



## KONKURENCES PADOME

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

### L Ē M U M S

Rīgā

Nr. E02-31B

(Prot. Nr. 26, 6.§)

2014.gada 29.maijā

**Par pārkāpuma konstatēšanu un naudas soda uzlikšanu**

**Lieta Nr. 2063/12/03.02./13**

**Par Konkurences likuma 13.panta pirmajā daļā noteikto aizliegumu pārkāpumu AS „Liepājas autobusu parks” darbībā**

#### LĒMUMA SATURA RĀDĪTĀJS

<b>I. LIETAS BŪTĪBA</b> .....	2
<b>II. LIETAS DALĪBNIEKI</b> .....	2
1. Liepājas autobusu parks.....	2
2. Sabiedriskais autobuss .....	2
<b>III. ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ</b> .....	2
1. SA iesniegums .....	2
2. Pārkāpuma lietas ierosināšana .....	3
<b>IV. EKONOMISKAIS UN TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS</b> .....	4
1. Konkrētais tirgus.....	4
1.1. Konkrētās preces tirgus .....	4
1.2. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus .....	5
1.3. Konkrētais tirgus .....	7
2. Ietekmētais tirgus.....	7
3. LAP dominējošais stāvoklis .....	7
4. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana.....	8
4.1. Autoostu pakalpojumu maksas noteikšanas normatīvais regulējums .....	8
4.2. LAP un pārvadātāju līgumos noteiktie LAO pakalpojumi un maksa no 01.06.2008.....	9
4.3. LAP aprēķins pārvadātājiem no 01.06.2008. līdz 01.10.2011. noteiktajai maksai par iebraukšanu LAO.....	11
4.4. LAP aprēķins pārvadātājiem no 01.10.2011. noteiktajai maksai par iebraukšanu LAO .....	15

4.5. Atšķirīgu autobusu iebraukšanas LAO maksas piemērošanas pamatotības izvērtējums .....	18
4.6. Atšķirīgu cenu noteikšanas ietekme uz konkurenci pasažieru pārvadājumu tirgū .....	20
4.7. Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktā noteiktā aizlieguma pārkāpums .....	28
<b>V. ATBILDĪBA.....</b>	<b>29</b>
1. Naudas soda aprēķins .....	29

## **I. LIETAS BŪTĪBA**

- 1 Konkurences padome ('KP') izvērtē AS „Liepājas autobusu parks” darbības, piemērojot ekvivalentos darījumos sev zemākas cenas par autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā ('LAO') salīdzinājumā ar citiem pasažieru pārvadātājiem, un tiem radītos nelabvēlīgākus konkurences apstākļus atbilstoši Konkurences likuma ('KL') 13.panta pirmajā daļā noteiktajam dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumam.

## **II. LIETAS DALĪBNIEKI**

### **1. Liepājas autobusu parks**

- 2 „Liepājas autobusu parks” ('LAP') ir akciju sabiedrība, kas reģistrēta Komercreģistrā ar vienoto reģistrācijas numuru Nr.40003015652, juridiskā adrese: Cukura iela 8/16, Liepāja, LV-3414. LAP līdz 31.03.2014. ir LAO valdītājs un vienlaicīgi ir arī pasažieru pārvadātājs, kurš, tai skaitā, darbojas sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū.

### **2. Sabiedriskais autobuss**

- 3 „Sabiedriskais autobuss” ('SA') ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kas reģistrēta Komercreģistrā ar vienoto reģistrācijas numuru Nr.48503004916, juridiskā adrese: Pirmā iela 31-7, Ādaži, Ādažu novads, LV-2164. SA ir pasažieru pārvadātājs, kurš darbojas sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū.

## **III. ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ**

### **1. SA iesniegums**

- 4 KP 26.09.2012. saņēma SA 26.09.2012. iesniegumu Nr.1-1/092601 ('Iesniegums'). Iesniegumā ir norādīts, ka, SA piedaloties Kurzemes plānošanas reģiona ('KPR') atklātā konkursā „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar

autobusiem reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīklā Kurzemes plānošanas reģionā”, atklāta konkursa identifikācijas Nr.KPR/2011/25, SA ir saskārusies ar LAP darbību, kas liecina par ļaunprātīgu dominējošā stāvokļa izmantošanu. LAP nodarbojas ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem, kā arī vienlaikus ir Liepājas autoostas (‘LAO’) valdītājs. SA un LAP piedalījās Iepirkumā. Iepirkuma norises laikā LAP 01.06.2012. iesniedza iesniegumu Iepirkumu uzraudzības birojā (‘IUB’).

- 5 SA norāda, ka Iepirkuma ietvaros tika noteikts, ka, veicot pārvadājumus, ir jāiebrauc LAO. SA, sagatavojot piedāvājumu, paredzamās izmaksas par LAO izmantošanu noteica atbilstoši izmaksām un cenām, kādas LAP maksā LAO, nevis tās cenas, kuras noteiktas citiem pārvadātājiem. Pēc lietas izskatīšanas IUB, KPR veica piedāvājumu pārvērtēšanu un pieņēma lēmumu izslēgt SA no dalības iepirkumā un slēgt līgumu ar LAP.
- 6 SA uzskata, ka LAP ir dominējošā stāvoklī LAO pakalpojumu sniegšanā Liepājas pilsētā, jo LAO ir vienīgā autoosta Liepājas pilsētā. Pasažieru iekāpšana un izkāpšana Liepājas pilsētā ir iespējama tikai un vienīgi LAO. LAP ir vienīgā komercsabiedrība, kuras valdījumā atrodas LAO, un tādējādi uzskatāms, ka autoostas pakalpojumu sniegšanā LAP nekonkurē ar citām komercsabiedrībām Liepājā. Gan LAP, gan SA konkurē sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanā ar autobusiem un pretendēja uz uzvaru Iepirkumā. SA uzskata, ka LAP ir uzspiedis netaisnīgus noteikumus regulāro starptautisko autobusu maršrutu pasažieru pārvadātājiem, nosakot atšķirīgus tarifus par vienu un to pašu pakalpojumu un tādējādi ir pārkāpusi KL 13.panta pirmās daļas 5.punktā noteikto aizliegumu.
- 7 SA lūdz KP ierosināt lietas izpēti, konstatēt pārkāpumu, uzlikt tiesisko pienākumu – noteikt visiem tirgus dalībniekiem vienādas cenas, kā arī piemērot naudas sodu.

## **2. Pārkāpuma lietas ierosināšana**

- 8 Pamatojoties uz SA iesniegumu un KL 8.panta pirmās daļas 1.punktu un 22.panta trešās daļas 1.punktu, KP 26.10.2012. ierosināja izpēti lietu Nr. 2063/12/03.02./13 „Par Konkurences likuma 13.panta pirmajā daļā noteikto aizliegumu pārkāpumu AS „Liepājas autobusu parks” darbībā” (‘Lieta’).
- 9 Pamatojoties uz KL 8.panta pirmās daļas 2.punktu, 8.panta otro daļu, 27.panta trešo daļu KP 30.04.2014. pagarināja lēmuma pieņemšanas termiņu Lietā līdz 30.06.2014.
- 10 Atbilstoši KL 26.panta sestajai daļai KP 10.04.2014. informēja SA un LAP, ka pārkāpuma Lietā ir iegūta informācija, kas nepieciešama lēmuma pieņemšanai, un ka procesa dalībniekiem ir tiesības iepazīties ar Lietu un iesniegt viedokli un papildu informāciju.
- 11 LAP 24.04.2014. iepazīnās ar Lietu un 25.04.2014. iesniedza viedokli un papildus informāciju.

#### IV. EKONOMISKAIS UN TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS

- 12 15.07.2007. stājās spēkā Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums, kas būtiski mainīja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesību piešķiršanas pārvadātājiem kārtību. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta otrā daļa nosaka, ka pasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu organizē saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, savukārt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta trešā daļa paredz izņēmuma gadījumos iespēju piešķirt pakalpojuma sniegšanas tiesības arī tieši bez konkursa. Līdz ar to pārvadātāji, piedaloties iepirkumos, kā arī ārpus tiem, konkurē.
- 13 VSIA „Autotransporta direkcija” (‘ATD’) 01.07.2008. izsludināja koncesiju konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālajā starppilsētu nozīmes maršrutu tīklu daļas (lotes) maršrutos” (konkursa identifikācijas numurs: Nr.2008/01-K) (‘ATD 01.07.2008. konkurss’). KPR 23.11.2011. izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīklā Kurzemes plānošanas reģionā” (konkursa identifikācijas Nr.KPR/2011/25) (‘KPR 23.11.2011. konkurss’)<sup>1</sup>.
- 14 Ievērojot sūdzības būtību un Lietas izpētē konstatēto līdzīgu kā sūdzībā norādīto LAP praksi, nosakot LAO pakalpojumu maksas pārvadātājiem, arī iepriekš, kā arī ņemot vērā normatīvā regulējuma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesību piešķiršanu pārvadātājiem kārtības maiņu, KP izvērtē LAP darbības laika periodā no 01.06.2008., kad LAP noteica LAO pakalpojumu maksu pirms ATD 01.07.2008. konkursa.

##### 1. Konkrētais tirgus

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

##### 1.1. Konkrētās preces tirgus

- 16 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 precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.
- 17 Saskaņā ar Ministru kabineta 11.12.2007. noteikumiem Nr.846 „Noteikumi par autoostu reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā” (‘Noteikumi Nr.846’) 24.puntu autoostās nodrošināmi šādi pakalpojumi (iepriekš autoostu sniedzamos pakalpojumus noteica

<sup>1</sup> <http://www.kurzemesregions.lv>

Ministru kabineta 31.10.2000. noteikumi Nr.375 „Noteikumi par pasažieru pārvadāšanu regulāro maršrutu autobusos” (‘Noteikumi Nr.375’):

- 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);
- 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. Minētajai informācijai jābūt viegli pieejamai un skaidri saprotamai autoostas apmeklētājiem. Informācija, kura ir pārvadātāja rīcībā, tiek sniegta pēc tās saņemšanas no attiecīgā pārvadātāja;
- 3) iespēju iegādāties braukšanas biļetes;
- 4) autoostā atrastās nozaudētās bagāžas reģistrēšanu un glabāšanas organizēšanu;
- 5) iespēju izmantot sanitāro mezglu, nodrošinot vietu bērnu pabarošanai un aprūpei;
- 6) autobusu stāvvietu pirms un pēc reisa, kā arī starp reisiem autoostas teritorijā, ja autoostas tehniskās iespējas to pieļauj.

18 Noteikumi Nr.846 35.<sup>1</sup> punkts paredz, ka maksu par pārvadātājiem sniegtajiem pakalpojumiem autoosta nākamajam gadam nosaka kā maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā un maksu par biļešu izplatīšanu (procentos no izplatīto biļešu ieņēmumiem), ja pārvadātājs šo pakalpojumu izmanto. Tādējādi atbilstoši maksas noteikšanas kārtībai normatīvajā aktā autoostas faktiski nodrošina pārvadātājiem divus pakalpojumus – biļešu tirdzniecība un piekļuve infrastruktūrai.

19 Ievērojot sūdzības būtību, lietā tiek vērtēts autoostas infrastruktūras pakalpojums. Saskaņā ar Noteikumiem Nr.846 infrastruktūras izmantošana ietver, tajā skaitā, peronu izmantošanu un informācijas izvietošanu uz perona par autobusu atiešanas laikiem, autobusu stāvvietu pirms un pēc reisa, kā arī starp reisiem autoostas teritorijā, ja autoostas tehniskās iespējas to pieļauj. Tādējādi pārvadātāji pērk tiesības izmantot infrastruktūras kopumu, par ko autoostas valdītājs nosaka vienu maksu. Tādēļ par konkrēto precīzi Lietā nosakāms autoostas infrastruktūras pakalpojums, kas nav aizvietoājams ar citiem pakalpojumiem.

