



Konkurences padome

Brīvības iela 55, Rīga, LV-1010, tālr. 67282865, fakss 67242141, e-pasts pasts@kp.gov.lv, www.kp.gov.lv

Rīgā

## L Ē M U M S

Nr. 19

(Prot. Nr. 65, 2. §)

2020. gada 28. decembrī

Lieta Nr. KL\5-5\18\30

***Par Konkurences likuma 13. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA "LDZ CARGO" un VAS "Latvijas dzelzceļš" darbībās***

### SATURA RĀDĪTĀJS

<b>I LIETAS BŪTĪBA</b> .....	<b>2</b>
<b>II LIETAS DALĪBNIEKI</b> .....	<b>3</b>
1. Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš" .....	3
2. Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "LDZ CARGO" .....	3
<b>III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ</b> .....	<b>4</b>
3. Lietas ierosināšana un izpēte .....	4
<b>IV PĀRKĀPUMA LIETĀ APLŪKOTĀIS PAKALPOJUMS</b> .....	<b>5</b>
4. Dzelzceļa infrastruktūra.....	5
5. Dzelzceļa kravu pārvadājumu tiesiskais regulējums .....	6
6. Pierobeža .....	7
7. Kravu pārvadātāji un to darbības tiesiskais regulējums .....	8
8. Cargo darbība dzelzceļa kravu pārvadājumos .....	9
9. Dzelzceļa pārvadājumu noteikumu izmaiņas .....	11
10. Kravu pārvadājumu līgumi un maksa.....	13
11. Pārvadājuma līguma grozīšana (pāradresācija) .....	16
12. Kopējais vagonu parks.....	17
12.1. Vagoni, kas tiek izmantoti dzelzceļa pārvadājumu veikšanā .....	17
12.2. Vagonu uzskaitē .....	18
12.3. Maksa un tās piemērošanas kārtība par vagonu izmantošanu .....	19
12.3.1. Kravas nosūtītāja samaksas pienākums .....	19
12.3.2. Dzelzceļa administrāciju savstarpējie norēķini .....	20
13. Dīkstāve .....	22
13.1. Dīkstāves jēdziens un normatīvais regulējums.....	22

13.2. Dīkstāves maksa .....	24
<b>V KONKRĒTAIS TIRGUS .....</b>	<b>26</b>
14. Konkrētās preces tirgus .....	26
14.1. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana .....	26
14.2. Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums .....	27
15. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus .....	28
15.1. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana .....	29
15.2. Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums .....	29
<b>VI DOMINĒJOŠAIS STĀVOKLIS.....</b>	<b>30</b>
16. Attiecībā uz infrastruktūru .....	31
17. Attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem Pierobežas posmos .....	31
18. Attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmus .....	34
19. Attiecībā par vagonu uzskaiti, dīkstāves aprēķināšanu un maksas noteikšanu par dīkstāvi.....	37
<b>VII LESD 102. PANTA PIEMĒROŠANA.....</b>	<b>38</b>
<b>VIII DOMINĒJOŠĀ STĀVOKĻA ĻAUNPRĀTĪGA IZMANTOŠANA.....</b>	<b>41</b>
20. Pierobežas posmi .....	43
20.1. Pārvadāšanas maksa Pierobežas posmos .....	43
20.2. Pārvadājuma līguma izbeigšana .....	45
21. Dīkstāves maksas noteikšana.....	46
21.1. Par dīkstāves maksas noteikšanas mērķi .....	46
21.2. Par dīkstāves maksas noteikšanu attiecībā uz privātpersonām piederošiem vagoniem.....	49
21.3. Par dīkstāves maksas noteikšanu attiecībā kopējā vagonu parka izmantošanu.....	50
<b>IX LIETAS DALĪBNIEKU VIEDOKĻI.....</b>	<b>52</b>
22. Cargo viedokļa izvērtējums .....	52
23. Cargo papildu skaidrojums .....	60
<b>XII ATBILDĪBA .....</b>	<b>61</b>
24. Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats.....	61
25. Pārkāpumu smagums .....	63
26. Pārkāpumu ilgums .....	64
27. Atbildību mīkstinoši un pastiprinoši apstākļi .....	64
28. Galīgais naudas sods.....	65
29. Solidārā atbildība un solidārās atbildības periods .....	65

## I LIETAS BŪTĪBA

- 1 Lietas izpētes ietvaros Konkurences padome (turpmāk – KP) analizēja SIA “LDZ CARGO” darbības attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadātāju piekļuvi pierobežas zonai, samaksas noteikšanu tajā (t.sk. kravas pārdresācijas gadījumi, kā arī kravu pārvadājuma līguma izbeigšana) un dīkstāves maksas noteikšanas pamatotību, lai pārbaudītu SIA “LDZ CARGO” rīcības atbilstību Konkurences likuma (turpmāk – KL) 13. panta pirmajai daļai un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD) 102. pantam, kas aizliedz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu.
- 2 KP lietā vērtēja konkurences situāciju laika periodā no 04.07.2007. līdz 28.08.2020.

## II LIETAS DALĪBNIEKI

### 1. Valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš”

- 3 “Latvijas dzelzceļš” ir Latvijas komercreģistrā reģistrēta valsts akciju sabiedrība (turpmāk – LDz) ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003032065, tās juridiskā adrese – Rīga, Gogoļa iela 3, LV-1050. LDz ir valsts kapitālsabiedrība, un 100% tās kapitāla daļu pieder Latvijas Republikai, kuru turētāja ir Satiksmes ministrija.
- 4 LDz ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un koncerna “Latvijas dzelzceļš” valdošais uzņēmums. LDz pārvalda dzelzceļa infrastruktūru (dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, attīstība), plāno, organizē un uzrauga vilcienu un cita ritošā sastāva kustību pa tā pārvaldījumā esošās dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, kā arī atbild par infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu vadību.
- 5 LDz sniedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas, kravas vagonu sastāvu apstrādes, vagonu tehniskās apkopes un apskates, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības, nomas, informācijas tehnoloģiju, elektronisko sakaru, kā arī principāla pakalpojumus.

### 2. Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “LDZ CARGO”

- 6 “LDZ CARGO” ir Latvijas komercreģistrā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību (turpmāk – Cargo) ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003788421, juridiskā adrese – Rīga, Dzirnau iela 147 k-1, LV-1050. Cargo vienīgais dalībnieks ir LDz, kam pieder 100 % Cargo kapitāldaļu.
- 7 Cargo dibināta, lai kravu pārvadājumu pakalpojums, kuru līdz 2007. gadam sniedza LDz, tiktu nodots atsevišķai sabiedrībai. 04.07.2007. starp LDz un Cargo tika noslēgts līgums par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu, nodalot pārvadājumu veikšanas un ar pārvadājumu veikšanu saistītu pakalpojumu sniegšanas funkcijas (turpmāk – Pārvadājuma tiesību līgums). Ar minēto līgumu Cargo tika piešķirtas tiesības arī veikt dažādas ar pārvadājuma pakalpojumu apkalpošanu saistītas funkcijas, kuras citi dzelzceļa kravu pārvadātāji veikt nevar. Kopš 2007. gada Cargo izstrādā savu publiski pieejamu tarifus (tarifs “LDZ CARGO-01”, tranzītpārvadājumu tarifs “KTT-LV”). Turklāt arī no 2007. gada Cargo klientiem piemēroja “Kravu pārvadājumu tarifu politika”, kas paredzēja līgumu noslēgšanas nosacījumus, t.sk. arī atlaides un preferences, kas tika piemērotas kravu pārvadājuma pakalpojumiem. Savukārt sākot no 2020. gada sākuma tiek piemēroti 07.11.2019. apstiprinātie “Kravu pārvadājumu tarifu piemērošanas noteikumi”<sup>1</sup>, kas ir publiski pieejami<sup>2</sup>.
- 8 Cargo klienti ir kravu īpašnieku pārstāvji, stividorkompānijas un ekspeditoru organizācijas. Cargo ir lielākais tranzīta un transporta nozares uzņēmums Latvijā, kas veic kravu, t.sk. bīstamo un negabarīta, pārvadājumus iekšzemes un starptautiskā satiksmē, kā arī sniedz citus ar dzelzceļa pārvadājumiem saistītos pakalpojumus. Uzņēmums darbojas Nolīguma par

---

<sup>1</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Kravu pārvadājumu tarifi. Pieejams: [https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/SIA%20LDZ%20CARGO%20kravu%20p%C4%81rvad%C4%81jumu%20tarifu%20piemero%C5%A1anas%20noteikumi\\_1.pdf](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/SIA%20LDZ%20CARGO%20kravu%20p%C4%81rvad%C4%81jumu%20tarifu%20piemero%C5%A1anas%20noteikumi_1.pdf)

<sup>2</sup> KP 25.09.2020. Protokols “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”.

starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (turpmāk – SMGS<sup>3</sup>) un CIM<sup>4</sup> dzelzceļa tiesiskajā vidē, izmantojot kravu pārvadāšanai visus galvenos Austrumu–Rietumu un Ziemeļu–Dienvidu transporta koridorus.<sup>5</sup>

- 9 Cargo pārvalda kravas vagonu parku, kurā ir vairāk nekā 6800 vagonu. Klientu vajadzībām tiek piedāvāti segtie vagoni, pusvagoni, platformas, cisternas, hopervagoni cementa un graudu pārvadājumiem.<sup>6</sup>

### III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ

#### 3. Lietas ierosināšana un izpēte

- 10 KP 07.11.2017. saņēma akciju sabiedrības “Baltijas Ekspresis”, reģistrācijas Nr. 41203009997, (turpmāk – BE) iesniegumu par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu LDz un Cargo darbībās ar tā papildinājumiem 01.12.2017., 26.01.2018., 05.06.2018., 29.11.2018., 27.03.2019., 20.08.2019., 21.10.2019. un 09.09.2020.
- 11 Izvērtējot saņemto informāciju, pamatojoties uz KL 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP 28.12.2018. ierosināja lietu Nr. KL\5-5\18\30 “*Par Konkurences likuma 13. panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “LDZ CARGO” un VAS “Latvijas dzelzceļš” darbībās dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū Latvijā*” (turpmāk – Lieta).
- 12 Pamatojoties uz KL 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP 16.07.2020. ierosināja lietu “*Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “LDZ CARGO” un VAS “Latvijas dzelzceļš” darbībās*” un apvienoja vienā lietvedībā ar lietu Nr. KL\5-5\18\30, piešķirot apvienotajai lietai Nr. KL\5-5\18\30 un nosaukumu “*Par Konkurences likuma 13. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “LDZ CARGO” un VAS “Latvijas dzelzceļš” darbībās*”.

<sup>3</sup> Nolīgums par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) Latvijā ir spēkā no 01.03.1993. (pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=207681>). SMGS ir starptautisks civiltiesisks akts, kurā unificēti starptautisko 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa kravu pārvadājuma līguma noslēgšanas un izpildes noteikumi visā Austrumeiropā un daļēji arī Āzijā, ko piemēro 23 valstīs, to skaitā ES dalībvalstīs – Latvijā, Lietuvā, Igaunijā, Polijā, Slovākijā un Ungārijā.

Konsolidētais SMGS ar grozījumiem un papildinājumiem Latvijas Republikā stājies spēkā 01.07.2015. SMGS grozījumu, kas piemērojami, sākot ar 01.07.2016., teksts latviešu un krievu valodā elektroniskā veidā pieejami: <https://www.vestnesis.lv/op/2016/33.4>. SMGS grozījumu, kas piemērojami, sākot ar 01.07.2017., teksts latviešu un krievu valodā elektroniskā veidā pieejami: <https://www.vestnesis.lv/op/2017/144.9>. SMGS grozījumu, kas piemērojami, sākot ar 01.07.2018., teksts latviešu un krievu valodā elektroniskā veidā pieejami: <https://www.vestnesis.lv/op/2019/26.2>.

Šos nolīgumus uztur Dzelzceļu sadarbības organizācija (OSŽD) (<http://osjd.org/>), kuras dalībvalsts Latvija ir kopš 1992. gada. OSŽD, kurā ir 29 dalībvalstu, dibināta 28.06.1956. Sofijā (Bulgārija) dzelzceļa transporta ministru sanāksmes ietvaros. Organizācijas galvenā mītne atrodas Varšavā. Latvijas pasažieru un kravu pārvadājumos uz un no OSŽD valstīm, kā arī tranzītā caur tām tiek izmantoti vienīgi šīs organizācijas izstrādātie noteikumi un starptautiskie līgumi. Pašlaik dzelzceļa pārvadājumu apjoms veido 90 % no kopējā dzelzceļa pārvadājumu apjoma – it īpaši, kravu pārvadājumos ar Krieviju, Baltkrieviju, Kazahstānu, Ukrainu, Ķīnu. Pārvadājumos ar minētajām valstīm SMGS Nolīgumi ir vienīgā līgumtiesiskā kravu pārvadājumu regulējuma bāze.

<sup>4</sup> “CIM” ir Vienveida noteikumi attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) B papildinājums), ievērojot grozījumus.

<sup>5</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, 2018. gada pārskats. Pieejams: [https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/CARGO\\_2018gada\\_parskats\\_1.pdf](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/CARGO_2018gada_parskats_1.pdf)

<sup>6</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Kravu pārvadājumi. Pieejams: <https://ldzcargo.ldz.lv/lv/content/kravu-p%C4%81rvad%C4%81jumi>

- 13 07.09.2020. un 25.09.2020. KP amatpersonas veica KL 9. panta piektās daļas 3. punktā noteiktās procesuālās darbības (turpmāk – Apmeklējums) pie Cargo, lai noskaidrotu Cargo sadarbību ar citiem tirgus dalībniekiem dzelzceļa kravu pārvadājumos pa dzelzceļu. Papildus Lietas izpētes ietvaros KP ieguva informāciju no Valsts dzelzceļa administrācijas (turpmāk – VDzA), Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk – VDTI), Satiksmes ministrijas (turpmāk – SM), LDz, AS “VENTSPILS TIRDZNIECĪBAS OSTA” (turpmāk – VTO) un citiem tirgus dalībniekiem.
- 14 KP 02.11.2020. nosūtīja Lietas dalībniekiem uz elektroniskā pasta adresēm, vienlaicīgi Lietas dalībniekiem izsniedzot arī šajā datumā personīgi, KP 02.11.2020. paziņojumu Nr. 2.2-5/1164 par KP lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu lietā Nr. KL\5-5\18\30 “Par Konkurences likuma 13. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “LDZ CARGO” un VAS “Latvijas dzelzceļš” darbībās” (turpmāk – Paziņojums). 06.11.2020. Lietas dalībnieki iepazinās ar Lietas materiāliem.
- 15 23.11.2020. KP saņēma gan LDz 23.11.2020. viedokli Nr. D-6.4.1./651-2020 par Paziņojumu (turpmāk – LDz viedoklis), gan Cargo 23.11.2020. viedokli par Paziņojumu (turpmāk – Cargo viedoklis). Abos viedokļos Lietas dalībnieki bija izteikuši lūgumu tikt uzklautiem mutvārdos. Ievērojot minēto un saskaņā ar KL 26. panta septīto daļu, 30.11.2020. notika Cargo un LDz pārstāvju mutvārdu uzklaušana.

#### IV PĀRKĀPUMA LIETĀ APLŪKOTĀIS PAKALPOJUMS

##### 4. Dzelzceļa infrastruktūra

- 16 KP Lietā vērtēja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Latvijas Republikā dzelzceļa darbības un satiksmes drošības principus, kā arī dzelzceļa pārvaldes kārtību reglamentē Dzelzceļa likums.
- 17 Dzelzceļa likuma 5. panta pirmajā daļā noteikts, ka dzelzceļa infrastruktūra atkarībā no tās izmantošanas iedalāma publiskās lietošanas<sup>7</sup> un privātās lietošanas<sup>8</sup> dzelzceļa infrastruktūrā. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra ir atklāta kravu un pasažieru pārvadājumiem vai tehnoloģisko procesu nodrošināšanai, ievērojot vienlīdzības principu, un tā ir reģistrēta dzelzceļa infrastruktūras reģistrā kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra.
- 18 Papildus norādāms, ka piekļuves tiesības privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, ja tā ir nepieciešama, lai nokļūtu no vienas apkalpes vietas uz citu apkalpes vietu, kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam vai atrodas apkalpes vietā, ir pielīdzināma apkalpes vietai.<sup>9</sup> Privātās infrastruktūras īpašniekam ir pienākumi, kādi noteikti apkalpes vietas operatoram un tiek piemēroti Dzelzceļa likuma 5.<sup>1</sup>, 11.<sup>2</sup> panta, 12.<sup>1</sup> panta otrās, trešās un ceturtās daļas un 12.<sup>2</sup> panta noteikumi. Arī par tajā sniegtajiem pakalpojumiem noteiktās maksas un slēgšanas

<sup>7</sup> Šobrīd spēkā esošais 15.05.2018. MK rīkojums Nr. 215 (prot. Nr. 24 12. §) “Par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusa piešķiršanu” nosaka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusu 32 starp LDz pārvaldījumā esošiem iecirkņiem esošos posmus.

<sup>8</sup> Dzelzceļa likuma 5. panta 3. daļa: “Privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, ja tā ir nepieciešama, lai nokļūtu no vienas apkalpes vietas uz citu apkalpes vietu, kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam vai atrodas apkalpes vietā (izņemot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvu novietnēs), lietošanas, par tajā sniegtajiem pakalpojumiem noteiktās maksas un slēgšanas nosacījumu ziņā pielīdzināma apkalpes vietai. Šādas infrastruktūras īpašniekam ir pienākumi, kādi noteikti apkalpes vietas operatoram, un tiek piemēroti šā likuma 5.1, 11.2 panta, 12.1 panta otrās, trešās un ceturtās daļas un 12.2 panta noteikumi. Minētais īpašnieks ir pakļauts Valsts dzelzceļa administrācijas uzraudzībai un kontrolei.”

<sup>9</sup> Dzelzceļa likuma 5. panta trešā daļa.

nosacījumu ziņā ir pielīdzināma apkalpes vietai, un minētais īpašnieks ir pakļauts VDzA uzraudzībai un kontrolei.<sup>10</sup>

- 19 Dzelzceļa likuma 6. pants nosaka, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām.<sup>11</sup> Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir valsts akciju sabiedrība<sup>12</sup>, proti, LDz<sup>13</sup>.
- 20 Atbilstoši Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punktā noteiktajam LDz atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, tostarp vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas noteikšanu, kā arī par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību tīklā un tiesību aktos noteiktajā kārtībā piedalās tās attīstīšanā. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pārvalda dzelzceļa infrastruktūru, nodrošinot tās ekspluatāciju, uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, plāno, organizē un uzrauga vilcienu un cita ritošā sastāva kustību pa tā pārvaldījumā esošās dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, kā arī atbild par dzelzceļa infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu vadību un gadījumos, kad likums neparedz ierobežojumus, veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas.
- 21 Atsevišķas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas var veikt dažādas institūcijas vai komersanti, ievērojot Dzelzceļa likuma 6.<sup>3</sup> panta noteikumus.<sup>14</sup>
- 22 Dzelzceļa infrastruktūras tīkls atrodas Latvijas Republikas ģeogrāfiskajās robežās. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas ir reģistrētas VDzA reģistrā saskaņā ar MK 29.12.1998. noteikumu Nr. 489 “Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība” prasībām.

## 5. Dzelzceļa kravu pārvadājumu tiesiskais regulējums

- 23 Dzelzceļa kravu pārvadājumi ir sauszemes kravas pārvadājumu veids. Tā ietvaros dzelzceļa kravu pārvadātājs nodrošina kravu pārvadāšanas servisu no viena punkta uz otru (kas lielākoties ir kravu pārkraušanas un uzglabāšanas termināli) kravas īpašniekiem, stividorkompānijām, ekspedītoru kompānijām, fraktu aģentiem u.c. loģistikas uzņēmumiem.
- 24 Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 6. pantu dzelzceļa pārvadājumi atkarībā no satiksmes veida iedalāmi: (1) iekšzemes dzelzceļa pārvadājumi – pārvadājumi, kas tiek veikti starp Latvijā esošajām nosūtīšanas stacijām un galastacijām, arī kravas pārvadājumi uz / no vai starp pieostas stacijām; (2) starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi – pārvadājumi, kas tiek veikti divu vai vairāku valstu teritorijā.
- 25 Latvijas Republikā<sup>15</sup> starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus regulē SMGS, kas ir galvenais starptautisko tiesību akts, kurā unificēti starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājuma līguma noslēgšanas un izpildes noteikumi, kas ir saistoši Starptautiskās dzelzceļu sadarbības organizācijas (turpmāk – OSŽD) dalībniekiem.<sup>16</sup> SMGS nosaka kravas pārvadājuma līguma vienotās tiesiskās normas tiešajā starptautiskajā dzelzceļa satiksmē un tiešajā starptautiskajā

<sup>10</sup> Dzelzceļa likuma 5. panta trešā daļa.

<sup>11</sup> Turpat, 6. panta pirmā daļa.

<sup>12</sup> Turpat, 6. panta otrā daļa.

<sup>13</sup> MK 15.05.2018. rīkojums Nr. 215 “Par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusa piešķiršanu”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/299009-par-publiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturas-statusa-pieskirsanu>

<sup>14</sup> Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punkts.

<sup>15</sup> Latvijas Republika pievienojās SMGS 05.06.1992.gadā, Latvijas Republikā minētais Nolikums stājās spēkā 01.03.1993.

<sup>16</sup> SMGS piemēro 23 valstīs – Albānijas Republikā, Azerbaidžānas Republikā, Baltkrievijas Republikā, Bulgārijas Republikā, Gruzijā, Irānas Islāma Republikā, Kazahstānas Republikā, Kirgizstānas Republikā, Korejas Tautas Demokrātiskajā Republikā, Krievijas Federācijā, Ķīnas Tautas Republikā, Moldovas Republikā, Mongolijā, Tadžikistānas Republikā, Turkmēnistānā, Ukrainā, Uzbekistānas Republikā, Vjetnamas Sociālistiskajā Republikā, kā arī ES dalībvalstīs – Latvijā, Lietuvā, Igaunijā, Polijā un Ungārijā.

dzelzceļa-prāmja satiksmē. Savukārt attiecībā uz starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem norādāms, ka šīs Lietas ietvaros padziļināti netiek analizēta situācija saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem uz citām Eiropas Savienības dalībvalstīm. Tādējādi saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem šīs Lietas ietvaros, ievērojot tās tvērumu, tiek aprakstīti un analizēti starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi uz valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis (trešās valstis).

- 26 SMGS vienošanās panākta OSŽD ietvaros. Latviju OSŽD pārstāv LDz<sup>17</sup>. 26.08.2014. tika pieņemti un 01.07.2015. stājās spēkā SMGS grozījumi, ar kuriem tika veikti vairāki papildinājumi, kas bija nepieciešami līguma regulējumu atjaunināšanai saistībā ar dzelzceļa nozarē notiekošo attīstību un liberalizāciju. Līdz šiem grozījumiem tikai LDz ar SMGS bija piešķirtas tiesības veikt pārrobežu pārvadājumus SMGS dalībvalstīs, kuras lielākoties ir tieši trešās valstis, tostarp Krievija un Baltkrievija. Savukārt, sākot no 01.07.2015., SMGS ir iekļauts arī cits Latvijas pārvadātājs SIA “EURO RAIL CARGO” (turpmāk – ERC), kuram ir piešķirtas piekļuves tiesības pierobežas posmā (līdz valsts robežai)<sup>18</sup>. Tādējādi ar SMGS grozījumiem tika ieviests arī tas, ka SMGS pārvadājuma subjekts ir “pārvadātājs” līdz tam tikai “dzelzceļa” subjekta vietā.
- 27 Turklāt Latvijas Republikā uz Dzelzceļa pārvadājumu likuma pamata izdoti vairāki MK noteikumi, kas regulē, piemēram, pavadzīmes aizpildīšanas kārtību dzelzceļa kravu pārvadājumos, kravu pieņemšanas pārvadāšanai pa dzelzceļu noteikumus u.c.

## 6. Pierobeža

- 28 Pārvadājuma sākuma un beigu punkts nav uz valsts robežas, proti, lai gan robežstacijas ir Kārsava, Indra un Zilupe<sup>19</sup>, tomēr faktiskās kravas pieņemšanas un nodošanas operācijas tur nav iespējams veikt un ir jāveic salīdzinoši tālu iekšzemē – Rēzeknē un Daugavpilī. Tāpēc arī piekļuve šai infrastruktūras daļai ir tik būtiska, jo tie ir 50–90 km. Ja šīs operācijas varētu veikt robežstacijās, tad, iespējams, BE norādītā problemātika, kas saistīta ar piekļuvi un cenu noteikšanu par kravu pārvadājumiem šai infrastruktūras daļā, nebūtu tik būtiska, jo tie būtu tikai daži kilometri. Līdz ar to Lietas ietvaros kā būtiska infrastruktūras daļa ir nodalāmi pierobežas posmi, kuriem piekļuvi atšķirībā no citiem dzelzceļa posmiem ierobežo papildu administratīva rakstura slogs un tehniskas barjeras. Pārvadātājiem bez piekļuves pierobežas posmiem nav iespējams veikt starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus Latvijas Republikā.
- 29 Saskaņā ar MK 29.12.1998. noteikumu Nr. 489 “Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība” 4.1. apakšpunktu iecirknis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā ir: 1) sliežu ceļu posms starp divām mezgla stacijām (starp stacijām, kurām vismaz no trim virzieniem piekļaujas publiskās lietošanas sliežu ceļi); 2) sliežu ceļu posms starp mezgla staciju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras galastaciju; 3) sliežu ceļu posms starp mezgla staciju un valsts robežu; 4) savienojošie ceļi; 5) stacijas ceļi; 6) piedvedceļi.
- 30 Pierobežas posms ir daļa no dzelzceļa infrastruktūras kopējā attāluma, kas atrodas Latvijas teritorijas pierobežā ar Lietuvu, Igauniju, Krieviju un Baltkrieviju. Saskaņā ar MK 27.07.2010. noteikumiem Nr. 704 “Noteikumi par robežšķērsošanas vietām un tajās veicamajām pārbaudēm”, attiecībā uz kravu pārvadājumiem, LDz dzelzceļa infrastruktūrā atrodas šādas robežšķērsošanas vietas jeb pierobežas posmi:
- 1) uz valsts robežas ar Krievijas Federāciju: Kārsava, Zilupe, Rēzeknes preču stacija;
  - 2) uz valsts robežas ar Baltkrievijas Republiku: Indra, Daugavpils preču stacija;

<sup>17</sup> OSŽD mājaslapa, Dalībnieki. Pieejams: <https://en.osjd.org/en/9183>

<sup>18</sup> SMGS “Informatīvās rokasgrāmatas 5. pielikums. Pieejams: <https://osjd.org/api/media/resources/1604886>

<sup>19</sup> Valsts robeža – Kārsava 5 km; valsts robeža – Zilupe 4 km, valsts robeža – Indra 7 km. Savukārt Daugavpils – Indra 69 km, Rēzekne II – Zilupe 55 km, Rēzekne I – Kārsava 44 km.

- 3) robežšķērsošanas vietas, kurās veic muitas kontroli kravas vilcieniem: Indra, Kārsava, Zilupe, Daugavpils preču, Rēzekne preču stacija;
- 4) robežšķērsošanas vietas, kurās veic radiometrisko kontroli: Indra, Kārsava, Zilupe stacija.

31 Ņemot vērā, ka Latvijas robeža ar Krieviju un Baltkrieviju ir arī Eiropas Savienības ārējā robeža, ir jāievēro atšķirīgas noteiktās drošības prasības (skatīt 37. rindkopu). Tāpēc Lietas ietvaros ar terminu “Pierobežas posms” ir identificēti posmi tikai no Krievijas un Baltkrievijas robežas stacijām – Kārsavā, Zilupē un Indrā līdz pieņemšanas / nodošanas stacijām attiecīgi Rēzeknē un Daugavpilī.

## 7. Kravu pārvadātāji un to darbības tiesiskais regulējums

- 32 Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1. panta 14. punktu pārvadātājs ir komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvadātāja licenci dzelzceļa (pasažieru vai kravu) pārvadājumu veikšanai starp stacijām (arī manevriem) un šim nolūkam nodrošina vilci, vai komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvadātāja licenci un sniedz tikai vilces pakalpojumus starp stacijām, kā arī veic manevrus. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 23. pantu pārvadātājs darbojas saskaņā ar šo likumu, citiem likumiem un normatīvajiem aktiem.
- 33 Pārvadātāja licenci, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 31. panta pirmās daļas 14. punktu un saskaņā ar MK 16.08.2016. noteikumiem Nr. 558 “Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi”<sup>20</sup>, izsniedz VDzA. Vienlaikus atbilstoši Dzelzceļa likuma 1. panta 15. punktam pārvadātājam, kurš ieguvis pārvadātāja licenci, tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir tikai pēc vienotā drošības sertifikāta saņemšanas un līguma noslēgšanas ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.
- 34 Tādējādi saskaņā ar Dzelzceļa likuma 34. panta ceturto daļu, kas ieviesta, transponējot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 17. panta 4. punktu, pārvadātāja licence pati par sevi nedod tiesības tās turētājam piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 35. pantu<sup>21</sup>, kas ieviests, transponējot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK (turpmāk – Direktīva 2004/49/EK) 10. pantu, lai iegūtu tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai un garantētu drošu pakalpojumu sniegšanu attiecīgajos infrastruktūras posmos, pārvadātājam pirms pārvadājumu uzsākšanas jāsaņem drošības sertifikāts, kurš sastāv no A daļas un B daļas, kur viena daļa apliecina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmas pieņemšanu visā Eiropas Savienībā (A daļa) un otra daļa apliecina noteikumus, kuri pieņemti, lai izpildītu īpašās valsts prasības, kas ir nepieciešamas, lai darbotos attiecīgajā tīklā (B daļa). Proti, B daļas sertifikāts nosaka atļauju pārvietoties pa konkrētu dzelzceļa tīkla posmu.
- 35 Pirms Dzelzceļa likuma 35. panta izslēgšanas, drošības sertifikātu saņemšanu regulēja Dzelzceļa likums un MK 10.03.2008. noteikumi Nr. 168 “Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem” (turpmāk – Drošības sertifikāta noteikumi). Lai saņemtu nepieciešamos drošības sertifikātus, pārvadātājs vērsās VDTI.
- 36 Latvijā drošības sertifikāta A daļu VDTI izsniedza pārvadātājam, kas bija izveidojis un uzturēja drošības pārvaldījuma sistēmu<sup>22</sup>. Savukārt drošības sertifikāta B daļu VDTI izsniedza pārvadātājam, kas atbilda Latvijā noteiktajām prasībām tehniskās ekspluatācijas jomā un drošības prasībām attiecībā uz personālu, ritošo sastāvu un komercsabiedrības iekšējo

<sup>20</sup> Ministru kabineta 16.08.2016 noteikumi Nr. 558 “Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/284470-dzelzceļa-parvadātāju-licencesanas-noteikumi>

<sup>21</sup> Izslēgts ar grozījumiem 16.06.2020.

<sup>22</sup> Dzelzceļa likuma 35. panta otrā daļa, redakcijā līdz 27.02.2020.



- struktūru,<sup>23</sup> tostarp, no starptautiskiem līgumiem izrietošajām prasībām pārrobežu pārvadājumiem attiecībā uz personālu (kvalifikācija, darba organizācija, saziņas valoda), dzelzceļa ritošo sastāvu (remontu un apkopes kārtība, ekipēšana) un tehnisko ekspluatāciju (vilcienu kustības kārtība, sliežu ceļu izmantošana, vagonu pieņemšana un nodošana).
- 37 Savukārt kravu pārvadājumiem uz Krieviju un Baltkrieviju kā trešajām valstīm nav tiešā veidā saistoši Eiropas Savienības standarti, tādējādi Latvijā komercdarbību veicošiem pārvadātājiem, kuri vēlas veikt pārrobežu kravu pārvadājumus no / uz attiecīgajām valstīm, nepieciešams nodrošināt drošības standartu, kas tiek ieviests ar savstarpēju vienošanos starp pārvadātāju un trešās valsts dzelzceļa administrāciju<sup>24</sup>.
- 38 Saskaņā ar VDTI sniegto informāciju<sup>25</sup> laika posmā no 2008.–2020. gadam drošības sertifikāta A daļu, lai sniegtu kravu pārvadājumus, ir saņēmuši šādi pārvadātāji: Cargo, BE, akciju sabiedrība “BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS” (turpmāk – BTS), ERC u.c. Savukārt drošības sertifikāta B daļa dzelzceļa posmiem Pierobežā no robežstacijas līdz valsts robežai ir piešķirts Cargo (2007. g.), no 2011. gada BTS un no 2017. gada ERC. (skatīt 159. rindkopu).
- 39 Savukārt reizē ar 16.06.2020. grozījumiem Dzelzceļa likumā A un B daļas sertifikāti turpmāk netiek izsniegti, bet apvienoti un noteikti kā Vienotais drošības sertifikāts. Līdz šim izdotie A un B daļas sertifikāti pārvadātājiem līdz noteiktam termiņam paliek spēkā.

## 8. Cargo darbība dzelzceļa kravu pārvadājumos

- 40 Kopš 2001. gada Eiropas Komisija (turpmāk – EK)<sup>26</sup> īsteno mērķtiecīgu politiku dzelzceļa nozares liberalizēšanai, pārvadājumu konkurences sekmēšanai un nozares uzņēmumu pārvaldības sakārtošanai. Šim nolūkam EK pēdējo 18 gadu laikā ir pieņēmusi virkni dokumentu, un patlaban dalībvalstīs ievieš jau Ceturto dzelzceļa pakotni<sup>27</sup>, kas sekmē minēto mērķu sasniegšanu. Tostarp pieņemtie dokumenti uzliek dalībvalstīm pienākumu nodalīt publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību no dzelzceļa pārvadātāju komersantu darbības, kā arī izstrādāt infrastruktūras attīstības stratēģijas vai plānus un mehānismus infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai. LDz reorganizācija atbilstoši EK prasībām tika uzsākta īsi pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā un tika pabeigta 04.07.2007. ar attiecīgu ierakstu Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā.
- 41 Vēsturiski LDz bijis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un vienīgais dzelzceļa kravu pārvadātājs Latvijā ar ilggadēju praksi dzelzceļa kravu pārvadājumos, starptautiskiem sakariem, atbilstošu infrastruktūru un tehnisko bāzi. Vienlaikus LDz reorganizācijas rezultātā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi nodoti Cargo, kuru LDz nodibināja 2005. gadā.

<sup>23</sup> Dzelzceļa likuma 35. panta trešā daļa, redakcijā līdz 27.02.2020.

<sup>24</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu - 1. pielikums 1.2.2. punkts kopsakarā ar 4.2. punktu, attiecībā uz Apdraudējumu reģistrā norādītājiem drošības pasākumiem, ir jābūt vienošanās starp pārvadātāju un citas valsts dzelzceļa administrāciju (skat. VDTI paskaidrojumi 11.10.2018.)

<sup>25</sup> VDTI 17.08.2020. e-pasta ziņojums.

<sup>26</sup> Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tēmu Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, kas groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļu attīstību. Pieejams <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005AE0130&from=LV>

<sup>27</sup> Ceturtā dzelzceļa pakotne ir kopums plānotajām izmaiņām dzelzceļa transporta regulējumā Eiropas Savienībā. Ceturtās dzelzceļa pakotnes mērķis ir novērst šķēršļus vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei. Izdotie ES tiesību akti reformē dzelzceļa nozari. Ar tiem tiek īstenotas strukturālas un tehniskas reformas, panākot augstāku drošību, savstarpējo izmantojamību un uzticamību Eiropas dzelzceļu tīklā. Izmaiņas ir vērstas uz to, lai samazinātu dzelzceļa uzņēmumu administratīvās izmaksas un ļautu jauniem pārvadātājiem vieglāk iesaistīties tirgū. Ceturtā dzelzceļa pakotne arī ietver standartus un ritošā sastāva autorizāciju un darbaspēka prasmju kritērijus. VDTI 2017. gada publiskais pārskats, pieejams: [http://www.vdzti.gov.lv/doc\\_upl/2017\\_Publ\\_parskats\\_ML.docx](http://www.vdzti.gov.lv/doc_upl/2017_Publ_parskats_ML.docx)

- 42 LDz reorganizācijas rezultātā 04.07.2007. noslēgtais Pārvadājuma tiesību līgums<sup>28</sup> starp LDz un Cargo noteica dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu, nodalot pārvadājumu veikšanas un ar pārvadājumu veikšanu saistītu pakalpojumu sniegšanas funkcijas. Līdz ar to kopš minētā līguma noslēgšanas LDz turpina būt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punkta izpratnē<sup>29</sup>, savukārt Cargo ir viens no pārvaldītājiem Dzelzceļa likuma 1. panta 14. punkta izpratnē<sup>30</sup>.
- 43 Sniedzot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, Cargo konkurē ar citiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem Latvijā. Vienlaikus Pārvadājuma tiesību līgums piešķir Cargo vienīgajam vēl citas funkcijas un tiesības, kas saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kas nav citiem pārvaldītājiem. Pārvadājuma tiesību līgums ne tikai piešķir Cargo tiesības LDz vārdā veikt starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus, izmantojot LDz preču zīmi, citu intelektuālo īpašumu, tehnoloģiju un tiesības stāties līgumattiecībās ar trešajām personām, bet arī piešķir tiesības izmantot LDz saīsināto nosaukumu "LDZ" un kodu "25", noformējot starptautisko dzelzceļa pavadzīmi un ar to saistošus dokumentus, kā arī citas tiesības, kas liecina, ka ar tiesību kopumu LDz īsteno kontroli pār Cargo. Cargo ne tikai nodrošina iekšzemes un starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus, bet arī veic ar tiem saistītās papildu operācijas, piemēram, vagonu apstrādāšanu un apkalpošanu stacijās – manevru darbus, pārvadājuma dokumentu noformēšanu u.c. darbības.
- 44 Saskaņā ar Pārvadājuma tiesību līgumu LDz bez īpaša (papildu) pilnvarojuma piešķir Cargo tiesības:
- 1) noformēt starptautisko dzelzceļa pavadzīmi un ar to saistošus dokumentus, izmantojot LDz saīsināto nosaukumu "LDZ" un kodu "25";
  - 2) uz starp pusēm noslēgta nomas līguma pamata izmantot LDz kravas vagonus un lokomotīves;
  - 3) LDz vietā un vārdā izmantot vagonus, kas pieder ārvalstu dzelzceļa pārvaldītājiem (ārvalstu dzelzceļa administrācijām vai ārvalstu dzelzceļiem Sadraudzības dalībvalstu dzelzceļa transporta padomes (turpmāk – DzTP) un OSŽD izpratnē, turpmāk – ārvalstu dzelzceļa pārvaldītāji) un ir iekļauti vagonu kopējā parkā saskaņā ar 12.03.1993. noslēgto starpvaldību Vienošanos par kravas vagonu un konteineru kopīgu izmantošanu un 20.10.1992. noslēgto Nolīgumu par kravas vagonu kopīgas izmantošanas starpvalstu satiksmē principiem;
  - 4) LDz vietā un vārdā izmantot vagonus, kas pieder trešajām personām ("privātos" un "nomātos" vagonus DzTP un OSŽD dokumentu izpratnē) un kuri tiek pielaisti kursēšanai kopējā dzelzceļu tīklā;
  - 5) piemērot LDz saistošos starptautiskos (tranzīta, eksporta un importa) kravu pārvadājumu tarifus;

<sup>28</sup> 27.07.2012. KP lēmums nr. 59, LDZ CARGO, 3.1. punkts.

<sup>29</sup> Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs — komersants vai institūcija, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, tostarp vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas noteikšanu, kā arī par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību tīklā un tiesību aktos noteiktajā kārtībā piedalās tās attīstīšanā. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pārvalda dzelzceļa infrastruktūru, nodrošinot tās ekspluatāciju, uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, plāno, organizē un uzrauga vilcienu un cita ritošā sastāva kustību pa tā pārvaldījumā esošās dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, kā arī atbild par dzelzceļa infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu vadību un gadījumos, kad likums neparedz ierobežojumus, veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas. Atsevišķas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas var veikt dažādas institūcijas vai komersanti, ievērojot šā likuma 6.<sup>3</sup> panta noteikumus;

<sup>30</sup> Pārvaldītājs — komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvaldītāja licenci dzelzceļa (pasažieru vai kravu) pārvadājumu veikšanai starp stacijām (arī manevriem) un šim nolūkam nodrošina vilci, vai komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvaldītāja licenci un sniedz tikai vilces pakalpojumus starp stacijām, kā arī veic manevrus.

