



## L Ē M U M S

Rīgā

Nr.E02-15

(Prot.Nr.23, 3.§)

2016.gada 25.maijā

### **Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu**

Lieta Nr.596/14/03.02./6

*Par Konkurences likuma 13.panta pirmajā daļā noteikto aizliegumu pārkāpumu SIA „Rēzeknes autoosta” darbībās*

### **SATURA RĀDĪTĀJS**

<b>I. Lietas būtība.....</b>	<b>2</b>
<b>II. Lietas dalībnieki.....</b>	<b>2</b>
1. SIA „Rēzeknes autoosta”.....	2
2. SIA „Norma-A”.....	4
<b>III. Administratīvais process iestādē .....</b>	<b>4</b>
3. Norma-A iesniegums.....	4
4. Pārkāpuma lietas ierosināšana .....	4
<b>IV. Ekonomiskais un tiesiskais novērtējums .....</b>	<b>5</b>
5. Konkrētais tirgus .....	5
5.1. Konkrētās preces tirgus .....	5
5.2. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus .....	5
5.3. Konkrētais tirgus .....	7
6. Ietekmētais tirgus.....	7
7. RA dominējošais stāvoklis autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojuma tirgū Rēzeknē .....	7
8. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana .....	7
8.1. Autoostu pakalpojumu maksas noteikšanas normatīvais regulējums.....	8
8.2. Iebraukšanas maksa 2014.gadā .....	9

8.2.1.	Iebraukšanas maksas 2014.gadā aprēķins .....	10
8.2.2.	Iebraukšanas maksu veidojošo izmaksu, to pamatotības izvērtējums.....	12
8.2.3.	Kopējais plānotais pasažieru skaits gadā ( $N_{sēdv}$ ) un autobusa ietilpība (sēdvietu skaits) (AI) .....	22
8.2.4.	Faktiskās izmaksas un ieņēmumi 2014.gadā.....	25
8.2.5.	KP secinājumi par Iebraukšanas maksu RAO 2014.gadā .....	28
8.3.	Iebraukšanas maksa 2015.gadā un tās aprēķins .....	28
8.3.1.	Uzturēšanas izmaksu pamatotības izvērtējums .....	30
8.3.2.	Peļņa .....	33
8.3.3.	KP secinājumi par Iebraukšanas maksu RAO 2015.gadā .....	34
8.4.	KL 13.panta pirmās daļas pārkāpuma pazīmes .....	34
<b>V.</b>	<b>Atbildība .....</b>	<b>36</b>
9.	Tiesiskais pienākums .....	36
10.	Naudas soda aprēķins .....	37
10.1.	Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats.....	37
10.2.	Pārkāpuma smagums .....	37
10.3.	Pārkāpuma ilgums .....	38
10.4.	Atbildību pastiprinošie/mīkstinošie apstākļi .....	38
10.5.	Kopējais naudas soda apmērs .....	38

## **I. LIETAS BŪTĪBA**

- 1 Konkurences padome (turpmāk – KP) izvērtē SIA „Rēzeknes autoosta” (turpmāk – RA) kā Rēzeknes autoostas (turpmāk – RAO) valdītāja darbības, nosakot netaisnīgu jeb pārmērīgu maksu par iebraukšanu RAO, atbilstoši Konkurences likuma (turpmāk – KL) 13.panta pirmajā daļā noteiktajam dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumam.

## **II. LIETAS DALĪBNIEKI**

### **1. SIA „Rēzeknes autoosta”**

- 2 RA ir Latvijas Republikas (turpmāk – LR) komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr.42403026471, juridiskā adrese: Latgales iela 20, Rēzekne, LV-4601. RA ir RAO, kas atrodas Latgales ielā 17, Rēzeknē, valdītājs, kas sniedz autoostas pakalpojumus.
- 3 RA nomā ēkas un zemi, kur atrodas RAO, no SIA “MARNO J” (turpmāk – MARNO) un SIA “M.J.Finance” (turpmāk – Finance), nomas līgums noslēgts no 01.07.2013. līdz 31.12.2016.<sup>1</sup>
- 4 Saskaņā ar Uzņēmumu reģistra sniegto informāciju<sup>2</sup> RA vienīgais īpašnieks un valdes loceklis kopš 08.02.2012. ir A.B. Līdz 2012.gada decembrim RA valdes loceklis A.B. vienlaicīgi bija arī valdes loceklis MARNO un līdz 2012.gada martam Finance valdes loceklis. 11.02.2014.

<sup>1</sup> RA un MARNO savstarpēji noslēgtais nomas līgums Nr.01/07-2013

<sup>2</sup> Uzņēmumu reģistra 08.08.2014. vēstule Nr.7-3-121229

- Uzņēmumu reģistrā attiecībā uz RA ir izdarīts ieraksts par prokūru. Ar tiesībām kapitālsabiedrību pārstāvēt atsevišķi par RA prokūristu ir iecelts B.C.
- 5 B.C. kopā ar C.D. ir vienīgie MARNO un Finance valdes locekļi. B.C. ir MARNO valdes loceklis no 11.12.2012. un Finance valdes priekšsēdētājs ir no 28.03.2012., bet C.D. no 14.04.2011. ir Finance valdes loceklis un no 11.12.2012. ir MARNO valdes priekšsēdētājs.<sup>3</sup>
- 6 MARNO un Finance uz pusēm pieder RAO (nekustamais īpašums Latgales ielā 17, Rēzeknē, kuru veido divi zemes gabali un vienstāvu ķieģeļu ēka). MARNO īpašnieki ir privātpersona E.F. (pieder 95,68% kapitāldaļu) un LLC MARNOE Elite Real Estate (pieder 4,32% kapitāldaļu). Finance 100% kapitāldaļu pieder E.F.
- 7 Lai arī MARNO un Finance ir norādījušas, ka tām institucionāli un/vai ar amatpersonu starpniecību vai citādā veidā nav iespējas ietekmēt RA saimniecisko darbību, tās lēmumus finanšu jautājumos<sup>4</sup>, tomēr Lietā iegūtā informācija apliecina, ka MARNO, Finance un RA ir cieša saikne. Proti, atbilstoši Uzņēmumu reģistra sniegtajai informācijai<sup>5</sup> viena un tā pati fiziskā persona ir gan MARNO, gan Finance īpašnieks, kā arī laika periodā no 08.02.2012. līdz 11.12.2012. A.B. vienlaicīgi darbojās MARNO un RA valdēs. Lietā iegūtā informācija apliecina, ka fiziskā persona B.C. ir gan RA prokūrists, gan ieņem RA saimniecības vadītāja amatu un vienlaicīgi ir arī MARNO valdes loceklis un Finance valdes priekšsēdētājs.
- 8 MARNO un Finance norāde par to, ka RA valdes locekļa A.B. prombūtnē B.C. var slēgt vienošanās, kas attiecas uz RA saimniecisko darbību, tikai saskaņojot tās ar A.B.<sup>6</sup> un ka viņš nekādā veidā nevar ietekmēt RA finanšu lēmumus, neietekmē KP secinājumu par minēto uzņēmumu ciešo saikni. KP ir konstatējusi, ka Lietā saņemtās vēstules no MARNO, Finance un RA ir parakstījis B.C., kas papildus apliecina sabiedrību saikni. Par MARNO saistību ar RA liecina arī publiskā informācija, kurā norādīts, ka RA ir ar MARNO saistītais uzņēmums.<sup>7</sup>
- 9 MARNO<sup>8</sup> un Finance<sup>9</sup> norāda, ka noslēdzot ar RAO nomu saistītās vienošanās, B.C. (MARNO valdes loceklis un Finance valdes priekšsēdētājs) nekad nepārstāvēja RA un neizstāvēja tās intereses.
- 10 RA norāda<sup>10</sup>, ka B.C. parakstījis visas vēstules RA vārdā, kas saņemtas KP, jo “iemantojīs nedalītu A.B. uzticību.” RA skaidro, ka A.B. kā RAO valdes loceklis vienpersoniski pieņēma lēmumu par RAO nomas maksas tarifu saskaņošanu un 01.07.2013. parakstīja nomas līgumu, jo B.C. pieņēma darbā RA saimniecības vadītāja amatā tikai 12.08.2013., bet prokūra B.C. tika reģistrēta Komercreģistrā 11.02.2014.
- 11 KP neapšaubā A.B. uzticību B.C., tā kā A.B. dod tiesības B.C. vadīt RA saimniecisko darbību. Uzticība, jo īpaši, norāda uz to, ka A.B. deva tiesības B.C. neatkarīgi vadīt RA saimnieciskās lietas. Tā kā B.C. papildus valdes locekļu amatam MARNO un Finance ir arī prokūrists RA, tad B.C. nav bijis neatkarīgs RA pārstāvis. Saskaņā ar Komerclikuma 34.pantu prokūra ir komercpilnvara, kas piešķir prokūristam tiesības komersanta vārdā slēgt darījumus un veikt citas ar jebkuru komercdarbību saistītas tiesiskās darbības, ieskaitot visas procesuālās darbības tiesvedības gaitā.<sup>11</sup> Līdz ar to B.C. kā RA prokūristam ir tiesības pieņemt lēmumus un ietekmēt RA saimniecisko darbību. KP norāda, fakts, ka B.C. pieņēma darbā un izsniedza prokūru pēc Nomas līguma noslēgšanas nepierāda, ka B.C. nebija ietekme uz nomas maksas apmēra noteikšanu. Pat ja B.C. nebija juridiski saistīts ar RA laikā, kad noslēdza Nomas līgumu, B.C. kļuva par RA saimniecības vadītāju neilgi pēc Nomas līguma noslēgšanas, kā arī B.C. bija tiesīgs vadīt RA saimnieciskās lietas laikā, kad tika noslēgtas vienošanās pie Nomas līguma un mainīta (paaugstināta) nomas maksa.

<sup>3</sup> Uzņēmumu reģistra 08.08.2014. izziņa Nr.7-3-121229

<sup>4</sup> Finance 20.10.2014. vēstule Nr.07 IZ/10-2014 un MARNO 20.10.2014. vēstule Nr.144 IZ/10-2014

<sup>5</sup> Uzņēmumu reģistra 08.08.2014. vēstule Nr.7-3-121229

<sup>6</sup> Finance 20.10.2014. vēstule Nr.07 IZ/10-2014 un MARNO 20.10.2014. vēstule Nr.144 IZ/10-2014

<sup>7</sup> Skat.: <http://www.db.lv/razosana/transport-logistika/parvadataji-autoostas-gusta-400288>

<sup>8</sup> MARNO 18.04.2016. vēstule Nr.101 IZ/04-2016, 3.punkts

<sup>9</sup> Finance 18.04.2016. vēstule Nr.03 IZ/04-2016, 3.punkts

<sup>10</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016

<sup>11</sup> Atbilstoši Komerclikuma 34.pantam

## 2. SIA „Norma-A”

- 12 SIA „Norma-A” (turpmāk – Norma-A) ir LR komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr.40003149151, juridiskā adrese: Prāgas iela 1, Rīga, LV-1050. Norma-A ir pasažieru pārvadātājs, kurš darbojas sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū, tai skaitā, izmanto RAO pakalpojumus.

### III. ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ

#### 3. Norma-A iesniegums

- 13 KP 24.03.2014. saņēma Norma-A 20.03.2014. iesniegumu Nr.14/d-08 (turpmāk – Iesniegums), kurā norādīts uz netaisnīgu maksu piemērošanu autobusu iebraukšanai RAO.
- 14 Norma-A norāda, ka RA ļaunprātīgi izmanto savu dominējošo stāvokli pilna apjoma autoostas pakalpojumu sniegšanas tirgū Rēzeknē, pieprasot netaisnīgu maksu par RAO sniegtajiem pakalpojumiem, tādējādi pārkāpjot KL 13.panta pirmajā daļā noteikto aizliegumu.
- 15 Norma-A norāda, ka RA vienpusēji noteiktā maksa par iebraukšanu autoostas teritorijā ir lielāka par citu autoostu, kas atrodas salīdzināmos apstākļos, sniegtajiem pakalpojumiem.
- 16 Ņemot vērā Iesniegumā norādīto, Norma-A lūdza KP izvērtēt iespējamus KL pārkāpumus RA darbībā.

#### 4. Pārkāpuma lietas ierosināšana

- 17 Pamatojoties uz Iesniegumu un KL 8.panta pirmās daļas 1.punktu un 22.panta 1.punktu, KP 26.05.2014. ierosināja izpētes lietu Nr.596/14/03.02./6 „Par Konkurences likuma 13.panta pirmajā daļā noteikto aizliegumu pārkāpumu SIA „Rēzeknes autoosta” darbībās” (turpmāk – Lietā).
- 18 KP 24.02.2016. sēdē pieņēma lēmumu ierosināt lietu par Konkurences likuma 13.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu MARNO un Finance darbībās.
- 19 Atbilstoši KL 26.panta sestajā daļā noteiktajam, KP paziņoja MARNO un Finance 04.04.2016., RA 04.04.2016. un atkārtoti 05.04.2016., un Norma-A 11.04.2016., ka Lietā ir iegūta lēmuma pieņemšanai nepieciešamā informācija, sniedzot Lietā iegūtās informācijas apkopojumu un faktu izvērtējumu, un informēja, ka procesa dalībniekiem ir tiesības iepazīties ar Lietu un iesniegt viedokli un papildu informāciju.
- 20 Norma-A 14.04.2016. iepazīnās ar Lietu un 19.04.2016. iesniedza viedokli Lietā un papildus informāciju<sup>12</sup>.
- 21 MARNO un Finance 22.04.2016. iesniedza viedokli un papildus informāciju Lietā<sup>13</sup>, neiepazīstoties ar lietas materiāliem. RA 25.04.2016. iesniedza viedokli un papildus informāciju Lietā<sup>14</sup>, neiepazīstoties ar lietas materiāliem.
- 22 Izpētes gaitā iegūtā informācija un veiktā analīze liecina, ka RA darbības atbilst KL 13.panta pirmās daļas pārkāpuma pazīmēm, kas KL 13.panta pirmās daļas 4.punkta izpratnē izpaudušās kā pārmērīgas maksas uzspiešana un piemērošana pārvadātājiem par iebraukšanu RAO.

<sup>12</sup> Norma-A 19.04.2016. vēstule Nr.65/16

<sup>13</sup> MARNO 18.04.2016. vēstule Nr.101IZ/04-2016 un Finance 18.04.2016. vēstule Nr.03IZ/04-2016

<sup>14</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07 IZ/04-2016

#### IV. EKONOMISKAIS UN TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS

##### 5. Konkrētais tirgus

- 23 Par konkrēto tirgu KL 1.panta 4.punkta izpratnē uzskatāms konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu.

##### 5.1. Konkrētās preces tirgus

- 24 Par konkrētās preces tirgu KL 1.panta 5.punkta izpratnē uzskatāms noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt šo noteikto preci konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.
- 25 Tādējādi konkrēto preces tirgu veido preces, kuras ir savstarpēji aizstājamas. Izvērtējot, vai prece ir aizstājama, ņem vērā pieprasījuma aizstājamību no patērētāju viedokļa un piedāvājuma aizstājamību no tirgus dalībnieku viedokļa. Lielākajā daļā gadījumu konkrētais preces tirgus tiek noteikts, pamatojoties uz preču pieprasījuma aizstājamību.<sup>15</sup>
- 26 Saskaņā ar Ministru kabineta 11.12.2007. noteikumu Nr.846 „Noteikumi par autoostu reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā”, kas stājas spēkā 01.01.2008. (turpmāk – Noteikumi Nr.846) 35.<sup>1</sup> punktu, maksu par pasažieru pārvadātājiem sniegtajiem pakalpojumiem autoosta nākamajam gadam nosaka kā:
- maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā;
  - maksu par biļešu izplatīšanu (procentos no izplatīto biļešu ieņēmumiem), ja pasažieru pārvadātājs šo pakalpojumu izmanto.
- 27 Saskaņā ar Noteikumiem Nr.846 maksa par dažādu kategoriju (pēc autobusu ietilpības) autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā ietver autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumus, tai skaitā, peronu izmantošanu un informācijas izvietojumu uz perona par autobusu atiešanas laikiem, autobusu stāvvietu pirms un pēc reisa, kā arī starp reisiem autoostas teritorijā, ja autoostas tehniskās iespējas to pieļauj. Autoostai pasažieru pārvadātājiem jānodrošina iespēja iegādāties braukšanas biļetes, tomēr pārvadātājam ir tiesības izvēlēties, vai izmantot autoostas biļešu izplatīšanas pakalpojumu (Noteikumu Nr.846 35.<sup>1</sup> 2.apakšpunkts). Tādējādi pārvadātāji autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu var izmantot atsevišķi no autoostas biļešu izplatīšanas pakalpojuma. KP secina, ka autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojums nav aizvietojams.
- 28 Ņemot vērā augstāk minēto, Lietā izdalāms konkrētās preces tirgus – *autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgus*.

##### 5.2. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

- 29 Par konkrēto ģeogrāfisko tirgu KL 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.
- 30 Konkrēto ģeogrāfisko tirgu nosaka, galvenokārt pamatojoties uz patērētāju viedokli par dažādos reģionos pārdoto preču savstarpējo aizstājamību. Ja patērētāji uzskata, ka vienā reģionā pārdodamā prece aizstāj citā reģionā pārdodamo preci, šie abi reģioni ir konkrētais ģeogrāfiskais tirgus. Nosakot minēto tirgu, būtiski ir arī citi faktori – tajā skaitā, pieprasījuma īpatnības (patērētāju izvēles reģionālās atšķirības, kultūra, valoda un dzīves stils) un šķēršļi, kas ierobežo patērētāju iespējas iegādāties preces (ekonomiskie, tehnoloģiskie, administratīvie un citi šķēršļi).<sup>16</sup>

<sup>15</sup> AT 04.12.2008. spriedums lietā Nr.SKA-511/2008, *BTI* (10.punkts)

<sup>16</sup> AT 07.02.2011. spriedums lietā Nr.SKA-17/2011, *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs* (9.punkts)

- 31 Noteikumu Nr.846 2.punktā noteikts, ka autoostām jāapkalpo pasažieri un autotransporta līdzekļi starptautiskajos, reģionālajos starppilsētu nozīmes un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, un no Noteikumu Nr.846 26.punktā norādītā secināms, ka primāri tām ir pienākums sniegt pakalpojumus regulāriem pasažieru pārvadātājiem.
- 32 Atbilstoši Ministru kabineta 13.07.2010. noteikumu Nr.634 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” (spēkā no 05.08.2010.) 9.punktam reģionālās nozīmes autobusu maršrutā pasažieru pārvadātājs nodrošina pasažieru iekāpšanu autobusā un izkāpšanu no tā autoostā vai autobusu kustības sarakstā norādītajā pieturvietā. Apdzīvotā vietā pieturvietu ārpus autoostas nosaka pasūtītājs pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību.
- 33 Rēzeknes pilsētas dome ar 26.07.2013. lēmumu Nr.76 „Par Rēzeknes autoostas izvietošanu”<sup>17</sup>, nosakot autoostas atrašanos Latgales ielā 17, Rēzeknē, ir apstiprinājusi RAO kā vienīgo reģistrēto autoostu Rēzeknē (pamatojoties uz likuma „Par pašvaldībām” 15.panta pirmās daļas 19.punktu un Autopārvadājumu likuma 33.panta trešo daļu).
- 34 Savukārt VSIA „Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD) Norma-A adresētajā vēstulē norādījusi<sup>18</sup>, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājs reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos nav tiesīgs noteikt citu pasažieru apmaiņas vietu (galapunktu) kā vienīgi RAO, pamatojoties uz to, ka Rēzeknes pilsētas dome ar lēmumu ir noteikusi konkrētu autoostas atrašanās vietu un konkrētu autoostu skaitu (skatīt 33.rindkopu).
- 35 Latgales reģionā reģionālie vietējās nozīmes maršruti periodā no 01.01.2010. līdz 31.12.2013. bija Latgales plānošanas reģiona pārziņā (sākot no 01.01.2014. ATD pārziņā). Saskaņā ar Rēzeknes pilsētas domes un Latgales plānošanas reģiona 20.11.2012. vienošanos Nr.3.2-29/11719 Rēzeknes administratīvajā teritorijā ir noteikti trīs reģionālie vietējās nozīmes maršrutu galapunkti: RAO, pieturvietā „Rebir” un AS „Rēzeknes autobusu parks” (turpmāk – RAP) bāze.
- 36 Lai arī pastāv trīs gala pieturvietas, konkrēta maršruta galapunkts ir viens, un pārvadātāji nav tiesīgi izvēlēties galapunktu, kur izlaist vai uzņemt pasažierus. Pamatojoties uz ATD sniegto informāciju par reģionālo starppilsētu un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu sarakstiem uz 24.11.2014.<sup>20</sup>, secināms, ka visos reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (kopā 32 maršrutos 4 lotēs) pārvadātājiem ir jāiebrauc RAO (tā ir kā galapunkts vai pieturvietas maršrutā). Savukārt no 41 reģionālā vietējā nozīmes maršruta, 37 maršrutos RAO ir galapunkts, 3 maršrutos galapunkts ir pieturvietā „Rebir” (pārvadātājam SIA „Dekom”), 1 maršrutā galapunkts ir Rēzekne 2, Rēzeknes dzelzceļa pasažieru stacija (pārvadātājam RAP). Tomēr abi pārvadātāji izmanto RAO pakalpojumus, apkalpojot citus reģionālās vietējās nozīmes maršrutos, kas iekļaujas iepriekš minētajos 37 maršrutos. Tādējādi ATD sniegtā informācija apliecina, ka gandrīz visi reģionālie starppilsētu nozīmes un reģionālie vietējās nozīmes maršruti sākas vai beidzas RAO vai arī RAO ir pieturvietas šajos maršrutos, līdz ar to pasažieru pārvadātājiem ir obligāti jāiebrauc RAO. KP arī iepriekšējā praksē<sup>21</sup> ir noteikusi, ka autoostas pakalpojumi nav aizstājami ar citiem stāvvietu vai pieturvietu pakalpojumiem. Tie nav aizvietojami ar autoostas sniegtajiem pakalpojumiem citā ģeogrāfiskajā teritorijā, kas neietilpst maršrutā, kurš sākas un beidzas autoostā, kas ir katra maršruta galapunkts.
- 37 Ņemot vērā iepriekš minēto, RAO infrastruktūras pakalpojumi nav aizvietojami ar citā ģeogrāfiskajā teritorijā sniegtiem autoostu infrastruktūras pakalpojumiem un par konkrēto ģeogrāfisko tirgu nosakāma *Rēzeknes pilsēta*.

