



## KONKURENCES PADOME

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1010 ♦ tālr. 67282865 ♦ fakss 67242141 ♦ e-pasts: konkurence@kp.gov.lv

### L Ē M U M S

Rīgā

Nr.59

(Prot. Nr.35, 2.§)

2012. gada 27. jūlijā

#### **Par lietas izpētes izbeigšanu**

#### **Lieta Nr. p/10/03.02./4**

#### **Par Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas**

#### **4. un 5. punktā un Līguma par Eiropas Savienības darbību**

#### **102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizlieguma**

#### **pārkāpumiem SIA „LDZ Cargo” darbībās**

Konkurences padome (turpmāk – KP) veica dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus uzraudzību. Uzraudzības lietā KP konstatēja, ka VAS „Latvijas dzelzceļš” (turpmāk – LDZ) vēsturiski ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras Latvijā pārvaldītājs un vienīgais dzelzceļa kravas pārvadātājs Latvijā ar ilggadēju praksi dzelzceļa kravas pārvadājumos, starptautiskiem sakariem, atbilstošu infrastruktūru un tehnisko bāzi. Šobrīd LDZ dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšana ir nodota tās meitas sabiedrībai SIA „LDZ Cargo” (turpmāk – LDZ Cargo).

Tirgus uzraudzības laikā KP konstatēja, ka LDZ Cargo dzelzceļa kravu pārvadājumiem piemēro divas tarifu aprēķināšanas metodes:

- 1) tarifs „LDZ Cargo 01” iekšzemes, importa un eksporta kravu pārvadājumiem;
- 2) tarifs „KTT-LV” tranzīta kravu pārvadājumiem.

Ņemot vērā, ka no pakalpojuma sniegšanas viedokļa kravu pārvadājumi neatšķiras un LDZ Cargo atkarībā no pārvadājuma veida piemēro atšķirīgas tarifu aprēķināšanas metodes, iespējami nosakot nepamatoti atšķirīgas un netaisnīgas pakalpojumu cenas vai netaisnīgus noteikumus un tādējādi radot nevienlīdzīgus konkurences apstākļus tirgus dalībniekiem, ka LDZ Cargo darbības potenciāli var ietekmēt tirdzniecību starp Eiropas Savienības dalībvalstīm, ka Konkurences likuma 7.panta pirmās daļas 5.punkts KP dod tiesības piemērot Eiropas Savienības konkurences tiesības, pamatojoties uz Konkurences likuma 22.panta 2.punktu, KP 28.07.2010. sēdē (Prot. Nr. 30, 3. §) nolēma ierosināt lietu „Par Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4. un 5.punktos un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizlieguma pārkāpumiem LDZ Cargo darbībās” (turpmāk – Lieta).

Pamatojoties uz Konkurences likuma 26.panta pirmo daļu, Lietuvai pievienota dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus uzraudzības lietā iegūtā uz Lietu attiecināmā informācija. Papildus Lietuvā iegūta informācija no LDZ Cargo, AS „Baltijas Tranzīta Serviss”, AS „Baltijas Ekspresis”, RSEZ AS „Rēzeknes dzirnavnieks”, SIA „Papīrfabrika „Līgatne”, LPKS „Latraps”, SIA „Cemex”, SIA „Saulkalne S”, SIA „ALPA Centrus”, AS „Stora Enso Latvija”, SIA „LDZ Cargo Loģistika”, SIA „Transimpeks”, SIA „VK Ekspedīcija”, SIA „Cargo Control”, AS „B.L.B. Baltijas Termināls”, AS LSEZ „Liepājas osta LM”, SIA „Sungate”, LDZ, Valsts dzelzceļa administrācijas, Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas un Satiksmes ministrijas.

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību LDZ Cargo ir Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar reģistrācijas Nr.40003788421, kuras juridiskā adrese ir Rīgā, Dzirnavu ielā 147 k-1, LV-1050, tās vienīgais dalībnieks ir VAS „Latvijas Dzelzceļš”.

## **1. Normatīvais regulējums**

1.1. Dzelzceļa darbības un satiksmes drošības principus, kā arī dzelzceļa pārvaldes kārtību reglamentē Dzelzceļa likums. Dzelzceļa likuma 1.panta 7.punkts nosaka, ka dzelzceļa pārvadājumi ir pakalpojumi, kuri tiek sniegti uz pasažieru vai kravu pārvadājuma līguma pamata iekšzemes vai starptautiskajā satiksmē pa dzelzceļu.

Dzelzceļa likuma 1.panta 14.punkts nosaka, ka pārvadātājs ir komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvadātāja licenci dzelzceļa (pasažieru vai kravu) pārvadājumu veikšanai starp stacijām un šim nolūkam nodrošina vilci. Šā likuma 1.panta 15.punkts nosaka, ka tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir pārvadātāja tiesības izmantot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru pēc drošības sertifikāta saņemšanas un līguma noslēgšanas ar dzelzceļa pārvaldītāju.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 19.punktu tarifs ir likmju sistēma, pēc kuras nosaka maksu par dzelzceļa pārvadājumiem vai par citiem dzelzceļa sniegtajiem pakalpojumiem.

1.2. Dzelzceļa likuma 23.panta otrā daļa nosaka, ka pārvadātājs savā darbībā ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, arī nosakot savus piedāvājamus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un pārvadājuma maksu. Minētā panta trešā daļa nosaka, ka pārvadātājam ir pienākums kārtot atsevišķu pasažieru un kravu pārvadājumu finanšu pārskatu, kā arī nodrošināt to publisku pieejamību saskaņā ar attiecīgajiem normatīvajiem aktiem.

1.3. Dzelzceļa likuma 34.panta pirmā daļa nosaka, ka speciālu atļauju dzelzceļa pārvadājumu veikšanai (turpmāk – pārvadātāja licence) tiesīgas saņemt komercsabiedrības, kuras var nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu veikšanai nepieciešamos pamatnosacījumus, kā arī attiecīgo dzelzceļa speciālistu līdzdalību. Savukārt, šā panta otrā daļa nosaka, ka pārvadātāja licence apliecina pārvadātāja tiesības nodarboties ar tajā norādīto komercdarbības veidu. Pārvadātāja licence, kas izsniegta dzelzceļa pārvadājuma veikšanai nedod tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai.

Tiesības izmantot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru<sup>1</sup> [līdz ar to uzsākt kravu pārvadājumus] ir komercsabiedrībām, kuras var nodrošināt pārvadājumu veikšanai nepieciešamos pamatnosacījumus, kā arī attiecīgo dzelzceļa speciālistu

---

<sup>1</sup> Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Latvijā ir VAS „Latvijas dzelzceļš”, „Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskats”, 8 lpp., pieejams: <http://www.ldz.lv>.

līdzdalību. Lai varētu izmantot publiskās lietošanas infrastruktūru, komercsabiedrībai: 1) jāsaņem pārvadātāja licence; 2) jāsaņem drošības sertifikāts; 3) jāsaņem pārvadājumu veikšanai nepieciešamā dzelzceļa infrastruktūras jauda; 4) jānoslēdz līgums ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu; 5) jānodrošina dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu ievērošana un jāgarantē satiksmes drošība.

Ministru Kabineta 27.04.1997. noteikumi Nr.148 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” nosaka dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas pamatprasības. Prasības ritošajam sastāvam, kuras tiek piemērotas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā ekspluatējamam ritošajam sastāvam, ir noteiktas Dzelzceļa likuma 36.<sup>1</sup> pantā un no tā izrietošos Ministru Kabineta noteikumos.

Dzelzceļa speciālistiem izvirzāmās kvalifikācijas prasības un kritēriji, zināšanu vai prasmju pārbaudes kārtība, dzelzceļa speciālista apliecības un profesionālās kompetences sertifikāta izsniegšanas, pagarināšanas un anulēšanas kārtība, prasības personām, kuras veic speciālistu sagatavošanu, kā arī apmācības programmas un tehnisko līdzekļu sarakstus nosaka Ministru Kabineta 02.05.2006. noteikumi Nr.360 „Noteikumi par dzelzceļa speciālistiem” un Ministru Kabineta 28.03.2006. noteikumi Nr.236 „Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) instruktora, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista), vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību”.

1.4. Dzelzceļa pārvadājumu likums regulē jautājumus, kas saistīti ar dzelzceļa pārvadājumu jomu (pasažieru un bagāžas pārvadājumus, kravu pārvadājumus, bīstamo kravu pārvadājumus, militāristu 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. Saskaņā ar minētā 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.

1.5. Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājumu likuma 24.pantu pārvadātājs kravas pārvadā, pamatojoties uz kravas pārvadājuma līgumu, kuram pielīdzināma noteiktā kārtībā izrakstīta pavadzīme. Pavadzīmes veidlapas paraugu, tās aizpildīšanas kārtību un tajā norādāmās ziņas nosaka Ministru Kabineta 18.12.2001. noteikumi Nr.533 „Noteikumi par pavadzīmes aizpildīšanas kārtību dzelzceļa kravu pārvadājumos”. Saskaņā ar kravas pārvadājuma līgumu pārvadātājs apņemas kravas nosūtītāja nodoto kravu aizvest par maksu (saskaņā ar dzelzceļa pārvadājumu tarifu) no nosūtīšanas stacijas līdz galastacijai un nodot to kravas saņēmējam (Dzelzceļa pārvadājumu likuma 23.pants).

1.6. Veicot starptautiskos pārvadājumus, jāievēro Latvijai saistoši starptautiskie līgumi attiecībā uz starptautisko dzelzceļa transportu. Dzelzceļa likuma 42.panta pirmā daļa nosaka, ja starptautiskajā līgumā, kuru Saeima ir apstiprinājusi, paredzēti citādi noteikumi nekā Latvijas likumos, tiek piemēroti starptautiskā līguma noteikumi. Minētā panta otrā daļa nosaka, ka pārvadātājiem un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem ir tiesības pārstāvēt sevi un slēgt līgumus ar starptautiskajām dzelzceļa organizācijām, ārvalstu komercsabiedrībām un to apvienībām.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 42.panta trešo daļu, ārvalstu komercsabiedrībām tiesības būt par pārvadātāju nosaka attiecīgās valsts normatīvie akti. Robežvalsts pārvadātāju tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, neievērojot šā likuma 35.pantu, nosakāmas, pamatojoties uz līgumu, kas tiek slēgts starp robežvalsts pārvadātāju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju. Dokumenti, kas apliecina pārvadātāja un robežvalsts pārvadātāja kompetenci un aprīkojuma atbilstību, tiek savstarpēji atzīti, pamatojoties uz starptautiskiem līgumiem.

1.7.. Starptautisko kravu pārvadājumos iesaistīto dzelzceļu, nosūtītāju un saņēmēju tiesiskās attiecības regulē: a) 01.11.1951. Nolīgums par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) (turpmāk – Nolīgums vai SMGS<sup>2</sup>), Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, b) 09.05.1980. Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) B papildinājums Vienveida noteikumi attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļu pārvadājumu līgumu (CIM) (turpmāk – Starptautisko kravu pārvadājumu vienveida noteikumi)<sup>3</sup>.

Saskaņā ar Dzelzceļa sadarbības organizācijas (OSŽD) Līgumu par Starptautisko dzelzceļa tranzīta tarifu<sup>4</sup> (turpmāk – Līgums par dzelzceļa tranzīta tarifu), tā dalībnieces ir vienojušās par kopīgu tarifu „*Starptautiskais dzelzceļa tarifs MTT*” (turpmāk - MTT)<sup>5</sup>. MTT ir pielikums Līgumam par dzelzceļa tranzīta tarifu. Līgums par dzelzceļa tranzīta tarifu neizslēdz iespēju piešķirt atvieglojumus un atlaides Līguma dalībniekiem, veicot pārvadājumus pa saviem dzelzceļiem (Līguma 6.punkts.).

## 2. Konkrētais tirgus

Konkurences likuma 1.panta 4.punkts nosaka, ka konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu. Konkrētās preces tirgus saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 5.punktu ir noteiktas 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. Par konkrēto ģeogrāfisko tirgu Konkurences likuma 1.panta 3.punkta izpratnē uzskatāma ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.

2.1. Dzelzceļu kravu pārvadājumi ir sauszemes kravas pārvadājumu veids. Dzelzceļa kravu pārvadātājs nodrošina kravu pārvadāšanas servisu no viena punkta uz otru (kas lielākoties ir kravu pārkraušanas un uzglabāšanas termināli) kravas

---

<sup>2</sup> SMGS ir noslēgts starp ministrijām, kuru pārziņā ir dzelzceļa satiksme, nolūkā organizēt kravu pārvadājumus tiešajā starptautiskajā satiksmē. SMGS Latvijas Republikā stājās spēkā 1993.gada 1.martā. Nolīguma labojumi, grozījumi un papildinājumi, kas veikti līdz 2009.gada 31.decembrim ir ietverti SMGS tulkojumā latviešu valodā un stājās spēkā 2010.gada 1.jūlijā, pieejams elektroniski: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=207659&from=off>

<sup>3</sup> Latvijas Republikā stājā spēkā 2000.gada 1.septembrī. Konvencijas teksts publicēts 1999.gada 26.jūnijā laikrakstā „Latvijas Vēstnesis”. 27.10.2000. Ārlietu ministrijas dienesta informācija Nr.40/975-7765 „Par līgumu stāšanās spēkā” („LV”, 384/385 (2295/2296), 31.10.2000. <http://www.likumi.lv/doc.php?id=12304&from=off>

<sup>4</sup> Saskaņā ar Līguma par dzelzceļa tranzīta tarifa 4.panta 4.punktu, tas ir noslēgts uz nenoteiktu laiku un stājas spēkā 01.01.1997., pieejams: [http://ldz.lv/texts\\_files/2011.07.26\\_Ligums\\_par\\_MTT.pdf](http://ldz.lv/texts_files/2011.07.26_Ligums_par_MTT.pdf)

<sup>5</sup> Tarifs ir spēkā kopš 01.10.1977.

īpašniekiem, stividorkompānijām, ekspeditoru kompānijām, fraktu aģentiem u.c. loģistikas uzņēmumiem.

Saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājuma likuma 6.pantu „Dzelzceļa pārvadājumi atkarībā no satiksmes veida iedalāmi šādi:

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.”