- 6) starptautisko kravu pārvadājumu nodrošināšanai izmantot LDz iekšējos normatīvos dokumentus, tehnoloģiskos procesus, noslēgtos līgumus un LDz saistošus starptautiskos normatīvos un tehniskos dokumentus un ierosināt to grozījumus;
- 7) ierosināt veikt grozījumus līgumos un normatīvajos dokumentos, kas saistīti ar norēķinu veikšanu ar ārvalstu dzelzceļa pārvadātājiem par dzelzceļa starptautiskajiem pasažieru un kravu pārvadājumiem, kā arī ierosināt jaunu līgumu noslēgšanu;
- 8) LDz vārdā nodot DzTP noteikto operatīvo un statistisko informāciju;
- 9) slēgt pārvadājuma līguma blakus līgumus (par maksu par pārvadājumiem, par norēķiniem, par vagonu padošanu/novākšanu u.c.);
- 10) veikt norēķinus ar ārvalstu dzelzceļa pārvadātājiem par starptautiskiem kravu pārvadājumiem, vagonu izmantošanu;
- 11) slēgt līgumus par kravas un vagonu nodošanas organizēšanu un vilces izmantošanu pārrobežu satiksmē.

## 9. Dzelzceļa pārvadājumu noteikumu izmaiņas

- 45 Saistībā ar VDzA saņemtu sūdzību, LDz un VDzA 09.09.2019. noslēdza Administratīvo līgumu Nr. 1.5.-8.1.<sup>31</sup> (Nr. L-2150 / 2019) (turpmāk – Administratīvais līgums).
- 46 Izrietoši, LDz ir veicis pasākumus, kuru rezultātā ir nodrošināta iespēja tiešā veidā iesniegt LDz informācijas sistēmās natūrlapas<sup>32</sup> sagatavošanai nepieciešamo informācijas apjomu (nosaka LDz), kā arī ir nodrošināta starptautisko kravu pārvadājumu plānu saskaņošana ar citu valsts dzelzceļu uzņēmumiem ar LDz starpniecību. No Administratīvā līguma arī izriet LDz apņemšanās līdz 30.09.2020. nodrošināt savu no dalības DzTP<sup>33</sup> izrietošo funkciju / pienākumu, kas bija nodotas Cargo, izpildi bez Cargo starpniecības (\*).
- 47 Saistībā ar to, ka ne visiem pārvadātājiem ir noslēgti līgumi par pārvadājumu veikšanu pierobežā, tiem ir ierobežotas iespējas veikt pārrobežas kravu pārvadājumus. Par minēto problēmu un Latvijas Republikā spēkā esošo tiesisko regulējumu iesniegtas vairākas sūdzības SM, kas iesniegtas arī EK (tā ir aicinājusi Latvijai novērst šo problemātiku, nepieciešamības gadījumā precizējot nacionālo regulējumu, lai tas atbilstu Eiropas Savienības regulējumam, pretējā gadījumā par šo jautājumu tiks uzsākta pārkāpuma procedūra)<sup>34</sup>, tika iniciēti grozījumi Dzelzceļa likumā, kas stājās spēkā 16.06.2020. Grozījumi paredz izmaiņas pārvadājumu organizēšanā pierobežas zonā, kas skar arī Lietā identificētos Pierobežas posmus.
- 48 Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.<sup>1</sup> panta pirmo daļu<sup>35</sup> pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Saskaņā ar minētā panta septīto daļu, lai nodrošinātu pārvadātājiem tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pierobežas iecirkņiem, MK nosaka prasības un kārtību, kādā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem sniedz pārvadātājiem norēķinu un uzskaites pakalpojumus par ārvalstu komersantiem piederošo vagonu un vilces līdzekļu izmantošanu un informācijas sistēmu izmantošanu, kā arī nosaka citus pakalpojumus, kas nepieciešami dzelzceļa pārvadājumu veikšanai un izriet no dzelzceļa infrastruktūras

<sup>31</sup> VDzA mājaslapa. Valsts Dzelzceļa administrācijas publiskais 2019. gada pārskats, 2.2.4. punkts. Pieejams: [http://www.vda.gov.lv/doc\\_upl/GP\\_2019.pdf](http://www.vda.gov.lv/doc_upl/GP_2019.pdf)

<sup>32</sup> Vilcienu natūrlapa ir vilcienu sastāvu raksturojošs dokuments, kas satur datus par vilcienu kopumā (t.sk. vilcienu numurs, piešķirtas indekss), datus par kravām, vagoniem, t.sk. par vagonu secību vilcienu sastāvā.

<sup>33</sup> Sadraudzības dalībvalstu dzelzceļa transporta padome.

<sup>34</sup> Anotācija MK noteikumu projektam VSS-489. Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40488467>

<sup>35</sup> 25.02.2016. likuma redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar 06.06.2019. un 13.02.2020. likumu, kas stājās spēkā 27.02.2020. punkta sestā, septītā un astotā daļa stājas spēkā 16.06.2020.

pārvaldītāja dalības starptautiskajās dzelzceļa transporta organizācijās, un no līgumiem par pārrobežu pārvadājumu nodrošināšanu, kurus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs noslēdzis ar robežvalstu komercsabiedrībām. Atbilstoši minētajam deleģējumam 25.08.2020. pieņemti Ministru kabineta (turpmāk – MK) noteikumi Nr. 540 “Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajiem pakalpojumiem pierobežas iecirkņos” (turpmāk – Noteikumi Nr. 540).

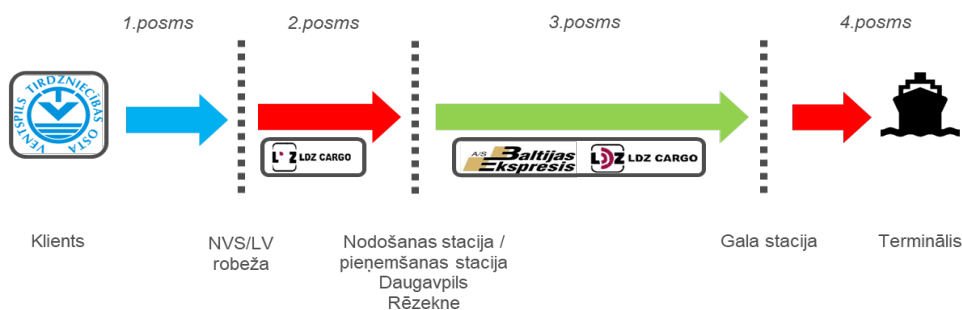
- 49 Noteikumi Nr. 540 cita starpā paredz, ka LDz izstrādā un iesniedz saskaņošanai VDzA līdz 30.09.2020. vagonu uzskaites kārtību un kārtību pārrobežu pārvadājumu nodrošināšanai Latvijas teritorijā pierobežas iecirkņos līdz pieņemšanas / nodošanas stacijām (turpmāk – Pārrobežu pārvadājumu kārtība) un līdz 30.11.2020. šīs LDz izstrādātās kārtības tiek publicētas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata tīmekļvietnē<sup>36</sup>.
- 50 Atbilstoši Noteikumu Nr. 540 9. punktam Pārrobežu pārvadājumu kārtība nosaka, ka:
- (i) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs LDz: (1) slēdz līgumus ar ārvalstu komersantiem par vilces līdzekļu izmantošanu pierobežas iecirkņos; (2) norēķinās ar ārvalstu komersantiem par vilces līdzekļu izmantošanu pierobežas iecirkņos; (3) slēdzot līgumus ar ārvalstu komersantiem par vilces līdzekļu izmantošanu pierobežas iecirkņos, nodrošina, lai ārvalstu komersanti ievērotu vilcienu kustības drošības prasības pierobežas iecirkņos;
  - (ii) Latvijas pārvadātāji, kuru vagoni saskaņā ar SMGS pavadzīmi tiek pārvadāti pierobežas iecirkņos, kompensē izmaksas par ārvalstu komersantu vilces līdzekļu izmantošanu pārvadājumos pierobežā;
  - (iii) izmaksas par ārvalstu komersantu vilces līdzekļu izmantošanu pārvadājumos tiek sadalītas proporcionāli katra Latvijas kravu pārvadātāja pārvesto nosacīto vagonu kilometru skaitam pierobežas iecirkņos;
  - (iv) infrastruktūras maksa par vilcieniem, kuriem vilces līdzekļus pierobežas iecirkņos nodrošina ārvalstu komersanti, tiek sadalīta proporcionāli katra Latvijas kravu pārvadātāja pārvesto nosacīto vagonu kilometru skaitam pierobežas iecirkņos.
- 51 Ar Noteikumiem Nr. 540 tiek noteikts nediskriminācijas un vienlīdzīgas attieksmes prasības, LDz sniedzot pārvadātājiem norēķinu un uzskaites pakalpojumus par ārvalstu komersantiem piederošo vagonu un vilces līdzekļu izmantošanu un informācijas sistēmu izmantošanu, kā arī nosaka citus pakalpojumus, kas nepieciešami dzelzceļa pārvadājumu veikšanai un izriet no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja dalības starptautiskajās dzelzceļa transporta organizācijās un no līgumiem par pārrobežu pārvadājumu nodrošināšanu, kurus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs noslēdzis ar robežvalstu komercsabiedrībām<sup>37</sup>.
- 52 Vienlaikus arī pēc Noteikumu Nr. 540 stāšanās spēkā pastāv ierobežojumi pārvadātāju piekļuvei pierobežas posmos normatīvā regulējuma dēļ (piemēram, nepieciešams noslēgt vienošanos ar citas valsts dzelzceļa administrāciju), un Cargo vietā LDz kļūst par sadarbības partneri pierobežas posmos. Pakalpojumi tiek sniegti pēc apkalpes vietas principa, t.i., minētie pakalpojumi LDz ir obligāti jāsniedz pārvadātājiem, taču pārvadātāji var izvēlēties, vai šos pakalpojumus vēlas saņemt vai pretēji –vēlas šīs darbības veikt pašu spēkiem (vairāk attiecināms uz Noteikumu Nr. 540 9. punktu). LDz kā vienīgajam infrastruktūras pārvaldītājam ir pilnvaras turpmāk sniegt norēķinu un uzskaites pakalpojumus par ārvalstu komersantiem piederošo vagonu un vilces līdzekļu izmantošanu un informācijas sistēmu izmantošanu, kā arī citus pakalpojumus dzelzceļa pārvadājumu veikšanai, kas noteikti Noteikumos Nr. 540.

<sup>36</sup> Ministru kabineta 25.08.2020. noteikumi Nr. 540 “Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajiem pakalpojumiem pierobežas iecirkņos”, 13. punkts.

<sup>37</sup> Turpat, 1. punkts.

## 10. Kravu pārvadājumu līgumi un maksa

- 53 Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 24. panta pirmo daļu pārvadātājs kravas pārvadā, pamatojoties uz kravas pārvadājuma līgumu, kuram pielīdzināma noteiktā kārtībā izrakstīta pavadzīme. Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 23. pantu, atbilstoši kravas pārvadājumu līgumam pārvadātājs apņemas kravas nosūtītāja nodoto kravu aizvest no nosūtīšanas stacijas līdz galastacijai un nodot to kravas saņēmējam.
- 54 Vienlaikus, atbilstoši Pārvadājuma tiesību līgumam LDz ir deleģējis tikai Cargo vairāku pakalpojumu sniegšanu, kā arī LDz ir piešķīris tikai Cargo tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Pierobežas posmos – no Krievijas un Baltkrievijas robežas stacijām Kārsavā, Zilupē un Indrā līdz pieņemšanas / nodošanas stacijām Rēzeknē un Daugavpilī. Tādējādi, lai citi kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju klienti (izņemot Cargo klienti) saņemtu starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu, tiem ir jānoslēdz pārvadājuma līgums ne tikai ar pašu pārvadātāju par kravu pārvadājuma pakalpojumu saņemšanu no pieņemšanas / nodošanas stacijām Rēzeknē un Daugavpilī līdz kravu nogādāšanai galastacijā, bet vēl arī līgums ar Cargo par kravu pārvadājumu pakalpojuma saņemšanu no Latvijas robežstacijām līdz pieņemšanas / nodošanas stacijai Rēzeknē vai Daugavpilī. Papildus klientam arī jāslēdz līgums par vagonu padošanu un novākšanu. Kopš VDzA 18.08.2017. lēmuma Nr. 1.5.-6/1 “Par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai” jebkurš pārvadātājs var veikt vagonu padošanu un novākšanu. Kravas saņēmējs var izvēlēties, kurš pārvadātājs veiks vagonu padošanu un novākšanu.
- 55 Ņemot vērā Dzelzceļa pārvadājumu likuma 24. panta pirmā daļā noteikto, pavadzīme ir pārvadājuma līgums konkrētam pārvadājumam, kurā kravas nosūtītājs norāda visus pārvadātājus, kas veiks šo pārvadājumu, tomēr bez pavadzīmes kravas nosūtītājs noslēdz arī atsevišķi līgumus ar pārvadātājiem. Tāpēc līdz 2017. gadam, kad stājās spēkā VDzA lēmums (sk. 54. rindkopu), klientam, izvēloties citu pārvadātāju, nevis Cargo kā pārvadājuma pakalpojumu sniedzēju, kopumā ir jānoslēdz trīs līgumi, kurā vienā no posmiem Cargo tāpat ir neizbēgams sadarbības partneris. Savukārt, ja klients izvēlas dzelzceļa kravu pārvadājuma pakalpojumu saņemt no Cargo, tad klientam ir jānoslēdz tikai divi līgumi ar Cargo – viens par dzelzceļa kravu pārvadājumu maksājumiem, otrs par vagonu padošanu un novākšanu.
- 56 Atbilstoši iepriekš minētajam jebkura klienta dzelzceļa kravu pārvadājumi Latvijā tiek organizēti vairākos posmos un pēc šādiem principiem (skatīt Attēlu Nr. 1), piemēram, kravas nogādāšana no klienta Krievijā līdz Ventspils tirdzniecības ostai<sup>38</sup> (turpmāk – VTO) Latvijā.



Attēls Nr. 1 “Pārvadājumu organizēšanas procesa posmi”

<sup>38</sup> VDzA 18.08.2017. pieņēma lēmumu Nr. 1.5.-6/1, ar kuru nolēma uzdot LDz līdz 31.10.2017. veikt visas nepieciešamās izmaiņas savā atbildībā esošajos Ventspils dzelzceļa mezgla darbību reglamentējošos dokumentos, kas nepieciešamas, lai manevru darbus starp staciju kā vilcienu šķirošanas apkalpes vietu un kravas saņemšanas (nosūtīšanas) galapunktiem (tiesvedībā).

- 57 Pāravadāšanas maksa tiek ietverta līgumā par kravu pārvadājumu maksājumiem vai kravas pārvadājuma līgumā (atkarībā no pārvadātāja uzņēmuma politikas). Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 27. pantu maksu par pārvadājumu pārvadātājs nosaka saskaņā ar dzelzceļa pārvadājuma tarifu – likmju sistēmu, kas ietver informāciju par pārvadājumu attālumiem, pārvadājumu maksu, papildu operācijām un citiem ar pārvadājumiem saistītiem pakalpojumiem, to maksas aprēķināšanas kārtību, kā arī līgumsodiem. Vienlaikus Dzelzceļa likuma 23. panta otrā daļa nosaka, ka pārvadātājs savā darbībā ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, arī nosakot savos piedāvājamās dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un pārvadājuma maksu. Līdz ar to Cargo un pārējie tā konkurenti ir brīvi noteikt maksu par saviem sniegtajiem kravu pārvadājumiem attiecīgā posmā.
- 58 Atbilstoši Lietā esošajai informācijai pārvadātāji (BE, BTS un ERC) slēdz līgumus ar klientiem (kravu nosūtītājiem<sup>39</sup>) par kravu pārvadājumu veikšanu un piemēro līgumlikmes (maksu) par kravu pārvadājumiem ceļa posmā, kurā tie ir tiesīgi veikt pārvadājumus.
- 59 Arī Cargo ar klientiem (kravas nosūtītājiem) slēdz līgumus par kravu pārvadājumu maksājumiem un ar to saistīto pakalpojumu sniegšanu, nosakot līgumos līgumlikmes, ja nav atrunas par tarifa “LDZ CARGO-01” piemērošanu. Apmeklējuma laikā Cargo norāda<sup>40</sup>, ka kopš 2007. gada piemēroja “Kravu pārvadājumu tarifu politiku”, kas paredzēja līgumu noslēgšanas nosacījumus, cita starpā arī atlaides un preferences klientiem, kas izmantoja kravu pārvadājumu pakalpojumus. Šī tarifu politika kopš 2007. gada katru gadu tika caurskatīta, pielāgota apstākļiem klienta labā. Savukārt, sākot no 2020. gada sākuma, vairs netiek piemērota iepriekš minētā tarifu politika un tā vietā 07.11.2019. ir apstiprināti “Kravu pārvadājumu tarifu piemērošanas noteikumi”<sup>41</sup>, kas ir publiski pieejami. “Kravu pārvadājumu tarifu piemērošanas noteikumi” paredz, ka, lai saglabātu Cargo pakalpojumu konkurētspēju un piesaistītu jaunas kravas plūsmas, Cargo valde var noteikt preferences, piemēram, konkurētspējīgas tarifa likmes, samazinātas tarifa likmes vai koeficientus tarifa likmju samazināšanai, maršruta atlaidi un samazinātas tarifa likmes, sasniedzot noteiktu pārvadāto kravu apjomu u.c.
- 60 Savukārt sadarbībā ar konkurentiem (piemēram, BE) arī tiek slēgts līgums par pakalpojumu sniegšanu (piemēram, par papildoperācijām), piemērojot tarifu “LDZ CARGO-01”, ja līgums nenosaka līgumlikmes.
- 61 LDz paredzamai klientu sadarbībai ar Cargo ir izveidojis arī publiski pieejamu dzelzceļa kravu pārvadājumu maksas aprēķinu kalkulatoru, kas sniedz iespēju aprēķināt maksu par Cargo importa, eksporta, iekšzemes un tranzīta dzelzceļa kravu pārvadājumiem Latvijas teritorijā pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifa “LDZ CARGO-01” un dzelzceļa kravu tranzītpārvadājumu tarifa “KTT-LV”.<sup>42</sup> Tarifu “KTT-LV”<sup>43</sup> piemēro pārvadājumos, kuros prece tiek vesta no vienas Latvijas robežas punkta bez pārkraušanas Latvijā uz citu Latvijas robežas punktu, vai prece tiek vesta no Latvijas robežas uz / no kādu no Latvijas ostām, kur tālāk tā tiek pārvadāta ar ūdenstransportu uz trešo valsti (tranzīts), savukārt tarifu “LDZ CARGO-01” piemēro

<sup>39</sup> Dzelzceļa pārvadājumu likuma 1. panta 9. punkts paredz, ka kravas nosūtītājs ir persona, kura nodod kravu pāravadāšanai pa dzelzceļu un kura ir norādīta pavadzīmē, turklāt kravas nosūtītājs un saņēmējs var būt viena un tā pati persona.

<sup>40</sup> KP 25.09.2020. Protokols “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”.

<sup>41</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Kravu pārvadājumu tarifi. Pieejams:

[https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/SIA%20LDZ%20CARGO%20kravu%20p%C4%81rvad%C4%81jumu%20tarifu%20piemero%C5%A1anas%20noteikumi\\_1.pdf](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/SIA%20LDZ%20CARGO%20kravu%20p%C4%81rvad%C4%81jumu%20tarifu%20piemero%C5%A1anas%20noteikumi_1.pdf)

<sup>42</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Jaunumi. Pieejams: <https://ldzcargo.ldz.lv/lv/content/dzelzce%C4%BCa-kravu-p%C4%81rvad%C4%81jumu-maksas-apr%C4%93%C4%B7inu-kalkulators>

<sup>43</sup> Turpat, Tarifi. Pieejams: [https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/KTT-LV-2020\\_LV\\_A4\\_Zemit%C4%81ni\\_3km\\_no\\_29\\_07\\_originals.pdf#overlay-context=lv/content/kravu-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/KTT-LV-2020_LV_A4_Zemit%C4%81ni_3km_no_29_07_originals.pdf#overlay-context=lv/content/kravu-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi)

pārvadājumos, kuros prece tiek vesta no kāda punkta Latvijā (kas nav osta) līdz Latvijas robežai, un prece tiek vesta no Latvijas robežas līdz kādam punktam Latvijā (kas nav osta) (imports, eksports).

- 62 Cargo kravu tranzītpārvadājumu tarifs "KTT-LV" tiek piemērots pārvadāšanas maksas aprēķiniem par kravu tranzītpārvadājumiem caur sauszemes robežpārejām (kravas tiek virzītas caur Latvijas Republikas teritoriju no vienas robežpārejas uz otru robežpāreju, un LDz stacijās ar vagoniem neveic kravas operācijas), caur jūras ostām – kravas tiek virzītas caur Latvijas Republikas teritoriju no robežpārejām uz pieostas LDz stacijām (tālākai izvešanai ar ūdens transportu) vai no pieostas LDz stacijām uz robežpārejām (kravas ievestas ar ūdens transportu).
- 63 Norēķinu veikšanai par kravu tranzītpārvadājumiem pa Latvijas dzelzceļu caur Latvijas Republikas jūras ostām un caur Latvijas Republikas sauszemes robežpārejām Cargo noslēdz ar klientiem līgumus par maksājumiem par kravu tranzītpārvadājumiem, kuros vienojas par līgumu darbības termiņiem, savstarpējo atbildību, preferencēm un atvieglojumiem. Līgumslēdzēju pušu attiecības, kas izriet no līguma priekšmeta, bet nav atrunātas līgumā, tiek regulētas, pamatojoties uz spēkā esošā tarifa "KTT-LV" nosacījumiem un likmēm. Ja nav noslēgts līgums par maksājumiem par kravu tranzītpārvadājumiem pa Latvijas dzelzceļu caur Latvijas Republikas jūras ostām, tiek piemēroti spēkā esošā tarifa "KTT-LV" nosacījumi un likmes. Tarifa "KTT-LV" pamatā tiek ņemtas vērā starptautiskā tarifa MTT vadlīnijas<sup>44</sup>, "kravu pārvadājumu pašizmaksa, konkurence. Atkarībā no attāluma un pārvadājuma apstākļiem (t.sk. konkurence [konkurence starp valstīm, caur kuru krava varētu tikt nogādāta gala mērķa valstī]), kravas veidiem tiek piemērota atlaide no tarifa MTT procentu izteiksmē"<sup>45</sup>.
- 64 Savukārt Cargo dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifā "LDZ CARGO-01" nosaka "pārvadāšanas maksas aprēķiniem iekšzemes un starptautiskajā satiksmē (izņemot tranzīta pārvadājumus), kā arī visās satiksmēs maksas aprēķiniem par papildoperācijām un citiem ar pārvadājumu saistītiem pakalpojumiem un līgumsodiem un ir saistošs visiem pārvadājuma dalībniekiem – Cargo, nosūtītājiem un saņēmējiem. Gadījumos, kad kravas pārvadājumā Latvijas teritorijā piedalās divi un vairāk pārvadātāji, tarifu "LDZ CARGO-01" piemēro pārvadāšanas maksas aprēķiniem visās satiksmēs."<sup>46</sup>
- 65 Lai arī izvērtējums neaptvēra specifiski Pierobežu, jau KP 27.07.2012. lēmumā Nr. 59 (turpmāk – Lēmums) KP vērtēja, vai, importa, eksporta pārvadājumiem izmantojot citādu tarifu noteikšanas un piemērošanas metodiku nekā tranzīta pārvadājumiem, dominējošā stāvoklī esošais Cargo nepamatoti nerada netaisnīgus konkurences apstākļus saviem klientiem un neizmanto nepietiekamas konkurences apstākļus, lai gūtu papildu ienākumus. Proti, KP secināja, *"ka vienā maršrutā pārvadāšanas maksas likme tranzīta pārvadājumam ir augstāka nekā importa / eksporta pārvadājumam, bet citā maršrutā pārvadāšanas maksas likme tranzīta pārvadājumam ir zemāka nekā importa/eksporta pārvadājumam. Tādējādi nav viennozīmīgi konstatējama ļaunprātības izpausme Cargo darbībās, kas būtu vērtējama kā pārmērīga cena importa / eksporta pārvadājumiem. Atšķirīga pieeja, nosakot maksu, veidojas tādējādi, ka tarifi "LDZ CARGO-01" un "KTT-LV" ir atšķirīgi, turklāt tranzīta pārvadājumos virzienā no / uz sauszemes robežas – no / uz Latvijas ostām Cargo likmes par tonnu nosaka individuāli katram klientam, jau sākotnēji tranzīta pārvadājumos nosakot zemāku maksu nekā paredz "KTT-LV" tarifs, bet importa / eksporta pārvadājumos vienmēr pārvadāšanas maksu nosakot pēc*

<sup>44</sup> KP 25.09.2020. Protokols "Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu".

<sup>45</sup> KP 27.07.2012. lēmums Nr. 59, LDZ CARGO, 4. punkts.

<sup>46</sup> SIA "LDZ CARGO" mājaslapa, Tarifi. Pieejams:

[https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01\\_A4\\_LAT\\_Zemit%C4%81ni\\_3kmR%C4%ABgaKrastra\\_29\\_07\\_2020\\_origin%C4%81ls\\_0.pdf#overlay-context=lv/content/kravump%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01_A4_LAT_Zemit%C4%81ni_3kmR%C4%ABgaKrastra_29_07_2020_origin%C4%81ls_0.pdf#overlay-context=lv/content/kravump%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi)

standarta tarifa "LDZ CARGO-01" likmēm."<sup>47</sup> Lēmumā norādīts, ka KP nav konstatējusi, ka iespējamās tarifu atšķirības tranzīta un importa / eksporta pārvadājumiem ierobežotu vai kavētu tirgus dalībnieku konkurenci.

- 66 Bet papildus Lēmumā uzsvērts, ka "dažādu pārvadāšanas maksu noteikšanas metožu pielietošana dominējošam uzņēmumam nav aizliegta saskaņā ar KL un LESD, tomēr atšķirīgu (arī vienādu) metožu piemērošanas gadījumā dominējošam uzņēmumam ir jānodrošina līdzvērtīgas pakalpojumu maksas un vienādi noteikumi visiem tirgus dalībniekiem konkrētajā tirgū, pat ja cena tiek noteikta vienojoties. Lai to nodrošinātu un novērstu konkurences tiesību pārkāpuma risku, jo īpaši, nosakot un piemērojot pakalpojumu cenas, Cargo kā dominējošā uzņēmuma darbības pamatā ir jābūt skaidrām, saprotamām un pamatotām metodēm, uz kuru pamata tā nosaka klientiem pakalpojumu noteikumus un cenas."<sup>48</sup>
- 67 No iepriekš minētā KP secina, ka Cargo maksu par kravu pārvadājumiem nosaka kopš 2007. gada tarīfos un / vai līgumos.
- 68 Ņemot vērā, ka Cargo ir neizbēgams sadarbības partneris Pierobežas posmos, pārējie konkurenti un to kravu pārvadājumu piedāvājums saviem klientiem (kravu pārvadājuma maksa) ir atkarīga no Cargo noteiktās maksas Pierobežas posmā.

### 11. Pārvadājuma līguma grozīšana (pāradresācija)

- 69 Kravas pāradresācija ir process, kurā pēc kravas nosūtītāja vai saņēmēja lūguma krava tiek aizvirzīta uz citu galastaciju nekā sākotnēji paredzēts, vai mainīts gala saņēmējs.
- 70 Pārvadājuma līguma grozīšanu starptautiskajā satiksmē regulē SMGS, un atbilstoši tā 25. pantam grozījumus pārvadājuma līgumā var veikt kravas nosūtītājs vai kravas saņēmējs, mainot kravas gala staciju un / vai kravas saņēmēju. Papildus saskaņā ar SMGS 25. panta 9. paragrāfu pārvadātājam ir tiesības pieprasīt papildu pārvadājuma maksājumu un izdevumu samaksu, kas radušies saistībā ar veicamajiem pārvadājuma līguma grozījumiem.
- 71 Arī Dzelzceļa pārvadājuma likuma 38. pantā norādīts, ka kravas nosūtītājs vai kravas saņēmējs pārvadātāja noteiktajā kārtībā ir tiesīgs izdarīt minētajā pantā paredzētos grozījumus kravas pārvadājuma līgumā. Kravas nosūtītājs un kravas saņēmējs var veikt vairākus grozījumus, tostarp, mainīt galastaciju un kravas saņēmēju. Saskaņā ar minētā panta ceturto daļu izdevumus, kas rodas pārvadātājam, nodrošinot minēto grozījumu izpildi, sedz attiecīgi kravas nosūtītājs vai kravas saņēmējs.
- 72 Cargo ir noteicis, ka "veicot pārvadājuma līguma grozījumus (pāradresāciju):
- (i) pāradresējot kravas ceļā uz citu pieostas LDZ staciju vai citu LDZ robežstaciju, ja jaunais pārvadāšanas maršruts (LDZ robežstacija – pāradresācijas LDZ stacija – jaunā pieostas LDZ stacija vai jaunā LDZ robežstacija) atbilst tarifa "KTT-LV/2020" 4. sadaļas 6. tabulas norādītajam attālumam, tad pārvadāšanas maksu no LDZ robežstacijas līdz jaunajai pieostas LDZ stacijai vai jaunajai LDZ robežstacijai aprēķina pēc tarifa "KTT-LV/2020" likmēm un noteikumiem;
  - (ii) pāradresējot kravas pieostas LDZ galastacijā, mainot sākotnējo pieostas LDZ galastaciju uz citu LDZ staciju, pārvadāšanas maksu no LDZ robežstacijas līdz sākotnējai pieostas LDZ galastacijai aprēķina pēc tarifa "KTT-LV/2020" likmēm un noteikumiem, bet no sākotnējās pieostas LDZ galastacijas līdz citai LDZ stacijai (jaunajai LDZ galastacijai) – pēc tarifa "LDZ CARGO-01" noteikumiem. Visos pārējos pārvadājuma līguma

<sup>47</sup> KP 27.07.2012. lēmums Nr. 59, LDz CARGO, 29. lp.

<sup>48</sup> Turpat, 30. lp.



grozījumu gadījumos pārvadāšanas maksu aprēķina pēc tarifa “LDZ CARGO-01” noteikumiem.”<sup>49</sup>

- 73 Papildus Cargo kā pārvadātājs ir izstrādājis “Pārvadājuma līguma grozīšanas noteikums”<sup>50</sup> [..]. Minētajos noteikumos ir norādīta kārtība, kādā tiek veikti līguma grozījumi, tostarp, mainot kravas galastaciju jeb veicot “pāradresāciju”.
- 74 Cargo ir arī paredzējis maksu par pāradresācijas veikšanu gadījumos, kad pāradresēšanas rezultātā Cargo kā pārvadātājs tiek nomainīts uz citu pārvadātāju (pārvadājuma līguma izbeigšana): “Gadījumā, ja tiek veikti pārvadājuma līguma grozījumi pēc nosūtītāja vai saņēmēja iesnieguma (pāradresācija), kā rezultātā pārvadājuma laikā Latvijas Republikas teritorijā tiek mainīts pārvadātājs no Cargo uz citu, pārvadāšanas maksu par Cargo veikto pārvadājuma attālumu aprēķina pēc tarifa “LDZ CARGO-01” 15.–28. § nosacījumiem”<sup>51</sup> (turpmāk – Grozījumi).
- 75 Tādējādi būtiski ir nošķirt divus dažādus gadījumus, kuros Cargo ir noteicis atšķirīgus nosacījumus – pārvadājuma līguma grozījumiem (pāradresācijai), kad tiek mainīta gala stacija vai kravas saņēmējs un pārvadājuma līguma izbeigšanai, kad tiek mainīts pārvadātājs (un galastacija) no Cargo uz kādu citu pārvadātāju.

## 12. Kopējais vagonu parks

### 12.1. Vagoni, kas tiek izmantoti dzelzceļa pārvadājumu veikšanā

- 76 Dzelzceļa pārvadājumi notiek ar privātpersonām vai citu valstu dzelzceļiem (dzelzceļa administrācijām) piederošiem vagoniem.
- 77 Vēsturiski Padomju Sociālistisko Republiku Savienībā (turpmāk – PSRS) pārvadājumos pa dzelzceļu tika izmantoti PSRS piederoši kravu vagoni. Pēc PSRS sastāvā esošo valstu neatkarības atgūšanas PSRS piederošie kravu vagoni noteiktā apjomā tika nodoti šo valstu īpašumā. Daļa šo valstu minētos vagonus nodeva privatizācijai, savukārt daļa, tostarp Latvija, tos pārņēma savā īpašumā, turpinot izmantot kravu pārvadājumos pa dzelzceļu<sup>52</sup>. Šādus vagonus arī sauc par inventāra vagoniem. Inventāra vagoni pieder šādu valstu dzelzceļiem: RZD (Krievijas Federācija), BČ (Baltkrievija), UZ (Ukraina), ČFM (Moldova), LG (Lietuva), EVR (Igaunija), KZH (Kazahstāna), GR (Gruzija), UZB (Uzbekistāna), AZ (Azerbaidžāna), ARM (Armēnija) KRG (Kirgiztāna), TDŽ (Tadžikistāna), TRK (Turkmenistāna)<sup>53</sup>, kas vienlaicīgi arī attiecīgajās valstīs nodrošina dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Inventāra vagoni piedalās starptautiskajā dzelzceļa satiksmē tikai starp minētajām valstīm. Tādējādi šeit un citviet lēmumā ar starptautisko satiksmi apzīmējami dzelzceļa kravu pārvadājumi, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru ar sliežu platumu 1520 mm, kurus nodrošina citu valstu dzelzceļa administrācijas.
- 78 Pārvadātāji, vienlaicīgi arī esot vagonu īpašnieki vai valdītāji, efektīvākai vagonu izmantošanai un apgrozības paātrināšanai ir ieinteresēti savstarpējā sadarbībā. Šāda sadarbība izpaužas ar

<sup>49</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Tarifi. Pieejams [https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/KTT-LV-2020\\_LV\\_A4\\_Zemit%C4%81ni\\_3km\\_no\\_29\\_07\\_originals.pdf#overlay-context=lv/content/kravu-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/KTT-LV-2020_LV_A4_Zemit%C4%81ni_3km_no_29_07_originals.pdf#overlay-context=lv/content/kravu-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi)

<sup>50</sup> Turpat, Uzziņu informācija. Pieejams <https://ldzcargo.ldz.lv/lv/content/p%C4%81rvad%C4%81juma-l%C4%ABguma-groz%C4%AB%C5%A1anas-noteikumi>

<sup>51</sup> Turpat, Grozījumi Dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifa “LDZ CARGO-01”, papildinot 3. sadaļas 31. paragrāfu ar 2. punktu. Grozījumi stājas spēkā 25.08.2018. Pieejams: <https://ldzcargo.ldz.lv/lv/content/sia-%E2%80%9Eldz-cargo%E2%80%9D-dzelzce%C4%BCa-kravu-p%C4%81rvad%C4%81jumu-tarifa-%E2%80%9Eldz-cargo-01%E2%80%9D-3-sada%C4%BCas-31-paragr%C4%81f%C4%81-ar>

<sup>52</sup> Sk. arī KP 07.09.2020. Protokolu “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”, 4. lp.

<sup>53</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 7.a) apakšpunkts.

kopēju inventāra vagonu izmantošanu un apsaimniekošanu. Tādējādi visām iepriekš minētajāmvalstīm piederošie inventāra vagoni apvienoti vienotā kopējā vagonu parkā un to kopēja izmantošana notiek DzTP ietvaros<sup>54</sup>.

- 79 Inventāra parka kravas vagonu, kas piedalās starptautiskajā satiksmē, pārvaldīšana notiek, pamatojoties uz DzTP 24.05.1996. apstiprināto dokumentu “Noteikumi par citu valstu īpašuma kravas vagonu ekspluatāciju, numuru uzskaiti un norēķiniem par izmantošanu” (turpmāk – Kopējā vagonu parka noteikumi). Noteikumi nosaka tehniskos nosacījumus kravas vagoniem un kravas vagonu parka kopīgās izmantošanas principus, vagonu parka uzskaites kārtību un norēķinu kārtību par kravas vagonu izmantošanu<sup>55</sup>.
- 80 Laikā līdz LDz reorganizācijai, kas notika 2007. gadā, LDz kā pārvaldītājs un kā DzTP asociētais dalībnieks nodrošināja visu vagonu kustības koordinēšanu Latvijas teritorijā. Pēc LDz reorganizācijas visas pārvaldātāja funkcijas, kā arī DzTP biedra pienākums – vagonu uzskaitē un norēķini, nodoti Cargo. Tādējādi LDz kā DzTP asociētais dalībnieks pilnvaroja Cargo veikt vagonu uzskaiti un norēķinus ar citiem DzTP dalībniekiem saistībā ar pārvaldājumu veikšanu, t.sk. par tiem piederošo inventāra vagonu izmantošanu<sup>56</sup>. Šobrīd Cargo pārziņā ir Latvijai savulaik nodalītie inventāra vagoni, kuru apsaimniekošana notiek kopējā vagonu parka ietvaros. Izņemot Cargo, Latvijā pārvaldātāju īpašumā nav savu kravas vagonu. Citi pārvaldītāji sniedz pakalpojumus, izmantojot privātpersonām piederošos vagonus vai arī citu valstu dzelzceļu administrācijām piederošos inventāra vagonus. Citi pārvaldītāji Latvijā neizmanto Cargo piederošos inventāra vagonus<sup>57</sup>.
- 81 Atbildību par visiem uz Latvijas teritoriju nodotiem kravas vagoniem attiecībā ar citu dzelzceļu administrācijām un vagonu īpašniekiem uzņemas Cargo. Atbildība saglabājas arī gadījumos, kad pārvaldījumos piedalās citi pārvaldītāji Latvijas teritorijā<sup>58</sup>. Attiecībā ar citu valstu dzelzceļu administrācijām, kad Latvijā tiek izmantoti to inventāra vagoni, Cargo ir šo vagonu lietotājs, neatkarīgi no pārvaldātāja, kurš attiecīgā brīdī veic pārvaldājumu.

## 12.2. Vagonu uzskaitē

- 82 Katra dzelzceļa administrācija veic tās teritorijā esošo vagonu atrašanās laika uzskaiti, lai novērtētu, cik efektīvi tiek izmantoti kravas vagoni. Visbūtiskākais efektivitātes rādītājs ir kravas vagonu apgrozījums starptautiskā satiksmē, kas ir laiks no brīža, kad vagoni pieņemti pārvaldīšanai attiecīgās dzelzceļa administrācijas teritorijā, līdz brīdim, kad vagoni nodoti pārvaldīšanai citai dzelzceļa administrācijai. Jo mazāks ir vagona apgrozības laiks, jo efektīvāka būs vagona izmantošana<sup>59</sup>.
- 83 Pamatojoties uz Pārvaldājuma tiesību līgumu, Cargo veic gan inventāra parka vagonu, gan arī privātpersonām piederošo kravas vagonu uzskaiti Latvijā. Visi vagoni ir reģistrēti automatizētā datu bankā (ADB PV) ar attiecīgu zīmi, kas norāda uz vagona piederību (ar zīmi “P” iezīmē privātos vagonus, ar saīsināto dzelzceļa zīmi, piemēram, “LDZ”, iezīmē inventāra vagonus).
- 84 Vagonu skaits Latvijā tiek noteikts ik diennakti<sup>60</sup>. Vagonu uzskaites process ietver informācijas ievadišanu attiecīgajās informācijas sistēmās par vagonu pieņemšanu pārvaldīšanai Latvijas teritorijā, vagonu pārvietošanu Latvijas teritorijā, ar vagoniem veiktās operācijas, vagonu iekraušanu / izkraušanu, vagonu nodošanu citas valsts dzelzceļa administrācijai. Pamatojoties

<sup>54</sup> LDz 22.05.2020. vēstule Nr. D-6.4.2./22-2020 1. punkts.

<sup>55</sup> Turpat.

<sup>56</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 1. punkts.

<sup>57</sup> Sk. KP 07.09.2020. Protokolu “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”, 5. lp.

<sup>58</sup> Cargo 28.11.2018. vēstule Nr. k-6.3.1./719-2018, 2. punkts.