<sup>17</sup> Rēzeknes pilsētas domes 26.07.2013. lēmums -

<http://www.rezekne.lv/fileadmin/ temp /lemumi 2013/26.07.2013. domes lemumi 59-79 majaslapai.doc>

<sup>18</sup> ATD 05.03.2014. vēstule Nr.6-2/622

<sup>19</sup> Rēzeknes pilsētas domes 15.07.2014. vēstule Nr.3.1.1.14/1247 pielikums

<sup>20</sup> ATD 24.11.2014. vēstule Nr.2-8/3602

<sup>21</sup> KP 22.06.2010. lēmuma Nr.49, *Rīgas starptautiskā autoosta*, 2.1.punkts

### 5.3. Konkrētais tirgus

- 38 Izvērtējot visu iepriekš minēto, KP Lietas ietvaros definē konkrētās preces tirgu – *autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgus Rēzeknē*.

### 6. Ietekmētais tirgus

- 39 Tā kā ar iebraukšanu autoostā saistītās izmaksas veido daļu no pasažieru pārvadātāju izmaksām, RA kā dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks autoostu infrastruktūras pakalpojuma tirgū Rēzeknē, ar autobusu iebraukšanas maksām var palielināt pasažieru pārvadātāju izmaksas, kas, savukārt, tās tālāk pārnes uz pasažieriem un valsti kā pārvadājumu pakalpojumu pasūtītāju.

### 7. RA dominējošais stāvoklis autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojuma tirgū Rēzeknē

- 40 Saskaņā ar KL 1.panta 1.punktu „*dominējošais stāvoklis ir tirgus dalībnieka [...] ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šis dalībnieks [...] 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*”.
- 41 Dominējošais stāvoklis ir uzņēmuma ekonomiska ietekme, kas ļauj tam tirgū traucēt efektīvu konkurenci un līdz zināmai robežai rīkoties neatkarīgi no saviem konkurentiem, klientiem un arī pārējiem patērētājiem.<sup>22</sup>
- 42 Saskaņā ar Noteikumu Nr.846 11.punktu lēmumus par autoostas reģistrāciju, pārreģistrāciju, reģistrācijas atlikšanu vai reģistrācijas atteikumu pieņem Satiksmes ministrija, izvērtējot un izskatot, tai skaitā, autoostas ēku un teritoriju plānojumu un attiecīgās pašvaldības lēmumu par autoostas izvietojumu.
- 43 Vairāku autoostu izveide pilsētā ir ierobežota, jo ir ierobežotas to izvietojanas vietas, tādēļ papildus tam, ka autoostu izveide ir atkarīga no pašvaldības lēmuma (skat. 32.-34.rindkopu), potenciāla konkurence ir ierobežota.
- 44 RA ir vienīgais RAO valdītājs kopš 01.07.2013. un vienīgais autoostas infrastruktūras pakalpojumu sniedzējs Rēzeknē. Tādējādi RA ir neizbēgams darījumu partneris pasažieru pārvadātājiem, kuri sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutos, kas sākas vai beidzas RAO, vai ir viena no pieturvietām maršrutā. Līdz ar to RA ir iespēja darboties neatkarīgi no konkurentiem un klientiem.
- 45 Pamatojoties uz iepriekš minēto, KP konstatē, ka RA autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu tirgū Rēzeknē atrodas dominējošā stāvoklī un uz to attiecas KL 13.panta pirmajā daļā noteiktais dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegums.

### 8. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana

- 46 KL 13.panta pirmā daļa nosaka, ka jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var izpausties, kā tas uzskaitīts KL 13.panta pirmās daļas 4.punktā. Proti, kā „*netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citu netaisnīgu tirdzniecības noteikumu tieša vai netieša uzspiešana vai piemērošana*”.
- 47 Dominējošam tirgus dalībniekam ir jāpievērš īpaša uzmanība, lai dominance netiktu izmantota ļaunprātīgi un tā rīcība tirgū būtu objektīvi pamatota. Dominējošā stāvokļa izmantošana bez objektīvas nepieciešamības vai attaisnojuma ir ļaunprātīga. Objektīva nepieciešamība ir apstākļu kopums, kas saprātīgi attaisno tirgus dalībnieka rīcību.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Piemēram, Eiropas Savienības tiesas spriedums lietā 27/76 *United Brands*, 65.punkts, lietā 85/76 *Hoffmann - La Roche*, 38.punkts

<sup>23</sup> AT 15.10.2010. spriedums lietā Nr.SKA-370/2010, *Latvijas raidorganizāciju asociācija*, 9.un 10.punkts

### 8.1. Autoostu pakalpojumu maksas noteikšanas normatīvais regulējums

48 Autoostu darbību regulē Noteikumi Nr.846. Šo noteikumu 24.punkts nosaka, ka autoostai jānodrošina šādi obligātie pakalpojumi:

- 24.1. *peronu izmantošanu un informācijas izvietošanu uz perona par autobusu atiešanas laikiem (peroni ir no kopējās ceļu satiksmes atdalītas autobusu apstāšanās vietas pasažieru ērtai un drošai iekāpšanai autobusā un izkāpšanai no autobusa);*
- 24.2. *informācijas sniegšanu par autobusu kustības sarakstiem, braukšanas biļešu un citu braukšanas dokumentu cenām, vietu skaitu un komforta līmeni autobusā, citiem autoostas sniegtajiem pakalpojumiem un to cenām, pasažieru un bagāžas pārvadāšanas kārtību un citu ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saistītu informāciju;*
- 24.3. *iespēju iegādāties braukšanas biļetes;*
- 24.4. *autoostā atrastās nozaudētās bagāžas reģistrēšanu un glabāšanas organizēšanu;*
- 24.5. *iespēju izmantot sanitāro mezglu, nodrošinot vietu bērnu pabarošanai un aprūpei;*
- 24.6. *autobusu stāvvietu pirms un pēc reisa, kā arī starp reisiem autoostas teritorijā, ja autoostas tehniskās iespējas to pieļauj.*

49 No uzskaitītajiem autoostas obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem pārvadātājs izmanto 48.rindkopas 24.1. un 24.6. apakšpunktā noteiktos pakalpojumus (turpmāk – autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumi), par kuriem pārvadātājiem noteikta maksa par autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā. No Noteikumiem Nr.846 saprotams, ka pārējos autoostas obligāti nodrošināmos pakalpojumus, tai skaitā biļešu izplatīšanu, pārvadātājs var izvēlēties atkarībā no nepieciešamības.

50 Noteikumu Nr.846 izpratnē autoostas ieņēmumus veido: (1) ieņēmumi par autoostas pakalpojumu sniegšanu (piemēram, no autobusu iebraukšanas maksas autoostas teritorijā), (2) citi ieņēmumi, kas saistīti ar pasažieru apkalpošanu (piemēram, bagāžas pakalpojumi, maksas uzziņas, maksa par biļešu izplatīšanu). Noteikumi Nr.846 sniedz norādījumus tikai par to kā autoostas nosaka maksu par iebraukšanu autoostas teritorijā un maksu par biļešu izplatīšanu, bet neregulē maksas apmēru.

51 Noteikumu Nr.846 36.punkts nosaka formulu, pēc kuras aprēķināma maksa par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā (turpmāk – Iebraukšanas maksa):

$$C_k = \frac{I_{kop} + P}{N_{sēdv}} \times AI, \text{ kur}$$

$C_k$  – maksa par autoostas pakalpojumu izmantošanu konkrētai autobusu kategorijai;

$I_{kop}$  – ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas (izmaksas veido, piemēram, personāla un sociālās izmaksas, īpašuma uzturēšanas, ekspluatācijas un remonta izmaksas, pārējās saimnieciskās darbības izmaksas, kas tieši nepieciešamas, lai nodrošinātu autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā, un nodokļi);

$P$  – autoostas plānotā peļņa nākamajā gadā par šo noteikumu 35.<sup>1</sup> 1.apakšpunktā minēto pakalpojumu (autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā) sniegšanu. Nosakot peļņu, ņem vērā autoostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un papildus sniegtos pakalpojumus;

$N_{sēdv}$  – plānotais pasažieru skaits gadā (plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā) atbilstoši pasūtītāja iesniegtajām autobusu kategorijām reisu apkalpošanai;

$AI$  – autobusa ietilpība (sēdvietu skaits).

52 Secināms, ka Iebraukšanas maksa aprēķināma par vienu autobusa sēdvietu un piemērojama atbilstoši sēdvietu skaitam autobusā. Noteikumu Nr.846 38.punkts paredz, ka autobusu iebraukšanu un stāvēšanu autoostas teritorijā ir tiesīgs izmantot pasažieru pārvadātājs, kurš ar autoostu ir noslēdzis līgumu par autoostas pakalpojumu izmantošanu.



- 53 Noteikumu Nr.846 36.<sup>1</sup> punkts paredz, ka maksa par biļešu izplatīšanu tiek noteikta, izmantojot šādu formulu:

$$B_{tirdz} = \frac{(I_{tirdz} + P_{tirdz})}{E_{tirdz}}, \text{ kur}$$

*B<sub>tirdz</sub>* – maksa par biļešu izplatīšanu;

*I<sub>tirdz</sub>* – ar biļešu izplatīšanu saistītās izmaksas (izmaksas veido, piemēram, personāla un sociālās izmaksas, saimnieciskās darbības izmaksas, tai skaitā izmaksas, kas tieši saistītas ar biļešu izplatīšanu, pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojumu, un nodokļi);

*P<sub>tirdz</sub>* – autoostas plānotā peļņa par šo noteikumu 35.<sup>1</sup> 2.apakšpunktā minēto pakalpojumu (biļešu izplatīšanu) sniegšanu. Nosakot peļņu, ņem vērā autoostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un papildus sniegtos pakalpojumus.

*E<sub>tirdz</sub>* – faktiskie biļešu ieņēmumi.

- 54 Noteikumu Nr.846 36.<sup>2</sup> punkts paredz, ka maksu par biļešu izplatīšanu autoosta aprēķina, ņemot vērā ieņēmumus no faktiski pārdotajām biļetēm laikposmā, kas noteikts līgumā par autoostas pakalpojumu izmantošanu.
- 55 Noteikumu Nr.846 37.<sup>1</sup> punkts nosaka, ka maksu par autoostas sniegtajiem pakalpojumiem var pārskatīt reizi gadā un ka autoostas valdītājs līdz 1.septembrim informē visas ieinteresētās personas, ja nākamajā gadā paredzēts mainīt maksu par autoostas sniegtajiem pakalpojumiem.
- 56 Noteikumu Nr.846 34.punktā un 35.punktā ir noteikta kārtība, kādā autoostām ir jānodala izmaksas, kas attiecas uz autoostas pakalpojumiem, no citu saimnieciskās darbības veidu izmaksām (tai skaitā nosaka izmaksu nesēju pakalpojumu tiešo un netiešo izmaksu nodalīšanai), bet Noteikumi Nr.846 nenosaka pilnu kārtību, kādā sadalāmas izmaksas starp autoostas pakalpojumiem. No Noteikumiem Nr.846 var vienīgi secināt, ka izmaksas ir paredzēts dalīt, piemēram, aprēķinot Iebraukšanas maksu un Biļešu izplatīšanas maksu, aprēķinā tiek iekļautas ar konkrēto pakalpojumu saistītās izmaksas (skatīt 51. un 53.rindkopās izmaksu skaidrojumus). Noteikumos Nr.846 piemēru veidā uzskaitītas izmaksas, kuras iekļaujamas ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā un ar biļešu izplatīšanu saistītajās izmaksās (51. un 53.rindkopa).
- 57 Saskaņā ar Noteikumu Nr.846 12.punktu Satiksmes ministrijas izveidotā komisija pārbauda autoostas noteiktās maksas par autoostas sniegtajiem pakalpojumiem pārvaldītājiem, vai tās ir aprēķinātas, ievērojot Noteikumos Nr.846 iekļautās formulas (rādītājus un prasības), bet komisijai nav uzdots pārbaudīt, kādā apjomā un veidā un kas tieši tiek iekļauts izmaksās, kas tiek izmantotas aprēķinā.

## 8.2. Iebraukšanas maksa 2014.gadā

- 58 RA pārņēma RAO valdījumā 01.07.2013., bet Satiksmes ministrijas autoostu reģistrā RA kā RAO valdītājs tika reģistrēta 20.11.2013.<sup>24</sup> Saskaņā ar Noteikumu Nr.846 6.punktu, mainoties autoostas valdītājam, autoostu pārreģistrē 20 darbdienu laikā pēc autoostas valdītāja maiņas. RAO pārreģistrēšana aizņēma ilgāku laiku, jo:
- RA sākotnēji (04.07.2013.) nebija iesniegusi visus Noteikumos Nr.846 norādītos dokumentus (nebija iesniegta Valsts ieņēmumu dienesta izziņa par nodokļu nomaksu un attiecīgās pašvaldības lēmums par autoostas izvietojumu).
  - Satiksmes ministrija 20.08.2013. atlika lēmumu par RAO reģistrāciju, pamatojot ar ierosināto tiesvedību (RAP 08.08.2013. iesniedza Administratīvajā rajona tiesā Pieteikumu par Rēzeknes pilsētas domes lēmumu par autoostas izvietojuma atzīšanu par prettiesisku un tā atcelšanu).

<sup>24</sup> Atbilstoši Noteikumu Nr.846 3.punktam LR Satiksmes ministrija pārreģistrēja RAO un izsniedza jaunu autoostas reģistrācijas apliecību uz RA vārda ar 20.11.2013. lēmumu Nr.01-24/3

- 13.09.2013. Satiksmes ministrija atlika RAO reģistrāciju, pamatojoties uz to, ka RAO pasažieru iekāpšanas/izkāpšanas platformu neesamība neatbilst Noteikumu Nr.846 15.3.apakšpunktam (autoostai jānodrošina Noteikumu Nr.846 24.punktā uzskaitītie obligātie pakalpojumi).
- Satiksmes ministrija 09.10.2013. saņēma informāciju no RA par iekāpšanas/izkāpšanas platformu izbūves darbu pabeigšanu, kā arī 28.10.2013. saņēma apstiprinājumu no Rēzeknes novada domes par to, ka darbi ir pabeigti.

59 Laika periodā no 01.07.2013. līdz 20.11.2013., kad RA vēl nebija reģistrēta kā RAO valdītājs un arī vēlāk, kad notika līgumu ar pārvadātājiem slēgšanas process, pārvadātāji varēja izmantot RAO infrastruktūru bez maksas, jo MARNO apņēmas pārvadātājiem nodrošināt bezmaksas iebraukšanu RAO periodā līdz RA autoostas licences saņemšanai, kas dod tiesības sniegt autoostas pakalpojumus.<sup>25</sup> Iebraukšanas maksu RA sāka piemērot visiem pārvadātājiem no 01.01.2014. Iebraukšanas maksa iekļauta ar 10 pasažieru pārvadātājiem noslēgtajos līgumos. Ar diviem pārvadātājiem – Norma-A un RAP – RA nenošlēdza līgumus, jo to nevēlas Norma-A un RAP, tomēr tiem nav liegta iebraukšana RAO. Visiem 10 pasažieru pārvadātājiem attiecīgajās autobusu kategorijās RA piemērojusi vienādu Iebraukšanas maksu.<sup>26</sup> RA noteiktā maksa no 01.01.2014. redzama tabulā Nr.1.

Tabula Nr.1

**RA un pārvadātāju līgumos noteiktā Iebraukšanas maksa no 01.01.2014. līdz 31.12.2014.**

Autobusu kategorija (sēdvietu skaits)	Maksa (EUR)
Līdz 22	3,00
23 – 40	5,00
41 – 55	5,60
virs 55	8,25

Avots: RA iesniegtā informācija<sup>27</sup>

**8.2.1. Iebraukšanas maksas 2014.gadā aprēķins**

60 RA 2013.gada novembrī<sup>28</sup> veica 2014.gadā piemērojamās Iebraukšanas maksas aprēķinu. Atbilstoši RA norādītajam RA tās ir noteikusi, pamatojoties uz Noteikumu Nr.846 formulu. Iebraukšanas maksas aprēķinā (formulā) RA izmantoja šādus lielumus:

- 1) Ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas  $I_{kop} = 217\,828$  EUR
- 2) Autoostas plānotā peļņa  $P = 12\,000$  EUR
- 3) Plānotais pasažieru skaits gadā  $N_{sēdv} = 1\,403\,504$
- 4) Autobusu ietilpības (sēdvietu skaitu) atbilstoši tabulai Nr.2.

<sup>25</sup> ATD 27.06.2013. pārvadātājiem adresētā vēstule Nr.1-06/1383

<sup>26</sup> RA 30.04.2014. vēstules Nr.12 IZ/04-2014 pielikums (ar pasažieru pārvadātājiem slēgto sadarbības līgumu pielikumi ar RAO pamatpakalpojumu cenrādi)

<sup>27</sup> RA 30.04.2014. vēstule Nr.12 IZ/04-2014

<sup>28</sup> RA 11.07.2014. vēstule Nr.19IZ/07-2014

**Autobusu kategorijas un atbilstošās autobusu ietilpības**

Autobusu kategorija (sēdvietu skaits)	Autobusu kategorijas apzīmējums	AI (autobusa ietilpība)
līdz 22	$C_{<22}$	18,5
23 - 40	$C_{23-40}$	30,5
41 - 55	$C_{41-55}$	49
virš 55	$C_{>55}$	55

Avots: RA sniegtā informācija<sup>29</sup>

- 61 Iebraukšanas maksas aprēķins, pamatojoties uz Noteikumu Nr.846 formulu, ir šāds:

$$C_{<22} = \frac{217828 + 12000}{1403504} * 18,5 = 3,03 \text{ EUR};$$

$$C_{23-40} = \frac{217828 + 12000}{1403504} * 30,5 = 4,99 \text{ EUR};$$

$$C_{41-55} = \frac{217828 + 12000}{1403504} * 49,00 = 8,00 \text{ EUR};$$

$$C_{>55} = \frac{217828 + 12000}{1403504} * 55,00 = 9,00 \text{ EUR}.$$

- 62 RA aprēķinātās maksas par dažādu kategoriju autobusu iebraukšanu RAO 2014.gadam redzamas tabulā Nr.3.

Tabula Nr.3

**RA aprēķinātā maksa par dažādu kategoriju autobusu iebraukšanu RAO 2014.gadā**

Autobusu kategorija (sēdvietu skaits)	Saskaņā ar Noteikumu Nr.846 formulu aprēķinātā maksa (EUR)
Līdz 22	3,03
23 - 40	4,99
41 - 55	8,00
virš 55	9,00

Avots: RA sniegtā informācija<sup>30</sup>

- 63 Tomēr RA pārvaldītājiem nepiemēroja tabulā Nr.3 norādītās maksas. RA 30.04.2014. vēstulē Nr.12 IZ/04-2014 skaidro, ka Satiksmes ministrijas sapulcē 04.07.2013. tika panākta vienošanās par to, ka pēc RA reģistrācijas par RAO valdītāju Iebraukšanas maksa 2014.gadā nepārsniegs 2013.gada līmeni.