LDZ Cargo nodrošina iekšzemes un starptautiskos kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, kā arī veic ar tiem saistītās papildu operācijas, piemēram, vagonu apstrādāšanu un apkalpošanu stacijās – manevru darbus, pārvadājumu dokumentu noformēšanu.

Ņemot vērā normatīvo regulējumu, LDZ Cargo pakalpojumu un to maksu noteikšanas praksi, dzelzceļa kravu pārvadājumus var iedalīt: 1) iekšzemes; 2) importa; 3) eksporta; 4) tranzīta.

Iekšzemes kravu pārvadājumu ietvaros LDZ Cargo kādā no Latvijas dzelzceļa stacijām pieņem pārvadājumam attiecīgo kravu un nogādā to citā Latvijas dzelzceļa stacijā tās saņēmējam. Importa kravu pārvadājumu ietvaros LDZ Cargo Latvijas robežšķērsošanas vietās saņem ārvalstu dzelzceļa pārvadātāju piegādātās kravas nogādāšanai uz piegādes vietu – saņēmējstaciju Latvijā. Eksporta kravu pārvadājumu ietvaros LDZ Cargo nosūtīšanas stacijā Latvijā saņem kravas, kas paredzētas saņēmējam ārpus Latvijas. LDZ Cargo nogādā kravu līdz attiecīgajai robežstacijai, kurā to pieņem ārvalstu dzelzceļa pārvadātājs tālākai pārvadāšanai. Tranzīta kravu pārvadājumu ietvaros LDZ Cargo saņem pārvadājamo kravu vienā robežstacijā un aizved to līdz citai robežstacijai, kur to 1) nodod attiecīgajam ārvalstu dzelzceļa pārvadātājam tālākai pārvadāšanai vai arī 2) nogādā to uz attiecīgās Latvijas ostas dzelzceļa staciju, no kurienes krava tiek padota ostā attiecīgajam kravas saņēmējam, kas nodrošina kravu pārkraušanu no vagona kuģī.

Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma ņēmēja mērķis ir iegādāties izejvielas preču ražošanai, piegādāt sev preces tālākpārdošanai vai nogādāt preces vai izejvielas citiem tirgus dalībniekiem. Tas, kādus pārvadājuma veidus ir nepieciešams izmantot saimnieciskajā darbībā, ir atkarīgs no katra tirgus dalībnieka. Piemēram, komersants, kurš produktus pērk un pārdod tikai Latvijā, pieprasīs tikai iekšzemes pārvadājumus, bet komersants, kurš produktus pērk Latvijā un/vai ārvalstīs un pārdod tos ārvalstīs, izmantos iekšzemes, importa un eksporta pārvadājumus. Tādējādi pieprasījums pēc konkrētiem pārvadājuma veidiem veidojas atšķirīgs, un konkurences spiedienu uz pārvadātāju piedāvātajiem pakalpojumiem rada dažādas komersantu grupas.

KP Lietā izvērtē darbības, LDZ Cargo nosakot tranzīta pārvadājumiem vienu tarifa noteikšanas un piemērošanas metodi, bet iekšzemes, importa un eksporta pārvadājumiem citu. Izvērtējot LDZ Cargo darbību ietekmi uz konkurenci, jāsecina, ka atšķirīgu vai netaisnīgu noteikumu vai cenu piemērošana var ietekmēt to komersantu konkurētspēju, kuri iegādājas izejvielas un piegādā preces, lai darbotos vienā konkrētajā tirgū. KP ieskatā iepriekšminētās LDZ Cargo darbības var ietekmēt komersantus, kuri izmanto tranzīta, importa un eksporta pārvadājumus. Iekšzemes pārvadājumi, galvenokārt, ir saistīti ar komersantu darbību Latvijā, un atšķirīgu noteikumu piemērošana komersantiem, kuri izmanto tranzīta un iekšzemes pārvadājumus, rada nebūtisku ietekmi uz to savstarpējo konkurenci. Piemēram, var būt gadījumi, kad komersants iegādājas izejvielas Latvijā un tālāk savu gatavo produkciju eksportē uz

citām valstīm, tādējādi iespējami konkurējot ar komersantiem, kuri izmanto tranzīta pārvadājumus ar atšķirīgajiem noteikumiem. Tomēr šādu komersantu konkurētspēja joprojām būs atkarīga no noteikumiem eksporta pārvadājumiem.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Lietas ietvaros netiek vērtēti iekšzemes pārvadājumi.

2.2. Eksporta, importa un tranzīta kravu pārvadājumi ir kravu pārvadājumi, kas tiek veikti divu vai vairāku valstu teritorijā, un, līdz ar to, atbilstoši Dzelzceļa pārvadājuma likuma 6.pantā noteiktajam definējumam ir starptautiskie kravu pārvadājumi.

Ievērojot Latvijas teritorijas ģeogrāfisko izvietojumu, vēsturiskos apstākļus un atšķirīgo sliežu platumu Latvijā un Eiropas valstīs, starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi pārsvarā tiek izmantoti tikai no/uz Neatkarīgo Valstu Sadraudzības (turpmāk – NVS) valstīm un caur tām arī uz citām valstīm (piemēram, Somiju).

Ņemot vērā, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi ir sauszemes kravas pārvadājumi, Konkurences padome izvērtēja vai dzelzceļa kravu pārvadājumi ir aizvietojami ar cita veida sauszemes kravu pārvadājumu veidu – autotransportu. Autotransports arī tiek izmantots starptautiskajiem pārvadājumiem. Autotransporta izmantošanas nepieciešamību starptautiskajos kravu pārvadājumos nosaka specifiski apstākļi – piegādes ātrums, kravas apjoms, kravas īpatnības, kravas uzkrāšanas/izkrāšanas iespējas abos maršruta galapunktos u.c. apstākļi. Centrālās Statistikas pārvaldes publiski pieejamie<sup>6</sup> dati norāda uz to, ka starptautiskajos kravu pārvadājumos dominē dzelzceļa transports. Ar autotransportu un pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms starptautiskajos pārvadājumos minētajā periodā apkopots 1.tabulā.

1.tabula

Ar autotransportu un pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms tūkst. tonnu starptautiskajos pārvadājumos 2007. – 2010.gadā

Transporta veids	Kravu apjoms 2007.g.	Kravu apjoms 2008.g.	Kravu apjoms 2009.g.	Kravu apjoms 2010.g.
Autotransports	8 372	8 161	6 225	7 600
Dzelzceļa transports	50 164	54 374	52 380	47 901

Tabulas dati rāda, ka no abiem sauszemes starptautiskiem kravu pārvadājumiem dzelzceļa kravu starptautiskie pārvadājumi veido 86% 2007.gadā, 87% 2008.gadā, 89% 2009.gadā un 86 % 2010.gadā. Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes publiski pieejamo informāciju<sup>7</sup>, laikā no 2007.gada līdz 2010.gadam 14 - 17% no kopējiem kravu autopārvadājumiem veidoja starptautiskie pārvadājumi, savukārt dzelzceļa kravu starptautiskie pārvadājumi veidoja apmēram 97% no kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem.

<sup>6</sup> Centrālās Statikas pārvaldes mājas lapa, [www.csb.gov.lv](http://www.csb.gov.lv),  
<http://data.csb.gov.lv/Dialog/varval.asp?ma=TR0150&ti=TRG15%2E+KRAVU+P%C2RVAD%C2JUMI+PA+DZELZCE%CFU+%28t%FBkst%2E+tonnu%29&path=../DATABASE/transp/lkgad%E7jie%20statistikas%20dati/Transports/&lang=16>  
<http://data.csb.gov.lv/Dialog/varval.asp?ma=TR0230&ti=TRG23%2E+KRAVU+P%C2RVAD%C2JUMI+AR+AUTOTRANSPORTU+%28t%FBkst%2E+tonnu%29&path=../DATABASE/transp/lkgad%E7jie%20statistikas%20dati/Transports/&lang=16>

<sup>7</sup> Turpat.

2.2.1. Importa kravu sauszemes pārvadājumos pakalpojuma saņēmēji ir Latvijā ražojošie uzņēmumi (vai to pilnvarotās personas), kas ievēd sev nepieciešamos izejmateriālus, un ārvalstu personas, kas savas kravas, izmantojot Latvijas ostas, caur Latviju vēlas nogādāt ārvalstīs.

Konkrētās preces tirgus šajā gadījumā ir kravu ievēšana Latvijā un nogādāšana kādā no iekšzemes punktiem, tostarp ostām, jeb, izmantojot Eiropas Komisijas regulas Nr.1192/2003 1.panta 13.punktā sniegto definīciju attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem, *dzelzceļa kravu importa pārvadājumu pakalpojums*.

Priekšstatu par situāciju kravu importa tirgū sniedz statistikas dati, tomēr jāņem vērā, ka dati par autotransporta pārvadātajām kravām aptver tikai Latvijā reģistrēto komersantu darbību, tādēļ kravu pārvadājumi ar autotransportu objektīvi varētu būt lielāki uz ārvalstu pārvadātāju rēķina (skat. 2.tabulu).

2.tabula

Ar autotransportu un pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms tūkst. tonnu importa pārvadājumos 2007. – 2010.gadā

Transporta veids	Kravu apjoms 2007.g.	Kravu apjoms 2008.g.	Kravu apjoms 2009.g.	Kravu apjoms 2010.g.
Autotransports	2 874	2 356	1 517	1 463
Dzelzceļa transports	42 776	47 116	47 092	40 973

2.2.2. Dzelzceļa kravu eksports ir kravu pārvadājumi no punkta Latvijā uz ārvalstīm. Pakalpojuma saņēmēji ir Latvijas ražojošie un eksportējošie komersanti vai to pilnvarotās personas un ārvalstu personas, kas savas kravas, izmantojot Latvijas ostas, caur Latviju vēlas nogādāt citās valstīs. Kravu eksporta pārvadājumu pakalpojumus var sniegt LDZ Cargo dzelzceļa kravu pārvadājumiem pāri Latvijas robežai, privātie dzelzceļa kravu pārvadātāji – no Latvijas ostām līdz pārkraušanas punktiem un dažādas Latvijas un ārvalstu autotransporta kompānijas.

3.tabula

Ar autotransportu un pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms tūkst. tonnu eksporta pārvadājumos 2007. – 2010.gadā

Transporta veids	Kravu apjoms 2007.g.	Kravu apjoms 2008.g.	Kravu apjoms 2009.g.	Kravu apjoms 2010.g.
Autotransports	3 594	3 379	2 587	3 231
Dzelzceļa transports	2 356	2 652	2 222	3 206

No informācijas 3.tabulā redzams, ka kravu pārvadājumi ar autotransportu pārsniedz dzelzceļa kravu pārvadājumus. Ņemot vērā, ka statistika atspoguļo tikai Latvijas autotransporta komersantu darbību, iespējams, autotransporta pārvadājumu pakalpojumi ir tikuši izmantoti vēl lielākā apjomā.

Šos pakalpojumus iespējams sadalīt sīkāk atkarībā no kravas veida – tādām kravām, kuras var pārvadāt tikai pa dzelzceļu, kravām, kuras var pārvadāt tikai ar autotransportu, un kravām, kurām piemēroti abu veidu transporti.

2.3. LDZ Cargo 16.05.2011. vēstulē Nr.K-7/18 norāda, ka tās sniegtie dzelzceļa kravu pārvadājumi iekšzemes, eksporta un importa satiksmē ir aizstājami ar autotransporta pārvadājumiem, līdz ar to tas neatrodas dominējošā stāvoklī iekšzemes, eksporta un importa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgos pārvadājuma attālumā, kas

nepārsniedz 1000 km. Savukārt attiecībā uz tranzīta kravu pārvadājumiem, pie kuriem LDZ Cargo ņem vērā arī tranzīta kravu pārvadājumu uz/no ostām Latvijas teritorijā, LDZ Cargo 16.05.2011. vēstulē Nr.K-7/18 norāda, ka šajā gadījumā konkrētais tirgus ir kravu pārvadājumi pa Krievijas, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas dzelzceļa tīklu caur Baltijas jūras austrumu krasta ostām, tajā skaitā Rīgu, Ventspili, Tallinu, Klaipēdu un Sanktpēterburgu.

KP veica tirgus dalībnieku, aptauju par dzelzceļa un autotransporta savstarpējo aizvietojamību kravu pārvadājumos.

Daļa aptaujāto komersantu, kuriem ir nepieciešams kravas eksports vai imports ir norādījuši plašu amplitūdu attiecībā uz kādiem maršrutiem un attālumiem ir piemērots/izdevīgs dzelzceļa transports, proti, sākot no 100 vai 500 km un sevišķi virzienā uz NVS valstīm, jo nav pieejams autotransports nepieciešamā apjomā. Dzelzceļa transports pāri Latvijas sauszemes robežai tiek izvēlēts, kad kravas saņēmējs atrodas NVS valstīs. Šajā gadījumā dzelzceļa transports nav aizvietojams ar citu transporta veidu lielos apjomos. Virzienā uz NVS valstīm ļoti svarīgs ir apstāklis, ka transportēšanu pa dzelzceļu neietekmē rinda uz valsts robežām kā autotransportam (sakarā ar to, ka robežas Latvija/Baltkrievija un Latvija/Krievija ir arī Eiropas Savienības robeža ar minētajām valstīm, līdz ar to šajā virzienā kravu pārvadājumiem ir citas prasības).

Kā negatīvie aspekti tiek nosaukti: savlaicīga saistību neizpildīšana nepietiekama vagonu daudzuma dēļ, kā rezultātā nav iespējama savlaicīga kravu nosūtīšana, komplicēta sistēma, kura nav vērsta uz klientu un kvalitatīvu pakalpojumu, pakalpojuma saņēmējam ir ierobežotas tiesības piedalīties sniegtā pakalpojuma maksas apspriešanā un maiņā.