<sup>59</sup> Cargo 05.06.2020. vēstule Nr. K-6.3.1./374-2020, 1. lp.

<sup>60</sup> Cargo 05.06.2020. vēstule Nr. K-6.3.1./374-2020, 1. lp.

- uz minēto informāciju, tiek nodrošināta vagonu atrašanās Latvijas teritorijā laika uzskaitē<sup>61</sup>.
- 85 Privātpersonas sev piederošo vagonu uzskaiti veic savām vajadzībām, pēc nepieciešamības izmantojot attiecīgās dzelzceļa administrācijas pakalpojumus<sup>62</sup>. Savukārt pienākums veikt kopējā vagonu parkā ietilpstošo inventāra vagonu uzskaiti izriet no Nolīguma par bijušās PSRS Satiksmes ministrijas inventāra parka kravas vagoniem un konteineriem<sup>63</sup>. Pamatojoties uz minēto Nolīgumu, 22.01.1993. starp daļu no dzelzceļa administrācijām noslēgta vienošanās par kravas vagonu un konteineru savstarpējo izmantošanu. Atbilstoši minētās vienošanās 2. pantam netraucētai vilcienu caurlaišanai cauri nodošanas stacijām dzelzceļa administrācijas apņemas kopīgi ar muitas, sanitārās u.c. valsts iestādēm nodrošināt vagonu nodošanas un pieņemšanas saskaņotās kompleksās tehnoloģijas izpildi. Papildus 20.10.1992. vairākas dzelzceļa administrācijas vienojušās arī par kravas vagonu savstarpējās izmantošanas principiem, tostarp:
- 1) kopējais vagonu parks tiek izmantots, pamatojoties uz vienotu kustības grafiku, vilcienu formēšanas plānu, vagonu plūsmas starptautiskā satiksmē novirzīšanas kārtību, kas kopumā nodrošina pārvaldājumu veikšanas efektivitāti;
  - 2) vagonu savstarpējās izmantošanas pamatnosacījums ir vagonu saglabātības nodrošināšana;
  - 3) vagonu darbipiederīgais stāvoklis tehniskā un komerciālā ziņā tiek nodrošināts ar vienotu vagonu tehniskās apkopes un remonta sistēmu, kuru saskaņo Sadraudzības padome;
  - 4) vagonu tehniskā apkope un kārtējais remonts tiek veikts ar valsts – lietotāja dzelzceļa administrācijas spēkiem un līdzekļiem, kurā teritorijā rodas nepieciešamība to veikt<sup>64</sup>.
- 86 Kopējā vagonu parka uzskaitē arī skaidrota Kopējā vagonu parka noteikumos. Atbilstoši to 3.1. punktam inventāra vagonu uzskaites mērķis ir attiecīgā vagona atrašanās (dislokācijas) vietas noteikšana (arī laika periods, kurā konkrēts vagona atrodas konkrētā valstī). Šāds mērķis ir saistīts gan ar norēķiniem par periodu, kurā konkrēts vagona atradās noteiktā valstī (un attiecīgā perioda noteikšanu), tajā valstī nobraukto ceļu un atrašanās vietu, kas ir būtiski, gan lai varētu izpildīt attiecīgās dzelzceļa administrācijas prasības par vagonu nekavējošu nosūtīšanu atpakaļ, kā arī lai izmeklētu situācijas par vagonu bojājumiem un nozaudēšanu, kā arī noskaidrot informāciju par šo situāciju rašanos un kaitējuma atlīdzību<sup>65</sup>. Kopējā vagonu parka uzskaites laikā ieskaita gan inventāra vagonu atrašanos ceļā, gan arī stāvēšanas laiku neatkarīgi no tā, vai vagonā atrodas krava.
- 87 Atsevišķu maksu par vagonu un konteineru uzskaites nodrošināšanu Cargo nav noteicis un neiekasē.

### **12.3. Maksa par vagonu izmantošanu un tās piemērošanas kārtība**

#### *12.3.1. Kravas nosūtītāja samaksas pienākums*

- 88 Ja kravas nosūtītājs kravas pārvaldājumu veic ar privātpersonai piederošu vagonu, tad kravas nosūtītājs par vagonu izmantošanu Latvijā norēķinās ar privātpersonu, kurai šie vagoni pieder, vai tās pilnvaroto pārstāvi. Savukārt, ja kravas nosūtītājs pārvaldājumu veic ar dzelzceļa administrācijas inventāra vagoniem Latvijā, tad, neatkarīgi no Latvijā izvēlētajā pārvaldātāja, kravas nosūtītājs par kravas vagonu izmantošanu ceļā norēķinās ar Cargo, vismaz, ja kravas

<sup>61</sup> Cargo 28.11.2018. vēstule Nr. k-6.3.1./719-2018, 2. punkts.

<sup>62</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 7.d) apakšpunkts.

<sup>63</sup> Saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru Padomes 03.03.1993. lēmumu Nr. 114 Latvija ir pievienojusies šim Nolīgumam.

<sup>64</sup> Cargo 14.01.2019. vēstule Nr. K-6.3.1./53-2019, 2. l.p.

<sup>65</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 7.c) apakšpunkts.

nosūtīšana notiek uz Latviju. Šādā situācijā nav nozīmes, kurai dzelzceļa administrācijai inventāra vagoni pieder.

- 89 Ņemot vērā, ka ikvienam kravas nosūtītājam par kravas pārvadāšanu Latvijā ir bijis jānoslēdz līgums arī ar Cargo par pārvadājumu nodrošināšanu vismaz Pierobežā, tad Cargo samaksu par inventāra vagonu lietošanu ceļā ir iekļāvis tarifā “LDZ CARGO-01”, tarifā “KTT-LV” vai līgumā noteiktajā likmē<sup>66</sup>. Piemēram, atbilstoši tarifa “LDZ CARGO-01” 2. sadaļai “Maksas par pārvadājumu aprēķina noteikumi”, pārvadājuma maksā ietilpst arī vagonu veids un tā piederība. Atbilstoši tarifa “LDZ CARGO-01” 15. § 1. punktam pārvadāšanas maksu par kravu pārvadājumu pārvadātājam piederošos vagonos aprēķina pēc minētā tarifa shēmas Nr. 1.-5. likmēm par vagonu atkarībā no vagonu veida, kravas veida un attāluma. Savukārt atbilstoši tarifa “LDZ CARGO-01” 15. § 2. punktam tarifu par kravu pārvadājumu pārvadātājam nepiederošos vagonos aprēķina pēc minētā tarifa shēmas Nr. 1.-5A. likmēm par vagonu atkarībā no vagona veida, kravas veida un tarifa attāluma.
- 90 Cargo arī skaidrojusi, ka starpība starp abiem maksājumiem ir aptuveni 15 %<sup>67</sup>. Proti, ja ceļā krava tiek pārvadāta ar privātpersonām piederošiem vagoniem, joprojām klientam tiek piemērota pārvadāšanas maksa (tarifs “KTT-LV”, tarifs “LDZ CARGO-01” vai līgumā noteiktā likme), kurā ietilpst arī komponente par kopējā vagonu parka izmantošanu, taču šajā gadījumā klientam piemērotā maksa ir vidēji aptuveni 15 % mazāka.
- 91 Cargo arī skaidrojusi, ka kopējā vagonu parka izmaksas veido tas, cik daudz maksājams citām dzelzceļa administrācijām, kā arī Cargo izmaksas, kas veidojas par infrastruktūras sistēmu izmantošanu, par vagonu uzskaiti, darba resursiem, cilvēkresursiem, kā arī neprognozētām dīkstāvēm, kas radušās no Cargo neatkarīgu iemeslu dēļ, kā arī Cargo riskiem<sup>68</sup>. Proti, atsevišķi no tā, kas maksājams citām dzelzceļa administrācijām, izmaksas ir šādas:
- vagonu izmantošanas un uzturēšanas izmaksas;
  - vagonu uzskaiti, IT sistēmu lietošana un darba resursu izmaksas;
  - izmaksas saistībā ar vilcienu aizturēšanu ceļā, kad nevar nodrošināt kravas pieņemšanu galastacijā;
  - ieņēmumu zaudējumi, kas var rasties vagonu apgrozības laika palielināšanas gadījumā<sup>69</sup>.
- 92 Ja kravas nosūtītājs plāno pārvadājumu veikt ar citu pārvadātāju, nevis Cargo, tad par inventāra vagonu izmantošanu ceļā kravas nosūtītājs ar Cargo norēķinās, apmaksājot kravas pārvadājuma maksu Pierobežā. Nosakot maksu, Cargo ņem vērā, ka atbilstoši statistikas datiem vagonu apgrozība Latvijas dzelzceļā ir 4,7 līdz 7 diennaktīm<sup>70</sup>.

### *12.3.2. Dzelzceļa administrāciju savstarpējie norēķini*

- 93 Norēķini par citu dzelzceļa administrāciju vagonu jeb inventāra vagonu lietošanu ir daļa no tehnoloģiskā procesa, kas nepieciešams minēto pārvadājumu nodrošināšanai<sup>71</sup>. Norēķinus par citu dzelzceļa administrāciju vagoniem veic tā dzelzceļa administrācija, kuras teritorijā inventāra vagoni atrodas. Tādējādi par dzelzceļa administrācijām piederošiem inventāra vagoniem norēķini tiek veikti tikai starp dzelzceļa administrācijām.
- 94 Ievērojot minēto, atbilstoši vienošanām starp dzelzceļa administrācijām par kopējā vagonu

<sup>66</sup> Sk. arī KP 07.09.2020. Protokolu “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”, 5. lp

<sup>67</sup> Turpat.

<sup>68</sup> Sk. arī KP 07.09.2020. Protokolu “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”, 6. lp

<sup>69</sup> Cargo 05.06.2020. vēstule Nr. K-6.3.1./374-2020, 2. lp. un pielikums.

<sup>70</sup> Turpat, 1. lp.

<sup>71</sup> Cargo 14.01.2019. vēstule Nr. K-6.3.1./53-2019, 5. lp.

parka lietošanu:

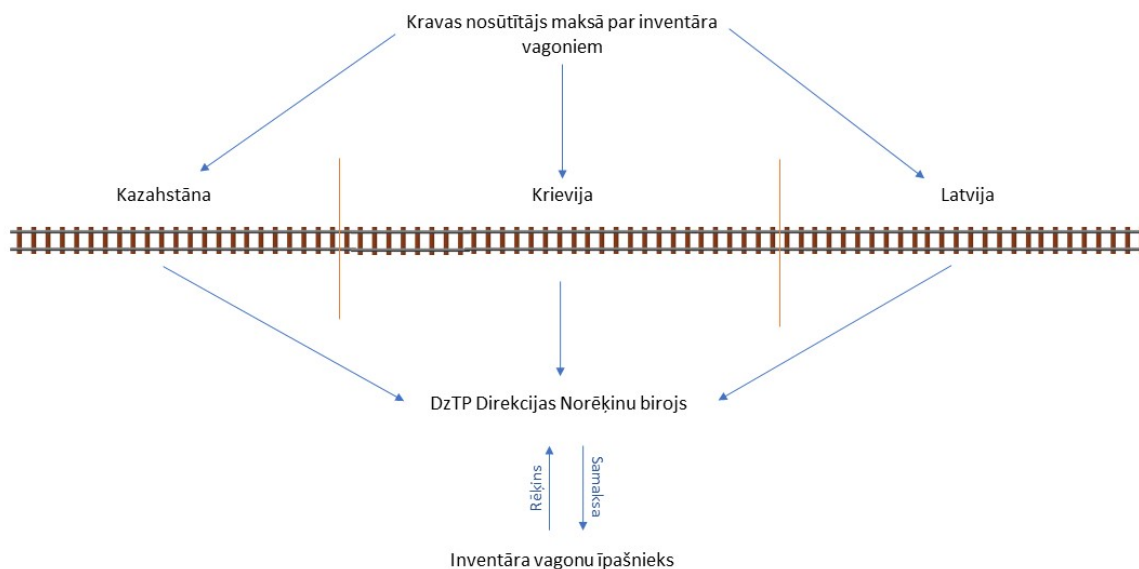
- darbību, kas izriet no kopējā vagonu parka lietošanas, finansēšana tiek veikta par līdzekļiem, kurus maksā visas dzelzceļa administrācijas;
  - maksa par inventāra vagonu lietošanu tiek veikta pēc vienotās likmes par vagonu diennakti saskaņā ar Kopējā vagonu parka noteikumiem, kurus apstiprina Sadraudzības padome;
  - norēķinus par vagonu izmantošanu veic caur DzTP Direkcijas Norēķinu biroju<sup>72</sup>.
- 95 Norēķini ar citām dzelzceļa administrācijām tiek veikti, pamatojoties uz Kopējo vagonu parka noteikumiem. Citas valsts dzelzceļa administrācija, vagonu lietotājs, maksā dzelzceļa administrācijai, vagonu īpašniekam, par tās inventāra vagonu lietošanu. Norēķinus veic par vagondiennakti atbilstoši ritošā sastāva veidam. Papildus vispārīgajam maksājumam par inventāra vagona izmantošanu dzelzceļa administrācijas arī veic savstarpējos norēķinus par:
- inventāra vagona steidzamas atgriešanas režīma neievērošanu;
  - inventāra vagonu specializāciju pārkāpumu iekraušanai;
  - nepamatotu vagonu nepieņemšanu robežpunktos;
  - vagonu zaudējumu vai bojājumu;
  - piegādes termiņa neievērošanu.
- 96 Norēķini tiek veikti, piemērojot DzTP noteiktās likmes<sup>73</sup>, kuras noteiktas, galvenokārt pamatojoties uz izmaksām, kas saistītas ar inventāra vagonu uzturēšanu, tostarp atjaunošanu, remontu u.c. izmaksām. Vienotā samaksa katru gadu tiek pārskatīta. Katra dzelzceļa administrācija katru gadu sniedz izmaksu pārskatu par kopēja vagonu parka izmantošanu DzTP<sup>74</sup>.
- 97 Maksu par vagonu lietošanu nosaka saskaņā ar vagonu nodošanas starpvalstu saskarpunktu numuru uzskaites datiem. Maksājumus par vagonu lietošanu aprēķina par laiku, kad vagoni atrodas dzelzceļa administrācijas, vagonu lietotāja, teritorijā no vagonu pieņemšanas brīža līdz tā nodošanai cita dzelzceļa administrācijai vai trešās valsts dzelzceļa administrācijai. Kā pamatojums aprēķiniem kalpo saskaņots vagonu nodošanas saraksts. Maksa tiek aprēķināta par krauto un tukšo vagonu lietošanu atsevišķi.
- 98 Ievērojot minēto, ja kravas nosūtītājs vēlas ar Baltkrievijas dzelzceļa administrācijai piederošiem inventāra vagoniem veikt pārvadājumu Kazahstāna → Krievija → Latvija (ostas terminālis), tad par inventāra vagonu izmantošanu kravas nosūtītājam būs jāveic maksājums Kazahstānas, Krievijas un Latvijas dzelzceļa administrācijām atbilstoši laikam, kuru inventāra vagoni būs pavadījuši katras valsts teritorijā. Savukārt attiecīgās dzelzceļa administrācijas veiks samaksu DzTP Direkcijas Norēķinu birojam, kurš tālāk norēķināsies ar Baltkrievijas dzelzceļa administrāciju par tās inventāra vagonu izmantošanu citu dzelzceļa administrāciju teritorijās (skatīt Shēmu Nr. 1).

<sup>72</sup> Cargo 14.01.2019. vēstule Nr. K-6.3.1./53-2019, 2. lp.

<sup>73</sup> Turpat, 5. lp.

<sup>74</sup> Sk. KP 07.09.2020. Protokolu "Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu", 5. lp.

NORĒĶINI PAR CITU DZELZCEĻA ADMINISTRĀCIJU VAGONU (INVENTĀRA VAGONU) LIETOŠANU



Shēma Nr.1 “Norēķini par citu dzelzceļa administrāciju vagonu (inventāra vagonu) lietošanu”

### 13. Dīkstāve

#### 13.1. Dīkstāves jēdziens un normatīvais regulējums

- 99 Dīkstāve ir kravas vagonu izmantošana jeb stāvēšana stacijā uz pievedceļiem. Tādējādi kravas vagonu lietošana Latvijā tiek sadalīta divās daļās – vienu daļu sastāda vagonu izmantošana ceļā, otru daļu – vagonu izmantošana stāvēšanas vai citu darbību brīdī stacijā uz pievedceļiem. Dīkstāve tiek noteikta gan privātpersonām piederošiem vagoniem, gan arī inventāra vagoniem.
- 100 Vienlaikus DzTP ietvaros kopējā vagonu parka dīkstāve netiek uzskaitīta. Nav nozīmes, kādu iemeslu dēļ inventāra vagoni ir atradies attiecīgās dzelzceļa administrācijas teritorijā – vai inventāra vagoni atradies ceļā vai stāvējis stacijās uz pievedceļiem, ciktāl tiek nodrošināta efektīva kopējā vagonu parka izmantošana un secīgi – veikti norēķini par kopējā vagonu parka lietošanu. Tādējādi dīkstāves institūts tiek regulēts un piemērots nacionāli.
- 101 Dīkstāves jēdziens nav iekļauts Dzelzceļa likumā, bet regulēts Dzelzceļa pārvadājumu likumā. Tādējādi konstatējams, ka dīkstāve ir saistīta ar kravu pārvadājumiem. Atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likuma 48. panta otrajai daļai vagonu, konteineru un uz savām asīm pārvadājamo ritošo sastāvu dīkstāve ir laiks, kad tie:
- 1) tiek piekrauti, izkrauti, tīrīti, kā arī tiek noformētas pavadzīmes vai pavaddokumenti;
  - 2) tiek aizturēti ceļā vai iekraušanas un izkraušanas stacijās kravas nosūtītāja vai kravas saņēmēja vainas dēļ.
- 102 Atbilstoši SM sniegtajam skaidrojumam minētajā normā nostiprinātās dīkstāves mērķis ir paaugstināt vagonu apriti, lai vagoni pēc iespējas mazāku laiku atrastos dīkstāvē un drīzāk tiktu izmantoti nākamajam pārvadājumam<sup>75</sup>.
- 103 Vienlaikus Cargo skaidro, ka vagonu dīkstāves uzskaitē tiek veikta ar mērķi kontrolēt noteiktās dīkstāves normas stacijās, nenoslogot koplietošanas ceļus ar vagoniem, veicināt nepārtrauktu apriti, iekasēt citām dzelzceļa administrācijām piederošo vagonu lietošanas maksu, ja tiek kavēta vagona nodošana atpakaļ citai dzelzceļa administrācijai, uzskaitīt pārstrādāto vagonu

<sup>75</sup> Satiksmes ministrijas 22.05.2020. vēstule Nr. 09-02/1914.

daudzumu, kā arī sekot līdzī laim, kad vagoni atrodas Latvijas teritorijā, kas saistīts ar Cargo atbildību par saņemtajiem vagoniem<sup>76</sup>. Tādējādi Cargo norāda, lai nodrošinātu optimālu vagonu atrašanos Latvijā, kā arī nepieļautu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spējas mazināšanos, ir noteikta dīkstāve, kas rada šādas sekas:

- vagoni aizkavējas Latvijā un to īpašniekiem rodas tiesības savu valstu dzelzceļiem prasīt samaksu par šo vagonu dīkstāvi;
- dīkstāvē esošie vagoni aizņem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru un mazina tās caurlaides iespējas<sup>77</sup>.

Tādējādi vagonu dīkstāve uz sliežu ceļiem mazina infrastruktūras caurlaidību veidā, ka pa dīkstāvē esošu vagonu aizņemtajiem ceļiem nav iespējams veikt satiksmi, vai arī šie dīkstāvē esošie vagoni ar papildu manevru darbu palīdzību nav jāpārvieto uz citiem sliežu ceļiem (ja konkrētā vietā un brīdī šādi papildu sliežu ceļi ir pieejami). Papildus tam vagonu dīkstāve stacijās, kurās tiek veikta vilcienu pieņemšana no citām valstīm, var radīt situācijas, ka brīvu sliežu ceļu trūkuma dēļ nav iespējams pieņemt no citām valstīm pienākošos vilcienus, jo stacijas ceļi ir aizņemti ar dīkstāvē esošiem vagoniem<sup>78</sup>.

- 104 Tāpat dīkstāves aprēķina nosacījumi paredzēti arī Instrukcijā par kravas vagonu dīkstāves uzskaiti stacijās<sup>79</sup>, atbilstoši kuras 1.1. punktā noteikts: “lai varētu pārbaudīt vai stacija ievēro noteiktās dīkstāves normas un novērtētu pārstrādāto vagonu daudzumu, jāveic kravas vagonu dīkstāves uzskaiti”.
- 105 Ievērojot minēto, konstatējams, ka dīkstāves noteikšanas mērķi saistīti gan ar kravas vagonu nepārtrauktu apriti, gan arī ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas caurlaides nodrošināšanu.
- 106 Papildus dīkstāves regulējums arī izriet no MK 04.11.2002. noteikumiem Nr. 506 “Noteikumi par kravas pieņemšanu pārvadāšanai pa dzelzceļu” (turpmāk – Noteikumi Nr. 506), kas izdoti saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 33. panta (kravas pieņemšana pārvadāšanai) otro daļu, un MK 08.04.2003. noteikumiem Nr. 158 “Kravas izsniegšanas noteikumi” (turpmāk – Noteikumi Nr. 158), kas izdoti saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 39. panta (kravas izsniegšana) trešo daļu. Minētie noteikumi regulē dīkstāves laika sākumu un beigas.
- 107 Saskaņā ar Noteikumu Nr. 506 166. punktu maksu par vagonu (konteineru) dīkstāvi aprēķina: 166.1. ja vagonus (konteinerus) padod pirms paziņotā laika, – skaitot no brīža, kad paziņotais laiks ir iestājies; 166.2. ja vagonus (konteinerus) padod pēc paziņotā laika, – skaitot no brīža, kad vagoni (konteineri) faktiski tiek padoti; 166.3. ja padod vagonus (konteinerus), nepaziņojot to padošanas laiku, – skaitot no brīža, kad pagājušas divas stundas pēc vagonu (konteineru) faktiskās padošanas.
- 108 Saskaņā ar Noteikumu Nr. 158 50. punktu par izkraujamā vagona (konteineru) dīkstāves laika beigām uzskata: 50.1. koplietošanas vietās — brīdi, kad saņēmējs nodevis pārvadātājam tukšu vagonu un iesniedzis par tukšo vagonu pavadzīmi vai pārsūtīšanas pavadzīmi, vai brīdi, kad saņēmējs pārvadātājam atdevis atpakaļ tukšu pārvadātāja konteineru; 50.2. koplietošanai neparedzētās vietās — brīdi, kad visi vienlaikus padotie vagoni ir gatavi novākšanai, vai brīdi, kad vagoni novietoti pieņemšanas un nodošanas ceļā, ja saņēmējs nodevis pārvadātājam paziņojumu noteiktajā termiņā un iesniedzis par tukšo vagonu pavadzīmi vai pārsūtīšanas pavadzīmi. Ja saņēmējs neievēro paziņojuma nodošanas termiņu, dīkstāves laiku pagarina par vienu stundu.

<sup>76</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 2. a) apakšpunkts.

<sup>77</sup> Cargo 28.11.2018. vēstule Nr. k-6.3.1./719-2018, 1. punkts.

<sup>78</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 4. punkts.

<sup>79</sup> Instrukcija par kravas vagonu dīkstāves uzskaiti stacijās, pieejama Lietas 5. sējuma 13. lpp.

- 109 Dīkstāves uzskaiti veic, pamatojoties uz šādiem dokumentiem:
- 1) Vispārējā parauga akts – tiek izmantots vagonu un konteineru dīkstāves uzskaitē publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras stacijas ceļos. Aktā norāda dīkstāves sākuma un beigu datumu, aktam pievieno dīkstāves maksas aprēķinu. Kravas saņēmējam/nosūtītājam ir tiesības atteikties parakstīt aktu, ja tas nepiekrīt tajā norādītiem datiem;
  - 2) Kravas pieņēmēja piezīmju lapiņa – tiek izmantota vagonu un konteineru dīkstāves uzskaitē publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras kravas iekraušanas un izkraušanas vietās. Lapiņā norāda dīkstāves sākuma un beigu datumu. Kravas saņēmējam / nosūtītājam ir tiesības atteikties parakstīt lapiņu, ja tas nepiekrīt tajā norādītiem datiem;
  - 3) Vagonu padošanas un novākšanas saraksts – tiek izmantots vagonu un konteineru dīkstāves uzskaitē nosūtīšanas vai galastacijas pievedceļos. Sarakstā norāda vagonu padošanas un novākšanas laiku, kuru ar saviem parakstiem apliecina pārvadātājs un kravas saņēmējs/nosūtītājs. Kravas saņēmējam / nosūtītājam ir tiesības atteikties parakstīt sarakstu, ja tas nepiekrīt tajā norādītiem datiem<sup>80</sup>.
- 110 Tāpat dīkstāves aprēķina nosacījumi paredzēti arī Instrukcijā par kravas vagonu dīkstāves uzskaiti stacijās<sup>81</sup>. Proti, laikā līdz LDz reorganizācijai, kas notika 2007. gadā, LDz kā pārvadātājs un kā DzTP asociētais dalībnieks nodrošināja visu vagonu kustības koordinēšanu Latvijas teritorijā. Vienlaikus, pēc iestāšanās Eiropas Savienībā un veicot atbilstošus grozījumus nacionālajos tiesību aktos pārvadājumu jomā, Latvijā darbu uzsāka vēl citi dzelzceļa kravu pārvadātāji. Lai dotu iespēju arī šiem pārvadātājiem piedalīties starptautiskos pārvadājumos tā, lai nebūtu jāizjauc tehnoloģiskais process, nepieļautu ievērojamu kravu piegādes laika, kravas apstrādes laika nodošanas stacijās, vagonu atrašanās laika Latvijas teritorijā palielināšanos, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spējas un vilcienu kustības drošības līmeņa samazināšanos, kā arī lai saglabātu vienotu informācijas telpu, LDz ar pārvadātājiem parakstīja Pagaidu nolikumu par valsts AS “Latvijas dzelzceļš” darba organizēšanu ar citiem pārvadātājiem (turpmāk – Pagaidu nolikums), kurā LDz, BTS un BE vienojās par sadarbības tehnoloģiju. Pagaidu nolikumā arī norādīts, ka LDz veic inventārā vagonu un konteineru uzskaiti Latvijas teritorijā un veic norēķinus par to izmantošanu ar dzelzceļu administrācijām, kā arī saņem maksu par vagonu dīkstāvi. Ar Pārvadājuma tiesību līguma noslēgšanu visas pārvadātāja funkcijas, t.sk. minētās funkcijas, nodotas Cargo.<sup>82</sup>
- 111 Ņemot vērā Pārvadājuma tiesību līgumā noteiktās Cargo kompetences veikt gan inventāra parka vagonu, gan arī privātpersonām piederošo kravas vagonu uzskaiti Latvijā, arī dīkstāves laiku aprēķina un nosaka Cargo. To apstiprina arī LDz paustā informācija, ka LDz kā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs (\*)<sup>83</sup>.

### 13.2. Dīkstāves maksa

- 112 Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājuma likuma 48. panta pirmo daļu par dīkstāvi maksā kravas nosūtītājs vai kravas saņēmējs. Saskaņā ar minētā likuma panta trešo daļu dīkstāves uzskaites kārtību un maksu par dīkstāvi nosaka pārvadātājs. No dzelzceļa kravu pārvadātājiem, kas sniedz dzelzceļa kravu pakalpojumus Latvijā, tikai Cargo veic dīkstāvju uzskaiti un nosaka maksu par dīkstāvi. Tas arī izriet no minētā Pagaidu nolikuma. Cargo gadījumā maksa par dīkstāvi ir noteikta tarifā “LDZ CARGO-01”.

<sup>80</sup> Satiksmes ministrijas 22.05.2020. vēstule Nr. 09-02/1914.

<sup>81</sup> Instrukcija par kravas vagonu dīkstāves uzskaiti stacijās, pieejama Lietas 5. sējuma 13. lpp.

<sup>82</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 1. punkts.

<sup>83</sup> LDz 14.09.2017. vēstule Nr. D-6.4.1/223-2017, kas adresēta Ventpils tirdzniecības ostai.



- 113 Saskaņā ar tarifa “LDZ CARGO-01” 5. sadaļu “Maksa par papildoperācijām un citiem ar kravu pārvadājumiem saistītiem pakalpojumiem” tiek atsevišķi izdalīta maksa par vagonu un par konteineru dīkstāvi. Tāpat maksa tiek diferencēta atkarībā no tā, vai dīkstāve noteikta par pārvadātājam piederošu vai pārvadātājam nepiederošu vagonu vai konteineru. Attiecībā uz pārvadātājiem piederošiem vagoniem, maksa tiek diferencēta atkarībā no tā, vai dīkstāve notiek uz:
- uz pievedceļiem no nosūtītāja vai saņēmēja atkarīgu iemeslu dēļ;
  - uz koplietošanas sliežu ceļiem iekraušanas, izkraušanas laikā, kā arī citu no nosūtītāja vai saņēmēja atkarīgu iemeslu dēļ.
- 114 Cargo skaidro, ka uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem dīkstāves maksa tiek iekasēta par inventāra vagonu un citām personām piederošu vagonu dīkstāvi. Maksa tiek iekasēta, lai netiktu aizņemti stacijas ceļi un vagoni netiktu izmantoti kā noliktava, kas rada traucējumus citu vagonu aprītei, samazina staciju caurlaides spēju, kā arī risku segšanai, kas saistīti ar atbildību par vagona fizisko stāvokli, maksājumiem par inventāra parka vagonu izmantošanu un citiem maksājumiem citu valstu dzelzceļa administrācijām<sup>84</sup>.
- 115 Savukārt uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem (pievedceļiem) dīkstāve tiek iekasēta tikai par inventāra parka vagonu dīkstāvi. Maksa tiek iekasēta risku segšanai, kas saistīti ar atbildību par parka vagonu lietošanu un citiem maksājumiem citu valstu dzelzceļa administrācijām<sup>85</sup>.
- 116 Cargo arī skaidrojusi, ka dīkstāves maksa noteikta, ņemot vērā Cargo izmaksas, kas atspoguļotas lēmuma 91. rindkopā un ir saistītas ar kravas vagonu ekspluatāciju.
- 117 Cargo dīkstāves maksu aprēķina gan tiem kravu nosūtītājiem vai saņēmējiem, kuriem pārvadājumu ir veicis Cargo, gan arī kombinētā pārvadājuma gadījumā, kad Cargo veic pārvadājumu tikai Pierobežā. Dīkstāves maksas aprēķins neatšķiras atkarībā no tā, kurš pārvadātājs veic pārvadājumu<sup>86</sup>. Kombinētā pārvadājuma gadījumā dīkstāves maksas noteikšanas kārtība arī atrunāta savstarpējos līgumos ar pārvadātājiem.
- 118 Piemēram, (\*).
- 119 Vienlaikus, atsevišķi no Dzelzceļa pārvadājuma likuma 48. pantā noteiktā, dīkstāvi Cargo aprēķina un par to nosaka maksu arī citiem pārvadātājiem. Kā skaidrojusi Cargo, šī dīkstāve atšķiras no dīkstāves jēdziena Dzelzceļa pārvadājumu likumā un tiek noteikta, pamatojoties uz savstarpējiem līgumiem, kas noslēgti starp pārvadātājiem, kas paredz, ka Cargo nodrošina vagonu uzskaiti un norēķinu veikšanu par vagonu izmantošanu ar citām dzelzceļa administrācijām<sup>87</sup>.
- 120 Piemēram, (\*).
- 121 Arī BTS ir apstiprinājis, ka atbilstoši noslēgtajām vienošanās starp Cargo un BTS Cargo aprēķina un pieprasa dīkstāves maksu no BTS. Tas notiek gadījumos, kad BTS pārsniedz tehnoloģisko laiku kravas vilcienu izvešanai. Cargo aprēķina un pieprasa dīkstāves maksu saskaņā ar DzTP likmēm<sup>88</sup>.
- 122 Ievērojot minēto, konstatējams, ka Cargo vienīgais aprēķina dīkstāves maksu par pārvadājumiem Latvijā. Dīkstāves maksa tiek aprēķināta gan par privāto vagonu, gan arī inventāra vagonu dīkstāvi, tāpat – gan par vagonu dīkstāvi uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem, gan arī privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem. Dīkstāves maksa tiek iekasēta gan no kravu nosūtītājiem un saņēmējiem, gan arī citiem pārvadātājiem atkarībā no tā, kuru darbību rezultātā dīkstāve pieļauta.

<sup>84</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 3 b) apakšpunkts.

<sup>85</sup> Turpat, 3 c) apakšpunkts.

<sup>86</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 2 b) apakšpunkts.

<sup>87</sup> Turpat, 5 a) apakšpunkts.

<sup>88</sup> BTS 11.08.2020. vēstule Nr. 3.2-20/181, 10. punkts.

## V KONKRĒTAIS TIRGUS

- 123 Konkrētā tirgus noteikšana ir nepieciešama, lai noteiktu robežas, kādās tirgus dalībnieki sacenšas vai atrodas tādos apstākļos, kuros tie var sacensties viena veida vai savstarpēji aizstājamu preču ražošanā un realizācijā vai pakalpojumu sniegšanā<sup>89</sup>. Turklāt dominējošā stāvokļa lietās tirgus noteikšanai ir īpaši būtiska nozīme<sup>90</sup>.
- 124 Konkrētā tirgus definēšanā KP ir ņēmusi vērā tirgus dalībnieku sniegto informāciju, tiesu praksi, kā arī EK lēmumus līdzīgās lietās.

### 14. Konkrētās preces tirgus

- 125 Tirgus dalībnieki ir pakļauti trīs galvenajiem konkurences ierobežojumu avotiem: pieprasījuma aizstājamībai, piedāvājuma aizstājamībai un iespējamai konkurencei. Ekonomiskā ziņā, definējot konkrēto tirgu, pieprasījuma aizstājamība visātrāk un visefektīvāk disciplinē attiecīgā produkta piegādātājus, jo īpaši saistībā ar to lēmumiem par cenu noteikšanu.<sup>91</sup>
- 126 Attiecībā uz pieprasījuma aizvietojamību, konkrētais preces tirgus ietver visas tās preces vai pakalpojumus, kurus patērētājs uzskata par savstarpēji aizstājamiem vai aizvietojamiem to īpašību, cenas un paredzētā lietojuma dēļ.<sup>92</sup>
- 127 Atbilstoši KL 1. panta 5. punktam konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kas var aizstāt šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.
- 128 Lietā tiek identificēti divi produktu tirgi – (i) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas tirgus (augšupējais tirgus) un (ii) dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus (lejupējais tirgus).

#### 14.1. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana

- 129 EK vairākkārt definējusi dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu kā atsevišķu konkrēto tirgu, nodalot to no citām dzelzceļam piekritīgām funkcijām vai sniegtajiem pakalpojumiem. *European Night Services* lietā<sup>93</sup> Vispārējā tiesa secināja, ka ir atsevišķi nodalāms tirgus attiecībā uz piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un tās pārvaldību, jo to atbilstoši normatīvajam regulējumam<sup>94</sup> attiecīgajam pārvaldītājam ir pienākums nodrošināt.<sup>95</sup> Pie secinājuma, ka piekļuves nodrošināšana dzelzceļa infrastruktūrai ir atsevišķi nodalāms tirgus, Komisija nonāca arī *GVG/FS* lietā.<sup>96</sup>
- 130 Papildus pārkāpuma lietā pret Lietuvas Republikas dzelzceļu *Baltic Rail* lietā<sup>97</sup> EK norādīja, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajiem pakalpojumiem, piemēram, piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai (tostarp vilcienu ceļu pieejamības nodrošināšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem) un papildu dzelzceļa

<sup>89</sup> KP Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai un konkurences stāvokļa izvērtēšanai, 2. lp., Pieejams: [https://www.kp.gov.lv/lv/vadlinijas/citi\\_vadlinijas\\_konkreta\\_tirgus\\_noteiksanai\\_20161.pdf](https://www.kp.gov.lv/lv/vadlinijas/citi_vadlinijas_konkreta_tirgus_noteiksanai_20161.pdf)

<sup>90</sup> EST 21.02.1973. spriedums lietā 6-72, *Continental Can*, 32. punkts.

<sup>91</sup> Komisijas Paziņojums par jēdziena konkrētais tirgus definīciju Kopienas konkurences tiesībās (97/C 372/03), 13. punkts.

<sup>92</sup> EK 02.10.2017. lēmums AT. 39813 *Baltic rail*, 138. punkts.

<sup>93</sup> VT 15.09.1998. spriedums T-374/9 *European Night Services*.

<sup>94</sup> Direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību, spēkā 29.07.1991.-16.06.2015. Šobrīd Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (21.11.2012.), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.

<sup>95</sup> VT 15.09.1998. spriedums T-374/94 *European Night Services*, 220. punkts.

<sup>96</sup> EK 27.08.2003. lēmums COMP/37.685 *GVG / FS*, 49. punkts.

<sup>97</sup> EK 02.10.2017. lēmums AT. 39813, *Baltic rail*.

pakalpojumiem, kas nepieciešami pārvadāšanas vajadzībām (piemēram, piekļuvi šķirošanas un manevrēšanas ceļiem, lai izveidotu vilciena sastāvu, vai ritošā sastāva novietošanas un tīrīšanas iekārtām).<sup>98</sup>

- 131 Līdz ar to dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība būtu jānošķir no dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas, jo šie divi pakalpojumu veidi atrodas dažādos līmeņos pakalpojumu sniegšanas ķēdē un tādējādi nav aizstājami.<sup>99</sup> Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji, kuri atrodas lejupējā tirgū, savus pakalpojumus var sniegt tikai tad, ja tiem ir pieeja dzelzceļa infrastruktūrai. Tādējādi, lai varētu sniegt pakalpojumu, pārvadātājam ir jābūt noslēgtam līgumam ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju par piekļuvi publiskajai dzelzceļa infrastruktūrai un tam pakārtoto pakalpojumu pieejamību.
- 132 Dzelzceļa likuma 6. pants nosaka, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām.<sup>100</sup> Kā likumā noteiktais ekskluzīvais Latvijas Republikas teritorijā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir LDz.
- 133 Ģenerāladvokāts F. Dž. Džeikobss [F. G. Jacobs] Eiropas Savienības Tiesas (turpmāk – EST) lietā *Bronner*<sup>101</sup> skaidroja, ka neaizstājama prece, piemēram, izejviela, vai pakalpojums, ieskaitot piekļuves nodrošināšanu vietai, piemēram, ostai vai lidostai, vai sadales sistēmai, piemēram, telekomunikāciju tīklam, uzskatāms par būtisku infrastruktūru, vienlaikus norādot, ka vertikālās attiecībās ļaunprātība var izpausties veidā, ka dominējošais uzņēmums ietur produktu vai pakalpojumu savām vajadzībām uz citu, lejupejošajā tirgū esošu, konkurentu rēķina.<sup>102</sup> Attiecīgi dominējoša uzņēmuma rīcība augšupējā tirgū var deformēt konkurenci lejupejošajā tirgū, kurā līdzās citiem tirgus dalībniekiem komercdarbību veic arī būtiskās infrastruktūras turētājs.
- 134 KP secina, ka konkrētais preces tirgus nosakāms kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas tirgus.

## 14.2. Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums

- 135 No pieprasījuma puses pasūtītājam ir nepieciešams, lai konkrētā prece tiek nogādāta no pārdevēja pie saņēmēja, tādējādi ir nepieciešams nodrošināt preču pārvadājuma pakalpojumu. Pirmšķietami, dažādu produktu pārvadājumiem ir pieejami vairāku veidu transporta iespējas: gaiss, ūdens transports un sauszemes transports. EK ir secinājusi, ka ne visi transporta veidi ir savstarpēji aizstājami un parasti to izvēle ir atkarīga no klienta ģeogrāfiskās atrašanās vietas un pārvadājamo preču īpašībām.<sup>103</sup> Vienlaikus EK secinājusi, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi nav aizvietojami ar citiem sauszemes pārvadājumiem, jo katram no kravu pārvadājumu veidiem ir atšķirīgi raksturlielumi, proti, izmaksas, pārvadāšanas ilgums, infrastruktūras pieejamība un citi būtiski faktori.<sup>104</sup>
- 136 KP arī savā praksē<sup>105</sup> ir secinājusi, ka transportēšanas pakalpojumu izvēli galvenokārt nosaka transportējamo preču apjoms un pieejamā dzelzceļa infrastruktūra, jo komersanti, kuri izmanto

<sup>98</sup> EK 02.10.2017. lēmums AT. 39813, *Baltic rail*, 140. punkts.

