



KONKURENCES PADOME

Blaumaņa ielā 5a, Rīgā, LV-1011 ♦ tālr. 67282865 ♦ fakss 67242141 ♦ e-pasts: council@kp.gov.lv

L Ē M U M S

Rīgā

Nr. E02-124

(Prot. Nr. 56, 3. §)

2008. gada 10. decembrī

Par Konkurences likuma pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu

Lieta Nr. p/08/05/16

Par Konkurences likuma 13. panta

4. punktā noteiktā aizlieguma

pārkāpumu AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbībās

Konkurences padome 01.12.1999. pieņēma lēmumu Nr. 29 lietā Nr. 0772/06-02/17.08.1999 „Par SIA „Baltijas autobusu līnijas”/Eurolines 04.08.1999. iesniegumu Nr. 31”, ar kuru tā atzina, ka „PVAS „Rīgas starptautiskā autoosta”, atrodoties dominējošā stāvoklī regulāro starptautisko autobusu maršrutu pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas platformu un stāvvietām paredzētās teritorijas lietošanas iespēju pakalpojumu tirgū Rīgas pilsētas teritorijā, no 01.07.1999. ir netieši uzspiedusi netaisnīgus tirdzniecības noteikumus regulāro starptautisko autobusu maršrutu pasažieru pārvadātājiem, nosakot atšķirīgus tarifus par vienu un to pašu pakalpojumu un tādējādi ir pārkāpusi Konkurences likuma 17. pantā¹ noteikto aizliegumu.”

Minētajā tiesību normā 17. pantā bija noteikts, ka jebkuram tirgus dalībniekam, kurš atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var izpausties kā (...) netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citu netaisnīgu tirdzniecības noteikumu tieša vai netieša uzspiešana.

Noteiktā aizlieguma pārkāpums bija izpaudies šādās PVAS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbībās – PVAS akcionāru pilnsapulce 1999. gadā bija noteikusi, ka par autoostas pakalpojumu izmantošanu pārvadātājiem, kas biļetes uz

¹ 01.01.1998. Konkurences likums Vēstnesis Nr. 175, 08.07.1997.

saviem reisiem tirgo paši, pakalpojumu cena ir 10,00 lati, bet, ja biļetes tiek tirgotas autoostas kasēs – 0,70 lati. Ar Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta 20.04.2007. rīcības sēdes lēmumu Konkurences padomes lēmums ieguva galīgu spēku.

Lai pārliecinātos, ka minētais lēmums ņemts vērā un Konkurences likuma pārkāpums ir novērsts, AS „Rīgas starptautiskā autoosta” tika pieprasīta informācija par autoostas pakalpojumu cenām un noslēgtajiem līgumiem ar pasažieru pārvadātājiem 2008. gadā.

AS „Rīgas starptautiskā autoosta” valde 17.08.2005. apstiprināja dokumentu „Rīgas starptautiskās autoostas pakalpojumu cenas”, kas paredz maksu par autoostas pamatpakalpojumu izmantošanu, kura ir atkarīga no tā, vai pārvadātājs tirgo biļetes uz saviem reisiem pats vai biļetes pilnībā vai daļēji tiek tirgotas autoostas kasēs, pie kam autoosta saņem maksu no pārvadātāja 10% apmērā no ieņēmumiem par pārdotajām biļetēm, ja braukšanas biļetes pilnībā vai daļēji tiek tirgotas autoostas kasēs. Piemēram, maksa par autoostas pakalpojumu kopumu par katru autobusu ar sēdvietu skaitu virs 31 (līdz 55 sēdvietām), ja biļešu tirdzniecība uz minēto reisu netiek veikta autoostas kasēs, tiek noteikta 10,00 latu apmērā, savukārt, ja biļešu tirdzniecība tiek veikta autoostas kasēs – 1,10 latu apmērā, kā arī šajā gadījumā par biļešu tirdzniecību tiek iekasēti 10 procenti no ieņēmumiem par pārdotajām biļetēm. Minētās autoostas pamatpakalpojumu cenas tika piemērotas noslēgtajos līgumos ar pārvadātājiem no 2005. gada 1. oktobra līdz 2008. gada 30. septembrim. Tādējādi AS „Rīgas starptautiskā autoosta” rīcība, piemērojot regulāriem pasažieru pārvadātājiem ar autobusiem maksu par autoostas pamatpakalpojumiem, kas atkarīga no tā, vai pārvadātājs biļetes uz saviem reisiem tirgo pats vai tās tiek tirgotas autoostas kasēs, ir izvērtējama atbilstoši Konkurences likuma 13. panta pirmās daļas 4. punktā noteiktajam aizliegumam.

„Rīgas starptautiskā autoosta” ir akciju sabiedrība, reģistrēta Komercreģistrā ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003361404, juridiskā adrese ir Prāgas ielā 1, Rīgā. AS „Rīgas starptautiskā autoosta” galvenais darbības veids ir pakalpojumu sniegšana pasažieriem un sauszemes pasažieru pārvadātāju komersantiem.

Konkurences padome 02.04.2008. sēdē (prot. Nr. 15, 5. §), pamatojoties uz Konkurences likuma 24. pantu, pieņēma lēmumu ierosināt lietu par Konkurences likuma 13. panta 4. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbībās.

Konkurences padome 16.10.2008. nosūtīja AS „Rīgas starptautiskā autoosta” (turpmāk – RSA) vēstuli Nr. 2798 „Paziņojums par lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu un par Konkurences likumā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.

RSA pārstāvji 21.10.2008. iepazinās ar lietas materiāliem un 2008. gada 30. oktobrī ar vēstuli Nr. 2-4/223 sniedza viedokli un apsvērumus.

Izvērtējot lietā esošo informāciju, no RSA un aptaujātiem pasažieru pārvadātājiem saņemto informāciju, kā arī normatīvajos aktos noteikto, Konkurences padome

konstatēja:

1. RSA 31.03.2005. ar Nr. 23P reģistrēta Satiksmes ministrijas Autoostu reģistrā kā pilna pakalpojumu apjoma autoosta. Saskaņā ar Ministru kabineta 11.12.2007. noteikumu Nr. 846 „Noteikumi par autoostu reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā” (spēkā no 01.01.2008.)² (turpmāk –Noteikumi Nr. 846) 24. punktu pilna apjoma pakalpojumu autoostā tās valdītājs nodrošina šādus obligātos pakalpojumus: peronu izmantošana un informācijas izvietošana par autobusu atiešanas laikiem uz perona, informācijas sniegšanu par autobusu kustības sarakstiem, autobusu faktiskajiem pienākšanas un atiešanas laikiem, braukšanas biļešu un citu braukšanas dokumentu cenām u.c. informāciju, kā arī braukšanas un bagāžas biļešu pārdošanu autoostas kasēs, dispečera pakalpojumus un pakalpojumus, kas saistīti ar piekļuvi autoostai un izmantošanu, uzgaidāmām telpām, rokas bagāžas uzglabāšanu, iespēju izmantot sanitāro mezglu u.c. pakalpojumus.