Aptaujātie komersantu ir norādījuši, ka, ja ir iespēja precīzi piegādāt pa dzelzceļu (proti, klientam ir dzelzceļa pievadceļš), tad prece virzienā uz Krieviju un Baltkrieviju tiek piegādāta pa dzelzceļu. Ja klientam nav dzelzceļa pievadceļa un tas atrodas tuvu Latvijas robežai, tiek izmantots autotransports (Lietuva, Igaunija). Ar autotransportu piegāde klientiem tiek veikta operatīvāk, bet tā tarifi ir nesalīdzināmi augstāki nekā dzelzceļam. Izmantojot autotransportu pastāv iespēja nosūtīt kravu uz jebkuru vietu, neatkarīgi no speciālās infrastruktūras. Vienlaicīgi tirgus dalībnieki ir norādījuši, ka ar autotransportu pārvadājumi tiek veikti tad, ja pietrūkst ritošā sastāva kapacitāte vai ja klients pasūta nelielu preču daudzumu (1-3 mašīnas), tad pārsvarā tādas piegādes notiek ar autotransporta palīdzību.

Ja klients pasūta preces lielos apjomos uz tālākiem attālumiem, tad izmanto tikai pārvadājumus pa dzelzceļu. Visām importējamām izejvielām ir piemērots dzelzceļa transports, jo ražošanas nodrošināšanai ir nepieciešami lieli izejvielu daudzumi, kurus nav iespējams piegādāt ar autotransportu bet autotransporta kravas ietilpība ir 22-23 tonnas, savukārt 1 vagona maksimālā kravas ietilpība atkarībā no vagona veida var būt 64-71 tonna. Līdz ar to visas importējamās preces ir izdevīgāk ievest ar dzelzceļa transportu lielo apjomu dēļ. Konstantu apjomu vedot ar autotransportu, tas radītu ievērojamas papildus darbaspēka un amortizācijas izmaksas, kā arī milzīgu satiksmes noslogojumu uz autoceļiem un robežpunktos. Dzelzceļa transportam ir priekšrocības kravas nosūtīšanai ārpus Latvijas, kad vienā piegādes reizē pārvadājamās kravas apjoms veido pilnu vagonu (vienlaicīgi tiek nosūtītas 60-65 tonnas) un vairāk kravas ar nosacījumu, ka klients, kuram ir adresēta krava, spēj pieņemt kravu vagonus. Ja nosūtāmās kravas apjoms ir mazāks par 60 tonnām, klients nespēj pieņemt kravu vagonos vai kravu ir nepieciešams piegādāt ātri, piemērotāki ir pārvadājumi ar autotransportu. Šajā gadījumā izvēli ietekmē cena, kravas apjoms un iespēja pieņemt un apstrādāt saņemto kravu galapunktā.



Līdz ar to secināms, ka galvenokārt transportēšanas pakalpojumu izvēli nosaka transportējamo preču apjoms un pieejamā dzelzceļa infrastruktūra.

Ekspeditoru uzņēmumu tranzīta kravu pārvadājumu, apjomi un attālumi ir lieli (Krievija, Kazahstāna, Uzbekistāna, Tadžikistāna u.c. NVS valstis) un tos var nodrošināt tikai ar dzelzceļa transportu. Salīdzinājumā, automašīnas celtspeja ir ap 20-25 tonnas, dzelzceļa vagonu – apmēram 60-70 tonnas, līdz ar to dzelzceļa transportam ir priekšrocības, pārvadājot liela apjoma kravas. Papildus dzelzceļa tarifi ir stabili uz noteiktu laiku (līdz pusgadam) un klientiem viegli rēķināties ar to un veidot biznesu ar saviem partneriem. Cenas uz autotransportu var mainīties katru nedēļu. Transporta veidu izvēli nosaka kravas īpašnieki/klienti.

Lielākā daļa komersantu norāda, ka to sniegtajam pakalpojumam nav piemērots autotransports kravas veida dēļ (piemēram, sojas spraukumi, graudi, jēlcukurs u.c. beramā krava) un apjomiem sākot no 10 tonnām līdz virs 100 000 tonnām. Dzelzceļa transports nav aizvietoājams ar autotransportu, jo nepieciešams uzturēt lielu autoparku, rindu dēļ kravu plūsma traucēta uz valsts robežām, līdz ar to traucēta un nav prognozējama kravu ienākšana ostā. Turklāt lielākā daļa no termināliem ostās ir projektēti un būvēti pie nosacījuma, ka kravas tiks saņemtas tikai ar dzelzceļa transportu, to pārkraušanas apjoms ir vairāki miljoni tonnas, līdz ar to aizvietojamība ar autotransportu nepastāv. Šādos terminālos pārkrautās kravas pārsvarā tiek saņemtas no Krievijas un tālāk nogādātas Eiropas valstīs.

Vienlaicīgi arī šajā pārvadājuma jomā, komersanti ir norādījuši, ka autotransports tiek izmantots, ja nav atbilstošas dzelzceļa infrastruktūras.

2.4. Ņemot vērā lēmuma 2.2.-2.3. punktā minēto, secināms, ka dzelzceļa starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojums ir aizvietoājams ar autopārvadājumu starptautisko kravu pārvadājuma pakalpojumu atsevišķās konkrētās situācijās. No aptaujāto tirgus dalībnieku izteiktajiem viedokļiem secināms, ka aizvietojamība pastāv šādos gadījumos:

- 1) precī nepieciešams nogādāt īsā termiņā;
- 2) precī nepieciešams nogādāt uz teritoriju, kur nav izbūvēta dzelzceļa infrastruktūra;
- 3) pārvedamās preces apjoms nav liels. No sniegtajām atbildēm izriet, ka vidējais rādītājs, kas raksturo nelielu apjomu ir mazāks par vienā vagonā ietilpstošo kravu apjomu (svars atkarīgs no pārvadājamās preces). Šis kritērijs tiek kombinēts ar nelielu pārvadājamo attālumu.

Līdz ar to secināms, ka aizvietojamība pastāv, ja jāpārvadā neliels preču daudzums nelielā attālumā. Atsevišķās situācijās no piedāvājuma puses vagona nepietiekamība rada nepieciešamību izvēlēties neefektīvāku transportēšanas veidu. Ņemot vērā tirgus dalībnieku sniegtās atbildes, autotransporta un dzelzceļa transporta aizvietojamība pastāv, ja pārvadājuma attālums ir no 100 līdz 500 km nelielām kravām, tomēr aizvietojamību ietekmē arī citi apstākļi, kas ir atšķirīgi katrā konkrētajā gadījumā (pārvadātāju kapacitāte, sliežu pievedceļu esamība u.c.).

Dzelzceļa starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojums nav aizvietoājams ar autopārvadājumu starptautisko kravu pārvadājuma pakalpojumu, ja tiek pārvadātas liela apjoma kravas (viens pilns vagoni un vairāk) lielos attālumos (galvenokārt uz NVS valstīm Aizvietojamība faktiski nepastāv, ja preču pārkraušana (iekraušanas vai izkraušanas vietā) ir pielāgota dzelzceļa infrastruktūrai. Tās parasti ir lejamās un beramās preces.

Ņemot vērā minēto, KP secina, ka atkarībā no kravas veida, vērtības, lieluma, piegādes laika, primāri tiek izvērtēta iespējamība pārvadāt kravu ar dzelzceļa transportu un tikai konkrētos gadījumos, kas aprakstīti iepriekš, tiek izvērtēta kravas pārvadāšana ar autotransportu.

Līdz ar to var uzskatīt, ka, pastāvot patstāvīgam pieprasījumam, kurā pārvadājamās kravas apjoms vienā piegādes reizē pārsniedz vai veido pilnu vagonu, starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi ir nošķirami no starptautiskiem kravu pārvadājumiem ar autotransportu un nav savstarpēji aizvietojami.

2.5. No piedāvājuma puses, ņemot vērā LDZ Cargo sniegto skaidrojumu par preces pārvadāšanas apstākļiem, secināms, ka eksporta, importa un tranzīta preču dzelzceļa kravu pārvadājumi ir savstarpēji aizstājami. No piedāvājuma puses dzelzceļa kravu pārvadājumus Latvijā piedāvā LDZ Cargo, AS „Baltijas tranzīta serviss” un AS „Baltijas ekspresis”. AS „Baltijas tranzīta serviss” un AS „Baltijas ekspresis” sniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tikai atsevišķiem uzņēmumiem/klientiem un tikai tranzītkravām (skatīt šā lēmumu 3.punktu).

Savukārt pieprasījums pēc LDZ Cargo sniegtajiem pakalpojumiem veidojas uz atšķirīgiem nosacījumi. Pieprasījumu pēc dzelzceļa kravu pārvadājuma pakalpojuma Latvijā veido:

1) klienti Latvijā, ja importētās vai eksportētās preces pārvadājumu organizē Latvijā, un ārpus Latvijas, kad importētās vai eksportētās preces pārvadāšanu organizē nosūtītājs;

2) klienti Latvijā un kravas īpašnieki ārpus Latvijas tranzīta (kombinētajos) kravu pārvadājumos, kur dzelzceļa kravu pārvadājums Latvijā ir tikai daļa no pārvadājuma maršruta. Tirgus dalībnieki - ekspeditoru/logistikas uzņēmumi (kuri apkalpo pārvadātās kravas un organizē kravas transportēšanu), kas saistīti ar kravas pārvadājumu organizēšanu pa dzelzceļu un kuru pakalpojuma sniegšanas vieta ir Latvijā, netieši veido pieprasījumu LDZ Cargo starptautiskā dzelzceļa kravas pārvadājumos. Pieprasījums, kas veidojas, pārvadājot preces tranzītā caur ostām, un ko veido kravu nosūtītāji, kas nav Latvijā saimniecisko darbību veicoši tirgus dalībnieki, ir vērtējams kā kompleksā kravu pārvadājuma pakalpojumu veidojošs.

Importa un eksporta gadījumā, kad preces sākuma vai galamērķis ir Latvija, šā pakalpojuma sniedzējiem ir ierobežotas iespējas izvēlēties pakalpojuma sniedzēju (ir viens pakalpojuma sniedzējs)

Tranzīta kravu pārvadājumos LDZ Cargo darbojas konkurences apstākļos, kur jāreķinās ar citu, ārpus Latvijas, kravu pārvadātāju darbību. Ņemot vērā Latvijas ģeogrāfisko izvietojumu un dzelzceļa sliežu standarta atšķirības Rietumu virzienā, kā arī to, ka dzelzceļa kravu pārvadājumos ar tranzīta kravu dzelzceļš ir viens no logistikas posmiem, kas tiek vērtēts, konkurence ir pakārtota ar citiem no LDZ Cargo neatkarīgiem aspektiem. LDZ Cargo rīcība tirgū ietekmē ne tikai tās pašas konkurētspēju, bet arī citu kravas pārvadāšanas ķēdē iesaistīto tirgus dalībnieku rīcību un konkurētspēju, un otrādi (piemēram, LDZ Cargo rīcību lielā mērā ietekmē normatīvie akti valstī, ostu dziļums, u.c. apstākļi). Atbilstoši logistikas pakalpojuma sniedzēju sniegtajai informācijai<sup>8</sup> kravas nosūtītājs (klients), izvēloties pārvadājuma maršrutu, ņem vērā

---

<sup>8</sup> Saskaņā ar LDZ Cargo 16.08.2011. Sarunu protokolā sniegto informāciju sākotnēji pie LDZ Cargo vēršas kravas ekspeditori ar piedāvājumu, kurā ekspeditori piedāvā konkrētu apjomu tonnās. Sekojoši LDZ Cargo, ņemot vērā pašizmaksu un potenciālās iespējas, ka LDZ Cargo šo kravu var zaudēt (tiek ņemts vērā arī kaimiņu ostu un paralēlo koridoru izmaksas), izstrādā līguma projektu, kurš tiek piedāvāts klientam. Ja klients akceptē, tiek iesniegts LDZ Cargo valdē apstiprināšanai.

izmaksas, ko veido visa transportēšanas koridora (no sākuma punkta – galapunktam) kopīgās izmaksas. Līdz ar to LDZ Cargo sniegtais pārvadājumu pakalpojums, ir tikai daļa no kopējām preces pārvadāšanas izmaksām. Turklāt pārvadājuma izmaksas caur Latviju veido dzelzceļa kravas pārvadājumi caur Latviju un, ja krava tiek pārvadāta uz kādu no Latvijas ostām, konkrētās ostas sniegtie pakalpojumi. Ja šīs izmaksas ir lielākas, kā attiecīgs izmaksu kopums, piemēram, pārvadājot kravu caur Lietuvas teritoriju, pastāv iespēja, ka kravas nosūtītājs var izvēlēties pārvadāšanas maršrutu caur Lietuvu. Tāpat kravas nosūtītāja izvēli var ietekmēt konkurētspējīga konkrētas kravas termināla atklāšana blakus valstu ostās.

LDZ Cargo konkurē ar citu valstu pārvadātājiem, sniedzot tranzīta pārvadājuma pakalpojumu, tai pašā laikā, to, vai kravas īpašnieks izvēlēsies Latvijas teritoriju, caur kuru pārvadāt kravu, nosaka vēl citi iepriekšminētie apstākļi (ar dzelzceļa pārvadājumiem un LDZ Cargo tiešā veidā nesaistīti faktori, vērtējot no kravas nosūtītāja, tiešā klienta puses).

Ievērojot atšķirīgos konkurences apstākļus, eksporta, importa un tranzīta kravu pārvadājumos, secināms, ka konkrētās lietas ietvaros par konkrētās preces tirgiem ir nosakāmi:

- 1) starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums – eksporta un importa kravas dzelzceļa kravas pārvadājuma pakalpojums;
- 2) starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums – tranzīta kravas dzelzceļa kravas pārvadājuma pakalpojums.

2.6. 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.

Attiecībā uz iespēju veikt dzelzceļa kravu pārvadājumus Latvijā, būtiska ir piekļuve Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai kā Latvijā tā arī ārpus Latvijas. Latvijā pārvadātājs un infrastruktūras pārvaldītājs ir viens tirgus dalībnieks saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 9.punktu.