<sup>99</sup> Turpat, 142. punkts.

<sup>100</sup> Dzelzceļa likuma 6. panta pirmā daļa.

<sup>101</sup> EST 26.11.1998 Spriedums lietā C-7/97 *Oscar Bronner*.

<sup>102</sup> Ģenerāladvokāta F. Dž. Džeikobss [F. G. Jacobs] 28.05.1998. viedoklis lietā C-7/97 *Oscar Bronner*, 50. punkts.

<sup>103</sup> EK 11.08.2010. lēmums COMP/M.5855 *DB/ ARRIVA*, 09.10.2006. lēmums COMP/M.4294 *Arcelor/SNCF/CFL Cargo*, 04.08.2003. lēmums COMP/M.3150 *SNCF/Trenitalia*, 25.11.2008. lēmums COMP/M.5096 *RCA/MÁV Cargo*.

<sup>104</sup> EK 25.11.2008. lēmums COMP/M.5096 *RCA/MÁV Cargo*, 25. punkts; 06.11.2007. lēmums COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/ EWS* 14.-16. punkts.

<sup>105</sup> KP 27.07.2012. lēmums Nr. 59, LDZ CARGO, 2.3. punkts.

- kravu pārvadājumu pakalpojumus, izvēlas izmantot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus gadījumos, kad nepieciešams nogādāt liela apjoma kravas starp tālākiem punktiem. Tādējādi, atbilstoši tirgus dalībnieku sniegtajai informācijai un ņemot vērā faktiskos apstākļus, kravu pārvadājumi pa dzelzceļu nav aizvietojami ar cita veida pārvadājumiem.
- 137 Papildus *Deutsche Bahn/EWS*<sup>106</sup> lietā, tirgus izpēte atspoguļoja faktu, ka, lai gan pircēji piekrīt būtiskajām atšķirībām starp dažādiem pārvadājumu veidiem, tie vienlaikus norāda, ka noteiktu cenu izmaiņu rezultātā būtu gatavi pārslēgties uz citu pārvadājuma veidu. Šāds, pirmšķietami pretrunīgs, atbilžu kopums lika EK secināt, ka attiecīgais cenu pieaugums, visticamāk, motivēs pircēju pārslēgties uz citu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju, nevis citu pārvadājuma veidu.<sup>107</sup> Tādējādi klienti, pat pieaugot cenai, nav ekonomiski motivēti pārslēgties uz citu pārvadājuma veidu. Kopumā secināms, lai arī nosūtītājam var pastāvēt iespēja mainīt kravas pārvadātājus viena pārvadājuma veida ietvaros, izvēlēties arī dažādus pārvadājuma veidus, jebkurā gadījumā konkurences apstākļi un cenas, pakalpojuma piemērotības un specifikas dēļ katrā konkrētā pārvadājuma veidā būtiski var atšķirties. Turklāt, pastāv faktiski šķēršļi nodrošināt pārvadājumus tikai ar vienu pārvadājuma veidu, tāpēc krava viena pārvadājuma ietvaros var tikt vesta ar dažādiem pārvadātājiem (dzelzceļš, jūras, aviopārvadājumi u.c.).
- 138 Papildus EK ir vērtējusi arī iespējamu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus tālāku segmentēšanu attiecībā uz pārvadājamo precī, kas, atbilstoši savām īpašībām, var pieprasīt papildu drošības pasākumus pārvadājuma laikā un kas, savukārt, var ietekmēt nepieciešamo izīrējamo vagonu tipu.<sup>108</sup> Tomēr KP norāda, ka, tā kā Lietas ietvaros vērtētais konkurences ierobežojums nav attiecināms uz kādas konkrētas preces pārvadājumu, bet gan pakalpojumu tā pilnībā, nav nepieciešama tālāka tirgus segmentēšana.
- 139 Izmantojot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu, ir nepieciešams arī resurss, ar kuru kravu pārvadāt. Latvijas teritorijā krava tiek pārvadāta ar privātpersonām, kā arī dzelzceļa administrācijām piederošajiem vagoniem, kas ietilpst kopējā vagonu parkā. Lai veicinātu efektīvu kravas vagonu apgrozījumu nacionālajā un starptautiskā satiksmē, tiek veikta kravas vagonu uzskaitē ceļā un dīkstāvē. Vienlaikus ievērojot, ka minētās darbībās ir nesaraujami saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu, un šī pakalpojuma sniegšanas ietvaros arī minētās darbībās tiek nodrošinātas, tad kravas vagonu uzskaitē ceļā un dīkstāvē netiek izdalīta kā atsevišķs konkrētās preces tirgus.
- 140 Lai arī pastāv atšķirīgi konkurences nosacījumi pārvadātāju darbībai dažādos dzelzceļa posmos arī vienā pārvadājuma veidā (piemēram, Pierobežas posmi) un nosūtītājs var mainīt kravas pārvadātājus viena pārvadājuma veida ietvaros, tomēr no pakalpojuma pieprasījuma puses dzelzceļa kravu pārvadājumi ir vērtējami kā viens pakalpojums, ko klients vēlas saņemt, izmantojot tirgū esošo piedāvājumu.
- 141 Ņemot vērā minēto, otrs konkrētās preces tirgus ir nosakāms kā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums.

## 15. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

- 142 Atbilstoši Konkurences likuma 1. panta 3. punktam konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ģeogrāfiska teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.

<sup>106</sup> EK 06.11.2007. lēmums COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/ EWS*.

<sup>107</sup> Turpat, 14.-16. punkts.

<sup>108</sup> EK lēmums 17.09.2002. COMP/M.2905 *DB/Stinnes* 9. punkts; 11.08.2010. lēmums COMP/M.5855 *DB/Arriva* 151. punkts, 22.01.2010. lēmums COMP/M.5579 *TLP/Ermeva* 5.-7. lp.

### 15.1. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana

- 143 EK savos lēmumos skaidro, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība parasti ir nacionāls tirgus, ņemot vērā, ka publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas parasti tiek ierobežotas konkrētas dalībvalsts teritorijā. Vienlaikus jāņem vērā dažādās valstīs esošās atšķirīgās tehniskās un normatīvās prasības<sup>109</sup>, kuras administratīvu šķēršļu dēļ jau faktiski veic šo nodalījumu. Jebkuram dzelzceļa kravu pārvadātājam, kurš vēlas izmantot Latvijā esošo dzelzceļa infrastruktūru tranzītam vai piegādāt precis Latvijā, ir pienākums slēgt līgumu ar LDz par piekļuvi Latvijā esošajai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai.
- 144 Tādējādi, kā ģeogrāfiskais tirgus nosakāms Latvijas teritorijā esošā publiskā dzelzceļa infrastruktūra.

### 15.2. Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums

- 145 Attiecībā uz ģeogrāfiskā tirgus noteikšanu kravas pārvadājumiem EK savā praksē ir vērtējusi gan nacionāla līmeņa tirgus, gan izmantojusi t.s. sākuma / beigu (*ang.val. origin / destination*) pieeju. Kamēr dalībvalstu teritorijām piekritīgs tirgus ir ilggadēja konkurences tiesību prakse, sākuma / beigu pieeja apskata iespēju kravu pārvadājumus izdalīt atsevišķos posmos, kas, neatkarīgi no šķērsotajām dalībvalstīm, aptver ceļu no preces sākuma līdz tās piegādes jeb gala punktam. Norādāms, ka šāda pieeja var tikt piemērota tikai gadījumos, kur iespējams identificēt šādu sākuma / beigu punktu un kur šāds tirgus definējums atspoguļo patieso konkurences situāciju, t.i. teritoriju un apstākļus, kādos konkrēti tirgus dalībnieki savstarpēji konkurē.<sup>110</sup>
- 146 EK lietā *Deutsche Bahn / EWS* tika konstatēts, ka dažādu pārvadājumu veidiem var būt piekritīgs atšķirīgs ģeogrāfiskais tirgus. Lai gan vairums konkrētajā lietā aptaujāto klientu uzskata autopārvadājumus kā Eiropas Ekonomiskās zonas mēroga tirgu, dzelzceļa ģeogrāfiskais tirgus tiek uztverts galvenokārt kā nacionālais tirgus.<sup>111</sup> Tādējādi, lai arī novērojama tendence pēc tirgus paplašināšanas, dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus visbiežāk joprojām ir nacionāla mēroga tieši atšķirīgu tehnisko un regulējošo prasību dēļ.<sup>112</sup>
- 147 No Lietā esošiem apstākļiem izriet, ka ilgstoši Latvijā ar kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu nodarbojas BE un BTS<sup>113</sup>, un kopš 2018. gada faktiski arī ERC uzsācis kravu pārvadājumus. Lai gan atsevišķi tirgus dalībnieki savas komercdarbības ietvaros mēdz šķērsot Latvijas valsts robežu, Lietas apstākļi norāda tikai uz pārvadājumiem līdz kaimiņvalstu tuvākajai robežstacijai, kurā iespējams veikt pilnīgu vagonu apstrādi. Turklāt, šis apstāklis izriet no normatīvajā regulējumā ietvertiem drošības apsvērumiem. Izrietoši, gan Latvijā reģistrētie pakalpojumu sniedzēji, gan trešo valstu pakalpojumu sniedzēji šķērso robežu tikai tiktāl, cik tas obligāti nepieciešams minimālo drošības pasākumu un faktisku vagonu apstrādes pakalpojumu nodrošināšanas ietvaros, kamēr pats kravas pārvadājumu pakalpojums pa dzelzceļu tiek piedāvāts un veikts katras izcelsmes valsts teritorijā.
- 148 Papildus norādāms, ka šaurāku tirgus definēšanu vienlaikus pamato nacionālā tiesu praksē. Senāts skaidrojis, ka gadījumos, kad darbības ar precis tiek veiktas, klientam izvēloties kādu no ostā pieejamiem pakalpojuma sniedzējiem, pat ja faktiski izvēle aprobežojas tikai ar vienu

<sup>109</sup> EK 02.10.2017. lēmums AT. 39813, *Baltic rail*, 153. punkts.

<sup>110</sup> Piemēram, lietā *Baltic rail* (AT.39813, 19.punkts) Komisija bija spējīga identificēt konkrētus posmus, ņemot vērā, ka lietas pamatā bija viens preces sākumpunkts, kuras transportu bija iespējams nodrošināt caur trim konkrētām ostām.

<sup>111</sup> EK lēmums COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/ EWS*, 26. punkts.

<sup>112</sup> EK lēmums COMP/M.1794 *Deutsche Post/Air Express International*, 13.-14. punkts; COMP/M.4786 *Deutsche Bahn/Transfesa*, 40.-44. punkts; COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/ EWS* 24.-26. punkts.

<sup>113</sup> VDzA mājaslapā norādīti pārvadātāji, kuriem izsniegtas licences, pieejams: <http://www.vda.gov.lv/?id=356&said=356>

iespējamo pakalpojumu sniedzēju, darbojas pamatprincips, ka konkurence notiek pakalpojuma faktiskās sniegšanas vietā.<sup>114</sup> Pakalpojumi, kas tiek veikti attiecībā uz ostā piegādātu precī, tiek sniegti pakalpojuma sniedzēja atrašanās vietā. Tādējādi konkurences vieta ir pakalpojumu faktiskās sniegšanas vieta klientam.

- 149 Ņemot vērā Pierobežas posmos ar Krieviju un Baltkrieviju pastāvošās atšķirīgas drošības nodrošināšanas prasības un atšķirīgos konkurences apstākļus no pārējās Latvijas teritorijas, kas nav Pierobeža, konkrēto ģeogrāfisko tirgu nepieciešams noteikt, atsevišķi nodalot (i) dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgu Latvijas Pierobežas posmā un (ii) dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgu Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmu.
- 150 Ņemot vērā iepriekš minēto, Lietas ietvaros nosakāmi trīs konkrētie tirgi: dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana Latvijas teritorijā, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi Latvijas Pierobežas posmā un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmu.

## VI DOMINĒJOŠAIS STĀVOKLIS

- 151 Saskaņā ar KL 1. panta 1. punktu un EST praksi<sup>115</sup> dominējošais stāvoklis ir tirgus dalībnieka vai tirgus dalībnieku ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šis dalībnieks spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties neatkarīgi no konkurentiem, klientiem, piegādātājiem vai patērētājiem.
- 152 EST dominējošo stāvokli ir definējusi kā uzņēmuma ekonomisko ietekmi, kas ļauj tam konkrētajā tirgū traucēt efektīvu konkurenci un līdz zināmā robežai rīkoties neatkarīgi no saviem konkurentiem, klientiem un arī patērētājiem.<sup>116</sup> Šis neatkarības jēdziens ir saistīts ar konkurences spiediena intensitāti pret attiecīgo uzņēmumu. Dominējošais stāvoklis liecina par to, ka konkurences spiediens nav pietiekami efektīvs, kā rezultātā attiecīgajam uzņēmumam ilgstoši ir liela ietekme tirgū. Tas nozīmē, ka uzņēmums, pieņemot lēmumus, var nerēķināties ar konkurentu, klientu un visbeidzot – arī patērētāju rīcību un reakciju. Pat ja reāla vai potenciāla konkurence zināmā mērā vēl ir saglabājusies, var pieņemt, ka konkurences spiediens nav efektīvs.<sup>117</sup>
- 153 Parasti dominējošu stāvokli rada apstākļu kopums, kas, ja tos aplūko atsevišķi, ne vienmēr ir noteicoši. Šādi apstākļi ir gan tirgus dalībnieka stāvoklis konkrētajos tirgos un tirgus vara, konkurentu tirgus daļa konkrētajā tirgū, gan arī barjeras tirgus dalībnieku ienākšanai un darbības paplašināšanai konkrētajā tirgū. Barjeras ir viens no svarīgākajiem faktoriem, ar kuru palīdzību var noteikt, vai tirgus dalībniekam konkrētajā tirgū piemīt tirgus vara.<sup>118</sup> Barjeras ir apstākļi, kas kavē vai ierobežo konkurentu ienākšanu kādā konkrētajā tirgū vai arī ierobežo konkurentu iespējas paplašināt savu saimniecisko darbību. Augstu barjeru pastāvēšana ļauj tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, pacelt cenas vai veikt stratēģiskas

<sup>114</sup> Senāta 30.08.2013. spriedums lietā SKA-306/2012 SIA "Ostas flote" par paziņojamu apvienošanu (apvienošanās dalībnieki pakalpojumus sniedz Ventspils pilsētas ostā).

<sup>115</sup> Skat., piem., EST 14.02.1978. spriedumu lietā Nr. C-27/76, *United Brands*, 65. punkts.

<sup>116</sup> EST 14.02.1978. spriedums lietā 27/76, *United Brands*, 65. punkts; EST 13.02.1979. spriedums lietā 85/76, *Hoffmann-La Roche*, 38. punkts.

<sup>117</sup> EST 14.02.1978. spriedums lietā 27/76, *United Brands*, 113. līdz 121. punkts; EST 28.02.2002. spriedums lietā T-395/94 *Atlantic Container Line*, 330. punkts.

<sup>118</sup> Policy Roundtables, Evidentiary Issues in Proving Dominance, 2006. Pieejams: <http://www.oecd.org/competition/abuse/41651328.pdf>

izslēgšanas darbības attiecībā uz saviem konkurentiem, nezaudējot un neapdraudot savu tirgus pozīciju.

- 154 Lai konstatētu tirgus dalībnieka dominējošo stāvokli, būtiski ir arī izvērtēt konkurentu ietekmi uz šo tirgus dalībnieku, tajā skaitā, noskaidrot šo konkurentu tirgus daļas konkrētajā tirgū.<sup>119</sup> Zemas kopējās konkurentu tirgus daļas konkrētajā tirgū tiek uzskatītas par papildu indikatoru dominējošā stāvokļa konstatēšanai.<sup>120</sup>

#### **16. Attiecībā uz infrastruktūru**

- 155 Atbilstoši Dzelzceļa likuma 6. pantam LDz Latvijā ir vienīgā kapitālsabiedrība, kurai ir piešķirtas tiesības pārvaldīt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru un attiecīgi vienīgā kapitālsabiedrība, kura var sniegt dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu Latvijas teritorijā, līdz ar to LDz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas tirgū Latvijas teritorijā (esošā publiskā dzelzceļa infrastruktūrā) darbojas monopola apstākļos un attiecīgi atrodas dominējošā stāvoklī.

#### **17. Attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem Pierobežas posmos**

- 156 Pierobežas posms ir neatņemama kravu pārvadājumu infrastruktūras daļa. Noslēdzot Pārvadājuma tiesību līgumu, Cargo tika piešķirtas ekskluzīvas tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai visos valsts pierobežas posmos<sup>121</sup> (skatīt Attēlu Nr. 2), t.sk. arī Lietā definētajos Pierobežas posmos. Līdz ar to Cargo kā vienīgajam dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējam Pierobežas posmā ļāva ietekmēt konkurences apstākļus arī dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā.

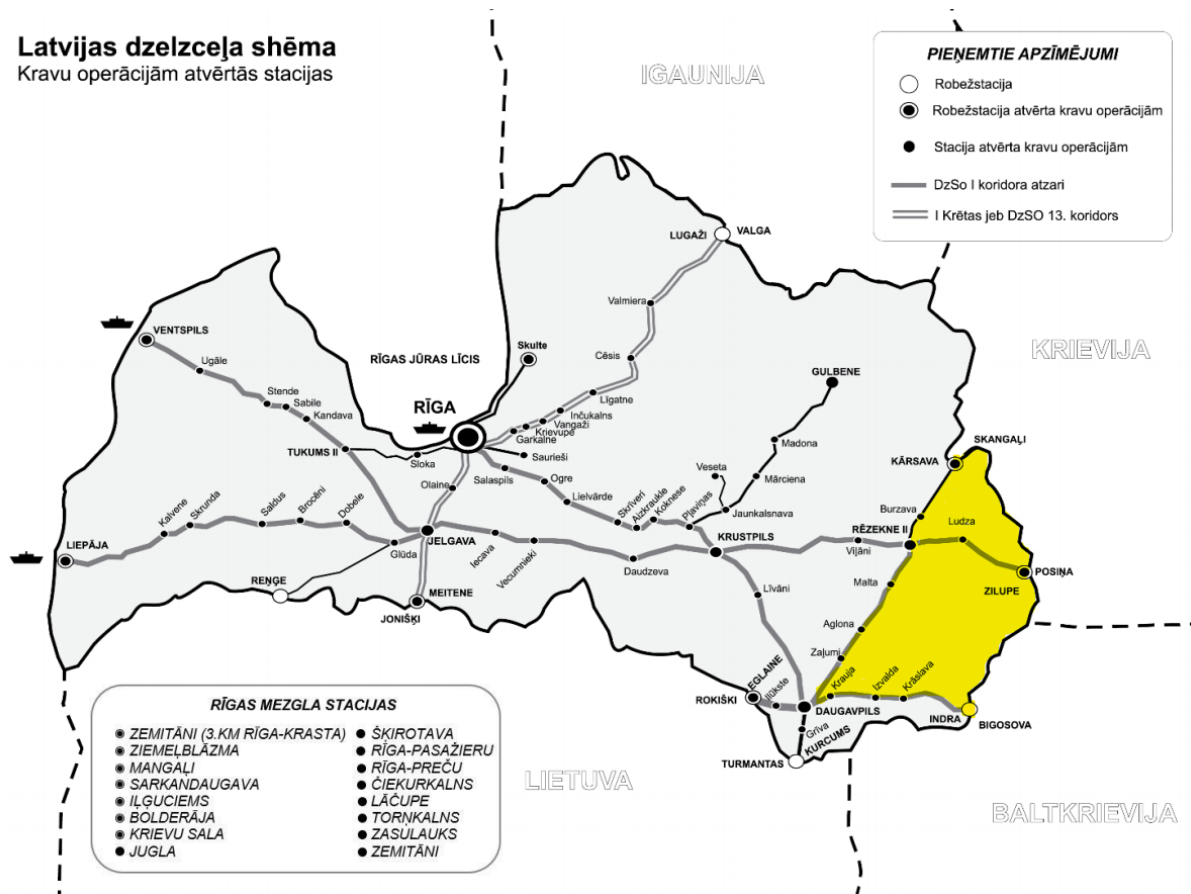
---

<sup>119</sup> EST 13.02.1979. spriedums lietā 85/76, *Hoffmann-La Roche*, 48.punkts; EST 25.03.1999. spriedums lietā T-102/96 *Gencor*, 202.punkts.

<sup>120</sup> Skat., piemēram, EST 17.12.2003. spriedumu lietā T-219/99 *British Airways*, 211. punkts.

<sup>121</sup> "Pierobežas posms" ir daļa no dzelzceļa infrastruktūras kopējā attāluma, kas atrodas Latvijas teritorijas pierobežā ar Lietuvu, Igauniju, Krieviju un Baltkrieviju. Latvijā kopumā ir šādi pierobežas posmi – Kārsava / Rēzekne, Zīlupe / Rēzekne, Indra / Daugavpils, Eglaine / Daugavpils, Meitene / Jelgava, Kurcums / Daugavpils, Reņģe / Jelgava, Lugaži / Šķirotava. Šajā lēmumā 'Pierobežas posmi' ir attiecināmi tikai Kārsava / Rēzekne, Zīlupe / Rēzekne, Indra / Daugavpils posmi.

### Latvijas dzelzceļa shēma Kravu operācijām atvērtās stacijas



### Attēls Nr. 2 “Pierobežas posmi”

Avots: Tarifs “LDZ CARGO-01”<sup>122</sup>. [KP izcēlums dzeltenā krāsā]

- 157 Lai gan Cargo kravu pārvadājumus Pierobežas posmos veic SMGS ietvaros kā secīgais pārvadātājs, un no SMGS neizriet, ka pārvadājumus Pierobežas posmos var veikt tikai viens pārvadātājs, tomēr līdz 2011. gadam Cargo, pamatojoties uz noslēgto Pārvadājuma tiesību līgumu, ir bijis vienīgais kravu pārvadātājs Pierobežas posmos. Līdz ar to Pierobežas posmā dzelzceļa infrastruktūru citi pārvadātāji nevarēja izmantot kravu pārvadājumiem, bet kravu nosūtītājs varēja izvēlēties tikai Cargo kravu pārvadājuma pakalpojumus. Pat ja klients izvēlējās Cargo konkurentu, lai saņemtu kravu pārvadāšanas pakalpojumu Latvijas teritorijā, tam neizbēgami bija nepieciešams izmantot Cargo pakalpojumus šajos Pierobežas posmos<sup>123</sup>.
- 158 VDTI atbilstoši normatīvo aktu prasībām pārvadātājiem, kuri vēlas veikt pārvadājumus no Pierobežas stacijām (Indra, Kārsava, Zilupe) līdz pat valsts robežai un tālāk kaimiņvalsts teritorijā līdz tuvākajai kaimiņvalsts pierobežas stacijai, prasa noslēgtu līgumu ar trešās valsts dzelzceļa administrāciju, lai pārliecinātos, ka lokomotīvei trešajā valstī iespējams veikt visas nepieciešamās tehnoloģiskās operācijas, kuras nav iespējams veikt uz pašas valsts ģeogrāfiskās robežas. Līdzīga problēma ir arī gadījumos, kad ārvalstu lokomotīve ie brauc Latvijas teritorijā, kur tai nepieciešams veikt visas tehnoloģiskās operācijas un saņemt nepieciešamos apkopes

<sup>122</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Tarifi. Pieejams:

[https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01\\_LAT\\_01\\_01\\_2021\\_0.pdf#overlay-context=lv/content/kravu-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01_LAT_01_01_2021_0.pdf#overlay-context=lv/content/kravu-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumu-tarifi), 75. lp.

<sup>123</sup> Proti, konkrēto kravu no ārvalstu dzelzceļa pārvadātāja pieņem Cargo un nogādā līdz attiecīgajai nodošanas stacijai, kurā to tālākai pārvadāšanai var pieņemt Cargo konkurents (starptautiskos līgumos – “secīgais pārvadātājs”).



pakalpojumus. To var nodrošināt, tikai noslēdzot līgumus ar trešo valstu operatoriem, un bez šiem līgumiem drošības sertifikātu B daļu saņemt nav iespējams. Līdz ar to sertifikāta B daļas iegūšana ir principā atkarīga no trešās valsts operatora brīvas gribas, kas ir ievērojams šķērslis piekļuvei Pierobežas posmos.

- 159 Atbilstoši VDTI sniegtajai informācijai<sup>124</sup> drošības sertifikāta B daļa ar tiesībām veikt pārvadājumus Pierobežā posmā *Daugavpils–Indra–valsts robeža* (Nr. 05) kopš 27.11.2011. un Pierobežas posmos *Rēzekne II–Zilupe–valsts robeža* (Nr. 08), *valsts robeža–Kārsava–Rēzekne* (Nr. 09) kopš 09.06.2014 ir BTS. Savukārt ERC drošības sertifikāta B daļa Pierobežas posmiem *Rēzekne II–Zilupe–valsts robeža* (Nr. 08), *valsts robeža–Kārsava–Rēzekne* (Nr. 09) ir no 21.12.2017.
- 160 Līdz ar to formāli kopš 2011. gada Cargo nav vienīgais pārvadātājs Pierobežā, kam ir tiesības veikt pārvadājumus. Vienlaikus faktiski minētie pārvadātāji nav veikuši pārvadājumus Pierobežas posmos. Tas izskaidrojams ar to, ka, lai arī BTS un ERC jau ir noslēgti līgumi ar trešo valstu dzelzceļu administrācijām un piešķirta sertifikāta B daļa attiecīgajiem posmiem, joprojām ir virkne tehnoloģisku un tehnisku jautājumu, procesu, par kuriem ir jāvienojas ar trešo valstu dzelzceļa administrācijām. Kamēr nav panāktas visas nepieciešamās vienošanās, faktiski veikt pārvadājumus nav iespējams. Piemēram, kā norāda BTS<sup>125</sup>, kopš ERC drošības sertifikāta B daļas saņemšanas, BTS sadarbojas gan ar ERC (pieņemšanas / nodošanas stacijā Rēzekne), gan ar Cargo (pārējās pieņemšanas / nodošanas stacijās) un pieņem kravas pieņemšanas / nodošanas stacijās no Cargo vai ERC.
- 161 Līdz ar to KP secina, ka drošības sertifikāta B daļas esamība neliecina par faktisko kravu pārvadājumu veikšanu Pierobežas posmā, jo bez drošības sertifikāta B daļas ir nepieciešamas arī vienošanās ar trešo valstu dzelzceļa administrācijām. To apliecina arī tas, ka BE izsniegtā sertifikāta B daļa neparedz faktisku iespēju veikt pārvadājumus no Pierobežas stacijām līdz valsts robežai virzienā uz / no Krieviju un Baltkrieviju.<sup>126</sup>
- 162 Izrietoši būtiska tirgus barjera Pierobežā ir drošības sertifikāta B daļas saņemšana un vienošanās ar trešās valsts dzelzceļa administrāciju. Šo arī pierāda Lietā vērtētajā laikā ienākošo jauno tirgus dalībnieku skaits, kurš ilgu laiku bija nemainīgs, un, tikai sākot ar 2017. gadu, ERC ieguva tiesības, bet ne faktiskas iespējas veikt kravu pārvadājumus no Pierobežas stacijām līdz valsts robežai. Kā norāda ERC vēstulē<sup>127</sup>, lai saskaņotu vienošanos ar trešo valsti un tehnoloģisko procesu, bija nepieciešams ilgs laiks. Tomēr sadarbība ar Cargo, kas izpaudās kā Pilnvarojuma līguma noslēgšana 06.08.2020., liecina, ka neatkarīgi no tā, vai pārvadātājs ir veicis nepieciešamās darbības un izpildījis administratīvās prasības, lai iegūtu juridiskas tiesības veikt pārvadājumus Pierobežas posmā, pastāv citi šķēršļi, kas liedz pārvadātājam sniegt pakalpojumus bez Cargo iesaistes, proti, arī informāciju sistēmas ir veidotas tā, ka nav iespējams ievadīt noteiktos datus bez Cargo starpniecības.
- 163 Papildus BTS, kas ir ieguvis drošības sertifikātu B daļu attiecīgos posmos kopš 2011. gada un 2014. gada, joprojām nav saskaņojis vienošanos (t.sk. tehnoloģisko procesu) ar Krievijas dzelzceļa administrāciju. Šie fakti pierāda, ka šī vienošanās neesamība ir būtiska tirgus barjera.
- 164 Ņemot vērā iepriekš minēto, Cargo no 2007. gada līdz 2020. gadam, kad 25.08.2020. stājās spēkā Noteikumi Nr. 540, pamatojoties uz noslēgto Pārvadājuma tiesību līgumu, faktiski ir bijis vienīgais kravu pārvadātājs Pierobežas posmos, un tas liecina par dominējošo stāvokli Pierobežas posmā.

<sup>124</sup> VDTI 17.08.2020. e-pasta vēstule.

<sup>125</sup> BTS 11.08.2020. vēstule Nr. 3.2.-20/181.

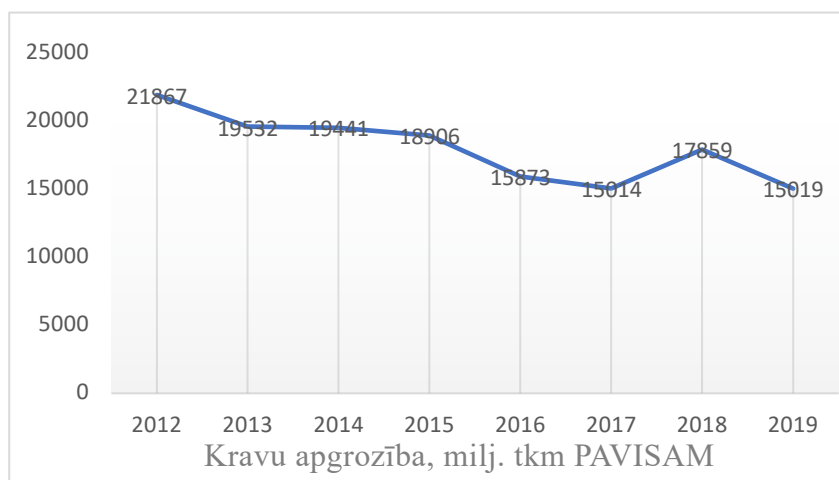
<sup>126</sup> BE ir vērsies Administratīvā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku VDTI 06.08.2018. lēmumu Nr. 3-1/5-12. Administratīvā rajona tiesa Liepājas tiesu namā ierosināja lietu Nr. A420262518. Tiesa ar 05.02.2019. lēmumu nolēma noraidīt BE pieteikumu.

<sup>127</sup> ERC 11.08.2020. vēstule Nr. 26/20

- 165 Papildus norādāms, ka Lietā definētie konkrētie tirgi – dzelzeļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijas Pierobežas posmā un dzelzeļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmu – ir saistīti tirgi, jo bez Pierobežas dzelzeļa infrastruktūras kravu pārvadājumu pakalpojums nav iespējams. Attiecīgi Cargo, būdams dominējošā stāvoklī, dzelzeļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā Pierobežas posmos, spēj būtiski ietekmēt tirgus dalībnieku saimniecisko darbību un konkurenci saistītajā tirgū – dzelzeļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmu.
- 166 Konkrētais tirgus, kurā izvērtēta Cargo rīcības ietekme uz konkurenci, ir dzelzeļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmos un dzelzeļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā Pierobežas posmā.

### 18. Attiecībā uz dzelzeļa kravu pārvadājumiem Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmus

- 167 Kravu pārvadājumu pakalpojuma sniegšanas tirgū, izņemot Pierobežas posmos, darbojas četri kravu pārvadātāji: Cargo, BE, BTS un ERC.
- 168 Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk – CSP) datiem<sup>128</sup> Latvijā kravu apgrozījumu atspoguļo pēc pārvadātāju veikto tonnkilometrā uzskaitījumu un kopējo pārvadāto apjomu tonnās. Analizējot pieejamos datus, KP secina, ka kopumā kravu apgrozība pēdējos gados ir samazinājusies, proti, 2019. gadā kravu apgrozījums visos pārvadājumu veidos bija 15019 milj. tkm, kas ir par 31,32 % mazāk kā 2012. gadā (skatīt Attēlu Nr. 3).

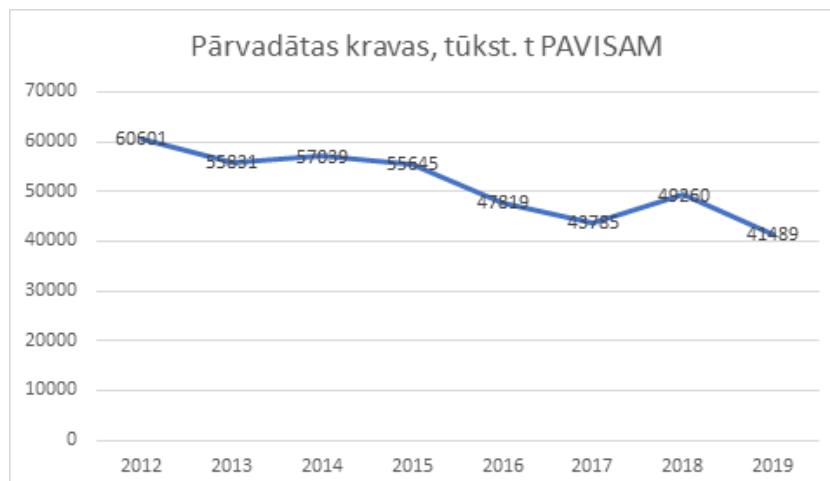


Attēls Nr. 3 “Kravu apgrozība pa dzelzeļu, milj. tonnkilometri”  
Avots: CSP datubāze.<sup>129</sup>

- 169 Latvijā kopumā un vienlaikus arī Pierobežā veikto pārvadājumu pa dzelzeļu apjoms kopš 2012. gada samazinās (sk. Attēlu Nr. 4). Salīdzinot ar 2012. gadu (pavisam 60 601 tūkst. t.), kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies, un 2019. gadā pavisam pārvadātas 41 489 tūkst. t.

<sup>128</sup> Centrālās statistikas pārvaldes mājaslapa, Datubāzes. Pieejams: [https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/tur/transp\\_kravas\\_ikgad/](https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/tur/transp_kravas_ikgad/)

<sup>129</sup> Centrālās statistikas pārvaldes mājaslapa, Datubāze. Pieejams: [https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/tur/transp\\_kravas\\_ikgad/TRG210.px/](https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/tur/transp_kravas_ikgad/TRG210.px/)



Attēls Nr. 4 “Pārvadātas kravas kopā, tūkst.t.”  
Avots: CSP datubāze<sup>130</sup>

- 170 Ņemot vērā to, ka statistikas datus par dzelzceļa kravu pārvadājumiem tonnās faktiski atspoguļo tikai kravu apmēru, bet dati neatspoguļo patieso pārvadājumu apgrozījumu, Lietas izpētē ņemti vērā CSP dati par tonnkilometru, jo tie atspoguļo visu pārvadātāju darbību (Cargo, BE, BTS un ERC) Latvijā.
- 171 “Kravu pārvadājumu straujais samazinājums galvenokārt saistīts ar Krievijas Federācijas kravu terminālu uzbūvēšanu Baltijas jūras ostās, kā arī ar politiskajiem aspektiem.”<sup>131</sup> VDzA 2019. gada apkopojumā<sup>132</sup> norādīts, ka 2019. gadā kopējais kravu apgrozījums, rēķinot tonnkilometrus, bija ļoti samazinājies, sasniedzot tikai 83,7 % pret 2018. gadu, un atgriezies 2017. gada līmenī. Visstraujākais apjoma kritums bija BTS, sasniedzot tikai 79,6 % no 2018. gada apjoma. Tāpat arī Cargo un BE 2019. gada pārvadājumu apjoms bija tikai ap 85 % no 2018. gada apjoma un līdzīgi kā 2017. gadā.
- 172 Tabulā Nr. 1 ir procentuāli norādītas tirgus daļas visiem pārvadātājiem. Lai gan ERC, kurš uzsāka kravu pārvadājumus tikai 2018. gadā, ir norādīta tirgus daļa <1 %, 2018. gadā pārvadājumus veica ļoti mazā apmērā, kas nesasniedz pat vienu procentpunktu, savukārt 2019. gadā ERC nepārvadāja nevienu kravu un 2020. gada pirmajos 8 mēnešos pārveda 1 milj. tonnkilometru. Savukārt abu pārējo privāto sabiedrību BTS un BE tirgus daļas periodā no 2007. līdz 2020. gadam ir līdzīgas, vidēji BE 10 – 20 % un BTS 10 – 20 %. Cargo kopējā tirgus struktūrā saglabā stabilas pozīcijas, vidēji 70 – 80 % (Sk. Tabulu Nr. 1).

<sup>130</sup> Centrālās statistikas pārvaldes mājaslapa, Datubāze. Pieejams: <https://data1.csb.gov.lv:443/sq/37738>

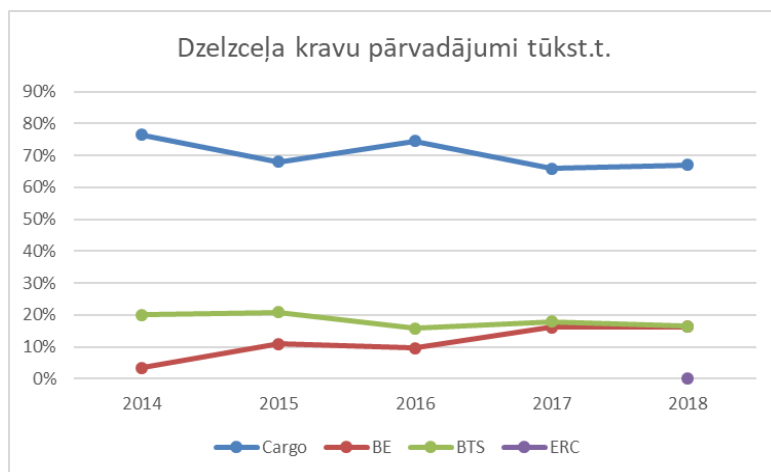
<sup>131</sup> Valsts Dzelzceļa administrācijas mājaslapa, Publiskais 2019. gada pārskats. Pieejams: [http://www.vda.gov.lv/doc\\_upl/GP\\_2019.pdf](http://www.vda.gov.lv/doc_upl/GP_2019.pdf), 2.2.3. punkts.

<sup>132</sup> Turpat.

Gads	tonnkilometri neto (milj.)				
	Kopā	Cargo	BE	BTS	ERC
2007.	(*)	90-100 %	1-10 %	1-10 %	<1 %
2008.	(*)	90-100 %	1-10 %	1-10 %	<1 %
2009.	(*)	70-80 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2010.	(*)	70-80 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2011.	(*)	70-80 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2012.	(*)	70-80 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2013.	(*)	70-80 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2014.	(*)	70-80 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2015.	(*)	60-70 %	10-20 %	10-20 %	<1 %
2016.	(*)	70-80 %	10-20 %	10-20 %	<1 %
2017.	(*)	60-70 %	10-20 %	10-20 %	<1 %
2018.	(*)	70-80 %	10-20 %	10-20 %	<1 %
2019.	(*)	70-80 %	10-20 %	10-20 %	<1 %
2020. I.cet.	(*)	80-90 %	1-10 %	1-10 %	<1 %
2020. II.cet.	(*)	80-90 %	1-10 %	10-20 %	<1 %
2020. 8 mēn.	(*)	70-80 %	10-20 %	10-20 %	<1 %

Tabula Nr. 1 “Pārvadātāju tirgus daļas no 2007. līdz 2020. gadam”  
Avots: Satiksmes ministrija

- 173 No pārvadātāju sniegtās informācijas, kas attēlota Attēlā Nr. 5, ir secināms, ka tirgus daļas pēc pārvadātāja apjoma tonnās kopš 2014. gadā nav ievērojami mainījušās starp pārvadātājiem. Visā norādītajā laika posmā Cargo tirgus daļa ir nemainīgi augsta amplitūdā no 70-80 %, attiecīgi abiem pārējiem pārvadātājiem BE un BTS tirgus daļas katram attiecīgi ir robežās no 10-20 %.