<sup>29</sup> RA 11.07.2014. vēstule Nr.19IZ/07-2014

<sup>30</sup> RA 11.07.2014. vēstule Nr.19IZ/07-2014

- 64 Pirms RA 2013.gadā RAO valdītājs bija RAP. Izvērtējot RAP sniegto informāciju par periodā no 01.01.2012. līdz 30.06.2013. piemēroto Iebraukšanas maksu<sup>31</sup> (skatīt tabulu Nr.4), konstatējams, ka 2014.gadā atbilstošajās kategorijās Iebraukšanas maksa ir noteikta tāda pati vai tuvu RAP iepriekšējā gadā noteiktajai Iebraukšanas maksai (skatīt tabulu Nr.1). Tādēļ tajās autobusu kategorijās, kurās RA aprēķinātā maksa pārsniedza no 01.01.2012. līdz 30.06.2013. noteikto maksu, attiecīgi autobusi ar 41 līdz 55 sēdvietu skaitu un sēdvietu skaitu virs 55, tā tika samazināta (skatīt tabulu Nr.1, Nr.2 un Nr.3).

Tabula Nr.4

**RAP pasažieru pārvadātājiem piemērotā (līgumos noteiktā) maksa par dažādu kategoriju autobusu iebraukšanu RAO no 01.01.2012. līdz 30.06.2013.**

Autobusu kategorija (sēdvietu skaits)	Iebraukšanas maksa (LVL)	Iebraukšanas maksa (EUR)*
Līdz 22	2,10	2,99
23 - 40	3,50	4,98
41 - 55	3,95	5,62
virs 55	5,80	8,25

\* - pārrēķināšanai no LVL uz EUR izmantots Latvijas Bankas kurss 0.702804 LVL = 1 EUR

Avots: RAP sniegtā informācija<sup>32</sup>

**8.2.2. Iebraukšanas maksu veidojošo izmaksu, to pamatotības izvērtējums**

- 65 Attiecībā uz autoostu pakalpojumiem Noteikumu Nr.846 35.punkts paredz, ka izmaksas nodala, attiecinot tiešās izmaksas pret plānoto reisu skaitu, ko pieprasījuši pasūtītāji, kuri pārvadātājiem piešķirušī tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus (šajā gadījumā – ATD), bet vispārējās (netiešās) izmaksas sadala starp saimnieciskās darbības veidiem, attiecinot pret tajos gūtajiem ienākumiem, un netiešo izmaksu daļu, kas noteikta par pakalpojumu sniegšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā, attiecinot pret plānoto reisu skaitu.
- 66 Noteikumos Nr.846 norādīts, ka, nosakot Iebraukšanas maksu, jāņem vērā ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas ( $I_{kop}$ ) un, nosakot maksu par biļešu izplatīšanu, jāņem vērā ar biļešu izplatīšanu saistītās izmaksas ( $I_{irdz}$ ), precīzi neatrunājot kādā veidā autoostas izmaksas nodalāmas un attiecināmas uz katru pakalpojumu.
- 67 No Satiksmes ministrijas un ATD pārstāvju sniegtās informācijas<sup>33</sup> KP secina, ka autoostām nav noteikta izmaksu attiecināšanas kārtība uz konkrētiem autoostas pakalpojumiem, izņemot, ja tas precīzi atrunāts Noteikumos Nr.846. Tādējādi KP secina, ka autoostu pārvaldītājiem ir rīcības brīvība, attiecinot izmaksas uz autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu (Iebraukšanas maksas aprēķinu).
- 68 KP secina, ka 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķināšanai par pamatu ņemti 2013.gadā faktiskie izdevumi un noslēgto līgumu līgumsummas, kas piemērojamas 2014.gadā.
- 69 RA plānotās kopējās RAO izmaksas – 226 963,55 EUR uz 2014.gadu veido:
- 1) RAO uzturēšanas izdevumi 125 844,00 EUR;
  - 2) personāla izmaksas 70 444,00 EUR;
  - 3) sociālās nodevas un izmaksas 16 672,96 EUR;
  - 4) pamatlīdzekļu nolietojums 2 471,60 EUR;
  - 5) pārējie saimnieciskās darbības izdevumi 8 100,00 EUR;

<sup>31</sup> RAP 01.10.2014. vēstule Nr.115-1 un RAP 09.10.2014. vēstule Nr.118-1

<sup>32</sup> RAP 01.10.2014. vēstule Nr.115-1 un RAP 09.10.2014. vēstule Nr.118-1

<sup>33</sup> 17.07.2014. sarunu protokols

- 6) administrācijas izdevumi 3 435,00 EUR.
- 70 RA 10.09.2014. vēstulē Nr.24 IZ/09-2014 skaidro, ka RA saimniecisko darbību RAO sāka veikt no 01.07.2013. un pirms 2014.gada Iebraukšanas maksas noteikšanas tai nebija iepriekšēja pieredze kā autoostas valdītājam, tādēļ plānotās kopējās izmaksas uz 2014.gadu tika aprēķinātas, ņemot vērā 2014.gadā plānotos ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas darbus un 2013.gada pusgada faktiskos izdevumus, papildus paredzot izdevumu palielinājumu plānotajiem infrastruktūras atjaunošanas darbiem autoostas sniegto pakalpojumu uzlabošanai.
- 71 Turpmāk KP izvērtē katru no Iebraukšanas maksas aprēķinā izmantotajiem lielumiem, to veidu un apjomu pamatotību 2014.gadā:
- 1) Biļešu izplatīšanas pakalpojuma maksas nenodalīšanu;
  - 2) Autobusu ietilpības maiņas korekcijas un papildu informācijas izvietojuma pakalpojumu izmaksu nenodalīšanu;
  - 3) RAO uzturēšanas izdevumu, t.sk. ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas, nomas maksas, elektrības, autoostas laukuma uzkopšanas, atkritumu izvešanas, ūdens un kanalizācijas un apsardzes izdevumu pamatotību;
  - 4) Personāla izmaksu pamatotību;
  - 5) Sociālās nodevas un izmaksu pamatotību;
  - 6) Pamatlīdzekļu nolietojuma pamatotību;
  - 7) Pārējo RAO administrācijas un saimnieciskās darbības izdevumu pamatotību;
  - 8) Tualetes, bagāžas glabāšanas un ar sabiedrisko transportu nesaistītu telpu uzturēšanas izmaksu nodalīšana.

*Biļešu izplatīšanas pakalpojuma izmaksu nenodalīšana*

- 72 Izmaksas attiecībā uz biļešu izplatīšanas pakalpojumu RA atsevišķi nenodala, un tās visas ir attiecinātas uz infrastruktūras pakalpojumu (Iebraukšanas maksas aprēķinu). RA norāda, ka būtu iespējams ieņēmumus no biļetēm atskaitīt no infrastruktūras izmaksām (tādā pat veidā kā 133.rindkopā minētos ieņēmumus no tualetes izmantošanas, bagāžas glabātuves, telpu izīrēšanas). Tomēr ieņēmumus no biļetēm RA neatskaita no izmaksām, kas tiek attiecinātas uz Iebraukšanas maksas aprēķinu.
- 73 Rezultātā 2014.gadā visi pāravadātāji kādā daļā sedz biļešu izplatīšanas izmaksas (Iebraukšanas maksa ir palielināta par izmaksu daļu, kas būtu attiecināma uz biļešu izplatīšanu), lai gan pakalpojumu neizmanto.
- 74 Saskaņā ar RA pārstāvja norādīto, 2013.gada aprīlī RA biļešu izplatīšanas pakalpojumu izmantoja tikai divi pasažieru pāravadātāji. RA pārstāvis 19.05.2014. sarunu protokolā norādīja, ka pašreiz ieņēmumi no biļešu tirdzniecības ir 50 – 60 EUR mēnesī, ko veido maksa 10% apmērā no pārdoto biļešu summas. Saprotams, ka RA vēlas norādīt, ka ar biļešu tirdzniecību saistītās tiešās izmaksas ir lielākas nekā ieņēmumi no biļešu tirdzniecības, un visu tiešo un papildus arī netiešo izmaksu attiecināšanas uz biļešu tirdzniecību gadījumā maksa par biļešu tirdzniecību būtu augsta.
- 75 KP nav pilnīga informācija par izmaksām, kas attiecināmas uz biļešu izplatīšanas pakalpojumu. Tomēr, ņemot vērā RA norādītās darba algas (tai skaitā arī darba devēja sociālās nodevas un riska nodevas) kasieriem, biļešu drukas izmaksas, un biļešu tirdzniecībai nepieciešamo pamatlīdzekļu nolietojuma izmaksas, kas būtu uz biļešu izplatīšanu tieši attiecināmās izmaksas un, proporcionāli ieņēmumiem aprēķinot netiešās izmaksas (netiešo izmaksu pieskaitījuma likme iegūta, attiecinot biļešu ieņēmumus pret kopējo izmaksu summu (217 828 EUR), no kurām atskaitītas iepriekš uzskaitītās tiešās izmaksas, un, izmantojot šo likmi iekļaujamo netiešo izmaksu apjoma noteikšanai), KP secina, ka, piemērojot Noteikumu Nr.846 36.<sup>1</sup> punktā noteikto formulu biļešu tirdzniecības tarifa aprēķināšanai biļešu tirdzniecības maksa pārsniegtu vismaz 20% no pārdoto biļešu summas.
- 76 Izvērtējot 75.rindkopā norādīto aprēķinu, KP secina, ka apstākļos, kuros normatīvais regulējums nosaka obligātu prasību autoostām nodrošināt iespēju iegādāties braukšanas biļetes,

bet vienlaicīgi paredz arī iespēju pārvadātājiem izvēlēties, vai iegādāties biļešu izplatīšanas pakalpojumu autoostā, neliela pakalpojumu izmantotāju skaita gadījumā biļešu izplatīšanas maksa var būt ievērojama, ja uz biļešu izplatīšanas maksas aprēķinu attiecina tiešās un netiešās izmaksas atbilstoši Noteikumiem Nr.846 un vispārpieņemtai praksei. Augstas biļešu izplatīšanas pakalpojuma maksas gadījumā pārvadātāji nebūtu motivēti izmantot biļešu izplatīšanas pakalpojumu autoostā un autoosta nevarētu segt izmaksas, ko rada normatīvā regulējuma prasības (nodrošināt iespēju iegādāties braukšanas biļetes) izpilde. Tādēļ izmaksu iekļaušana Iebraukšanas maksas aprēķinā un to attiecināšana arī uz tiem pārvadātājiem, kas neizmanto biļešu izplatīšanas pakalpojumu, ir objektīvi nepieciešama, lai segtu izmaksas. Tomēr pamatoti ir attiecināt tikai tās izmaksas, kuras RA objektīvi nevar segt ar biļešu izplatīšanas maksu. Tādēļ RA bija jāsamazina uz Iebraukšanas maksu attiecināmās izmaksas vismaz ienākumu par biļešu izplatīšanu apmērā.

- 77 Tā kā RA nesamazina uz Iebraukšanas maksu attiecināmās izmaksas ienākumu par biļešu izplatīšanu apmērā, tad RA paredzēja 2014.gadā ar Iebraukšanas maksu segt visas biļešu izplatīšanas pakalpojuma izmaksas.

*Autobusu ietilpības maiņas korekcijas un papildus informācijas izvietojanas pakalpojumu izmaksu nenodalīšana*

- 78 Starp RA un pārvadātājiem noslēgtajos līgumos par autoostas pakalpojumu sniegšanu ir noteikta atsevišķa maksa (1) par autobusu ietilpības maiņas korekciju un (2) papildus informācijas pasažieriem izgatavošanu un izvietojšanu uz 15 dienām RAO informatīvajos stendos.
- 79 RA bija noteicis, ka no 01.01.2014. maksa par autobusu ietilpības maiņas korekciju būs 0,70 EUR par viena reisa maiņu, un maksa par papildus informācijas pasažieriem izgatavošanu un izvietojšanu uz 15 dienām RAO informatīvajos stendos būs 2,80 EUR par katru maršruta reisu.
- 80 RA 30.04.2014. vēstulē Nr.12IZ/04-2014 attiecībā uz Iebraukšanas maksas aprēķinā izmantoto izmaksu sadalījumu un aprēķināšanas metodiku norāda, ka RA sniedz tikai ar sabiedrisko transportu saistītus pakalpojumus un tāpēc visas izmaksas tiek attiecinātas uz RAO kopējām uzturēšanas un pārvaldīšanas izmaksām (aprēķina nolūkiem no kopējām izmaksām tiek atņemti ieņēmumi no sabiedriskās tualetes, bagāžas glabāšanas un telpu īres), tādēļ secināms, ka par autobusu ietilpības maiņas korekciju un papildus informācijas pasažieriem izgatavošanu un izvietojšanu uz 15 dienām RAO informatīvajos stendos izmaksas tiek segtas ar Iebraukšanas maksu.
- 81 KP secina, ka uz autobusu ietilpības maiņas korekcijas un papildus informācijas izvietojanas pakalpojumiem tiešo izmaksu nodalīšana var būt ierobežota, kā arī maksas par minētajiem pakalpojumiem noteikšana var būt balstīta uz citiem principiem, tai skaitā, nosakot maksu zemāku, nekā attiecināmās tiešās un netiešās izmaksas. Tādēļ ir pamatoti, ka kopējās izmaksas, kas attiecinātas uz Iebraukšanas maksu, tiek samazinātas par ieņēmumiem no minētajiem pakalpojumiem.
- 82 Tā kā RA nesamazina uz Iebraukšanas maksu attiecināmās izmaksas ienākumu par autobusu ietilpības maiņas korekciju un papildus informācijas pasažieriem izgatavošanu un izvietojšanu uz 15 dienām RAO informatīvajos stendos apmērā, tad RA ar Iebraukšanas maksu 2014.gadā paredzēja segt visas minēto pakalpojumu izmaksas.

*Plānotie RAO uzturēšanas izdevumi*

- 83 RA plānoto RAO uzturēšanas izdevumu sadalījumu 2014.gadam skatīt tabulu Nr.5.

**RA plānotie RAO uzturēšanas izdevumi 2014.gadam**

Izmaksu postenis	Summa (EUR)
Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi	75 260
Nomas maksa	35 200
Elektrības izdevumi	11 000
Autoostas laukuma uzkopšanas izdevumi	3 000
Atkritumu izvešanas izdevumi	684
Ūdens un kanalizācijas izdevumi	500
Apsardzes izdevumi	200
Kopā	125 844

Avots: RA sniegtā informācija<sup>34</sup>

*Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi*

- 84 Pēc RA norādītā RAO ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas darbu izmaksas 75 260 EUR tika paredzētas, pamatojoties uz RA un būvuzņēmēja SIA „V.J.M. BŪVE” 14.10.2013. pasūtījuma līgumu Nr.1-10/13 par RAO ēkas rekonstrukcijas veikšanu (turpmāk – Rekonstrukcijas līgums) 67 958,72 EUR apmērā, paredzot arī iespējamās papildu izmaksas.<sup>35</sup>
- 85 KP secina, ka RA izmaksu posteni dēvē par “Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izmaksas”, bet tajā ir iekļautas tikai RAO ēkas rekonstrukcijas izmaksas un tai paredzētie papildu izdevumi.
- 86 RA 20.10.2014. vēstulē Nr.27 IZ/10-2014 norādījusi, ka RAO ēkas rekonstrukcijas izmaksas plānoja segt no saviem finanšu līdzekļiem.
- 87 Izvērtējot 84.-86.rindkopā norādīto, KP secina, ka RA ir noskaidrojusi RAO ēkas rekonstrukcijas izmaksas pirms vēl bija izstrādāts Rekonstrukcijas projekts un to bija akceptējusi Rēzeknes pilsētas domes būvvalde. Pat, ja RA bija noslēgusi Rekonstrukcijas līgumu, Rekonstrukcijas projektu pasūtīja un apmaksāja MARNO un Finance, nevis RA. Rekonstrukcijas projekta dokumentos MARNO un Finance ir norādīti kā ēkas rekonstrukcijas projekta izstrādāšanas pasūtītāji un būvniecības ierosinātāji. Pēc KP lūguma<sup>36</sup> RA nav varējusi iesniegt Nomas līgumos noteikto rakstisko saskaņojumu ar MARNO un Finance par RAO ēkas rekonstrukciju. Tāpat Nomas līgumi neparedz RA pienākumu veikt RAO ēkas rekonstrukciju, lai gan Rēzeknes pilsētas dome ir uzdevusi MARNO sakārtot RAO ēkas fasāžu un ārējo konstrukciju stāvokli līdz 01.09.2012. un 12.09.2014. ar lēmumu Nr.776 (protokols Nr.39) uzlikusi MARNO piespiedu naudu 150 EUR apmērā, lai nodrošinātu pienākuma izpildi.<sup>37</sup> Minētais rada skaidru priekšstatu, ka nav nodalāms rekonstrukcijas veicējs, kā arī rekonstrukcijas izmaksu iekļaušanas pamatotība ir apšaubāma.
- 88 Rēzeknes pilsētas dome ar 03.05.2012. vēstuli Nr.3.2.-19/753 uzdeva MARNO līdz 01.07.2012. sakārtot RAO teritoriju un atjaunot asfaltbetona segumu, bet līdz 01.09.2012. sakārtot RAO ēkas fasāžu un ārējo konstrukciju stāvokli.
- 89 Saskaņā ar RA sniegto informāciju 20.10.2014. vēstulē Nr.27IZ/10-2014 teritorijas sakārtošanas darbi (tai skaitā asfalta ieklāšana RAO teritorijā, peronu bruģēšanas darbi) tika uzsākti pirms RA kļuva par RAO nomnieku (01.07.2013.). Šos darbus organizēja RAO īpašnieki MARNO un Finance, un tie tika finansēti no MARNO līdzekļiem, ko apstiprina

<sup>34</sup> RA 10.09.2014. vēstule Nr.24 IZ/09-2014

<sup>35</sup> RA 20.10.2014. vēstules Nr.27 IZ/09-2014 pielikums Nr.1

<sup>36</sup> KP 09.10.2014. vēstule Nr.1745

<sup>37</sup> Skat.: [http://www.rezekne.lv/fileadmin/ temp /lemumi\\_2013/12.09.2014. domes\\_lemumi\\_majaslapai\\_no\\_76\\_7-802.doc](http://www.rezekne.lv/fileadmin/ temp /lemumi_2013/12.09.2014. domes_lemumi_majaslapai_no_76_7-802.doc)

- 05.08.2013. rēķins Nr.VJM/05/08/13, saņemts no SIA „V.J.M. BŪVE”, 04.10.2013. rēķins-faktūra Nr.13200, saņemts no SIA “Jēkabpils PMK”, un 24.07.2013. pavadzīme Nr.SIG105987, saņemta no SIA “SIGNUM”.
- 90 01.07.2013. RA noslēdza nomas līgumu Nr.01/07-2013 ar MARNO un 01.07.2013. RA noslēdza nomas līgumu Nr.01/07-2013\_1 ar Finance (turpmāk – Nomas līgumi), kas paredzēja nekustamā īpašuma Latgales ielā 17, Rēzeknē (RAO) iznomāšanu.
- 91 Nomas līgumu 5.7.punktā noteikts, ka nomnieks nedrīkst bez rakstiskas iznomātāja piekrišanas veikt īpašuma kapitālo remontu, rekonstrukciju, pārbūvi u.tml. 26.09.2013. gan MARNO, gan Finance ar RA noslēdza Vienošanās Nr.1 pie Nomas līgumiem. Vienošanās 1.punkts (identiski abās vienošanās) nosaka: *“Gadījumā, ja Īpašumā [...] ir nepieciešams [...] veikt kosmētisko un/vai tekošo remontu, vai iekārtu, sistēmu, elementu, ierīču maiņu vai iznomātajām Īpašumam pieguļošās teritorijas labiekārtošanu, Nomnieks apņemas patstāvīgi veikt šīs darbības [...] un segt šīs izmaksas bez papildus saskaņošanas ar Iznomātāju.”* Vienošanās 2.punktā noteikts, ka *“nomniekam ir tiesības veikt Īpašuma kapitālo remontu, ietverot visus pārveidojumus, rekonstrukcijas, pārbūves un atjaunošanas darbus tikai atbilstoši saskaņotajam projektam un pēc rakstiskas saskaņošanas ar Iznomātāju.”*<sup>38</sup>
- 92 14.10.2013. RA noslēdza Rekonstrukcijas līgumu ar SIA “V.J.M. Būve”, kas paredz RAO ēkas rekonstrukciju. Rekonstrukcijas līguma 3.1.punkts nosaka, ka veicamo darbu un materiālu vērtība un tās samaksas kārtība ir norādīta Rekonstrukcijas līguma pielikumā “Darbu tāme”, kas ir neatņemama līguma sastāvdaļa. Rekonstrukcijas līguma pielikums “Darbu tāme” paredz RAO ēkas fasādes un jumta remontu, logu un durvju nomaiņu. Izvērtējot Rekonstrukcijas līguma pielikumu “Darbu tāme”, KP konstatē, ka tas nesatur noteikumus par samaksas kārtību. Rekonstrukcijas līguma 2.5.punkts nosaka, ka rekonstrukcijas izpildes termiņš tiek saskaņots un apstiprināts kopā ar līguma pielikumu “Darbu tāme”.
- 93 Pamatojoties uz Rēzeknes pilsētas būvvaldes plānošanas un arhitektūras 02.12.2013. uzdevumu Nr.3.12.1.8/69, 2014.gada sākumā MARNO un Finance pasūtīja AS „Komunālprojekts” RAO ēkas rekonstrukcijas tehniskā projekta „Autoostas ēkas rekonstrukcija Latgales ielā 17, Rēzeknē” izstrādi (turpmāk – Rekonstrukcijas projekts),<sup>39</sup> ko paši arī apmaksāja. Saskaņā ar Rekonstrukcijas projektu RAO ēkai ir jāveic ēkas fasādes atjaunošanas darbi un jumta konstrukciju renovācija, kā arī jāveic sabiedriskās tualetes pārbūve.
- 94 Rekonstrukcijas projektu 28.05.2014. akceptēja Rēzeknes pilsētas domes būvvalde.
- 95 Salīdzinot Iebraukšanas maksas aprēķinā iekļauto (EUR 75 260) un Rekonstrukcijas līgumā norādīto summu 67 958,72 EUR, secināms, ka 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķināšanai RA ir iekļāvusi par 7301,28 EUR vairāk nekā Rekonstrukcijas līguma tāmē norādītā summa. RA ir vienīgi norādījusi, ka paredzēja iespējamus papildu izdevumus, bet nav varējusi pamatot šādu papildu izdevumu iekļaušanu.
- 96 Visas RAO ēkas rekonstrukcijas izmaksas RA ir paredzējusi segt viena gada laikā un tās visas attiecinājusi uz 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķinu. Šādi RA var rīkoties vienīgi tādēļ, ka tai, atrodoties dominējošā stāvoklī autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojuma tirgū Rēzeknē, piemīt tirgus vara. Lai nodrošinātu konkurētspējīgu cenu par autobusu iebraukšanu RAO teritorijā konkurences apstākļos, RA būtu jāsedz izmaksas pakāpeniski.
- 97 RA paredzētās rekonstrukcijas izmaksas ir 33% no RA plānotā 2014.gada apgrozījuma, kas klasificējami kā ilgtermiņa ieguldījumi. Saskaņā ar ekonomistu H.Bierman, Jr. un S.Smids<sup>40</sup> aprakstīto vispārpieņemto ieguldījumu loģiku, šādi ilgtermiņa ieguldījumi konkurences apstākļos būtu jāatgūst vairāku gadu laikā, jo pretēja gadījumā neproporcionāls cenas pieaugums sekmētu klientu aizplūšanu un secīgu tirgus daļas, kā arī ienākošās finanšu plūsmas sarukumu. Ieguldījumu atmaksa veidojas no ieguldījumu radītā labuma, kurš tiek integrēts sniedzamajos pakalpojumos, kas ļauj uzņēmumam paaugstināt pakalpojumu cenu uz kvalitātes