## 1.2. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

20 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.

21 Ministru kabineta 2007.gada 2.oktobra noteikumu Nr.673 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” (‘Noteikumi Nr.673’), kas bija spēkā laika periodā no 01.11.2007. līdz 05.08.2010., 92.punkts noteica, ka reģionālais starppilsētu un reģionālais vietējās nozīmes autobusa maršruts sākas vai beidzas

autoostā, kas ir katra autobusa maršruta galapunkts, bet 94.punkts noteica, ka apdzīvotās vietās reģionālajā starppilsētu un reģionālajā vietējās nozīmes autobusa maršrutā pasažieri iekāpj autobusā un izkāpj no tā autoostā. Līdz ar to **laika periodā no 01.11.2007. līdz 05.08.2010. pārvadātājiem obligāti bija jāiebrauc autoostā un jāizmanto autoostu infrastruktūras pakalpojums.**

- 22 No 05.08.2010. maršrutu tīkla izstrādāšanu, sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu un maršrutu tīkla apjoma noteikšanas kārtību, kā arī kārtību, kādā organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā, nosaka Ministru kabineta 13.07.2010. noteikumi Nr.634 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” (‘Noteikumi Nr.634’). Atbilstoši Noteikumu Nr.634 9.punktam reģionālās nozīmes autobusu maršrutā 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. Līdz ar to laika periodā no 05.08.2010. nepieciešamība iebraukt autoostā var būt atkarīga no autobusa kustības saraksta, ko nosaka pasūtītājs saskaņojot ar pašvaldību.
- 23 Liepājas pilsētas pašvaldība un KPR kā pasūtītājs 18.05.2011. vienošanās Nr.149 „Par sabiedriskā transporta maršrutu tīkla robežām”<sup>2</sup> ir saskaņojušas, kuru maršrutu galapunkti Liepājas pilsētas administratīvajā teritorijā atrodas LAO un kuru - Kuršu laukumā.
- 24 Pārvadājumu maršrutus un pieturvietas pasūtītājs nosaka arī iepirkumu nolikumā. Iepirkumu noteikumi paredz, ka daļa sabiedriskā transporta maršruti sākas vai beidzas LAO, līdz ar to šajos maršrutos pārvadātājiem ir obligāti jāiebrauc LAO. Atbilstoši Noteikumu Nr.673 92.punktam un ATD 01.07.2008. konkursa un KPR 23.11.2011. konkursa nolikumu noteikumiem, maršrutos, kuri sākas vai beidzas Liepājā, ir obligāti jāiebrauc LAO, tai skaitā, KPR 23.11.2011. konkursā maršrutu tīkla daļā „Aizpute” (4.lote) un maršrutu tīkla daļā „Priekule” (5.lote), tādēļ pārvadātāji nevar izvēlēties citu pieturvietu pasažieru izlaišanai vai uzņemšanai Liepājas pilsētas teritorijā un tiem neizbēgami jāizmanto LAO pakalpojumi. Minēto apliecina Iepirkuma pielikumos sniegto maršrutu apraksti,<sup>3</sup> kas nosaka konkrētas pieturvietas reisā. Tādējādi **no 05.08.2010. pārvadātājiem ir obligāti jāiebrauc autoostā un jāizmanto autoostu infrastruktūras pakalpojums maršrutos, kuros kā pieturvietā ir noteikta LAO.**
- 25 KP arī iepriekšējā praksē<sup>4</sup> ir noteikusi, ka autoostas pakalpojumi nav aizstājami ar citiem stāvvietu vai pieturvietu pakalpojumiem. Ņemot vērā, ka maršruts ir noteikts sabiedriskā transportlīdzekļa kustības ceļš starp diviem kustības galapunktiem, autoostas infrastruktūras pakalpojuma tirgu no regulāro pasažieru pārvadātāju pieprasījuma puses veido autoostas sniegtie pakalpojumi vienā ģeogrāfiskā teritorijā. Tie nav aizvietojami ar autoostas sniegtiem pakalpojumiem citā ģeogrāfiskajā teritorijā, kas neietilpst maršrutā, kurš sākas un beidzas autoostā, kas ir katra maršruta galapunkts.

<sup>2</sup> Liepājas pilsētas domes 23.04.2013. vēstule Nr.284011/1-43./281507

<sup>3</sup> [http://www.kurzemesregions.lv/Nolikums\\_Nr\\_KPR201125\\_un\\_pareja\\_dokumentacija](http://www.kurzemesregions.lv/Nolikums_Nr_KPR201125_un_pareja_dokumentacija)

<sup>4</sup> KP 22.06.2010. lēmuma Nr.49 2.1.punkts

- 26 Pārvadātāju pieprasījums autoostas infrastruktūras izmantošanai atbilst noteiktam maršrutam. Šādu pieprasījuma pamatojumu nosaka arī pasažieri, kas izmanto pārvadātāju pakalpojumus attiecīgajos maršrutos. LAO sniedz autoostas infrastruktūras pakalpojumu Liepājas pilsētas teritorijā regulāriem pasažieru pārvadātājiem starptautiskajos, reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, kuros Liepāja ir maršruta viens no diviem galapunktiem vai pieturvieta starptautiskā maršrutā. Ņemot vērā iepriekš minēto, Liepājas pilsētas teritorijā autoostas infrastruktūras pakalpojums nav aizvietojams ar citā ģeogrāfiskajā teritorijā sniegtiem autoostu infrastruktūras pakalpojumiem un par konkrēto ģeogrāfisko tirgu nosakāma Liepājas pilsētas teritorija.

### 1.3. Konkrētais tirgus

- 27 Saskaņā ar iepriekš minēto konkrētais tirgus Lietas ietvaros definējams kā autoostas infrastruktūras pakalpojuma tirgus Liepājas pilsētas teritorijā.

## 2. Ietekmētais tirgus

- 28 LAP ir ne tikai LAO valdītājs, bet vienlaicīgi ir arī pārvadātājs, kurš darbojas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū. Tā kā autoostu izmaksas veido daļu no pasažieru pārvadājumu pakalpojuma izmaksām, LAP kā dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam autoostu infrastruktūras pakalpojuma tirgū Liepājas pilsētā ir iespēja ar atšķirīgu cenu līmeni sev un citiem pasažieru pārvadātājiem radīt nevienlīdzīgus konkurences apstākļus. Nosakot sev zemākas cenas par iebraukšanu, LAP samazina savas kopējās pasažieru pārvadājumu pakalpojuma izmaksas un iegūst labākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem. Tādēļ atšķirīgs autoostas pakalpojumu cenu līmenis ietekmē pasažieru pārvadātājus, kuri sniedz savus pakalpojumus un savstarpēji konkurē pasažieru pārvadājumu pakalpojuma tirgū.
- 29 KP jautājumu par ietekmētā tirgus ģeogrāfisko teritoriju atstāj atvērtu, jo konkrētajā gadījumā tiek novērtēts, kā atšķirīgās autoostu cenas tika piemērotas pasažieru pārvadātājiem, kuri iebrauc LAO. Neatkarīgi no ģeogrāfiskās teritorijas, kurā LAP un citi pasažieru pārvadātāji, kuri izmanto LAO pakalpojumus, darbojas, konkurences apstākļi tiek ietekmēti starp tiem pasažieru pārvadājumu tirgū kopumā.

## 3. LAP dominējošais stāvoklis

- 30 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”.

- 31 Saskaņā ar Noteikumu Nr.846 11.punktu lēmumus par autoostas reģistrāciju, pārreģistrāciju, reģistrācijas atlikšanu vai reģistrācijas atteikumu pieņem Satiksmes ministrija. Satiksmes ministrija, pieņemot lēmumu par autoostas reģistrāciju, pārreģistrāciju, reģistrācijas atlikšanu vai reģistrācijas atteikumu izvērtē un izskata, tai skaitā, autoostas ēku un teritoriju plānojumu un attiecīgās pašvaldības lēmumu par autoostas izvietojumu. Vairāku autoostu izveide pilsētā ir ierobežota, jo ir ierobežotas to izvietojanas vietas, tādēļ papildus tam, ka autoostu izveide ir atkarīga no pašvaldības lēmuma, potenciāla konkurence ir ierobežota.
- 32 LAP ir vienīgais LAO valdītājs un vienīgais autoostas infrastruktūras pakalpojumu sniedzējs Liepājas teritorijā. Ņemot vērā, ka konkrētos maršrutos LAO ir noteikta kā obligāta pietura, kurā pārvadātāji ir tiesīgi uzņemt un izlaist pasažierus (lēmuma 24.rindkopa), LAP ir neatņemams darījumu partneris uzņēmumiem, kuri sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutos, kuri sākas vai beidzas LAO, vai ir viena no pieturvietām starptautiskā reisā. Līdz ar to LAP ir iespēja darboties neatkarīgi no konkurentiem un klientiem.
- 33 Pamatojoties uz iepriekš minēto, KP konstatē, ka LAP autoostas infrastruktūras pakalpojumu tirgū Liepājas pilsētas teritorijā atrodas dominējošā stāvoklī un uz to attiecas KL 13.panta pirmajā daļā noteiktais dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegums.

#### **4. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana**

- 34 KL 13.panta pirmā daļa nosaka, ka jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā. Savukārt, saskaņā ar KL 13.panta pirmās daļas 5.punktu ir aizliegta nevienādu noteikumu piemērošana ekvivalentos darījumos ar citu tirgus dalībnieku, radot tam konkurences ziņā nelabvēlīgākus apstākļus.

##### **4.1. Autoostu pakalpojumu maksas noteikšanas normatīvais regulējums**

- 35 Normatīvie akti, tai skaitā, laika periodā no 10.09.2005. līdz 01.01.2008. spēkā esošie Ministru kabineta 06.09.2005. noteikumi Nr.665 „Autoostu reģistrācijas kārtība” (‘Noteikumi Nr.665’) un laika periodā no 04.11.2000. līdz 01.01.2008. spēkā esošie Noteikumi Nr.375, autoostu pakalpojumu maksas aprēķina kārtību neregulēja.
- 36 01.01.2008. stājās spēkā Noteikumi Nr.846, kas aizstāja Noteikumus Nr.665 un Noteikumus Nr.375. Noteikumi Nr.846 nosaka pakalpojumu maksas aprēķināšanas formulu, bet neregulē tarifu apmēru. Noteikumos Nr.846 noteikto maksas par iebraukšanu autoostas teritorijā, kā arī maksas par biļešu izplatīšanu, aprēķina kārtību (formulas) saskaņā ar Noteikumu Nr.846 pārejas noteikumu 50.punktu bija jānodrošina ne vēlāk kā līdz 31.12.2009.
- 37 Saskaņā ar Noteikumiem Nr.846 kopējās autoostas sniedzamo pakalpojumu izmaksas (tiešās un netiešās) nosaka autoostas valdītājs. Pamatojoties uz Noteikumu Nr.846 35.<sup>1</sup>



punktu maksu par pārvadātājiem sniegtajiem pakalpojumiem autoosta nākamajam gadam nosaka kā:

- 1) maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā;
- 2) maksu par biļešu izplatīšanu (procentos no izplatīto biļešu ieņēmumiem), ja pārvadātājs šo pakalpojumu izmanto.