Attēls Nr. 5 “Dzelzceļa kravu pārvadājumi tūkst.t”. Avots: Pārvadātāju sniegtie dati.

- 174 Ņemot vērā iepriekš minēto un CSP datus par tonnkilometru, jo tie atspoguļo visu pārvadātāju faktisko darbību, veicot kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, ir secināms, ka Cargo Lietā izvērtētajā laika posmā ir nemainīgi augsta tirgus daļa, proti, 70 - 100 % un tuvāko konkurentu tirgus daļu pārsniedz vidēji divas līdz trīs reizes.
- 175 Tāpat KP ņem vērā, ka tirgū pastāv būtiskas tirgus barjeras – nepieciešamās investīcijas kravu pārvadājumu uzsākšanai, kā arī pārvadātāju licences un drošības sertifikātu A un B daļas saņemšana (pēc grozījumiem – vienotais drošības sertifikāts<sup>133</sup>), kas uzliek papildu slogu jauniem tirgus dalībniekiem. To apliecina fakts, ka konkrētajā tirgū ilgākā laika posmā nav ienākuši jauni tirgus dalībnieki vai arī jaunie tirgus dalībnieki faktiski neveic kravu pārvadājumus (piemēram, ERC, kurš pilnvarojis Cargo tā vārdā pieņemt kravas).
- 176 Ievērojot minēto, KP konstatē, ka Cargo ir dominējošā stāvoklī dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā no 2007. gada. Turklāt, tādos tirgus apstākļos, kad Pierobežas posmi ir būtiska infrastruktūras daļa, bez kuras nav iespējams veikt starptautiskos pārvadājumus pārējā Latvijas teritorijā, viena tirgus dalībnieka dominānce būtiskajā infrastruktūras posmā un ievērojama tirgus daļa arī pārējā Latvijas teritorijā kopā uzskatāma par nozīmīgu priekšrocību attiecībā pret citiem esošajiem un potenciālajiem konkurentiem.

### **19. Attiecībā par vagonu uzskaiti, dīkstāves aprēķināšanu un maksas noteikšanu par dīkstāvi**

- 177 Katra dzelzceļa administrācija veic tās teritorijā esošo vagonu atrašanās laika uzskaiti, lai novērtētu, cik efektīvi tiek izmantoti kravas vagoni. Vagonu uzskaites process ietver informācijas ievadišanu attiecīgajās informācijas sistēmās par vagonu pieņemšanu pārvadāšanai pa Latvijas teritoriju, vagonu pārvietošanu pa Latvijas teritoriju, ar vagoniem veiktās operācijas, vagonu iekraušanu / izkraušanu, vagonu nodošanu citas valsts dzelzceļa administrācijai. Pamatojoties uz minēto informāciju, tiek nodrošināta vagonu atrašanās Latvijas teritorijā laika uzskaitē<sup>134</sup>. Ar Pārvadājuma tiesību līgumu LDz šo pienākumu nodevusi Cargo.
- 178 Kravas vagonu uzskaitē arī saistīta ar kopējā vagonu parka izmantošanu. Ņemot vērā, ka norēķinus par citu dzelzceļa administrāciju vagoniem veic tā dzelzceļa administrācija, kuras teritorijā inventāra vagoni atrodas, tad vagonu uzskaitē nepieciešama, lai katra dzelzceļa administrācija varētu noteikt, cik ilgu laiku tās inventāra vagoni pavadījuši citas dzelzceļa administrācijas teritorijā.
- 179 Savukārt, lai veicinātu kopējā vagonu parka optimālu apriti Latvijā, Cargo uzskaita kravas vagonu dīkstāvi, par ko tiek noteikta maksa. Cargo dīkstāves maksu aprēķina gan tiem kravu nosūtītājiem vai saņēmējiem, kuriem pārvadājumu ir veicis Cargo, gan arī kombinētā pārvadājuma gadījumā, kad Cargo veic pārvadājumu tikai Pierobežā. Dīkstāves maksas aprēķins neatšķiras atkarībā no tā, kurš pārvadātājs veic pārvadājumu<sup>135</sup>. Tāpat dīkstāvi Cargo aprēķina un par to nosaka maksu arī citiem pārvadātājiem. Atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likuma 48. panta trešajai daļai vagonu, konteineru un uz savām asīm pārvadājamā ritošā sastāva dīkstāves uzskaites kārtību un maksu par dīkstāvi nosaka pārvadātājs. Savukārt Cargo vienīgais no dzelzceļa kravu pārvadātājiem Latvijā uzskaita dīkstāves un aprēķina dīkstāves maksu, turklāt katrs pārvadātājs atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likuma 23. panta otrajai daļai savā darbībā ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs.
- 180 Arī LDz skaidrojais, ka LDz kā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs (\*).”<sup>136</sup>

<sup>133</sup> Dzelzceļa likuma 34.<sup>1</sup> pants.

<sup>134</sup> Cargo 28.11.2018. vēstule Nr. k-6.3.1./719-2018, 2. punkts.

<sup>135</sup> Cargo 28.11.2018. vēstule Nr. k-6.3.1./719-2018, 2 b) apakšpunkts.

<sup>136</sup> LDz 14.09.2017. vēstule Nr. D-6.4.1/223-2017.

Līdz ar to secināms, ka Cargo vienīgais dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma tirgū nodrošina vagonu un konteineru uzskaiti un dīkstāves maksas aprēķināšanas kārtību, kā arī nosaka maksu par dīkstāvi. Vienlaikus, ņemot vērā, ka minētie pakalpojumi ir neatraujami saistīti ar dzelzceļa pārvadājumiem kopumā, attiecībā uz kuriem Cargo atrodas dominējošā stāvoklī gan Latvijā, gan arī Latvijas teritorijā Pierobežas posmos, konstatētais dominējošais stāvoklis dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma tirgū aptver arī saistītos pakalpojumus – vagonu uzskaiti un dīkstāves aprēķināšanu, kā arī maksas noteikšanu par aprēķināto dīkstāvi.

## VII LESD 102. PANTA PIEMĒROŠANA

- 181 Padomes 16.12.2002. Regula (EK) Nr. 1/2003 par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82. pantā (turpmāk – Regula 1/2003) paredz, ka dalībvalstu konkurences iestādēm vai valstu tiesām, piemērojot valsts konkurences tiesību aktus jebkurai ļaunprātīgai izmantošanai, kas aizliegta ar [LESD 102. pantu], tās arī piemēro [LESD 102. pantu]<sup>137</sup>. Izrietoši, ja Lietā var tikt konstatēta ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, KP jāpiemēro<sup>138</sup> arī LESD 102. pants.
- 182 LESD 102. pants nosaka, ka “vienam vai vairākiem uzņēmumiem, kam ir dominējošs stāvoklis iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, šāda stāvokļa ļaunprātīga izmantošana ir aizliegta kā nesaderīga ar iekšējo tirgu un tiktāl, ciktāl tā var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.”.
- 183 17.04.2004. paziņojumā “Pamatnostādnes par [LESD 101. un 102. pantā] ietverto jēdzienu ietekme uz tirdzniecību”<sup>139</sup> EK norāda, ka LESD 102. pants ir piemērojams tādiem uzņēmumu horizontālajiem un vertikālajiem nolīgumiem un darbībām, kas “var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm”. No LESD 102. panta formulējuma un EST judikatūras izriet, ka ietekmi uz tirdzniecību nosaka, pamatojoties uz trim elementiem (kritērijiem): “tirdzniecība starp dalībvalstīm”; “var iespaidot”; “ievērojami”.<sup>140</sup>
- 184 Pirmkārt, ietekme uz tirdzniecību “starp dalībvalstīm”, nozīmē, ka jābūt ietekmei uz pārrobežu saimniecisko darbību, kurā iesaistītas vismaz divas dalībvalstis. Vienlaikus ietekmes uz tirdzniecību kritērija piemērošana nav atkarīga no konkrēto ģeogrāfisko tirgu definīcijas. Tirdzniecība starp dalībvalstīm var būt ietekmēta gan valsts, gan reģionāla mēroga konkrētā tirgus gadījumā.<sup>141</sup> Lai noteiktu, ka konkrētajai darbībai ir ietekme starp dalībvalstīm, jāņem vērā sekas, ko rada ļaunprātīga rīcība attiecībā uz efektīvu konkurences struktūru iekšējā tirgū.<sup>142</sup>
- 185 Otrkārt, tiesu praksē ir nostiprināts, ka ir pietiekams secinājums, ka tirgus dalībnieka ļaunprātīga rīcība var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Attiecīgi EST neprasa pierādījumu tam, ka ļaunprātīga rīcība faktiski ir ietekmējusi tirdzniecību starp dalībvalstīm.

<sup>137</sup> Regula 1/2003, 3. panta 1. punkts.

<sup>138</sup> Regula 1/2003, 5. pants: “Dalībvalstu konkurences iestādēm ir pilnvaras piemērot Līguma 81. un 82. pantu atsevišķos gadījumos. Šim nolūkam tās pēc savas iniciatīvas vai uz sūdzības pamata var pieņemt lēmumus, ar kuru pieprasa izbeigt pārkāpumu, nosaka pagaidu pasākumus, pieņem saistības, uzliek soda naudas, periodiskus soda maksājumus vai jebkādu citu sodu, kas paredzēts to valstu tiesību aktos.

Ja, pamatojoties uz konkurences iestāžu rīcībā esošo informāciju, netiek izpildīti aizlieguma nosacījumi, tās līdzīgi var lemt, ka rīcībai no to puses nav pamata.”.

<sup>139</sup> EK 08.10.2006. paziņojums “Pamatnostādnes par Līguma 81. un 82. pantā ietverto jēdzienu “ietekme uz tirdzniecību” ES OV C 384/22.

<sup>140</sup> Tulkojums no angļu valodas - “the concept of “trade between Member States”, The notion of “may affect”, and the concept of “appreciability”.

<sup>141</sup> EK 08.10.2006. paziņojums “Pamatnostādnes par Līguma 81. un 82. pantā ietverto jēdzienu “ietekme uz tirdzniecību” ES OV C 384/22, 21. punkts.

<sup>142</sup> VT 08.10.1996. spriedums T-24/93 *Compagnie maritime belge*, 203. punkts.

- Pietiek, ja ļaunprātīgā rīcība “spēj” radīt šādu ietekmi.<sup>143</sup> Tādējādi, ņemot vērā objektīvu tiesisko vai faktisko apstākļu kopumu, jābūt iespējai ar pietiekamu varbūtības pakāpi paredzēt, ka nolīgums vai prakse var tieši vai netieši, faktiski vai potenciāli ietekmēt dalībvalstu savstarpējās tirdzniecības struktūru un apdraudēt dalībvalstu vienotā tirgus mērķa sasniegšanu.<sup>144</sup>
- 186 Visbeidzot, tiek vērtēta uzņēmumu rīcības ietekme tirgū. Respektīvi, ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm nedrīkst būt nenozīmīga, un to galvenokārt novērtē, ņemot vērā uzņēmuma stāvokli attiecīgajā tirgū.<sup>145</sup> Vienlaikus no EK un EST tiesu prakses izriet, ka katras dalībvalsts teritorija *de facto* veido būtisku daļu no iekšējā tirgus, neatkarīgi to tās lieluma.<sup>146</sup>
- 187 Nolīgumiem un praksei, kas spēj ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, [LESD 101. un 102.] pantu piemēro pat tad, ja viena vai vairākas puses atrodas ārpus Eiropas Savienības.<sup>147</sup> [LESD 102. pants] ir piemērojams neatkarīgi no tā, kur attiecīgie uzņēmumi atrodas, ja vien prakse vai nu tiek īstenota<sup>148</sup> vai rada ietekmi Eiropas Savienībā<sup>149</sup>. Tādējādi vispārīgais princips, saskaņā ar kuru nolīgumam vai praksei jāspēj tieši vai netieši, faktiski vai potenciāli ietekmēt dalībvalstu savstarpējās tirdzniecības struktūru, ir piemērojams arī tādiem nolīgumiem un stāvokļa ļaunprātīgai izmantošanai, kuros iesaistīti trešo valstu uzņēmumi vai kas attiecas uz importa vai eksporta darījumiem ar trešajām valstīm.<sup>150</sup>
- 188 Lietā konstatēts, ka LDz ir ekskluzīvas tiesības pārvaldīt publisko dzelzceļa sistēmu – augšupējais tirgus. Vairāki pārvaldītāja pienākumi tikuši deleģēti tā meitas sabiedrībai Cargo, kura patstāvīgi veic kravas pārvadājumus Latvijas teritorijā un Latvijas Pierobežas posmos un šajā kravas pārvadājumu tirgū konkurē ar citiem tirgus dalībniekiem (lejupējais tirgus). Latvijas dzelzceļa infrastruktūra cita starpā kalpo kā izdevīgs tranzīta ceļš pārvadājumiem no trešo valstu teritorijām uz Latvijā esošām ostām.
- 189 Tā kā kravas pārvadātāju saimnieciskās darbības uzsākšana ir apgrūtināta ar vairākiem gan nacionāla, gan starptautiska mēroga administratīviem šķēršļiem, preču īpašniekiem, kuri vēlas veikt preces pārvadājumu caur Latvijas teritoriju, nepieciešams slēgt pakalpojuma līgumu ar kādu no dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma sniedzējiem Latvijā, t.i., kravas pārvadātājs (izņemot Cargo), saņemot preces no trešajām valstīm, nevar nogādāt līdz ostai patstāvīgi. Savukārt pakalpojuma sniedzēja izvēli preču pārvadāšanai pa Latviju tiešā veidā ietekmē pakalpojuma cena, kas, tostarp, ir atkarīga no pārvaldātāju tiesībām un faktiskas iespējas pārvadājumu pakalpojumu nodrošināt patstāvīgi visā Latvijas teritorijā.
- 190 Piemērojot ietekmes uz tirdzniecību kritērijus iepriekš minētajiem nolīgumiem un praksei, ir svarīgi cita starpā izvērtēt, kāds ir nolīguma vai prakses mērķis, vērtējot pēc satura vai iesaistīto uzņēmumu pamatnolūka.<sup>151</sup> Iespējamā ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm ir jāizvērtē,

<sup>143</sup> EST 09.11.1983. spriedums C-322/81 *Michelin v Commission*, 104. punkts; VT 07.10.1999. spriedums T228/97 *Irish sugar*, 170. punkts.

<sup>144</sup> EST 21.01.1999. spriedums apvienotajās lietās C 215/96 un C-216/96 *Bagnasco v BNP and Others*, 47. punkts; EST 11.07.1985. spriedums C-42/84, *Remia BV and others v Commission*, 22. punkts.

<sup>145</sup> EST 28.04.1998. spriedums C-306/96 *Javico*, 17. punkts; VT 01.04.1993. spriedums T-65/89 *BPB Industries and British Gypsum*, 138. punkts.

<sup>146</sup> EK 04.11.1988. lēmums IV/32.318, *London European – Sabena*, 16. punkts.

<sup>147</sup> EST 21.02.1973. spriedums lietā C-6-72 *Europemballage Corp. and Continental Can Company Inc. v Commission*, 16. punkts; EST 20.06.1978. spriedums lietā C-28/77 *Tepea BV v Commission*, 48. punkts.

<sup>148</sup> EST 27.09.1988. spriedums apvienotajās lietās 89, 104, 114, 116, 117 un 125 to 129/85, *A. Ahlström Osakeyhtiö v Commission*, 16. punkts.

<sup>149</sup> VT 25.03.1999. spriedums lietā T-102/96 *Gencor Ltd v Commission*.

<sup>150</sup> EK 08.10.2006 EK paziņojums “Pamatnostādnes par Līguma 81. un 82. pantā ietverto jēdzienu “ietekme uz tirdzniecību”” ES OV C 384/22.

<sup>151</sup> EST 28.04.1998. spriedums lietā C-306/96 *Javico International and Javico AG un Yves Saint Laurent Parfums SA (YSLP)*, 19. punkts.

- jo īpaši ņemot vērā pušu stāvokli un nozīmi attiecīgo produktu tirgū.<sup>152</sup>
- 191 Jau iepriekš lietā konstatēts, ka LDz kā Latvijas dzelzceļa publiskās infrastruktūras pārvaldītājs ir vienīgais tirgus dalībnieks šajā tirgū. Baudot šo pozīciju un ņemot vērā, ka pārvadājumu pakalpojums pa dzelzceļu vairumā gadījumu nav aizvietojams, LDz ir spējis nodrošināt Cargo izteiktas priekšrocības. Turklāt tās izpaužas veidā, kurš motivē pakalpojuma saņēmēju izvēlēties tieši Cargo kā pakalpojuma sniedzēju citu tirgus dalībnieku vietā. Radītie apstākļi dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas Pierobežas posmā pārkāpuma periodā, pirmkārt, demotivē jaunu tirgus dalībnieku ienākšanu šajā tirgū, kas papildus likumā noteiktiem administratīviem šķēršļiem veic Latvijas tirgus norobežošanu no citiem pakalpojumu sniedzējiem iekšējā tirgū<sup>153</sup>, un otrkārt, rada nelabvēlīgus un nevienlīdzīgus<sup>154</sup> konkurences apstākļus citiem jau tirgū esošiem tirgus dalībniekiem, kas veido konkurences deformēšanu, neļaujot tam attīstīties veidā, kādā tas notiktu, ja šādi ierobežojumi nepastāvētu.<sup>155</sup>
- 192 Ja uzņēmums, kuram ir dominējošs stāvoklis visā kādas dalībvalsts teritorijā, savu stāvokli izmanto ļaunprātīgi un izslēdzoši, tirdzniecība starp dalībvalstīm parasti var tikt ietekmēta.<sup>156</sup> Ja dominējošs uzņēmums ar atkārtotu rīcību ir ieguvis tāda uzņēmuma reputāciju, kas praktizē izslēdzošas darbības pret konkurentiem, kuri mēģina iesaistīties tiešā konkurencē, citu dalībvalstu konkurenti, visticamāk, konkurēs ne tik agresīvi, un šajā gadījumā tirdzniecība var tikt ietekmēta pat tad, ja cietušais konkrētajā gadījumā nav no citas dalībvalsts.<sup>157</sup>
- 193 *Compagnie maritime belge* lietā<sup>158</sup>, kura attiecās uz nolīgumiem starp kuģniecības uzņēmumiem, kas darbojās maršrutos starp Eiropas Savienību un Rietumāfrikas ostām, nolīgumi tika atzīti par spējīgiem netieši ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tie izmainīja nolīgumu aptverto Eiropas Savienības ostu apkalpošanas teritoriju un ietekmēja citu uzņēmumu darbību šajās teritorijās. Konkrētāk, nolīgumi ietekmēja to uzņēmumu darbību, kuriem bija svarīgi pušu sniegtie pārvadājumu pakalpojumi – vai nu kā veids, kā pārvadāt trešās valstīs iepirktās vai tur pārdodamās preces, vai kā svarīgs resurss pakalpojumos, kurus piedāvāja pašas ostas. Šajā lietā vienlaikus tika atzīts LESD 102. panta pārkāpums, konstatējot kolektīvās dominances veidotu ierobežojumu tirgū.
- 194 Nosakot Cargo ekskluzīvas tiesības darboties Pierobežas posmos lejupeņā tirgū, tiek izslēgta vai būtiski apgrūtināta konkurentu ienākšana dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā, ņemot vērā, ka citiem lejupeņā tirgū esošiem tirgus dalībniekiem ienākšana Pierobežas posmos ir būtiski ierobežota ar administratīvajām barjerām, t.sk. līguma noslēgšana ar trešo valstu dzelzceļu administrācijām, vienošanās par drošības prasību ievērošanu un vienošanās par tehnoloģiskajiem procesiem, ko Cargo ieguva, izmantojot LDz deleģētās tiesības no Pārvadājuma tiesību līguma. Turklāt, Pārvadājuma tiesību līguma noslēgšanas rezultātā pārkāpuma periodā Cargo baudījis dominējošu pozīciju lejupeņā tirgū, kā rezultātā tā konkurenti ir spiesti iegādāties pakalpojumus Pierobežas posmos no Cargo.
- 195 Ņemot vērā, ka Cargo piemērotā prakse liek šķēršļus tirgus dalībniekiem, kas sniedz lejupeņā

<sup>152</sup> EST 10.07.1980. spriedums lietā Case 99/79 *Lancôme and Cosparfrance Nederland v Etos*, 24. punkts.

<sup>153</sup> EST 12.11.2001. spriedums lietā C-475/99 *Ambulanz Glöckner*, 49. punkts.

<sup>154</sup> VT 14.12.2006. spriedums apvienotajās lietās T-259/02 to T-264/02 and T-271/02 *Raiffisen Zentralbank Österreich*, 164. punkts.

<sup>155</sup> EST 15.05.1975. spriedums lietā 71/74 *Frubo v Commission*, 38. punkts; VT 02.07.1992. spriedums lietā T-61/89 *Dansk PeAdyavlerforening v Commission* 143. punkts; VT 11.12.2003. spriedums lietā T61/99 *Adriatica di Navigazione*, 163. punkts, u.c.

<sup>156</sup> EK 08.10.2006 EK paziņojums "Pamatnostādnes par Līguma 81. un 82. pantā ietverto jēdzienu "ietekme uz tirdzniecību"" ES OV C 384/22, 93. punkts.

<sup>157</sup> EK 08.10.2006 EK paziņojums "Pamatnostādnes par Līguma 81. un 82. pantā ietverto jēdzienu "ietekme uz tirdzniecību"" ES OV C 384/22, 94. punkts.

<sup>158</sup> VT 08.10.1996. spriedums apvienotajās lietās T-24/93, *Compagnie Maritime Belge*, 203. punkts.



- tirgū dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus visā Latvijas teritorijā un potenciāli var ierobežot jaunu tirgus dalībnieku, tostarp no citām dalībvalstīm, ienākšanu Latvijas tirgū, tad Cargo piemērotā prakse var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un ir izvērtējama arī atbilstoši LESD 102. pantam.
- 196 Cargo darbības potenciāli var ietekmēt tirdzniecību starp Eiropas Savienības dalībvalstīm, jo starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi ir pārvadājumu daļa kopējā preču eksporta, importa un tranzīta ķēdē. Šajos pārvadājumos konkrētā ceļa, pārvadātāja, ostas izvēlē ir būtiska nozīme cenai. Šo cenu piedāvā termināļi, kuri ir tie, kas faktiski ar savu piedāvāto cenu, kurā līdztekus vairākām izmaksu pozīcijām ir iekļautas arī dzelzceļa transporta izmaksas, konkurē starptautiskajā tirgū ar citām ostām (piemēram, Klaipēdas ostu, kas arī atrodas Eiropas Savienības teritorijā). Ja dzelzceļa transporta izmaksas ir paaugstinātas, piemērojot paaugstinātus tarifus, termināļi ir spiesti paaugstināt savas cenas, kas attiecīgi padara tos mazāk pievilcīgus to klientiem. Un, ņemot vērā starptautisko pārvadājumu pārrobežu raksturu, tie ir saistīti ar preču un izejvielu piegādēm, tostarp uz Eiropas Savienības dalībvalstīm.
- 197 Kā norāda arī BE vēstulē – “klienti vienmēr vēlas pārvadājumu maksu samazināt, īpaši nelabvēlīgas tirgus situācijas apstākļos, (piemēram, ogļu cena Eiropas biržās samazinās, bet Dienvidaustrumāzijas tirgos saglabājas augstāka, un līdz ar to ogles tiek pārvirzītas uz Krievijas Tālo Austrumu ostām), savukārt BE objektīvu iemeslu dēļ (VAS “Latvijas dzelzceļš” monopolpakalpojumu cenu palielinājumi vai dīzeļdegvielas iegādes tirgus cenas palielinājumi) ir spiests palielināt pārvadājumu maksu vai nevar rast iespēju samazināt noteikto jeb piedāvāto tarifu.<sup>159</sup>”
- 198 Līdz ar to Cargo komercdarbība patstāvīgi norāda uz tās pārrobežu tirdzniecības raksturu, kā arī, ņemot vērā, ka Cargo ir dominējošā stāvoklī Latvijas teritorijas Pierobežas posmā un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā, ir pamatoti uzskatīt, ka tā rīcība, piemērojot atšķirīgas pārvadāšanas maksas atkarībā no tā, vai klients izvēlas pilnībā vai daļēji pārvadājumu pakalpojumus pirkt no Cargo un / vai cita pārvadātāja, ir ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

### VIII DOMINĒJOŠĀ STĀVOKĻA ĻAUNPRĀTĪGA IZMANTOŠANA

- 199 KL 13. panta pirmā daļa noteic, ka jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā. Arī LESD 102. pants aizliedz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu.
- 200 Dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens ir objektīvs jēdziens, kurš ietver dominējošā stāvoklī esoša tirgus dalībnieka rīcību, kas var ietekmēt struktūru tirgū, kurā tieši attiecīgā uzņēmuma klātbūtnes dēļ konkurence jau ir pavājinājusies, un kas, izmantojot līdzekļus, kuri atšķiras no tiem, kas pastāv normālas preču un pakalpojumu konkurences apstākļos, kavē joprojām tirgū esošā konkurences līmeņa saglabāšanu vai konkurences palielināšanos.<sup>160</sup>
- 201 KL 13. panta pirmās daļas 2. punkta un LESD 102. panta b. punkta saturs ir identisks, un tas paralēli noteic, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošanas aizlieguma pārkāpums var izpausties kā preču ražošanas vai realizācijas apjomu, tirgu vai tehniskās attīstības ierobežošana par sliktu patērētājam.<sup>161</sup>
- 202 Preču ražošanas vai realizācijas apjomu ierobežošana var izpausties kā dominējoša tirgus dalībnieka nepamatota vai pretlikumīga savu konkurentu izslēgšana no tirgus vai to darbības apgrūtināšana (*handicapping*). Preču ražošanas vai realizācijas apjomu ierobežošana

<sup>159</sup> BE 25.08.2020. vēstule Nr. 1.2.-/5/7-378.

<sup>160</sup> AA 29.06.2015. spriedums Nr.A43010514 TTS, 13. punkts.

<sup>161</sup> Turpat, 13., 19. punkts.

- konstatējama gadījumos, kad dominējošā stāvoklī esošā tirgus dalībnieka rīcības rezultātā tiek samazināts paša dominējošā tirgus dalībnieka sniegto pakalpojumu apjoms tirgū vai tā konkurentu sniegto pakalpojumu apjoms tirgū.<sup>162</sup>
- 203 Konkurentu izslēgšana no tirgus vai to darbības tirgū apgrūtināšana, kas ir par sliktu patērētājiem, konstatējama gadījumos, kad dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks savu tirgus pozīciju nodrošina ar līdzekļiem, kuri neatbilst normālos tirgus darbības apstākļos pieejamiem konkurences rīkiem. Šādas rīcības mērķis ir padarīt neizdevīgākus konkurentu sniegtos pakalpojumus, nevis pašam dominējošam tirgus dalībniekam uzlabot savus sniegtos pakalpojumus vai padarīt tos vairāk pieejamus.<sup>163</sup> Piedāvāt kvalitatīvākus vai lētākus pakalpojumus klientiem ir atļauts, tomēr sagādāt grūtības konkurentu darbībai tirgū citā veidā ir aizliegts.<sup>164</sup>
- 204 KL 13. panta pirmās daļas 4. punkta un LESD 102. panta a. punkta saturs ir identisks un tas paralēli noteic, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpums var izpausties kā netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citu netaisnīgu tirdzniecības noteikumu tieša vai netieša uzspiešana vai piemērošana.
- 205 Netaisnīgu cenu vai tirdzniecības noteikumu piemērošana raksturo dominējošā tirgus dalībnieka tirgu ekspluatējošu praksi. Netaisnīgu cenu piemērošana konstatējama gadījumos, kad dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks pieprasa maksu, kura nav objektīvi pamatota. Tāpat maksa vai tirdzniecības noteikumi, kādos tā tiek piemērota, ir netaisnīga, ja piemērota pretēji nozares specifikai.<sup>165</sup> Nepareizi piemērota maksa bez saprātīga saimnieciska izskaidrojuma var tikt ignorēta, novērtējot maksu pamatotību.<sup>166</sup> Nepamatotas maksas piemērošana papildus tās ļaunprātīgai ekspluatējošai dabai var radīt arī konkurentus izslēdzošu ietekmi tirgū, ja tā apgrūtina konkurentu darbību tirgū.<sup>167</sup>
- 206 Senāts ir skaidrojis, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma izpausmes nav tulkojamas tā, ka nepieciešams konstatēt faktiskas dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas sekas. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana ir aizliegta kā nesaderīga ar Eiropas Savienības tiesību principiem. Tirgus dalībnieka darbība, kura izpaužas kā ļaunprātīga savas tirgus varas izmantošana, ietekmē kopējo tirgu un kavē harmoniskas, līdzsvarotas un noturīgas saimnieciskās darbības attīstību. Līdz ar to no pārkāpuma konstatēšanas viedokļa ir pietiekami, ka dominējošo stāvokli baudošs tirgus dalībnieks izmanto savu stāvokli ar tādām metodēm, kuras tas brīvas konkurences apstākļos neizmantotu, un šāda izmantošana ir bijusi objektīvi piemērota tirgus ietekmēšanai un ekonomiskās sāncensības vājināšanai.<sup>168</sup>
- 207 Lietā ir identificēti divi tirgi, kuros Cargo veic saimniecisko darbību, t.i. dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus Latvijas Pierobežas posmā (turpmāk – Pierobežas tirgus) un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmu (turpmāk – Latvijas tirgus).

<sup>162</sup> EST 16.12.1975. spriedums 40/73 *Suiker Unie*, 526. punkts; EST 23.04.1991. spriedums C-41/90 *Höfner*, 30. punkts; EST 11.12.1997. spriedums C-55/96 *Job Centre*, 31. – 36. punkts; EST 08.06.2000. spriedums C-258/98 *Carra*, 13. punkts.

<sup>163</sup> *Sal. skat.*: O'Donoghue R. & Padilla J. *The Law and Economics of Article 102 TFEU*. ASV: Hart Publishing, 2013. 243. lpp.

<sup>164</sup> Turpat.

<sup>165</sup> Senāta 20.09.2013. spriedums SKA-24/2013 *Aga*, 22. punkts.

<sup>166</sup> Turpat, 24. punkts (citēts EST 13.07.1989. spriedums C-395/87 *Tournier*).

<sup>167</sup> O'Donoghue R. & Padilla J. *The Law and Economics of Article 102 TFEU*. ASV: Hart Publishing, 2013. 239. lpp.

<sup>168</sup> Senāta 07.02.2011. spriedums SKA-17/2011 *LVRTC*, 15. punkts.

## 20. Pierobežas posmi

208 KP Lietas ietvaros vērtēja Cargo dažādu pārvadāšanas maksu piemērošanu klientiem un konkurentu klientiem Pierobežas tirgū, sniedzot kravu pārvadājumu pakalpojumu, kas atbilst KL 13. panta pirmajā daļā un LESD 102. pantā noteiktajam dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumam. KP konstatē, ka Cargo piemēro pārvadāšanas maksu līgumos saviem klientiem, iekļaujot dažādus finansiālus atvieglojumus (maršruta atlaide, apjoma atlaide utml.), savukārt konkurenta klientiem piemēro selektīvu pieeju pārvadāšanas maksu noteikšanā Pierobežas tirgū (nosakot to tarifā “LDZ CARGO-01” un / vai līgumos), tādējādi Cargo apgrūtina konkurentu darbību Latvijas tirgū. Papildus Cargo apgrūtina konkurentu darbību Latvijas tirgū arī pārvadājuma līguma izbeigšanas gadījumā, klientam mainot pārvadātāju no Cargo uz citu. Tādā gadījumā Cargo pārtrauc sākotnējo pārvadājuma līgumu un piemēro tarifu “LDZ CARGO-01”, kas palielina klienta izdevumus. Tādējādi klienti ir spiesti maksāt vairāk un mainīt pārvadātāju vai palikt pie Cargo.

### 20.1. Pārvadāšanas maksa Pierobežas posmos

- 209 KP secina, ka pārkāpuma periodā Cargo ir vienīgais pakalpojuma sniedzējs, kurš faktiski spējīgs nodrošināt nepārtrauktu kravu pārvadājumu visā Latvijas Republikas teritorijā, it īpaši kļūstot par neizbēgamu sadarbības partneri ikvienam pakalpojuma pircējam Pierobežas tirgū, kamēr citi pārvadātāji dažādu likumisku un faktisku šķēršļu (administratīvu barjeru) dēļ tos var piedāvāt tikai Latvijas tirgū.
- 210 Cargo sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumu (t.sk. arī papildpakalpojumus) klientiem, kas ir kravas nosūtītāji un / vai saņēmēji, un citiem pārvadātājiem sniedz papildpakalpojumus neierobežoti visā Latvijas teritorijā. Kā jau iepriekš minēts, nepastāvot konkurences spiedienam, Cargo nav ierobežots noteikt atšķirīgu maksu par pārvadājuma pakalpojumu Pierobežas tirgū atkarībā no klienta izvēles iegādāties pārvadājuma pakalpojumu visā Latvijas teritorijā tikai no Cargo vai Latvijas tirgū arī no konkurējošiem pārvadātājiem. Pārvadāšanas maksa Pierobežas posmā nav normatīvi regulēta un faktiski ir atkarīga no Cargo izvēles.
- 211 Būtiski atzīmēt, lai gan pārvadāšanas maksa tiek piemērota klientam, kas veic apmaksu par pārvadājumu, tomēr, ja pārvadājumā Latvijas teritorijā piedalās vismaz divi pārvadātāji, cita pārvadātāja (ne Cargo) izvēli būtiski ietekmē Cargo noteiktā pārvadāšanas maksa Pierobežas tirgū, jo pārvadātāja klienti<sup>169</sup> ir spiesti vērsties pie Cargo, lai saņemtu Pierobežas tirgū pārvadāšanas maksu. Attiecīgi klientam, izvēloties citu pārvadātāju, nevis Cargo kā pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju, kopumā ir jānoslēdz trīs līgumi<sup>170</sup>. Savukārt, ja klients izvēlas dzelzceļa kravu pārvadājuma pakalpojumu saņemt no Cargo, tad klientam ir jānoslēdz tikai divi līgumi ar Cargo – viens par maksājumu par pārvadājumu veikšanu, otrs par saistīto pakalpojumu sniegšanu.
- 212 Līdz ar to arī turpmāk tiek aprakstītas situācijas, kā notiek Cargo sadarbība ne tikai ar klientiem visā pārvadājuma posmā (no robežstacijas līdz galastacijai), bet arī ar pārvadātāju klientiem (t.sk. pārvadātājiem) Pierobežas tirgū.
- 213 Atbilstoši tarifam “LDZ CARGO-01” pārvadāšanas maksa balstās uz vairākiem kritērijiem, kas nosakāmas pēc attiecīgā kravas nosaukuma, tarifa attāluma, kravas masas, vagona veida un piederības, ritošā sastāva veida un piederības un konteinera kategorijas un piederības. Tādējādi tirgos ir radīta situācija, kur Cargo ir iespēja ierobežot konkurenci, piemēram, nosakot Pierobežas tirgū pārvadāšanas maksu ievērojami augstāku tiem klientiem, kas ir izvēlējušies Cargo konkurentu pakalpojumus pārējā Latvijas teritorijā no/uz pieņemšanas stacijām

<sup>169</sup> Pārvadātāji var vērsties pie Cargo, piemēram, kā klientu aģenti, ja ir saņemts atbilstošs pilnvarojums no klienta.

<sup>170</sup> Viens līgums par maksājumu par pārvadājumu Pierobežā, otrs līgums par saistītajiem pakalpojumiem, trešais līgums ar citu pārvadātāju pārējā Latvijas teritorijā, kas nav Cargo.

- Pierobežas posmos. Turklāt bez tarifa “LDZ CARGO-01” un tarifa “KTT-LV”<sup>171</sup> piemērošanas Cargo nav ierobežots piedāvāt citu pārvadāšanas maksu savstarpējos līgumos.
- 214 Cargo norāda, ka tarifs “LDZ CARGO-01” ir saistošs visiem pārvadājuma dalībniekiem – Cargo, nosūtītājiem un saņēmējiem. Gadījumos, kad kravas pārvadājumā Latvijas teritorijā piedalās divi un vairāk pārvadātāji, tarifu “LDZ CARGO-01” piemēro pārvadāšanas maksas aprēķiniem visās satiksmēs.
- 215 KP ieskatā, ja Pierobežas posmā visiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem Latvijā būtu līdzvērtīgas tiesības sniegt kravu pārvadājumu pakalpojumus, pārvadātāju klientiem piedāvātais tarifs būtu zemāks, jo tas veidotos konkurences apstākļos. Ņemot vērā, ka Cargo tarifu “LDZ CARGO-01” var noteikti brīvi pēc saviem ieskatiem un tas nav normatīvi regulējams, un pārvadātāju un klientu sadarbība ar Cargo Pierobežas tirgū ir neizbēgama – klients un citi pārvadātāji ir spiesti izmantot Cargo pakalpojumus arī tādā gadījumā, ja tas kā pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju Latvijas tirgū būs izvēlēties citu pārvadātāju (nevis Cargo).
- 216 No KP Lietā esošās informācijas par noslēgtajiem līgumiem starp Cargo un Cargo klientu (kravas nosūtītāju) par maksājumiem par pārvadājumiem Latvijas teritorijā Cargo piemēro līgumlikmes gan par Pierobežas posmu, gan pārējā kravu pārvadājumu maršrutā, tajā skaitā piemērojot saviem klientiem arī dažādus ekonomiski novērtējamus atvieglojumus, piemēram, atlaides un / vai pazeminošus koeficientus u.c.<sup>172</sup> Tādējādi KP secina, ka Cargo saviem klientiem piemēro sadarbību veicinošas līgumlikmes, ko apliecina arī Cargo Apmeklējuma laikā minētais<sup>173</sup>, proti, ka klients piedāvā nosacījumus un cenu (pārvadāšanas maksu), kuru būtu gatavs maksāt, un Cargo izvērtē klienta prasību attiecīgi samazināt pārvadāšanas maksu, un Cargo valde lemj par cenas samazināšanu, piemērojot kādu no pieejamajām atlaižu metodēm.
- 217 Savukārt no KP Lietā esošās informācijas Cargo sadarbībā ar citiem pārvadātājiem, kas pārstāv klientu kā aģents, piemēro Pierobežas posmā tarifā “LDZ CARGO-01” noteikto pārvadāšanas maksu.<sup>174</sup> Proti, kā norāda Cargo, ka “*pārvadāšanas maksas atlaides var tikt izskatītas gadījumā, ja visā pārvadājuma maršrutā Indra–Ventpils un Indra–Lugaži pārvadātājs būs Sabiedrība (Cargo). Pretējā gadījumā atlaides nav paredzētas.*”<sup>175</sup> Iepriekš minētais apliecina, ka Cargo konkurenti nevar ietekmēt pārvadāšanas maksu Pierobežas tirgū un tā ir atkarīga tikai no Cargo noteiktā tarifa “LDZ CARGO-01” vai Cargo noteiktās līgumlikmes. Līdz ar to, kā pamatoti arī BE vēstulē norāda, ka “[..] savukārt BE objektīvu iemeslu dēļ (VAS “Latvijas dzelzceļš” monopolpakalpojumu cenu palielinājumi vai dīzeļdegvielas iegādes tirgus cenas palielinājumi) ir spiests palielināt pārvadājumu maksu vai nevar rast iespēju samazināt noteikto jeb piedāvāto tarifu,”<sup>176</sup> Cargo konkurenti (citi pārvadātāji) ir spiesti pieņemt Cargo noteikto pārvadāšanas maksu Pierobežas posmā saviem klientiem.
- 218 No KP Lietā esošās informācijas secināms, ka arī pāradresācijas gadījumā Cargo līgumos ar klientiem piemēro samazinātas pakalpojumu cenas nekā tās ir noteiktas tarifā “LDZ CARGO-01”. Piemēram, līgumā ar AS ”Ventpils tirdzniecības osta” pielikumā Nr. 1 29.12.2017. līgumam Nr. J-5 norādītas šādas pāradresācijas maksas: (\*)

<sup>171</sup> Piemēram, tarifs “KTT-LV” tiek pārskatīts regulāri Cargo valdē, un pieņemot jaunu “KTT-LV” tarifu, beigās tiek pievienots attiecīgais gads, kad tiek izdarīti grozījumi.