Tāpat saskaņā ar minēto Noteikumu Nr. 846 26. punktu autoosta var sniegt pakalpojumus pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem, ja autoostas caurlaides spējas un tehniskās iespējas ir pietiekamas. Autoostas var sniegt arī ar sabiedrisko transportu nesaistītus pakalpojumus, šādā gadījumā autoostai ir pienākums nodrošināt šīs saimnieciskās darbības atsevišķu uzskaiti.

Konkrētais tirgus

2. Atbilstoši Konkurences likuma 1. panta 5. punktam konkrētās preces tirgus ir noteiktās preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.

Autopārvadātāju likuma 33. panta trešā daļa nosaka, ka autoostu celtniecību un to teritoriju labiekārtošanu un uzturēšanu veic to īpašnieks vai valdītājs. Lai autoostas varētu sniegt pakalpojumus pārvadātājiem un pasažieriem, tām ir jāveic reģistrācija saskaņā ar Noteikumiem Nr. 846 un šie noteikumi attiecas uz autoostām, kurās apkalpo pasažierus un transporta līdzekļus starptautiskajos, reģionālajos starppilsētu nozīmes un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos. Par autoostu izmantošanu pārvadātāji slēdz līgumus ar attiecīgo autoostu īpašniekiem vai valdītājiem, kuri saskaņā ar konkrētā pakalpojuma izmaksām, nosaka pakalpojuma cenu, kuru piedāvā pārvadātājiem.

² Šādus analogus obligāti sniedzamos pakalpojumus pilna pakalpojumu apjoma autoostām definēja arī Ministru kabineta 06.09.2005. noteikumu Nr. 665 „Autoostu reģistrācijas kārtība” 24. punkts (spēkā no 10.09.2005. līdz 30.12.2007.).

RSA ar 17.08.2005. apstiprinātajām autoostas pakalpojumu cenām pārvadātājiem ir noteikusi maksu par pamatpakalpojumiem atkarībā no autobusu ietilpības un braukšanas biļešu tirdzniecības vietas. Maksa par pamatpakalpojumiem (braukšanas biļešu pārdošana uz pārvadātāja reisiem autoostas kasēs vai citās biļešu aģentūrās, dispečerdienesta pakalpojumi, pasažieru izkāpšanas un iekāpšanas platformu nodrošināšana autoostas teritorijā, informāciju sniegšana par pārvadātāju autobusu kustības sarakstiem no autoostas, iespēja izmantot sanitāro mežglu, nodrošināt pasažieriem uzgaidāmo telpu izmantošanu, organizēt un nodrošināt rokas bagāžas, kā arī autobusā vai autoostā nozaudētu lietu uzglabāšanu) ir noteikta, nodalot pakalpojumus par braukšanas biļešu tirdzniecību, kurus pārvadātājs var nodrošināt pats, no citiem pilna apjoma pakalpojuma autoostas pamatpakalpojumiem. Ņemot vērā to, ka pārvadātājs pats ir tiesīgs izvēlēties veidu, kā veikt braukšanas biļešu tirdzniecību maršrutiem, kuri sākas autoostā (piemēram, izmantot autoostas biļešu kases, nodrošināt biļešu tirdzniecību autobusā pirms tā atiešanas, izmantot savu braukšanas biļešu tirdzniecības sistēmu), braukšanas biļešu tirdzniecības pakalpojums pēc būtības ir nodalāms no citiem pamatpakalpojumiem, kurus nodrošina pilna apjoma pakalpojumu autoosta. RSA, sniedzot pārvadātājiem braukšanas biļešu tirdzniecības pakalpojumu, konkurē ar citiem braukšanas biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējiem.

3. Autoosta ir regulāro pasažieru pārvadātāju ar autobusiem iekšzemes regulārajos maršrutos neizbēgams darījuma partneris, jo saskaņā ar Ministru kabineta 26.02.2002. noteikumu Nr. 84 „Pasažieru regulāro autopārvadājumu iekšzemes maršrutu atklāšanas, grozīšanas, slēgšanas un atļauju izsniegšanas kārtība” (turpmāk – Noteikumi Nr. 84) 9. punktu - „tālsatiksmes un rajona maršruti sākas un beidzas autoostā, kas ir katra maršruta galapunkts”, un 10. punktu - „apdzīvotā vietā pasažieru iekāpšana autobusā un izkāpšana no tā notiek autoostā”³.

Ministru kabineta 12.04.2005. noteikumu Nr. 248 „Kārtība, kādā organizē un veic pasažieru starptautiskos pārvadājumus ar autobusiem, atklāj, groza un slēdz maršrutus un izsniedz starptautiskajos līgumos paredzētās atļaujas” 9. punkts nosaka, ka „Latvijas teritorijā pasažieri atbilstoši autobusu kustības sarakstam iekāpj vai izkāpj autoostās vai citās ar attiecīgo pašvaldību saskaņotās pieturvietās”. Ievērojot Noteikumu Nr. 846 2. un 26. punktā noteikto, secināms, ka autoostām jāapkalpo pasažieri un autotransporta līdzekļi starptautiskajos, reģionālajos starppilsētu nozīmes un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, un primāri tām ir pienākums sniegt pakalpojumus regulārajiem pasažieru pārvadātājiem.

Citas stāvvietas un pieturvietas nenodrošina tādu pakalpojumu kopumu, kādu sniedz RSA, kā pilna apjoma pakalpojumu autoosta. RSA autoostas pakalpojumi regulārajiem pasažieru pārvadātājiem neatkarīgi no tā, vai tiek veikts starptautiskais

³ Līdzīga norma ietverta arī Ministru kabineta 02.10.2007. noteikumu Nr. 673 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 92. punktā, kas nosaka, ka „reģionālais starppilsētu un reģionālais vietējās nozīmes autobusa maršruts sākas un beidzas autoostā, kas ir katra autobusu maršruta galapunkts. Vietās, kur nav autoostas, maršruta galapunktu izvietojumu nosaka pasūtītājs pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību”.

vai iekšzemes reiss, nav aizstājami ar citiem stāvvietu vai pieturvietu pakalpojumiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī to, ka RSA ir vienīgā reģistrētā autoosta Rīgas teritorijā, Konkurences padome secina, ka no piedāvājuma un pieprasījuma puses RSA autoostas pamatpakalpojumi (izņemot braukšanas biļešu tirdzniecību) nav aizstājami ar pakalpojumiem, kurus var izmantot citās stāvvietās un/vai pieturvietās.

4. Ņemot vērā minēto, Konkurences padome secina, ka Konkurences likuma 1. panta 5. punkta izpratnē konkrētās preces tirgi šajā lietā, kuros darbojas RSA, ir:

1) *pilna apjoma pakalpojumu autoostas (izņemot braukšanas biļešu tirdzniecību) infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgus (turpmāk - autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgus);*

2) *braukšanas biļešu (un citu braukšanas dokumentu) pārdošanas pakalpojuma tirgus.*

5. Saskaņā ar Konkurences likuma 1. panta 3. punktu konkrētais ģeogrāfiskais tirgus – ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.

Ņemot vērā, ka maršruts ir noteikts sabiedriskā transportlīdzekļa kustības ceļš starp diviem kustības galapunktiem, autoostas infrastruktūras izmantošanas tirgu no regulāro pasažieru pārvadātāju pieprasījuma puses veido autoostas sniegtie pakalpojumi vienā ģeogrāfiskā teritorijā. Tie nav aizvietojami ar autoostas sniegtiem pakalpojumiem citā ģeogrāfiskajā teritorijā, kas neietilpst maršrutā, kurš sākas un beidzas autoostā, kas ir katra maršruta galapunkts. Pārvadātāju pieprasījums autoostas infrastruktūras izmantošanai atbilst noteiktam maršrutam. Šādu pieprasījuma pamatojumu nosaka arī pasažieri, kas izmanto pārvadātāju pakalpojumus attiecīgajos maršrutos.

RSA sniedz autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumus Rīgas pilsētas teritorijā regulārajiem pasažieru pārvadātājiem starptautiskajos un starppilsētu maršrutos, kuros Rīga ir maršruta viens no diviem galapunktiem vai pieturvietā starptautiskā maršrutā. Ņemot vērā iepriekš minēto, Rīgas pilsētas teritorijā autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumi nav aizvietojami ar citā ģeogrāfiskā teritorijā sniegtiem autoostu infrastruktūras izmantošanas pakalpojumiem.

Savukārt, izvērtējot braukšanas biļešu (un citu braukšanas dokumentu) pārdošanas pakalpojuma tirgu, konkurences apstākļi visiem tirgus dalībniekiem ir pietiekami līdzīgi visā Latvijas teritorijā un tāpēc šajā lietā minētais konkrētais tirgus netiek vērtēts.

6. Konkrētais tirgus Konkurences likuma 1. panta 4. punkta izpratnē ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu.

Ņemot vērā iepriekšējos punktos norādīto, Konkurences padome secina, ka šajā lietā Konkurences likuma 1. panta 4. punkta izpratnē konkrētais tirgus ir *autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgus Rīgas pilsētas teritorijā.*

AS „Rīgas starptautiskā autoosta” dominējošais stāvoklis

7. Konkurences likuma 1. panta 1. punktā ir noteikts, ka dominējošais stāvoklis ir „tirgus dalībnieka (...) ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šā dalībnieka (...) tirgus daļa ir vismaz 40 procentu un šis dalībnieks (...) spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties pilnīgi vai daļēji neatkarīgi no konkurentiem, klientiem vai patērētājiem”.⁴

RSA ir vienīgā reģistrētā autoosta Rīgas pilsētas teritorijā, patērētājiem un pasažieru pārvadātājiem konkrētajā ģeogrāfiskā teritorijā nav iespēja izvēlēties citu pilna apjoma pakalpojumu autoostas sniedzēju. Līdz ar to RSA spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci konkrētajā tirgū. Ņemot vērā minēto, Konkurences padome secina, ka RSA atrodas dominējošā stāvoklī autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgū Rīgas pilsētas teritorijā.

Pakalpojuma netaisnīgu cenu uzspiešana

8. Konkurences likuma 13. panta pirmā daļa nosaka, ka jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā. Konkurences likuma 13. panta 4. punkts par aizliegtām atzīst dominējošā tirgus dalībnieka darbības, ar kurām tas ļaunprātīgi izmanto savu stāvokli, tieši vai netieši nosakot vai uzspiežot netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citus netaisnīgus tirdzniecības noteikumus.

Netaisnīgas cenas uzspiešana pastāv tad, ja dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks par saviem pakalpojumiem pieprasa maksu, kas nav proporcionāla sniegtā pakalpojuma ekonomiskajai vērtībai. Pienākums sniegt noteiktā pakalpojuma cenas ekonomisko pamatojumu gulstas uz dominējošā stāvoklī esošo tirgus dalībnieku⁵

9. Latvijas Republikas normatīvajos aktos līdz 01.01.2008. nebija noteikts konkrēts regulējums, pēc kādiem kritērijiem autoostas nosaka savu pakalpojumu cenas. Tādējādi, slēdzot līgumus, līgumslēdzēju pusēm bija jāvienojas par darījuma būtiskām sastāvdaļām, tajā pašā laikā līgumiem ir jāatbilst normatīvajos aktos (t.sk. Konkurences likumā) noteiktajām tiesību normām.

RSA 17.08.2005. valdes sēdē tika apstiprinātas RSA pakalpojumu cenas, kas noteiktas, atkarībā no tā kā tiek veikta braukšanas biļešu tirdzniecība, pārvadātāju autobusiem, kuri iebrauc RSA teritorijā un izmanto autoostas infrastruktūras pakalpojumu kopumu (1. tabula).

⁴ 2008. gada 13. martā pieņemtie Konkurences likuma grozījumi, kas stājas spēkā 2008. gada 1. oktobrī (Latvijas Vēstnesis, 02.04.2008. Nr. 51 (3835))

⁵ Skatīt Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta 27.06.2007. Sprieduma lietā Nr. SKA-308/2007 9. punktu, 8.lp.

1. tabula. RSA apstiprinātās autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu cenas

N. p. k.	Autobusu, kas iebrauc autoostā, klasifikācija	Maksa par pakalpojumu, ja biļetes tiek tirgotas autoostas kasēs (latos)	Maksa par pakalpojumu, ja biļetes tirgo pārvadātājs vai biļešu tirdzniecība autoostas kasēs ir limitēta (latos)
1.	ar sēdvietu skaitu līdz 30	0,80	5,00
2.	ar sēdvietu skaitu no 31 līdz 55*	1,10	10,00
3.	ar sēdvietu skaitu virs 55*	1,60	10,00

* - par katru autobusu, ja pārvadātājs noteicis tirdzniecības limitu (no 10 līdz 25 biļetēm), maksa par autoostas infrastruktūras izmantošanu ir 5,00 lati

No tabulas datiem redzams, ka cenas par autoostas infrastruktūras izmantošanu autobusam, kas iebrauc RSA, ir noteiktas atkarībā no tā, kur tiek tirgotas braukšanas biļetes, un tās atšķiras 6 līdz 9 reizes. Lielāka maksa par autoostas infrastruktūras izmantošanu ir paredzēta gadījumā, kad pārvadātājs neveic biļešu realizāciju autoostas kasēs. Tādējādi RSA par vienu un to pašu pakalpojumu pārvadātājiem piemēro ievērojami atšķirīgu cenu.

10. Konkurences padome 04.04.2008. vēstulē Nr. 897 lūdza RSA sniegt ekonomisko pamatojumu minētajām atšķirībām pakalpojumu cenās – kādu iemeslu dēļ cenas par autoostas infrastruktūras izmantošanu pārvadātājiem, kas paši tirgo biļetes uz saviem reisiem, ir vairākkārt augstākas, nekā cenas par autoostas infrastruktūras izmantošanu, ko autoosta sniedz pārvadātājiem, kas izmanto braukšanas biļešu pārdošanas pakalpojumu autoostas kasēs.

10.1. RSA 14.04.2008. atbildes vēstulē Nr. 2-4/108 skaidroja:

„Autobusu reisiem, kuri biļešu realizāciju veic vienotajā biļešu tirdzniecības sistēmā, maksā pārdevējam par biļešu tirdzniecību komisijas naudu 10% apmērā no pārdoto biļešu summas. Lai maksas par autoostas infrastruktūras izmantošanu būtu līdzvērtīgas, pārvadātājiem, kuri maksā komisiju par biļešu tirdzniecību, tiek samazināta maksa par teritorijas izmantošanu. [...] Lai pārlicinātos par autoostas pakalpojumu cenu pamatotību, tika veikts viena reisa pašizmaksas aprēķins 2007. gadā, sadalot izmaksas pa pakalpojumu veidiem un nosakot katra pakalpojuma īpatsvaru. Tika iegūts, ka viena autobusa ar 55 sēdvietām pakalpojumu nodrošināšanas pašizmaksa ir 8,73 lati, bet viena autobusa ar 55 sēdvietām pakalpojumu nodrošināšanas pašizmaksa bez biļešu tirdzniecības attiecīgi ir 6,74 lati. Saskaņā ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta” teritorijas izmantošanas noteikumiem, (..) starptautisko reisu autobusu autoostas pakalpojumu laiks ir 2 (divas) reizes ilgāks par iekšzemes autobusiem atvēlēto pakalpojumu nodrošināšanas laiku. Līdzvērtīgas maksas noteikšanai par autoostas pakalpojumu nodrošināšanu starptautisko autobusu maršrutu autobusiem tiek piemērots laika koeficients”.

10.2. Pamatojoties uz RSA sniegto informāciju, Konkurences padome konstatē, ka viena gan iekšzemes, gan starptautiskā reisa pašizmaksa par

infrastruktūras izmantošanu ir aprēķināta sekojoši: kopējās izmaksas (1 362 759 (lati) : 193 464 (kopējais reisu skaits 2007. gadā) = 7,04 (lati). Tālāk aprēķinos ir veikta viena autobusa ar 55 sēdvietām (ja biļešu tirdzniecība netiek veikta RSA kasēs) pašizmaksa par infrastruktūras izmantošanu:

- $1\,051\,841^6$ (lati) : 8 581 717 (kopējais sēdvietu skaits) = 0,123 (lati) maksa par vienu pasažiera apkalpošanu;

- $0,123$ (lati) x 55 (sēdvietu skaits autobusā) = 6,74 (lati).

Konkurences padome konstatē, ka RSA vienam autobusam par autoostas infrastruktūras (ja biļešu tirdzniecība netiek veikta RSA kasēs) izmantošanu pašizmaksas aprēķinā pieņem, ka visas sēdvietas autobusā ir aizpildītas visos reisos. Minētais pieņēmums nav pamatots, jo vispārzināms ir fakts, ka visos reisos visas autobusu sēdvietas ne vienmēr ir aizpildītas. Tādējādi, piemēram, pieņemot, ka autobusā ar 55 sēdvietām vidēji aizpildītas ir 40 sēdvietas, pašizmaksa par autoostas infrastruktūras izmantošanu vienam reisam ir $0,123$ (lati) x 40 (aizpildītās sēdvietas) = 4,92 (lati). Konkurences padome secina, ka RSA pašizmaksas aprēķinā pieņēmums par visu reisu pilnīgu 100% sēdvietu noslogojumu nav pamatots, jo RSA sniedz autoostas infrastruktūras pakalpojumu pārvadātāja autobusam, kas iebrauc autoostā, neatkarīgi no tā, cik sēdvietu tajā ir aizpildītas.

10.3. Ņemot vērā iepriekš minēto, RSA skaidrojums par viena autobusa ar 55 sēdvietām autoostas infrastruktūras izmantošanu (ja braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) starptautiskajiem regulārajiem maršrutu autobusiem attiecīgi ir 6,74 lati (pašizmaksa) x 1,5 (laika koeficients) = 10,11 lati (noapaļojot – 10,00 lati) nav ekonomiski pamatots. Konkurences padomes izpratnē pie lēmuma 10.2. punktā ietvertajiem nosacījumiem, ekonomiski pamatota maksa par viena autobusa ar 55 sēdvietām autoostas infrastruktūras izmantošanu (ja braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) starptautiskajiem regulārajiem maršrutu autobusiem varētu būt 7,38 lati (4,92 lati x 1,5).

10.4. Pamatojoties uz iepriekš minētajā vēstulē pievienotajā „Pašizmaksas aprēķins 2007. gadam” tabulā atspoguļotiem skaitļiem, tiek konstatēts, ka biļešu tirdzniecības izmaksas (310 918,00 lati) veido 25% un autoostas infrastruktūras izmantošanas izmaksas (679 956,0 lati) veido 56% no kopējām autoostas uzturēšanas izmaksām. Pamatojoties uz RSA 07.11.2008. vēstulē Nr. 2-4/230 sniegto informāciju par uzņēmuma ieņēmumiem 2007. gadā, tiek konstatēts, ka ieņēmumi par biļešu tirdzniecību ir (*) lati, kas veido ap (*)%, bet ieņēmumi par autoostas infrastruktūras izmantošanu ir (*) lati, kas veido ap (*)% no kopējiem ieņēmumiem - (*) latiem par pasažieru un autobusu apkalpošanu. Konkurences padome konstatē, ka 2007. gadā RSA ieņēmumi par biļešu tirdzniecību ir ap (*) reizes lielāki par minētā pakalpojuma izmaksām, bet ieņēmumi par autoostas infrastruktūras izmantošanu ir ap (*) reizēm mazāki par minētā pakalpojuma izmaksām, t.i., RSA noteiktais izmaksas sadalījums par autoostas infrastruktūras izmantošanu vienam reisam, kas iebrauc autoostā

⁶ 1 362 759 (kopējās izmaksas) – 310 918 (biļešu tirdzniecības izmaksas)

(ņemot vērā dažādu sēdvietu skaitu autobusos), būtiski atšķiras no faktiskā autoostas ieņēmumu sadalījuma (biļešu tirdzniecība un autoostas infrastruktūras izmantošana).

10.5. Konkurences padome lūdza vairākiem pārvadātājiem (SIA „Norma – A”, AS „Nordeka”, AS „Cata”, SIA „VTU Valmiera”) sniegt informāciju par to, vai tie 2006., 2007. un 2008. gadā biļešu tirdzniecību uz savu autobusu reisiem no/uz Rīgu veic paši (pilnībā vai daļēji) vai arī tās tiek realizētas RSA biļešu kasēs un kādā apjomā.

Konkurences padome no pārvadātājiem saņēma informāciju par faktiski autoostas kasēs realizēto braukšanas biļešu apjomu, reisu skaitu un RSA faktiskajiem ienākumiem no pamatpakalpojumu sniegšanas 2006., 2007. un 2008. gada dažādos mēnešos (2. tabula).

2. tabula. AS „Nordeka”, AS „Cata”, SIA „Norma-A” un SIA „VTU Valmiera” maksas, ko saņēmusi RSA par biļešu tirdzniecību un autoostas infrastruktūras izmantošanu un reisu skaits (dažādos mēnešos pēc brīvas izvēles)

Pārvadātājs	Laika periodi	RSA ieņēmumi no biļešu tirdzniecības (LVL bez PVN)	RSA ieņēmumi no autoostas infrastruktūras izmantošanas (LVL bez PVN)	RSA ieņēmumu no biļešu tirdzniecības daļa no sniegto pamatpakalpojumu kopuma (%)	Reisu skaits
AS „Nordeka”	01.03.2008.- 31.03.2008.	12 620,31	2 105,44	85,7	2250
	01.08.2007.- 31.08.2007.	17 458,49	2 148,71	89,0	2265
	01.12.2006.- 31.12.2006.	12 784,03	2 168,68	85,5	2325
AS „Cata”	01.01.2008.- 31.01.2008.	(*)	(*)	(*)	(*)
	01.10.2007.- 31.10.2007.	(*)	(*)	(*)	(*)
	01.03.2006.- 31.03.2006.	(*)	(*)	(*)	(*)
SIA „Norma-A”	01.04.2008.- 30.04.2008.	510,18	1 694,6	23,1	310
	01.12.2007.- 31.12.2007.	534,68	2 156,9	19,9	325
	01.03.2007.- 31.03.2007.	428,46	1 376,77	23,7	275
SIA „VTU Valmiera”	01.01.2008.- 31.01.2008.	2 663,18	1 024,2	68,9	925
	01.12.2007.- 31.12.2007.	3 052,43	1 021,90	74,9	905

	01.03.2006.- 31.03.2006.	2 704,06	898,65	75,1	925
--	-----------------------------	----------	--------	------	-----

Tabulā apkopotie dati norāda, ka RSA ieņēmumi par braukšanas biļešu tirdzniecību (85,7%, 89%, 85,5%) veido lielāko daļu no kopējiem ieņēmumiem par pamatpakalpojumu kopumu, kurus tā saņem no AS „Nordeka”. Līdzīgi ir AS „Cata” un SIA „VTU Valmiera” maksājumi RSA un attiecīgi ieņēmumi par braukšanas biļešu tirdzniecību svārstās amplitūdā no 66,9% - 75,1% no kopējiem RSA ieņēmumiem. Savukārt RSA ieņēmumi par braukšanas biļešu tirdzniecību, ko tā saņem no SIA „Norma-A”, svārstās no 19,9% līdz 23,7%, jo minētais komersants veic biļešu tirdzniecību savās biļešu tirdzniecības kasēs. Minētie tabulas dati liecina, ka pārvaldītāji, kuri izmanto RSA biļešu kases pakalpojumus, par to maksā ievērojami lielāku daļu nekā par infrastruktūras izmantošanu.

10.6 Ņemot vērā 10.2., 10.3., 10.4. un 10.5. punktā noteikto, Konkurences padome secina, ka RSA noteiktā maksa par autoostas infrastruktūras (ja braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) izmantošanu vienam reisam, kas iebrauc autoostā (ņemot vērā dažādu sēdvietu skaitu autobusos), nav ekonomiski pamatota. RSA piemērotā maksa pasažieru pārvaldītājiem, kuri braukšanas biļešu tirdzniecību veic RSA kasēs, par autoostas infrastruktūras izmantošanu nav samērīga ar pakalpojuma ekonomisko vērtību, tādā veidā RSA, radušos zaudējumus sedz no tās sniegtajiem braukšanas biļešu (un citu braukšanas dokumentu) pārdošanas pakalpojumiem, attiecīgi gūstot lielākus ienākumus no savas saimnieciskās darbības.

11. Sadarbības līgumiem, kas noslēgti starp RSA un pārvaldītājiem, ir pievienoti pielikumi, kas ir neatņemama to sastāvdaļa:

a) Nr.1 Rīgas starptautiskās autoostas pakalpojumu tarifi, par kuriem, saskaņā ar līguma nosacījumiem, maksā pārvaldītājs;

b) Nr.2 Rīgas starptautiskās autoostas teritorijas izmantošanas noteikumi.

Minētie sadarbības līgumi ir noslēgti ar pārvaldītājiem, kuri veic starptautiskos un iekšzemes pasažieru pārvaldījumus, un pievienotie pielikumi ir identiski visiem līgumiem. RSA reisa pašizmaksas aprēķinā ir sniegusi paskaidrojumu maksai (10,00 lati) par viena autobusa ar 55 sēdvietām autoostas infrastruktūras (ja braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) izmantošanu starptautiskajiem regulārajiem maršrutu autobusiem. Laika koeficients ir noteikts tikai starptautisko reisu autobusiem, bet tāda pati maksa ir noteikta par viena autobusa ar 55 sēdvietām autoostas infrastruktūras (ja braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) izmantošanu iekšzemes regulārajiem maršrutu autobusiem. Pie kam RSA teritorijas izmantošanas noteikumu 6. punktā ir noteikts, ka pilsētas, rajona un tālsatiksmes maršrutu autobusu iebrukšana autoostas teritorijā, lai uzņemtu pasažierus, atļauta 15 minūtes pirms atiešanas, bet piebrukšana pie iekāpšanas platformām atļauta 10 minūtes pirms autobusa atiešanas, bet 7. punktā noteikts, ka starptautisko maršrutu reisu autobusu iebrukšana autoostas teritorijā atļauta 30 minūtes pirms autobusa atiešanas, bet piebrukšana pie iekāpšanas platformām, lai uzņemtu

pasažierus atļaut līdz 20 minūtes pirms autobusa atiešanas. Ņemot vērā minēto, Konkurences padome secina, ka RSA ir apstiprinājusi vienotu maksu 10,00 latus par autoostas infrastruktūras izmantošanu (ja braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) vienam autobusam ar 55 sēdvietām kā starptautiskajiem pasažieru pārvadātājiem, tā iekšzemes pasažieru pārvadātājiem pie atšķirīgiem autoostas infrastruktūras izmantošanas nosacījumiem, t.i., iekšzemes pasažieru pārvadātājiem atļauts RSA pakalpojumus izmantot 2 reizes īsāku laiku. Līdz ar to RSA piemēro netaisnīgus tirdzniecības noteikumus (maksu par autoostas infrastruktūras izmantošanu (ja biļetes netiek tirgotas RSA kasēs)) par vienu un to pašu pakalpojumu iekšzemes pasažieru pārvadātājiem.

RSA viedokļu un argumentu analīze

12. Konkurences padome 03.11.2008. saņēma RSA 30.10.2008. Nr. 2-4/223 vēstuli „Papildus informācijas sniegšana” ar skaidrojumu, kurā norādīts, ka RSA:

a) neuzskata, ka atrodas dominējošā stāvoklī autoostas infrastruktūras izmantošanas tirgū;

Šādam RSA argumentam Konkurences padome nepiekrīt, jo saskaņā ar Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas sniegto informāciju, RSA ir vienīgā komercsabiedrība, kura sniedz autoostas pakalpojumus Rīgas pilsētas teritorijā regulāro starptautisko un starppilsētu autobusu maršrutiem un tā nekonkurē ar citiem tirgus dalībniekiem, kā arī patērētājiem un pasažieru pārvadātājiem nav iespēja izvēlēties citu autoostu pakalpojumu sniedzēju.

b) uzskata, ka konkrētais tirgus - autoostas infrastruktūras izmantošana būtu jānodala atsevišķi starppilsētu autobusu maršrutiem un atsevišķi starptautiskajiem autobusu maršrutiem, kuri iebrauc autoostas teritorijā;

Lai autoostas veiktu komercdarbību, tām ir jāveic reģistrācija saskaņā ar Noteikumiem Nr. 846 un šie noteikumi attiecas uz autoostām, kurās apkalpo pasažierus un transporta līdzekļus starptautiskajos, reģionālajos starppilsētu nozīmes un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos. RSA 31.03.2005. ar Nr. 23P reģistrēta Satiksmes ministrijas Autoostu reģistrā kā pilna pakalpojumu apjoma autoosta. Tādējādi nav pamata nodalīt atsevišķi konkrēto tirgu – autoostas infrastruktūras izmantošana starppilsētu un starptautiskajiem autobusu maršrutiem, kas iebrauc autoostas teritorijā.

c) uzskata, ka pārvadātāji, kas izmanto autoostas infrastruktūru, nav spiesti izmantot Rīgas starptautiskās autoostas sniegtos pakalpojumus, bet tiem ir iespēja izvēlēties citu ar attiecīgo pašvaldību saskaņotu pieturvietu, jo Noteikumi Nr. 84 attiecas tikai uz iekšzemes maršrutiem;

Konkurences padome piekrīt RSA viedoklim, jo Noteikumi Nr. 84 attiecas uz iekšzemes maršrutiem. Saskaņā ar šā lēmuma 3. punktā noteikto - autoostas pakalpojumi regulārajiem pasažieru pārvadātājiem neatkarīgi no tā, vai tiek veikts starptautiskais vai iekšzemes reiss, nav aizstājami ar citiem stāvvietu vai pieturvietu pakalpojumiem.

d) nepiekrīt, ka pārvadātāji būtu spiesti slēgt sadarbības līgumus ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta”, pieņemot pārvadātājiem neizdevīgus nosacījumus;

Saskaņā ar šā lēmuma 5. punktā konstatēto pārvadātājiem nav iespēju Rīgas pilsētas teritorijā izvēlēties citu komersantu, kura pakalpojumus (autoostas infrastruktūras izmantošana) pārvadātāji, kā arī pasažieri varētu saņemt. Tādējādi pārvadātāji ir spiesti pieņemt RSA sadarbības līgumu nosacījumus, kas tiem nav izdevīgi, piemēram, AS „Nordeka” izteiktais viedoklis (20.05.2008. vēstulē Nr. 254), SIA „Norma-A” (02.06.2008. vēstulē).

e) uzskata, ka ar savām darbībām nedeformē konkurenci biļešu tirdzniecības tirgū, jo no ieņēmumiem par realizētajām biļetēm tirgotāji visā Latvijas teritorijā saņem 10%;

Saskaņā ar šā lēmuma 5. punktā konstatēto braukšanas biļešu (un citu braukšanas dokumentu) pārdošanas pakalpojuma tirgus šajā lietā netiek vērtēts.

f) uzskata, ka „starptautiskie pārvadātāji 2 (divas) reizes ilgāk izmanto autoostas infrastruktūru, tad attiecīgi pielietojot laika koeficientu, palielinās maksa par autoostas infrastruktūras izmantošanu”;

Saskaņā ar šā lēmuma 11. punktā konstatēto, Konkurences padome secina, ka maksa par autoostas infrastruktūras izmantošanu bez biļešu tirdzniecības RSA kasēs, ir noteikta vienāda starptautiskajiem un iekšzemes pasažieru pārvadātājiem, bet iekšzemes pārvadātājiem nav noteikts tāds pats autoostas infrastruktūras izmantošanas laiks kā starptautiskajiem pārvadātājiem.

g) iebilst par Konkurences padomes 16.10.2008. vēstulē Nr. 2798 konstatēto - par RSA ieņēmumu daļu no biļešu tirdzniecības RSA kasēs (kas ir ievērojami lielāka) attiecībā pret kopējiem RSA ieņēmumiem no pamatpakalpojumu sniegšanas, jo ieņēmumi no biļešu tirdzniecības ir atkarīgi no pasažieru skaita, kuru ietekmē reisa attālums, intensitāte un pieprasījums, no biļešu cenas, kuru nosaka pārvadātājs, kā arī no piesaistīto pasažieru skaita;

Konkurences padome piekrīt RSA izteiktajam argumentam par RSA ieņēmumu no braukšanas biļešu tirdzniecības atkarību no piesaistīto pasažieru skaita un citiem nosacījumiem, bet saskaņā ar šā lēmuma 10. punktā konstatēto un RSA 07.11.2008. vēstulē Nr. 2-4/230 sniegto informāciju par uzņēmuma ieņēmumiem, kas arī parāda, ka 2007. gadā faktiskie ieņēmumi no biļešu tirdzniecības RSA kasēs ir lielāki par RSA ieņēmumiem no autoostas infrastruktūras izmantošanas sniegtajiem pakalpojumiem. Šā lēmuma 10. punktā ir konstatēts, ka SIA „Norma-A” ir maksājusi RSA mazāko daļu par braukšanas biļešu tirdzniecību (vidēji ap 22 %) no kopējām izmaksām par autoostu pakalpojumu izmantošanu, t.i. SIA „Norma-A” pieder savas biļešu tirdzniecības kases un tā attiecīgi RSA maksā lielāku daļu par autoostas infrastruktūras (izņemot braukšanas biļešu tirdzniecību) izmantošanu.

Secinājumi

13. Ņemot vērā šā lēmuma 9. un 10.6. punktā noteikto, Konkurences padome konstatē, ka RSA piemērotā maksa par autoostas infrastruktūras izmantošanu (ja

braukšanas biļetes netiek tirgotas RSA kasēs) vienam reisam, kas iebrauc autoostā (ņemot vērā dažādu sēdvietu skaitu autobusus), nav ekonomiski pamatota. Netaisnīgie maksājumi tiek piemēroti visiem regulārajiem pārvadātājiem, bet labuma guvējs ir dominējošais komersants – RSA. Konkurences padome secina, ka RSA par vienu un to pašu pakalpojumu pārvadātājiem piemērotā cena pārvadātājiem ir ievērojami atšķirīga. RSA tirdzniecības noteikumi ir netaisnīgi, jo tie ir noteikti ar mērķi uzspiest regulārajiem pasažieru pārvadātājiem starptautiskajos un starppilsētu maršrutos, izmantot RSA braukšanas biļešu (un citu braukšanas dokumentu) pārdošanas pakalpojumu, kas būtībā ir nošķirams no citiem pilna apjoma pakalpojumu autoostā sniedzamajiem obligātajiem pakalpojumiem.

Saskaņā šā lēmuma 11. punktā noteikto, RSA piemēro netaisnīgus tirdzniecības noteikumus, t.i., nosaka vienotu maksu par vienu un to pašu autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu pie atšķirīgiem šīs infrastruktūras izmantošanas nosacījumiem.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Konkurences padome secina, ka AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbībā ir konstatējams Konkurences likuma 13. panta 4. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpums.

Konkurences padomes secinājums pēc būtības pilnībā atbilst Administratīvās apgabaltiesas 05.02.2007. spriedumā lietā Nr. AA 43-0087-07/9, kas ierosināta pamatojoties uz PVAS „Rīgas starptautiskā autoosta” pieteikumu par Konkurences padomes 01.12.1999. lēmuma Nr. 29 atcelšanu, izdarītajam secinājumam, kas atzīts par pareizu ar Administratīvo lietu departamenta 20.05.2007. rīcības sēdes lēmumu lietā Nr. SKA-284/2007.

Administratīvā apgabaltiesa, izvērtējot PVAS „Rīgas starptautiskā autoosta” sniegtā pakalpojuma „reisa apkalpošana” starptautisko maršrutu autobusiem cenu 10 latu, ja biļešu tirgošana nenotiek autoostas kasēs, pamatojumu un samērīgumu ar šī pakalpojuma pašizmaksu 6,90 latu ir secinājusi, ka „atšķirība starp reālajām izmaksām un noteikto cenu ir pārmērīga, turklāt cena ir netaisnīga pati par sevi, jo faktiski pārvadātājam, kurš neveic biļešu realizāciju autoostas kasēs, ir jāmaksā ne vien par pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas platformu un stāvvietām paredzētās lietošanas iespēju pakalpojumu, bet arī par biļešu tirdzniecības pakalpojumu, neskatoties uz to, ka tas nemaz netiek izmantots” (sprieduma 22.p.).

Naudas soda aprēķins

1) Saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 8. pantā noteikto tiesību normu saprātīgas piemērošanas principu, kurš paredz, ka iestāde, piemērojot tiesību normas, izmanto tiesību normu interpretācijas pamatmetodes, lai sasniegtu taisnīgāko un lietderīgāko rezultātu, un 66. pantā noteiktos lietderības apsvērumus – šajā tiesiskajā situācijā ir nepieciešama administratīvā akta izdošana, jo ir izdarīts smags Konkurences likuma pārkāpums un ir nepieciešams uzlikt sodu par tā izdarīšanu, lai

sodītu par izdarīto pārkāpumu un atturētu šī lēmuma adresātu un citus tirgus dalībniekus no Konkurences likuma pārkāpuma izdarīšanas.

2) Saskaņā ar Konkurences likuma 14. panta pirmo un otro daļu, ja Konkurences padome konstatē tirgus dalībnieku darbībās šī likuma 13. panta pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma uzlikšanu un naudas soda piemērošanu, un tirgus dalībniekiem naudas sodu var uzlikt līdz 5 (piecu) procentu apmēram no to pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma katram, bet ne mazāk kā 250 latu katram. Lai noteiktu soda naudas apmēru, Konkurences padome izvērtēja pārkāpumu atbilstoši Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumiem Nr. 796 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un 13. pantā paredzētajiem pārkāpumiem” (turpmāk – Noteikumi), kopsakarā ar Administratīvā procesa likuma 66. panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem.

3) Noteikumu 3. punktā noteikts, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Tā kā minēto dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pārkāpumu Konkurences padome ar lēmumu konstatē 10.12.2008., pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka naudas soda apmērs tiek aprēķināts no 2007. gada neto apgrozījuma. RSA 2007. gada neto apgrozījums bija 1 301 593,00 latu.

4) Konkurences padome ņēma vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu (Noteikumu 13. punkts). Noteikumu 15. punktā noteikts, ka „pēc pārkāpuma veida par (...) smagu pārkāpumu uzskata dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (...)”. Tādējādi, RSA pārkāpums uzskatāms par smagu pārkāpumu, par kādu Noteikumu 18.3. apakšpunktā paredzēts naudas sods no 0,5% līdz 1,5% no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma.

Ievērojot Administratīvā procesa likuma 13. pantu, 65. panta trešo daļu un 66. panta pirmo daļu, kas nosaka samērīguma principa un lietderības apsvērumu piemērošanu administratīvā procesa ietvaros Konkurences padome secina, nosakot naudas soda apmēru RSA, ņem vērā, ka no 01.10.2008. izmaksas par autoostas infrastruktūras pakalpojumiem tiek noteiktas, ievērojot MK noteikumos Nr.846 noteikto sniedzamo pakalpojumu maksas aprēķināšanas metodiku. Tāpat ņem vērā, ka RSA ir neizbēgams darījuma partneris tirgus dalībniekiem, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus. Tādējādi saskaņā ar augstāk minēto, Konkurences padome uzskata par samērīgu, ņemot vērā pārkāpuma smagumu, piemērot mazāko iespējamo Noteikumu 18.3. apakšpunktā noteikto soda apmēru, t.i., naudas sodu 0,5% apmērā no RSA neto apgrozījuma 2007. gadā.

No RSA valdes 17.08.2005. apstiprinātajā dokumentā „Rīgas starptautiskās autoostas pakalpojumu cenas” ietvertās informācijas Konkurences padome secina, ka RSA izdarītais pārkāpums ilgst no 2005. gada 1. oktobra līdz 2008. gada 30. septembrim, t.i., 3 gadi. Pārkāpums ilgst vairāk nekā gadu, bet nepārsniedz piecus gadus. Par šādu pārkāpumu Noteikumu 19.2. apakšpunktā paredzētais naudas sods ir līdz 0,5% no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma. Ņemot vērā izdarītā

pārkāpuma ilgumu, Konkurences padome uzskata par pamatotu RSA piemērot soda naudu 0,3% apmērā no tās neto apgrozījuma 2007.gadā.

5) Ņemot vērā iepriekš minēto, un pamatojoties uz Noteikumu 17. punktu, kopējo naudas soda apmēru par vienu pārkāpumu aprēķina, summējot saskaņā ar Noteikumu 18. un 19. punktu noteiktos naudas sodus. Tādējādi, RSA piemērojams naudas sods 0,8% apmērā no neto apgrozījuma 2007. gadā (1 301 593,00 lati), t.i. 10 412,74 lati.

6) Saskaņā ar Noteikumu 23. punktu kopējo naudas soda apmēru var samazināt, ja pastāv vismaz viens no 23.1. apakšpunktā uzskaitītajiem atbildību mīkstinošiem apstākļiem, t.i.: pārkāpums pārtraukts, tiklīdz tirgus dalībnieks saņēmis no padomes informāciju par iespējamo Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā vai 13. pantā minēto pārkāpumu; tirgus dalībnieks brīvprātīgi novērsis pārkāpuma sekas, pirms padome pieņēmusi lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu; tirgus dalībnieks pēc savas iniciatīvas sniedzis pilnīgu un patiesu informāciju vai pierādījumus, kuriem bijusi būtiska nozīme Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā vai 13. pantā minēto pārkāpumu konstatēšanā; tirgus dalībnieks atlīdzinājis zaudējumus, kas radušies no izdarītā pārkāpuma.

Konkurences padome, izvērtējot konkrētās lietas apstākļus, secina, ka RSA darbībā nav konstatējami atbildību mīkstinoši apstākļi atbilstoši Noteikumu 23.1.1. - 23.1.5. apakšpunktos norādītajam, kā arī jebkādi citi apstākļi, kuru dēļ naudas sodu būtu pamats samazināt. Tādējādi, kopējais naudas sods nav samazināms un piemērojams iepriekš noteiktajā apmērā.

7) Saskaņā ar Noteikumu 21. punktu kopējo naudas soda apmēru var palielināt, ja pastāv vismaz viens no 21.1. apakšpunktā uzskaitītajiem atbildību pastiprinošiem apstākļiem, t.i., tirgus dalībnieks tā paša veida pārkāpumu izdarījis atkārtoti, un Konkurences padome to ir konstatējusi un pieņēmusi attiecīgu lēmumu (Noteikumu 21.1.1. apakšpunkts).

Konkurences padome, izvērtējot konkrētās lietas apstākļus un ar šo lietu saistīto informāciju, secina, ka RSA darbībā ir konstatējams atbildību pastiprinošs apstāklis, atbilstoši Noteikumu 21.1.1. apakšpunktā norādītajam.

Konkurences padome ar 01.12.1999. lēmumu Nr. 29 (lieta Nr. 0772/06-02/17.08.1999) „Par SIA „Baltijas autobusu līnijas”/Eurolines 04.08.1999. iesniegumu Nr. 31” konstatēja, ka „PVAS „Rīgas starptautiskā autoosta”, atrodoties dominējošā stāvoklī regulāro starptautisko autobusu maršrutu pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas platformu un stāvvietām paredzētās teritorijas lietošanas iespēju pakalpojumu tirgū Rīgas pilsētas teritorijā, no 01.07.1999. ir netieši uzspiedusi netaisnīgus tirdzniecības noteikumus regulāro starptautisko autobusu maršrutu pasažieru pārvadātājiem, nosakot atšķirīgus tarifus par vienu un to pašu pakalpojumu un tādējādi ir pārkāpusi Konkurences likuma 17. pantā noteikto aizliegumu”.

Konkurences padome secina, ka RSA ir atkārtoti izdarījusi viena un tā paša veida pārkāpumu. Par šādu pārkāpumu RSA uzliekamais naudas sods ir palielināms par 0,25 %.

Ņemot vērā minēto, Konkurences padome secina, ka RSA galīgais sods uzliekams 1,05% apmērā no tās neto apgrozījuma 2007.gadā, t.i., 13 666,73 lati.

Ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 3. punktu, 13. panta pirmās daļas 4. punktu, 14. panta pirmo daļu un otrās daļas 1. punktu, Administratīvā procesa likuma 5., 13., 65. un 66.pantu, Ministru kabineta 2008. gada 29. septembra noteikumu Nr.796 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un 13. pantā paredzētajiem pārkāpumiem” 3., 13., 14., 15., 17. punktu, 18.3., 19.2. un 21.1.1. apakšpunktu, Konkurences padome

nolēma:

1. Konstatēt Konkurences likuma 13. panta pirmās daļas 4. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbībā.

2. Uzlikt AS „Rīgas starptautiskā autoosta” naudas sodu 13 666,73 latu (trīspadsmit tūkstoši sešsimt sešdesmit seši lati 73 santīmi) apmērā. Uzlikto naudas sodu ne vēlāk kā 45 (četrdesmit piecu) dienu laikā no lēmuma saņemšanas dienas ieskaitīt valsts budžetā (Valsts kasē, reģ.Nr.90000050138, kontā Nr.LV78TREL1060001019900, kods TREL22), norādot lēmuma par naudas soda uzlikšanu numuru un datumu, un 10 dienu laikā pēc naudas soda samaksas paziņot par to Konkurences padomei, iesniedzot maksājumu uzdevuma apliecinātu kopiju.

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

Priekšsēdētāja v.i.

R. Jonītis