<sup>38</sup> RA 20.10.2014. vēstules Nr.27 IZ/10-2014 pielikums Nr.2 un pielikums Nr.3

<sup>39</sup> Iesniegts KP ar 11.07.2014. vēstuli nr.19 IZ/07-2014 kā pielikums Nr.3

<sup>40</sup> Harold Bierman, Seymour Smidt; “The capital budgeting decision: economic analysis of investment projects”, 2007



uzlabojuma rēķina un konsekventi iegūt papildu ieņēmumus. Saskaņā ar ieguldījumu veikšanas ekonomisko loģiku, jebkuras investīcijas sāk atgūt pēc investīciju faktiskās veikšanas, jo jebkuri ekonomiskie aprēķini par investīciju atmaksāšanās laiku tiek balstīti uz investīciju apjomu un paredzamajiem nākotnes ieņēmumiem, kurus radījušas šīs investīcijas.

- 98 Pēc KP veiktajiem aprēķiniem, ja pieņem, ka RA turpinātu darboties ar 12 000 EUR peļņu gadā (tagadnes izteiksmē), kā tas ir norādīts Iebraukšanas maksas aprēķinos, RA investīciju nominālais apjoms 75 200 EUR apmērā atmaksātos 6,3 gados<sup>41</sup>. Strādājot konkurences apstākļos, uzņēmums varētu veidot uzkrājumus investīciju veikšanai, tomēr to apjomu ierobežotu cenu līmenis tirgū. Ņemot vērā vispārpieņemtus ekonomiskos apsvērumus, KP secina, ka RA nav pamata pirms investīciju veikšanas pieprasīt visu investīciju apjomu atgūšanu viena gada laikā. Ņemot vērā, ka konkurences spiediens neeksistē, RA bija iespēja noteikt tik nozīmīgu ieguldījumu atmaksas termiņu kā vienu gadu, tādējādi radot nepamatoti ātru ievērojamo ieguldījumu atmaksāšanos uz patērētāja rēķina.
- 99 RA norāda<sup>42</sup>, ka jebkuras investīcijas var izmantot tikai pēc to faktiskās un reālās saņemšanas. RA skaidro, ka tai nebija savu finanšu līdzekļu, tādēļ, lai izpildītu iepriekš noslēgtās līgumsaistības rekonstrukcijai, RA bija nepieciešams piesaistīt alternatīvus finanšu avotus. Tāpat RA norāda, ka šo līdzekļu iekļaušana vienā gadā (konkrētajā gadījumā 2014.gadā) ir attaisnojama, jo to paredz Noteikumos Nr.846 iekļautā tarifa aprēķināšanas formula. RA arī norāda, ka iekļāvis tikai paredzētās izmaksājamās summas piegādātājiem par precēm un pakalpojumiem, bet ne paredzētos izdevumus Peļņas un zaudējumu aprēķina izpratnē.
- 100 KP norāda, ka parasti pirms līgumsaistību noslēgšanas uzņēmums vispirms izvērtē savu finanšu līdzekļu stāvokli un iespējamo apjomu, par kādu tas var uzņemties saistības vai meklē sadarbības partneri. Konkrētajā gadījumā RA arguments, ka tam nebija savu finanšu līdzekļu līgumsaistību izpildei 2014.gadā, nav objektīvs attaisnojums visu līdzekļu tūlītējai iekļaušanai Iebraukšanas maksas tarifa aprēķinā. Noteikumi Nr.846 neparedz apmēru, kādā ir iekļaujamas izmaksas, tie nosauc izmaksu veidus. Tāpat KP norāda, ka nav saprotama RA atsauce uz to, ka tarifa aprēķinā ir iekļautas tikai izmaksājamās summas piegādātājiem, nevis izdevumi peļņas un zaudējumu aprēķina izpratnē, tā kā peļņas un zaudējumu aprēķinā ietveramie izdevumi veidojas no uzņēmuma kopējām izmaksām, tai skaitā no RA paredzētajām izmaksājamām summām piegādātājiem par precēm un pakalpojumiem.
- 101 Arī Augstākā tiesa ir norādījusi<sup>43</sup>, ka dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam ir jābūt skaidriem tā izmaksu aprēķiniem, bet visu izdevumu iekļaušanai vienā pārskata gadā nav loģiska izskaidrojuma. Protams, tas vien nav pietiekams pamats, lai atzītu, ka starp faktiskajām izmaksām un faktiski pieprasīto samaksu pastāv pārspīlēta disproporcija, taču tam nav saprātīga saimnieciska izskaidrojuma. Augstākā tiesa atsaukusies uz Eiropas Savienības Tiesas (turpmāk – EST) secinājumiem 13.07.1989. spriedumā lietā Nr.C-395/87 *Tournier*<sup>44</sup>, kurā noteikts, ka pārmērīgas vai neproporcionālas izmaksas ir vispār ignorējamas, nosakot cenu. Tādējādi šādas pārmērīgas vai neproporcionālas izmaksas būtu ignorējamas.
- 102 RA uzskata,<sup>45</sup> ka KP nepamatoti atsaukusies uz 13.07.1989. EST spriedumu *Tournier* lietā, kurā noteikts, ka pārmērīgas vai neproporcionālas izmaksas nav ņemamas vērā, nosakot autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojuma maksu (t.i., Iebraukšanas maksas aprēķinā), jo, RA ieskatā, Noteikumi Nr.846 neparedz *Tournier* lietas secinājumu piemērošanu un attiecīgi neaizliedz autoostai iekļaut izmaksās īpašuma remontu visā tā apjomā.
- 103 KP norāda, ka Noteikumi Nr.846 paredz iekļaut Iebraukšanas maksas aprēķinos ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas (izmaksas veido, piemēram, personāla un sociālās izmaksas, īpašuma uzturēšanas, ekspluatācijas un remonta izmaksas, pārējās saimnieciskās darbības izmaksas, kas tieši nepieciešamas, lai nodrošinātu autobusu

<sup>41</sup> *Business case analysis* interneta vietne - <https://www.business-case-analysis.com/payback-period.html>

<sup>42</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016, 4.punkts

<sup>43</sup> AT 20.09.2013. spriedums lietā Nr.A42537406 SKA-24/2013

<sup>44</sup> 13.07.1989. EST spriedums *Tournier* lietā, 38.-44.rindkopa

<sup>45</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016, 5.punkts

iebraukšanu autoostas teritorijā, un nodokļi). Tomēr tas nenozīmē, ka jebkuras izmaksas ir tieši nepieciešamas, lai nodrošinātu autobusu iebraukšanu autoostu teritorijā. Tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts izmantot tirgus varu, paredzot atgūt izmaksas par īpašuma remontu visā tā apjomā viena gada ietvaros, nerēķinoties ar to, kāda veidojās pakalpojuma cena klientiem.

- 104 KP skaidro, ka atsauce uz 13.07.1989. EST spriedumu *Tournier* lietā ir cieši saistīta ar Augstākās tiesas 20.09.2013. spriedumu lietā Nr.A42537406 SKA-24/2013, kur 24.rindkopā tiesa ir pamatojusi savu secinājumu, ka dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam ir jābūt skaidriem tā izmaksu aprēķiniem, bet visu izdevumu iekļaušanai vienā pārskata gadā nav loģiska izskaidrojuma. 13.07.1989. EST spriedumā *Tournier* lietā tiesa ir skatījusi dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, tai skaitā, arī piemērojot pārlieku augstu maksu par pakalpojumiem. EST ir secinājusi<sup>46</sup>, ka dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam ir jāspēj pamatot ar detalizētiem aprēķiniem pieprasīto cenu, kā arī cenai ir jābūt atbilstoši sniegtajam pakalpojumam.

#### *Nomas maksa*

- 105 RA norāda, ka RAO nomas maksas izdevumus plānoja Nomas līgumos noteiktās nomas maksas apmērā – Nomas līgumos noteikto maksājamo ikmēneša nomas maksu no 01.01.2014. - 28.02.2014. 800 EUR apmērā un no 01.03.2014.-31.12.2014. 1 600 EUR apmērā katram īpašniekam – gan MARNO, gan Finance. Mēneša nomas maksu RA sareizināja ar mēnešu skaitu, kurā attiecīgo maksu bija paredzēts piemērot, un ieguva kopējo maksājamo nomas maksu gadā 35 200 EUR, ko iekļāva izmaksās.
- 106 Nomas līgumos nomas maksa sākotnēji no 01.07.2013. tika noteikta 2 500 EUR katram īpašniekam (MARNO un Finance). MARNO<sup>47</sup> un Finance<sup>48</sup> norāda, ka RA vērsās pie uzņēmumiem ar lūgumu samazināt nomas maksu, tā kā bija ieildzis RAO reģistrācijas apliecības saņemšanas process. Pēc RA lūguma saņemšanas 15.08.2013. RA ar MARNO noslēdza vienošanos Nr.15/08/2013-1 un RA ar Finance noslēdza vienošanos Nr.15/08/2013-01 pie Nomas līgumiem par to, ka nomas maksa no 01.07.2013. līdz 31.12.2013. būs 800 EUR apmērā katram iznomātājam.
- 107 20.12.2013. RA noslēdza vienošanos Nr.20/12/2013-01 pie 01.07.2013. Nomas līguma ar MARNO un vienošanos Nr.20/12/2013-01 pie 01.07.2013. Nomas līguma ar Finance par izmaiņām nomas maksā 2014.gadam. Vienošanās nosaka, ka līdz 28.02.2014. nomas maksa ir 800 EUR, bet no 01.03.2014. līdz 31.12.2014. nomas maksa ir 1 600 EUR katram iznomātājam.
- 108 KP secina, ka RA noteiktie nomas maksas izdevumi 2014.gadam atbilst Nomas līgumos noteiktajai nomas maksai. Vienlaicīgi KP konstatē, ka 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķins tika veikts 2013.gada novembrī, kas ir pirms vienošanās par nomas maksu 2014.gadam noslēgšanas (skatīt 60. un 107.rindkopu). Faktu nesakritība norāda uz to, ka 2014.gada Iebraukšanas maksa kopumā nav rēķināta pirms tās noteikšanas, ko papildus pamato fakts, ka Satiksmes ministrija jau 04.07.2013. bija norādījusi RA, lai Iebraukšanas maksa 2014.gadā nepārsniegtu 2013. gada līmeni (skatīt 63.rindkopu), kādēļ RA nebija motivācija veikt aprēķinu. Minēto apliecina arī tas, ka noteiktās izmaksu kategorijās RA nav varējusi pamatot paredzēto izmaksu atšķirību no dokumentos paredzētajām summām (piemēram, ēkas rekonstrukcijas izmaksas (skatīt 95.rindkopu), elektrības izdevumi (skatīt 120.rindkopu), ūdens un kanalizācijas izmaksas (skatīt 123.rindkopu).
- 109 KP lūdza MARNO (08.10.2014. vēstule Nr.1738) un Finance (08.10.2014. vēstule Nr.1740) iesniegt nomas maksas noteikšanas metodiku un aprēķinu.

<sup>46</sup> 13.07.1989. EST spriedums *Tournier* lietā, 38.-44.rindkopa

<sup>47</sup> MARNO 20.10.2014. vēstule Nr.144IZ/10-2014

<sup>48</sup> Finance 20.10.2014. vēstule Nr.07IZ/10-2014

- 110 MARNO<sup>49</sup> un Finance<sup>50</sup> skaidroja, ka nomas maksa par RAO (ēka un zeme) ir noteikta, vadoties no tirgus situācijas, savstarpēji vienojoties par summu tā, lai RAO īpašnieki saņemtu iespējami lielāku nomas maksu, bet RA maksātu iespējami mazāku nomas maksu.
- 111 KP atkārtoti lūdza MARNO (07.03.2016. vēstule Nr.5-5/276) un Finance (04.03.2016. vēstule Nr.5-5/274) iesniegt nomas maksas noteikšanas metodiku un aprēķinu.
- 112 MARNO<sup>51</sup> un Finance<sup>52</sup> norādīja, ka nomas maksa par RAO (ēka un zeme) ir noteikta, ņemot vērā šādus faktoros:
- RAO nekustamā īpašuma iegādes izmaksas 1 138 298 EUR apmērā;
  - Ieguldīto līdzekļu atgūšanas termiņš – 20 gadi;
  - Kredīta gada procentu likme 2,5%, t.i., 285 760,23 EUR gadā, jo iegādei izmantoti aizņemti līdzekļi;
- Tādā veidā ir iegūts nomas maksas aprēķins:  
 $(1\ 138\ 298\ \text{EUR} + 285\ 760,23\ \text{EUR})/240\ \text{mēneši} = 5\ 933,58\ \text{EUR mēnesī}.$
- 113 MARNO un Finance skaidro, ka nomas maksa 800 EUR apmērā no 01.01.2014. līdz 28.02.2014., maksa 1 600 EUR apmērā laika periodā no 01.03.2014. līdz 31.12.2014., maksa 2 500 EUR apmērā laika periodā no 01.01.2015. līdz 31.07.2015. un maksa 2 900 EUR apmērā, sākot no 01.08.2015. līdz nomas līguma darbības beigām, tika noteikta kā līdzēju interesēm atbilstošs un abpusēji pieņemts lielums, vadoties no tirgus konjunktūras un situācijas, par ko nomnieks un iznomātājs spēja savstarpēji vienojties atbilstoši vispārpieņemtajam principam, kad iznomātājs vēlas saņemt iespējami lielāku nomas maksu, savukārt nomnieka nolūks ir maksāt pēc iespējas mazāku nomas maksu.
- 114 KP konstatē, ka MARNO un Finance iesniegtais nomas maksas noteikšanas aprēķina rezultāts neatbilst Nomas līgumos noteiktajām maksām. 01.07.2013. noslēgtajos Nomas līgumos sākotnēji noteiktā nomas maksa bija 2 500 EUR katram iznomātājam, kopā veidojot 5 000 EUR, kas nesakrīt ar MARNO un Finance iesniegtajā aprēķinā uzrādīto (5 993 EUR). Tāpat KP kritiski vērtē MARNO un Finance norādītās nomas maksas metodes un aprēķina patiesu piemērošanu, nosakot nomas maksu, tā kā nomas maksa ir vairākkārt mainījies (skatīt 106. un 107.rindkopu), kas neaplicina nemainīgas metodes konsekvētu piemērošanu nomas maksas noteikšanai.
- 115 Papildus 114.rindkopā secinātajam, pat ja MARNO un Finance būtu kāds skaidrojums par to, kādēļ atšķiras faktiski piemērotā un pēc norādītās metodes aprēķinātā nomas maksa, MARNO un Finance norādītais aprēķins nepierādītu pārmērīgas nomas maksas neesamību. Proti, pēc MARNO un Finance norādītās metodes mēneša nomas maksu nosaka subjektīvā MARNO un Finance vēlme atgūt ieguldījumus 20 gados, nerēķinoties ar to, kāds veidojas mēneša nomas maksas apmērs. Samērīga nomas maksa objektīvi atspoguļotu ieguldījumu atmaksāšanās termiņu, ko, cita starpā, pircējs var ņemt vērā, runājot ar pārdevēju par īpašuma pirkuma maksu un pieņemot lēmumu ieguldīt vai neieguldīt nekustamajā īpašumā.
- 116 Vērtējot MARNO un Finance sniegto informāciju par nomas maksas apmēra aprēķinu, KP ņem vērā, ka jebkurš nomnieks, slēdzot nomas līgumu, parasti bez nomas maksas izvērtē arī citu būtisku izdevumus esamību (t.sk., ieguldījumu nekustamā īpašumā), ko tam būtu jāsedz, ja slēgtu nomas līgumu, kā arī garantiju esamību, ka tiek kompensēti pēc to veikšanas vai vismaz tiek kompensēti, pirms termiņa laužot līgumu. Rezultātā RA kā nomnieks plānoja maksāt ne tikai nomas maksu, bet arī veikt ieguldījumus tā nomātajā nekustamajā īpašumā daudz būtiskāka apmērā. Līdz ar to, ja ņem vērā arī ieguldījumus iznomātāju nekustamā īpašumā, tad kopējie izdevumi par nekustamā īpašuma nomu vēl būtiskāk pārsniedz nomas maksu ēku nomas tirgū Rēzeknē un Latvijā kopumā (skatīt sākot no 190.rindkopas).
- 117 Attiecībā uz to, ka nomnieks par RAO nomu plānoja maksāt būtiski vairāk nekā Nomas līgumos noteiktā nomas maksa (skatīt 102.rindkopu), MARNO un Finance skaidro, ka, noslēdzot

<sup>49</sup> MARNO 20.10.2014 vēstule Nr.144IZ/10-2014

<sup>50</sup> Finance 20.10.2014 vēstule Nr.07IZ/10-2014

<sup>51</sup> MARNO 14.03.2016 vēstule Nr.72IZ/03-2016

<sup>52</sup> Finance 14.03.2016 vēstule Nr.02IZ/03-2016

Nomas līgumus 2013.gadā un nosakot objekta nomas maksas apmēru, iznomātāji MARNO un Finance nevarēja paredzēt RA ar nomājamā objekta remonta un rekonstrukciju saistīto izdevumu apjomu, jo iznomātājam, noslēdzot nomas līgumu, nebija garantiju tam, ka remonts tiks veikts, un nebija pietiekošas informācijas par šo remonta darbu galējām izmaksām. MARNO un Finance apgalvo arī, ka reālā nomas maksa 2014.gadā atšķīrās no faktiskās (Nomas līgumā noteiktās), jo MARNO, Finance un RA starpā bija noslēgtas vienošanās par nomas maksas samazināšanu un, to ieskatā, KP veiktie aprēķini nav precīzi.