<sup>172</sup> Piemēram, Cargo 11.12.2014. noslēgtais līgums Nr. J-35 ar SIA “OVI”, Cargo 18.12.2014. noslēgtais līgums Nr. J-8 ar SIA “Cargo Transit”, Cargo 05.12.2019. noslēgtais līgums Nr. J-7/KEMP – 39 ar SIA “AMPLIS” u.c.

<sup>173</sup> KP 25.09.2020. Protokols “Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu”.

<sup>174</sup> BE 03.09.2019. vēstule Nr.1.2-5/1-563 un Cargo atbildes vēstule 10.09.2019. Nr.K-6.3.1./580-2019

<sup>175</sup> Cargo vēstule 10.09.2019. Nr.K-6.3.1./580-2019

<sup>176</sup> BE 25.08.2020. vēstule Nr.1.2.-5/7-378

- 219 Salīdzinot ar publiski pieejamo informāciju<sup>177</sup>, tarifs “LDZ CARGO-01” (ar grozījumiem 16.10.2017.) paredz:
- 1) maksu par pārvadājuma līguma grozīšanu galastacijā (pāradresēšana galastacijas robežās) – vagona, konteiners, krava uz savām asīm 17,07 EUR;
  - 2) maksu par pārvadājuma līguma grozīšanu (pāradresēšana) – vagona, konteiners, krava uz savām asīm 28,46 EUR, neatkarīgi no vagonu skaita. Tātad, līgumos Cargo paredz proporcionāli zemāku likmi par katru vagonu pāradresācijas gadījumā, proti, jo vairāk vagonu tiek pāradresēti, jo zemāka ir maksa par katru vagonu, savukārt tarifs “LDZ CARGO-01” paredz vienu likmi (17,04 EUR vai 28,46 EUR) par vagona pāradresēšanu neatkarīgi no kopējā pāradresējamo vagonu skaita. Tādējādi secināms, ka arī šādā gadījumā Cargo saviem klientiem dod noteiktus finansiālus atvieglojumus, savukārt klientiem, kas pāradresācijas gadījumā pārvadājumiem Latvijas tirgū izvēlas konkurējošus pārvadātājus, piemēro tarifu “LDZ CARGO-01”, un šādi atvieglojumi netiek piemēroti.
- 220 Līdz ar to, neizjūtot konkurences spiedienu, Cargo ir rīcības brīvība citiem pārvadātāju klientiem piemērot dažādu cenošanas praksi Pierobežas posmā, bet pats sev Cargo (precīzāk saviem klientiem) var nepiemērot tarifu “LDZ CARGO-01”, bet konkurētspējīgu pārvadāšanas maksu gan Pierobežas tirgū, gan Latvijas tirgū, lai veicinātu klientu izvēli par labu Cargo sniegtajiem pakalpojumiem.
- 221 Tādējādi Cargo kā dominējošā stāvoklī esošs Pierobežas tirgū ir vienīgais, kas var noteikt pārvadāšanas maksu Pierobežas posmos, un to izmanto ļaunprātīgi, jo atkarībā no klienta (Cargo klients vai konkurenta klients) piemēro dažādas pārvadājuma maksas noteikšanas metodes (cenošanas prakses) – dažiem tās var būt noteiktas līgumos un piemērotas līgumlikmes (t.sk. koeficienti, kas nosaka atlaides), citiem noteiktas pēc tarifa “LDZ CARGO-01”. Šāda rīcība norāda, ka Cargo kavē konkurentu darbību Latvijas tirgū, nosakot atšķirīgas pārvadāšanas maksas pārvadātāja klientiem par Pierobežas posmu, lai gan pārvadāšanas attālums un tajā veicamās darbības neatšķiras, vai pārvadātājs ir Cargo vai cits pārvadātājs (konkurents).
- 222 Piemērojot atšķirīgu cenošanas praksi Pierobežas tirgū atkarībā no sadarbības veida (klients vai konkurenta klients), Cargo apzināti veido apstākļus, kuros klients ir mudināts izvēlēties tieši Cargo sniegtos pakalpojumus Latvijas tirgū, tādējādi apgrūtinot citu pārvadātāju darbību un vienlaikus kavējot taisnīgas konkurences attīstību Latvijas tirgū.

## 20.2. Pārvadājuma līguma izbeigšana

- 223 2018. gadā Cargo grozīja pāradresēšanas procesa maksas nosacījumus tieši gadījumos, kad pāradresēšanas rezultātā Cargo kā pārvadātājs tiek nomainīts uz citu pārvadātāju, tādējādi veicot Grozījumus tarifā “LDZ CARGO-01”. Lai gan tarifā “LDZ CARGO-01” šie Grozījumi ir iekļauti pie Pārvadājuma līguma grozīšanas, kā norāda Cargo, ar pārvadātāja maiņu pēc būtības tiek izbeigts ar Cargo sākotnēji noslēgtais pārvadājumu līgums.
- 224 Proti, ņemot vērā Grozījumus iekļautos nosacījumus, ja klients maina pārvadātāju no Cargo uz citu pārvadātāju, tad tiek piemēroti tarifa “LDZ CARGO-01” nosacījumi, kas izslēdz iespēju piemērot sākotnējā līgumā, kas tiek izbeigts ar Cargo, noteiktās līgumlikmes, t.sk. finansiālus atvieglojumus.
- 225 Cargo to skaidro, ka, *“ja klients veic pārvadātāja nomaiņu Latvijas teritorijā, tad būtībā tiek izbeigts ar Cargo sākotnēji noslēgtais pārvadājuma līgums. Vienlaicīgi klients samazina Cargo pārvadājumu apjomu, kuru dēļ ir noteikta mazāka pārvadājuma maksa un kas ļautu Cargo iegūt izmaksu ietaupījumu. Tādējādi, kad klients izsaka vēlmi Latvijas Republikas teritorijā*

<sup>177</sup> SIA “LDZ CARGO” mājaslapa, Arhīvs. Pieejams:

[https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01\\_A5\\_LAT\\_16.10.2017\\_1.pdf](https://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01_A5_LAT_16.10.2017_1.pdf)

*nomainīt pārvadātāju no Cargo uz citu, Cargo nevar piemērot līgumā noteikto maksu, jo pārvadājums netiek veikts saskaņā ar līguma noteikumiem. Tādiem gadījumiem Tarifa 31.§ tika veikti grozījumi, lai noteiktu maksu par Cargo faktisko pārvadājumu, kas nav paredzēts sākotnēji noslēgtajā pārvadājuma līgumā.<sup>178</sup>”*

- 226 Tāpat Cargo norāda, ka *“maksas noteikšana ir saistīta ar apstākli, ka pārvadātāja maiņas rezultātā Cargo rodas nesepti izdevumi saistībā ar iepriekš plānotā pārvadājuma veikšanai nepieciešamo resursu rezervēšanu, kas pārvadātāja maiņas dēļ ir izrādījušies lieki.<sup>179</sup>”*
- 227 Līdz ar to KP secina, ja mainās pārvadāšanas maršrutā pārvadātājs no Cargo uz citu pārvadātāju, tiek piemērots tarifs “LDZ CARGO-01” par pārvadāšanas maksu Pierobežas tirgū, un nav iespējams iegūt līgumlikmi (t.sk. apjoma un maršruta atlaides, samazinošos koeficientus u.c.), līdz ar to pārvadājuma līguma izbeigšanas gadījumā Cargo par Pierobežas posmu piemēro tarifu “LDZ CARGO-01”, kas ir augstāks nekā līgumā noteiktā maksa. Tādējādi kopējie klienta izdevumi pārvadājuma līguma izbeigšanas gadījumā par pārvadājumu pieaug. Tāpēc klients ir spiests maksāt vairāk, ja maina pārvadātāju, vai arī ir spiests palikt pie Cargo un nemainīt pārvadātāju. Tādējādi Cargo jau pašā pamatā novērš klienta iespējamo vēlmi pārtraukt sadarbību ar Cargo un sākt sadarbību ar citu pārvadātāju, jo rezultātā klientam tiek piemērots tarifs “LDZ CARGO-01”, kas ir augstāks nekā piemērotā līgumlikme, līdz ar to klienti saimniecisku un ekonomisku apsvērumu dēļ turpina sadarbību ar Cargo arī gadījumā, ja vēlētos mainīt pārvadātāju.
- 228 No Cargo iepriekš minētajiem skaidrojumiem (sk. 225. un 226. rindkopu) KP secina, ka situācijā, kad tiek izbeigts pārvadājuma līgums ar Cargo un piemērots tarifā "LDZ CARGO-01" noteiktais nevis līgumlikmes, kas bija noteiktas līgumā, Cargo šādā veidā kompensē izmaksu ietaupījumu, ko būtu ieguvis, veicot visu kravu pārvadājumu Latvijas tirgū, tādējādi pārliedot to uz pārvadāšanas maksu Pierobežas tirgū.
- 229 KP ieskatā tādā veidā Cargo novērš klientu vēlmi izvēlēties citu pārvadātāju un atteikties no Cargo pārvadājuma pakalpojumiem. Klientiem kļūst neizdevīgi izvēlēties citu pārvadātāju, jo sadārdzinās Pierobežas posma pārvadāšanas maksu, kas attiecīgi arī paaugstina kopējo pārvadāšanas maksu. Tādējādi tiek radīti apstākļi tam, lai klienti būtu ekonomiski ieinteresēti sadarboties tikai ar Cargo, kavējot citu pārvadātāju darbību pārvadājumā Latvijas tirgū. Un pat, ja Cargo ir radušies papildu izdevumi saistībā ar veicamajiem pārvadājuma līguma grozījumiem, arī tad cenai jābūt samērīgai un nediskriminējošai, atbilstoši noteiktai, arī nenosakot to tādā veidā, lai kavētu konkurenci Latvijas tirgū.
- 230 Tādējādi secināms, ka šī lēmuma 20.1. un 20.2. apakšnodaļā aprakstītajā Cargo rīcībā konstatējams KL 13. panta pirmās daļas 2. punkta un LESD 102. panta b. punkta pārkāpums, kas izpaudies kā konkurentu darbības apgrūtināšana Latvijas tirgū, selektīvi piemērojot dažādu cenošanas praksi, atkarībā no tā, vai klientam Cargo sniedz pārvadājuma pakalpojumus visā pārvadājuma posmā Latvijas tirgū vai tos sniedz tikai Pierobežas posmos.

## **21. Dīkstāves maksas noteikšana**

### **21.1. Par dīkstāves maksas noteikšanas mērķi**

- 231 Izvērtējot Lietuvā iegūto informāciju attiecībā par Cargo aprēķinātajām dīkstāves maksām, secināms turpmākais.
- 232 Cargo ir skaidrojusi, ka viens no dīkstāves maksas mērķiem ir mazināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas caurlaides nodrošināšanu. Vienlaikus Cargo dīkstāves maksu iekasē, pamatojoties uz Dzelzceļa pārvadājuma likuma 48. pantu.

<sup>178</sup> Cargo 04.01.2019. vēstule Nr. k-6.3.1./23-2019, 1. lpp.

<sup>179</sup> Cargo 21.12.2018. vēstule Nr. k-6.3.1./757-2018, 2. lpp.

- 233 Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 2. pantu, minētais likums regulē jautājumus, kas saistīti ar dzelzceļa pārvadājumu jomu (pasažieru un bagāžas pārvadājumus, kravu pārvadājumus, bīstamo kravu pārvadājumus, militārpersonu un militāro kravu pārvadājumus, atbildību par dzelzceļa pārvadājumu savstarpējo saistību pārkāpumiem, pretenzijas un prasības), attiecības starp pārvadātāju un pasažieri, bagāžas, kravas bagāžas un kravas nosūtītāju un saņēmēju, kā arī nosaka prasības bīstamo kravu pārvadājumiem. Dzelzceļa pārvadājuma likums neregulē jautājumus par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.
- 234 Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Latvijā ir LDz<sup>180</sup>. Atbilstoši Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punktā noteiktajam LDz atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, tostarp vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas noteikšanu, kā arī par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību tīklā un tiesību aktos noteiktajā kārtībā piedalās tās attīstīšanā. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pārvalda dzelzceļa infrastruktūru, nodrošinot tās ekspluatāciju, uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, plāno, organizē un uzrauga vilcienu un cita ritošā sastāva kustību pa tā pārvaldījumā esošās dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, kā arī atbild par dzelzceļa infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu vadību un gadījumos, kad likums neparedz ierobežojumus, veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas. To apstiprina arī LDz, norādot, ka (\*)<sup>181</sup>.
- 235 Attiecīgi Dzelzceļa pārvadājumu likums regulē attiecības starp pārvadātāju un pārvadātāja pakalpojuma saņēmēju (kravu saņēmējs vai nosūtītājs), un tas neregulē attiecības starp infrastruktūras pārvaldītāju vai apkalpes vietas operatoru no vienas puses un pārvadātāju no otras puses. Dzelzceļa likuma uzdevums turpretī ir reglamentēt dzelzceļa darbības un satiksmes drošības principus, kā arī dzelzceļa pārvaldes kārtību. Ņemot vērā, ka Dzelzceļa likums regulē dzelzceļa darbības principus, tad arī infrastruktūras satiksmes pārvaldība, kas nosaka attiecības starp infrastruktūras pārvaldītāju vai apkalpes vietas operatoru no vienas puses un pārvadātāju no otras puses ir iekļaujama Dzelzceļa likumā, nevis Dzelzceļa pārvadājumu likumā. Līdz ar to secināms, ka maksas iekasēšana par vagonu dīkstāvēm nevar būt viens no instrumentiem, kā mazināt dzelzceļa infrastruktūras aizņemšanu un novērst tās caurlaides spēju mazināšanos, jo citādi jēdziens – vagonu dīkstāves – būtu iekļauts Dzelzceļa likumā<sup>182</sup>.
- 236 To pamato arī SM sniegtais viedoklis, ka Dzelzceļa pārvadājumu likuma 48. panta mērķis ir paaugstināt vagonu apriti, lai vagoni pēc iespējas mazāku laiku atrastos dīkstāvē un drīzāk tiktu izmantoti nākamajam pārvadājumam<sup>183</sup>.
- 237 Turklāt saskaņā ar Dzelzceļa likuma 27. panta otrās, trešās un ceturtās daļas, desmitās daļas 2. punkta un uz tā pamata izdoto MK 15.07.2016. noteikumu Nr. 472 “Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales noteikumi” 1.2. punktu pārvadājumu veikšanai infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs iedala infrastruktūras jaudu. Atbilstoši VDzA sniegtajai informācijai jaudas nepietiekamība esošajos apstākļos, kad pārvadājumu apjoms ir samazinājies līdz vēsturiski zemākajām līmenim (kravu pārvadājumos 2019. gada 1. pusgadā 8231 miljoni tonnkilometri pret 3790 miljoniem tonnkilometriem 2020. gada pusgadā), nav iespējama. Turklāt, ja arī pastāv pretrunīgi jaudas pieprasījumi, tie tiek atrisināti jaudas iedales procesā un jaudas nepietiekamība neveidojas, kā arī infrastruktūra netiek pasludināta par pārslogotu. Turklāt eksistē vairāki citi instrumenti, kas būtisko funkciju veicējam ir pieejami, lai uzlabotu infrastruktūras caurlaidību, tie ir:

<sup>180</sup> MK 15.05.2018. rīkojums “Par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusa piešķiršanu”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/299009-par-publiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturas-statusa-pieskirsanu>

<sup>181</sup> LDz 14.09.2017. vēstule Nr. D-6.4.1/223-2017, kas adresēta Ventspils tirdzniecības ostai.

<sup>182</sup> Sk. arī VDzA 14.08.2020. vēstuli Nr. 2-1-51.

<sup>183</sup> Satiksmes ministrijas 22.05.2020. vēstule Nr. 09-02/1914.

- 1) papildus maksa, kas atspoguļo jaudas nepietiekamību (Dzelzceļa likuma 11. panta trešā daļa,);
  - 2) darbības uzlabošanas shēma (Dzelzceļa likuma 11. panta devītā daļa);
  - 3) maksa par jaudas daļu, kas ir iedalīta, taču netiek izmantota (Dzelzceļa likuma 12. panta ceturtnā daļa);
  - 4) infrastruktūras jaudas analīze un rīcība, ja infrastruktūra ir pārslogota<sup>184</sup>.
- 238 Savukārt attiecībā uz stacijām norādāms, ka dzelzceļa stacijās tostarp atrodas Dzelzceļa likuma 12.1 pantā otrajā, trešajā un ceturtnajā daļā uzskaitītās apkalpes vietas, piemēram, šķirotavas. Tāpat jānorāda, ka saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5. panta trešo daļu arī privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, ja tā ir nepieciešama, lai nokļūtu no vienas apkalpes vietas uz citu apkalpes vietu, kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam vai atrodas apkalpes vietā (izņemot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvu novietnēs) tiek pielīdzināta apkalpes vietai, tāda piemēram ir ostu dzelzceļa infrastruktūra. Apkalpes vietām ir piemērojams apkalpes vietu regulējums caurlaidības uzlabošanai. Piemēram, Dzelzceļa likuma 12.2 sestā daļa paredz, ka gadījumā, ja apkalpes vietas operators saņem pretrunīgus pieprasījumus, tas cenšas apmierināt visus pieprasījumus, ciktāl tas ir iespējams. Tāpat minētā norma nosaka, ka, ja nav pieejama cita ilgtspējīga alternatīva un nav iespējams apmierināt visus attiecīgās vietas jaudas pieprasījumus, kas pamatoti ar pierādītām vajadzībām, pārvadātājs var iesniegt sūdzību VDzA, kura pārbauda lietas apstākļus un, ja nepieciešams, rīkojas, lai nodrošinātu attiecīgas jaudas daļas piešķiršanu minētajam pārvadātājam. Turklāt dzelzceļa stacijās bez apkalpes vietām atrodas arī publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas šā likuma 12.1 panta otrajā daļā minētās apkalpes vietas, un infrastruktūra, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam. Attiecībā uz šo infrastruktūras daļu normatīvajos aktos nav noteikta regulējuma, kā rīkoties situācijā, kad tā ir pārslogota, taču tas ir infrastruktūras pārvaldītāja kompetences jautājums un tas var noteikt pasākumus, kā uzlabot infrastruktūras caurlaidību<sup>185</sup>.
- 239 Apkalpes vietu operatori un infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai vajadzības gadījumā nodrošinātu infrastruktūras un apkalpes vietu jaudas sadales saskaņotību. Attiecīgi infrastruktūras pārvaldītāja un apkalpes vietas operatora pienākums ir organizēt savu darbu tā, lai sastrēgumi neveidotos<sup>186</sup>.
- 240 Tādējādi secināms, ka dīkstāves uzskaitē un noteikšana atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likumam nav saistīta ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas caurlaides nodrošināšanu. Turklāt satiksmes plūsmas optimālai nodrošināšanai pastāv citi instrumenti un veidi, kā to sasniegt, veicot attiecīgas korekcijas kravas vagonu kustības ierobežošanai vai attiecībā uz infrastruktūras izmantošanas kārtību kravas vagoniem, atrodoties gan ceļā, gan arī stacijās. Ievērojot minēto, pamatojoties uz nepieciešamību mazināt dzelzceļa infrastruktūras caurlaidību, Cargo nav tiesīgs iekasēt dīkstāves maksu, jo šādu mērķi neparedz Dzelzceļa pārvadājumu likums, kura tvērumā Cargo darbojas un sniedz dzelzceļa kravu pārvadājuma pakalpojumus, ar kuriem nesaraujami saistīta vagonu un attiecīgi to dīkstāves uzskaitē Tāpat secināms, ka ar Pārvadājuma tiesību līgumu LDz nav nodalījusi Cargo funkcijas, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldību.

---

<sup>184</sup> VDzA 14.08.2020. vēstule Nr. 2-1-51.

<sup>185</sup> VDzA 14.08.2020. vēstule Nr. 2-1-51.

<sup>186</sup> Turpat.



## 21.2. Par dīkstāves maksas noteikšanu attiecībā uz privātpersonām piederošiem vagoniem

- 241 Cargo dīkstāves maksu nosaka gan par inventāra vagonu, gan arī privātpersonām piederošo vagonu dīkstāvi. Attiecībā uz privātpersonām piederošo vagonu dīkstāvi Cargo skaidro, ka uz publiskās lietošanas infrastruktūras dzelzceļa ceļiem maksa tiek iekasēta, lai netiktu aizņemti stacijas ceļi un vagoni netiktu izmantoti kā noliktava, kas traucē citu vagonu aprītei, samazina staciju caurlaidi, kā arī risku segšanai, kas saistīti ar atbildību par vagona fizisko stāvokli, maksājumiem par inventāra parka vagonu izmantošanu un citiem maksājumiem citu valstu dzelzceļa administrācijām<sup>187</sup>. Par dīkstāvi uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem maksa netiek iekasēta.
- 242 Pirmkārt, kravas nosūtītājs par vagonu izmantošanu Latvijā norēķinās ar privātpersonu, kurai šie vagoni pieder, vai tās pilnvaroto pārstāvi. To apstiprinājusi arī Cargo, norādot, ka par privātpersonām piederošo vagonu izmantošanu, tostarp samaksu, vienojas kravas nosūtītājs / saņēmējs ar privātpersonu, kurai vagoni pieder<sup>188</sup>. Tādējādi jebkādiem norēķiniem, tostarp tādiem, kas saistīti ar kravas vagonu lietošanas termiņa pārsniegšanu, būtu jānotiek starp vagonu īpašnieku / tā pilnvaroto pārstāvi un kravas saņēmēju / nosūtītāju.
- 243 Vienlaikus Cargo iekasē dīkstāves maksas no kravu saņēmējiem / nosūtītājiem gan tādos gadījumos, kad Cargo veic pārvadājumu ar privātpersonām piederošiem kravas vagoniem Latvijas teritorijā, gan arī tādos gadījumos, kad pārvadājumu Latvijas teritorijā, izņemot Pierobežas posmā, veic tā konkurenti. Taču, ciktāl Cargo konkurenti veic kravu pārvadājumu ar privātpersonām piederošiem vagoniem, Cargo izdevumi neveidojas, ņemot vērā, ka šādos gadījumos Cargo nav civiltiesisko attiecību, kas veidojas starp citām pusēm, dalībnieks. Turklāt, kamēr inventāra vagonu pārsniegto lietošanas laiku Cargo ir pienākums kompensēt citām dzelzceļa administrācijām, Cargo nav pamatojis cēloņsakarību starp Cargo izmaksām<sup>189</sup> un dīkstāvēm, kas noteiktas par privātpersonām piederošo vagonu lietošanu, kad pārvadājumu veicis tā konkurents. Cargo nav sniedzis informāciju vai attaisnojumu tam, ka Cargo dīkstāves par privātpersonām piederošo vagonu lietošanu iekasē vagonu īpašnieku vārdā.
- 244 Otrkārt, Cargo nav pamatojis, kāpēc par privātpersonām piederošiem vagoniem iekasējama maksa, lai kompensētu Cargo risku segšanu, kas saistīti, piemēram, ar atbildību par vagona fizisko stāvokli vai ieņēmumu zaudējumus, kas var rasties vagonu apgrozības laika palielināšanās gadījumā, it sevišķi gadījumos, kad Cargo neveic pilnu kravas pārvadājumu Latvijas teritorijā. Cargo nav arī pamatoti skaidrojis konkrētus gadījumus, kuru rezultātā iestājušies faktiski zaudējumi par privātpersonu vagonu dīkstāvi, kas turklāt nav segti ar citiem maksājumiem, piemēram, apdrošināšanu, un radies gadījumos, kad par privātpersonu vagonu izmantošanu bijusi vienošanās starp kravas saņēmēju / nosūtītāju un privātpersonu vagonu īpašnieku, kas nav Cargo.
- 245 Treškārt, saistībā ar izdevumiem par vagonu uzskaiti Cargo uzsver, ka atsevišķu maksu par vagonu un konteineru uzskaites nodrošināšanu Cargo nav noteicis un neiekasē. Turklāt privātpersonas sev piederošo vagonu uzskaiti pamatā veic savām vajadzībām, un Cargo pienākums veikt vagonu uzskaiti Latvijā primāri saistīts ar inventāra vagonu lietošanu, kas attiecīgi nozīmē, ka gadījumos, kad privātpersonām šāds pakalpojums no Cargo nepieciešams, par to veicams atsevišķs norēķins.
- 246 Ievērojot minēto, secināms, ka dīkstāves maksa par citām privātpersonām piederošiem vagoniem, it sevišķi, kad pārvadājumu nav veicis Cargo, nav pamatots. Turklāt maksājumam ir sodoša daba, kura vienīgais pamatojums varētu būt nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa

<sup>187</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020, 3 b) apakšpunkts.

<sup>188</sup> Sk. arī KP 07.09.2020. Protokolu "Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu", 4. lp.

<sup>189</sup> Sk. Cargo 05.06.2020. vēstuli Nr. K-6.3.1./374-2020.

infrastruktūras efektīvu caurlaidi. Vienlaikus sastrēgumu vadība nav komerciāls jautājums, par kuru piemērojami sodošas dabas maksājumi. Tas ir organizatoriski risināms jautājums, veicot fizisku (dabā) kravas vagonu kustības ierobežošanu, lai nodrošinātu nepieciešamo satiksmes caurplūdi, par kuru ir atbildīga LDz. Turklāt, kā secināts iepriekš, dīkstāves risināšanai, kas saistīta ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem, ir citi instrumenti. Secīgi, sodošas dabas maksājumus par privātpersonām piederošo vagonu dīkstāvi piemērot uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem, turklāt šīs izmaksas pamatojot ar Cargo piemītošiem izdevumiem, kas attiecināmi uz citām personām piederošo vagonu lietošanu, ir netaisnīgi un nepamatoti. Ievērojot minēto, Cargo noteiktās dīkstāves maksas par privātpersonām piederošo vagonu dīkstāvi ir nepamatotas atbilstoši KL 13. panta pirmajai daļai un LESD 102. pantam.

- 247 KL 13. panta pirmās daļas 4. punkts un LESD 102.panta a. punkts aizliedz dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam uzspiest vai piemērot saviem klientiem netaisnīgus tirdzniecības noteikumus. Lai noteiktu, vai dīkstāves maksas iekasēšana ir netaisnīga un nepamatota, pārbaudāms, (i) vai dīkstāves maksas piemērošana ir nepieciešama objektīvi attaisnojama mērķa sasniegšanai. Izpildoties nepieciešamībai, tālāk būtu vērtējams, (ii) vai dīkstāves maksas piemērošana pārsniedz apjomu, kas objektīvi nepieciešams noteikto mērķu sasniegšanai<sup>190</sup>. Šo testu KP ir izmantojusi arī savos iepriekšējos lēmumos<sup>191</sup>, savukārt tās pamatotību ir apstiprinājusi gan Administratīvā apgabaltiesa<sup>192</sup>, gan Senāts<sup>193</sup>.
- 248 Līdz ar to attiecībā uz privātpersonām piederošo vagonu dīkstāves maksas iekasēšanu secināms, ka Cargo norādītie mērķi nav objektīvi attiecināmi uz privātpersonām piederošajiem vagoniem un izrietoši nepastāv nepieciešamība minētos mērķus sasniegt tieši ar dīkstāves maksas iekasēšanu, jo pastāv citi, tiesiski pamatoti instrumenti mērķus sasniegšanai. Ņemot vērā, ka šajā gadījumā dīkstāves maksas iekasēšanas nepieciešamība nav tiesiski pamatota, nav vajadzība pārbaudīt, vai maksas apjoms ir samērīgs un atbilstošs.

### 21.3. Par dīkstāves maksas noteikšanu attiecībā kopējā vagonu parka izmantošanu

- 249 Attiecībā uz kopējā vagonu parka dīkstāvi, izņemot skaidrojumu, kas saistīts ar dzelzceļa infrastruktūras caurlaidības nodrošināšanu, Cargo skaidro, ka dīkstāves maksa pamatota ar nepieciešamību nodrošināt, ka vagoni netiktu izmantoti kā noliktava, kas traucē citu vagonu aprītei, risku segšanu, kas saistīti ar atbildību par vagona fizisko stāvokli, maksājumiem par inventāra parka vagonu izmantošanu, citiem maksājumiem citu valstu dzelzceļa administrācijām.
- 250 No Lietā iegūtās un šajā lēmumā aprakstītās informācijas secināms, ka dīkstāves pamata mērķis ir kompensēt Cargo inventāra vagonu parku izmantošanu, kas ir atbildīga par to lietošanu Latvijā, ņemot vērā, ka kravas nosūtītājs, gadījumā, ja pārvadājumam izmanto inventāra vagonus, maksu par inventāra vagonu izmantošanu maksā tām dzelzceļa administrācijām, kuru teritorijā attiecīgajā brīdī atrodas inventāra vagoni, nevis norēķinās tieši ar vagonu īpašniekiem.
- 251 Maksa par inventāra vagonu parka izmantošanu jau ir iekļauta pārvadāšanas maksā. Kravu nosūtītāji šo maksu sedz gan gadījumos, kad pārvadātājs Latvijā ir Cargo, gan arī gadījumos, kad Cargo sniedz pārvadājuma pakalpojumu tikai Pierebežā. Pārvadājuma maksas komponenti, kas attiecas uz maksu par inventāra vagonu izmantošanu, nosaka Cargo, vadoties no vidējā laika, kuru parasti inventāra vagoni atrodas Latvijā, arī ņemot vērā vagona veidu.

<sup>190</sup> EST spriedums lietā 127/73 BRT/SABAM, 6.–15.rindkopas; EST spriedums lietā 27/76 *United Brands*, 158.rindkopa; Senāta 07.10.2011. spriedums lietā Nr. SKA-333/2011 Alpha Ekspress, 13. rindkopa; Senāta 03.12.2010. spriedums lietā Nr. SKA-304/2010 AKKA/LAA, 7. rindkopa.

<sup>191</sup> KP 01.10.2013. lēmums Nr. E02-48, *Latvijas Gāze*, 84.-92. punkts.

<sup>192</sup> AA 02.09.2015. spriedums lietā Nr. A43017613, *Latvijas Gāze*, 13. punkts.

<sup>193</sup> Senāta 14.09.2016. spriedums lietā Nr. SKA-461/2016, *Latvijas Gāze*, 10. punkts.

- 252 Ja laiks, kuru inventāra vagoni atrodas Latvijā, pārsniedz plānoto, tad Cargo joprojām saglabājas pienākums par to norēķināties ar citām dzelzceļa administrācijām. Vienlaikus kravas nosūtītājs (vai cita persona tās vārdā), veicot samaksu par pārvadājumu, ir nosedzis tikai plānoto kopējā inventāra parka izmantošanu, taču ne faktiski. Lai šo starpību kompensētu, Cargo aprēķina un iekasē dīkstāves. Taču par kopējā vagonu parka izmantošanu aprēķinātās dīkstāves maksas veidošanās principi un metodika ir necaurskatāma, kas tādējādi neļauj pārliecināties, vai iegūtā samaksa tiek izmantota norēķiniem par kopējā vagonu parka lietošanu Latvijā.
- 253 Pirmkārt, par kopējo vagonu parka lietošanu norēķini tiek veikti, piemērojot DzTP likmes, ņemot vērā faktiski laiku, kurā inventāra vagoni atrodas dzelzceļa administrācijas teritorijā. Tam, vai inventāra vagoni atrodas ceļā vai dīkstāvā, nav nozīmes. Tas nozīmē, ka arī dīkstāves maksām jābūt salīdzināmām ar DzTP likmēm, kas noteiktas par kopējā vagonu parka izmantošanu. Tostarp, jāatceras arī mērķis, ar kādu piemērojama dīkstāve. Tikmēr, piemēram, pārvadātāji par dīkstāvi maksā Cargo stundas likmi atbilstoši DzTP likmēm. Savukārt kravas nosūtītājs un kravas saņēmējs par kopējā vagonu parka lietošanu norēķinās vienā gadījumā, veicot samaksu par pārvadājumu, ar kuru saistīta jau vidējā maksa par kopējo vagonu parka lietošanu, bet otrā gadījumā, norēķinoties par dīkstāvi atbilstoši maksai, kas par dīkstāvi paredzēta tarifā "LDZ CARGO-01". Šāda kārtība ir nevienlīdzīga un neļauj pārliecināties, vai dīkstāves maksas noteikšanas mērķis sasniegts taisnīgi un vai tarifā "LDZ CARGO-01" noteiktās dīkstāves maksas atbilst DzTP likmēm.
- 254 Otrkārt, DzTP noteiktās likmes apmērs pamatots, galvenokārt ar izmaksām, kas saistītas ar inventāra vagonu uzturēšanu, atjaunošanu, remontu u.c. izmaksām. Katra dzelzceļa administrācija ik gadu sniedz izmaksu pārskatu par kopēja vagonu parka izmantošanu. DzTP veic visu dzelzceļa administrāciju iesniegto izmaksu apkopojumu un piedāvā vienotu tarifu par kopēja vagonu parka izmantošanu, kuru visas dzelzceļa administrācijas apstiprina<sup>194</sup>. Tas nozīmē, ka arī Cargo izdevumi par inventāra vagonu lietošanu paredzēti DzTP noteiktā maksā par kopējo vagonu parka izmantošanu. Secīgi, lai gan Cargo jāveic maksājumi par citu dzelzceļa administrāciju inventāra vagonu lietošanu Latvijā, līdzvērtīgi – arī Cargo saņem samaksu no citām dzelzceļa administrācijām par Cargo pārvaldībā nodotiem inventāra vagoniem, kas pieder LDz un ir atradušies citu dzelzceļa administrāciju teritorijā. Turklāt, lai gan Cargo jāveic tehniskā apkope un kārtējais remonts citu dzelzceļa administrāciju inventāra vagoniem, līdzvērtīgs pienākums noteikts arī citām dzelzceļa administrācijām, kad Cargo pārvaldībā nodotie inventāra vagoni atrodas citu dzelzceļa administrāciju teritorijās. Tādējādi par Cargo izdevumiem attiecībā uz kopējā vagonu parka lietošanu jau tiek kompensēti caur DzTP likmi brīdī, kad Cargo saņem maksājumus no citām dzelzceļa administrācijām savstarpējo norēķinu ietvaros.
- 255 Vienlaikus Cargo norāda, ka maksa par vagonu dīkstāvi Latvijā noteikta, ņemot vērā ne tikai citām dzelzceļa administrācijām veiktos maksājumus, bet arī izmaksas, kas saistītas ar vagonu uzturēšanu, iespējamo risku segšanu un ieņēmumu zaudējumiem, kas var rasties vagonu apgrozības laika palielināšanās gadījumā, lai gan šīs izmaksas jau tiek kompensētas ar tiem maksājumiem, kurus saņem Cargo par tās pārvaldībā esošo inventāra vagonu lietošanu citu dzelzceļa administrāciju teritorijā. Tāpat, piemēram, attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar vilcienu aizturēšanu ceļā, kuras Cargo skaidrojis kā lokomotīvu brigāžu darbs, degvielas patēriņš, lokomotīvu remonts, manevru darbi u.c.<sup>195</sup> Cargo slēdz atsevišķu vienošanos ar citiem

<sup>194</sup> Sk. KP 07.09.2020. Protokolu "Par Konkurences likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā paredzēto procesuālo darbību veikšanu", 5. lpp.

<sup>195</sup> Sk. Cargo 05.06.2020. vēstuli Nr. K-6.3.1./374-2020.

pārvadātājiem<sup>196</sup>, ja tie uzņēmušies kravu transportēšanu Latvijas teritorijā. No tā secināms, ka Cargo izmaksas par identiskām pozīcijām tiek kompensētas gan caur maksājumiem, kas saņemti no citām dzelzceļa administrācijām, maksājumiem, kas ietverti līgumos ar citiem pārvadātājiem par papildoperācijām, gan papildus tās ietverot arī dīkstāves maksā.

- 256 Ievērojot minēto, secināms, ka dīkstāves maksa par kopējā vagonu parka izmantošanu ir nosakāma, ciktāl tā nepieciešama un ir pārbaudāmi saistīta ar inventāra vagonu izmantošanu. Vienlaikus esošā situācija un kārtība liecina, ka dīkstāves maksa attiecībā uz dažādiem subjektiem aprēķināma atšķirīgi, lai gan tiek īstenots identisks mērķis – kopējā vagonu parka lietošanas apmaksā. Turklāt ar izmaksām, kuras Cargo norāda kā nepieciešamas un attiecīgi izmantojamās dīkstāves maksas noteikšanas kārtībā, tiek pamatoti arī Cargo piemērotie maksājumi citos gadījumos, turklāt dīkstāves maksas noteikšanā netiek ņemti vērā ieņēmumi, kurus Cargo gūst no citām dzelzceļa administrācijām, kuru mērķis arī ir kompensēt visus tos izdevumus, kurus Cargo norāda kā izmantojamās dīkstāves maksas noteikšanā.
- 257 Neatkarīgi no tā, ka KP attiecībā uz dīkstāves maksas piemērošanu par kopējā vagonu parka izmantošanu nekonstatē pārkāpuma pazīmes, tomēr KP uzsver, ka dīkstāves maksas noteikšanas un aprēķināšanas noteikumiem ir jābūt skaidri saprotamiem visiem tirgus dalībniekiem un dīkstāves maksas apmērs ir jāpamato ar attiecīgām izmaksām, kas ir objektīvi attiecināmas tikai uz kopējā inventāra vagonu parka apsaimniekošanu un netiek kompensētas ar citiem maksājumiem.

## IX LIETAS DALĪBNIKU VIEDOKĻI

- 258 Pēc Paziņojuma nosūtīšanas KP saņēma Cargo un LDz viedokli Lietā. KP izvērtēja viedokļos minētos argumentus un šīs nodaļas ietvaros sniedz savu vērtējumu tiem. Papildus KP norāda, ka KP nav pienākuma ietvert un atspēkot visus Lietas dalībnieku sniegtos viedokļus un argumentus pilnā apjomā. Lēmumā ir norādīti tikai tie argumenti, kuriem ir nozīme Lietā – kuri ir būtiski un kuri spēj ietekmēt attiecīgo tiesisko situāciju<sup>197</sup>. Līdz ar to KP nesniedz savu vērtējumu par visiem viedokļos ietvertajiem argumentiem. Vienlaikus KP norāda, ka Cargo viedokļa izvērtējums ir atspoguļots lēmuma 22. apakšnodaļā “Cargo viedokļa izvērtējums”, savukārt LDz viedokļa izvērtējums ir atspoguļots lēmuma 27. apakšnodaļā “Atbildību mīkstināšana un pastiprināšana apstākļos” un 29. apakšnodaļā “Solidāra atbildība un solidārās atbildības periods”.

### 22. Cargo viedokļa izvērtējums

- 259 Cargo norāda, ka Paziņojumā nav pieminēts 2002. gada Pagaidu nolikums, ar ko LDz vienojās ar pārvadātājiem BTS un BE par tehnoloģiju, kā LDz organizēs darbu ar citiem pārvadātājiem. Tajā skaitā Pagaidu nolikumā tika atrunāti jautājumi, ka LDz veic inventāra parka vagonu un konteineru uzskaiti un norēķinus par vagonu izmantošanu LDz infrastruktūrā / Latvijas teritorijā, pretī saņemot no kravas saņēmējiem maksu par vagonu dīkstāvi.
- 260 KP vērš uzmanību, ka 2002. gada Pagaidu nolikums ir aprakstīts Paziņojuma 105. rindkopā (lēmumā 110. rindkopā), norādot gan pagaidu nolikuma mērķi un principus, gan dalībniekus. Turklāt Lietā nav strīda par to, ka dīkstāvju maksas noteikšana ir aizliegta vispār, ciktāl tā pamatota ar kopējā vagonu parka izmantošanu, par ko atbildīga ir Cargo.

<sup>196</sup> Piemēram, 17.07.2017. līgums Nr. K-8.1.4./51 par pakalpojumu sniegšanu starp Cargo un BE, kurā BE vienojies ar Cargo, ka saņems no Cargo pakalpojumus: 1) kravu pārvadājumu dokumentu apstrādes pakalpojumi; 2) ar lokomotīvu un lokomotīvu brigāžu darbu saistītie pakalpojumi; 3) vagonu uzskaites un norēķinu veikšanas par vagonu izmantošanu pakalpojumus; 4) vagonu komercapmaksas pakalpojumus.

<sup>197</sup> Senāta 14.05.2009. spriedums lietā Nr. SKA-59/2009, E. L., 10. punkts.