38 Noteikumu Nr.846 36.punkts nosaka formulu, pēc kuras aprēķināma maksa par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā:

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

$C_k$  – 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 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).

39 Noteikumu Nr.846 37.<sup>1</sup> punkts nosaka, ka maksu par autoostas sniegtajiem pakalpojumiem var pārskatīt reizi gadā.

40 Noteikumu Nr.846 38.punkts paredz, ka autobusu iebraukšanu un stāvēšanu autoostas teritorijā ir tiesīgs izmantot pārvadātājs, kurš ar autoostu ir noslēdzis līgumu par autoostas pakalpojumu izmantošanu. Līgumā nosakāma arī maksa par autoostas pakalpojumu izmantošanu. Tāpat arī Noteikumu Nr.375 63.punkts noteica, ka tiesiskās attiecības starp autoostu un pārvadātāju reglamentē rakstisks līgums par autoostas pakalpojumu izmantošanu, kurā paredz arī maksu par pakalpojumiem.

4.2. LAP un pārvadātāju līgumos noteiktie LAO pakalpojumi un maksa no 01.06.2008.

41 Noteikumu Nr.846 35.<sup>1</sup> punkts nosaka, ka maksu par pārvadātājam sniegtajiem pakalpojumiem autoosta nākamajam gadam nosaka kā:

- maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā;
- maksu par biļešu izplatīšanu, ja pārvadātājs šo pakalpojumu izmanto.

- 42 Maksa par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā izpaužas kā maksa par autoostas pakalpojumu izmantošanu konkrētai autobusu kategorijai, kuras ietvaros uz pārvadātājiem atbilstoši plānotajam autobusu iebraukumu skaitam autoostā gadā un izmantotajai autobusu kategorijai tiek attiecināta daļa autoostas plānoto tiešo un netiešo izmaksu, kā arī piemērota plānotās peļņas daļa, nosakot tarifu.
- 43 Izvērtējot LAP un pārvadātāju noslēgtos līgumus par LAO sniedzamajiem pakalpojumiem, KP secina, ka līgumi ir standartizēti. Līgumi paredz, ka LAO, citastarp, apņemas nodrošināt braukšanas biļešu pārdošanu uz pārvadātāju reisiem.<sup>5</sup> Savukārt ar pārvadātājiem noslēgtās vienošanās par izmaiņām līgumos paredz ar 01.01.2010. no maksas par autoostas izmantošanu izslēgt maksu par biļešu tirdzniecību, kā arī noteikt atsevišķu maksu par biļešu tirdzniecību.<sup>6</sup> Līdz ar to KP secina, ka no 01.06.2008. līdz 01.01.2010. LAP noteica vienu maksu (tarifu) par autoostas pakalpojumu izmantošanu, kuri ietvēra gan biļešu izplatīšanu, gan autobusu iebraukšanu LAO.
- 44 Ņemot vērā Noteikumos Nr.846 noteikto maksas par autoostu pakalpojumiem aprēķina kārtību, standartizētos pakalpojumus, kurus uzliek par pienākumu sniegt Noteikumi Nr.846, kā arī pārvadātāju un LAP noslēgtajos līgumos noteiktos LAO pakalpojumus un LAP maksas aprēķina kārtību, KP secina, ka LAP sniegtie pakalpojumi vienādas kategorijas autobusiem ir ekvivalenti.
- 45 1.tabulā apkopotas LAP līgumos ar pārvadātājiem<sup>7</sup> noteiktās maksas par LAO pakalpojumiem, kuras ir spēkā no 01.06.2008, bet LAP maksas atbilstoši turpmāk šajā lēmumā konstatētajam.

1.tabula

LAP noteiktās maksas (LVL) par LAO pakalpojumiem no 01.06.2008.

Pārvadātājs	Autobusu kategorija (sēdv. skaits)	Spēkā no 01.06.2008.	Spēkā no 01.01.2009.	Spēkā no 01.01.2010. <sup>8</sup>	Spēkā no 01.10.2011.
AS "Nordeka"	(1-16)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(17-30)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(31-56)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(56+)	(*)	(*)	(*)	(*)
SIA "Ventspils reiss"	(1-16)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(17-30)	(*)	(*)	(*)	(*)

<sup>5</sup> Piemēram, AS "Talsu autotransports" 10.12.2013. vēstules Nr.136/1 pielikumā 10.12.2007. līgums Nr.109, AS "Nordeka" 14.12.2013. vēstules Nr.624 pielikumā 10.12.2007. līgums Nr.105

<sup>6</sup> Piemēram, SIA "Ventspils reiss" 20.12.2013. vēstules Nr.2-4.10/472/1 pielikumā 01.12.2009. vienošanās Nr.2

<sup>7</sup> AS "Nordeka" 14.12.2013. vēstule Nr.624, SIA "Ventspils reiss" 20.12.2013. vēstule Nr.2-4.10/472/1 AS "Talsu autotransports" 10.12.2013. Nr.136/1

AS "Nordeka" 14.12.2013. vēstule Nr.624

AS "Nordeka" 14.12.2013. vēstule Nr.624, AS "Talsu autotransports" 10.12.2013. Nr.136/1

AS "Talsu autotransports" 10.12.2013. Nr.136/1

SIA "Norma-A" 17.12.2013. vēstule Nr.13/d-32

<sup>8</sup> Izņemot LAP cenas, kas bija spēkā no 17.08.2010.

	(31-56)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(56+)	(*)	(*)	(*)	(*)
SIA "Talsu autotransports "	(1-16)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(17-30)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(31-56)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(56+)	(*)	(*)	(*)	(*)
SIA "Norma- A"	(1-16)	-	-	(*)	-
	(17-30)	-	-	(*)	-
	(31-56)	-	-	(*)	-
	(56+)	-	-	(*)	-
SIA "Saldus autobusu parks" (SIA "Sabiedriskais autobuss")	(1-16)	-	(*)	(*)	(*)
	(17-30)	-	(*)	(*)	(*)
	(31-56)	-	(*)	(*)	(*)
	(56+)	-	(*)	(*)	(*)
AS "Liepājas autobusu parks"	(1-16)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(17-30)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(31-56)	(*)	(*)	(*)	(*)
	(56+)	(*)	(*)	(*)	(*)

46 Atbilstoši 1.tabulā sniegtajai informācijai konstatējams, ka no 01.06.2008. pārvadātājiem par vienas kategorijas autobusu iebraukšanu LAO noteiktas ievērojami augstākas maksas, nekā LAP, kura sev vispār nav noteikusi maksu par iebraukšanu LAO un biļešu izplatīšanu vai noteikusi ievērojami zemākas maksas nekā citiem pārvadātājiem.

4.3. LAP aprēķins pārvadātājiem no 01.06.2008. līdz 01.10.2011. noteiktajai maksai par iebraukšanu LAO

47 LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 norāda, ka pēc Noteikumu Nr.846 pieņemšanas un atbilstoši to normām LAP sāka noteikt sev maksu, kā arī mainīt ar pārvadātājiem noslēgtajos līgumos nolīgto maksu tā, lai tā atbilstu jaunajam regulējumam. Saskaņā ar LAP sniegto informāciju<sup>9</sup> laika periodā no 01.01.2008. līdz 01.10.2011. LAP gan sev kā pārvadātājam, gan citiem pārvadātājiem maksu par iebraukšanu autoostā bija noteikusi sekojošā apmērā, pamatojoties uz sekojošiem aprēķiniem:

1) Plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā kopā – (\*);

<sup>9</sup> LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540

- 2) LAO kopējās ar autobusu iebraukšanu autoostā saistītās izmaksas ( $I_{kop}$ ) - (\*) LVL;
- 3) LAO plānotā peļņa par autobusu iebraukšanas autoostas teritorijā pakalpojumu (P) – (\*) LVL.

- 48 Ņemot vērā iepriekš minēto, tika aprēķināta autobusu iebraukšanas autoostā maksa (tarifs) citiem pārvadātājiem sadalījumā pa kategorijām (autobusu ietilpības)<sup>10</sup>: (\*)
- 49 LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 norāda, ka atbilstoši Noteikumiem Nr.846 un ATD skaidrojumam, kas izteikts ATD 01.07.2010. vēstulē Nr.3-03./1/1249 „Par pārbaudes rezultātiem” 2.1.punktā, ja pārvadātājs un autoosta ir viena un tā pati persona, tad peļņa par šāda veida pārvadātāja iebraukšanu paša autoostā netiek aprēķināta. Tādējādi, izslēdzot peļņu no iepriekšminētās formulas, LAP aprēķināja autobusu iebraukšanas autoostā maksu (tarifus) saviem autobusiem sadalījumā pa kategorijām (autobusu ietilpības)<sup>11</sup>: (\*)
- 50 Lai arī LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 norāda, ka tā no 01.01.2008. sāka noteikt saviem autobusiem maksu par iebraukšanu LAO, kas aprēķināta saskaņā ar iepriekšminēto aprēķinu, neņemot vērā peļņu, Lietuvā iegūtā informācija apliecina, ka līdz 17.08.2010. LAP saviem autobusiem maksu par iebraukšanu LAO nepiemēroja, kā arī LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 sniegtais iepriekšminētais aprēķins nav vērtējams viennozīmīgi, ko apliecina turpmāk konstatētais.
- 51 ATD 09.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2835 skaidro, ka periodā no 2010.gada 26.aprīļa līdz 14.maijam, saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 3.punktu, 11.panta otro daļu, 12.panta trešo daļu, Ministru kabineta 2009.gada 26.oktobra noteikumu Nr.1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” (‘Noteikumi Nr.1226’) 65. un 67.punktu veica zaudējumu kompensācijām par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumiem paredzēto valsts budžeta līdzekļu izmantošanas likumības, lietderības un pareizības pārbaudi LAP (‘Zaudējumu kompensācijas pārbaude’).
- 52 ATD apmeklējuma (‘Apmeklējums’) laikā 23.10.2013. KP saņēma dokumentu (tai skaitā, ATD korespondenci ar LAP, ATD pārbaudes ziņojumu saistībā ar pārbaudēm par sabiedrisko pārvadājumu zaudējumu kompensācijām LAP) kopijas.
- 53 Apmeklējuma laikā saņemts arī LAO pakalpojumu tarifa aprēķins 2009.gadam,<sup>12</sup> kuru LAP iesniedza ATD Zaudējumu kompensācijas pārbaudes laikā. ATD 09.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2835 sniedza papildus informāciju par LAO pakalpojumu tarifa aprēķinu 2009.gadam (pilno versiju)<sup>13</sup> un skaidrojumu. No aprēķina un ATD skaidrojuma ir secināms, ka LAP 2009.gadā veica LAO pakalpojumu tarifu aprēķinu balstoties uz šādu informāciju un formulām:

- 1) Plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā kopā – (\*);

<sup>10</sup> Izmantota Lēmuma 38.rindkopā norādītā formula

<sup>11</sup> Izmantota Lēmuma 38.rindkopā norādītā formula

<sup>12</sup> Liepājas autoostas pakalpojumu tarifa aprēķina 2009.gadam 1.variants, 20.11.2013. Dienesta ziņojuma 15.lapa

<sup>13</sup> ATD 09.12.2013. vēstules Nr.1-06/2835. 3.pielikums

- 2) LAO kopējās ar autobusu iebraukšanu autoostā saistītās izmaksas ( $I_{kop}$ ) - (\*) LVL;
- 3) LAO plānotā peļņa par autobusu iebraukšanas autoostas teritorijā pakalpojumu (P) – (\*) LVL.

54 Ņemot vērā iepriekš minēto, tika aprēķināta autobusu iebraukšanas autoostā maksa (tarifs) sadalījumā pa kategorijām (autobusu ietilpības)<sup>14</sup>: (\*)

55 ATD 01.07.2010. vēstules Nr.3-01.1/1249, ko ATD nosūtīja LAP par Zaudējumu kompensācijas pārbaudes 2009.gadā rezultātiem, 2.1.punktā ir norādījusi, ka LAP nav aprēķinājusi maksu par LAP piederošo autobusu iebraukšanu LAO, LAO zaudējumi ir sadalīti starp pārvadājumiem reģionālajos vietējos maršrutos un pārvadājumiem DR (Dienvidrietumi) lotē procentuāli nobraukumam, rezultātā citas saimnieciskās darbības zaudējumi tiek iekļauti pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu izdevumos. Izvērtējot minēto, kopsakarā ar lēmuma 54.rindkopā sniegto aprēķinu, KP secina, ka LAP faktiski 2009.gadā izmantotajā LAO tarifū aprēķinā<sup>15</sup> visu pārvadātāju plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā kopā sastādīja (\*) sēdvietas, no kurām (\*) sēdvietas bija ielānotas LAP autobusu LAO pakalpojumu izmantošanai, līdz ar to KP secina, ka LAO darbojās ar zaudējumiem, jo LAP saviem autobusiem nenoteica maksu par LAO pakalpojumu izmantošanu, kā rezultātā izmaksas, kuras bija proporcionāli attiecināmas uz LAP sēdvietu daļu un sedzamas no LAP finanšu līdzekļiem, netika segtas.

56 ATD 09.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2835 skaidro, ka ATD darbinieku un LAP pārstāvju tikšanās rezultātā LAP 17.08.2010. iesniedza ATD Liepājas nodaļā koriģētu aprēķinu „Liepājas autoostas pakalpojumu tarifa aprēķins 2009.gadam.”<sup>16</sup>, kurā tika noteikta maksa arī par LAP autobusu iebraukšanu LAO. Papildus iepriekš minētajam ATD apliecina, ka 17.08.2010. iesniegtais koriģētais aprēķins „Liepājas autoostas pakalpojumu tarifa aprēķins 2009.gadam” bija spēkā līdz 01.10.2011. Koriģētais aprēķins „Liepājas autoostas pakalpojumu tarifa aprēķins 2009.gadam” tika veikts balstoties uz šādu informāciju un formulām:

- 1) Plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā kopā – (\*);
- 2) LAO kopējās ar autobusu iebraukšanu autoostā saistītās izmaksas ( $I_{kop}$ ) - (\*) LVL;
- 3) LAO plānotā peļņa par autobusu iebraukšanas autoostas teritorijā pakalpojumu (P) – (\*) LVL.

57 Ņemot vērā iepriekš minēto, tika aprēķināta autobusu iebraukšanas autoostā maksa (tarifs) sadalījumā pa kategorijām (autobusu ietilpības)<sup>17</sup> citu pārvadātāju autobusiem: (\*)

un LAP autobusiem: (\*)

<sup>14</sup> Izmantota Lēmuma 38.rindkopā norādītā formula

<sup>15</sup> Liepājas autoostas pakalpojumu tarifa aprēķina 2009.gadam 1.variants, 20.11.2013. Dienesta ziņojuma 15.lapa

<sup>16</sup> ATD 09.12.2013. vēstules Nr.1-06/2835. 4.pielikums, fakss, kas ir datēts ar 17.08.2010.

<sup>17</sup> Izmantota Lēmuma 38.rindkopā norādītā formula

- 58 Izvērtējot abus lēmuma 54. un 57.rindkopās sniegtos aprēķinus KP secina, ka piemērojot lēmuma 54.rindkopā norādīto aprēķinu, LAP uz citiem pārvadātājiem attiecināja proporcionāli lielāku izmaksu daļu, norādot tikai aptuveni 21 % no savas faktisko plānoto reisu autobusu sēdvietu summas gadā. Izvērtējot Apmeklējuma laikā no ATD saņemto un LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 iesniegto LAO pakalpojumu tarifa aprēķinu 2009.gadam secināms, ka LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 sniegtie aprēķina izejas dati (sēdvietu summa, izmaksas un peļņa) atšķiras no datiem, kurus KP saņēma Apmeklējuma laikā no ATD. Apmeklējuma laikā saņemtais LAO pakalpojumu tarifa aprēķins 2009.gadam papildus ietver arī aprēķinu maksai par iebraukšanu LAO ar autobusiem ar ietilpību no 1 līdz 16 sēdvietām un ietilpību virs 56 sēdvietām. Tāpat, lai arī LAP ir norādījis<sup>18</sup>, ka no 01.06.2008. līdz 01.10.2011. piemērotās maksas par iebraukšanu autoostā citiem pārvadātājiem LAP bija noteikusi atbilstoši lēmuma 48.rindkopā minētajam aprēķinam, no 01.06.2008. līdz 01.01.2009. spēkā esošās maksas atšķiras no maksām, kas aprēķinātas saskaņā ar lēmuma 48.rindkopā minēto aprēķinu. Līdz ar to LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 sniegtais aprēķins un tā attiecināmība uz maksām, kas bija spēkā no 01.06.2008. līdz 01.10.2011., ir vērtējama kritiski.
- 59 Ņemot vērā ATD Zaudējumu kompensācijas pārbaudē konstatēto, ka LAP 2009.gadā nav aprēķinājusi maksu par LAP piederošo autobusu iebraukšanu LAO, kopsakarā ar LAP 16.12.2013. vēstulē Nr.I-540 norādīto, ka līdz Noteikumos Nr.846 noteikto jauno prasību spēkā stāšanās dienai 01.01.2008. LAP sev kā pārvadātājam maksu par iebraukšanu LAO teritorijā, kā arī maksu par biļešu izplatīšanu LAO nenoteica un nepiemēroja, secināms, ka LAP šādu praksi, nenosakot maksu par savu autobusu iebraukšanu LAO, turpināja līdz pat 17.08.2010., kad LAP sāka aprēķināt sev maksu par LAP autobusu iebraukšanu LAO pašizmaksas apmērā.
- 60 ATD 09.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2835 norāda, ka 17.08.2010. iesniegtais koriģētais aprēķins „Liepājas autoostas pakalpojumu tarifa aprēķins 2009.gadam”, saskaņā ar kuru LAP noteica maksu par iebraukšanu LAO pašizmaksas apmērā, bija spēkā līdz 01.10.2011. Līdz ar to LAP un citiem pārvadātājiem no 17.08.2010. līdz 01.10.2011. piemēroto maksu atšķirība redzama 2.tabulā.

2.tabula

Maksas par LAP un citu pārvadātāju autobusu iebraukšanu LAO teritorijā no  
17.08.2010. līdz 01.10.2011. salīdzinājums

Autobusa ietilpība	Maksa citu pārvadātāju autobusiem (LVL)	Maksa par LAP autobusiem (LVL)	Maksas atšķirība, reizes
	(1)	(2)	(1)/(2)
Līdz 16 sēdvietām	(*)	(*)	(*)
no 17-30 sēdvietām	(*)	(*)	(*)

<sup>18</sup> 16.12.2013. vēstule Nr.I-540

no 31-56 sēdvietām	(*)	(*)	(*)
no 56 sēdvietām	(*)	(*)	(*)

- 61 Atbilstoši 2.tabulā sniegtajai informācijai, salīdzinot LAP maksas pašizmaksā un citiem pārvadātājiem noteiktās maksas no 17.08.2010. līdz 01.10.2011., konstatējams, ka maksa par autobusu iebraukšanu LAO citiem pārvadātājiem ir ( (\*) reizes) (atkarībā no autobusa ietilpības kategorijas) lielāka nekā LAP. Tā kā LAP maksa bija noteikta pašizmaksas apmērā, bet citiem pārvadātājiem ar peļņu, tad secināms, ka citiem pārvadātājiem un LAP piemēroto maksu starpība veido peļņu. Līdz ar to konstatējams, ka citiem pārvadātājiem LAP ir piemērojusi (\*) % (atkarībā no autobusa ietilpības kategorijas) peļņu. Tādējādi LAP piemērotas maksas citiem pārvadātājiem bija ievērojami atšķirīgas salīdzinājumā ar sev piemērotajām maksām.
- 62 Izvērtējot visu iepriekšminēto KP konstatē, ka LAP nepiemēroja sev maksu par iebraukšanu LAO vismaz līdz 17.08.2010., vienlaicīgi piemērojot to citiem pārvadātājiem. Papildus, nosakot maksu par citu pārvadātāju autobusu iebraukšanu LAO 2009.gadam, LAP uz citiem pārvadātājiem nepamatoti attiecināja proporcionāli lielāku izmaksu daļu, tādējādi paaugstinot tiem maksu. LAP no 17.08.2010. līdz 01.10.2011. maksu par autobusu iebraukšanu LAO citiem pārvadātājiem noteica ievērojami lielāku nekā sev, jo citiem pārvadātājiem LAP piemēroja pārmērīgu peļņu (\*) % pret izmaksām. Rezultātā LAP piemēroja citiem pārvadātājiem ievērojami atšķirīgas maksas par autoostas pakalpojumiem Liepājas pilsētas teritorijā, un diskriminējošā formā varēja ietekmēt konkurenci pasažieru pārvadājumu tirgū.

#### 4.4. LAP aprēķins pārvadātājiem no 01.10.2011. noteiktajai maksai par iebraukšanu LAO

- 63 LAP 19.10.2012. vēstulē Nr.1-363 norāda, ka tarifs autobusu iebraukšanai autoostas teritorijā tiek noteikts, ņemot vērā Noteikumu Nr.846 36.punktā ietverto formulu (Lēmuma 38.rindkopa).
- 64 Lai iegūtu plānoto reisu autobusu sēdvietu summu gadā, LAP no LAO iebraucošajiem uzņēmumiem pieprasīja plānus (prognozes), kādas ietilpības autobusi un cik reizes gadā ir plānots iebraukt LAO. No iesniegtajiem dokumentiem tika iegūta plānotā reisu autobusu sēdvietu summa gadā (skatīt 3.tabulu).

3.tabula

Uzņēmums	Plānoto reisu autobusu sēdvietu summa gadā
Nordeka	(*)
Ventspils reiss	(*)
Talsu autotransports	(*)

Saldus autobusu parks	(*)
Duāls	(*)
Norma	(*)
Liepājas autobusu parks	(*)
Kopā	(*)

- 65 No informācijas 3.tabulā secināms, ka plānotais pasažieru skaits 2012.gadam atbilstoši pasūtītāja iesniegtajām autobusu kategorijām reisu apkalpošanai ( $N_{sedv}$ ) veidoja (\*) pasažierus.
- 66 Ņemot vērā iepriekš minēto, lai varētu noteikt tarifu autobusu iebraukšanai autoostā, ir nosakāmas ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas, t.sk. 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. LAP 19.10.2012. vēstulē Nr.1-363 ir sniegusi ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā saistītās izmaksas 2012.gadam (skatīt 4.tabulu).

4.tabula

LAO kopējās ar autobusu iebraukšanu autoostā saistītās izmaksas 2012.gadā

Izmaksu veids	LVL/gadā
Sociālās garantijas - LAO	(*)
Darba alga – LAO darbiniekiem	(*)
Sociālais nodoklis – LAO darbiniekiem	(*)
Pamatlīdzekļu nolietojums - LAO	(*)
Uzturēšanas izmaksas - LAO	(*)
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas - LAO	(*)
Latvijas datu plūsma - LAO	(*)
Apsardze - LAO	(*)
AO BTI programmas noma	(*)
Īres maksa un komunālie pakalpojumi - LAO	(*)
Gružu izvešanas izdevumi - LAO	(*)
Riska nodeva - LAO	(*)
Lattelecom - LAO	(*)
LMT - LAO	(*)
Administrācijas izmaksas % no ieņēmumiem - LAO	(*)
Kopējās LAO izmaksas	(*)



- 67 No 4.tabulas ir secināms, ka LAO kopējās ar autobusu iebraukšanu autoostā saistītās izmaksas ( $I_{kop}$ ) 2012.gadam veidoja (\*) LVL.
- 68 Papildus iepriekš minētajam LAP 19.10.2012. vēstulē Nr.1-363 ir norādījusi, ka autoostas plānotā peļņa par autobusu iebraukšanas autoostas teritorijā pakalpojumu (P) 2012.gadā bija paredzēta (\*) LVL.
- 69 Ņemot vērā iepriekš minēto, tika aprēķināta autobusu iebraukšanas autoostā maksa (tarifs) sadalījumā pa kategorijām (autobusu ietilpības): (\*)
- 70 Tajā pašā laikā LAP ir norādījusi, ka „Atbilstoši MK noteikumiem Nr.846 un ATD skaidrojumam, kas izteikts ATD 2010.gada 01.jūlija vēstulē Nr.3-03./1/1249 „Par pārbaudes rezultātiem” 2.1.punktā, ja pārvadātājs un autoosta ir viena un tā pati persona, tad peļņa par šāda veida pārvadātāja iebraukšanu paša autoostā netiek aprēķināta, t.i., no formulas tiek izslēgta peļņa.”
- 71 Saskaņā ar iepriekš minēto, LAP saviem autobusiem piemēroja citu aprēķināšanas metodi autobusu iebraukšanas autoostā tarifiem, t.i. pakalpojuma cenā neiekļaujot peļņu par pakalpojumu LAP autobusiem: (\*)
- 72 Ņemot vērā LAP piemēroto atšķirīgo aprēķina metodiku, KP secina, ka LAP, aprēķinot maksu par autobusu iebraukšanu LAO saviem autobusiem, nav piemērojusi peļņu, bet nosakot maksu par citu pārvadātāju autobusu iebraukšanu LAO ir noteikusi pārmērīgu peļņu ((\*) %) pret izmaksām. Rezultātā LAP ir radījusi ievērojamu maksu atšķirību, citiem pārvadātājiem nosakot ((\*) reizes) augstāku maksu nekā sev, kā redzams 5.tabulā.

## 5.tabula

Autobusa iebraukšanas LAO teritorijā maksa (tarifs) no 01.10.2011.<sup>19</sup>

Autobusa ietilpība	Piemērojamā maksa citu pārvadātāju autobusiem, t.sk. SIA „Saldus autobusu parks” (LVL)	Piemērojamā maksa AS „Liepājas autobusu parks” autobusiem (LVL)	Tarifu atšķirība, reizes
	(1)	(2)	(1)/(2)
Līdz 16 sēdvietām	(*)	(*)	(*)
no 17-30 sēdvietām	(*)	(*)	(*)
no 31-56 sēdvietām	(*)	(*)	(*)
no 56 sēdvietām	(*)	(*)	(*)

<sup>19</sup> SA 26.09.2012. vēstule Nr.1-1/092601

#### 4.5. Atšķirīgu autobusu iebraukšanas LAO maksas piemērošanas pamatotības izvērtējums

- 73 Skaidrojot, kādēļ LAP ir piemērojusi atšķirīgas maksas par savu un citu pārvadātāju autobusu iebraukšanu LAO, LAP 19.10.2012. vēstulē Nr.I-363 norāda, ka „*Atbilstoši MK noteikumiem Nr.846 un ATD skaidrojumam, kas izteikts ATD 2010.gada 01.jūlija vēstulē Nr.3-03./1/1249 „Par pārbaudes rezultātiem” 2.1.punktā, ja pārvadātājs un autoosta ir viena un tā pati persona, tad peļņa par šāda veida pārvadātāja iebraukšanu paša autoostā netiek aprēķināta, t.i., no formulas tiek izslēgta peļņa.*”
- 74 Izvērtējot MK noteikumus Nr.846, KP secina, ka tie neparedz maksas diferencēšanu atkarībā no tā, vai autoostas pakalpojumus izmanto autoostas valdītāja autobusi vai citu pārvadātāju autobusi. Tajos nav noteikts, ka autoostas valdītājam, aprēķinot maksu (tarifu) par autobusu iebraukšanu autoostā saviem autobusiem, nav jāpiemēro peļņa. MK noteikumu Nr.846 36.punkts paredz visiem vienādu tarifa aprēķināšanu, proti, tajā noteikts, ka maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā nosaka, izmantojot vienotu formulu (Lēmuma 38.rindkopa). Minēto apliecina arī ATD norādītais, ka nevienā normatīvajā aktā nav noteikti peļņas griesti (ATD 23.01.2013. sarunu protokols).
- 75 Attiecībā uz LAP atšķirīgas maksas (tarifa) par savu autobusu iebraukšanu LAO teritorijā noteikšanas praksi ATD norāda, ka LAP savā 19.10.2013. vēstulē Nr.1-363 ir plašāk interpretējis ATD atbildi, kas sniegta ATD 01.07.2010. vēstulē Nr.3-01.1/1249, jo pārvadātājs, kurš vienlaicīgi ir arī autoostas valdītājs, piedaloties konkursos, ir tiesīgs piemērot peļņu.
- 76 Izvērtējot ATD 01.07.2010. vēstulē Nr.3-01.1/1249 norādīto KP secina, ka ATD tajā norāda uz rezultātiem saistībā ar pārbaudi par zaudējumu kompensācijām paredzēto valsts budžeta līdzekļu izmantošanas likumību, lietderību un pareizību, ko ATD veikusi pamatojoties uz Noteikumu Nr.1226 65. un 67.punktu. Arī minētās vēstules 2.1.punktā norādītais attiecināts uz trūkumiem, kas saistīti ar zaudējumu un izdevumu noteikšanu atsevišķā uzskaitē, ja komersants sniedz citus pakalpojumus, uz kuriem neattiecas sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums. ATD 01.07.2010. vēstules Nr.3-01.1/1249 2.1.punktā, uz ko atsaucas LAP, ATD ir norādījusi, ka LAP nav aprēķinājusi maksu par LAP piederošo autobusu iebraukšanu LAO un ka minētos zaudējumus LAP ir iekļāvusi pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu izdevumos. Pamatojoties uz minēto, ATD ir norādījusi, ka LAP nav ievērojusi Noteikumu Nr.1226 21.punktu. Noteikumu Nr.1226 21.punkts nosaka: „*ja pārvadātājs ne tikai sniedz pakalpojumus, uz kuriem attiecas sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums, bet veic arī citu saimniecisko darbību, pārvadātājs nodrošina ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās saimnieciskās darbības atsevišķu uzskaiti. To veic tāpat kā gadījumā, ja sabiedriskā transporta pakalpojumus sniegtu atsevišķs, patstāvīgs komersants.*” ATD pēc tam norādījusi, ka LAP ir jāaprēķina viena autobusa iebraukuma LAP pašizmaksa un atbilstoši LAP autobusu iebraukumu skaitam jānosaka maksa par LAO pakalpojumiem, turpmāk norādot, ka attiecīgi par summu, ko veido iebraukšanas

maksa, palielinās LAO ieņēmumi, kuri tiek ņemti vērā, nosakot netiešo izdevumu procentuālo sadalījumu kā to nosaka MK noteikumu Nr.1226 28.3.2.apakšpunkts.

- 77 Izvērtējot iepriekšminēto secināms, ka ATD 01.07.2010. vēstules Nr.3-01.1/1249 2.1.punktā ir skaidrojusi, ka LAP ir jāparedz maksa par iebraukšanu LAO, lai pamatoti noteiktu netiešo izdevumu procentuālo sadalījumu un tādējādi tiktu ievērots Noteikumu Nr.1226 21.punkts, nevis skaidrojusi Noteikumus Nr.846 par maksas aprēķināšanu un to, ka piedaloties konkursos LAP nevarētu maksā par savu autobusu iebraukšanu LAO iekļaut peļņu. Līdz ar to LAP ir patstāvīgi nepareizi interpretējusi ATD sniegto informāciju 01.07.2010. vēstulē Nr.3-01.1/1249 saistībā ar Noteikumu Nr.846 normu piemērošanu. Minēto apliecina arī tas, ka autoostu turētājiem maksa par iebraukšanu autoostā nav jāsaskaņo ar ATD.
- 78 ATD 09.12.2013. vēstulē Nr.1-06/2835 skaidro šādu izmaksu noteikšanas pieeju ar to, ka saskaņā ar Gada pārskatu likuma 22.pantu, peļņas vai zaudējumu aprēķina postenī „Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas” parāda neto apgrozījuma gūšanai izlietotās produkcijas, preču vai pakalpojumu izmaksas ražošanas vai iegādes pašizmaksā, no tā secinot, ka LAP maksa par savu autobusu iebraukšanu LAO teritorijā ir jāaprēķina bez peļņas uzcenojuma jeb pašizmaksā.
- 79 KP secina, ka konkrētajā gadījumā ir jānošķir zaudējumu kompensācijas aprēķināšana, kas balstās tikai uz izmaksu noteikšanu, un cenu noteikšana iepirkumā, kurā nav obligāti jānorāda tikai izmaksas. Proti, iepirkuma mērķis ir noskaidrot pārvadātāju, kurš var veikt pārvadājumus konkrētajā lotē par zemāko maksu uz vienu kilometru. Tomēr vēlāk pie kompensācijas aprēķina tiek ņemtas vērā faktiskās izmaksas, nevis pasūtījuma līguma ieguvēja konkursā norādītā maksa uz vienu kilometru. Iepirkumā norādītā maksa tiek uzskatīta kā maksimālā izmaksu (zaudējumu) kompensācija uz vienu kilometru, tādējādi nekompensējot pārvadātāja zaudējumus virs iepirkumā norādītās maksas par vienu kilometru.<sup>20</sup> Neatkarīgi no tā, ka Gada pārskatu likuma 22.pants paredz finanšu pārskatā saņemtos pakalpojumus uzņēmuma (vienas juridiskas personas) iekšienē uzrādīt pašizmaksā, LAP kā sabiedrisko transporta pakalpojumu sniedzējam ir pienākums nodrošināt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu saistītās saimnieciskās darbības nodalīšanu tāpat kā gadījumā, ja sabiedriskā transporta pakalpojumus sniegtu atsevišķs, patstāvīgs komersants.
- 80 Tādējādi nav pamatoti atsaukties uz iepriekšminēto normatīvo regulējumu kā attaisnojumu atšķirīgu maksu par iebraukšanu LAO noteikšanai.
- 81 LAP kā dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam ir īpaša atbildība vērtēt savu plānoto darbību ietekmi tirgū, lai tā darbību rezultātā (t.sk., piemērojot atšķirīgu cenu politiku) netiktu negatīvi ietekmēta konkurence citos tirgos, radot apstākļus, kuru rezultātā esošie vai potenciāli konkurējošie tirgus dalībnieki var tikt izspiesti no tirgus ļaunprātīgā veidā. Kā konstatēts lēmuma 4.2. – 4.4.punktā, LAP gan nepamatoti attiecināja lielākas izmaksas, gan arī piemēroja nesamērīgu peļņu, aprēķinot maksu par iebraukšanu LAO citiem pārvadātājiem būtiski atšķirīgāku nekā sev. LAP argumentācija nesatur arī objektīvu izskaidrojumu acīmredzami nesamērīgam attiecībā pret izmaksām peļņas

<sup>20</sup> KP un KPR pārstāvju 08.02.2013. sarunu protokols

apmēram, kas rada potenciālu ekspluatējošu ietekmi uz jebkuru pārvadātāju, kuram ir obligāti jāizmanto Liepājas autoostas pakalpojumus.

4.6. Atšķirīgu cenu noteikšanas ietekme uz konkurenci pasažieru pārvadājumu tirgū

- 82 Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālajā vietējās nozīmes maršrutu tīklā, ATD un KPR organizē iepirkumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, kuros piedalās pārvadātāji. Pasūtījumu iegūst piedāvājums ar viszemāko cenu (izmaksām uz vienu kilometru). Aprēķinot cenu piedāvājumos, pārvadātājiem ir jāiekļauj gan pārvadāšanas izmaksas, gan izmaksas, kuras rodas pērkot pakalpojumus no citiem pakalpojumu sniedzējiem, tai skaitā autoostas infrastruktūras pakalpojumu.
- 83 LAP ir ne tikai LAO valdītājs, bet vienlaicīgi ir arī pārvadātājs, kurš darbojas sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū. Tā kā autoostu izmaksas veido daļu no sabiedriskā transporta pakalpojuma izmaksām, LAP kā LAO valdītājam un kā dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam autoostu infrastruktūras pakalpojuma tirgū Liepājas pilsētā ir iespēja noteikt sev zemākas cenas par iebraukšanu LAO un tādējādi iegūt labākus konkurences apstākļus nekā citiem pārvadātājiem, ierobežojot konkurenci sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū.

ATD 01.07.2008. konkurss

- 84 ATD 01.07.2008. konkurss tika organizēts saskaņā ar Koncesiju likumu un 2008.gada 20.maija Ministru kabineta rīkojumu Nr.265 "Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos".
- 85 ATD 01.07.2008. konkursa priekšmets bija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos. Reģionālais starppilsētu nozīmes maršrutu tīkls sastāvēja no šādām daļām (lotēm): "Ziemeļrietumi", "Ziemeļaustrumi", "Dienvidi", "Centrs 1", "Centrs 2", "Dienvidaustrumi", "Austrumi", "Dienvidrietumi". ATD 01.07.2008. konkursa nolikums tika izstrādāts katrai reģionālai starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļai (lotei).
- 86 Pamatojoties uz ATD 28.01.2014. vēstulē Nr.6-2/282 sniegto informāciju, pārvadātājiem bija jāiebrauc LAO trīs lotu konkrētos maršrutos – Dienvidrietumi, Centrs 2 un Ziemeļrietumi. No minētajām lotēm LAP piedalījās lotē Dienvidrietumi, iesniedzot kopīgu piedāvājumu ar AS „Nordeka” un SIA „Saldus autobusu parks”. Minētajā piedāvājumā, pamatojoties uz starp pārvadātājiem noslēgtu līgumu par piedalīšanos koncesijas konkursā, LAP pretendēja uz pakalpojumu sniegšanu astoņos no deviņiem maršrutiem, kuros kā viens no galapunktiem un neatņemams darījumu partneris ir LAO.
- 87 Atbilstoši lotes "Dienvidrietumi" nolikumam, koncesiju konkursā uz minēto loti varēja piedalīties ikviens Latvijā vai ārvalstīs reģistrēts pretendents, kas ir saņēmis pasažieru

pārvadājuma veicēja speciālo atļauju (licenci) un kas ir izteicis vēlēšanos iegūt tiesības uz koncesiju.

- 88 Koncesijas konkursa uzvarētājs tika noteikts kā visaugstākā punktu skaita ieguvējs atbilstoši formulai  $GN=(TP \times 0,55) + (FP \times 0,45)$ , kur TP ir tehniskais piedāvājums, kuru veidoja trīs kritēriji – uzņēmums, ritošais sastāvs un plānotā uzņēmuma darbība, iekšējā organizācija un pakalpojuma tehniskā nodrošināšana - un kas veidoja 55% no gala novērtējuma, bet FP ir finanšu piedāvājums, kura īpatsvars bija 45% un kā ietvaros tika vērtētas arī autoostas izmaksas. Finanšu piedāvājumā pārvadātājiem bija jāsniedz prognozētā viena kilometra pašizmaksa, prognozētā viena pasažiera kilometra pašizmaksa pie pasūtītāja noteiktā tarifa, prognozētā viena pasažiera kilometra pašizmaksa pie pretendenta noteiktā tarifa, pretendenta prognozētais pakalpojuma noteiktais tarifs, prognoze zaudējumiem pie pasūtītāja noteiktā tarifa un prognoze zaudējumiem pie pretendenta noteiktā tarifa. Minēto rādītāju prognozes bija jāsniedz pirmajam līguma darbības gadam, pirmajam līdz trešajam līguma darbības gadam un visā līguma darbības laikā, kā arī jāaprēķina sniegto prognožu pa periodiem vidējā vērtība.
- 89 Ņemot vērā, ka LAP uz Koncesijas konkursa izsludināšanas brīdi nebija noteikusi sev maksu (tarifu) par autobusu iebraukšanu LAO teritorijā (Lēmuma 45.rindkopa), ir secināms, ka LAP neplānoja maksu arī Koncesijas konkursa vajadzībām, kura ietvaros tika vērtētas pretendenta prognozes par izmaksām un zaudējumiem pirmajam līguma darbības gadam, pirmajam līdz trešajam līguma darbības gadam un visā līguma darbības laikā. Minēto apliecina arī iepriekš konstatētais, ka ne 2009., ne 2010.gadā LAP nebija noteicis sev maksu. Līdz ar to, pastāvot konkurencei par tiesību iegūšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas „Dienvidrietumi” maršrutos, LAP, nepiemērojot maksu par savu autobusu iebraukšanu LAO, radīja sev labākus konkurences apstākļus, piedaloties konkursā.

KPR 23.11.2011. konkurss

- 90 KPR 23.11.2011. konkursa priekšmets bija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem tehniskajā specifikācijā norādītajā reģionālajā vietējās nozīmes maršrutu tīklā atbilstoši normatīvajiem aktiem un iepirkuma līgumam.
- 91 KPR 23.11.2011. konkursa priekšmets tika sadalīts 5 lotēs:

6.tabula

Iepirkuma lotes

1.lote	Maršrutu tīkla daļa „Ventspils”
2.lote	Maršrutu tīkla daļa „Kuldīga”
3.lote	Maršrutu tīkla daļa „Saldus”
4.lote	Maršrutu tīkla daļa „Aizpute”
5.lote	Maršrutu tīkla daļa „Priekule”

- 92 Pretendenti, t.sk. personu grupas un apakšuzņēmēji, varēja iesniegt piedāvājumu par visām iepirkuma priekšmeta daļām, gan par atsevišķām tā daļām. Viens pretendents varēja iesniegt tikai vienu piedāvājumu attiecīgajā iepirkuma priekšmeta daļā.
- 93 Piedāvājuma vērtēšanas kritērijs tika noteikts piedāvājums ar viszemāko cenu. Kā viszemākā cena tika vērtēta pretendenta piedāvātās izmaksas uz 1 kilometru attiecīgajā maršrutu daļā – lotē.
- 94 Maršrutu tīkla daļā „Aizpute” un „Priekule” par diviem lētākajiem piedāvājumiem tika atzīti SA un LAP piedāvājumi. KP veica SA un LAP cenu piedāvājumu analīzi 4.lotē (maršrutu tīkla daļa „Aizpute”) un 5.lotē (maršrutu tīkla daļa „Priekule”), salīdzinot izmaksas un cenas situācijā, kurā LAP un SA ir piemērota atšķirīga LAO pakalpojumu maksa, un situācijā, ja LAP un SA LAO pakalpojumu maksa būtu vienāda.

Izmaksu analīze maršrutu tīkla daļā „Aizpute”

7.tabula

LAP izmaksas maršrutu tīkla daļā „Aizpute”

Nr.	Izmaksu pozīcija	Iepirkumā iesniegtās izmaksas		LAP izmaksas, ja LAP būtu piemērojis sev tādu pašu maksu par iebraukšanu LAO kā SA	
		Īpatsvars kopējās izmaksās, %	Izmaksas LVL, bez PVN	Īpatsvars kopējās izmaksās, %	Izmaksas LVL, bez PVN
1.	Ekspluatācijas izmaksas kopā	(*)	(*)	(*)	(*)
1.2.	Transporta līdzekļu vadītāju atalgojuma izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
1.3.	Degvielas izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
1.4.	Autoostu izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
2.	Uzturēšanas un lietošanas izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
2.1.	Citu darbinieku atalgojuma izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
2.2.	Autobusu uzturēšanas un lietošanas izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
3.	Remontdarbu izmaksas kopā	(*)	(*)	(*)	(*)
3.1.	Remontstrādnieku atalgojuma izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
3.2.	Rezerves daļas un riepas	(*)	(*)	(*)	(*)
3.3.	Autobusu remonta izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)

4.	Autobusu nolietojuma (līzings; nomas), cita inventāra izmaksas, % maksājumi	(*)	(*)	(*)	(*)
5.	Administrācijas (t.sk. atalgojuma, ofisa, automašīnu un pamatlīdzekļu nolietojuma un inventāra) izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
	Kopā:	100,00%	(*)	100,00%	(*)

95 Pamatojoties uz 7.tabulā sniegtajiem datiem KP secina, ka pie faktiskajām iesniegtajām izmaksām LAP izmaksas iebraukšanai autoostā sastāda (\*) LVL jeb (\*) % no kopējām izmaksām maršrutu tīkla daļā „Aizpute”. Kopējās LAP izmaksas (\*) LVL.

96 Ņemot vērā LAP 06.08.2012. vēstulē KPR Nr.I-277 sniegto piedāvājuma detalizēto aprēķinu maršrutu tīkla daļā „Aizpute” un LAP aprēķinātās cenas citiem pārvadātājiem, ir secināms, ka LAP izmaksas iebraukšanai autoostā, piemērojot sev tādas pašas cenas kā citiem pārvadātājiem, pieaugtu par (\*) LVL un kopā sastādītu (\*) LVL jeb (\*) % no kopējām izmaksām, kā rezultātā kopējās LAP izmaksas būtu (\*) LVL.

8.tabula

SA izmaksas maršrutu tīkla daļā „Aizpute”

		SA izmaksas, ja piemēro līgumā noteikto maksu par iebraukšanu LAO	
Nr.	Izmaksu pozīcija	Īpatsvars kopējās izmaksās, %	Izmaksas, LVL bez PVN
1.	Ekspluatācijas izmaksas kopā	(*)	(*)
1.2.	Transporta līdzekļu vadītāju atalgojuma izmaksas	(*)	(*)
1.3.	Degvielas izmaksas	(*)	(*)
1.4.	Autoostu izmaksas	(*)	(*)
2.	Uzturēšanas un lietošanas izmaksas*	(*)	(*)
2.1.	Citu darbinieku atalgojuma izmaksas*	(*)	(*)
2.2.	Autobusu uzturēšanas un lietošanas izmaksas*	(*)	(*)
3.	Remontdarbu izmaksas kopā*	(*)	(*)
3.1.	Remontstrādnieku atalgojuma izmaksas*	(*)	(*)
3.2.	Rezerves daļas un riepas*	(*)	(*)
3.3.	Autobusu remonta izmaksas*	(*)	(*)

4.	Autobusu nolietojuma (līzings, nomas), cita inventāra izmaksas, % maksājumi	(*)	(*)
5.	Administrācijas (t.sk. atalgojuma, ofisa, automašīnu un pamatlīdzekļu nolietojuma un inventāra) izmaksas	(*)	(*)
	Kopā:	100,00%	(*)

\* - (\*)

- 97 Ņemot vērā SA 06.08.2012. vēstulē KPR Nr.1-1/080601 sniegto piedāvājuma detalizēto aprēķinu maršrutu tīkla daļā „Aizpute” un tam pievienoto skaidrojumu, un LAP noteiktās cenas pārvadātājiem, KP secina, ka SA izmaksas iebraukšanai autoostā sastāda (\*) LVL jeb (\*) % no kopējām izmaksām maršrutu tīkla daļā „Aizpute” – (\*) LVL (skatīt 8.tabulu).
- 98 Vērtējot 7. un 8.tabulu kopsakarā ir secināms, ka pie vienādām iebraukšanas LAO cenām SA sabiedriskā transporta pakalpojuma izmaksas maršrutu tīkla daļā „Aizpute” būtu par (\*) LVL jeb par (\*) % zemākas nekā LAP.
- 99 Ņemot vērā kopējo nobraukumu maršrutu tīkla daļā „Aizpute”, kas sastāda 921’823 km gadā, un iepriekš norādītās kopējās pakalpojumu sniegšanas izmaksas, 9.tabulā aprēķinātas SA un LAP cenas par vienu kilometru.

9.tabula

SA un LAP cena par vienu kilometru atkarībā no piemērotās maksas par iebraukšanu LAO maršrutu tīkla daļā „Aizpute”

	SA	LAP	
	Cena, ja piemēro līgumā noteikto maksu par iebraukšanu LAO	Cena pie LAP noteiktās maksas par iebraukšanu LAO saviem autobusiem	Cena, ja LAP piemērotu saviem autobusiem tādu pašu maksu par iebraukšanu LAO kā SA
Izmaksas, LVL/km:	(*)	(*)	(*)

- 100 Zemākā cena par vienu kilometru bija noteicošais faktors uzvarētāja noteikšanai iepirkumā. Pamatojoties uz 9.tabulas datiem, piemērojot sev zemākas cenas iebraukšanai LAO, LAP sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu cena bija (\*) LVL/km, kas ir par (\*) LVL/km mazāka nekā SA cena (\*) LVL/km, piemērojot SA noteikto cenu par LAO pakalpojumiem. Līdz ar to, pie šādiem faktiskajiem apstākļiem maršrutu tīkla daļā „Aizpute” uzvarētu LAP. Savukārt, ja LAP noteiktu sev tādas pašas cenas kā SA, LAP cena būtu (\*) LVL/km, kas ir par (\*) LVL/km lielākas nekā SA cena, un maršrutu tīkla daļā „Aizpute” uzvarētu SA. Līdz ar to LAP, nosakot saviem autobusiem zemākas



cenās iebraukšanai LAO nekā SA un radot sev labākus konkurences apstākļus, ieguva tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā „Aizpute”.

Izmaksu analīze maršrutu tīkla daļā „Priekule”

10.tabula

LAP izmaksas maršrutu tīkla daļā „Priekule”

Nr.	Pozīcija	Piedāvājumā norādītās izmaksas		LAP izmaksas, ja LAP būtu piemērojis sev tādu pašu maksu par iebraukšanu LAO kā SA	
		Īpatsvars kopējās izmaksās, %	Izmaksas LVL bez PVN,	Īpatsvars kopējās izmaksās, %	Izmaksas LVL bez PVN,
1.	Ekspluatācijas izmaksas kopā	(*)	(*)	(*)	(*)
1.2.	Transporta līdzekļu vadītāju atalgojuma izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
1.3.	Degvielas izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
1.4.	Autoostu izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
2.	Uzturēšanas un lietošanas izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
2.1.	Citu darbinieku atalgojuma izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
2.2.	Autobusu uzturēšanas un lietošanas izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
3.	Remontdarbu izmaksas kopā	(*)	(*)	(*)	(*)
3.1.	Remontstrādnieku atalgojuma izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
3.2.	Rezerves daļas un riepas	(*)	(*)	(*)	(*)
3.3.	Autobusu remonta izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
4.	Autobusu nolietojuma (līzinga; nomas), cita inventāra izmaksas, % maksājumi	(*)	(*)	(*)	(*)
5.	Administrācijas (t.sk. atalgojuma, ofisa, automašīnu un pamatlīdzekļu nolietojuma un inventāra) izmaksas	(*)	(*)	(*)	(*)
	Kopā:	100,00%	(*)	100,00%	(*)

- 101 Pamatojoties uz 10.tabulā sniegtajiem datiem KP secina, ka saskaņā ar piedāvājumā norādītajām izmaksām LAP izmaksas iebraukšanai LAO sastāda (\*) LVL jeb (\*) % no kopējām izmaksām maršrutu tīkla daļā „Priekule” – (\*) LVL.
- 102 Ņemot vērā LAP sniegto piedāvājuma aprēķinu maršrutu tīkla daļā „Priekule”<sup>21</sup> un LAP noteikto maksu (tarifu) SA, KP aprēķināja LAP kopējās izmaksas maršrutu tīkla daļā „Priekule”, ja LAP piemērotu sev tādas pašas maksas (tarifus) par iebraukšanu LAO kā SA. LAP izmaksas iebraukšanai LAO, piemērojot sev tādas pašas maksas kā SA, pieaugtu par (\*) LVL un sastādītu (\*) LVL jeb (\*) % no kopējām izmaksām, kā rezultātā kopējās LAP izmaksas maršrutu tīkla daļā „Priekule” būtu (\*) LVL.

11.tabula

SA piedāvājumā norādītās izmaksas maršrutu tīkla daļā „Priekule”

Nr.	Izmaksu pozīcija	SA izmaksas, ja piemēro LAP līgumā noteikto SA maksu par iebraukšanu LAO	
		Īpatsvars kopējās izmaksās, %	Izmaksas, LVL bez PVN
1.	Ekspluatācijas izmaksas kopā	(*)	(*)
1.2.	Transporta līdzekļu vadītāju atalgojuma izmaksas	(*)	(*)
1.3.	Degvielas izmaksas	(*)	(*)
1.4.	Autoostu izmaksas	(*)	(*)
2.	Uzturēšanas un lietošanas izmaksas*	(*)	(*)
2.1.	Citu darbinieku atalgojuma izmaksas*	(*)	(*)
2.2.	Autobusu uzturēšanas un lietošanas izmaksas*	(*)	(*)
3.	Remontdarbu izmaksas kopā*	(*)	(*)
3.1.	Remontstrādnieku atalgojuma izmaksas*	(*)	(*)
3.2.	Rezerves daļas un riepas*	(*)	(*)
3.3.	Autobusu remonta izmaksas*	(*)	(*)
4.	Autobusu nolietojuma (līzinga; nomas), cita inventāra izmaksas, % maksājumi	(*)	(*)
5.	Administrācijas (t.sk. atalgojuma, ofisa, automašīnu un pamatlīdzekļu nolietojuma un inventāra) izmaksas	(*)	(*)
	Kopā:	100,00%	(*)

\* - (\*)

<sup>21</sup> LAP 06.08.2012. vēstulē KPR Nr.I-277\_labots „Par atklātu konkursu KPR 2011/25”

- 103 Ņemot vērā SA iepirkumā iesniegto piedāvājuma aprēķinu maršrutu tīkla daļā „Priekule” un tam pievienoto skaidrojumu<sup>22</sup> un LAP noteikto cenu SA, KP secina, ka SA izmaksas iebraukšanai autoostā sastāda (\*) LVL jeb (\*) % no kopējām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksām maršrutu tīkla daļā „Priekule” – (\*) LVL (skatīt 11.tabulu).
- 104 Vērtējot 10. un 11.tabulu kopsakarā ir secināms, ka pie vienādām iebraukšanas LAO cenām SA spētu nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā „Priekule” par (\*) LVL jeb par (\*) % lētāk nekā LAP.
- 105 Ņemot vērā kopējo nobraukumu maršrutu tīkla daļā „Priekule”, kas ir 1’366’309 km gadā, un iepriekš norādītās kopējās pakalpojumu sniegšanas izmaksas, KP aprēķināja SA un LAP cenas par vienu kilometru saskaņā ar LAP un SA piedāvājumiem un LAP cenu par vienu kilometru, ja LAP piemērotu saviem autobusiem tādas pašas maksas par iebraukšanu LAO kā SA (skatīt 12.tabulu).

## 12.tabula

SA un LAP cena par vienu kilometru atkarībā no piemērotās maksas par iebraukšanu LAO maršrutu tīkla daļā „Priekule”

	SA	LAP	
	Cena pie LAP līgumā noteiktās maksas par iebraukšanu LAO	Cena pie LAP noteiktajām samazinātajām maksām par iebraukšanu LAO saviem autobusiem	Cena, ja LAP par iebraukšanu LAO saviem autobusiem piemērotu tādu pašu maksu kā SA
Izmaksas, LVL/km:	(*)	(*)	(*)

- 106 Pamatojoties uz 12.tabulas datiem secināms, ka, piemērojot sev zemākas cenas iebraukšanai LAO, LAP sabiedrisko pārvadājumu pakalpojuma cena maršrutu tīkla daļā „Priekule” bija (\*) LVL/km, kas ir par (\*) LVL/km lielāka nekā SA cena – (\*) LVL/km, piemērojot LAP noteikto maksu SA par iebraukšanu LAO. Savukārt, ja LAP noteiktu sev tādas pašas cenas kā SA autobusiem, LAP cena būtu (\*) LVL/km, t.i., vēl lielāka nekā atšķirīgu LAO pakalpojumu maksas piemērošanas gadījumā. Līdz ar to secināms, ka faktiskajā situācijā maršrutu tīkla daļā „Priekule” SA uzvarētu neatkarīgi no piemērotajām atšķirīgām cenām LAP un SA par iebraukšanu LAO.
- 107 Ņemot vērā lēmuma 100. un 106.rindkopā minēto secināms, ka pie noteiktiem faktiskajiem apstākļiem un pārvadātāju pieņemtajiem lēmumiem, LAP īstenotajai praksei, nosakot atšķirīgas cenas ekvivalentos darījumos, ir pietiekami būtiska ietekme uz pārvadāšanas pakalpojuma kopējām izmaksām, lai radītu ietekmi uz pārvadātāju konkurenci un LAP radītu sev labākus konkurences apstākļus pārvadājumu tirgū, nekā

<sup>22</sup> SA 06.08.2012. vēstulē KPR Nr.1-1/080601 „Par atklātu konkursu KPR 2011/25”

citiem pārvadātājiem, tādējādi izslēdzot no iepirkumiem izmaksu ziņā efektīvākus tirgus dalībniekus.

#### 4.7. Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktā noteiktā aizlieguma pārkāpums

- 108 KL 13.panta pirmās daļas 5.punkts aizliedz nevienādu noteikumu piemērošanu ekvivalentos darījumos ar citu tirgus dalībnieku, radot tam konkurences ziņā nelabvēlīgākus apstākļus. Norma aizliedz dominējošā stāvoklī esošajam tirgus dalībniekam piemērot diskriminējošu cenu politiku (*Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 07.02.2011. spriedums SKA-17/2011 LVRTC, ¶14*). Izslēdzošas cenu diskriminācijas gadījumā dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks piekopi tādu cenu politiku, kas mērķēta izslēgt no tirgus tā konkurentus (*Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 20.09.2013. spriedums SKA-24/2013 AGA II, ¶30*). Tirgus dalībnieka darbība, kura izpaužas kā ļaunprātīga savas tirgus varas izmantošana, ietekmē kopējo tirgu un kavē harmoniskas, līdzsvarotas un noturīgas saimnieciskās darbības attīstību. Aizskārums atklājas no paša diskriminācijas fakta (*Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 07.02.2011. spriedums SKA-17/2011 LVRTC, ¶15*).
- 109 23.04.2014. vēstulē Nr.I-173 LAP norāda, ka LAP vairs nav LAO valdītājs, un tā vietā par LAO valdītāju Satiksmes ministrijas Autoostu reģistrā 18.03.2014. reģistrēta SIA „Rumba – tours” (Reģ.Nr.42103062276)<sup>23</sup>, iesniedzot SIA „Rumba – tours” Liepājas autoostas reģistrācijas apliecību un LAP ar SIA „Rumba – tours” 19.03.2014. noslēgto līgumu, kas stājas spēkā 01.04.2014., apliecinot, ka tajā norādītās maksas par iebraukšanu LAO ir tādas pašas kā pārējiem pārvadātājiem. Līdz ar to KP secina, ka KL 13.panta pirmās daļas 5.punkta pārkāpums LAP darbībā konstatējams līdz 31.03.2014. Šajā lietā KP nevērtē SIA „Rumba – tours” noteikto cenu atbilstību KL 13.panta pirmajā daļā noteiktajam aizliegumam piemērot pārmērīgas cenas. Vienlaicīgi KP norāda, ka dominējošā stāvoklī esošu autoostu darbība nav savietojama ar pārmērīgi augstu maksu piemērošanu par autoostas pakalpojumiem, piemēram, kas Lietuvā bija par pamatu konstatēt ievērojamu piemēroto autoostas maksu atšķirību.
- 110 Ņemot vērā iepriekš minēto secināms, ka no 01.06.2008. līdz 31.03.2014. LAP citiem pasažieru pārvadātājiem noteica ievērojami augstākas cenas nekā par savu autobusu iebraukšanu LAO, vai par savu autobusu iebraukšanu LAO vispār nenoteica maksu, diskriminējot citus pārvadātājus. Diskriminācija veidojās, jo LAP nenoteica sev maksu, aprēķinot maksu par iebraukšanu LAO, uz citiem pārvadātājiem attiecināja proporcionāli lielāku izmaksu daļu, tādējādi nepamatoti paaugstinot tiem maksu, kā arī noteica nesamērīgu peļņu pret izmaksām.

<sup>23</sup> Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju SIA „Rumba – tours” ir LAP meitas uzņēmums. Skatīt: <http://www.liepajniekiem.lv/zinas/business/sia-rumba-tours-iegadajusies-jaunus-mikroautobusus-94933>, <http://www.aslap.lv/lv/jaunumi/liepajas-autobusu-parks-dibina-meitasuznemumu-rumba-tours/>, <http://rumbatours.lv/>

- 111 Līdz ar to LAP līdzvērtīgos apstākļos noteica sev un citiem pārvadātājiem ievērojami atšķirīgas maksas par LAO sniegtajiem pakalpojumiem. Ar šādu rīcību LAP radīja sev nepamatoti labvēlīgākus konkurences apstākļus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū, un nelabvēlīgākus konkurences apstākļus saviem konkurentiem (pārvadātājiem). Piemērojot ievērojami atšķirīgas maksas par iebraukšanu LAO, LAP ir radījusi ne tikai potenciālu ietekmi uz konkurenci, bet arī faktiski atšķirīgo maksu rezultātā, izmantojot dominējošo stāvokli, izslēdza no konkursa savu konkurentu SA un ieguva tiesības veikt pārvadājumus KPR 23.11.2011. konkursā maršrutu tīkla daļā „Aizpute”.
- 112 Ņemot vērā iepriekš minēto, LAP izdarīja KL 13.panta pirmās daļas 5.punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu.

## V. ATBILDĪBA

### 1. Naudas soda aprēķins

- 113 Ja KP konstatē tirgus dalībnieku darbībās šā likuma 13.panta pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma uzlikšanu un naudas soda piemērošanu (KL 14.panta pirmo daļu). Saskaņā ar taisnīguma principu par katru izdarīto pārkāpumu pārkāpējam jāpiemēro samērīgs sods. Turklāt naudas sods jānosaka pietiekami preventīvā līmenī, lai sodītu pārkāpumu izdarījušo personu, 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. 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 *euro* katram. Lai noteiktu naudas soda apmēru, KP izvērtēja pārkāpumu atbilstoši Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumiem Nr.796 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā paredzētajiem pārkāpumiem” (turpmāk – Noteikumi Nr.796) kopsakarā ar Administratīvā procesa likuma 66.panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem. Noteikumu Nr.796 3.punkts nosaka, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Neto apgrozījums nosakāms saskaņā ar pēdējā finanšu gada pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas gada pārskata datiem, kuri apstiprināti akcionāru sapulcē. Atbilstoši LAP 23.04.2014. vēstulē Nr.I-173 norādītajam LAP 2013.finanšu gada pārskats vēl nav sagatavots un apstiprināts, tādējādi LAP naudas sods aprēķināms no LAP 2012.gada neto apgrozījuma 5'682'584 LVL (8'085'588, 59 EUR).<sup>24</sup>
- 114 Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 13.punktu, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu.

<sup>24</sup> Šeit un turpmāk pārrēķins no latiem uz *euro* veikts pēc Latvijas Bankas oficiālā kursa 1 LVL = 0,702804 EUR.

- 115 Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 14.punktu, nosakot pārkāpuma smaguma pakāpi, ņem vērā: (i) pārkāpuma veidu, (ii) tirgus dalībnieka lomu pārkāpumā un (iii) pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas.
- 116 Pārkāpuma smagums. Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 15.punktu – pēc pārkāpuma veida dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu uzskata par smagu pārkāpumu.
- 117 Pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas. No 01.06.2008. līdz 31.03.2014. LAP par savu autobusu iebraukšanu LAO ir noteikusi ievērojami zemākas cenas salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem vai par savu autobusu iebraukšanu vispār nav noteikusi maksu (tarifu). Līdz ar to LAP līdzvērtīgos apstākļos noteica sev un citiem pārvadātājiem atšķirīgas maksas par LAO sniegtajiem pakalpojumiem. Ar šādu rīcību LAP radīja sev labvēlīgākus konkurences apstākļus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū, un nelabvēlīgākus konkurences apstākļus saviem konkurentiem (pārvadātājiem). Piemērojot ievērojami atšķirīgas maksas par iebraukšanu LAO, LAP ir radījusi ne tikai potenciālu ietekmi uz konkurenci, bet arī faktiski atšķirīgo maksu rezultātā, izmantojot dominējošo stāvokli, ieguvusi tiesības veikt pārvadājumus KPR 23.11.2011. konkursā maršrutu tīkla daļā „Aizpute”, izslēdzot no konkursa savu konkurentu SA.
- 118 Tirgus dalībnieka loma pārkāpumā. Izvērtējot pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka lomu, ņem vērā, vai tirgus dalībnieks bijis pārkāpuma iniciators un vai tam bijusi aktīva vai pasīva loma (Noteikumu Nr.796 16.punkts). Ievērojot LAP kā dominējošā stāvoklī esoša tirgus dalībnieka īpašo atbildību, lai tā ar savu rīcību nedeformētu konkurenci tirgū, LAP loma bija izšķiroša pārkāpuma izdarīšanā.
- 119 Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 18.3.apakšpunktu, ja izdarīts smags pārkāpums, naudas soda apmērs nosakāms no 0,5 līdz 1,5% no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma. Atbilstoši KL 14.panta otrās daļas 1.punkta noteikumiem, un ņemot vērā izdarītā pārkāpuma smagumu, sekas un LAP lomas izvērtējumu pārkāpumā, naudas sods LAP nosakāms 1 % apmērā no 2012.finanšu gada neto apgrozījuma.
- 120 Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 19.3.apakšpunktu, ja pārkāpums ilgst vairāk par pieciem gadiem, naudas sods ir no 0,5 līdz 1 procentam no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma. LAP darbības, kuras satur KL 13.panta pirmās daļas 5.punkta pārkāpuma pazīmes, ilgst no 01.06.2008. līdz 31.03.2014., t.i., vairāk par pieciem gadiem. Ņemot vērā pārkāpuma ilgumu, naudas sods nosakāms 0,6% apmērā no 2012.finanšu gada neto apgrozījuma.
- 121 Atbilstoši Noteikumu Nr.796 17.punktam kopējo naudas soda apmēru par vienu pārkāpumu aprēķina, summējot saskaņā ar šo noteikumu 18. un 19.punktu noteiktos naudas sodus. Tādējādi kopējais naudas sods, kas noteikts atbilstoši Noteikumu Nr.796 18. un 19.punktam, ir 1,6% no LAP neto apgrozījuma 2012.gadā.
- 122 KP konstatē, ka Lietā nepastāv Noteikumu Nr.796 21.1.apakšpunktā norādītie atbildību pastiprinošie apstākļi, tādējādi kopējais naudas soda apmērs nav palielināms.
- 123 KP konstatē, ka Lietā nepastāv Noteikumu Nr.796 23.punktā norādītie atbildību mīkstinājošie apstākļi, tādējādi kopējais naudas soda apmērs nav samazināms.
- 124 KP ir tiesīga samazināt naudas soda apmēru, ja tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījums tirgū, kurā noticis pārkāpums, ir mazāks par 10 procentiem no šā

tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma (Noteikumu Nr.796 23.2.apakšpunkts). Atbilstoši lēmuma 117.rindkopā norādītajam KP konstatē, ka LAP dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana izpaudās LAO infrastruktūras un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgos. Atbilstoši LAP 2012.gada finanšu pārskatam LAP apgrozījums pasažieru pārvadājumu tirgū pārsniedz 10% no pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma 5'682'584 LVL (8'085'588,59 EUR). Līdz ar to nav pamata piemērot naudas soda samazinājumu atbilstoši Noteikumu Nr.796 23.2.apakšpunktam.

- 125 Izvērtējot iepriekšminēto, naudas sods saskaņā ar Noteikumiem Nr.796 ir nosakāms 1,6 % apmērā no LAP 2012.gada neto apgrozījuma, kas veido EUR 129'369,42.

Ņemot vērā iepriekšminēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 3.punktu, 13.panta pirmās daļas 5.punktu, 14.panta pirmo daļu un otrās daļas 1.punktu, Administratīvā procesa likuma 13. un 66.panta pirmo daļu, Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumu Nr.796 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā paredzētajiem pārkāpumiem” 3., 13., 14., 15., 16., 17., 21.punktu, 18.3., 19.3., 23.1. un 23.2.apakšpunktu, Konkurences padome

#### **n o l ē m a:**

1. Konstatēt Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu AS „Liepājas autobusu parks” darbībā.

2. Uzlikt AS „Liepājas autobusu parks” naudas sodu EUR 129'369,42 (viens simts divdesmit deviņi tūkstoši trīs simti sešdesmit deviņi eiro un četrdesmit divi centi) apmērā, naudas soda summu 45 dienu laikā no lēmuma spēkā stāšanās dienas ieskaitot Valsts budžetā (Saņēmējs: Valsts kase reģ. Nr.90000050138, konta Nr. LV78TREL1060001019900, kods:TRELLV22), norādot lēmuma par naudas soda uzlikšanu numuru un datumu, un 10 dienu laikā pēc naudas soda samaksas paziņojot par to Konkurences padomei.

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

(\* ) – Ierobežotas pieejamības informācija