Saskaņā ar LDZ Cargo 01.06.2010. vēstulē Nr.K-7/35 sniegto informāciju, starptautiskajos līgumos LDZ ir atzīts starptautiskais dzelzceļa pārvadātājs, un kravas pieņemšana pārvadājumiem pa Latviju no ārvalsts dzelzceļiem notiek, pamatojoties uz LDZ noslēgtajiem līgumiem ar ārvalsts dzelzceļiem. Atbilstoši savstarpēji noslēgtajiem līgumiem (skatīt lēmuma 3.punktu ) LDZ Cargo ir šo saistību pārņēmējs. Līdz ar to LDZ Cargo ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma sniedzējs ar tiesībām sniegt vilces pakalpojumus ārpus Latvijas.

Saskaņā ar LDZ Cargo sniegto informāciju LDZ Cargo piemēro pārvadāšanas maksu starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem Latvijā, līdz ar to veic kravas pārvadāšanu noteiktā ģeogrāfiskā teritorijā – Latvijā. LDZ Cargo pakalpojumu maksa ir noteikta par pārvadājumu līdz Latvijas robežai, tālāk ir spēkā tarifs, kuru piemēro attiecīgās valsts dzelzceļa kravas pārvadātājs.

Ņemot vērā minēto, secināms, ka no piedāvājuma puses ģeogrāfiskā teritorija, kurā tiek sniegts pakalpojums, ir Latvija.

---

Ņemot vērā, ka attiecībā uz starptautiskajiem pārvadājumiem (tiešais tranzīts, tranzīts caur ostām), kuriem tiek piemērots tarifs „KTT-LV”, LDZ Cargo slēdz līgumus par „Klienta maksājumi Pārvadātājam par Klienta kravu dzelzceļa tranzītpārvadājumos Latvijas Republikas teritorijā uz/no Latvijas dzelzceļa pieostas stacijām”, secināms, ka šie loģistikas pakalpojumu sniedzēji, tāpat kā LDZ Cargo, ir atsevišķs ķēdes posms, visā kravas transportēšanas koridorā.

Kā secināts 2.5. punktā, viena no klientu grupām, kas veido LDZ Cargo sniegtajam pakalpojumam pieprasījumu, ir tie uzņēmumi, kas atrodas un nodarbojas ar atbilstošas uzņēmējdarbības veikšanu Latvijā, kuriem ir nepieciešams importēt izejvielas, kā arī nodarbojas ar produkcijas eksportu. Šiem minētajiem uzņēmumiem nav iespēja izvēlēties citas valsts dzelzceļa pārvadātāju, līdz ar to tie veido konstantu pieprasījumu attiecībā uz starptautiskiem dzelzceļa kravas pārvadājumiem Latvijā. Šajos kravu pārvadājumos iesaistītajiem tirgus dalībniekiem konkurences apstākļi ir pietiekami līdzīgi un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām. Tādējādi viens no konkrētajiem tirgiem ir *starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums – eksporta un importa kravas dzelzceļa kravas pārvadājuma pakalpojums Latvijas teritorijā*.

Ņemot vērā, ka tranzītpreču pārvadājumos LDZ Cargo darbojas konkurences apstākļos, LDZ Cargo sniegtais dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums tranzīta kravu pārvadājumos ir aizstājams ar Latvijai blakus esošo valstu sniegtajiem dzelzceļu kravu pārvadājumiem, kas liecina par to, ka starptautiskajos pārvadājumos – tranzīta kravu pārvadājumi konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir plašāks kā Latvijas teritorija. Ņemot vērā turpmāk lēmumā konstatēto, konkrētās Lietas vajadzībām nav nepieciešams precīzi definēt konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definīciju, tādējādi KP to atstāj atvērtu.

Līdz ar to otrs konkrētais tirgus šajā lietā ir starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojums – *tranzīta kravas dzelzceļa kravas pārvadājuma pakalpojums ar atvērtu ģeogrāfiskā tirgus definīciju*.

2.7. Izvērtējot SMGS un Starptautisko kravu pārvadājumu vienveida noteikumus starptautiskajos pārvadājumos, secināms, ka kravu pārvadā katrs iesaistītais pārvadātājs savā valstī, kur krava tiek nodota nākamajam pārvadātājam uz robežas. Līdz ar to LDZ Cargo starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus precēm, kuras tiek pārvadātas ārpus Eiropas Savienības, kā pārvadātājs veic tikai Latvijā. Ārpus Latvijas LDZ Cargo nepiemēro dzelzceļa kravu pārvadājumu maksu klientam. Klientam šos pakalpojumus sniedz konkrētās valsts dzelzceļa pārvadātājs. Līdz ar to secināms, ka neatkarīgi no tā, kur rodas pieprasījums, pakalpojuma sniegšanas vieta ir Latvija.

Lai tirgus dalībnieks, kurš veic pārvadājumus savā valstī, turpinātu veikt pārvadājumus citās valstīs, tam ir nepieciešama savstarpēja vienošanās šādu pārvadājumu veikšanai ar citas valsts dzelzceļa pakalpojumu sniedzēju.

LDZ Cargo 27.01.2012. vēstulē Nr.K-4-1/9 norāda, ka „*pārvadātāju [dzelzceļa kravu pārvadātāju] maiņa un no tā izrietošā kravas un vagonu nodošana, kā arī lokomotīvu maiņa saskaņā ar pārvadājuma līguma noteikumiem notiek, šķērsojot valsts robežu. Tomēr fiziski nodot kravu un vagonus, kā arī samainīt lokomotīves uz valsts ģeogrāfiskās robežas nav iespējams, jo dzelzceļa infrastruktūra tam nav pielāgota. Tādēļ kravu un ritošā sastāva nodošana no viena pārvadātāja otram notiek tuvākajā dzelzceļa stacijā, kur infrastruktūra ļauj to izdarīt, t.i., tā saucamajā nodošanas stacijā. Piemēram, veicot pārvadājumus no Latvijas uz Krieviju, nodošanas stacija Latvijā ir Rēzekne, Krievijas nodošanas stacijas ir Pitalova un Sebeža. Braucot no Latvijas robežas līdz dzelzceļa pavadzīmē norādītajai Krievijas nodošanas stacijai, LDZ Cargo darbojas nevis kā dzelzceļa kravu pārvadātājs, bet kā vilces pakalpojumu sniedzējs, kas saskaņā ar 13.05.2010. līgumu Nr.KJAK-9/100 nodrošina Krievijas pārvadātāju ar lokomotīvu (vilces) un lokomotīvu brigāžu pakalpojumu līdz attiecīgajai Krievijas nodošanas stacijai, no kuras tālāku braucienu Krievijas iekšzemē LDZ Cargo lokomotīves un lokomotīvu brigādes neveic”*.

Šāda vienošanās pēc būtības ir par to, ka, nokļūstot citas valsts teritorijā, LDZ Cargo sniedz dzelzceļa operatora pakalpojumu citas valsts pārvadātājam. Klientam

pārvadātājs ir citas valsts tirgus dalībnieks. Šāda līguma ietvaros veiktās darbības ir cita veida pakalpojumus, kas netiek vērtēti šīs lietas ietvaros.

### **3. LDZ Cargo dominējošais stāvokļa izvērtējums starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumos Latvijas teritorijā**

Konkurences likuma 1.panta 1.punktā ir noteikts, ka dominējošais stāvoklis ir tirgus dalībnieka vai vairāku tirgus dalībnieku ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šis dalībnieks vai šie dalībnieki spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties pilnīgi vai daļēji neatkarīgi no konkurentiem, klientiem, piegādātājiem vai patērētājiem.

3.1. Saskaņā ar LDZ Cargo 2008.gada pārskatu, LDZ reorganizācijas rezultātā LDZ Cargo tika piešķirtas tiesības veikt dzelzceļa kravu pārvadājumus. LDZ Cargo ir dibināta 09.12.2005., bet aktīvu saimniecisko darbību uzsāka pēc veiktās reorganizācijas no 05.07.2007.

LDZ Cargo ietilpst LDZ koncernā. Atbilstoši Dzelzceļa likuma 6.panta otrajai daļai LDZ ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 9.punktu pārvaldītājs un infrastruktūras pārvaldītājs ir viens tirgus dalībnieks. LDZ ir vēsturiski praktiski vienīgais dzelzceļa kravu pārvadātājs ar ilggadēju praksi pārvadājumos, nokomplektētu ritošo sastāvu, remonta bāzi un starptautiskajiem sakariem.

Saskaņā ar LDZ Cargo 01.06.2010. vēstulē Nr.K-7/35 sniegto informāciju, starptautiskajos līgumos LDZ ir atzīts starptautiskais dzelzceļa pārvaldītājs, un kravas pieņemšana pārvadājumiem pa Latviju no ārvalsts dzelzceļiem notiek, pamatojoties uz LDZ noslēgtajiem līgumiem ar ārvalsts dzelzceļiem.

Atbilstoši LDZ un LDZ Cargo 04.07.2007. līguma Nr.DJu-9/780 noteikumiem, LDZ kā starptautiskajos līgumos atzīts starptautiskais dzelzceļa pārvaldītājs piešķir LDZ Cargo tiesības LDZ vārdā veikt starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumus, izmantojot LDZ preču zīmi, citu intelektuālo īpašumu, tehnoloģiju un tiesības stāties līgumattiecībās ar trešajām personām. Ar minēto līgumu LDZ bez īpaša pilnvarojuma piešķir LDZ 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;

6) starptautisko kravu pārvadājumu nodrošināšanai izmantot LDZ iekšējos normatīvos dokumentus, tehnoloģiskos procesus, noslēgtos līgumus un LDZ saistošos 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) LDZ slēgt līgumus par kravas un vagonu nodošanas organizēšanu un vilces izmantošanu pārobežu satiksmē.

3.2. Dzelzceļa kravu pārvadājumus Latvijā vēl bez LDZ Cargo sniedz divi uzņēmumi: AS „Baltijas tranzīta serviss” (turpmāk – BTS) un AS „Baltijas ekspresis” (turpmāk – BE).

Saskaņā ar BTS 25.08.2010. vēstulē Nr. 477 29.01.2010. vēstulē Nr. 81 sniegto informāciju tā veic tikai tranzīta kravu pārvadājumus caur ostām un tās klienti ir (\*). BTS nesniedz un tuvākajā nākotnē negatavojas sniegt kravu pārvadājumu pakalpojumus eksporta un importa kravām. BTS specializējas tranzīta kravu pārvadājumu darbībā un plāno attīstīt šo pārvadājumu darbības virzienu.

Atbilstoši BTS 21.11.2011. vēstulē Nr.774 minētajai informācijai, BTS nevar pastāvīgi veikt visas darbības, lai nodrošinātu preču nodošanu un saņemšanu uz robežas. (\*).

BE ir sniegusi dzelzceļa kravu pārvadājumus AS „Ventbunkers” un AS „Ventspils Grain Terminal”. (\*).

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas 17.11.2010. vēstuli Nr.04.1-02/5882 dzelzceļa pārvadājumos pa Latviju, Lietuvu un Igauniju nekādas papildus vienošanās nav nepieciešamas, jo pārvadātāja tiesības jau izriet no ES tiesības aktiem. Piemēram, ne Igaunija, ne Lietuva savā teritorijā nedrīkst ierobežot Latvijā licencētu dzelzceļa pārvadātāja darbību, jo tas būtu pretēji direktīvas 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību 10.panta 3.punkta prasībām, kas vēlākais 01.01.2007. dzelzceļa uzņēmumiem ar taisnīgiem nosacījumiem piešķir tiesības piekļūt infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus. Minētais noteikums izslēdz nepieciešamību saņemt vai nodot kravas uz dalībvalstu savstarpējās robežas, jo dod tiesības vienā dalībvalstī licencētam dzelzceļa pārvadātājam pilntiesīgi veikt pārvadājumus citas dalībvalsts teritorijā. Satiksmes ministrija turpat informē, ka 2005.gadā Baltkrievija ir atzinusi BE un BTS tiesības līdztiesīgi darboties starptautiskajos pārvadājumos, bet Krievijas valdība šādas tiesības nav pašreiz vēl apstiprinājusi.

Tomēr tas, kuru pārvadātāju Krievijas vai Baltkrievijas puses pārvadātājs atzīs par saviem partneriem Latvijā, paliek pārvadātāju kompetencē un ir risināms starp pašiem pārvadātājiem.

LDZ Cargo 29.06.2012. vēstulē Nr.K-4.-1/53 (saņemta KP 02.07.2012.) saistībā ar BTS iespējām veikt preču saņemšanu un nodošanu uz Latvijas Republikas robežas, LDZ Cargo paskaidro: „(..) *Saskaņā ar Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas publiski pieejamo informāciju AS „Baltijas Tranzīta serviss” ir izsniegta drošības sertifikāta B daļa, t.sk. piešķirtas tiesības braukt dzelzceļa iecirkņos līdz Igaunijas un Baltkrievijas valsts robežai. Šis fakts liecina par to, ka AS „Baltijas tranzīta serviss” ir jābūt līgumiem (varbūt arī vēstulēm vai citiem dokumentiem, kas apliecina šādu vienošanos) ar Baltkrievijas un Igaunijas valsts dzelzceļiem par kravas pārvadājumu organizēšanu*

un AS „Baltijas Tranzīta serviss” tiesībām iebraukt minēto kaimiņvalsts teritorijā un nodot/saņemt vagonus un kravu. Lietā esošajā Satiksmes ministrijas 17.11.2010. vēstulē Nr.04.1-02/5882 saskaņā ar Padomes direktīvas (1991.gada 29.jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (91/440/EEK) 10.panta 3.punktu un arī 2.punktu, ir norādīts, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm un tādējādi gan Latvijai, gan Igaunijai ir pienākums nodrošināt vienā dalībvalstī licencētam dzelzceļa pārvadātājam iespējas piekļūt infrastruktūrai un pilntiesīgi veikt pārvadājumus citas dalībvalsts teritorijā un preču nodošana un saņemšana uz robežas nav nepieciešama. LDZ Cargo atkārtoti uzsver, ka AS „Baltijas ekspresis” un AS „Baltijas tranzīta serviss” nav būtisku šķēršļu nodot un saņemt preces uz LR robežas. (..)” Turpat LDZ Cargo norāda, ka ņemot vērā, ka LDZ Cargo pārvadājuma apjoms attiecībā pret kopējo pārvadājumu apjomu ir samazinājies, savukārt BE un BTS pārvadājuma apjomi ir pieauguši šādas pārvadājuma apjomu attiecību tendences pierāda, ka visu šo pārvadātāju starpā pastāv aktīva konkurences sacensība, pie tam BE un BTS nesaskaras ar būtiskiem šķēršļiem savā darbībā.

KP norāda, ka direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību attiecas uz pārvadātāju tiesībām piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ES dalībvalstīs. Savukārt, attiecībā uz parējām Latvijas robežvalstīm (Krievija, Baltkrievija) minētais regulējums neattiecas. Kā jau secināts iepriekš lēmumā, Krievijas valdība pašreiz nav apstiprinājusi BE un BTS tiesības līdztiesīgi darboties starptautiskajos pārvadājumos (Satiksmes ministrijas 17.11.2010. vēstule Nr.04.1-02/5882). KP rīcībā esošā BTS 11.11.2011. vēstule Nr.744 norāda, (\*).

KP izvērtē LDZ Cargo tirgus varu eksporta un importa kravu pārvadājumu tirgū. Tā kā BTS un BE sniedz tikai dzelzceļa tranzītkravu pārvadājuma pakalpojumu, tad tranzītkravu pārvadājuma apjoma pieaugums BE un BTS neietekmē LDZ Cargo tirgus varas novērtējumu eksporta un importa kravu pārvadājumu tirgū.

Ņemot vērā minēto, secināms, ka, neskatoties uz kopējo tirgu ES dalībvalstīs un Latvijas un ārvalstu noslēgtajiem sadarbības līgumiem, pašreiz LDZ Cargo faktiski vienīgais var veikt dzelzceļa kravu pārvadājumus ar robežas šķērsošanu, proti, nodot un pieņemt kravas tieši no ārvalstu dzelzceļa kravu pārvadātāja. (\*). BTS un BE ir norādījuši, ka tie neveic un negatavojas sniegt dzelzceļa kravas pārvadājumus eksporta un importa kravu pārvadājumiem. Šie uzņēmumi sniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu uzņēmumiem, kas nodarbojas ar tranzītpreču pārvadājumu organizēšanu vai veic terminālu darbību Latvijas ostās.

3.3. Lai ienāktu Latvijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū, nepieciešami lieli kapitālieguldījumi. Ievērojot to un LDZ Cargo tiesības LDZ vārdā veikt starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumus, izmantojot LDZ preču zīmi, citu intelektuālo īpašumu, tehnoloģiju un tiesības izmantot vagonus, kas pieder ārvalstu dzelzceļa pārvadātājiem un ir iekļauti vagonu kopējā parkā, ir pamats secināt, ka LDZ Cargo kā LDZ meitas uzņēmums atrodas īpašā stāvoklī Latvijā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū kopumā. LDZ Cargo neizjūt nopietnas konkurences spiedienu arī no citiem tirgus dalībniekiem, ņemot vērā to ierobežotās iespējas nodot/pieņemt kravu uz Latvijas robežas.

Saskaņā ar Valsts dzelzceļa administrācijas 07.10.2010. vēstulē Nr.1-9/115 sniegto informāciju, kā arī publiski pieejamo Valsts dzelzceļa administrācijas 2010.gada pārskatu<sup>9</sup> LDZ Cargo, BTS, BE tirgus daļas, kas aprēķinātas pēc tirgus dalībnieku kravu pārvadājumu apjoms (neatkarīgi no pārvadājuma veida) tonnkilometros ir attēlotas 4. tabulā.

<sup>9</sup>Valsts dzelzceļa administrācijas mājas lapa <http://www.vda.gov.lv/?id=341&sa=287,342,341>

LDZ Cargo, BTS, BE tirgus daļas Latvijas teritorijā  
2008.-2010.gadā, %

Uzņēmums	2008.gads	2009.gads	2010.gads
LDZ Cargo	90,43	78,23	76,7
BTS	4,35	15,65	16,63
BE	5,22	6,12	6,67

Saskaņā ar LDZ Cargo 2009.gada pārskatā norādīto, LDZ Cargo tranzītpārvadājumu īpatsvars no kopējā kravu pārvadājuma apjoma 2009.gadā ir 89,8%. Tranzīta kravu pārvadājumos caur pieostu stacijām lielāko pārvadājuma apjoma daļu 2009.gadā nodrošināja Krievija – 71,8%, Baltkrievija – 24,5%, Ukraina 0,7%, Lietuva 1,1%.

Saskaņā ar LDZ Cargo sniegto informāciju lielāko apgrozījumu no kopīgā kravu apgrozījuma pamatā veido tranzītkravu pārvadājumi, proti, 2008.gadā 86 %, 2009.gadā 90 % un 2010.gadā 87 %. Pārējo kravu apgrozījuma daļu veido eksporta, importa un iekšzemes kravas pārvadājumi.

3.4. Ņemot vērā visu iepriekš minēto kopsakarā, secināms, ka eksporta un importa dzelzceļa kravu pārvadājumos LDZ Cargo ir tirgus vara Latvijā, jo dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu pircējiem nav iespēju izvēlēties citu pakalpojuma sniedzēju. Tranzīta preces dzelzceļa kravu pārvadājumu caur Latvijas ostām gadījumā LDZ Cargo tirgus vara ir ierobežotāka, jo, izvēloties kombinētos pārvadājumus, tiek ņemti vērā arī iespējamie maršruti caur citām valstīm. Ņemot vērā LDZ Cargo dominējošo stāvokli importa un eksporta pārvadājumu tirgū Latvijas teritorijā, secināms, ka LDZ Cargo ir iespējams izmantot savu tirgus varu dzelzceļa pārvadājumos Latvijā.

**4. Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4. un 5. punktā un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD) 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizlieguma iespējamo pārkāpumu LDZ Cargo darbības izvērtējums**

Lai izvērtētu, vai LDZ Cargo izmanto dominējošo stāvokli importa un eksporta pārvadājumu tirgū, nosakot netaisnīgas (pārmērīgas) pārvadājumu cenas atbilstoši Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4.punktam un LESD 102. pantu a) apakšpunktam, KP salīdzināja LDZ Cargo importa un eksporta pārvadājumu likmes ar konkurences tirgū noteiktajām tranzīta pārvadājumu likmēm. Salīdzinājums veikts līdzvērtīgiem darījumiem, ievērojot objektīvos atšķirīgos apstākļus.

Lietā tiek vērtēti:

- 1) Tranzīta pārvadājumi – pārvadājumi, kuros prece tiek vesta no Latvijas robežas uz/no kādu no Latvijas ostām, kur tālāk tā tiek pārvadāta ar ūdenstransportu uz trešo valsti;
- 2) Eksporta pārvadājumi – pārvadājumi, kuros prece tiek vesta no kāda punkta Latvijā (kas nav osta) līdz Latvijas robežai;
- 3) Importa pārvadājumi – pārvadājumi, kuros prece tiek vesta no Latvijas robežas līdz kādam punktam Latvijas teritorijā (kas nav osta).

Tranzīta pārvadājumiem piemēro tarifu „KTT-LV”. LDZ Cargo 16.08.2011. Sarunu protokolā norāda ka tarifa „KTT-LV” pamatā tiek ņemts vērā starptautiskais



tarifs MTT, 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.

Importa un eksporta pārvadājumiem piemēro tarifu „LDZ Cargo 01”. Tarifa „LDZ Cargo 01” aprēķinā par pamatu tiek izmantota iepriekš VAS „Latvijas dzelzceļš” izstrādāta metodika kravu pārvadājumu maksas noteikšanai.

Tranzīta, eksporta un importa pārvadājumu maksa ir atkarīga no kravas veida, pārvadājamā attāluma, vilciena sastāva veida un citiem faktoriem, kas pakalpojumus padara atšķirīgus, tomēr darījumi vai pakalpojuma vienības, kuros pārvadājumam ir, piemēram, salīdzināms attālums, kravas veids un citi apstākļi, ir salīdzināmi.

4.1. LDZ Cargo 01.06.2010. vēstulē Nr. K-7/35 norādīja, ka no pakalpojuma sniegšanas viedokļa nav atšķirības, vai tiek sniegti iekšzemes, importa, eksporta vai tranzīta dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi. LDZ Cargo norāda, ka galvenā atšķirība ir saistīta ar to, ka, ja LDZ Cargo veic pārvadājumus uz ostām un caur sauszemes robežām, tiem kā starptautiskiem kravu pārvadājumiem par pamatu tiek ņemti starptautiskie līgumi starp šo valstu dzelzceļu uzņēmumiem, kas LDZ Cargo ir jāievēro. Pēc būtības ir viens pakalpojums, t.i., kravas pārvadājums no punkta A līdz punktam B, tranzīta, iekšzemes, importa un eksporta pārvadājumu gadījumā. Savukārt 20.10.2010. vēstulē Nr.K-7/66 LDZ Cargo norāda, ka tarifiem „LDZ Cargo 01” un „KTT-LV” ir atšķirīgas piemērošanas sfēras un tajās organizētais pārvadāšanas process, līdz ar to atšķiras šo tarifu izmaksas, radot atšķirības tarifu lielumā.

Tarifa „KTT-LV” metodika paredz, ka maksa par pārvadājumu vagonos tiek aprēķināta pēc noteiktas likmes par tonnu, savukārt tarifa „LDZ Cargo - 01” metodika paredz, ka maksa par pārvadājumu tiek aprēķināta pēc noteiktas likmes par vagonu.

Tai pašā laikā, neskatoties uz to, ka kravas pārvadājumu maksu LDZ Cargo aprēķina atkarībā no tā kāds pārvadājums tiek veikts tranzītkravas pārvadājums vai eksports/importa kravas pārvadājums, (\*).

Izvērtējot LDZ Cargo norādīto, LDZ Cargo 16.05.2011. vēstulē Nr.K-7/18 sniegto darbību aprakstu, kā arī ievērojot to, ka (\*), KP secina, ka sniedzot eksporta, importa un tranzītpārvadājumu pakalpojumus, LDZ Cargo apņemas veikt faktiski vienas un tās pašas darbības un nav pamata no izmaksu viedokļa nošķirt eksporta/importa kravu pārvadājumus no tranzītkravu pārvadājumiem.

4.2. LDZ Cargo ir norādījis, ka pēc būtības kravas pārvadājums no punkta A līdz punktam B, tranzīta, iekšzemes, importa un eksporta pārvadājumu gadījumā ir viens pakalpojums. Tomēr ņemot vērā starptautisko praksi (starptautiskais tarifs „MTT”) tranzītkravu pārvadājumos klientam maksa par pārvadājumu tiks noteikta atšķirīga atkarībā no piemērotā tarifa „KTT-LV” vai „LDZ Cargo 01”. Tarifa „KTT-LV” gadījumā maksa uz 1 tonnu nemainās, savukārt tarifa „LDZ Cargo 01” gadījumā klientam maksa par tonnu mainās atkarībā no tā, kāds apjoms tiek pārvadāts vagonā.

Lietā salīdzināmi tranzīta pārvadājumi uz/no ostu ar eksporta un importa pārvadājumiem pa Latviju, kuriem pārvadājuma tarifi tiek piemēroti pēc atšķirīgām metodēm. LDZ Cargo starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem Latvijā piemēro divu veida tarifus:

1) tarifs „KTT-LV” – 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);

2) tarifs „LDZ Cargo 01” – piemēro 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).

Pārvadājumiem ar dzelzceļa vagoniem tarifa „LDZ Cargo 01” 3.sadaļas „Pārvadāšanas maksas aprēķina noteikumi” § 17. Vagonsūtījumi 1.punktā ir noteikts, ka pārvadāšanas maksu par kravu pārvadājumu dzelzceļa vagonos aprēķina pēc *Tarifa shēmu Nr.1.-5.Likmēm* par vagonu, atkarībā no ritošā sastāva tipa, kravas veida un tarifa attāluma. Savukārt saskaņā ar Tarifa „KTT-LV” 10.2. punktā noteikto pārvadāšanas maksu par kravas tranzītpārvadājumu dzelzceļa vagonā aprēķina pēc IV sadaļas 1. un 3.Tabulās norādītajām tarifa „KTT-LV” likmēm atkarībā no pārvadājuma maršruta, ritošā sastāva un kravas veida.

Vagonsūtījumiem likmes tarifam „LDZ Cargo 01” ir noteiktas par pārvadājumiem ar četrasu vagoniem konkrētiem pārvadājumu attālumiem, bet tarifam „KTT-LV” pārvadājumiem vagonos par tonnu konkrētiem pārvadājumu attālumiem<sup>10</sup>. Turpmāk salīdzinātas katram tarifam noteiktās pārvadāšanas maksas likmes vienādam pārvadājuma attālumam dažādām sūtījumu masām. Lai salīdzinātu tarifa „LDZ Cargo 01” likmi par vagonu ar tarifa „KTT-LV” likmi par tonnu, KP pārrēķināja maksu par vagonu uz maksu par tonnu, maksu par vagonu izdalot ar sūtījuma masu. Salīdzinājums veikts dzelzceļa kravu pārvadājumiem dažādos salīdzināmos pārvadājumu attālumos.

KP salīdzinošos aprēķinos izmantoja tarifa „KTT-LV” 1.tabulā *Tarifa „KTT-LV” likmes pārvadāšanas maksas aprēķiniem kravu tranzītpārvadājumiem vagonos caur Latvijas Republikas jūras ostām 2010.gadā* 6.ailē norādītās likmes (tabulās Nr.5-8 aile „Tarifs KTT 6”) un tarifa „LDZ Cargo 01” 4.sadaļas tabulā *Kravas pārvadājumu tarifa shēmu likmes četrasu vagoniem (dzelzceļu un nomātos vagonos)* shēmai Nr.2 noteiktās likmes (tabulās Nr.5-8 aile „LDZ Cargo 2”) 2010.gadā<sup>11</sup>.

5.tabula

Tarifu „LDZ Cargo 01” un „KTT-LV” likmju salīdzinājums maršrutā  
Indra eksp.- Ventspils eksp. (473 km), LVL

Pārvadājuma apjoms, t	Tarifs "KTT- 6"	Tarifs "LDZ Cargo 2"	Likme par 1 tonnu	
			Tarifs "KTT-6"	Tarifs "LDZ Cargo 2"
1	2	2	4	5
25	129,25	236,00	5,17	9,44
30	155,10	236,00	5,17	7,87
35	180,95	236,00	5,17	6,74
40	206,80	236,00	5,17	5,90
45	232,65	236,00	5,17	5,24
50	258,50	236,00	5,17	4,72
55	284,35	236,00	5,17	4,29
60	310,20	236,00	5,17	3,93
65	336,05	236,00	5,17	3,63
70	361,90	236,00	5,17	3,37

<sup>10</sup> Tarifa „KTT-LV” likmes ir noteiktas EUR. Ziņojumā atspoguļotās likmes, kas ir noteiktas tarifā „KTT” šeit un turpmāk ir pārrēķinātas latos, pēc Latvijas Bankas noteiktā kursa LVL/EUR 0,7028

<sup>11</sup> Saskaņā ar LDZ Cargo un Konkurences padomes pārstāvju 16.08.2011. Sarunu protokolā minēto „KTT-LV/2010” tarifa likmes 1.tabulas 6.aile ir savstarpēji atbilstošas attiecībā uz pārvadājuma veidiem

6.tabula

Tarifu „LDZ Cargo 01” un „KTT-LV” likmju salīdzinājums maršrutā  
Indra eksp.– Rīga – Krasta eksp. (302 km), LVL

Pārvadājuma apjoms, t	Tarifs „KTT 6”	Tarifs „LDZ Cargo 2”	Likme par 1 tonnu	
			Tarifs „KTT 6”	Tarifs „LDZ Cargo 2”
1	2	2	4	5
25	85	183,00	3,40	7,32
30	102	183,00	3,40	6,10
35	119	183,00	3,40	5,23
40	136	183,00	3,40	4,58
45	153	183,00	3,40	4,07
50	170	183,00	3,40	3,66
55	187	183,00	3,40	3,33
60	204	183,00	3,40	3,05
65	221	183,00	3,40	2,82
70	238	183,00	3,40	2,61

7.tabula

Tarifu „LDZ Cargo 01” un „KTT-LV” likmju salīdzinājums maršrutā  
Meitene eksp. – Ventspils eksp. (213 km), LVL

Pārvadājuma apjoms, t	Tarifs "KTT 6"	Tarifs "LDZ Cargo 2"	Likme par 1 tonnu	
			Tarifs "KTT 6"	Tarifs "LDZ Cargo 2"
1	2	2	4	5
25	73	149,00	2,92	5,96
30	87,6	149,00	2,92	4,97
35	102,2	149,00	2,92	4,26
40	116,8	149,00	2,92	3,73
45	131,4	149,00	2,92	3,31
50	146	149,00	2,92	2,98
55	160,6	149,00	2,92	2,71
60	175,2	149,00	2,92	2,48
65	189,8	149,00	2,92	2,29
70	204,4	149,00	2,92	2,13

8.tabula

Tarifu „LDZ Cargo 01” un „KTT-LV” likmju salīdzinājums maršrutā  
Meitene – Rīga – Krasta eksp. (85 km), LVL

Pārvadājuma apjoms, t	Tarifs "KTT 6"	Tarifs "LDZ Cargo 2"	Likme par 1 tonnu	
			Tarifs "KTT 6"	Tarifs "LDZ Cargo 2"
1	2	2	4	5
25	54,5	114,00	2,18	4,56
30	65,4	114,00	2,18	3,80
35	76,3	114,00	2,18	3,26
40	87,2	114,00	2,18	2,85
45	98,1	114,00	2,18	2,53
50	109	114,00	2,18	2,28
55	119,9	114,00	2,18	2,07
60	130,8	114,00	2,18	1,90
65	141,7	114,00	2,18	1,75
70	152,6	114,00	2,18	1,63

Izvērtējot salīdzinājumus, konstatējams, ka:

1) aprēķinot pārvadājuma maksu pēc tarifa „LDZ Cargo 01”, maksa tiek aprēķināta par vagonu, līdz ar to pārvadājuma maksas likme par vagonu neietekmē pārvadājuma apjomu, tas nozīmē, ka pārvadājot, piemēram, 30 tonnas, likme klientam uz 1 tonnu ir lielāka nekā pārvadājot, piemēram, 60 tonnas, (skatīt tabulu 5.aili);

2) pretēja situācija ir aprēķinot pārvadājuma maksas likmi pēc tarifa „KTT-LV”. Šajā gadījumā pārvadājuma maksas likme uz 1 tonnu būs identiska, neatkarīgi no tā, cik tonnas pārvadās uzņēmums (skatīt tabulu 4.aili).

Salīdzinot abu minēto tarifu likmes par tonnu, secināms, ka vidēji līdz 50 tonnām kravas pārvadājuma maksa uz 1 tonnu ir zemāka tarifa „KTT-LV” gadījumā. Tarifa „LDZ Cargo 01” gadījumā, ja pārvadā nelielu apjomu (25 tonnas), pārvadājuma maksa var būt līdz 2 reizēm lielāka. Eksporta un importa pārvadājumos biežāk nekā tranzīta pārvadājumos ir iespējami maza apjoma (nepilna vagona) pārvadājumi, tādēļ pie nelieliem pārvadājumu apjomiem eksporta un importa pārvadājumos ir jāmaksā augstāka maksa. Ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu vagonstūtijumos specifiku, klientam kopumā būtu jāreķinās ar augstāku pārvadājuma maksas likmi arī par tonnu, ja tas nespēj nodrošināt pilnu vagonu. Tādējādi faktiski būtu salīdzināmas pārvadājuma maksas likmes par pilnu vagonu.

Saskaņā ar LDZ Cargo sniegto informāciju, vidējā statistiskā noslodze vagonam 2010.gadā ir bijusi (\*) tonnas. Cementa un graudu vagoniem vidējā statistiskā vagonu noslodze var sasniegt attiecīgi (\*) un (\*) tonnas. Kā redzams iepriekš tabulās, pārvadājot vagonos kravu, piemēram, virs (\*) tonnām, kas vidēji ir pilns vagona cementa un graudu kravai, pārvadājuma maksas likme par vienu tonnu tarifa „LDZ Cargo 01” gadījumā attiecīgā pārvadājuma attālumā ir zemāka nekā tarifa „KTT – LV” gadījumā. Savukārt, veicot kravas pārvadājumus (\*) tonnas, pārvadājuma maksas likme par vienu tonnu tarifa „LDZ Cargo 01” gadījumā attiecīgā pārvadājuma attālumā ir augstāka nekā tarifa „KTT-LV” gadījumā.

Iepriekš veiktie pamata likmju salīdzinājumi norāda uz to, ka pie dažādiem kravu apjomiem var veidoties atšķirīgas pārvadāšanas maksas. Ņemot vērā, ka tranzīta pārvadājumos LDZ Cargo atkāpjas no tarifā „KTT-LV” noteiktajām likmēm un pārvadājumu maksu nosaka individuāli, piešķirot atlaides, KP izvērtēja atlaižu piešķiršanas principus un salīdzināja faktiski piemērotās pārvadājuma likmes.

4.3. Atbilstoši LDZ Cargo sniegtajai informācijai un saskaņā ar Dzelzceļa pārvadājuma likuma 24.pantu pārvadātājs kravas pārvadā, pamatojoties uz kravas pārvadājuma līgumu, kuram pielīdzināma noteiktā kārtībā izrakstīta dzelzceļa pavadzīme. Šis līgums [pavadzīme] neparedz atlaižu piešķiršanu. LDZ Cargo klientiem var tikt piešķirtas atlaides, noslēdzot pārvadājumu līguma blakus līgumu par maksu par tranzītpārvadājumiem. Saskaņā ar LDZ Cargo un tā klientu sniegto informāciju, eksporta un importa kravas pārvadājumiem netiek piemērotas atlaides. Preferenču piešķiršanas kārtība paredz LDZ Cargo tiesības noteikt konkurētspējīgas likmes, proti, atlaides perspektīvo kravu piesaistei, maršruta atlaides un atlaides par garantētās pārvadātās kravas apjomu.

Ņemot vērā, ka LDZ Cargo tranzīta pārvadājumiem piemēro atlaides, bet eksporta un importa pārvadājumiem atlaides nepiemēro, KP turpmāk salīdzina faktiski noteiktās pārvadājuma maksas salīdzināmiem tranzīta un eksporta, importa pārvadājumiem, ņemot vērā samazinātās likmes tranzīta kravu pārvadājumiem.

4.4. Uzņēmumi iesniedza KP, pēc tās pieprasījuma, informāciju attiecībā uz 1) pārvadātās kravas veidu, 2) izmantoto maršrutu, 3) vienā pārvadājuma reizē pārvadātās kravas vidējo vagona masu (tonnās), pārvadātās kravas apjomu kopā gadā (2008-2010.gads), 4) tranzītkravu pārvadājumos – ar LDZ Cargo noslēgtos līgumus par *pārvadājuma maksu*. KP, pamatojoties uz uzņēmumu sniegto informāciju salīdzināja kravas pārvadājumu maksas aprēķināšanā izmantotās likmes vagonam (tarifs „DZ Cargo 01”) un tonnai (Tarifs „KTT-LV”), kas ir noteiktas atkarībā no ritošā sastāva veida, kravas veida un tarifa attālumu.

KP salīdzināja likmes dzelzceļa kravu pārvadājumos pēc šādiem līdzvērtīgiem kritērijiem - kravu veids, attālums, maršruts, vagona veids. Izvērtējot tirgus dalībnieku sniegto informāciju, KP secina, ka iespējams veikt salīdzinājumu starp abu tarifu aprēķiniem šādiem gadījumiem: 1) tranzītkravu pārvadājumi, kas veikti AS LSEZ „Liepājas osta LM” un importa kravu pārvadājumi, kas veikti AS „Liepājas Metalurģis”, 2) tranzītkravu pārvadājumi, kas veikti SIA „Rīgas centrālais termināls” un importa kravu pārvadājumi, kas veikti AS „Severstal’lat”.

4.4.1. AS LSEZ „Liepājas osta LM” (tranzītkravu pārvadājumi uz/no ostu, tarifs „KTT-LV”), izmantojot LDZ Cargo pakalpojumus maršrutā no Latvijas sauszemes ostām, ir pārvadājis 416 125 tonnas kravas (t.sk. 180 615 tonnas metāli, dzelzs rūdas un koncentrāti, dzelzs vai tērauda ražošanas atkritumi universālajos un specializētajos vagonos, HKN kodi 7201-7326, 2601, 2619).

Saskaņā ar AS LSEZ „Liepājas osta LM” un LDZ Cargo noslēgto 23.12.2009. līgumu Nr.J-22 „*Klienta maksājumi pārvadātājam par Klienta kravu dzelzceļa tranzītpārvadājumiem Latvijas Republikas teritorijā uz/no Latvijas dzelzceļa pieostas stacijām*” ir paredzēti kravu pārvadājumi maršrutos Kārsava-Liepāja, Zilupe-Liepāja, Indra-Liepāja, Meitene-Liepāja, Lugaži-Liepāja.

AS „Liepājas Metalurģs” (eksports, imports (tarifs „LDZ Cargo 01”)), izmantojot LDZ Cargo pakalpojumus maršrutā no Latvijas sauszemes robežām Zilupe, Indra, Meitene, Lugaži līdz AS „Liepājas Metalurģs” (Liepāja) 2010.gadā ir saņēmis 582 939 tonnas kravas (no kopējā izejvielu importa 2010.gadā, kas ir 751 875 tonnas, tas veido 77%, savukārt 2010.gadā tieši kravas pēc HKN kodiem 7201, 7202, 7203, 7204, 7207, 7213, veido 681 207 tonnas jeb 90 % no kopējā izejvielu importa.

Līdz ar to, KP uzskata, ka AS „Liepājas Metalurģs” importētais kravas veids un izmantotie maršruti ir līdzvērtīgi AS LSEZ „Liepājas osta LM” pārvadātājiem kravas veidiem un maršrutiem, tādējādi minētie gadījumi ir salīdzināmi.

*LDZ Cargo piemērotā pārvadājuma maksas likme AS „Liepājas metalurģs” un AS LSEZ „Liepājas osta LM” 2008. -2010. gadā līdzvērtīgos darījumos salīdzinājums*

9. tabulas 3.ailē ir norādītas tarifa „LDZ Cargo 01” konkrētiem attālumiem paredzētās likmes četrasu vagoniem (dzelzceļa vai nomātajos vagonos). Saskaņā ar AS „Liepājas Metalurģs” sniegto informāciju, tā vienā vagonā vidēji 2008.gadā ir pārvadājusi 52 tonnas, 2009.gadā 57 tonnas un 2010.gadā 53 tonnas. AS „Liepājas Metalurģs” likme par tonnu (tabulas 4.aile) ir aprēķināta likmi par vagonu izdalot ar vidēji vienā vagonā pārvadātās kravas apjomu.

9.tabula

AS „Liepājas Metalurģs” piemērotā tarifa „LDZ Cargo 01” likme  
2008.-2010.gadā, LVL

Nr. p.k.	Maršruts	Likme par vagonu, tarifa shēma Nr.1			Likme par tonnu		
		2008.g.	2009.g.	2010.g.	2008.g.	2009.g.	2010.g.
1.	Zilupe eksp – Liepāja-pasažieru	204	224	224	3,92	3,93	4,23
2.	Indra eksp. – Liepāja-pasažieru	207	226	226	3,98	3,96	4,26
3.	Meitene eksp. – Liepāja-pasažieru	126	146	146	2,42	2,56	2,75
4.	Lugaži eksp – Liepāja-pasažieru	177	197	197	3,40	3,46	3,72

10. tabulas 3.ailē ir norādītas tarifā „KTT-LV” paredzētās likmes par tonnu kravai universālajos un specializētajos vagonos konkrētiem maršrutiem. Tabulas 4.ailē ir norādītas AS LSEZ „Liepājas osta LM” ar LDZ Cargo noslēgtajos līgumos „Klienta maksājumi pārvadātājam par Klienta kravu dzelzceļa tranzītpārvadājumiem Latvijas Republikas teritorijā uz/no Latvijas dzelzceļa pieostas stacijām” (06.12.2007.gada līgums Nr.J-20, 23.12.2008.līgums Nr.J-22, 23.12.2009.līgums Nr.J-22) noteiktās likmes.

AS LSEZ „Liepājas osta LM” piemērotā tarifa „KTT-LV” likme  
2008.-2010.gadā, LVL

Nr. p.k.	Maršruts	Tarifa likme par tonnu, tarifa likmes tabulas 6.grupa			Līgumā ar klientu noteiktā likme par tonnu		
		2008.g.	2009.g.	2010.g.	2008.g.	2009.g.	2010.g.
1.	2.	3			4.		
1.	Kārsava – Liepājas pasažieru eksp.,	5,17	5,17	5,17			
2.	Zilupe eksp – Liepāja-pasažieru eksp,	5,17	5,17	5,17	(*)	(*)	(*) (*) (*)
3.	Indra eksp. – Liepāja-pasažieru eksp,	5,17	5,17	5,17			
4.	Meitene eksp. – Liepāja-pasažieru eksp,	2,95	2,95	2,95	(*)	(*)	(*)
5.	Lugaži eksp – Liepāja-pasažieru eksp,	3,97	3,97	3,97	(*)	(*)	(*)

\* (\*)

Ņemot vērā tabulās Nr. 9 un Nr. 10 ietvērto informāciju, salīdzinot AS LSEZ „Liepājas osta LM” līgumā ar LDZ Cargo noteiktās faktiskās pārvadājuma maksas likmes tranzītpārvadājumiem, uz kuriem attiecināms tarifs „KTT-LV”, un AS „Latvijas Metalurģs” pārvadājuma maksas likmes pēc tarifa „LDZ Cargo 01” salīdzināmiem kravu veidiem, vagoniem, attālumiem un maršrutiem, un ņemot vērā vidēji vienā vagonā pārvadāto kravas apjomu, KP secina, ka:

1) maršrutam no stacijas Zilupe eksp – Liepāja-pasažieru (Liepāja- pasažieru eksp):

- 2008.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) lielāka nekā likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

- 2009.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) lielāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

- 2010.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) lielāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”;

2) maršrutam no stacijas Indra eksp. – Liepāja-pasažieru (Liepāja – pasažieru eksp.)

- 2008.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) lielāka nekā likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

-2009.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) lielāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

-2010.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) lielāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”;

3) maršrutam no stacijas Meitene eksp. – Liepāja-pasažieru (Liepāja – pasažieru eksp)

- 2008.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) mazāka nekā likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

- 2009.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurģs” ir par (\*) mazāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”;

-2010.gadā likme par tonnu AS „Liepājas Metalurgs” ir par (\*) mazāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”;

4) maršrutam no stacijas Lugaži eksp – Liepāja-pasažieru (Liepāja – pasažieru eksp)

- 2008.gadā AS „Liepājas Metalurgs” (\*) AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

- 2009.gadā AS „Liepājas Metalurgs” ir par (\*) mazāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”,

- 2010.gadā AS „Liepājas Metalurgs” ir par (\*) mazāka nekā pārvadājuma likme AS LSEZ „Liepājas osta LM”.

Tā kā tarifa „LDZ Cargo 01” likme ir noteikta par vagonu neatkarīgi no pārvadātā kravas apjoma, tad likme par tonnu kravas ir atkarīga no pārvadātā kravas apjoma vagonā. Lai salīdzinātu pārvadāšanas maksu līdzvērtīgos darījumos, KP turpmāk salīdzina AS LSEZ „Liepājas osta LM” pārvadāšanas maksas likmi par tonnu ar AS „Liepājas Metalurgs” pārvadāšanas maksas likmi par tonnu, kas aprēķināta, pārvadāšanas maksas likmi par vagonu, izdalot ar vidēji vienā vagonā pārvadāto kravas apjomu tonnās. Aprēķinot AS „Liepājas Metalurgs” pārvadāšanas maksu par tonnu, pieņemts, ka AS „Liepājas Metalurgs” vidēji vienā vagonā pārvadā tādu pašu kravas apjomu kā AS LSEZ „Liepājas osta LM” (proti, atbilstoši AS LSEZ „Liepājas osta LM” sniegto informāciju, tā 2008., 2009. un 2010.gadā vidēji vienā vagonā ir pārvadājusi 55 tonnas).

11.tabula

AS „Liepājas Metalurgs” un AS LSEZ „Liepājas osta LM”  
pārvadāšanas maksas likmes par tonnu salīdzinājums  
2008.-2010.gadā, LVL

Maršruts	AS „Liepājas Metalurgs” piemērotais tarifs „LDZ Cargo 01”			AS LSEZ „Liepājas osta LM” piemērotais tarifs „KTT- V”		
	2008.g.	2009.g.	2010.g.	2008.g.	2009.g.	2010.g.
Zilupe – Liepāja - pasažieru (pasažieru eksp)	3,71 (204/55)	4,07 (224/55)	4,07 (224/55)	(*)	(*)	(*)
Indra- Liepāja pasažieru (pasažieru eksp)	3,76 (207/55)	4,11 (226/55)	4,11 (226/55)	(*)	(*)	(*)
Meitene- Liepāja pasažieru (pasažieru eksp)	2,29 (126/55)	2,65 (146/55)	2,65 (146/55)	(*)	(*)	(*)
Lugaži- Liepāja pasažieru (pasažieru eksp)	3,22 (177/55)	3,58 (197/55)	3,58 (197/55)	(*)	(*)	(*)



Ņemot vērā veiktos aprēķinus, secināms, ka līdzvērtīgos darījumos (kravas veids, maršruts, tonnas vagonā), AS „Liepājas Metalurģs” un AS LSEZ „Liepājas osta LM” piemērotās pārvadāšanas maksas likmes par tonnu ir atšķirīgas:

- 1) maršrutā Zilupe – Liepāja - pasažieru (Liepāja - pasažieru eksp) pārvadāšanas maksas likme AS „Liepājas Metalurģs” ir augstāka nekā AS LSEZ „Liepājas osta LM” attiecīgi 2008.gadā par (\*), 2009.gadā par (\*) un 2010.gadā par (\*);
- 2) maršrutā Indra – Liepāja - pasažieru (Liepāja - pasažieru eksp) pārvadāšanas maksas likme AS „Liepājas Metalurģs” ir augstāka nekā AS LSEZ „Liepājas osta LM” attiecīgi 2008.gadā par (\*), 2009.gadā par (\*) un 2010.gadā par LVL (\*);
- 3) maršrutā Meitene-Liepāja - pasažieru (Liepāja - pasažieru eksp) pārvadāšanas maksas likme AS LSEZ „Liepājas osta LM” ir augstāka nekā AS „Liepājas Metalurģs” attiecīgi 2008.gadā par (\*), 2009.gadā par (\*) un 2010.gadā par (\*);
- 4) maršrutā Lugaži – Liepāja - pasažieru (Liepāja - pasažieru eksp) pārvadāšanas maksas likme AS LSEZ „Liepājas osta LM” ir augstāka nekā AS „Liepājas Metalurģs” attiecīgi 2008.gadā par (\*), 2009.gadā par (\*) un 2010.gadā par (\*).

4.4.2. SIA „Rīgas centrālais termināls” (tranzītkravu pārvadājumi uz/no ostu, tarifs „KTT-LV”), izmantojot LDZ Cargo pakalpojumus maršrutā no Latvijas sauszemes ostām ir pārvadājis kravu – melni metāli universālajos un specializētajos vagonos, HKN kodi 7202-7326. Atbilstoši SIA „Rīgas centrālais termināls” sniegtajai informācijai, tā rīcībā nav informācijas par pārvadātās kravas apjomiem. Saskaņā ar LDZ Cargo sniegto informāciju 2010.gada 9 mēnešos SIA „Rīgas centrālais termināls” ir pārvadājis (\*) tonnas.

SIA „Rīgas centrālais termināls” un LDZ Cargo noslēgtajā 29.12.2009. līgumā Nr.J-10 „Klienta maksājumi pārvadātājam par Klienta kravu dzelzceļa tranzītpārvadājumiem Latvijas Republikas teritorijā uz/no Latvijas dzelzceļa pieostas stacijām” ir paredzēti kravu pārvadājumi maršrutos Kārsava, Zilupe, Indra,- Rīga-Krasta.

AS „Severstāļlat” (eksports, imports, tarifs („LDZ Cargo 01”), izmantojot LDZ Cargo pakalpojumus maršrutā no (\*).

Ņemot vērā iepriekšminēto, secināms, ka AS „Severstāļlat” importē/eksportē tādus pašus kravu veidus kā SIA „Rīgas centrālais termināls”. Pēc attāluma AS „Severstāļlat” izmantotais maršruts (\*) ir salīdzināms ar SIA „Rīgas centrālais termināls” maršrutu Kārsava – Rīga – Krasta. Tādējādi minētie darījumi ir salīdzināmi.

*LDZ Cargo piemērotā pārvadājuma maksas likme AS „Severstāļlat” un SIA „Rīgas centrālais termināls” līdzvērtīgos darījumos salīdzinājums*

12. tabulas 3.ailē ir norādītas tarifa LDZ Cargo 01” konkrētiem attālumiem paredzētās likmes četrasu vagoniem (dzelzceļa vai nomātajos vagonos).\_Saskaņā ar AS „Severstāļlat” sniegto informāciju, tā vienā vagonā vidēji (\*). AS „Severstāļlat” likme par tonnu (tabulas 4.aile) ir aprēķināta likmi par vagonu izdalot ar vidēji vienā vagonā pārvadātās kravas apjomu.

AS „Severstaļlat” piemērotā tarifa „LDZ Cargo 01” likme  
2008.-2010.gadā

Nr. p.k.	Maršruts	Likme par vagonu, tarifa shēma Nr.1			Likme par tonnu		
		2008.	2009.	2010.	2008.	2009.	2010.
1.	2.	3.			4.		
1.	(*)	142	162	162	(*)	(*)	(*)

13. tabulas 3. ailē ir norādītas tarifā „KTT-LV” paredzētās likmes par tonnu kravai universālajos un specializētajos vagonos konkrētiem maršrutiem. Savukārt tabulas 4. ailē ir norādītas SIA „Rīgas centrālais termināls” ar LDZ Cargo noslēgtajos līgumos „Klienta maksājumi pārvadātājam par Klienta kravu dzelzceļa tranzītpārvadājumiem Latvijas Republikas teritorijā uz/no Latvijas dzelzceļa pieostas stacijām” (10.01.2008.gada līgums Nr.J-55, 23.12.2008.līgums Nr.J-54, 29.12.2009.līgums Nr.J-10) noteiktās likmes.

SIA „Rīgas centrālais termināls” piemērotā tarifa „KTT-LV” likme  
2008.-2010.gadā

Nr. p.k.	Maršruts	Tarifa likme par tonnu, tarifa likmes tabulas 6.grupa			Līgumā ar klientu noteiktā likme par tonnu		
		2008.	2009	2010	2008.	2009	2010
1.	2.	3.			4.		
1.	Kārsava, Zilupe, Indra – Rīga - Krasta	3,40	3,40	3,40	(*)*	(*)	(*)** (*)** (*)**

\* (\*)

\*\* (\*)

Ņemot vērā iepriekšminēto, salīdzinot SIA „Rīgas centrālais termināls” līgumā ar LDZ Cargo noteiktās faktiskās pārvadājuma maksas likmes tranzītpārvadājumiem, uz kuriem attiecināms tarifs „KTT-LV”, un AS „Severstaļlat” pārvadājuma maksas likmes pēc tarifa „LDZ Cargo 01” salīdzināmiem kravu veidiem, vagoniem, attālumiem un ņemot vērā vidēji vienā vagonā pārvadāto kravas apjomu, KP secina, ka:  
(\*)

Tā kā tarifa „LDZ Cargo 01” likme ir noteikta par vagonu neatkarīgi no pārvadātā kravas apjoma, tad likme par tonnu kravas ir atkarīga no pārvadātā kravas apjoma vagonā. Lai salīdzinātu pārvadāšanas maksu līdzvērtīgos darījumos, KP turpmāk salīdzina SIA „Rīgas centrālais termināls” pārvadāšanas maksu par tonnu ar AS „Severstaļlat” pārvadāšanas maksu par tonnu, kas aprēķināta, maksu par vagonu izdalot ar vidēji vienā vagonā pārvadāto kravas apjomu tonnās. Aprēķinot AS „Severstaļlat” pārvadāšanas maksu par tonnu, pieņemts, ka AS „Severstaļlat” vidēji vienā vagonā pārvadā tādu pašu kravas apjomu kā SIA „Rīgas centrālais termināls” (proti, atbilstoši SIA „Rīgas centrālais termināls” sniegtajai informācijai, tā 2008.gadā vidēji vienā vagonā ir pārvadājusi 58 tonnas, 2009.gadā – 57 tonnas, 2010.gadā 57 tonnas.

AS „Severstaļlat” un SIA „Rīgas centrālais termināls”  
pārvadāšanas maksas likmes par tonnu salīdzinājums, LVL  
maršrutos Kārsava eksp – Rīga – Krasta un (\*)  
2008.-2010.gadā

AS „Severstaļlat” piemērotais tarifs „LDZ Cargo 01”			SIA „Rīgas centrālais termināls” piemērotais tarifs „KTT-LV”		
2008.g.	2009.g.	2010.g.	2008.g.	2009.g.	2010.g.
2,45 (142/58)	2,84 (162/57)	2,84 (162/57)	(*)	(*)	(*)

Nemot vērā veiktos aprēķinus, secināms, ka līdzvērtīgos darījumos (kravas veids, maršruts, tonnas vagonā), AS „Severstaļlat” un SIA „Rīgas centrālais termināls” piemērotās pārvadāšanas maksas likmes par tonnu ir atšķirīgas:

- 1) 2008.gadā pārvadāšanas maksas likme SIA „Rīgas centrālais termināls”, kurai piemēro tarifu „KTT-LV” ir augstāka par (\*) nekā AS „Severstaļlat”, kurai piemēro tarifu „LDZ Cargo 01”;
- 2) 2009. gadā pārvadāšanas maksas likme SIA „Rīgas centrālais termināls” ir augstāka nekā AS „Severstaļlat” par (\*);
- 3) 2010. gadā pārvadāšanas maksas likme SIA „Rīgas centrālais termināls” ir augstāka nekā AS „Severstaļlat” par (\*).

4.5. Izvērtējot iepriekšminēto, secināms, 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 secināms, ka LDZ Cargo nepiemēro vienotu pieeju, nosakot klientiem pārvadājuma maksu tranzīta pārvadājumos un importa/eksporta pārvadājumos. Atšķirīga pieeja veidojas, jo tarifi „LDZ Cargo 01” un „KTT-LV” ir atšķirīgi („KTT-LV” likme tiek noteikta par tonnu, bet „LDZ Cargo 01” likme tiek noteikta par vagonu), turklāt tranzīta pārvadājumos virzienā no/uz sauszemes robežas – no/uz Latvijas ostām LDZ Cargo likmes par tonnu nosaka individuāli katram klientam, jau sākotnēji tranzīta pārvadājumos nosakot zemāku maksu nekā paredz „KTT-LV” tarifs, tādējādi piešķirot atlaidi, bet importa/eksporta pārvadājumos vienmēr pārvadāšanas maksu nosakot pēc standarta tarifa „LDZ Cargo 01” likmēm.

Tranzīta pārvadājumos LDZ Cargo samazina tarifā „KTT-LV” noteikto likmi, ja klients pārvadā konkrētu kravas apjomu.

Lai arī atlaižu sliekšņi ir noteikti augsti (tranzīta pārvadājumos uz/no ostām jāpārvadā (\*) tonnas gadā, piemēram, graudiem, koksnei vai kokvilnai, bet līdz (\*) tonnu gadā dzelzceļa kravu pārvadājumiem cisternās, arī eksporta un importa pārvadājuma gadījumā tiek sasniegts pārvadātās kravas apjoms tādā apmērā, par kuru tranzītpārvadājumu uz/no ostām pārvadājumu gadījumā tiek piemērotas samazinātas tarifa likmes.

Piemēram:

- 1) atbilstoši līgumā par klienta maksājumiem noteiktajam 2010.gadā SIA „Rīgas centrālais termināls” pārvadājumiem līdz (\*) tonnām LDZ Cargo piemēro likmi LVL (\*) par tonnu, bet, sasniedzot pārvadātās kravas apjomu virs (\*) tonnām, turpmākiem pārvadājumiem LDZ Cargo piemēro likmi LVL (\*) par tonnu, kas ir par (\*) mazāka maksa nekā noteikta tarifā „KTT-LV” (Lēmuma 4.4.2.punkts).

Saskaņā ar AS „Severstalʼat” [eksporta, importa dzelzceļa kravu pārvadājumi] 05.10.2011. vēstulē Nr. 01-04.06/84/11 sniegto informāciju LDZ Cargo 2010.gadā virzienā (\*) ir pārvadājis (\*), tai pašā laikā LDZ Cargo sniegtā informācija norāda, ka, piemērojot tarifu „LDZ Cargo 01”, netiek ņemts vērā pārvadājuma apjoms un atlaides vai samazinātas likmes kā tādas netiek piešķirtas. Salīdzinot SIA „Rīgas centrālais termināls” līgumā noteikto likmi LVL (\*) par tonnu 2010.gadā pārvadājumiem virs (\*) tonnām un AS „Severstalʼat” aprēķināto likmi par tonnu, pārvadājot tādu pašu tonnu skaitu vienā vagonā kā SIA „Rīgas centrālais termināls”, kas ir (\*) un tiek piemērota jebkuram pārvadājuma apjomam, secināms, ka SIA „Rīgas centrālais termināls” likme ir par (\*) zemāka.

2) saskaņā ar AS „Liepājas Metalurģs” [importa kravu pārvadājumi] 04.10.2011. vēstulē Nr.6490/31-2 sniegto informāciju, izmantojot LDZ Cargo pakalpojumus maršrutā no Latvijas sauszemes robežas līdz AS „Liepājas Metalurģs”, 2010.gadā uzņēmums pārvadāja 582 939 tonnas (t.sk. no Zilupes – 196 509 tonnas, no Indras – 201 829 tonnas, no Meitenes – 157 526 tonnas, no Lugažiem – 27 075 tonnas).

Papildus jau samazinātajai likmei, ko LDZ Cargo ir noteicis AS LSEZ „Liepājas osta LM”, līgumā ir paredzēts nosacījums, ja līguma darbības laikā, (\*).

AS „Liepājas Metalurģs”, kurai likme tiek noteikta pēc tarifa „LDZ Cargo 01”, netiek ņemts vērā pārvadājuma apjoms un atlaides vai samazinātas likmes netiek piešķirtas.

AS „Liepājas Metalurģs” maršrutos Zilupe–Liepāja un Indra-Liepāja kopā 2010.gadā ir pārvadājis 398 338 tonnas.

Salīdzinot AS LSEZ „Liepājas osta LM” līgumā 2010.gadā noteikto likmi LVL (\*) par tonnu pārvadājumiem virs (\*) tonnām un AS „Liepājas Metalurģs” aprēķināto likmi par tonnu, pārvadājot tādu pašu tonnu skaitu vienā vagonā kā AS LSEZ „Liepājas osta LM”, kas 2010.gadā maršrutos Zilupe – Liepāja ir (\*) un Indra – Liepāja ir (\*) un tiek piemērotas jebkuram pārvadājuma apjomam, secināms, ka AS LSEZ „Liepājas osta LM” likme maršrutā a) Zilupe – Liepāja ir par (\*) zemāka, b) Indra – Liepāja ir par (\*) zemāka.

4.6. Saskaņā ar Konkurences likuma 13.pantu jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkāda veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var izpausties arī kā:

- „*netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citu netaisnīgu tirdzniecības noteikumu tieša vai netieša uzspiešana vai piemērošana*” (Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4.punkts);
- „*nevienādu noteikumu piemērošana ekvivalentos darījumos ar citu tirgus dalībnieku, radot tam konkurences ziņā nelabvēlīgākus apstākļus*” (Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punkts).

Saskaņā ar LESD 102.pantu, 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. Stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var jo īpaši izpausties kā:

- „*a) tieši vai netieši uzspiestas netaisnīgas iepirkuma vai pārdošanas cenas vai citi netaisnīgi tirdzniecības nosacījumi*”;
- „*c) atšķirīgu nosacījumu piemērošana līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, tādējādi radot tiem neizdevīgus konkurences apstākļus*”.

### *Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

Lai piemērotu LESD 102.pantu, ir jākonstatē, ka rīcība var ietekmēt tirdzniecību starp ES dalībvalstīm. Atbilstoši Komisijas Vadlīnijām par jēdzienu „ietekme uz tirdzniecību”, kas ietverts EKL 81. un 82.pantā (šobrīd LESD 101. un 102.pants), pirms piemērot LESD 102.pantu ir jāpārbauda, vai konkrētā rīcība attiecas uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, vai tā var to ietekmēt, kā arī vai ietekme var būt pietiekama. Izvērtējot LDZ Cargo darbību ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, jāsecina, ka atšķirīgu vai netaisnīgu noteikumu vai cenu piemērošana ietekmē to komersantu konkurētspēju, kuri izmanto starptautiskos pārvadājumus. Ņemot vērā starptautisko pārvadājumu pārrobežu raksturu, tie ir saistīti ar preču un izejvielu piegādēm, tostarp uz ES dalībvalstīm. LDZ Cargo komercdarbība pati par sevi norāda uz tās pārrobežu tirdzniecības raksturu, kā arī, ņemot vērā, ka LDZ Cargo ir dominējošā stāvoklī Latvijā, ir pamatoti uzskatīt, ka tā cenu noteikšana preču starptautiskiem pārvadājumiem var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm būtiskā apmērā (skat. Vadlīniju 95.punktu). Tādējādi LDZ Cargo rīcībai, piemērojot pārvadājumu maksas tranzītpārvadājumos un eksporta/importa pārvadājumos, ir ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

### *Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4. un 5.punktā un LESD 102.panta a) un c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpuma pazīmju izvērtējums*

Izvērtējot visu iepriekšminēto kopsakarā, secināms, ka tarifs „LDZ Cargo 01” atspoguļo faktiski piemēroto pārvadājumu maksu importa/eksporta pārvadājumiem, savukārt tranzīta pārvadājumos tarifā „KTT-LV” noteiktās pārvadājumu likmes faktiski netiek piemērotas, jo pārvadājumu maksu nosaka LDZ Cargo ar klientu noslēgtais līgums. Kā konstatēts lēmuma 4.4. un 4.5. punktā, salīdzināmos tranzīta un importa/eksporta pārvadājumos tarifu likmju atšķirība galvenokārt nepārsniedz 10%, izņemot SIA „Rīgas centrālais termināls” pārvadāšanas maksas likme tranzīta pārvadājumiem 2008.gadā ir augstāka par (\*) nekā AS „Severstal’lat” piemērotā likme importa/eksporta pārvadājumiem, un AS LSEZ „Liepājas osta LM” pārvadāšanas likme tranzīta pārvadājumiem virs (\*) tonnām 2010.gadā maršrutā Zilupe – Liepāja ir par (\*) zemāka, bet maršrutā Indra – Liepāja par (\*) zemāka nekā pārvadāšanas likme AS „Liepājas Metalurģs” importa/eksporta pārvadājumiem virs (\*) tonnām.

Izvērtējot iepriekšminēto, secināms, 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 LDZ Cargo darbībās, kas būtu vērtējama kā pārmērīga cena importa/eksporta pārvadājumiem. Šāda situācija veidojas tādējādi, ka LDZ Cargo nepiemēro vienotu pieeju, nosakot klientiem pārvadājuma maksu tranzīta pārvadājumos un importa/eksporta pārvadājumos. 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 LDZ 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 standarta tarifa „LDZ Cargo 01” likmēm.

Izvērtējot LDZ Cargo sniegto informāciju par pārvadājumu nodrošināšanas izmaksām un noteiktajiem tarifiem, kā arī ņemot vērā, ka LDZ Cargo, nosakot pārvadāšanas maksu tranzīta pārvadājumos, ir ierobežota brīvi noteikt pakalpojumu cenas, jo to ierobežo citu tranzīta ceļu caur Baltijas valstu ostām esamība un tajos

darbojošos citu pārvadātāju rīcība, kā arī ņemot vērā konstatētās tarifu atšķirības, secināms, ka tās neliecina par netaisnīgu (pārmērīgu) pārvadājumu maksu esamību importa/eksporta pārvadājumiem. Tādējādi LDZ Cargo darbībā nav saskatāmas Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4.punktā un LESD 102.panta a) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpuma sastāva pazīmes.

Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punkts un LESD 102.panta c) apakšpunkts nosaka aizliegumu dominējošam uzņēmumam piemērot nevienādu noteikumus ekvivalentos darījumos ar citu tirgus dalībnieku, radot tam konkurences ziņā nelabvēlīgākus apstākļus. Tas nozīmē, ka minētā aizlieguma pārkāpuma pazīmes ir lietderīgi izvērtēt, ja ir konstatējams, ka LDZ Cargo nevienādu noteikumu piemērošana tranzīta un importa/eksporta pārvadājumos ietekmē LDZ Cargo klientu konkurenci. Tranzīta pārvadājumus pieprasa klienti, kuri nedarbojas Latvijā un kuriem krava ir jānogādā caur Latvijas teritoriju uz kādu citu valsti, bet importa/eksporta pārvadājumus pieprasa tirgus dalībnieki, kas darbojas Latvijā. KP lietā nav konstatējusi, ka iespējamās tarifu atšķirības tranzīta un importa/eksporta pārvadājumiem ierobežotu vai kavētu tirgus dalībnieku konkurenci. Vienlaicīgi jāsecina, ka var pastāvēt gadījumi, kad atšķirīgi tarifi tranzīta un importa/eksporta pārvadājumos var ietekmēt konkurenci, piemēram, ja Latvijas komersants un citas valsts komersants darbojas vienā konkrētajā tirgū, tomēr tā kā pārvadājumi pa Latvijas teritoriju veido tikai daļu no kopējā tranzīta un importa/eksporta pārvadājuma maršruta un daļu no pārvadāšanas izmaksām, šāda iespējamā ietekme uz konkurenci ir vērtējama kā nebūtiska.

Tādējādi šajā lietā KP LDZ Cargo darbībā nesaskata Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktā un LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpuma sastāva pazīmes.

Neatkarīgi no tā, ka KP šajā lietā nekonstatē pārkāpuma pazīmes, LDZ Cargo ir jāņem vērā, ka tai kā dominējošam uzņēmumam ir īpaša atbildība par to, lai tā ar savu rīcību nekavētu un neierobežotu konkurenci. *Michelin*<sup>12</sup> lietā Eiropas Kopienu tiesa noteica, ka dominējošs stāvoklis pats par sevi nav sodāms, taču uzņēmumam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, neatkarīgi no tā, kā šis dominējošais stāvoklis ir izveidojies, ir īpaša atbildība par to, lai ar savu darbību šis uzņēmums nekropļotu konkurenci kopējā tirgū. Dažādu pārvadāšanas maksu noteikšanas metožu pielietošana dominējošam uzņēmumam nav aizliegta saskaņā ar Konkurences likumu 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, LDZ Cargo kā dominējošā uzņēmuma darbības pamatā ir jābūt skaidrām, saprotamām un pamatotām metodēm, uz kuru pamata tā nosaka pakalpojumu noteikumus un cenas klientiem.

Ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 6.panta pirmās daļas 1.punktu, 8.panta pirmās daļas 4.punktu, 13.panta pirmās daļas 4. un 5.punktu un 27.<sup>2</sup> panta pirmo daļu, Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktu un Administratīvā procesa likuma 63.panta pirmās daļas 4.punktu, Konkurences padome

#### **nolēma:**

izbeigt lietas Nr. p/10/03.02./4 „Par Konkurences likuma Par Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 4. un 5.punktos un Līguma par Eiropas Savienības darbību

<sup>12</sup> Sk. Pirmās instances Tiesas 1999.gada 7.oktobra spriedums lietā T-228/97, Irish Sugar, 66.punkts

102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizlieguma pārkāpumiem LDZ Cargo darbībās” izpēti.

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

S.Ābrama