- 261 Vienlaikus gan uzsverams, ka arī atbilstoši Cargo skaidrotajam vēstulē<sup>198</sup> KP tiesiskais pamats vagonu un konteineru dīkstāvju uzskaitē ir Dzelzceļa pārvadājumu likuma 48. pants un, pamatojoties uz šī panta trešo daļu, maksu par dīkstāvi Cargo noteikusi tarifā “LDZ CARGO-01”. Savukārt kārtība norādīta līgumā ar kravas saņēmējiem / nosūtītājiem par vagonu padošanu un novākšanu. Atsevišķi jautājumi saistībā ar vagonu dīkstāvēm ir regulēti MK 04.11.2002. noteikumos Nr. 506 “Noteikumi par kravu pieņemšanu pārvadāšanai pa dzelzceļu” un MK 08.04.2003. noteikumos Nr. 158 “Kravas izsniegšanas noteikumi”. Līdz ar to, lai arī KP ņēma vērā Pagaidu nolikuma noslēgšanas mērķi un saturu, tomēr tam nav būtiska nozīme Lietuvā.
- 262 **Cargo norāda, ka Bronner lieta<sup>199</sup> nav attiecināma uz šo lietu, jo Cargo nav liedzis piekļuvi būtiskai infrastruktūrai, kā arī nav atteicis noslēgt attiecīgus līgumus, tādējādi atsauce uz šo lietu ir nepamatota.**
- 263 KP vērs uzmanību, ka tā atsaukusies uz ģenerālvokāta F. Dž. Džeikobss [F. G. Jacobs] viedokli *Bronner* lietā, ne uz pašu *Bronner* lietu. Vienlaikus KP noraida iebildumus, ka šī atsauce ir nepamatota. KP ir atsaukusies uz ģenerālvokāta F. Dž. Džeikobss [F. G. Jacobs] sniegto skaidrojumu par produktiem, kas veido būtisku infrastruktūru, kuras piekļuves liegšana konkurentam var būt pārkāpums. Tādējādi ar minēto atsauci nav apgalvots Cargo pārkāpums, liedzot piekļuvi būtiskai infrastruktūrai, vai ir atteikta līguma noslēgšana, bet gan izskaidrots, kas konkurences tiesību praksē un šīs Lietas kontekstā uzskatāms par “būtisku infrastruktūru”. Ievērojot minēto, kā arī, lai Lietas dalībniekiem un KP būtu vienota izpratne par terminu “būtiska infrastruktūra”, kas tiek lietots arī citviet lēmumā, atsauce uz ģenerālvokāta F. Dž. Džeikobss [F. G. Jacobs] viedokli ir saglabājama.
- 264 **Cargo norāda, ka KP vedina domāt, ka šķēršļi izriet no OSŽD un SMGS regulējuma, savukārt Cargo nav atbildīgs par valsts rīcību, jo OSŽD un SMGS līgumslēdzēja puse ir LR SM, ne Cargo. EST judikatūrā pastāvot atziņa, ka, ja uzņēmuma rīcība izriet no valsts darbībām, tad attiecīgajās uzņēmuma darbībās nav pamata saskatīt konkurences ierobežošanu.**
- 265 KP skaidro, ka neizsaka iebildumus, ka Cargo prettiesiski pilda funkcijas, kuras Latvija uzņēmusies kā dalībniece starptautiskās organizācijās vai nolīgumos. Vienlaikus KP izsaka iebildumus pret veidu, kā Cargo realizē minēto funkciju izpildi, kas attiecīgi Cargo pieminētajos nolīgumos nav atrunātas.
- 266 **Cargo uzsver, ka KP nav norādījusi konkrētas maksas vai līgumlikmes, kas KP ieskatā izraisa bažas par to piemērošanas pamatotību, kā arī nav analizējusi Cargo iesniegtos skaidrojumus un izmaksu pozīcijas par pārvadājuma līguma grozīšanas un pāradresācijas izmaksām.**
- 267 KP vērs uzmanību, ka atbilstoši Administratīvā procesa likuma (turpmāk – APL) 9. pantam KP savu lēmumu pamato ar faktiem, kuri ir nepieciešami lēmuma pieņemšanai, un no tiem izrietošiem objektīviem un racionāliem juridiskiem apsvērumiem. Savukārt APL 59. panta pirmā daļa nosaka, ka pēc administratīvās lietas ierosināšanas iestāde iegūst informāciju, kas saskaņā ar normatīvajiem aktiem ir nepieciešama, lai pieņemtu attiecīgo lēmumu.
- 268 Lietas izpētes ietvaros KP ir ieguvusi tādu informāciju, ko KP uzskatījusi par nepieciešamu, lai objektīvi novērtētu, vai konkrētā tirgū noticis konkurences deformējums. Taču tas nenozīmē, ka visa iegūtā informācija un pierādījumi Lietuvā ir nepieciešami konkurences tiesību pārkāpuma konstatēšanai vai arī tieši otrādi – tā attaisnošanai. Pierādījumu izmantošana Lietuvā atkarīga gan no konkrētā tirgus definīcijas, gan arī pārkāpuma kvalifikācijas, kas šajā gadījumā neprasa izmaksu izvērtēšanu. Tādējādi iespējamā pārkāpuma izmeklēšanas procesā KP ir ieguvusi visu nepieciešamo informāciju, lai spētu objektīvi vērtēt uz Lietu attiecināmos apstākļus, vienlaikus

<sup>198</sup> Cargo 21.05.2020. vēstule Nr. k-6.3.1./338-2020.

<sup>199</sup> EST 26.11.1998. spriedums lietā C-7/97, *Oscar Bronner*.

izpētes gaitā secinot, ka daļa no iegūtās informācijas nav nozīmīga vai izšķiroša, kas arī attiecīgi nozīmē, ka tās atspoguļošana lēmumā atbilstoši APL nav nepieciešama.

- 269 **Cargo norāda, ka KP ieskatā par konkrētām precēm ir uzskatāmi dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi Latvijā, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi Pierobežas posmos un kravas vagonu uzskaitē un šie konkrētie preces tirgi ir uzskatāmi par kļūdainiem.**
- 270 KP skaidro, ka Lietas ietvaros ir noteikti divi konkrētās preces tirgi – dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas tirgus (augšupējais tirgus) un (ii) dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus (lejupējais tirgus), līdz ar to Cargo iebildums nav pamatots. Savukārt saistībā ar kravas vagonu uzskaiti Lietas ietvaros ir izskaidrots, ka, izmantojot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu, ir nepieciešama šo vagonu uzskaitē ceļā un dīkstāvē, līdz ar to minētās darbības ir nesaraujami saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu. Vienlaikus minēto iemeslu dēļ kravas vagonu uzskaitē un dīkstāvē netiek izdalīta kā atsevišķs konkrētās preces tirgus. Ņemot arī vērā, ka pārējie Cargo iebildumi saistībā ar konkrētās preces tirgus balstīti uz pašas Cargo pieņemtu kļūdainu konkrētās preces tirgus definīciju, tad KP ieskatā tālāka šī iebilduma izvērtēšana nav lietderīga.
- 271 Ievērojot minēto, kā arī ņemot vērā Lietas ietvaros norādītās konkrētās preces tirgus definīcijas, KP atsauce uz EK lēmumu *Baltic rail* lietā ir pamatota. Turklāt šajā Lietā EK līdzīgi ir noteikusi konkrētos preces tirgus, proti, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība (augšupējais tirgus) un dzelzceļa kravu pārvadājumu nodrošināšana naftas produktu pakalpojumiem (lejupējais tirgus).<sup>200</sup>
- 272 **Cargo norāda, ka KP ir kļūdaini noteikusi konkrēto ģeogrāfisko tirgu, reducējot tikai uz Latvijas teritoriju vai pat tikai uz robežposmiem Zilupe–Rēzekne, Kārsava–Rēzekne un Indra–Daugavpils. Šāda ģeogrāfiskā tirgus definīcija arī ir pretrunā KP 2012. gada lēmumā noteiktajai konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definīcijai.**
- 273 Atbilstoši KL 1. panta 3. punktam konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ģeogrāfiska teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām. No norādītās definīcijas izriet, ka konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir atkarīgs no konkrētās preces tirgus. Tātad, izmainoties faktiskajiem apstākļiem, konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definīcija var atšķirties.
- 274 KP vērš uzmanību, ka 2012. gada lēmumam bija cits tvērums – tā ietvaros KP vērtēja dzelzceļa pārvadājumu tarifus tranzīta satiksmē un tarifus iekšzemes, importa un eksporta satiksmēs. Lietas faktisko apstākļu ietvarā konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir nosakāms atbilstoši konkurences apstākļiem saistībā ar konkrētās preces tirgu. Ņemot vērā to, ka konkrētās preces tirgus ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas tirgus (augšupējais tirgus) un (ii) dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus (lejupējais tirgus), ģeogrāfiskais tirgus ir noteikts Latvijas teritorijā, atsevišķi izdalot Pierobežas posmus no pārējās Latvijas teritorijas, jo konkurences apstākļi pārējā Latvijas teritorijā atšķiras no apstākļiem Pierobežā.
- 275 **Cargo norāda, ka KP ir kļūdaini secinājusi Cargo atrašanos dominējošā stāvoklī dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas pierobežas posmos.**
- 276 Dominējošu stāvokli definē kā uzņēmuma iespēju neļaut darboties konkurentiem un ļaut tam neatkarīgi rīkoties pret konkurentiem, klientiem vai piegādātājiem. Kā atzinusi EST dominējošs stāvoklis attiecas uz ekonomiskas varas stāvokli, kuru izmanto uzņēmums un kas tam dod iespēju nepieļaut efektīvas konkurences pastāvēšanu attiecīgajā tirgū, ļaujot uzņēmumam lielā mērā darboties neatkarīgi no tā konkurentiem, klientiem un visbeidzot – patērētājiem<sup>201</sup>.

<sup>200</sup> EK 02.10.2017. lēmums lietā AT39813 *Baltic rail*, 139. punkts.

<sup>201</sup> EST 14.02.1978. spriedums lietā 27/76 *United Brands*.

- 277 Viens no konkurences tiesību pamatjautājumiem ir saistīts ar tirgus dalībniekiem piemītošo tirgus varu. Tā raksturo tirgus dalībnieka spēju izšķiroši ietekmēt preču apgrozības apstākļus konkrētajā tirgū un apgrūtināt citu tirgus dalībnieku iekļūšanu šajā tirgū. Tirgus varas novērtēšanai izmanto tirgus daļas, kā arī citus faktoros – dažādas barjeras ienākšanai konkrētajā tirgū.
- 278 EST ir atzinusi, ka, lai gan tirgus daļu nozīme vienā konkrētajā tirgū var būt atšķirīga nekā citā, tomēr ļoti liela tirgus daļa pati par sevi parasti kalpo kā pierādījums dominējošā stāvokļa esamībai, izņemot īpašus gadījumus. Uzņēmums, kuram ir liela tirgus daļa ilgāku laika posmu, šīs tirgus daļas dēļ ir spēcīgākā pozīcijā konkrētajā tirgū<sup>202</sup>.
- 279 EST ir arī ieviesusi prezumpciju, ka uzņēmums, kuram konkrētajā tirgū tirgus daļa ir 50 procenti, ir dominējošā stāvoklī, ja vien nepastāv īpaši apstākļi, kas liecina par pretējo. Pienākums pierādīt, ka pastāv šādi īpaši apstākļi, gulstas uz attiecīgo tirgus dalībnieku. Šī prezumpcija gan nenozīmē, ka dominējošais stāvoklis nav iespējams pie krietni mazākas tirgus daļas. Svarīgi ir noskaidrot, vai tirgū vadošā uzņēmuma tuvāko konkurentu tirgus daļas nav ievērojami mazākas<sup>203</sup>.
- 280 Tādējādi KP pamatoti konstatējusi, ka Cargo tirgus daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas teritorijā kopš 2007. gada ir nozīmīgi augsta, savukārt pārējiem konkurentiem tirgus daļa ir divas līdz trīs reizes mazāka, kas attiecīgi ļauj secināt, ka Cargo piemīt nepieciešamā ekonomiskā tirgus vara dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū Latvijas teritorijā. Turklāt šī vara palika nemainīga arī dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū Latvijas Pierobežas posmos līdz 2011. gadam, kad BTS ieguva tiesības veikt kravu pārvadājumus no / uz Baltkrieviju un līdz 2017. gadam, kad ERC ieguva tiesības veikt kravu pārvadājumus Pierobežas posmā no / uz Krieviju, jo faktiski un juridiski Cargo joprojām bija vienīgais pakalpojuma sniedzējs šajā tirgos.
- 281 Vienlaikus jānorāda, ka arī pēc tam, kad BTS un ERC ieguva tiesības veikt pārvadājumus arī Pierobežā, pārvadājumu skaits ir bijis tik niecīgs, ka tiem nav būtiska nozīme, vērtējot tirgus dalībnieku tirgus daļas (piemēram, ERC veikto pārvadājumu apjoms ir tik niecīgs, ka statistikā tos attēlo norādot ‘<1 %’ no kopējiem Latvijā pārvadātajiem tonnkilometriem). Lai arī tirgus dalībniekiem ir iespējama teorētiska piekļuve Pierobežai, faktiski tikai Cargo nodrošina pārvadājumus Pierobežā.
- 282 **Cargo apgalvo, ka KP paudusi pārspīlētus apgalvojumus par būtiskām tirgus barjerām, jo ERC ir līgums ar kaimiņvalsts dzelzceļu. Tādējādi nav nekādu šķēršļu pārvadājumiem Pierobežā. Turklāt nav analizēts, kāpēc BTS un BE nav līgumi, jo iemesli var būt dažādi. Jo vairāk – Cargo neesot vainojams pie normatīvo aktu prasībām par drošības sertifikātu nepieciešamību.**
- 283 KP Lietas ietvaros neizsaka pārmetumus Cargo par Eiropas Savienības vai nacionālajos normatīvajos aktos noteiktām dzelzceļa satiksmes drošības prasībām, bet gan norāda, ka drošības sertifikāta nepieciešamība ir viena no barjerām, kas apgrūtinā tirgus dalībnieku ienākšanu Pierobežā.
- 284 Barjeras ir apstākļi, kas kavē vai ierobežo konkurentu ienākšanu kādā konkrētajā tirgū vai arī ierobežo konkurentu iespējas paplašināt savu saimniecisko darbību. KP ir arī skaidrojusi, ka drošības sertifikātu prasības attiecībā uz Pierobežu, kas paredz, ka pārvadātājam ir nepieciešama arī vienošanās ar attiecīgās kaimiņvalsts dzelzceļa administrāciju, ir būtiska barjera, jo, kā pierāda Lietā konstatētie fakti, no četriem pārvadātājiem tikai vienam ir tiesības veikt pārvadājumus Pierobežā gan Baltkrievijas virzienā, gan Krievijas virzienā, un tas ir Cargo. Savukārt BTS kopš 2011. gada ir līgums ar Baltkrievijas dzelzceļa administrāciju, ERC

<sup>202</sup> EST 13.02.1979. spriedumu lietā 85/76 *Hoffmann-La Roche*.

<sup>203</sup> EST 03.07.1991. spriedumu lietā C-62/86 *AKZO*.

tikai kopš 2017. gada ir noslēgts līgums ar Krievijas dzelzceļa administrāciju (turklāt līguma noslēgšana prasīja vairākus gadus), savukārt BE joprojām nav izdevies noslēgt līgumu ne ar Baltkrievijas, ne Krievijas dzelzceļa administrāciju. Tas savukārt liecina, ka ienākšanai Pierebežā eksistē būtiskas barjeras.

- 285 Normatīvo aktu prasības – vienošanās ar trešās valsts dzelzceļa administrāciju – izpilde būtībā ir pakārtota citas dzelzceļa administrācijas gribai, līdz ar to tirgus dalībnieks šo prasību nespēj izpildīt, ja cita dzelzceļa administrācija subjektīvu motīvu dēļ atsakās slēgt vienošanos par pārvadājumu veikšanas tehnoloģiju. Turklāt, kā Lietā norāda tirgus dalībnieki, šāda veida vienošanās noslēgšana ir ilgstošs process, jo saskaņošana ilgst pat vairāku gadu garumā, tādējādi tā ir atzīstama kā būtiska tirgus barjera.
- 286 Turklāt Cargo savā vēstulē<sup>204</sup> norādījis, ka “[...] Latvijas situācija apkārtējo kaimiņvalstu vidū bija un faktiski vēl arvien ir specifiska ar to, ka Latvijā ir vairāki kravu pārvadātāji. Savukārt, piemēram, Krievijas dzelzceļš (RŽD) ir paudis un arī praksē īsteno nostāju, ka tas katrā valstī sadarbojas tikai ar vienu dzelzceļa uzņēmumu, kurš RŽD priekšā uzņemas visu atbildību par attiecīgajā valstī notiekošo par kravām, to pārvadājumiem, kā arī vagoniem, to uzskaiti, saglabātību un dīkstāvēm.”. Tātad RŽD, faktiski atzīstot ilgu laiku tikai LDz (un secīgi ar Pārvadājuma tiesību līguma noslēgšanu arī Cargo), KP ieskatā šis apstāklis papildus norāda uz būtisku tirgus barjeru tirgus dalībnieku ieiešanai Pierebežas tirgū, kas nav atkarīga no Cargo rīcības.
- 287 **Cargo norāda, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas konstatēšanai nepieciešams konstatēt negatīvas sekas konkurencei, kas Lietā nav norādītas.**
- 288 KP skaidro, ka KL 13. pants, tāpat kā LESD 102.pants, un dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma uzskaitījumi nav tulkojami tā, ka nepieciešams konstatēt faktiskas dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas sekas. Šeit jānorāda, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana ir aizliegta kā nesaderīga ar Eiropas Savienības principiem. Tirgus dalībnieka darbība, kura izpaužas kā ļaunprātīga savas tirgus varas izmantošana, ietekmē kopējo tirgu un kavē harmoniskas, līdzsvarotas un noturīgas saimnieciskās darbības attīstību. Tādēļ no pārkāpuma konstatēšanas viedokļa ir pietiekami, ka dominējošo stāvokli baudošs tirgus dalībnieks izmanto savu stāvokli ar tādām metodēm, kuras tas brīvas konkurences apstākļos neizmantotu, un šāda izmantošana ir bijusi objektīvi piemērota tirgus ietekmēšanai un ekonomiskās sāncensības vājināšanai<sup>205</sup>.
- 289 Arī *Latvijas Gāze* lietā Senāts<sup>206</sup> skaidroja, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens ir objektīvs jēdziens, kas attiecas uz dominējošā stāvokli esoša uzņēmuma rīcību, kas var ietekmēt tā tirgus struktūru, kurā tieši pašas attiecīgā uzņēmuma klātesamības dēļ konkurences pakāpe jau ir pavājināta, un kā rezultātā ar tādu pasākumu palīdzību, kas atšķiras no tiem, kas reglamentē preču vai pakalpojumu parastu konkurenci, pamatojoties uz uzņēmēju sniegumu, radīts šķērslis tās konkurences pakāpes saglabāšanai, kas vēl pastāvēja tirgū, vai šīs konkurences attīstībai<sup>207</sup>.
- 290 **Cargo norāda, ka no *TeliaSonera Sverige* lietas<sup>208</sup> izriet, ka, lai konstatētu dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, tirgū ir jābūt pret konkurenci vērstām sekām.**
- 291 KP vispirms vērš uzmanību, ka *Latvijas Gāze* lietā Senāts skaidroja, ka, lai pierādītu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpumu, nav nepieciešams vērtēt dominējošā stāvoklī esošā tirgus dalībnieka darbību mērķi vai sekas plašāk. To pamato

<sup>204</sup> Cargo 28.11.2018. vēstules Nr. k-6.3.1./719-2018 2. lp. 1. punkts.

<sup>205</sup> EST 14.02.1978.gada spriedumu lietā 27/76 *United Brands Company un United Brands Continental BV* 227.-233. punkts.

<sup>206</sup> Senāta 14.09.2016. spriedums SKA- 461/2016, *Latvijas gāze*, 10. punkts.

<sup>207</sup> EST 13.02.1979. spriedumu lietā Nr.85/76, *Hoffmann-La Roche & Co.*, 91. punktu.

<sup>208</sup> EST 17.02.2011. spriedums lietā C-52/09 *Konkurrensverket pret TeliaSonera Sverige AB*, 64. punkts.



dominējošā stāvoklī esošā tirgus dalībnieka īpašā atbildība par brīvu konkurenci tirgū un to, lai, nodrošinot savas intereses, tiktu ievērots taisnīgs līdzsvars un samērīgums.<sup>209</sup>

- 292 KP vērš arī uzmanību, ka Cargo norādītā sprieduma 64. punktā ir runāts par konkrētu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pārkāpuma veidu – nepietiekamu cenu starpību (angļu val. *margin squeeze*). Turpretī šīs Lietas ietvaros ir analizēts cits pārkāpuma veids – netaisnīga tirdzniecības noteikumu piemērošana un izslēdzoša iedarbība attiecībā pret esošiem vai potenciāliem konkurentiem. Līdz ar to konkrētajā lietā nav arī jāizmanto Cargo minētā spriedumā noteiktais cita pārkāpuma veida pierādīšanas standarts.
- 293 **Papildus Cargo norāda, ka visiem klientiem vienādos apstākļos ir vienādas cenas, nav likti šķēršļi sadarboties ar diviem pārvadātājiem, un tādējādi Cargo nepiemēro selektīvu cenošanas praksi.**
- 294 KP skaidro, ka Cargo saviem klientiem piemēro vienādas cenas vienādos apstākļos, savukārt citu pārvadātāju klientiem Pierobežā tiek piemērots “LDZ CARGO-01” tarifs un finansiāli atvieglojumi (t.sk. atlaides u.c.) nav pieejami, ja visu pārvadājuma maršrutā pārvadātājs nav Cargo. KP uzsver, ka Cargo ilgu laiku Pierobežas tirgū ir bijis vienīgais pakalpojuma sniedzējs un savus pakalpojumus Pierobežā turpina sniegt Lietuvā izvērtētajā periodā, nosakot pārvadāšanas maksu Pierobežā. Tādējādi citu pārvadātāju konkurētspēja un cīņa par klientiem ir atkarīga no Cargo rīcības, kas saistīta ar dažādu finansiāli atvieglojumu piemērošanu, piemēram, gadījumos, ja klients izvēlas pilnu pārvadājumu veikt ar Cargo. Tādējādi konkurentiem tiek ierobežota iespēja konkurēt Latvijas tirgū, piedāvājot klientiem izdevīgāku pārvadāšanas maksu un apgrūtinot to darbību kopumā Latvijas tirgū. Ja visi konkurenti varētu noteikt pārvadāšanas maksu visā maršruta garumā, tad, izjutot savstarpēju konkurences spiedienu, klientiem tiktu piedāvātas zemākas cenas un kvalitatīvāks pakalpojums.
- 295 **Papildus Cargo norāda, ka KP kļūdaini norādījusi, ka piemērotā maksa par pārvadājumiem robežposmos, maksa par vagonu dīkstāvēm, kā arī pāradresācijas maksa un piemērotie noteikumi pārvadātāja maiņas gadījumā esot ekspluatējoši, savukārt līgumlikmju piemērošana esot izslēdzoša.**
- 296 KL 13. panta pirmās daļas 2. punkta un LESD 102. panta b. punkta piemērošana apraksta tirgus dalībnieka izslēdzošu rīcību, kas izslēdz vai kavē konkurentu darbību tirgū. Lietas ietvaros tiek apskatītas Cargo veiktās darbības attiecībā uz tā konkurentu darbības apgrūtināšanu tirgū, tādējādi īstenojot izslēdzošu praksi.
- 297 Tādējādi secināms, ka viens no Cargo pārkāpumiem ir izpaudies kā konkurentu darbības tirgū apgrūtināšana. KP skaidro, ka Cargo rīcība attiecībā par pārvadājumiem un to maksas noteikšanu Pierobežas posmos tiek vērtēta kā izslēdzoša rīcība, kuras mērķis ir izslēgt vai kavēt konkurentu darbību tirgū. KP arī skaidro, ka atbilstoši Komisijas paziņojuma Nr.2009/C 45/02 “Norādījumi par Komisijas prioritātēm, piemērojot EK līguma 82. pantu dominējošu uzņēmumu ļaunprātīgai, izslēdzošai rīcībai” (turpmāk – Norādījumi)<sup>210</sup> 20. punktam Komisija izmeklē dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu rīcību, ja tā var izraisīt konkurenci ierobežojošu bloķēšanu. To novērtējot, jāņem vērā tirgus dalībnieka pozīcija tirgū, tirgus apstākļi, tirgus dalībnieka konkurentu un klientu vai piegādātāju pozīcija un loma tirgū. Tāpat novērtējami iespējamās ļaunprātīgās rīcības apmēri, iespējamie bloķēšanas gadījumi un tieši pierādījumi par izslēdzošu stratēģiju. Savukārt Norādījumu 21. punkts paredz, ka katrā gadījumā Komisija analizē Norādījumu 20. punktā minētos vispārējos faktoros kopā ar īpašiem faktoriem, kas izklāstīti iedaļās, kas attiecas uz izslēdzošas rīcības veidiem [skat. Norādījumu 32. un

<sup>209</sup> Senāta 14.09.2016. spriedums SKA- 461/2016, *Latvijas gāze*, 10. punkts.

<sup>210</sup> Eiropas Komisijas 24.02.2009. paziņojums “Norādījumi par Komisijas prioritātēm, piemērojot EK līguma 82. pantu dominējošu uzņēmumu ļaunprātīgai, izslēdzošai rīcībai” (2009/C 45/02). Pieejams: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009XC0224\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009XC0224(01)&from=EN).

- turpmākos punktus]; tāpat Komisija var analizēt jebkurus citus faktorus, ko tā uzskata par piemērotiem.
- 298 Visbeidzot Norādījumu 36. punkts nosaka, ka ekskluzīvās pirkšanas saistības pret konkurenci vērstu bloķēšanu var radīt īpaši tādos apstākļos, ja bez šīm saistībām pastāv konkurences spiediens no konkurentu puses, kuri vēl nav bijuši tirgū tajā laikā, kad tika slēgtas iepriekš minētās saistības, vai kuri nespēj konkurēt par klientu apgādi pilnā apjomā. Iespējams, ka konkurenti nevar konkurēt par atsevišķa klienta visu pieprasījumu, tādēļ ka dominējošais uzņēmums ir tāds tirdzniecības partneris, no kura nevar izvairīties, vai arī šis nosacījums attiecas vismaz uz kādu pieprasījuma daļu konkrētajā tirgū, piemēram, tālab, ka tā zīmols ir iecienīts galapatērētāju vidū un ir “noteikti iekļaujams sortimentā”, vai citu piegādātāju jaudas ir tik mazas, ka vienīgi dominējošais piegādātājs var nodrošināt daļu no pieprasījuma. Ja par katra atsevišķa klienta visu pieprasījumu konkurenti var konkurēt uz vienlīdzīgiem noteikumiem, ekskluzīvās pirkšanas saistības parasti netraucē efektīvu konkurenci, izņemot, ja šo saistību termiņa dēļ klientam ir grūtības mainīt piegādātāju. Principā, jo ilgāk pastāv šīs saistības, jo lielāka ir bloķēšanas iespēja. Tomēr, ja visiem vai vairumam klientu dominējošais uzņēmums ir tirdzniecības partneris, no kura nevar izvairīties, pat īstermiņa ekskluzīvas pirkšanas saistības var būt par cēloni pret konkurenci vērstai bloķēšanai.
- 299 Arī KL 13. panta pirmās daļas 4. punkts un LESD 102. panta a. punkts norāda, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpums arī var izpausties kā netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citu netaisnīgu tirdzniecības noteikumu tieša vai netieša uzspiešana vai piemērošana.
- 300 KP Lietas ietvaros ir konstatējusi gadījumus, kad dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks pieprasa maksu, kura nav objektīvi pamatota. Vienlaikus norādīts, ka nepamatotas maksas piemērošana konstatējama arī gadījumā, ja maksa vai tās daļa neizriet no normatīvo aktu prasībām.<sup>211</sup> KP skaidro, ka Cargo rīcība attiecībā uz tās piemēroto maksu par privātpersonām piederošo vagonu dīkstāvēm tiek vērtēts šī pārkāpuma kontekstā, kā tas izriet arī no lēmuma 248. rindkopas.
- 301 **Cargo norāda, ka pāradresācijas gadījumā, kad tiek mainīts pārvadātājs no Cargo uz citu pārvadātāju, ir objektīvi pamatota nepieciešamība pārskatīt iepriekš noteiktu līgumlikmju piemērošanu, jo vairs netiek izpildīti priekšnoteikumi, kas pamatoja šo līgumlikmju piemērošanai turklāt šādu pāradresācijas veidu neparedz nedz Dzelzceļa pārvadājuma likums, nedz SMGS.**
- 302 KP norāda, ka, lai gan Dzelzceļa pārvadājuma likumā un SMGS nav paredzēta ar pārvadājuma līguma grozījumiem mainīt pārvadātāju, bet tas nav aizliegts un kā KP norādījusi Lietas ietvaros, ja Cargo ir radušies papildu izdevumi saistībā ar veicamajiem pārvadājuma līguma grozījumiem, cenai ir jābūt samērīgai un nediskriminējošai, kā arī tādai, lai neapgrūtinātu vai netraucētu konkurences situāciju Latvijas tirgū, proti, lai neveidotos situācija, kad, ja Cargo klients vēlas mainīt no Cargo uz citu pārvadātāju Pierobežā, klients būs spiests maksāt ievērojami vairāk vai turpināt saņemt pakalpojumu no Cargo.
- 303 **Cargo iebilst pret KP novērtējumu par dīkstāves maksu mērķiem un to ietekmi uz dīkstāves maksas noteikšanu.**
- 304 KP paskaidro, ka Cargo viens no noteiktajiem mērķiem dīkstāves aprēķināšanai un maksas noteikšanai ir mazināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas caurlaides nodrošināšanu. Turklāt šo mērķi Cargo saredz kā vienīgo pamatojumu dīkstāves maksas noteikšanai par tiem gadījumiem, kad krava tiek pārvadāta ar privātpersonām piederošiem vagoniem, tostarp, ja pārvadājuma pakalpojumu sniedz cits pārvadātājs. Vienlaikus, ņemot vērā Cargo dibināšanas un darbības mērķi tirgū – sniegt kravu pārvadājumu pakalpojumus, kā arī

<sup>211</sup> Senāta 20.09.2013. spriedums SKA-24/2013 *Aga*, 21. punkts.

LDz sniegto skaidrojumu, ka (\*), kas attiecīgi nozīmē, ka dīkstāves uzskaitē nav saistīta ar publiskās lietošanas dzelzceļu infrastruktūras pārvaldīšanu, arī secināms, ka Cargo nekoordinē un nepārvalda publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, tostarp, sekojot līdzī tās noslodzei vai caurlaidībai. Tādējādi jo vairāk Cargo nav tiesīga par tādu funkciju nepildīšanu, kas nav tās pārraudzībā, iekasēt maksājumus.

- 305 Tādējādi arī lēmuma apakšnodaļā “Par dīkstāves maksas noteikšanu attiecībā uz privātpersonām piederošiem vagoniem” skaidrots, ka dīkstāves maksas iekasēšana par privāto vagonu dīkstāvi uz koplietošanas ceļiem nav objektīvi pamatota un juridiski attaisnojama, it īpaši, kad pārvadājumu veic cits pārvadātājs. Savukārt lēmuma 237. rindkopā minētos instrumentus, kas izmantojami infrastruktūras caurlaidības veicināšanai, nav liegts izmantot vienlaicīgi, proti, infrastruktūras pārvaldītājs nav aprobežots ar viena konkrēta instrumenta izmantošanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu infrastruktūras caurlaidību.
- 306 **Cargo arī norāda, ka ir sniegusi KP detalizētu skaidrojumu par izmaksām, atbilstoši kurām noteikta dīkstāves maksa. Taču KP šīs izmaksas nav novērtējusi un kļūdaini secinājusi, ka tā rezultātā dīkstāves maksa noteikta nepamatoti.**
- 307 KP atkārtoti skaidro, ka norēķini par privātpersonām piederošo kravas vagonu izmantošanu notiek savstarpēji starp kravas nosūtītāju / saņēmēju un privātpersonām piederošo kravas vagonu īpašnieku vai apsaimniekotāju. Šajās attiecībās arī tiek risināti jautājumi par to, cik ilgu laiku kravas vagoni bijuši aprītē un vai vagona īpašniekam vai tā apsaimniekotājam radušies papildu izdevumi par vagonu izmantošanas laika pārsniegšanu. Turklāt par kravas vagonu izmantošanu noteiktā summa, kuru paredz tās īpašnieks vai apsaimniekotājs, jau ietver izmaksas, kas saistīta ar kravas vagonu uzturēšanu un atjaunošanu. Ievērojot minēto, nav nozīmes, kāda veida izmaksas un cik lielā apmērā iekļautas dīkstāves maksā, ņemot vērā, ka šīs izmaksas jau paredzēts kompensēt savstarpējās attiecībās starp kravas nosūtītāju / saņēmēju un privātpersonām piederošo kravas vagonu īpašnieku vai apsaimniekotāja, it īpaši, ja Cargo neuzstājas kā privātpersonām piederošo kravas vagonu īpašnieks vai apsaimniekotājs.
- 308 **Cargo vērš uzmanību uz KL 26. panta septītajā daļā minēto 20 dienu termiņu, kurš ir īsāks par Regulas 1/2003 27. panta ceturtajā daļā noteikto minimālo termiņu – vismaz vienu mēnesi.**
- 309 KP paskaidro, ka Regula 1/2003 izdota ar mērķi, lai nodrošinātu vienveidību LESD normu piemērošanā, tostarp, nodrošinot nepieciešamās pilnvaras EK izmeklēt un konstatēt LESD iekļautos konkurences tiesību pārkāpumus.<sup>212</sup> Regulas 1/2003 27. panta ceturta daļa sniedz aprakstu par kārtību EK attiecībā uz pušu, sūdzību iesniedzēju un citu personu uzklauššanu. Ciktāl tas attiecas uz dalībvalstu pilnvarām piemērot LESD 101. un 102. pantu, Regula 1/2003 neparedz kārtību, kādā pieņemami dalībvalstu nacionālie lēmumi, tostarp, ievērojot nacionālas procesuālās autonomijas principu. Minēto KP skaidrojusi arī iepriekš savā praksē.<sup>213</sup>
- 310 **Cargo pārmet KP par informācijas atspoguļojumu BE 01.12.2017. vēstulē Nr.1.2-5/7586, jo BE un termināļu izmaksu pozīciju skaitļi ir aizklāti (komercnoslēpums), līdz ar to Cargo neesot iespēja par tiem iztiekties un iespējams pilnībā realizēt savas tiesības uz aizstāvību.**
- 311 KP skaidro, ka, pirmkārt, minētajā BE vēstulē esošā informācija nav saistīta ar Cargo rīcību, kas vērtēta Lietā. Otrkārt, minētajai vēstulei nav nozīme Lietas kontekstā, jo tās saturs neskar Lietas tvērumu. Turklāt arī EST ir atzinusi, ka, nodrošinot lietas dalībniekiem tiesības piekļūt lietas materiāliem, Komisijai ir pienākums procesā iesaistītajiem uzņēmumiem darīt pieejamus visus dokumentus, izņemot citu uzņēmumu komercnoslēpumus, Komisijas vai dalībvalstu

<sup>212</sup> Regulas 1/2003 preambulas 11. punkts.

<sup>213</sup> KP 31.08.2017. lēmums Nr. E02-17 *Knauf, Depo, Kesko u.c.*, 385. punkts.

konkurences iestāžu iekšējos dokumentus vai citu konfidenciālu informāciju<sup>214</sup>. Tādējādi Cargo subjektīva vēlme ieskatīties konkurenta izmaksās, kurus BE lūdzis aizsargāt kā komercnoslēpumu, nav attaisnojama.

- 312 **Cargo iebilst, ka ir neskaidri formulēti pārmetumi, kā arī nav norādīts, kādu tieši daļu no kādas tieši maksas KP uzskata par ekspluatējošu, tādā veidā būtiski ierobežojot Cargo tiesības uz aizstāvību, jo Cargo nav skaidrības, kas tam tieši ir jāatspēko vai jāizskaidro. Vienlaikus Cargo norāda, ka šādi neskaidri formulēti pārkāpumi aizskar Cargo no Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzību konvencijas 6. panta trešās daļas a) punkta izrietošās tiesības tikt detalizēti informētam par viņam izvirzīto apsūdzību.**
- 313 Vispirms KP skaidro, ka atbilstoši tiesu praksei konkurences tiesību jomā tiesību uz taisnīgu tiesu aizsardzību nodrošina Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pants, kas ir līdzvērtīgs Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 6. pantā garantētajai aizsardzībai.<sup>215</sup> To ievērojot, skaidrojot Cargo tiesības uz aizstāvību, ir jāvadās pēc Eiropas Savienības tiesas prakses konkurences lietās. Vienlaikus KP rīcība izriet no KL un APL. Ņemot vērā, ka APL 3. panta pirmā daļa paredz, ka APL piemēro administratīvajā procesā iestādē, ciktāl citu likumu speciālajās tiesību normās nav noteikta cita kārtība, Paziņojums par KP lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu izriet no speciālās tiesību normas – KL 26. panta sestās daļas otrā teikuma. Proti, KL 26. panta sestā daļa paredz, ka KP rakstveidā paziņo procesa dalībniekiem, ka ir iegūta informācija, kas nepieciešama lēmuma pieņemšanai. Turklāt, atbilstoši KL 26. panta septītajai daļai procesa dalībnieki var iepazīties ar lietu, izteikt savu viedokli un iesniegt papildu informāciju. Tāpat KL 26. panta septītā daļa paredz, ka KP pēc adresāta lūguma veic tā mutvārdu uzklaušīšanu pirms tāda lēmuma pieņemšanas, kurš varētu būt tam nelabvēlīgs.

### 23. Cargo papildu skaidrojums

- 314 07.12.2020. Cargo iesniedza KP papildus skaidrojumu Lietā (turpmāk – Papildus skaidrojums) un tam pievienotos pielikumus – Cargo un tā klientu līgumu kopijas.
- 315 KP konstatē, ka no Papildu skaidrojumā ietvertās informācijas neizriet pamatojums par iemesliem, kas Cargo objektīvi liedza abas līgumu kopijas iesniegt KL 26. panta septītajā daļā noteiktajā termiņā, atbilstoši kuram Cargo jau sniedza Lietā viedokli par Paziņojumā ietvērto. Proti, Cargo viedokli par Paziņojumā ietvērto ir sniedzis jau 23.11.2020. Turklāt ar Papildus skaidrojumu Cargo nav sniedzis jaunu informāciju, kas pēc būtības nebūtu sniegta viedoklī uz Paziņojumu, atskaitot vien iebildumus par mutvārdu uzklaušīšanas procesu, ko organizē pēc viedokļu saņemšanas. KP savu attieksmi pret Cargo viedoklī ietvertajiem argumentiem ir norādījusi šī lēmuma 22. sadaļā.
- 316 Izvērtējot ar Papildus skaidrojumu iesniegtos līgumus pēc būtības, KP secina, ka abos līgumos ir iekļautas līgumlikmes par noteiktu kravu pārvadāšanu ar diviem vai vairāk pārvadātājiem pierobežas posmā Meitene–Jelgava (Lietuvas robeža), kas nav Lietā vērtētajā Pierobežas posmu tvērumā. Līdz ar to KP konstatē, ka minētie līgumi uz Lietu nav attiecināmi.
- 317 Papildus skaidrojumā Cargo izteica iebildumus par KP notikušo mutvārdu procesa norisi. KP skaidro, ka attiecībā uz Cargo noteikto mutvārdu uzklaušīšanas laiku norādāms, ka tas, cik ilgs laiks nepieciešams faktisko un tiesisko apstākļu izklāstam, ir atkarīgs no katras konkrētās lietas faktiem.<sup>216</sup> Vienlaikus Lietā nav pamata uzskatīt, ka Cargo nebūtu uzklaušīta vai ka Cargo nav tikusi piešķirta iespēja pilnvērtīgi izteikties, ņemot vērā, ka gan Cargo, gan LDz pirms

<sup>214</sup> EST 17.12.1991. spriedums lietā T-7/89 *Hercules Chemicals*, 54. punkts. L.O. Blanco, Eiropas Savienības Konkurences Procedūra, Trešais izdevums (“EU Competition Procedure, Third edition”), Oxford University Press, 2013, 255. lapa, 10.38. punkts).

<sup>215</sup> VT 14.03.2014. spriedums lietā T-297/11 *Buzzi Unicem SpA* pret Eiropas Komisiju, 62. punkts.