- 118 KP norāda, ka, tā kā Rēzeknes pilsētas dome bija uzlikusi pienākumu savest kārtībā RAO ēku (skat. 87.rindkopu) un par bezdarbību arī sodījusi MARNO, kā arī, ievērojot MARNO, Finance un RA saistību (skat. 7.rindkopu) un MARNO un Finance rīcību, izstrādājot rekonstrukcijas projektu (skat. 93.rindkopu), tad, KP ieskatā, MARNO, Finance un RA zināja, ka rekonstrukciju ir paredzēts veikt. Tādēļ nav pamatots apgalvojums, ka pie Nomas līgumu slēgšanas MARNO, Finance un RA neapzinājās, ka izmaksas radīsies. MARNO, Finance un RA apzinājās, ka Nomas līgumos nav paredzēts kompensācijas mehānisms (kā tas ir vispārpieņemts nomas gadījumos) RA par rekonstrukciju un remontu veikšanu, tādā veidā papildu nomas maksai izmaksas par rekonstrukciju uzņemoties bez jebkādam saprātīgām garantijām. Jāņem vērā, ka šāda rīcība būtiski ietekmē gan pārvadātājus, gan tā rezultātā arī valsts budžeta intereses, jo izdevumi, kas iekļauti Iebraukšanas maksā, par ko tālāk norēķinās pārvadātāji, tiek kompensēti no valsts budžeta.
- 119 KP norāda, ka, veicot nomas maksas aprēķinus, tā ir ņēmusi vērā faktiskos nomas maksu apmērus saskaņā ar lietas dalībnieku sniegto informāciju<sup>53</sup> par nomas maksu laika periodā no 2013.gada līdz 2015.gadam. Kā konstatēts Lēmuma 106.rindkopā, vienreizējas nomas maksas samazināšanas iemesls bija autoostas licences neesamība, kādēļ RA nebija tiesīga prasīt maksu par pakalpojumu un kādēļ tai nebija ieņēmumu. Tādēļ nomas maksas samazināšana nav saistāma ar rekonstrukcijas veikšanas izmaksām, kā to norāda MARNO un Finance. Turklāt pēc 2014.gadā RA paredzētajām rekonstrukcijas izmaksām MARNO, Finance un RA nomas maksu 2015.gada 2.pusgadā (no 01.07.2015.) paaugstināja (skatīt 113.rindkopu).

#### *Pārējie RAO uzturēšanas izdevumi*

- 120 Pēc RA skaidrojumiem 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikumā Nr.2 elektrības izdevumi 11 000 EUR apmērā 2014.gadam plānoti, pamatojoties uz apkures sezonas 6 mēnešos plānotajiem izdevumiem EUR 8 181 (vidēji EUR 1 363 vienā mēnesī) un izdevumiem pārējos 6 mēnešos 2 820 EUR (vidēji 470 EUR vienā mēnesī). Izmaksas aprēķinātas, ņemot vērā, ka 2013.gada decembrī izdevumi par elektrības patēriņu bijuši 909 EUR apmērā (uz to laiku ar apkures sistēmu bija aprīkotas 2/3 daļas no autoostas ēkas), tāpēc, lai apkurinātu visu ēku ar elektrību, tika paredzēti izdevumi 1363 EUR apmērā, bet pārējā laikā 470 EUR. Pēc KP lūguma sniegt informāciju (22.08.2014. vēstule Nr.1303), RA nav varējusi iesniegt detalizētu aprēķina pamatojumu.
- 121 Saskaņā ar RA skaidrojumiem 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikumā Nr.2 plānotie autoostas laukuma uzkopšanas izdevumi 3000 EUR apmērā aprēķināti, ņemot vērā paredzamo darba apjomu RAO teritorijas tīrīšanā no sniega ziemas periodā, kas aprēķināti saskaņā ar līgumu par teritorijas tīrīšanu. Šis līgums paredz, ka viena stunda sniega tīrīšanas izmaksā 22 EUR. RA aprēķinos izmantoja pieņēmumu, ka sniega tīrīšana tiks veikta 2 stundas dienā 10 dienas mēnesī 4 mēnešus gadā, kas kopsummā ir 1760 EUR, kā arī ietverot 1240 EUR sniega izvešanai. Pēc KP lūguma (22.08.2014. vēstule Nr.1303) RA nav varējusi iesniegt detalizētu aprēķina pamatojumu par sniega izvešanas izmaksām.
- 122 Plānotie atkritumu izvešanas izdevumi 684 EUR apmērā 2014.gadam aprēķināti, ņemot vērā 2013.gada jūlija līdz decembra mēnešu vidējās faktiskās izmaksas un, plānojot to pieaugumu, kopā paredzot ikmēneša izdevumus 64 EUR apmērā. RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-

<sup>53</sup> MARNO 20.10.2014. vēstule Nr.144IZ/10-2014 un Finance 20.10.2014. vēstule Nr.07IZ/10-2014

- 2014 pielikumā Nr.2 norāda, ka izmaksu pieaugums ir saistīts ar papildpakalpojumu izmantošanu (pavasara uzkopšanas atkritumu izvešanu). Pēc KP lūguma (22.08.2014. vēstule Nr.1303) RA nav varējusi iesniegt detalizētu aprēķina pamatojumu izmaksu pieaugumam.
- 123 Ūdens un kanalizācijas izdevumi 500 EUR apmērā plānoti, ņemot vērā 2013.gada jūlija līdz decembra mēnešu vidējās faktiskās izmaksas, kā arī ūdens patēriņa pieaugumu saistībā ar 2014.gadā plānoto remontdarbu veikšanu un papildu tualetes izveidošanu autoostas ēkā. Pēc KP lūguma (22.08.2014. vēstule Nr.1303) RA nav varējusi iesniegt detalizētu aprēķina pamatojumu ūdens patēriņa pieaugumam.
- 124 Apsardzes izdevumi 200 EUR apmērā 2014.gadam aprēķināti, ņemot vērā 2013.gada jūlija līdz decembra mēnešu vidējās faktiskās izmaksas (ikmēneša plānotie izdevumi 14 EUR apmērā) un paredzot fizisko apsardzi RAO remontdarbu veikšanas laikā. Pēc KP lūguma (22.08.2014. vēstule Nr.1303) RA nav varējusi iesniegt detalizētu aprēķina pamatojumu fiziskās apsardzes RAO remontdarbu veikšanas laikā izmaksām.

*Plānotās personāla izmaksas un sociālās nodevas un izmaksas*

- 125 Personāla izmaksas 2014.gadam plānotas 70 444 EUR apmērā, bet sociālās nodevas un izmaksas 16 672,96 EUR apmērā. RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikumā Nr.2 skaidro, ka tās aprēķinātas, pamatojoties uz 2013.gada decembrī faktiski izmaksātā atalgojuma un sociālo izmaksu summu, kā arī paredzot RAO darbinieku skaita pieaugumu (no 13 uz 15-17), un paredzot algu tehniskajam direktoram<sup>54</sup>, kuram nebija noteikta alga 2013.gada decembra mēnesī, un papildu līdzekļus piemaksām darbiniekiem par labu darbu.
- 126 KP secina, ka 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķināšanai par pamatu ņemtas 2013.gada faktiskās personāla izmaksas, kas piemērojamas 2014.gadā un iekļauti papildu līdzekļi algu palielināšanai un piemaksām. Pēc KP lūguma sniegt informāciju (22.04.2014. vēstule Nr.566) RA nav sniegusi detalizētu aprēķina pamatojumu.

*Plānotais pamatlīdzekļu nolietojums*

- 127 Pamatlīdzekļu nolietojuma aprēķinam RA izmanto lineāro nolietojuma metodi un nolietojuma normas tiek noteiktas atbilstoši ekspluatācijas nodošanas aktam katram gadījumam atsevišķi (RA grāmatvedības politikas pamatlīdzekļu uzskaites 3.2.6.punkts)<sup>55</sup>. RA plānotais RAO pamatlīdzekļu nolietojums 2014.gadam redzams tabulā Nr.9. Pamatojoties uz ekspluatācijā 2013.gadā nodoto pamatlīdzekļu vērtības atlikumu un 2014.gadā plānoto pamatlīdzekļu skaita pieaugumu (tabula Nr.8 Nr.p.k.: 1.-7.), tika paredzēts nolietojums 2 471,60 EUR apmērā<sup>56</sup>.
- 128 KP secina, ka RA pamatlīdzekļu nolietojumu ir palielinājis divas reizes, salīdzinot ar 2013.gadu, jo plānoto jauno pamatlīdzekļu nolietojums, kurus RA paredzēja iegādāties 2014.gadā, veido 65% (1605 EUR) no kopējā plānotā pamatlīdzekļu nolietojuma.

*Plānotie RAO administrācijas izdevumi un pārējie saimnieciskās darbības izdevumi*

- 129 RA 10.09.2014. vēstulē Nr.24 IZ/09-2014 pielikumā Nr.2 norādījusi, ka administrācijas izmaksas 3 435 EUR 2014.gadam aprēķinātas, ņemot vērā 2013.gada jūlija līdz decembra mēnešu vidējās faktiskās izmaksas, paredzot ikmēneša izdevumus 100 EUR apmērā un papildus paredzot izdevumu palielinājumu saistībā ar plānotajiem RAO remontdarbiem, autoostas mājaslapas izveidi un uzturēšanu. Pēc KP lūguma (22.08.2014. vēstule Nr.1303) RA nav sniegusi detalizētu aprēķina pamatojumu papildu izdevumiem.

<sup>54</sup> KP un RA pārstāvju 19.05.2014. sarunu protokols

<sup>55</sup> RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikums Nr.1

<sup>56</sup> RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikums Nr.2

- 130 KP konstatē, ka papildu administrācijas izmaksu palielinājums būtiski pārsniedz ikmēneša izdevumus. RA plānotās administrācijas izmaksas ir palielinājis par 186%, salīdzinot ar RA norādītajām<sup>57</sup> 2013.gada faktiskajām izmaksām.
- 131 RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikumā Nr.2 norādījusi, ka pārējie saimnieciskās darbības izdevumi 8 100 EUR apmērā 2014.gadam, plānoti, ņemot vērā plānotos ikmēneša izdevumus 580 EUR apmērā un arī plānojot papildu izdevumus saistībā ar 2014.gadā paredzētajiem RAO remontdarbiem. Pēc KP lūguma (22.08.2014. vēstule Nr.1303) RA nav varējusi iesniegt detalizētu aprēķina pamatojumu papildu izdevumiem.

*Tualetes, bagāžas glabāšanas un ar sabiedrisko transportu nesaistītu telpu uzturēšanas izmaksu nodalīšana*

- 132 RA 2014.gadā plāno gūt ieņēmumus no pakalpojumiem, kas sniegti pasažieriem un citām personām, kas apmeklē RAO (tualetes izmantošana, bagāžas glabātuve), un RAO telpu izīrēšanas citiem komersantiem.
- 133 RA 30.04.2014. vēstulē Nr.12 IZ/04-2014 norāda, ka, nosakot uz Iebraukšanas maksu attiecināmās izmaksas, RA samazina izmaksu daļu, kas attiecināta uz Iebraukšanas maksas aprēķinu, par 9 135,26 EUR, kas ir ieņēmumi no tualetes izmantošanas, bagāžas glabātuves un telpu izīrēšanas. RA skaidro, ka šāda veida aprēķins atbilst Noteikumos Nr.846 ietvertajiem nosacījumiem. RA norāda, ka tādējādi faktiski izmaksas par iepriekš minētajiem pakalpojumiem netiek iekļautas Iebraukšanas maksas aprēķinā. Līdz ar to kopējās izmaksas, kas attiecinātas uz Iebraukšanas maksu, ir 217 828,29 EUR.
- 134 Noteikumi Nr.846 nosaka, ka vispārējās (netiešās) izmaksas sadala starp saimnieciskās darbības veidiem (virzieniem), attiecinot pret tajos gūtajiem ieņēmumiem, un šo summu pieskaitot klāt tiešajām izmaksām, veidojas izmaksas, kuras ir iekļaujamas aprēķinā.
- 135 RA 30.04.2014. vēstulē Nr.12 IZ/04-2014 norāda, ka tai nav iespējas (metodikas), kā sadalīt autoostas izmaksas starp autoostas pakalpojumiem, kas sniegti atsevišķi pārvadātājiem un atsevišķi viņu pasažieriem, jo autoosta ir pasažieru pārvadājumu infrastruktūras objekts, kurā pakalpojumi vienādā mērā sniegti kā pārvadātājiem tā arī viņu pasažieriem, kā vienots pakalpojumu kopums.
- 136 KP secina, ka pakalpojumi ir identificējami un par pakalpojumiem maksā atšķirīgas personas (Iebraukšanas maksu – pārvadātāji, telpu īres maksu – citi komersanti, maksu par bagāžas glabāšanu – pasažieri, bet par tualeti – pasažieri un autoostas apmeklētāji), tādēļ RA var identificēt ienākumus un nodalīt izmaksas. Līdz ar to RA norāde par to, ka pakalpojumi vienādā mērā tiek sniegti kā pārvadātājiem, tā arī viņu pasažieriem, un ka nav iespējams noteikt metodiku un sadalīt izmaksas, nav pamatota.
- 137 Vienlaicīgi KP secina, ka uz tualetes, bagāžas glabāšanas un telpu īres kafijas automāta izvietojuma pakalpojumiem tiešo izmaksu nodalīšana var būt ierobežota, kā arī maksas par minētajiem pakalpojumiem noteikšana var būt balstīta uz citiem principiem, tai skaitā nosakot maksu zemāku, nekā attiecināmās tiešās un netiešās izmaksas. Tādēļ ir pamatoti, ka kopējās izmaksas, kas attiecinātas uz Iebraukšanas maksu, tiek samazinātas par ieņēmumiem no minētajiem pakalpojumiem.

**8.2.3. Kopējais plānotais pasažieru skaits gadā ( $N_{sēdv}$ ) un autobusa ietilpība (sēdvietu skaits) (AI)**

- 138 Kopējais plānotais pasažieru skaits gadā ( $N_{sēdv}$ ) Noteikumu Nr.846 36.punktā ir definēts kā „plānotais pasažieru skaits gadā (plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā) atbilstoši pasūtītāja iesniegtajām autobusu kategorijām reisu apkalpošanai”. No Noteikumu Nr.846 36.punktā norādītā secināms, ka plānotais pasažieru skaits gadā ( $N_{sēdv}$ ) faktiski ir saprotams kā

<sup>57</sup> RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikums Nr.2

plānotajos reisos izmantojamo autobusu sēdvietu summa gadā, tā kā tas nosakāms atbilstoši pasūtītāja, kas ir ATD, iesniegtajām autobusu kategorijām reisu apkalpošanai, nevis, piemēram, iepriekšējā gadā pārvadātajam vai plānotajam pasažieru skaitam (turpmāk – kopējais sēdvietu skaits).

- 139 Autobusa ietilpība (AI) Noteikumu Nr.846 36.punktā ir skaidrota kā „autobusa ietilpība (sēdvietu skaits)”. Saprotams, ka autobusa ietilpība ir sēdvietu skaits konkrētajā autobusā (turpmāk – autobusa sēdvietu skaits).
- 140 Izvērtējot Noteikumu Nr.846 36.punktā norādītās formulas būtību, secināms, ka sākotnēji tiek noteiktas izmaksas un peļņa uz vienu sēdvietu, kas pēc tam tiek reizināta ar konkrēta autobusa sēdvietu skaitu, tādā veidā iegūstot maksu par konkrēta autobusa ar konkrētu sēdvietu skaitu iebraukšanu autoostā. Līdz ar to, gada laikā nemainoties faktiskajiem apstākļiem, autoosta nosedz plānotās izmaksas un iegūst plānoto peļņu.
- 141 Sākotnēji RA norādīja<sup>58</sup>, ka kopējo sēdvietu skaitu 2014.gadā tā aprēķināja, pamatojoties uz pasažieru pārvadātāju iesniegtajiem datiem par plānotajiem reisiem un plānoto autobusu ietilpību 2014.gadā un ATD 11.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2867 norādīto informāciju par to, ka maršrutu reisu skaits RAO gada laikā varētu samazināties ne vairāk par 3%.
- 142 RA skaidro, ka divi pasažieru pārvadātāji – Norma-A un RAP – informāciju par sēdvietu skaitu 2014.gadā neiesniedza RA, tāpēc RA darbinieki 2013.gada novembra un decembra mēnešos veica iepriekš minēto pārvadātāju RAO ienākošo autobusu un to sēdvietu skaita uzskaiti dabā.
- 143 Tomēr RA 11.07.2014. vēstulē Nr.19 IZ/07-2014 sniedza informāciju KP, ka, ņemot vērā to, ka aprēķins tika sastādīts jau 2013.gada novembra mēnesī un ne visi pārvadātāji bija savlaicīgi iesnieguši informāciju, RA plānoto pārvadātāju pasažieru skaitu gadā aprēķinam izmantoja datus par 2013.gadā RAO apkalpotajiem reisiem un ATD 11.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2867 norādīto informāciju par to, ka maršrutu reisu skaits RAO gada laikā varētu samazināties ne vairāk par 3 %. RA norāda, ka ATD sniegto informāciju izmantoja, lai precizētu, vai pasažieru pārvadātāju maršrutu reisu skaits 2014.gadā varētu būt līdzīgs maršrutu reisu skaitam 2013.gadā. No tā RA izdarīja secinājumu, ka kopējais sēdvietu skaits var tikt noteikts, pamatojoties uz pārvadātāju datiem par 2013.gadu: reisu kustību sarakstiem, RAO fiksētajiem faktiski iebraukušajiem autobusiem un to sēdvietu skaitu. Tādējādi kopējais sēdvietu skaits ( $N_{sēdv}$ ) 2014.gadā – 1 403 504 tika iegūts, reisu skaitu reizinot ar vidējo plānoto autobusu ietilpību, kas noteikta, pamatojoties uz RA 2013.gadā fiksētajām autobusu ietilpībām (tabula Nr.6)<sup>59</sup>.

Tabula Nr.6

#### RA 2014.gadā plānoto kopējo sēdvietu skaita sadalījums pa pārvadātājiem

Pārvadātājs	Plānotais sēdvietu skaits
AS „CATA”	29 214
SIA „Daugavpils autobusu parks”	107 675
SIA „DEKOM”*	124 213
IK „Alfrīds Greiškāns”	104 152
SIA „Jēkabpils autobusu parks”	29 585
AS „Nordeka”	46 610
IK „JURIS SPRINGA”	21 699
SIA „VTU VALMIERA”	10 950
IK „AIVARS RUŽS” un IK „JĀNIS VAIŠĻA”**	38 850

<sup>58</sup> RA 30.04.2014. Nr.12 IZ/04-2014 un KP un RA pārstāvju 19.05.2014. sarunu protokols

<sup>59</sup> RA 11.07.2014. vēstules Nr.19 IZ/07-2014 pielikums Nr.2

Norma-A	340 607
RAP	549 949
Kopā	1 403 504

\* - SIA „DEKOM” izpilda arī SIA „Gamma Trans”, kurš vairs neveic pasažieru pārvadājumus, reisus

\*\* - IK „JĀNIS VAIŠĻA” līgumu ar RA parakstīja kopā ar IK „AIVARS RUŽS”

Avots: RA sniegtā informācija<sup>60</sup>

- 144 Iebraukšanas maksu 2014.gadam RA noteica četrām autobusu kategorijām, kuras redzamas tabulā Nr.11. Saskaņā ar RA 02.09.2014. vēstuli Nr.23 IZ/09-2014 autobusa ietilpību katrā autobusu kategorijā RA noteica, izmantojot 2013.gada dispečerdienesta datus par RAO iebraukušajiem autobusiem, precīzāk – novērojumus par katrai kategorijai atbilstošo iebraukšu autobusu skaitu par katru pārvadātāju atsevišķi (skat. tabulu Nr.7).

Tabula Nr.7

#### Autobusu ietilpība katrā autobusu kategorijā

Autobusu kategorija (sēdv. skaits)	Autobusu ietilpība (AI)	Autobusu ietilpības aprēķina pamatojums
Līdz 22	18,5	Fiksēti autobusi ar 11,18,19 sēdvietām, visvairāk ar 19 sēdvietām
23 - 40	30,5	Fiksēti autobusi ar 24, 25, 26, 30, 40 sēdvietām, visvairāk ar 30 sēdvietām
41 - 55	49	Fiksēti autobusi ar 41, 43, 45, 46, 49, 50 sēdvietām, visvairāk ar 49 sēdvietām
virs 55	55	Autobusi ar ietilpību virs 55 sēdvietām RAO iebrauc salīdzinoši maz

Avots: RA sniegtā informācija<sup>61</sup>

#### KP secinājumi par autobusu ietilpības aprēķinu

- 145 Noteikumu Nr.846 36.punkts neparedz noteikt vienu maksu autobusiem ar dažādu sēdvietu skaitu. Jāsecina, ka autoostas šādi rīkojas, lai samazinātu nosakāmo maksu skaitu. RA ir norādījusi, ka RAO iebrauca autobusi ar 15 dažāda veida ietilpību (skatīt 125.rindkopu), kas nav liels skaits un nesarežģī maksas aprēķinu katras ietilpības autobusiem, turklāt aprēķins ir vienkāršs. Tai pašā laikā, jāsecina, ka maksa par katras ietilpības autobusu var neļaut saņemt plānotos ieņēmumus, jo, samazinoties autobusa ietilpībai kaut par vienu sēdvietu, autoosta saņemtu mazākus ienākumus, kas savukārt nenotiktu, ja autobusu ietilpība samazinātos konkrētas autobusu kategorijas sēdvietu amplitūdā, par ko noteikta maksa.
- 146 Nosakot vienu maksu autobusiem ar dažādu sēdvietu skaitu, tiek diskriminēti pārvadātāji ar mazākiem autobusiem, kuriem jāmaksā tāpat kā autobusiem, kas atbilst vidējam sēdvietu skaitam. Tomēr tas nenozīmē, ka RA saņem lielākus ienākumus, jo vienlaicīgi lielākie autobusi maksā mazāk.
- 147 Pat ja RA aprēķins nav atbilstošs Noteikumu Nr.846 36.punktam, tas automātiski nenozīmē, ka RA nepamatoti saņem lielākus ienākumus. Proti, arī vidējais sēdvietu skaits un no tā secīgi aprēķināts kopējais sēdvietu skaits atbilstoši formulai var nosegt tikai plānotās izmaksas un plānoto peļņu, ja vidējais sēdvietu skaits ir noteikts atbilstoši.

<sup>60</sup> RA 11.07.2014. vēstules Nr.19 IZ/07-2014 pielikums Nr.2

<sup>61</sup> RA 02.09.2014. vēstule Nr.23 IZ/09-2014



- 148 KP secina, ka autobusu ietilpības aprēķins nav bijis, tā kā vienīgais RA pamatojums ir tas, ka, piemēram, kategorijā līdz 22 sēdvietām visvairāk autobusu RA fiziskas novērošanas laikā RAO iebrauca ar 19 sēdvietām, un RA norāda, ka tas ir bijis vienīgais apsvērumus pieņemt autobusu ietilpību šajā kategorijā 18,5.
- 149 Ņemot vērā, ka ar maksas noteikšanu autobusu kategorijām ar noteiktu sēdvietu amplitūdu daļēji novērš risku, ka netiek segtas izmaksas, RA rīcība, nosakot maksu par noteiktu sēdvietu amplitūdu, ir objektīvi attaisnojama. Vidējā sēdvietu skaita noskaidrošana aptuveni pēc novērojumiem nav pamatota.

#### 8.2.4. Faktiskās izmaksas un ieņēmumi 2014.gadā

- 150 RA faktisko izmaksu un ieņēmumu apmēru 2014.gadā skatīt tabulā Nr.8.

Tabula Nr.8

#### RA faktisko un plānoto izmaksu un ieņēmumu apmēru salīdzinājums 2014.gadā

<i>Izdevumi</i>	<b>Faktiski (EUR, bez PVN)</b>	<b>Plānots (EUR, bez PVN)</b>	<b>Starpība (EUR, bez PVN)</b>	<b>Starpība (%)</b>
<i>Kopējie autoostas izdevumi</i>	<b>138 445,23</b>	<b>226 963,55</b>	<b>-88 518,3</b>	<b>-63,94%</b>
<i>Autoostas uzturēšanas izdevumi:</i>				
Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi	15 153,58	75 260,00	<b>-60 106,4</b>	<b>-396,65%</b>
Nomas maksa	35 723,19	35 200,00	<b>523,19</b>	<b>1,46%</b>
Elektrības izdevumi	4 806,37	11 000,00	<b>-6 193,63</b>	<b>-128,86%</b>
Autoostas laukuma uzkopšanas izdevumi	829,19	3 000,00	<b>-2 170,81</b>	<b>-261,80%</b>
Atkritumu izvešanas izdevumi	632,00	684,00	<b>-52</b>	<b>-8,23%</b>
Ūdens un kanalizācijas izdevumi	968,18	500,00	<b>468,18</b>	<b>48,36%</b>
Apsardzes izdevumi	635,87	200,00	<b>435,87</b>	<b>68,55%</b>
<i>Personāla izmaksas</i>	53 888,47	70 444,00	<b>-16 555,5</b>	<b>-30,72%</b>
<i>Sociālās nodevas un izmaksas</i>	12 476,74	16 672,96	<b>-4, 196,22</b>	<b>-33,63%</b>
<i>Pamatlīdzekļu nolietojums</i>	941,04	2 471,60	<b>-1 530,56</b>	<b>-162,65%</b>
<i>Pārējie saimnieciskās darbības izdevumi</i>	8 437,29	8 100,00	<b>337,29</b>	<b>4,00%</b>
<i>Administrācijas izdevumi</i>	3 812,31	3 435,00	<b>377,31</b>	<b>9,90%</b>
<b><i>Ieņēmumi</i></b>				
<i>Kopējie autoostas ieņēmumi, t.sk.:</i>	<b>215 813,85</b>	<b>229 828,29</b>	<b>-14 014,4</b>	<b>-6,49%</b>
<i>Ieņēmumi no papildpakalpojumiem:</i>	15 618,75	9 135,26	<b>6 483,49</b>	<b>41,51%</b>
Ieņēmumi no biļešu izplatīšanas	1 618,18			
Ieņēmumi no sabiedriskās tualetes pakalpojumu sniegšanas	11 463,45			
Ieņēmumi no bagāžas glabātuves pakalpojumu sniegšanas	457,99			
Ieņēmumi no autoostas telpas iznomāšanas – kafijas automāta uzstādīšanai uzgaidāmajā zālē	253,65			
Ieņēmumi no autostāvvietas	1 825,48			
<i>Ieņēmumi no pamatdarbības (autoosta)</i>	200 195,10	220 693,03	<b>-20 497,9</b>	<b>-10,24%</b>

Peļņa	77 368,62	12 000,00	<b>65 368,22</b>	<b>544,75%</b>
-------	-----------	-----------	------------------	----------------

Avots: RA sniegtā informācija<sup>62</sup>

- 151 RA faktiskie ieņēmumi 2014.gadā pārsniedz izdevumus par 77 368,62 EUR. Lai gan RA 31.07.2015. vēstulē Nr.18 IZ/07-2015 skaidro, ka šie ieņēmumi nav saņemti pilnā apmērā (2014.gada beigās pārvadātāju parāds sasniedza 20 698,48 EUR), KP secina, ka 2014.gada faktiskā RA peļņa ir par 640% lielāka nekā tā tika plānota. Fakts, ka RA 2014.gadā nav saņēmusi pilnīgu pakalpojuma apmaksu no visiem pārvadātājiem, neattaisno pārmērīgas maksas piemērošanu.
- 152 RA plānotās kopējās RAO izmaksas 226 963,55 EUR uz 2014.gadu ir par 64% lielākas nekā tās faktiski bija 2014.gadā.

*Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi un ieņēmumi*

- 153 Vislielākā atšķirība starp plānoto un faktisko izmaksu apjomu ir pozīcijā “ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi”, kur pēc RA norādītās informācijas plānoto 75 260,00 EUR vietā izdevumi ir bijuši 15 153,58 EUR.
- 154 RAO ēkas rekonstrukcija līdz 2014.gada beigām nav tikusi realizēta. Atbilstoši RA 02.09.2014. vēstulē Nr.23 IZ/09-2014 norādītajam, RA nav pabeigusi RAO ēkas rekonstrukciju finanšu resursu neesamības dēļ, jo pasažieru pārvadātāji Norma-A un RAP nav apmaksājuši rēķinus par iebraukšanu RAO.
- 155 KP norāda, ka RA arguments par to, ka RAO ēkas rekonstrukcijas nav veikta Norma-A un RAP neapmaksāto rēķinu dēļ, nav pamatots. RA 2014.gadā ir saņēmusi tikai par 14 014,40 EUR (6,49%) mazāk nekā bija plānots, kas norāda, ka RA bija līdzekļi rekonstrukcijas veikšanai. Jebkurā gadījumā ieņēmumus RA saņēma pakāpeniski, nevis visus plānotos uzreiz. Kā arī Rekonstrukcijas līgums neparedz priekšapmaksu par rekonstrukcijas darbiem.
- 156 RA norāda, ka, noslēdzot 2014.finanšu pārskata gadu ar 77 368,91 EUR lielu peļņu pirms nodokļu nomaksas, jāņem vērā, ka RA debitoru parādi sasniedza 50 254,55 EUR, tādēļ RA nebija pietiekošu naudas līdzekļu, lai uzsāktu ēkas rekonstrukciju un palielinātu sabiedrības izdevumu apjomu, lai noslēgtu 2014.gadu ar paredzēto peļņu 12 000 EUR apmērā. Tāpat RA norāda, ka tā nespēja veikt rekonstrukciju debitoru parādu dēļ (skatīt 151.rindkopu).
- 157 KP ieskatā, RA norādītie debitoru parādi ir tieši saistīti ar pārmērīgi noteiktu Iebraukšanas maksu RAO, ko Norma-A un RAP atteicās maksāt pilnā apmērā. Tāpat, ja pieņem, ka debitoru parādu naudas līdzekļi būtu saņemti un iztērēti pilnā apjomā rekonstrukcijas vajadzībām, RA peļņa veidotos lielāka nekā plānotie 12 000 EUR, tā būtu aptuveni 27 000 EUR, kas ir par 125% vairāk nekā plānots. Tas skaidrojams ar to, ka RA 2014.gadā bija vērojams izmaksu samazinājums vairākās autoostas uzturēšanas izmaksu pozīcijās (elektrības un laukuma uzkopšanas izdevumi) un personāla izmaksu pozīcijā. Līdz ar to, pretēji RA norādītajam, peļņa nevis samazinātos, bet gan tieši otrādi pieaugtu par 125%.
- 158 Lai uzlabotu RAO tehnisko stāvokli, RA 01.09.2014. noslēdza līgumu ar SIA “VITO Serviss” par RAO apkures sistēmas montāžas darbu veikšanu 2014.gada septembra mēnesī EUR 10 326,15 apmērā.<sup>63</sup> Izdevumi par RAO apkures sistēmas montāžas darbiem netika ieplānoti un iekļauti 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķinā, bet izmaksas radās 2014.gada laikā. RAO apkures sistēmas montāža nav paredzēta Rekonstrukcijas projektā.
- 159 KP secina, ka, lai gan starp RA un MARNO un Finance ir noslēgta vienošanās, ka RA ir jāveic nepieciešamās investīcijas RAO, pušu starpā nav pastāvošas vienošanās (nav iekļauts arī nomas līgumos), ka RA ir jākompensē MARNO un Finance ieguldījumi RAO.

<sup>62</sup> RA 31.07.2015. vēstule Nr.18 IZ/07-2015

<sup>63</sup> RA 10.09.2014. vēstules Nr.24 IZ/09-2014 pielikums Nr.4

- 160 Nomas līgumā Nr.01/07-2013 starp RA un MARNO un līgumā Nr.01/07-2013\_1 starp RA un Finance ir iekļauts punkts, ka: “5.15. *Nomnieks patstāvīgi, pēc saviem līdzekļiem, veic Namīpašuma iekārtošanu, aprīkošanu, kosmētiskos un kārtējos remontus*”, kas norāda uz to, ka MARNO un Finance nebija tiesības pieprasīt RA veikt samaksu par autoostas ēkas uzlabošanas izmaksām (aizkaru uzstādīšana, apsardzes ievilkšana), tā kā Nomas līgumi neparedz izmaksu kompensēšanu nevienai no pusēm.
- 161 RA norāda<sup>64</sup>, ka starp Nomas līguma pusēm nepastāv vienošanās par to, ka RA kā nomniekam jāveic investīcijas RAO infrastruktūras uzlabošanai vai RA būtu pienākums kompensēt MARNO un Finance ieguldījumus RAO. RA norāda, ka MARNO un Finance nav pieprasījusi no RA veikt samaksu par rekonstrukcijas darbiem un tie tikuši veikti, ņemot vērā RA vēlmes, komerciālo un saimniecisko nepieciešamību.
- 162 KP norāda, ka, lai gan starp RA, MARNO un Finance nav bijusi noslēgta vienošanās par ieguldījumu veikšanu RAO vai kompensēšanu, KP konstatējusi, ka atsevišķos gadījumos tie tomēr no RA puses tikuši kompensēti MARNO. Piemēram, saskaņā ar MARNO izrakstītiem rēķiniem par aizkaru uzstādīšanu, apsardzes ievilkšanu (skatīt 160.rindkopu). Kā norādīts 118.rindkopā, MARNO, Finance un RA apzinājās, ka rekonstrukcija būs veicama.

*Elektrības un autoostas laukuma uzkopšanas izdevumi*

- 163 RA faktiskie izdevumi elektrībai un autoostas laukuma uzkopšanai ir vismaz divas reizes mazāki nekā tie tika plānoti 2014.gadā. KP secina, ka šāda izmaksu atšķirība norāda uz to, ka RA nav veicis pamatotu izmaksu aprēķinu pirms to iekļaušanas Iebraukšanas maksas aprēķinā.

*Atkritumu izvešanas, ūdens un kanalizācijas izdevumi, pārējie saimnieciskās darbības izdevumi un administrācijas izdevumi*

- 164 KP secina, ka nav iespējams pilnīgi precīzi paredzēt izmaksu apjomu nākotnē, tāpēc nelieli papildus izdevumi, kas ir bijušas ūdens un kanalizācijas, atkritumu izvešanas, pārējiem saimnieciskās darbības un administrācijas izdevumiem, ir atbilstoši. Ūdens un kanalizācijas izmaksas var būt atkarīgas, tai skaitā no autoostas apmeklējuma (tualetes izmantošanas), ko ir ierobežotas iespējas paredzēt. Bet vienlaicīgi RA ir saņēmusi arī lielākus ienākumus no sabiedriskās tualetes, kas kompensē minētos papildus izdevumus.

*Apsardzes izmaksas*

- 165 Apsardzes izmaksas 2014.gadā ir bijušas par 69% lielākas nekā plānotās. KP ieskatā, apsardzes izmaksas ir iespējams plānot pietiekami precīzi. KP norāda, ka šādas izmaksu novirzes seku iemesls ir izmaksu plānošana bez pamatota aprēķina (skatīt 124.rindkopu).

*Personāla izmaksas*

- 166 Faktiskās izmaksas personāla un sociālo nodevu izmaksām atšķiras par vairāk kā 30%, nekā tās tika plānotas. KP secina, ka izmaksu samazinājums skaidrojams ar to, ka RA, pretēji saviem apgalvojumiem klātienē<sup>65</sup>, nav veicis algu palielinājumu par 10 000 EUR, kā arī nav pieņēmis darbā visus darbiniekus, ko apstiprina fakts, ka 2013.gadā RA bija 9 darbinieki un 2014.gadā bija 14 darbinieku<sup>66</sup>, kas nesasniedz RA norādīto informāciju par plānoto darbinieku skaitu (15-17). Pēc KP lūguma (11.06.2015. vēstule Nr.898) RA nav varējusi iesniegt pamatojumu izmaksu samazinājumam.

<sup>64</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016, 12.-13.punkts

<sup>65</sup> KP un RA pārstāvju 19.05.2014. sarunu protokols

<sup>66</sup> RA 2014.gada pārskats

- 167 RA norāda<sup>67</sup>, ka 2014.gadā pie esošajiem 14 darbiniekiem bija ieplānojis pieņemt papildus vienu darbinieku, bet, tā kā RA nebija pietiekamu līdzekļu, tika pieņemts lēmums samazināt plānoto darbinieku skaitu un komersanta personāla izmaksas.
- 168 KP skaidro, ka RA, pretēji saviem apgalvojumiem klātienē<sup>68</sup>, ne tikai 2014.gadā nav pieņēmis darbā visu plānoto darbinieku skaitu, bet nav veicis arī algu palielinājumu par 10 000 EUR, kas rada faktisko personāla izmaksu samazinājumu par vairāk kā 30% no plānotajām izmaksām personālam.

#### *Pamatlīdzekļu nolietojums*

- 169 KP konstatē, ka plānotais un faktiskais aprēķinātais pamatlīdzekļu nolietojums atšķiras par 162,35%. Saskaņā ar RA 30.06.2015. vēstuli Nr.16 IZ/06-2015 plānotā papildu pamatlīdzekļu iegāde 2014.gadā nav veikta, un pamatlīdzekļu nolietojums nav palielinājies par plānotajiem 1605 EUR.
- 170 Plānoto darbību neveikšana un pamatlīdzekļu nolietojuma atšķirība apliecina, ka RA nerīkojas kā ieplānots, kā rezultātā faktiskās izmaksas neatspoguļo Iebraukšanas maksā iekļautās izmaksas un tās nav reālas.

#### **8.2.5. KP secinājumi par Iebraukšanas maksu RAO 2014.gadā**

- 171 KP secina, ka RA ir paredzējusi izdevumu pieaugumu vairākos izmaksu posteņos (izdevumi par elektrību, autoostas laukuma uzkopšanu un apsardzi), nosakot izmaksas, kas attiecināmas uz 2014.gada Iebraukšanas maksu, bet nav spējusi pieaugumu pamatot.
- 172 KP secina, ka RA 2014.gada faktiskās izmaksas ir bijušas par 64% mazākas, nekā tās tika plānotas Iebraukšanas maksas aprēķinā, kas norāda uz nepamatoti iegūtiem papildus līdzekļiem no paaugstinātas Iebraukšanas maksas. Attiecīgi RA peļņa nepamatoti pieaugusi no plānotiem 12 000 EUR līdz 77 368,22 EUR, kas galvenokārt skaidrojami ar nenotikušo RAO rekonstrukciju, kur plānotās rekonstrukcijas izmaksas pilnā apmērā tika iekļautas Iebraukšanas maksas aprēķinā.

#### **8.3. Iebraukšanas maksa 2015.gadā un tās aprēķins**

- 173 KP konstatē, ka Iebraukšanas maksa dažādām autobusu kategorijām 2015.gadā pasažieru pārvadātājiem ir mainījies – 3 kategorijās samazinājusies, 1 kategorijā palielinājusies (skat. tabulu Nr.9).<sup>69</sup>

Tabula Nr.9

#### **Iebraukšanas maksas salīdzinājums 2014. un 2015.gadā**

Autobusu kategorija (sēdv. skaits)	Maksa (EUR) 2015.gadā	Maksa (EUR) 2014. gadā	Starpība (EUR)
Līdz 22	1,88	3,00	-1,12
23 – 40	4,26	5,00	-0,74
41 – 55	6,38	5,60	+0,78
virs 55	7,80	8,25	-0,45

Avots: RA sniegtā informācija<sup>70</sup>

<sup>67</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016, 14.punkts

<sup>68</sup> KP un RA pārstāvju 19.05.2014. sarunu protokols

<sup>69</sup> RA 24.02.2015. vēstule Nr.06 IZ/02/2015

<sup>70</sup> RA 24.02.2015. vēstule Nr.06 IZ/02/2015

174 RA 2014.gada augusta mēnesī veica 2015.gadā piemērojamās Iebraukšanas maksas aprēķinu. Atbilstoši RA 30.06.2015. vēstulē Nr.16 IZ/06-2015 norādītajam, RA tās ir noteikusi, pamatojoties uz Noteikumu Nr.846 formulu (skatīt formulu 51.rindkopā). Iebraukšanas maksas aprēķinā RA izmantoja šādus lielumus:

- 1) Ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas ( $I_{kop}$ )= 173 384 EUR
- 2) Autoostas plānotā peļņa (P) = 45 000 EUR
- 3) Plānotais pasažieru skaits gadā ( $N_{sēdv}$ )= 1 607 884 EUR
- 4) Autobusu ietilpības (sēdvietu skaitu) atbilstoši tabulai Nr.10.

Tabula Nr.10

#### Autobusu kategorijas un atbilstošās autobusu ietilpības

Autobusu kategorija (sēdv. skaits)	Autobusu kategorijas apzīmējums	AI (autobusa ietilpība)
līdz 22	$C_{<22}$	14,5
23 - 40	$C_{23-40}$	32,83
41 - 55	$C_{41-55}$	49,08
virs 55	$C_{>55}$	60

Avots: RA sniegtā informācija<sup>71</sup>

175 Ņemot vērā to, ka, aprēķinot Iebraukšanas maksu (pamatojoties uz 51.rindkopas formulu), tiek izmantoti nemainīgi bāzes rādītāji un mainīgais rādītājs ir tikai autobusu ietilpība (AI), fakts, ka trijās autobusu kategorijās Iebraukšanas maksa samazinās, bet vienā autobusu kategorijā pieaug (skatīt tabulu Nr.10) norāda uz to, ka RA 2015.gadam ir izmantojusi citus autobusu vidējās ietilpības rādītājus. KP konstatē, ka autobusu ietilpības rādītājs ir izmainīts atbilstoši izmaiņām tarifā – trim grupām vidējais ietilpības rādītājs ir samazināts, kamēr vienai ir palielināts.

176 RA plānotās kopējās RAO izmaksas ( $I_{kop}$ ) 186 284 EUR uz 2015.gadu veido:

- 1) autoostas uzturēšanas izdevumi 82 684 EUR;
- 2) personāla izmaksas 89 600 EUR;
- 3) pamatlīdzekļu nolietojums 1 000 EUR;
- 4) pārējie saimnieciskās darbības izdevumi 5 000 EUR;
- 5) administrācijas izdevumi 8 000 EUR.

177 Aprēķinot Iebraukšanas maksu 2015.gadam, RAO plānoto izmaksu apjoms ir samazināts par RA ieņēmumiem 12 900 EUR apmērā, kas ietver plānotos ieņēmumus no sabiedriskās tualetes (10 800 EUR), bagāžu glabātuves (360 EUR), taksometru autostāvvietas (1 100 EUR), biļešu pārdošanas (440 EUR) un telpu nomas (200 EUR). Tādēļ aprēķinos tiek izmantotas kopējās izmaksas 173 384 EUR apmērā.

178 Turpmāk KP izvērtē 2015.gadā Iebraukšanas maksas aprēķinā izmantotos lielumus, to veidu un apjomu pamatotību:

- 1) RAO uzturēšanas izmaksas;
- 2) RA noteikto peļņu.

<sup>71</sup> RA 30.06.2015. vēstule Nr.16 IZ/06-2015

### 8.3.1. Uzturēšanas izmaksu pamatoības izvērtējums

179 RA plānoto RAO uzturēšanas izmaksu sadalījumu 2015.gadam skatīt tabulā Nr.11.

Tabula Nr.11

#### RA plānotās autoostas uzturēšanas izmaksas 2015.gadam

RAO izmaksu postenis	2015.gada plānotās uzturēšanas izmaksas (EUR)	2014.gada faktiskās uzturēšanas izmaksas (EUR)
Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi	6 000	15 153,58
Nomas maksa	64 000	35 723,19
Elektrības izdevumi	8 000	4 806,37
Autoostas laukuma uzkopšanas izdevumi	3 000	829,19
Atkritumu izvešanas izdevumi	684	632,00
Ūdens un kanalizācijas izdevumi	500	968,18
Apsardzes izdevumi	500	635,87
<b>Kopā</b>	<b>82 684</b>	<b>58 748,38</b>

Avots: RA sniegtā informācija<sup>72</sup>

#### *Ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izdevumi*

- 180 KP konstatē, ka RA 2015.gada plānotajās izmaksās no jauna ir iekļāvusi ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izmaksas 6 000 EUR apmērā, jo saskaņā ar RA 30.06.2015. vēstulē Nr.16 IZ/06-2015 norādīto ir paredzēts izmaksu samazinājums. Pēc KP lūguma (11.06.2015. vēstule Nr.898) RA nav iesniegusi detalizētu aprēķinu veidošanos. KP secina, ka, tā kā 2014.gadā RA ir veidojies brīvo finanšu līdzekļu uzkrājums rekonstrukcijai, jo tā 2014.gadā nav veikta, RA nav pamata iekļaut ēkas un stāvlaukuma rekonstrukcijas izmaksas 2015.gadam.
- 181 RA norāda<sup>73</sup>, ka 2015.gadā uzsākta naudas līdzekļu uzkrāšana RAO infrastruktūras rekonstrukcijai 20 000 EUR apmērā. Šos līdzekļus RA bija plānojis iegūt, pieņemot, ka tiks apmierināta tās prasība tiesā pret SIA "Norma-A" par parāda piedziņu.
- 182 KP secina, ka RA sāktā pakāpeniskā uzkrājumu veidošana objekta rekonstrukcijai nostiprina KP secinājumu, ka kapitālieguldījumi RAO infrastruktūras rekonstrukcijai RA izmaksās ir amortizējami vairāku, nevis viena gada laikā, kā to bija paredzējusi RA, jo uzņēmums ir spējīgs veikt kapitālieguldījumus tikai tad, ja pakāpeniski tiem uzkrāj savus finanšu līdzekļus vai izmanto aizņemtus līdzekļus, vēlāk tos attiecīgi amortizējot saskaņā ar atmaksas grafiku.
- 183 KP rīcībā ir informācija par Krāslavas rajona tiesas spriedumu lietā Nr.C29424215 RA prasībā pret Norma-A par parādu piedziņu.
- 184 Krāslavas rajona tiesa lēma RA prasību noraidīt un RA šo lēmumu nav pārsūdzējis, līdz ar to tas uzskatāms par stājušos spēkā. KP norāda, ka Krāslavas rajona tiesa atzina RA iebraukšanas maksu par nepamatotu, tā kā RA iebraukšanas maksas aprēķinā faktiski ir iekļāvusi visas izmaksas, kas nodrošina autoostas kā infrastruktūras objekta pastāvēšanu, nevis izmaksas, kas tieši nepieciešamas, lai nodrošinātu autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā, piemēram,

<sup>72</sup> RA 30.06.2015. vēstule Nr.16 IZ/06-2015

<sup>73</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016, 15.punkts

administrācijas izdevumos iekļauti RA vadības transporta izdevumi, jo prokūrists dzīvo Rīgā, tehniskais direktors Bauskā, bet darba vieta ir Rēzeknē. Arī izdevumos iekļautās telekomunikāciju izmaksas, tiesas ieskatā, nav iekļaujamas Iebraukšanas maksas aprēķinā. Pilnīgi nepamatoti, tiesas ieskatā, izdevumos RA ir iekļāvuši tiesvedības izdevumus, tajā skaitā valsts nodevu lietā, kas ierosināta starp RA un RAP, un citus juridisku jautājumu risināšanas izdevumus.

#### Nomas maksa

- 185 KP secina, ka RA 2015.gada plānotajās izmaksās ir ietvēris nomas izmaksas 64 000 EUR apmērā. KP konstatē, ka nomas maksa, kas RA ir jāmaksā, ir palielināta gandrīz divas reizes, ja salīdzina ar 2014.gadu.
- 186 RA norāda<sup>74</sup>, ka nomas maksas palielinājums 2015.gadā ir tikai 16%, salīdzinājumā ar 2013.gada nomas līgumos noteikto maksu. RA norāda<sup>75</sup>, ka RAO nomas maksa 2013.-2014.gadu periodā bija nevis paaugstināta, bet divas reizes pazemināta no nomas līgumā 2013.gadā noteiktās nomas maksas apmēra, saskaņā ar starp pusēm noslēgtajiem nomas līguma grozījumiem 2013. un 2014.gadā.
- 187 KP noteiktās Nomas maksas konstatē 106. un 107.rindkopā. KP norāda, ka faktiskā 2015.gada nomas maksa, salīdzinot ar faktisko 2014.gada nomas maksu, ir palielināta par 84%, bet par 237,5%, salīdzinot ar 2013.gada faktisko nomas maksu, nevis 16%, kā norāda RA. Pat ja nomas maksa būtu pieaugusi par 16%, nav saskatāms pamatojums nomas maksas palielinājumam 2015.gadā, jo ēkas stāvoklis netika uzlabots un, tāpat, RAO vērtība nepieauga.
- 188 Lai izvērtētu nomas maksas iespējamo pārmērību, KP salīdzināja RAO ēkas nomas maksu 2014. un 2015.gadā ar telpu nomas maksu Rēzeknē un citās Latvijas reģionu lielākajās pilsētās.
- 189 Tā kā Nomas līgumos RAO ēkas un zemes nomas maksa nav noteikta par kvadrātmetru un nav nodalīta ēkai un zemei, bet tirgū telpu nomas maksa tiek noteikta par kvadrātmetru, salīdzināšanai KP sadalīja kopējo nomas maksu atsevišķi RAO ēkai un zemei proporcionāli kadastra vērtībai, un nodalīto ēkas nomas maksu izdalīja uz ēkas kvadrātiem (skatīt tabulu Nr.12 un Nr.13).

Tabula Nr.12

#### RAO zemes un ēkas nomas maksa mēnesī par 1m<sup>2</sup> 2014.gadā

Veids	m <sup>2</sup> skaits	Kadastra vērtība (EUR) <sup>76</sup>	Vērtība no kopējās nomas maksas (%)	Nomas maksas apmērs 01.01.2014 - 28.02.2014	1 m <sup>2</sup> nomas maksa 01.01.2014 - 28.02.2014	Nomas maksas apmērs 01.03.2014 - 31.12.2014	1 m <sup>2</sup> nomas maksa 01.03.2014- 31.12.2014
Zeme	5606	17 576	49,80%	796,35	0,14	1592,71	0,28
Ēkas	335	17 737	50,20%	803,65	2,40	1607,29	4,80

Avots: KP veiktie aprēķini no Valsts zemes dienesta un MARNO un Finance sniegtās informācijas<sup>77</sup>

<sup>74</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016,16.punkts

<sup>75</sup> RA 22.04.2016. vēstule Nr.07IZ/04-2016, 9.punkts

<sup>76</sup> Informatīvās izdrukas no Kadastra informācijas sistēmas teksta datiem par īpašumu ar kadastra nr.21000140127, Nr.21000140135 un par īpašumu ar kadastra Nr.21005140106 Latgales ielā 17, Rēzeknē

<sup>77</sup> MARNO 20.10.2014. vēstule Nr.144IZ/10-2014, Finance 20.10.2014. vēstule Nr.07IZ/10-2014

- 190 Aprēķinātā RAO zemes nomas maksa 2015.gadam pēc 189.rindkopā pielietotās metodes redzama tabulā Nr.13.

Tabula Nr.13

**RAO zemes un ēkas nomas maksa mēnesī par 1m<sup>2</sup> 2015.gadā**

Veids	m <sup>2</sup> skaits	Kadastra vērtība (EUR) <sup>78</sup>	Vērtība no kopējās nomas maksas (%)	Nomas maksas apmērs 01.01.2015 - 30.06.2015	1 m <sup>2</sup> nomas maksa 01.01.2015 - 30.06.2015	Nomas maksas apmērs 01.07.2015 - 31.12.2015	1m <sup>2</sup> nomas maksa 01.07.2015 - līguma beigām
Zeme	5606	17 576	49,80%	2488,60	0,44	2886,78	0,51
Ēkas	335	17 737	50,20%	2511,40	7,50	2913,22	8,70

Avots: KP veiktie aprēķini no Valsts zemes dienesta un MARNO un Finance sniegtās informācijas<sup>79</sup>

- 191 Aprēķināto RAO ēkas nomas maksu KP salīdzināja ar biroja telpu nomas maksu Rēzeknē, Daugavpilī, Jelgavā, Jēkabpilī, Liepājā, Valmierā, Ventspilī un Rīgā (skatīt tabulu Nr.14).

Tabula Nr.14

**Biroja telpu nomas maksa mēnesī (m<sup>2</sup>) Rēzeknē, Daugavpilī, Jelgavā, Jēkabpilī, Liepājā, Valmierā, Ventspilī un Rīgā 2014. un 2015.gadā**

	2015.gads	2014.gadā
Rēzekne	2 – 5 EUR	-
Daugavpils	2 – 5 EUR	-
Jelgava	3 – 6 EUR	-
Jēkabpils	1 – 4 EUR	-
Liepāja	2 – 5 EUR	-
Valmiera	3 – 7 EUR	-
Ventspils	2 – 6 EUR	-
<i>Rīga:</i>		
Centrs	5 – 10 EUR	8 – 13 EUR
Centra tuvumā	4 – 8 EUR	4 – 8 EUR
Mikrorajoni	3 – 7 EUR	

Avots: SIA “Latio” biroja telpu un komercplatību pārskati<sup>80</sup>

<sup>78</sup> Informatīvās izdrukas no Kadastra informācijas sistēmas teksta datiem par īpašumu ar kadastra nr.21000140127, nr.21000140135 un par īpašumu ar kadastra nr.21005140106 Latgales ielā 17, Rēzeknē

<sup>79</sup> MARNO 14.03.2016 vēstule Nr.72IZ/03-2016 un Finance 14.03.2016 vēstule Nr.02IZ/03-2016

<sup>80</sup> Nekustamā īpašuma kompānijas SIA “Latio” pētījums par biroja telpu tirgu Rīgā, 2015.gada 2.ceturksnis - <http://latio.lv/lv/pakalpojumi/tirgus-analize/komercipasumu-tirgus/134/latio-komercitrgus-parskats-biroji-2015-q2-final.pdf>



- 192 Izvērtējot biroja telpu nomas maksu Rīgā un reģionu lielākajās pilsētās 2014.gadā tabulā Nr.15, KP secina, ka MARNO un Finance noteiktā nomas maksa RA (2,40 EUR/m<sup>2</sup>) laika periodā no 01.01.2014. līdz 28.02.2014. ir biroja telpu Rēzeknē nomas maksas amplitūdā (2 – 5 EUR/m<sup>2</sup>), savukārt laika periodā no 01.03.2014 līdz 31.12.2014 noteiktā nomas maksa (4,80 EUR/m<sup>2</sup>) ir noteikta tuvu maksimālajam līmenim Rēzeknē, kas ir 5 EUR/m<sup>2</sup>.
- 193 Izvērtējot biroja telpu nomas maksu Rīgā un reģionu lielākajās pilsētās 2015.gadā tabulā Nr.16, KP secina, ka MARNO un Finance noteiktā nomas maksa (7,50 EUR/m<sup>2</sup> no 01.01.2015. līdz 30.06.2015. un 8,70 EUR/m<sup>2</sup> no 01.07.2015. līdz līguma beigām) RA atbilst nomas maksai biroja telpām Rīgas centrā (5-10 EUR/m<sup>2</sup>), kamēr Rēzeknē biroja telpu nomas maksa ir par 50% mazāka (2-5 EUR/m<sup>2</sup>).
- 194 Izvērtējot visu iepriekš minēto kopsakarā, KP secina, ka laika periodā no 01.01.2015. līdz 30.06.2015. nomas maksa (7,50 EUR/m<sup>2</sup>) par 50% pārsniedz biroja telpu Rēzeknē nomas maksas maksimālo vērtību (5 EUR/m<sup>2</sup>), ka laika periodā no 01.07.2015. līdz līguma beigām noteiktā nomas maksa (8,70 EUR/m<sup>2</sup>) par 74% pārsniedz biroja telpu Rēzeknē nomas maksas maksimālo vērtību (5 EUR/m<sup>2</sup>). Papildus Nomas līgumos noteiktajai nomas maksai RA veic ilgtermiņa ieguldījumus, kas nav ņemti vērā pie nomas maksas noteikšanas. Līdz ar to papildus veiktajam salīdzinājumam, ņemot vērā RA paredzētos ieguldījumus, izvērtējot faktisko ēkas kvalitāti un ņemot vērā Krāslavas rajona tiesas izdarītos secinājumus, salīdzinot RAO un Daugavpils autoostas attīstības līmeni (216.rindkopa), KP secina, ka maksa nav pamatota un ir pārmērīga. Vienlaicīgi KP secina, ka nomas maksas noteikšana nav veikta ar pamatotu un skaidru metodi.
- 195 KP norāda, ka informācija par nomas maksas aprēķina metodiku un pamatojumu vairākkārt (08.10.2014. vēstule Nr.1738 un Nr.1740; 04.03.2016. vēstule Nr.5-5/274 un 07.03.2016. vēstules Nr.5-5/276) tika pieprasīta no MARNO un Finance, kuras nav spējušas to sniegt KP. Tā kā tirgū nomas maksu ēkai vai telpai nenosaka atsevišķi no zemes, tad konkrētajā gadījumā KP ir vērtējusi labvēlīgāk MARNO un Finance, no kopējās maksas atņemot zemes nomas maksu, un tādējādi samazinājusi telpu nomas maksu, kas salīdzināta ar telpu nomas tirgus cenu. (skatīt 188.-194.rindkopu).
- 196 KP ieskatā, nosakot nomas maksu, būtu jāņem vērā tas, ka joprojām RA nomnieks plāno veikt rekonstrukcijas izdevumus 6 000 EUR apmērā, kas papildu pieaugušai nomas maksai palielina ar objektu nomu saistītos izdevumus. Tāpat jāņem vērā arī ēkas tehniskais un vizuālais stāvoklis. Ēkas tehniskā projektā norādīts, ka ūdensapgādes un kanalizācijas tehniskais nolietojums ir 80%, pašas būves tehniskais nolietojums ir 30%, kas norāda uz zemu RAO tirgus vērtību. Vizuāli RAO ēka ir kritiskā stāvoklī.<sup>81</sup> Tādēļ nebūtu pamatoti piemērot pat nomas maksu, kas atbilst vidējai telpu nomas maksai Rēzeknē.
- 197 RA nepareizi norāda, ka nomas maksa netika paaugstināta un ka tā tika pazemināta divas reizes. Atbilstoši RA sniegtajai informācijai Lietā nomas maksa 2013.gadā vienu reizi tika samazināta, tomēr turpmāk vienīgi paaugstināta.

### *Elektrības, autoostas laukuma uzkopšanas un atkritumu izvešanas izdevumi*

- 198 2015.gadā plānotie elektrības, autoostas laukuma uzkopšanas un atkritumu izvešanas izdevumi būtiski atšķiras no 2014.gada faktiskajiem izdevumiem, tādēļ KP secina, ka plānotās izmaksas nav pamatotas ar faktiem. Attiecībā uz minētajām izmaksām RA ir paredzējusi izmaksu pieaugumu par 5416,44 EUR, ko RA nav varējusi pamatot.

### **8.3.2. Peļņa**

- 199 Noteikumu Nr.846 36.punkts paredz nosacījumu, kas jāievēro, nosakot peļņu no pakalpojuma par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā sniegšanas. Minētais punkts paredz, ka “nosakot

<sup>81</sup> RA 11.07.2014. vēstules Nr.19 IZ/07-2014 pielikums Nr.3

*peļņu, ņem vērā autoostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un papildus sniegtos pakalpojumus.*” Kritērijus, pēc kuriem vērtē kvalitāti un kuri ir papildu pakalpojumi, kurus ņem vērā peļņas lieluma noteikšanai, normatīvais regulējums nenosaka.

- 200 Atbilstoši RA sniegtajai informācijai 01.04.2014. vēstulē Nr.11 IZ/04-2014, RA autoostas plānoto peļņu (P) 2014.gadā Iebraukšanas maksas aprēķināšanai paredzēja 5% apmērā, attiecīgi 12 000 EUR, bet saskaņā ar RA 30.06.2015. vēstuli Nr.16 IZ/06-2015 RA Iebraukšanas maksu aprēķinos 2015.gadam iekļāvusi peļņu 26% apmērā, attiecīgi 45 000 EUR, kas ir piecas reizes vairāk nekā 2014.gadā.
- 201 RA 30.06.2015. vēstulē Nr.16 IZ/06-2015 šādu peļņas noteikšanu pamato ar to, ka ir nepieciešams nosegt 2013.gada zaudējumus 28 275,99 EUR apmērā.
- 202 Saskaņā ar RA 2013.gada pārskatu, RA 2013.gadu noslēdza ar 28 275 EUR lieliem zaudējumiem. Saskaņā ar 199.rindkopu, RA ir norādījusi, ka ar 2015.gada plānoto peļņu nepieciešams segt 28 275,99 EUR lielus zaudējumus. KP konstatē, ka 2013.gada zaudējumi ir segti ar 2014.gada peļņu 77 368,22 EUR apmērā un tādēļ RA nav pamata palielināt plānoto peļņu 2013.gada zaudējumu apmērā. Tāpat KP norāda, ka RA nav pamatoti prasīt amortizēt zaudējumus viena gada ietvaros, jo konkurences apstākļos šāda iespēja uzņēmumam būtu ierobežota.
- 203 Turklāt RA 30.06.2015. vēstulē Nr.16 IZ/06-2015 norāda, ka 2015.gada peļņa ir paredzēta, lai segtu 2013.gada zaudējumus, bet RA nenorāda kāda veida zaudējumi jāsedz.

### **8.3.3. KP secinājumi par Iebraukšanas maksu RAO 2015.gadā**

- 204 KP secina, ka RA, nosakot uzturēšanas izdevumus un peļņu, kas attiecināmi uz 2015.gada Iebraukšanas maksu, nepamatoti plānojusi RAO ēkas rekonstrukcijas izdevumus, nomas maksu, elektrības, autoostas laukuma uzkopšanas, atkritumu izvešanas, ūdens un kanalizācijas, apsardzes izdevumus, kas 2014.gadā ir būtiski zemāki nekā tie tikuši plānoti 2015.gadam, līdz ar to šo izmaksu pieaugums nav pamatots.
- 205 KP secina, ka, ņemot vērā RA paredzētos ieguldījumus, izvērtējot faktisko ēkas kvalitāti un ņemot vērā Krāslavas rajona tiesas izdarītos secinājumus, salīdzinot RAO un Daugavpils autoostas attīstības līmeni (216.rindkopa), nomas maksa nav pamatota un ir pārmērīga. Vienlaicīgi KP secina, ka nomas maksas noteikšana nav veikta ar pamatotu un skaidru metodi.
- 206 KP secina, ka RA, nosakot peļņu 2015.gadam procentuālā izteiksmē, to nepamatoti palielināja piecas reizes, salīdzinot ar 2014.gadu.

### **8.4. KL 13.panta pirmās daļas pārkāpuma pazīmes**

- 207 KL 13.panta pirmā daļa nosaka, ka *”jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā”*.
- 208 KL 13.panta pirmās daļas 4.punkts par aizliegtām atzīst dominējošā tirgus dalībnieka darbības, ar kurām tas ļaunprātīgi izmanto savu dominējošo stāvokli, tieši vai netieši uzspiežot vai piemērojot netaisnīgas pirkšanas vai pārdošanas cenas vai citus netaisnīgu tirdzniecības noteikumus.
- 209 EST savā praksē ir norādījusi, ka cenas ir netaisnīgas jeb pārmērīgas, ja tās nav saistītas ar piegādātā produkta “ekonomisko vērtību”.<sup>82</sup> Cenu samērība ir pamatā noteicama, salīdzinot cenu ar tās veidošanās izmaksām jeb ieguldītā darba saimniecisko vērtību.<sup>83</sup> Tirgus dalībnieka noteiktā pakalpojuma cenu ar citu tirgus dalībnieku noteiktajām cenām var salīdzināt, un cenas taisnīgumu saistībā ar sniegtā pakalpojuma ekonomisko vērtību var izvērtēt tajos gadījumos, kad noteiktā cena neatbilst pakalpojumu faktiskajām izmaksām.<sup>84</sup>

<sup>82</sup> EST 14.02.1978. spriedums lietā 27/76, *United brands*, 250. rindkopa

<sup>83</sup> EST 05.10.1994. spriedums lietā C-323/93, *La Crespelle*, 25.rindkopa

<sup>84</sup> Eiropas Komisijas 23.07.2004. lēmums lietā COMP/A.36.570/D3 *Sundbusserne pret Helsingborgas ostu*, 125.punkts

- 210 Arī Augstākā tiesa ir pievienojusies šādām EST atziņām, norādot, ka cena ir nesamērīga, ja starp faktiskajām izmaksām un faktiski pieprasīto samaksu pastāv pārspīlēta disproporcija. Dabiska vai ievērojama peļņa vēl nepamato nesamērību. Pārspīlējums rodas tad, ja tirgus dalībnieks noteicis tādu cenu, kuru, atkrītot dominējošam stāvoklim un pastāvot konkurencei, tas no saimnieciskas racionalitātes viedokļa nekādos apstākļos nebūtu noticis.<sup>85</sup>
- 211 Netaisnīgas cenas uzspiešana vai piemērošana, tādā veidā ekspluatējot klientus un patērētājus, pastāv tad, ja dominējošā stāvoklī esošs uzņēmums par saviem pakalpojumiem pieprasa maksu, kas ir pārmērīgi augsta, proti, nav proporcionāla sniegtā pakalpojuma ekonomiskajai vērtībai.<sup>86</sup>
- 212 EST ir atzinusi, ka dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam ir “īpašs pienākums”, neatkarīgi no apstākļiem, kas tam ļāvuši iegūt dominējošo stāvokli tirgū, nepieļaut, ka tā rīcība kropļo patieso konkurenci tirgū.<sup>87</sup> Šāds pienākums izriet arī no KL 13.panta pirmajā daļā noteiktā.
- 213 Augstākā tiesa ir norādījusi, ka dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam ir jābūt skaidriem tā izmaksu aprēķiniem. Piemēram, Augstākā tiesa atzinusi, ka visu pētniecības izdevumu iekļaušana par veselu reģionu vienā pārskata gadā nav loģiska izskaidrojuma.<sup>88</sup>
- 214 Cenu samērības noteikšanai iespējams izmantot dažādas pieejas. EST īpaši izdalījusi četras no tām: (1) dominējošā tirgus dalībnieka cenu – izmaksu salīdzinājums, (2) dominējošā tirgus dalībnieka cenu salīdzinājums ar konkurentu cenām, tostarp, citos salīdzināmos tirgos, (3) ģeogrāfisks cenu salīdzinājums, (4) cenu salīdzinājums ilgākā laika periodā.<sup>89</sup> Arī Augstākā tiesa savā praksē izdalījusi vairākas pieejas norādot, ka, lai novērtētu samērīgumu, nav obligāti vērtēt dominējošā stāvoklī esoša tirgus dalībnieka cenas atbilstoši visiem pārbaudes modeļiem.<sup>90</sup>
- 215 Ņemot vērā konkrētās lietas apstākļus, nosakot cenu samērību, tika vērtēts RAO cenu – izmaksu salīdzinājums, ģeogrāfiskais cenu salīdzinājums un cenu salīdzinājums ilgākā laika periodā. Lietā tika iegūti pierādījumi un konstatēts, ka RA pārvadātājiem piemērojusi pārmērīgu maksu par iebraukšanu RAO, jo:
- (a) nosakot izmaksas, kas attiecināmas uz 2014.gada Iebraukšanas maksu, RA nesamazināja tās par ieņēmumiem no biļešu izplatīšanas, autobusu ietilpības maiņas korekcijas un papildus informācijas izvietojuma pakalpojumiem, tādējādi nepamatoti paaugstinot 2014.gada Iebraukšanas maksu (no 72. līdz 82.rindkopas);
  - (b) RA nepamatoti iekļāvuši RAO ēkas rekonstrukcijas izmaksas, pirms tās vēl ir faktiski radušās, un tās visas attiecinājusi uz 2014.gada Iebraukšanas maksas aprēķinu (no 96.rindkopas);
  - (c) RA nepamatoti ir paredzējusi izdevumu pieaugumu vairākos izmaksu posteņos (izdevumi par elektrību, autoostas laukuma uzkopšanu, atkritumu izvešanu, ūdens un kanalizācijas nodrošināšanu un apsardzi), nosakot izmaksas, kas attiecināmas uz 2014.gada Iebraukšanas maksu;
  - (d) RA plānotās kopējās RAO izmaksas 226 963,55 EUR uz 2014.gadu ir par 64% lielākas, nekā tās faktiski bija 2014.gadā. RA faktiskie ieņēmumi 2014.gadā pārsniedz izdevumus par 77 368.62 EUR. 2014.gada faktiskā RA peļņa ir par 640% lielāka nekā tā tika plānota. Būtisko atšķirību rada nepamatota RAO ēkas rekonstrukcijas plānošana (96.rindkopa), nepamatota elektrības un autoostas laukuma uzkopšanas izdevumu plānošana (163.rindkopa), nepamatota personāla izmaksu plānošana (125.rindkopa) un pamatlīdzekļu nolietojuma paredzēšana (128.rindkopa);
  - (e) RA, nosakot izmaksas, kas attiecināmas uz 2015.gada Iebraukšanas maksu, nepamatoti plānoti RAO ēkas rekonstrukcijas izdevumi (180.rindkopa), kā arī elektrības, autoostas

<sup>85</sup> AT 16.05.2011. spriedums lietā Nr.SKA-8/2011, AGA, 10.rindkopa

<sup>86</sup> Administratīvās apgabaltiesas 14.04.2008. spriedums lietā Nr.C30261502, *Lattelecom*, 8.3 punkts

<sup>87</sup> EST 09.11.1983. spriedums lietā 322/81, *Michelin I*, 10.rindkopa.

<sup>88</sup> AT 20.09.2013. spriedums lietā Nr.SKA-24/2013, AGA, 24.rindkopa

<sup>89</sup> EST 14.02.1978. spriedums lietā 27/76, *United brands*, 253. rindkopa

<sup>90</sup> AT Rīcības sēdes 28.04.2011. lēmums lietā Nr.SKA-480/2011, *LPG*, 10.punkts

laukuma uzkopšanas, atkritumu izvešanas, kas būtiski atšķiras no 2014.gada faktiskajiem izdevumiem (198.rindkopa);

(f) RA iebraukšanas maksā iekļāva pārmērīgas izmaksas par RAO nomu, neizvērtējot to pamatotību, neņemot vērā tirgus cenu, ēkas kvalitāti un ilgtermiņa ieguldījumus (no 190. līdz 196.rindkopai);

(g) RA nosakot peļņu 2015.gadam, to nepamatoti palielināja piecas reizes, salīdzinot ar 2014.gadu.

216 Arī Krāslavas rajona tiesa lietā Nr.C29424215 RA prasībā pret Norma-A par parādu piedziņu lēmumā ir norādījusi, ka ir pamatoti apšaubīt RA noteiktās Iebraukšanas maksas pamatotību, jo Daugavpils autoostā, kas atrodas tajā pašā reģionā, ir nesalīdzināmi lielāka un attīstītāka par RAO, autobusam ar sēdvietu skaitu virs 55 sēdvietām 2014.gadā Iebraukšanas maksa bija noteikta 4,62 EUR, bet RA tādām pašām autobusam 2014.gadā bija noteikusi maksu 8,25 EUR. Tiesa uzskatīja, ka RA nav pierādījusi, ka aprēķinātā Iebraukšanas maksa RAO teritorijā ir pamatota. RA tiesas secinājumus nav apstrīdējusi.<sup>91</sup>

217 KP uzsver, ka dominējoša uzņēmuma rīcībai jābūt skaidrai un pamatotai. RA ir bez objektīva pamatojuma iekļāvusi izmaksas Iebraukšanas maksas aprēķinā un paaugstinājusi Iebraukšanas maksu, tādā veidā izmantojot dominējošo stāvokli ļaunprātīgi. RA šādi var rīkoties vienīgi tādēļ, ka tai piemīt tirgus vara. Konkurences apstākļos RA nevarētu brīvi iekļaut Iebraukšanas maksā nepamatotas izmaksas, kā arī paaugstināt maksu bez pamatojuma. RA ļaunprātīgas rīcības rezultātā pārvadātājiem ir jāmaksā nepamatoti paaugstināta Iebraukšanas maksa, nesaņemot noteiktajai maksai atbilstošas vērtības pakalpojumu. Rezultātā tiek palielinātas sabiedriskā transporta biļešu cenas un valsts budžeta izdevumi pārvadātāju zaudējumu kompensācijai. Šāda RA rīcība nav savietojama ar KL 13.panta pirmās daļas 4.punktā noteikto dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu tieši vai netieši uzspiest vai piemērot netaisnīgas pārdošanas cenas. Līdz ar to RA darbībās ir konstatējams KL 13.panta pirmās daļas 4.punkta pārkāpums.

218 KP konstatē, ka RA rīcība, kura satur KL 13.panta pirmās daļas 4.punkta pārkāpuma pazīmes, ilgst no 2014. līdz 2015.gadam (ieskaitot).

## V. ATBILDĪBA

### 9. Tiesiskais pienākums

219 KL 14.panta pirmā daļa noteic, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpuma gadījumā KP pieņem lēmumu, t.sk. par tiesiskā pienākuma uzlikšanu. Tiesiskā pienākuma uzlikšana ir vērsta uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas seku novēršanu un pārkāpuma pārtraukšanas veidu<sup>92</sup>, tostarp pārkāpuma [turpmāku] nepieļaušanu, lai nodrošinātu ar KL aizsargāto vērtību – brīvas konkurences aizsardzību, saglabāšanu un attīstību sabiedrības interesēs.

220 Līdz šim brīdim RA nav piedāvājusi efektīvus risinājumus, kas nepieļautu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu.

221 Līdz ar to, izvērtējot Lietā konstatētos faktiskos apstākļus, ievērojot, ka konkurences apstākļi tirgū patstāvīgi nespēj novērst un nepieļaut RA dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, KP secina, ka RA nepieciešams uzlikt tiesisko pienākumu, lai atturētu RA nākotnē atkārtot Lēmumā konstatēto pārkāpumu un novērstu situāciju, kurā RA turpina iekļaut Iebraukšanas maksā nepamatotas izmaksas, kuras paaugstina iebraukšanas maksu RAO, vai veic darbības, kurām ir ekvivalentas sekas, kā Lēmumā konstatētajam pārkāpumam.

<sup>91</sup> Krāslavas rajona tiesas 10.12.2015. spriedums lietā Nr.C29424215RA prasībā pret Norma-A par parādu piedziņu (stājies spēkā)

<sup>92</sup> AT 07.02.2011. spriedums lietā Nr.SKA-17/2011 *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs*, 14.punkts, sal. arī AT 23.08.2012. rīcības sēdes lēmums lietā Nr.SKA-797/2012 *Liepājas SEZ*, 11.punkts

## 10. Naudas soda aprēķins

### 10.1. Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats

- 222 Saskaņā ar KL 14.panta pirmo daļu, ja KP konstatē tirgus dalībnieku darbībās šā likuma 13.panta pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu.
- 223 Saskaņā ar taisnīguma principu par katru izdarīto pārkāpumu pārkāpējam jāpiemēro samērīgs sods. Turklāt naudas sods jānosaka pietiekami preventīvā līmenī, lai gan sodītu pārkāpumu izdarījušo personu, gan atturētu to un citus tirgus dalībniekus no KL pārkāpumu izdarīšanas. Eiropas Savienības Tiesa, tostarp, ir norādījusi, ka rīcības brīvība naudas sodu noteikšanā ir vērsta uz to, lai mudinātu uzņēmumu rīkoties, ievērojot konkurences tiesību normas.
- 224 Saskaņā ar KL 14.panta otrās daļas 1.punktu KP ir tiesīga piemērot tirgus dalībniekiem naudas sodu par šā likuma 13.panta pirmajā daļā minēto pārkāpumu – līdz 5 procentiem no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma katram, bet ne mazāk kā 350 EUR katram.
- 225 Lai noteiktu naudas soda apmēru, KP izvērtē pārkāpumu atbilstoši Ministru kabineta 29.03.2016. noteikumiem Nr.179 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8.pantā paredzētajiem pārkāpumiem” (turpmāk – Noteikumi Nr.179) kopsakarā ar Administratīvā procesa likuma 66.panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem.
- 226 Noteikumu Nr.179 3.punkts nosaka, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Tādējādi RA naudas sods aprēķināms no RA 2015.gada neto apgrozījuma 211 922,46 EUR.

### 10.2. Pārkāpuma smagums

- 227 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 12.punktu, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu.
- 228 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 13.punktu, nosakot pārkāpuma smaguma pakāpi, ņem vērā:
- **pārkāpuma veidu.** Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 14.punktu pēc pārkāpuma veida dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošana ir klasificējama kā smags pārkāpums. Ja ir izdarīts smags pārkāpums, atbilstoši Noteikumu Nr.179 17.3.apakšpunktam naudas sods nosakāms no 0,5 līdz 1,5 procentiem no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma.
  - **pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas.** Konstatētā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpuma rezultātā tika kavēta, ierobežota un deformēta konkurence pasažieru pārvadātājiem, kas maksā pārmērīgu RAO Iebraukšanas maksu, radītas augstākas izmaksas pasažieriem un valstij, kas kompensē radušos zaudējumus pārvadātājiem.
  - **tirgus dalībnieka lomu pārkāpumā.** Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 15.punktu, izvērtējot katra pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka lomu, ņem vērā, vai pastāv vismaz viens no šādiem nosacījumiem – tirgus dalībnieks bijis pārkāpuma iniciators un/vai pārkāpumā tirgus dalībniekam bijusi aktīva vai pasīva loma. RA bija aktīva loma pārkāpuma izdarīšanā. RA, bez atbilstošu aprēķinu veikšanas pieņēma lēmumu Iebraukšanas maksas aprēķinā iekļaut nepamatotas izmaksas, tādējādi paaugstinot Iebraukšanas maksu RAO.
- 229 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un ievērojot pārkāpuma smagumu, pārkāpuma sekas, RA lomu pārkāpumā, naudas sods RA nosakāms 1,2% apmērā no tās 2015.gada neto apgrozījuma.

### 10.3. Pārkāpuma ilgums

- 230 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 18.2.apakšpunktu, ja pārkāpums ilgst vairāk par gadu, bet nepārsniedz piecus gadus, naudas sods ir nosakāms līdz 0,5 procentiem no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma. RA darbības, kuras satur KL 13.panta pirmās daļas pārkāpuma pazīmes, ilgst no 2014.gada (brīža, kad tika uzsākta pārmērīgas Iebraukšanas maksas piemērošana) līdz 2015.gadam (ieskaitot). Līdz ar to secināms, ka RA pārkāpums ilgst vismaz divus gadus, tādēļ naudas sods, ievērojot pārkāpuma ilgumu, RA nosakāms 0,2% apmērā no tās 2015.gada neto apgrozījuma.
- 231 Atbilstoši Noteikumu Nr.179 16.punktam kopējo naudas soda apmēru par vienu pārkāpumu aprēķina, summējot saskaņā ar šo noteikumu 17. un 18.punktu noteiktos naudas sodus. Tādējādi kopējais naudas sods, kas noteikts atbilstoši Noteikumu Nr.796 17. un 18.punktam, nosakāms 1,4% apmērā no RA 2015.gada neto apgrozījuma un veido 2 966,91 EUR.

### 10.4. Atbildību pastiprinošie/mīkstinošie apstākļi

- 232 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 20.punktu kopējo naudas soda apmēru var palielināt, ja pastāv vismaz viens no 20.1.apakšpunktā uzskaitītajiem atbildību pastiprinošiem apstākļiem, t.i., tirgus dalībnieks tā paša veida pārkāpumu izdarījis atkārtoti, un KP to ir konstatējusi un pieņēmusi attiecīgu lēmumu (20.1.1.apakšpunkts) un tirgus dalībnieks kavē izmeklēšanu un slēpj izdarīto pārkāpumu (20.1.3.apakšpunkts).
- 233 RA Lietas izpētes gaitā vairākkārt nav sniegusi pilnīgu un pamatotu informāciju par RAO Iebraukšanas maksā iekļauto izmaksu apjomu un pamatojumu (120.-124.rindkopa), pat KP pierasot šo informāciju atkārtoti (KP 08.04.2014. vēstule Nr.485, 22.04.2014. vēstule Nr.566 un RA 01.04.2014. vēstule Nr.11IZ/04-2014, 30.04.2014. vēstule Nr.12IZ/04-2014). Šādas RA darbības būtiski apgrūtināja un kavēja KP izmeklēšanu Lietuvā, līdz ar to naudas soda apmērs palielināms par 0,5% no RA 2015.gada neto apgrozījuma.
- 234 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 22.punktu kopējo naudas soda apmēru var samazināt, ja pastāv atbildību mīkstinoši apstākļi, piemēram: pārkāpums pārtraukts, tiklīdz tirgus dalībnieks saņēmis no KP informāciju par iespējamo KL 13.pantā minēto pārkāpumu (22.1.1.apakšpunkts), tirgus dalībnieks brīvprātīgi novērsis pārkāpuma sekas, pirms KP pieņēmusi lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu (22.1.2.apakšpunkts), tirgus dalībnieks pēc savas iniciatīvas sniedzis pilnīgu un patiesu informāciju vai pierādījumus, kuriem bijusi būtiska nozīme KL 13.pantā minēto pārkāpumu konstatēšanā (22.1.3.apakšpunkts), tirgus dalībnieks atlīdzinājis zaudējumus, kas radušies no izdarītā pārkāpuma (22.1.5.apakšpunkts).
- 235 KP nekonstatē Noteikumu Nr.179 22.1.apakšpunktā norādītos atbildību mīkstinošos apstākļus, tādēļ kopējais naudas soda apmērs nav samazināms.

### 10.5. Kopējais naudas soda apmērs

- 236 Atbilstoši Noteikumu Nr.179 22.2.apakšpunktam KP ir tiesīga samazināt naudas soda apmēru, ja tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījums tirgū, kurā noticis pārkāpums, ir mazāks par 10% no šā tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma. RA kā RAO operators pamatdarbību veic autoostas infrastruktūras izmantošanas pakalpojuma tirgū Rēzeknē, līdz ar to tās apgrozījums tirgū, kurā noticis pārkāpums, 2015.gadā bija tuvu 100%, kas ievērojami pārsniedz noteikto 10%, līdz ar to noteiktais sods nav samazināms.
- 237 Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī secinot, ka piemērojamais naudas sods uzskatāms par samērīgu, un ka mazāks naudas sods nesasniegtu naudas soda preventīvo mērķi, KP galīgo naudas sodu nosaka 1,9% no RA 2015.gada neto apgrozījuma 211 922,46 EUR, tas ir, 4 026,53 EUR.

Pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 3.punktu, 13.panta pirmās daļas 4.punktu, 14.panta pirmo un otro daļu, Administratīvā procesa likuma 13.pantu un 66.panta pirmo daļu, Ministru kabineta 29.03.2016. noteikumu Nr.179 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8.pantā paredzētajiem pārkāpumiem” 3., 12., 13., 14., 15., 16., 17.punktu, 18.2., 20.1.apakšpunktu, 22.punktu, Konkurences padome

**nolēma:**

1. Konstatēt Konkurences likuma 13.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “Rēzeknes autoosta” darbībā.
2. Uzlikt SIA “Rēzeknes autoosta” tiesisko pienākumu turpmāk atturēties no nepamatotu izmaksu iekļaušanas Rēzeknes autoostas Iebraukšanas maksas aprēķinā un neveikt darbības, kurām ir ekvivalentas sekas kā Lēmumā konstatētajam pārkāpumam.
3. Uzlikt SIA “Rēzeknes autoosta” naudas sodu 4 026,53 EUR (četri tūkstoši divdesmit seši *euro* un 53 centi) apmērā. Uzliktais naudas sods 45 dienu laikā no lēmuma saņemšanas dienas jāieskaita valsts budžetā (Valsts kasē reģ.Nr.90000050138, konta Nr.LV78TREL1060001019900, kods: TREL22), norādot šī lēmuma datumu un numuru, 10 dienu laikā pēc naudas soda samaksas paziņojot par to Konkurences padomei.
4. Izbeigt izpēti lietu par Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas pārkāpumu SIA „MARNOS” un SIA „M.J. Finance” darbībā.

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

Priekšsēdētāja

S.Ābrama