<sup>216</sup> AA 03.04.2020. spriedums lietā Nr. A43009817, *DEPO DIY*, 74. punkts.

uzklausīšanas tika paziņots tām atvēlētais uzklausīšanas laiks, tādējādi Cargo un LDz varēja plānot savu uzstāšanos atbilstoši tām atvēlētajam laikam.

- 318 KP skaidro, ka mutvārdu uzklausīšana tiek veikta atbilstoši KP izstrādātajām Mutvārdu uzklausīšanas procedūras vadlīnijām.<sup>217</sup> Pretēji Cargo iebildumiem mutvārdu uzklausīšanas procedūras vadlīnijas neparedz mutvārdu uzklausīšanas gaitas ierakstīšanu vai protokolēšanu, ja vien uzklausīšana netiek veikta audio ierakstā KP iekšējām vajadzībām (vadlīniju 19. punkts), par audio ieraksta veikšanu uzklausīšanas vadītājam ir nepieciešams informēt klātesošos.
- 319 KP uzskata par nepamatotiem Cargo paustos apsvērumus, ka Cargo nav tikusi piešķirta iespēja pilnvērtīgi izteikties vai sniegt savu argumentāciju. KP vērš uzmanību uz mutvārdu uzklausīšanas mērķi – klātienē paust viedokli par KP Izpildinstitūcijas izpētes Lietā iegūtajiem faktiem pirms KP lēmuma pieņemšanas (vadlīniju 1. punkts). Līdz ar to mutvārdu uzklausīšanas primārais mērķis ir dot iespēju lietas dalībniekam Cargo labāk, precīzāk izskaidrot KP tā viedokli par Paziņojumā ietvertu atbilstoši tā rakstveida viedokli paustajam. Tomēr mutvārdu uzklausīšana neizstāj līdzšinējo KP praksi, ka tirgus dalībnieks rakstveidā iesniedz KP papildu informāciju, atbildot uz KP paziņojumu par KP lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu (vadlīniju 5. punkts).

## XII ATBILDĪBA

### 24. Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats

- 320 KL 14. panta pirmā daļa paredz, ka KP pieņem lēmumu par KL 13. pantā noteiktā pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma uzlikšanu un naudas soda piemērošanu. Regulas 1/2003 5. pants paredz KP pilnvaras piemērot Līguma 81. (tagadējais LESD 101. pants) un 82. pantu (tagadējais LESD 102. pants). KL 28. panta pirmā daļa paredz, ka KP izmeklē lietas par iespējamo Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumu, bet KL 28. panta otrā daļa paredz tiesības KP piemērot sodu par Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt KL 13. pants tāpat kā LESD 102. pants paredz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu.
- 321 Saskaņā ar taisnīguma principu par katru izdarīto pārkāpumu pārkāpējam jāpiemēro samērīgs sods. Naudas sods jānosaka pietiekami preventīvā līmenī, lai gan sodītu pārkāpumu izdarījušo personu, gan atturētu to un citus tirgus dalībniekus no KL pārkāpumu izdarīšanas. EST, tostarp, ir norādījusi, ka rīcības brīvība naudas sodu noteikšanā ir vērsta uz to, lai mudinātu uzņēmumu rīkoties, ievērojot konkurences tiesību normas.<sup>218</sup> Tādējādi naudas sodu piemēro, lai darbotos iekšējais tirgus un lai tirgus dalībnieks, kurš izdarījis pārkāpumu, pakārtotu savu darbību brīvai konkurencei un atturētos no tās ierobežošanas (preventīvā nozīme), kā arī lai pārkāpumu gadījumā izjustu ekonomiskas sekas (represīvā nozīme). Lai sasniegtu šo mērķi, ir nepieciešami efektīvi un preventīvi sodi.<sup>219</sup>
- 322 Konkrētajā situācijā ir konstatējami divi dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pārkāpumi:
- 1) Cargo rīcība attiecībā uz maksas noteikšanu pārvadājumiem Pierobežas posmā, kas, apgrūtinot konkurentu darbību tirgos, ir ierobežojusi tirgus attīstību bez objektīvi attaisnojoša iemesla;
  - 2) netaisnīgu tirdzniecības noteikumu piemērošana, kas izpaužas kā Cargo rīcība attiecībā uz

<sup>217</sup> Konkurences padome. Mutvārdu uzklausīšanas procedūras vadlīnijas. Pieejams: [https://www.kp.gov.lv/sites/kp/files/kp\\_old/oldfiles/38/citi%2Fmutvardu\\_uzklausisanas\\_proceduras\\_vadlinijas.pdf](https://www.kp.gov.lv/sites/kp/files/kp_old/oldfiles/38/citi%2Fmutvardu_uzklausisanas_proceduras_vadlinijas.pdf)

<sup>218</sup> KP 01.10.2013. lēmums Nr.E02-48, *Latvijas Gāze*, 202. punkts.

<sup>219</sup> Senāta 14.09.2016. spriedums lietā SKA-461/2016, *Latvijas Gāze*, 13. punkts.

tās nepamatoti piemēroto maksu par privātpersonām piederošo vagonu un konteineru dīkstāvēm uz koplietošanas ceļiem.

- 323 Saskaņā ar KL 14. panta otro daļu KP ir tiesīga piemērot tirgus dalībniekiem naudas sodu par šā likuma 13. panta pirmajā daļā minēto pārkāpumu līdz 5 procentiem no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma katram, bet ne mazāk kā 350 *euro* katram.
- 324 Lai gan Cargo iebildusi pret soda aprēķināšanu, vadoties no neto apgrozījuma, ņemot vērā, ka Cargo ieņēmumi no pārvadājumu veikšanas robežposmos, pāradresācijas maksas un maksas par vagonu dīkstāvēm veido vien nelielu daļu no Cargo neto apgrozījuma, KP norāda, ka Cargo paustais arguments par soda naudas aprēķināšanas mehānismu nav pamatots. Senāta judikatūrā konsekventi atzīts, ka soda noteikšanā KP jāvadās no tirgus dalībnieka saimnieciskā stāvokļa rādītāja – apgrozījuma, kas ir likumdevēja tiesībpolitiska izšķiršanās. Savukārt tas, ka Latvijas tiesiskajā regulējumā iedzīvināta soda noteikšanas sistēma, kurā par pamatu soda aprēķināšanai izmantojams raksturlielums – pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījums, nav netaisnīga<sup>220</sup> vai nesamērīga.
- 325 Turklāt, uzliekot naudas sodu, KP veic individuālu katras lietas īpašo apstākļu analīzi. Līdz ar to tai nav saistoši agrāki lēmumi, kas attiecas uz citiem tirgus dalībniekiem, citiem preču vai pakalpojumu tirgiem vai citiem ģeogrāfiskiem tirgiem citos brīžos. KP agrākā lēmumu pieņemšanas prakse nav juridisks ietvars naudas sodiem tirgus dalībnieku darbības pārkāpumos<sup>221</sup>. Ja KP būtu saistīta ar iepriekšējās lietās noteiktiem naudas sodiem, tad tirgus dalībnieks varētu ar samērā lielu precizitāti aprēķināt saimniecisko risku, kas tam rastos, veicot konkurences tiesību pārkāpumu. Šādu paredzamību nevar saistīt ar KL mērķi veicināt konkurenci<sup>222</sup>.
- 326 Savukārt par iebildumu, ka būtu jāņem vērā Cargo ieņēmumi, novērtējot bāzi, no kuras aprēķināms naudas sods, un to, ka šāda kārtība būtu atbilstošākā EK pieejai, norādāms, ka EK naudas soda noteikšanas kārtība, kā arī EST veiktā interpretācija par to paredz vadīties pēc ietekmētā apgrozījuma konkrētā tirgū, nevis tirgus dalībnieku ieņēmumiem.
- 327 Lai noteiktu naudas soda apmēru, KP izvērtē pārkāpumu atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem, kas bija spēkā lēmumā konstatētā pārkāpuma izdarīšanas laikā<sup>223</sup> kopsakarā ar APL 66. panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem.
- 328 Lietā konstatēts, ka par pārkāpuma sākumu uzskatāms 04.07.2007., kad stājās spēkā Pārvadājuma tiesību līgums (skatīt 44. rindkopu). Savukārt par pārkāpuma beigām uzskatāms 28.08.2020., līdz ar kuru stājas spēkā Noteikumi Nr. 540.
- 329 Pārkāpuma periodā naudas soda noteikšanas kārtību regulējošās normas ir mainījušās vairākkārt. Šobrīd spēkā ir Ministru kabineta 29.03.2016. noteikumi Nr. 179 “*Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un 13. un 14.<sup>1</sup> pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8. pantā paredzētajiem pārkāpumiem*” (turpmāk – Sodu noteikumi). Savukārt līdz 01.04.2016. bija spēkā Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumi Nr. 796 “*Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un 13. pantā paredzētajiem pārkāpumiem*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 796), bet līdz tam Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumi Nr. 862 “*Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un 13. pantā minētajiem pārkāpumiem*” (turpmāk – noteikumi Nr. 862). Vienlaikus Sodu noteikumu 3.–25. punkta normas saturiski neatšķiras no Noteikumu Nr. 796 3.–26. punkta un Noteikumu Nr. 862 3.–25. punkta nosacījumiem. Tādējādi KP ieskatā nepastāv šķēršļi jaunāko

<sup>220</sup> Senāta 31.03.2016. sprieduma lietā SKA-413/2016 *Latgales elektromontāža* 17. punkts, Senāta 12.04.2016. sprieduma lietā SKA-657/2016 *Farads, Maritec u.c.*, 12. punkts.

<sup>221</sup> Senāta 03.02.2014. spriedums lietā SKA-3/2014 *Rimi Latvia u.c.*, 15. punkts.

<sup>222</sup> Senāta 08.06.2015. spriedums lietā SKA-642/2015 *Austrumu Enerģoceltņieks*, 8. punkts.

<sup>223</sup> Senāta 01.09.2011. spriedums lietā SKA – 92/2011, *Papyrus*, 17. punkts.

Soda noteikumu piemērošanai.

- 330 Soda noteikumu 3. punktā<sup>224</sup> ir noteikts, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Saskaņā ar LR Uzņēmumu reģistra datiem neto apgrozījums saskaņā ar peļņas vai zaudējumu aprēķinu 2019. gadā Cargo 253 074 432 *euro*<sup>225</sup>.
- 331 Papildus Soda noteikumu 23. punkts paredz, ja tirgus dalībnieks izdarījis vairākus KL 13. pantā (attiecīgi LESD 102. pantā) minētos pārkāpumus un tie izskatīti vienlaikus vienā lietā, par katru attiecīgā panta punkta pārkāpumu naudas soda apmēru nosaka atsevišķi.

## 25. Pārkāpumu smagums

- 332 Saskaņā ar Soda noteikumu 12. punktu<sup>226</sup>, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu. Saskaņā ar Soda noteikumu 13. punktu<sup>227</sup>, nosakot pārkāpuma smaguma pakāpi, ņem vērā: (i) pārkāpumu veidu; (ii) pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas; (iii) katra iesaistītā tirgus dalībnieka lomu pārkāpumā.
- 333 Pārkāpuma veids. Ņemot vērā lēmumā norādīto, Cargo darbības kvalificējas kā dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana atbilstoši KL 13. panta pirmajai daļai un LESD 102. pantam. Saskaņā ar Soda noteikumu 14. punktu<sup>228</sup> dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana nosakāma kā smags pārkāpums. Atbilstoši Soda noteikumu 17.3. punktam<sup>229</sup> par smaga pārkāpuma izdarīšanu naudas sods nosakāms no 0,5 līdz 1,5 procentiem no pēdējā pārskata gada neto apgrozījuma.
- 334 Pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas. Attiecībā uz konkurentu darbības apgrūtināšanu Latvijas tirgū, kas izpaužas kā Cargo rīcība attiecībā uz pārvadājumiem un to maksas noteikšanu Pierobežas posmos, Cargo, izmantojot sev deleģētās tiesības, piemērojis dažādu cenošanas praksi atkarībā no klienta izvēlēta pakalpojuma apjoma (pārvadājumu visā Latvijas teritorijā vai tikai Pierobežā) un tā, vai klients izvēlas Cargo konkurenta pakalpojumus dzelzceļa kravu pārvadājumos Latvijas tirgū, Cargo esot neizbēgamam sadarbības partnerim Pierobežas posmā klientiem, kuri ievieš kravu no trešajām valstīm. Līdz ar to Cargo ir apgrūtinājis un kavējis konkurentu darbību Latvijas tirgū, jo, piemērojot klientiem noteiktus finansiālus atvieglojumus par savu pakalpojumu izmantošanu abos tirgos viena pārvadājuma ietvaros, ietekmējis klienta izvēli par labu sev, padarot ekonomiski nepievilcīgu iespēju izvēlēties konkurentu pakalpojumus. Kā izriet no Lietā esošajiem materiāliem, konkurences apstākļi Latvijas tirgū pārkāpuma periodā palikuši nemainīgi vai nebūtiski mainījušies. Tādējādi pārkāpuma periodā Cargo apgrūtinājis un arī ilgstoši kavējis tirgus sekmīgu attīstību uz vienlīdzīgiem un godīgiem nosacījumiem pēc tirgus liberalizēšanas.
- 335 Netaisnīgu tirdzniecības noteikumu piemērošana izpaužas kā Cargo rīcība attiecībā uz tā nepamatoti piemēroto maksu par privāto vagonu dīkstāvēm uz koplietošanas ceļiem, proti, Cargo iekasē dīkstāves maksu par privāto vagonu dīkstāvi uz koplietošanas ceļiem. Kas attiecas uz privātpersonām piederošo vagonu dīkstāves maksas iekasēšanu, secināms, ka Cargo norādītie mērķi nav objektīvi attiecināmi uz privātpersonām piederošajiem vagoniem un izrietoši nepastāv nepieciešamība minētos mērķus sasniegt tieši ar dīkstāves maksas iekasēšanu, jo pastāv citi, tiesiski pamatoti instrumenti mērķu sasniegšanai.

<sup>224</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 3. punkts, Noteikumu Nr. 862 3. punkts.

<sup>225</sup> Elektroniski pieejamā informācija par "LDZ CARGO" 2019. gada pārskatu no Uzņēmumu reģistra mājas lapas. Pieejams: <https://info.ur.gov.lv/?#/legal-entity/40003788421>

<sup>226</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 13. punkts, Noteikumu Nr. 862 13. punkts.

<sup>227</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 14. punkts, Noteikumu Nr. 862 14. punkts.

<sup>228</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 15. punkts, Noteikumu Nr. 862 15. punkts.

<sup>229</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 18.3. punkts, Noteikumu Nr. 862 18.2. punkts.

- 336 Loma pārkāpumā. Saskaņā ar Sodu noteikumu 15. punktu<sup>230</sup> un tā apakšpunktiem, izvērtējot katru pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka lomu, ņem vērā, vai pastāv vismaz viens no šādiem nosacījumiem: tirgus dalībnieks bijis pārkāpuma iniciators vai pārkāpumā tirgus dalībniekiem bijusi aktīva vai pasīva loma.
- 337 KP ieskatā Cargo bija aktīva loma abu pārkāpumu izdarīšanā, jo, nosakot pārvadājuma tarifus un piemērojot dažādu cenošanas praksi, apgrūtina konkurentu darbību tirgū, kā arī, piemērojot nepamatotu maksu par vagonu dīkstāvi, rada kaitējumu klientiem.
- 338 Ņemot vērā minētos apsvērumus un ievērojot izvērtēto pārkāpuma smagumu, veidu, sekas, Cargo lomu katrā no pārkāpumiem, naudas sods Cargo par konkurentu darbības tirgū apgrūtināšanu nosakāms 1,25 % apmērā no tā 2019. gada neto apgrozījuma, savukārt par nepamatotas maksas par privātpersonām piederošo vagonu dīkstāves piemērošanu nosakāms 0,75 % apmērā no tā 2019. gada neto apgrozījuma.

## 26. Pārkāpumu ilgums

- 339 Saskaņā ar Sodu noteikumu 18. punktu<sup>231</sup> un tā apakšpunktiem, ja pārkāpuma ilgums nepārsniedz gadu, saskaņā ar šo noteikumu 17. punktu noteikto naudas soda apmēru nepalielina, ja pārkāpums ilgst vairāk par gadu, bet nepārsniedz piecus gadus, naudas soda palielinājums nosakāms līdz 0,5 %, bet, ja pārkāpums ilgst vairāk par pieciem gadiem, naudas soda palielinājums nosakāms no 0,5 līdz 1 %.
- 340 Ņemot vērā Lietā esošos apstākļus, pārkāpuma periods par katru no iepriekš norādītajiem pārkāpumiem nosakāms no 04.07.2007. līdz 28.08.2020. Saistībā ar pārkāpuma sākuma datumu KP skaidro, ka Pārvadājuma tiesību līguma noslēgšana nav uzskatāma par pārkāpumu, kā arī fakts, ka Cargo pilda ar Pārvadājuma līgumu uzticētās funkcijas, patstāvīgi nav pārkāpums. Vienlaikus veidu, kā Cargo sniedz pakalpojumus, izmantojot ar Pārvadājuma tiesību līgumu piešķirtās tiesības, KP ir vērtējusi kopsakarā ar Lietas apstākļiem. Līdz ar to KP novērtējusi, ka konkrēta Cargo rīcība, pildot ar Pārvadājuma tiesību līgumu uzņemtās saistības, bija iespējama un tika uzsākta, jo to paredzēja Pārvadājuma tiesību līgums, tādējādi par pārkāpuma sākuma datumu nosakāms Pārvadājuma tiesību līguma noslēgšanas datums – 04.07.2007. Savukārt par pārkāpuma beigu datumu uzskatāms 28.08.2020., līdz ar kuru stājas spēkā Noteikumi Nr. 540. Tā kā pārkāpumu ilgums konstatējams vairāk kā 13 gadu garumā, naudas soda palielinājums tirgus dalībniekam nosakāms 0,5 līdz 1 % intervālā.
- 341 Līdz ar to, ievērojot pārkāpuma ilgumu, KP naudas sodu Cargo par konkurentu darbības tirgū apgrūtināšanu nosaka 1 % apmērā no tā 2019. gada neto apgrozījuma, savukārt par nepamatotas maksas par privātpersonām piederošo vagonu dīkstāves piemērošanu nosaka 1 % apmērā no tā 2019. gada neto apgrozījuma.

## 27. Atbildību mīkstinoši un pastiprinoši apstākļi

- 342 Sodu noteikumu 16. punkts<sup>232</sup> nosaka, ka kopējo naudas soda apmēru par vienu pārkāpumu aprēķina, summējot saskaņā ar šo noteikumu 17. un 18. vai 19. punktu noteiktos naudas sodus. Vienlaikus, ievērojot Sodu noteikumu 20. un 22. punktā<sup>233</sup> noteikto, kopēju naudas sodu iespējams palielināt, gadījumos, kad konstatējami atbildību pastiprinoši apstākļi, un samazināt gadījumos, kad konstatējami atbildību mīkstinoši apstākļi.
- 343 Cargo, tāpat kā LDz, norāda, ka Cargo ir brīvprātīgi izbeidzis pārkāpumu un novērsis tā sekas pirms KP lēmuma pieņemšanas, kas saskaņā ar Sodu noteikumu 22.1.2. apakšpunktu ir viens

<sup>230</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 16. punkts, Noteikumu Nr. 862 16. punkts.

<sup>231</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 19. punkts, Noteikumu Nr. 862 19. punkts.

<sup>232</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 17. punkts, Noteikumu Nr. 862 17. punkts.

<sup>233</sup> Analoģiski Noteikumu Nr. 796 21. un 23. punkts, Noteikumu Nr. 862 20. un 21. punkts.



no atbildību mīkstinošiem apstākļiem, kas pamato piemērojamā naudas soda samazināšanu.

- 344 KP skaidro, ka Sodu noteikumu 22.1.2. apakšpunkta piemērošanas priekšnoteikums ir izdarītā pārkāpuma atzīšana un patstāvīga darbība tā novēršanā. Tādējādi, lai uz konkrēto gadījumu attiecinātu atbildību mīkstinošo apstākli, Cargo būtu jāatzīst, ka tas ir veicis no KL izrietošo pārkāpumu, novērtējis tā darbību ietekmi uz konkurences struktūru tirgū un tās brīvprātīgi un patstāvīgi novērsis pirms KP lēmuma par pārkāpuma konstatēšanu. No Cargo viedoklī ietvertās informācijas neizriet, ka Cargo ieskatā tas ir veicis no KL izrietošo pārkāpumu. Vēl jo vairāk, Cargo noliedz, ka pārkāpums ir kavējis konkurenci Latvijas tirgū. Izrietoši, ja Cargo neatzīst tā pārkāpuma negatīvo ietekmi uz konkurenci tirgū, tad tas nevar veikt darbības, lai novērstu Cargo ieskatā nepastāvošas pārkāpuma sekas. Tādējādi lietā nav konstatējams atbildību mīkstinošs apstāklis. Papildus norādāms, ka ar 19.09.2019. administratīvo līgumu tika izbeigts administratīvais process starp LDz un VDzA. Konkrētais līgums tika noslēgts cita administratīvā procesa ietvaros, kas uzsākts pēc citas iestādes iniciatīvas. Turklāt LDz uzstāj, ka, lai gan LDz un Cargo ir viens tirgus dalībnieks, LDz nav varējis ietekmēt Cargo rīcību tirgū (Lēmuma **Error! Reference source not found.** punkts), tāpēc attiecinot LDz rīcību citā administratīvajā procesā uz Cargo rīcību Lietā, Cargo nonāk pretrunā LDz paustajiem argumentiem. KP ieskatā minētais process noticis no Cargo rīcības neatkarīgu iemeslu un apstākļu dēļ, un 19.09.2019. administratīvā līguma noslēgšana nav uzskatāma par Cargo atbildību mīkstinošu apstākli.
- 345 Vienlaikus KP nekonstatē citu atbildību mīkstinošo apstākļu esamību Lietā. Tāpat KP nekonstatē arī atbildību pastiprinošu apstākļu esamību Lietā.
- 346 Apkopojot iepriekš norādīto un ņemot vērā Lietas apstākļus, KP norāda, ka nav konstatējami atbildību pastiprinoši vai mīkstinoši apstākļi.

## 28. Galīgais naudas sods

- 347 Ievērojot iepriekš minētos apsvērumus, kopējais naudas sods par Cargo pārkāpumiem par konkurentu darbības tirgū apgrūtināšanu nosakāms 2,25 % apmērā no Cargo 2019. gada neto apgrozījuma, savukārt par nepamatotas maksas par privātpersonām piederošu vagonu dīkstāves piemērošanu nosakāms 1,75 % apmērā no Cargo 2019. gada neto apgrozījuma.
- 348 Sodu noteikumu 23. punkts paredz, ka, ja tirgus dalībnieks izdarījis vairākus KL 13. pantā (attiecīgi LESD 102. pantā) minētos pārkāpumus un tie izskatīti vienlaikus vienā lietā, par katru attiecīgā panta punkta pārkāpumu naudas soda apmēru nosaka atsevišķi. Galīgo naudas soda summu aprēķina tā naudas soda ietvaros, kas noteikts par smagāko pārkāpumu. To ievērojot, galīgais naudas soda apmērs Cargo nosakāms 2,25 % apmērā no tā 2019. gada neto apgrozījuma, t.i., 5 694 174 *euro*.

## 29. Solidārā atbildība un solidārās atbildības periods

- 349 Atbilstoši KL 1. panta 9. punktam par vienu tirgus dalībnieku var uzskatīt arī divus vai vairākus tirgus dalībniekus, ja kādam no tiem ir izšķiroša ietekme pār šo tirgus dalībnieku.
- 350 Lai piemērotu atbildību par KL pārkāpumu, nav jākonstatē, ka konkrētā juridiskā persona pati veica tieši tās darbības, kuras veido pārkāpumu. Tās atbildība var izrietēt no tā, ka tā veido tirgus dalībnieku (ekonomisku vienību) un prettiesiskās darbības veikusī persona bija tās ietekmē.<sup>234</sup>
- 351 Ievērojot, ka LDz pieder 100 % Cargo kapitāla daļu, LDz un Cargo uzskatāmi par vienu tirgus dalībnieku. Savukārt, konstatējot 100 % dalību, uzskatāms, ka meitas sabiedrība savu darbību neveic neatkarīgi.
- 352 Arī Administratīvā apgabaltiesa lietā *Preiss* apstiprinājusi, ka saskaņā ar KL 1. panta pirmās

<sup>234</sup> Senāta 17.05.2018. spriedums lietā SKA-517/2018, *Moller Auto Baltic AS*, 12. punkts.

daļas 9. punktu mātes sabiedrība un tās meitas sabiedrība var tikt uzskatītas par vienu tirgus dalībnieku un, pieņemot lēmumus par konkurences tiesību pārkāpumiem, KP var tos attiecināt arī uz lietā iesaistīto sabiedrību mātes uzņēmumiem, nosakot mātes sabiedrības un meitas sabiedrības solidāro atbildību, konstatējot, ka mātes sabiedrībai pieder 100 % meitas sabiedrības kapitāla daļu.<sup>235</sup> To ievērojot, LDz var tikt noteikta solidāra atbildība ar Cargo.

- 353 Vadoties pēc EST prakses, mātes sabiedrības solidārā atbildība par meitas sabiedrības darbībām ir atzīta jau EST lietā *Imperial Chemical Industries*<sup>236</sup>, kurā norādīts, ka tirgus dalībnieku juridiskā nošķirtība nevar būt šķērslis tirgus dalībnieku saimnieciskajai vienotībai savā darbībā konkurences tiesību jomā. Kopš iepriekš minētās lietas tiesu prakse ir plaši attīstījies un saskaņā ar jaunāko praksi, kad mātes sabiedrībai pieder 100 % meitas sabiedrības kapitāla daļu, tai ir izšķiroša ietekme meitas sabiedrībā, un tiek uzskatīts, ka mātes sabiedrība faktiski īsteno izšķirošu ietekmi pār meitas sabiedrību, ja vien tirgus dalībnieks nepierāda pretējo (tā sauktā “izšķirošās ietekmes faktiskas izmantošanas prezumpcija”).<sup>237</sup>
- 354 Senāts ir norādījis, ka atbilstoši KL, ciktāl var pierēķināt kādu personu tam tirgus dalībniekam, kurš izdarījis KL pārkāpumu, šī persona ir subjekts, kam var piemērot atbildību. Tostarp tā var būt mātes sabiedrība, ja konkurences pārkāpumu tieši veidojošās darbības veikusi meitas sabiedrība, kas savu darbību nenosaka neatkarīgi no mātes sabiedrības.<sup>238</sup>
- 355 Mātes sabiedrības atbildība par pārkāpumu izriet nevis no dalības pārkāpuma izdarīšanā vai tā iniciēšanā, bet gan no tā, ka attiecīgie tirgus dalībnieki ir uzskatāmi par vienu tirgus dalībnieku un pārkāpuma izdarītāji savu rīcību nenosaka patstāvīgi.<sup>239</sup>
- 356 LDz iebilst par Lietas ietvaros pausto solidārās atbildības pienākumu, kas paredz, ka LDz ir solidāri atbildīgs par 100 % no Cargo uzliktā naudas soda, jo lēmumus Cargo ir pieņēmis patstāvīgi, kas līdz ar to izslēdz pamatu LDz solidārai atbildībai, neskatoties uz 100 % daļību Cargo pamatkapitālā.
- 357 KP skaidro, ka, lai piemērotu mātes sabiedrības atbildību, ir nepieciešams noskaidrot, vai mātes sabiedrībai pastāv iespēja kontrolēt jeb realizēt izšķirošu ietekmi pār meitas sabiedrību tādā mērā, ka meitas sabiedrība nevar neatkarīgi realizēt savu saimniecisko darbību tirgū. EST norādījusi, ka mātes sabiedrības atbildība piemērojama gadījumos, ja meitas sabiedrība patstāvīgi nepieņem lēmumus par darbību tirgū, bet izpilda mātes sabiedrības dotos norādījumus, ņemot vērā ciešās ekonomiskās, organizatoriskās un juridiskās saiknes.<sup>240</sup> Šīs saiknes tiek izvērtētas katrā konkrētā lietā. Turklāt, nepietiek ar daļēju meitas sabiedrības autonomiju, jo mātes sabiedrībai joprojām var būt iespēja ietekmēt tās lēmumu pieņemšanu un rīcību tirgū, tādējādi realizējot izšķirošu ietekmi.<sup>241</sup> Piemēram, mātes sabiedrības spēja ietekmēt lēmumus par cenu politiku<sup>242</sup>, ražošanu un izplatīšanu<sup>243</sup>, pārdošanas mērķiem, bruto peļņu, pārdošanas izmaksām, naudas plūsmu, akcijām un mārketingu<sup>244</sup> EST praksē tiek uzskatīta par tādu, kas apliecina izšķirošās ietekmes pastāvēšanu.
- 358 Ar *Akzo lietu*<sup>245</sup> EST ieviesa izšķirošās ietekmes prezumpcijas principu mātes sabiedrības atbildības noteikšanai. Gadījumā, ja mātes sabiedrībai pieder 100 % (vai tuvu 100 %) kapitāla

<sup>235</sup> AA 29.10.2012. spriedums lietā Nr.A42015111, *Preiss*, 8. punkts.

<sup>236</sup> EST 14.07.1972. spriedumā lietā Nr.48/69 *Imperial Chemical Industries*, 48.-69., 132. un 140. punkts.

<sup>237</sup> KP 15.12.2014. lēmums lietā Nr.E02-68, *Moller Auto*, 316. punkts.

<sup>238</sup> Senāta 17.05.2018. spriedums lietā SKA-517/2018, *Moller Auto Baltic AS*, 8. punkts.

<sup>239</sup> KP 15.12.2014. lēmums lietā Nr.E02-68, *Moller Auto*, 315. rindkopa.

<sup>240</sup> EST 04.05.1988. spriedums lietā 30/87 *Corinne Bodson*, 19. punkts.

<sup>241</sup> EST 08.05.2013. spriedums lietā C-508/11 P *ENI SpA*, 68. punkts.

<sup>242</sup> EST 14.07.1972. spriedums lietā 48-69 *Imperial Chemical Industries Ltd.*, 45. punkts.

<sup>243</sup> EST 06.03.1974. spriedums apvienotajās lietās 6 un 7-73 *Istituto Chimioterapico Italiano S.p.A. un Commercial Solvents Corporation*, 37.-41. punkts.

<sup>244</sup> VT 12.01.1995. spriedums lietā T-102/92 *VIHO Europe BV*, 48. punkts.

<sup>245</sup> EST 10.09.2009. spriedums lietā C-97/08P *Akzo Nobel*.

daļu meitas sabiedrībā, tad izšķiroša ietekme var tikt prezumēta. Izšķirošas ietekmes prezumpciju iespējams atspēkot, pierādot, ka mātes sabiedrība (a) ir investīciju kompānija, kas darbojas vienīgi kā finansiālais investors, (b) 100 % kapitāla daļu īpašuma tiesības ir pagaidu un īslaicīgas, (c) juridisku iemeslu dēļ pilnībā nevar realizēt savu 100 % kontroli.<sup>246</sup>

- 359 Cenšoties atspēkot izšķirošas ietekmes prezumpciju, LDz ir norādījis, ka Lietas ietvaros ir būtiski pievērst uzmanību apstāklim, ka KP pārmetumus Cargo rīcībai sasaista ar Cargo piemērotajām cenām: maksu par pārvadājumu veikšanu Pierobežā, maksu par vagonu dīkstāvi, līgumlikmju piemērošanu, kā arī pāradresācijas maksu. Vienlaikus LDz skaidro, ka visas šīs maksas Cargo ir noteicis patstāvīgi, nevis sekojot LDz norādījumiem.
- 360 KP vērš uzmanību uz starp LDz un Cargo 04.07.2007. noslēgto Pārvadājuma tiesību līgumu par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu. Attiecīgā līguma 2.2.3. punkts nosaka, ka Cargo uzņemas pienākumu izpildīt visus LDz kā dzelzceļa administrācijas – vagonu īpašnieces (DzTP izpratnē vai OSŽD izpratnē) pienākumus, ievērojot LDz prasības un norādījumus, Latvijas Republikas normatīvo aktu, kā arī tādu starptautisko dokumentu, kas ir saistoši LDz, prasības. Tāpat līguma 2.2.12. punkts nosaka, ka Cargo uzņemas pienākumu pēc LDz pieprasījuma nodrošināt LDz brīvu piekļušanu pie dokumentiem un tehnoloģiskajiem procesiem, lai kontrolētu Cargo līgumsaistību izpildi, un sniegt nepieciešamo informāciju. Savukārt līguma 2.3.2. punkts paredz LDz pienākumu sniegt Cargo nepieciešamās konsultācijas 04.07.2007. līguma saistību izpildei, savukārt ar līguma 2.4.1. puses apņemties sadarboties viena ar otru tādā mērā, kādā tas ir nepieciešams līgumsaistību izpildes nodrošināšanai. To ievērojot, ir konstatējama pretruna starp LDz viedokli pausto skaidrojumu un 04.07.2007. Pārvadājuma tiesību līgumā ietvertajiem nosacījumiem.
- 361 Tāpat LDz vērš uzmanību uz Dzelzceļa likuma 23. panta otro daļu, kas noteic, ka pārvadātājs savā darbībā ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, arī nosakot savus piedāvājamus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un pārvadājuma maksu. Vienlaikus LDz vērš uzmanību uz Dzelzceļa likuma 23. panta sestās daļas 3. punktu, kas noteic pārvadātāja tiesības brīvi kontrolēt pakalpojumu sniegšanu un pārdošanu un noteikt to cenu. To ievērojot, LDz ieskatā ir atspēkojams pieņēmums par mātes sabiedrības solidāru atbildību, LDz skaidrojot, ka mātes sabiedrībai objektīvu iemeslu dēļ nav iespējams īstenot kontroli pār tās meitas sabiedrības komerciālo politiku, un attiecīgi mātes sabiedrība šādu kontroli neīsteno.
- 362 Vienlaikus LDz norāda, ka Lietā nav pierādījumu, ka LDz būtu īstenojis savu izšķirošo ietekmi saistībā ar Cargo lēmumiem par pārvadājumu maksas apmēra noteikšanu par pārvadājumiem Pierobežā, maksu par vagonu dīkstāvi, līgumlikmju piemērošanu, kā arī pāradresācijas maksu, un, no otras puses, pastāv Dzelzceļa likuma 23. panta noteikumi par pārvadātāja neatkarību, kas izslēdz LDz iespējas iesaistīties Cargo lēmumu pieņemšanā par minētajām maksām. LDz ieskatā no iepriekš minētā ir secināms, ka minētos lēmumus Cargo ir pieņēmis patstāvīgi, kas līdz ar to izslēdz pamatu LDz solidārai atbildībai, neskatoties uz 100 % dalību Cargo pamatkapitālā.
- 363 KP skaidro, ka no Dzelzceļa likuma 23. panta otrās daļas izriet, ka pārvadātājs savā darbībā ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, arī nosakot savus piedāvājamus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un pārvadājumu maksu. No minētās tiesību normas izriet, ka, nosakot maksu par vagonu dīkstāvi, Cargo nav neatkarīgs no LDz.
- 364 Papildus vērā ņemams, ka Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma D sadaļa “Publiskas personas sabiedrība ar ierobežotu atbildību” 66. panta pirmās daļas 3. un 4. punktā noteikts, ka tikai dalībnieku sapulce pieņem lēmumu par valdes locekļu un valdes priekšsēdētāja ievēlēšanu un atsaukšanu, izņemot gadījumus, kad sabiedrībā ir izveidota

<sup>246</sup> Ģenerālvokātes Kokott 18.05.2000. secinājumi lietā C-97/08P *Akzo Nobel*, 75. punkts.

padome; padomes (ja tāda ir izveidota) locekļu ievēlēšanu un atsaukšanu.<sup>247</sup> Tādējādi secināms, ka LDz kā 100 % Cargo kapitāla daļu turētājs pieņem lēmumu par Cargo valdes locekļu un priekšsēdētāju ievēlēšanu / atsaukšanu, kā arī padomes, ja tāda ir izveidota, locekļu ievēlēšanu / atsaukšanu. Tādējādi LDz ir iespējams īstenot netiešu kontroli pār Cargo pieņemtajiem lēmumiem.

- 365 Neraugoties uz apstākli, ka Dzelzceļa likumā ir noteikta Cargo neatkarība, nosakot savus piedāvājamās dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un pārvadājumu maksu, faktiski LDz ir iespējams to netiešā veidā ietekmēt, pieņemot lēmumu par Cargo padomes / valdes iecelšanu / atcelšanu.
- 366 Pie tam, vienīgais no LDz meitas uzņēmumiem, pār kuru LDz ir ierobežots īstenot ietekmi un ietekmēt tā rīcību, ir Akciju sabiedrība “LatRailNet” (turpmāk – LatRailNet). LatRailNet izstrādā neatkarības prasību programmu, kurā noteikti konkrētu darbinieku pienākumi un pasākumi, kas tiek veikti, lai nepieļautu nevienlīdzīgu attieksmi pret pārvadātājiem, un nodrošina pienācīgu kontroli pār tās ievērošanu. Savukārt kontroli pār LatRailNet darbībām īsteno VDZA, kas uzrauga neatkarības prasību ievērošanu un izskata pārvadātāju sūdzības par šo neatkarības prasību pārkāpumiem.<sup>248</sup>
- 367 Ievērojot iepriekšminēto, kā arī faktu, ka LDz un Cargo ir uzskatāms par vienu tirgus dalībnieku un ka LDz pieder 100 % Cargo kapitāla daļu, secināms, ka LDz ir nosakāma solidāra atbildība ar Cargo.
- 368 KP skaidro, ka solidārā atbildība nosakāma proporcionāli pārkāpuma ilgumam, sākot ar brīdi, kad mātes sabiedrība ieguva 100 % dalību meitas sabiedrībā.<sup>249</sup> Izvērtējot visus Lietas materiālus, KP secina, ka LDz ir solidāri atbildīgs par 100 % no Cargo uzliktā naudas soda.

Pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 3. punktu, 13. panta pirmo daļu, 14. panta pirmo un otro daļu, 28. panta pirmo un otro daļu, Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantu, Administratīvā procesa likuma 13. pantu un 66. panta pirmo daļu, Ministru kabineta 29.03.2016. noteikumu Nr.179 “Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā, 13. un 14.<sup>1</sup> pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8. pantā paredzētajiem pārkāpumiem” 3., 12., 13., 14., 15., 16., 17.3., 18.3., 20., 22. un 23. punktu, Konkurences padome

#### **nolēma:**

1. Konstatēt Konkurences likuma 13. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “LDZ CARGO” darbībās;
2. Uzlikt SIA “LDZ CARGO” naudas sodu 5 694 174 *euro* (pieci miljoni seši simti deviņdesmit četri tūkstoši viens simts septiņdesmit četri *euro*) apmērā solidāri ar VAS “Latvijas dzelzceļš”. Uzliktais naudas sods 45 dienu laikā no lēmuma saņemšanas

<sup>247</sup> Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums ir spēkā no 01.01.2015. No 01.01.2003. līdz 31.12.2014. spēkā bija likums “Par valsts un pašvaldību kapitāla daļām un kapitālsabiedrībām”, kas tā 48.panta pirmās daļas 3.punktā paredzēja, ka tikai dalībnieku sapulcei ir tiesības pieņemt lēmumus par valdes locekļu un valdes priekšsēdētāja iecelšanu un atcelšanu.

<sup>248</sup> Akciju sabiedrības “LatRailNet” mājaslapa, Neatkarības prasības. Pieejams: <https://www.lrn.lv/informacija-par-uznemumu/neatkaribas-prasibas/>

<sup>249</sup> KP 15.12.2014. lēmums lietā Nr. E02-68, *Moller Auto*, 326. punkts.

dienas jāieskaita valsts budžetā (Valsts kasē reģ. Nr. 90000050138, konta Nr. LV78TREL1060001019900, kods: TRELLV22), norādot šī lēmuma datumu un numuru, un 10 dienu laikā pēc naudas soda samaksas paziņojot par to Konkurences padomei.

Saskaņā ar Konkurences likuma 8. panta otro daļu Konkurences padomes lēmumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā viena mēneša laikā no lēmuma spēkā stāšanās dienas.

(\*) – Ierobežotas pieejamības informācija

Priekšsēdētājs

J. Gaiķis

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU.