



Lieta Nr. A43011814
SKA-115/2018
Administratīvo lietu departaments

Latvijas Republikas Augstākā tiesa
SPRIEDUMS

Rīgā 2018.gada 20.februārī

Augstākā tiesa šādā sastāvā:

tiesnese Rudīte Vīduša,
tiesnese Līvija Slica,
tiesnese Ieva Višķere

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz AS „Liepājas autobusu parks” pieteikumu par Konkurences padomes 2014.gada 29.maija lēmuma Nr. E02-31B atcelšanu, sakarā ar AS „Liepājas autobusu parks” kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 15.aprīļa spriedumu.

Aprakstošā daļa

[1] Pieteicēja AS „Liepājas autobusu parks” veica pasažieru pārvadājumus, tostarp arī sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū, vienlaikus esot arī Liepājas autoostas valdītāja.

[2] Konkurences padome 2012.gada 26.oktobrī ierosināja izpētes lietu par iespējamu konkurences tiesību pārkāpumu pieteicējas darbībās, nosakot atšķirīgu maksu par autoostas infrastruktūras pakalpojumu izmantošanu sev un citiem pasažieru pārvadātājiem. Konkurences padome secināja turpmāko.

[2.1] Konkrētais tirgus šajā lietā definējams kā autoostas infrastruktūras tirgus Liepājas pilsētas teritorijā. Savukārt ietekmētais tirgus ir pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus.

[2.2] Pieteicēja ir ne tikai Liepājas autoostas valdītāja, bet arī pārvadātāja, kura darbojas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū. Autoostu izmaksas veido daļu no pasažieru pārvadājumu pakalpojuma izmaksām.

[2.3] Pieteicēja ir vienīgais Liepājas autoostas valdītājs un vienīgais autoostas infrastruktūras pakalpojumu sniedzējs. Ņemot vērā, ka konkrētos maršrutos Liepājas autoosta ir noteikta kā obligāta pietura, pieteicēja ir neatņemams darījumu partneris uzņēmumiem, kuri sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutos, kuri sākas vai beidzas Liepājas

autoostā, vai ir viena no pieturvietām starptautiskā reisā. Līdz ar to pieteicējai ir iespēja darboties neatkarīgi no konkurentiem un klientiem.

Tādējādi pieteicēja autoostas infrastruktūras pakalpojumu tirgū Liepājas pilsētas teritorijā atrodas dominējošā stāvoklī.

Pieteicējai 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 Liepājas autoostas teritorijā, pieteicēja samazina savas kopējās pasažieru pārvadājumu pakalpojuma izmaksas un iegūst labākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem, kuri sniedz savus pakalpojumus un savstarpēji konkurē pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū.

[2.4] No 2008.gada 1.jūnija citiem pārvadātājiem par vienas kategorijas autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā bija noteiktas ievērojami augstākas maksas nekā pieteicējai, kura par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā un biļešu izplatīšanu nebija noteikusi maksu vai arī bija noteikusi ievērojami zemāku maksu nekā citiem pārvadātājiem.

Pieteicēja par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā nepiemēroja maksu vismaz līdz 2010.gada 17.augustam, vienlaicīgi piemērojot to citiem pārvadātājiem. Vēlāk, nosakot maksu par citu pārvadātāju autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā, pieteicēja uz citiem pārvadātājiem nepamatoti attiecināja proporcionāli lielāku izmaksu daļu, tādējādi paaugstinot tiem maksu.

No 2010.gada 17.augusta līdz 2011.gada 1.oktobrim maksu par autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā citiem pārvadātājiem pieteicēja noteica ievērojami lielāku nekā par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā.

Pieteicēja maksas aprēķinā par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā nav iekļāvusi peļņu, bet citiem pārvadātājiem pieteicēja piemēroja pārmērīgu peļņu no 80% līdz 169% pret izmaksām. Taču maksa par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā aprēķināma pēc vienādas formulas visiem pārvadātājiem.

Tādējādi pieteicēja piemēroja citiem pārvadātājiem ievērojami atšķirīgas maksas par Liepājas autoostas pakalpojumiem Liepājas pilsētas teritorijā, kas diskriminējošā formā varēja ietekmēt konkurenci pasažieru pārvadājumu tirgū un kas ļāva pieteicējai izslēgt no iepirkumu konkursa savu konkurentu.

[3] Konkurences padome ar 2014.gada 29.maija lēmumu Nr. E02-31B konstatēja pieteicējas darbībās Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktā noteiktā aizlieguma ekvivalentos darījumos ar citu tirgus dalībnieku piemērot nevienādus noteikumus, radot tam konkurences ziņā nelabvēlīgākus apstākļus, pārkāpumu un piemēroja pieteicējai naudas sodu 129 369,42 euro.

Lēmumā norādīts, ka pārkāpums ildzis no 2008.gada 1.jūnija līdz 2014.gada 31.martam un izpaudās kā dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana Liepājas autoostas infrastruktūras un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgos. Naudas sods aprēķināts 1,6% apmērā no pieteicējas pēdējā noslēgtā finanšu gada (2012.gada) neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas.

[4] Pieteicēja vērsās ar pieteikumu administratīvajā tiesā, lūdzot atcelt Konkurences padomes lēmumu. Pieteikumā pieteicēja izvirzījusi turpmāk minētos argumentus.

[4.1] Tiesiski ir pieļaujams, ka autoostas valdītājs vienlaikus sniedz arī pasažieru pārvadājumu pakalpojumus.

Pieteicējai kā Liepājas autoostas valdītājai nebija neierobežotas iespējas noteikt tarifus autoostas sniegtajiem pakalpojumiem. Pieteicēja ir rīkojusies saskaņā ar likumdevēja un Ministru kabineta noteikto kārtību autoostu darbības jomā.

[4.2] Pieteicēja nepiemēroja atšķirīgu attieksmi pret atsevišķiem tirgus dalībniekiem, pasliktinot vai uzlabojot konkurences stāvokli. Tieši pretēji – pieteicēja visiem pārvadātājiem ir piemērojusi vienādu maksu par iebraukšanu Liepājas autoostā.

Taču par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā pieteicēja maksu ir aprēķinājusi atšķirīgi, neierēķinot tajā nākamā gada autoostas plānoto peļņu. Pieteicēja ir šādi rīkojusies, ņemot vērā Gada pārskatu likuma 22.pantu un Ministru kabineta 2007.gada 11.decembra noteikumu Nr. 846 „Noteikumi par autoostu reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā” (turpmāk – noteikumi Nr. 846) 36.punktu, kā arī pamatojoties uz valsts SIA „Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija) 2010.gada 1.jūlija vēstules Nr. 3-03.1/1249 2.1.punktā sniegto skaidrojumu, kas pieteicējai radīja tiesisko paļāvību par tās aprēķinātās maksas atbilstību normatīvajiem aktiem. Pieteicējas piemērotā cenu politika bija objektīvi pamatota, tādējādi pieteicējas darbības nav konstatējams pārkāpums.

[4.3] Peļņas apmēra noteikšanā citiem pārvadātājiem autoostas valdītājs nebija normatīvi ierobežots, proti, varēja to noteikt brīvi pēc saviem ieskatiem, ievērojot saprātīgas saimniekošanas un vispārējos komercdarbības principus.

[4.4] Pieteicējas piemērotās cenas par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā var tikt vērtētas kā „daudzuma atlaides”, jo pieteicējas autobusu iebraukumi Liepājas autoostā veidoja 82,2% no kopējā Liepājas autoostā iebraucošo autobusu skaita.

[4.5] Pieteicējai piemērotais naudas sods ir nesamērīgi augsts, jo pārkāpuma ilgums ir konstatēts nepareizi, nav ņemti vērā pieteicējas atbildību mīkstinoši apstākļi, sods bija aprēķināms no apgrozījuma konkrētajā tirgū, pastāv pamats naudas soda samazināšanai, turklāt sods nav vienlīdzīgs ar citās lietās piemēroto soda apmēru.

[5] Ar Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 15.aprīļa spriedumu pieteikums noraidīts. Tiesas spriedums pamatots ar turpmākajiem argumentiem.

[5.1] Ikviens pārvadātājs, kurš izmanto autoostas pakalpojumus, maksā autoostai noteiktu summu par tiesībām izmantot noteikumu Nr. 846 normās minētos pakalpojumus.

Laika periodā no 2007.gada 1.novembra līdz 2010.gada 5.augustam pārvadātājiem bija obligāti jāiebrauc autoostā un jāizmanto autoostu infrastruktūras pakalpojumi, savukārt no 2010.gada 5.augusta pārvadātāja nepieciešamība iebraukt autoostā ir atkarīga no autobusu kustības saraksta, ko nosaka pasūtītājs, saskaņojot ar pašvaldību.

Šajā gadījumā konkrētais tirgus ir autoostas infrastruktūras pakalpojuma tirgus Liepājas pilsētas teritorijā.

[5.2] Pieteicējai kā vienīgajai Liepājas autoostas valdītājai un vienīgajai autoostas infrastruktūras pakalpojumu sniedzējai Liepājas teritorijā bija iespēja darboties neatkarīgi no konkurentiem un klientiem, tādējādi pieteicēja autoostas infrastruktūras pakalpojumu tirgū Liepājas pilsētas teritorijā atradās dominējošā stāvoklī.

[5.3] Atbilstoši noteikumu Nr. 846 35.¹punktam maksu par pārvadātājam sniegtajiem pakalpojumiem autoosta nākamajam gadam nosaka kā maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā, kā arī kā maksu par biļešu izplatīšanu (procentos no izplatīto biļešu

ieņēmumiem), ja pārvadātājs šo pakalpojumu izmanto. Maksu aprēķina pēc šo noteikumu 36. un 36.¹ punktā norādītajām formulām.

Konkurences padome ir pareizi secinājusi, ka pieteicēja sev kā pārvadātājam bija radījusi labvēlīgākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem. Proti, nosakot citiem pārvadātājiem lielāku maksu par autoostas infrastruktūras pakalpojumu izmantošanu, pieteicēja faktiski radīja nevienlīdzīgus konkurences apstākļus. Pieteicēja kā dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks autoostu infrastruktūras pakalpojuma tirgū Liepājas pilsētā, nosakot sev zemākas cenas par autobusu iebraukšanu autoostā, samazināja savas kopējās pasažieru pārvadājumu pakalpojuma izmaksas un tādējādi ieguva labākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem. Atšķirīgs autoostas pakalpojumu cenu līmenis ietekmēja pasažieru pārvadātājus, kuri sniedza savus pakalpojumus un savstarpēji konkurēja pasažieru pārvadājumu pakalpojuma tirgū.

Pieteicēja ir piemērojusi citiem pārvadātājiem ievērojami atšķirīgas maksas par autoostas pakalpojumiem Liepājas pilsētas teritorijā, kas diskriminējošā formā varēja ietekmēt konkurenci pasažieru pārvadājumu tirgū.

[5.4] No Autotransporta direkcijas sniegtā skaidrojuma, uz kuru pamatojusies pieteicēja maksas noteikšanā, nav konstatējams, ka tie būtu interpretējami kā norādījumi, aprēķinot maksu par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā, no aprēķina formulas izslēgt autoostas plānoto peļņu. Autotransporta direkcija citstarp ir norādījusi, ka ir jāaprēķina viena autobusa iebraukuma Liepājas autoostā pašizmaksa un atbilstoši uzņēmuma autobusu iebraukumu skaitam jānosaka maksa par Liepājas autoostas pakalpojumiem. No direkcijas norādītā secināms, ka pieteicēja vispār nebija aprēķinājusi maksu par savu autobusu iebraukšanu autoostā, kā arī tas, ka pārvadātājam ir pienākums nodrošināt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās saimnieciskās darbības atsevišķu uzskaiti, ja pārvadātājs veic arī citu saimniecisko darbību. Šāds viedoklis ir balstīts tiesību normās.

Pieteicēja ir nepareizi aprēķinājusi maksu par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā. Pieteicējam bija pienākums savstarpēji nodalīt pārvadājuma pakalpojumus no autoostas pakalpojumiem. Pieteicējam bija jānošķir saimnieciskās darbības uzskaitē par Liepājas autoostas sniegtajiem pakalpojumiem no saimnieciskās darbības uzskaites par pasažieru pārvadāšanas pakalpojumiem, bet pēc tam, aprēķinot maksu par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā, pieteicējam bija pienākums ievērot tās tiesību normas, kas imperatīvi noteic maksas aprēķināšanas formulu.

Noteikumu Nr. 846 normas neparedz maksas par autoostas pakalpojumiem diferencēšanu atkarībā no tā, vai autoostas pakalpojumus izmanto autoostas valdītāja autobusi vai citu pārvadātāju autobusi. Tāpat noteikumu Nr. 846 normās nav noteikts, ka autoostas valdītājam, aprēķinot maksu par autobusu iebraukšanu autoostā saviem autobusiem, nebūtu jāpiemēro peļņa. Noteikumu Nr. 846 36.punkta nosacījumi paredz maksas aprēķināšanas kārtību, t.i., ka maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā nosaka, izmantojot vienotu formulu, un nekādi izņēmumi no noteiktās kārtības nav paredzēti. Normatīvajos aktos nav noteikts arī peļņas apmēra ierobežojums.

[5.5] Autotransporta direkcijas veiktajām pārbaudēm bija cits mērķis. Proti, tā veic pārvadātāju pārbaudes, lai noskaidrotu, vai pārvadātājs ir ievērojis tās tiesību normas, kas reglamentē valsts dotāciju piešķiršanu, nevis saistībā ar konkurences jomu regulējošo tiesību normu izpildi vai neizpildi. Konkurences tiesību pārkāpums var tikt analizēts vienīgi no konkurences jomu regulējošo tiesību normu aspekta.

[5.6] Pieteicēja laikā no 2008.gada 1.jūnija līdz 2014.gada 31.martam ir pieļāvusi Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punkta pārkāpumu, kad pieteicēja citiem pasažieru pārvadātājiem noteica ievērojami augstākas cenas nekā par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā, vai par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā vispār nenoteica maksu, diskriminējot citus pārvadātājus.

Ar šādu rīcību pieteicēja radīja sev nepamatoti labvēlīgākus konkurences apstākļus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū, un nelabvēlīgākus konkurences apstākļus saviem konkurentiem (citiem pasažieru pārvadātājiem).

Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana izpaudās gan dominances (Liepājas autoostas infrastruktūras) tirgū, gan konkurences (lejupejošā pasažieru pārvadājumu) tirgū.

Pieteicēja radīja ne tikai potenciālu ietekmi uz konkurenci, bet arī faktiski atšķirīgo maksu rezultātā, izmantojot dominējošo stāvokli, izslēdza no konkursa savu konkurentu un ieguva tiesības veikt pārvadājumus konkursā maršrutu tīkla daļā „Aizpute”.

[5.7] Pieteicējas arguments, ka piemērotās cenas par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā varētu tikt vērtētas kā „daudzuma atlaides”, atstājams bez vērtējuma, jo administratīvā procesa laikā iestādē pieteicēja šādu argumentu nav izvirzījusi, un līdz ar to Konkurences padome to nav vērtējusi. Turklāt pieteicējas norāde, ka cenas par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā *varētu tikt vērtētas* kā daudzuma atlaides, liecina par to, ka pieteicēja atšķirīgās cenas nebija noteikusi, ņemot par pamatu aprēķiniem apjoma atlaides.

[5.8] Pieteicējas sniegtie argumenti neattaisno Konkurences padomes konstatēto pieteicējas izdarīto pārkāpumu konkurences jomā, kā arī pieteicējas norādītie apstākļi neizslēdz pieteicējas atbildību par izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu.

[5.9] Šāda pārkāpuma gadījumā nav nepieciešams konstatēt, ka ir iestājušās konkrētas kaitīgas sekas. Konkurences tiesību pārkāpumu veido pati aizliegtā rīcība. Šādos apstākļos Konkurences padomei nebija jākonstatē un jāpierāda vēl kādi citi apstākļi. Konkurences padome ir pareizi noteikusi pieteicējas izdarītā pārkāpuma sākuma datumu un ilgumu.

[5.10] Pieteicējai noteiktais naudas sods ir pareizs. Nav konstatējamas kļūdas iestādes rīcības brīvības izmantošanā un izdarītajos lietderības apsvērumos. Nav konstatējami apstākļi, kas varētu būt par tiesisku pamatu naudas soda samazināšanai.

[6] Pieteicēja iesniegusi kasācijas sūdzību par apgabaltiesas spriedumu, pamatojoties uz turpmākajiem argumentiem.

[6.1] Tiesa neveica lietas apstākļu objektīvu noskaidrošanu, nepamatoti neiegūstot pierādījumus, atsakoties pieņemt pieteicējas jau iegūtos pierādījumus, kā arī nenovērtējot visus pierādījumus. Bez šiem konkrētajiem pierādījumiem tiesa nevarēja pilnvērtīgi izvērtēt visus lietas apstākļus. Minētais noveda pie nepareiziem secinājumiem, ka pieteicēja pieļāvusi Konkurences likuma pārkāpumu.

[6.2] Tiesa pretēji objektīvās izmeklēšanas principam atstāja bez vērtējuma pieteicējas argumentu par „daudzuma atlaides” piemērošanu. Pieteicēja apstākļus šā argumenta sakarā bija norādījusi iestādei. Tiesa nevar atteikties izvērtēt argumentu tā iemesla dēļ, ka iestāde to nav vērtējusi.

[6.3] Tiesa nepareizi novērtēja Autotransporta direkcijas sniegtos norādījumus. Pieteicējai šie norādījumi bija obligāti jāpilda, pretējā gadījumā pasūtītājs būtu bijis tiesīgs neizmaksāt pārvadātājam zaudējumu kompensāciju un uzsākt līguma pirmstermiņa izbeigšanas procedūru. Konkurences padome nevar radīt pieteicējai nelabvēlīgas sekas par

Autotransporta direkcijas norādījumu izpildi. Kā iestāde, tā tiesa pārkāpa tiesiskās paļāvības un tiesiskās drošības principu.

[6.4] Autotransporta direkcijas pieteicējai sniegtie norādījumi uzskatāmi par tādiem, kas neatstāja pieteicējai nekādu rīcības brīvību un kuri ir par pamatu pieteicēju atbrīvot no atbildības par konkurences tiesību pārkāpumu.

[6.5] Tiesa nevērtēja to, ka pieteicēja, maksā par savu autobusu iebraukšanu Liepājas autoostā iekļaujot vai neiekļaujot peļņu, neradīja citiem pasažieru pārvadātājiem negatīvas sekas, jo tie jebkurā gadījumā saņēma dotācijas no valsts budžeta. Savukārt pieteicēja saņēma mazākas dotācijas.

[6.6] Tiesa izdarīja secinājumu par pieteicējas ļaunprātīgu dominējošā stāvokļa izmantošanu arī pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū, lai gan Konkurences padome nav konstatējusi, ka pieteicēja šajā tirgū būtu atradusies dominējošā stāvoklī un to ļaunprātīgi izmantojusi. Tādējādi tiesa pārkāpa Administratīvā procesa likuma 250.panta pirmajā un otrajā daļā noteiktās pārbaudes apjoma robežas.

[6.7] Bez pieteicējas viedokļa vērtēšanas tiesa nepamatoti pievienojās iestādes kļūdainajiem secinājumiem par pārkāpuma ilgumu. Pieteicējas ieskatā, par konkurences veidošanās brīdi var uzskatīt tikai to laika periodu, kurā noris iepirkumu konkurss par tiesībām sniegt pasažieru pārvadājumus konkrētajā maršruta daļā. Taču konkrētajā konkursa lotē konkurence vispār neveidojās, jo bija iesniegts tikai viens piedāvājums.

[6.8] Pieteicējai piemērotais naudas sods nav taisnīgs un samērīgs. Soda apmērs noteikts, un tiesa to atzinusi par pareizu, atstājot bez ievēribas pieteicējas atbildību mīkstināšos apstākļus, taču ņemot vērā nepareizi noteikto pārkāpuma ilgumu. Turklāt naudas sods bija aprēķināms no pieteicējas apgrozījuma autoostas infrastruktūras pakalpojumu tirgū, nevis no visa 2012.gada apgrozījuma. Tiesa objektīvi nenoskaidroja visus arī ar šo jautājumu saistītos apstākļus, kā arī nepiemēroja Ministru Kabineta 2008.gada 29.septembra noteikumu Nr. 796 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā paredzētajiem pārkāpumiem” (turpmāk – noteikumi Nr. 796) 19.2., 19.3. un 23.2.apakšpunktu.

[7] Konkurences padome par pieteicējas kasācijas sūdzību iesniegusi paskaidrojumus. Iestāde kasācijas sūdzību uzskata par nepamatotu, uzskatot par pareiziem apgabaltiesas spriedumā izdarītos secinājumus, ar kuriem jau sniegtas atbildes uz šiem pieteicējas argumentiem. Vienlaikus norādīts, ka naudas sods par konkurences tiesību pārkāpumu nosakāms, samērojot to ar tirgus dalībnieka kopējo neto apgrozījumu pēdējā noslēgtā finanšu gadā, nevis aprēķinot to no apgrozījuma tirgū, kurā noticis pārkāpums. Pieteicējas pārkāpums veikts Liepājas autoostas infrastruktūras un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgos. Apgabaltiesa nav pārsniegusi savas kompetences robežas un nav pieļāvusi materiālo un procesuālo tiesību normu pārkāpumu.

Motīvu daļa

[8] Pieteicēja norāda, ka tiesa nav pienācīgi vērtējusi vai vispār nav vērtējusi daļu no pieteicējas iebildumiem pret Konkurences padomes lēmumu, kā arī nepamatoti atteikusies pieņemt pieteicējas sniegtos pierādījumus un lūgumus par pierādījumu izprasīšanu.

Lietās, kurās personai ir piemērots sods, tai jo īpaši būtu jādod iespēja aizstāvēties un jāgarantē iespēja iesniegt pierādījumus, kas atspēko soda piemērošanu. Tāpat tiesai, kā

ikvienā lietā, ir pēc būtības jāizvērtē visi būtiskie procesa dalībnieku argumenti. Tiesai ir procesuāli taisnīgi un objektīvi jāizmeklē lietas apstākļi.

Tomēr arī lietās, kurās personai ir piemērots sods, tiesai nav jāpieņem pierādījumi, kas pēc būtības neattiecas uz lietu (nav juridiski nozīmīgi konkrētā strīda izšķiršanā), kā to paredz Administratīvā procesa likuma 151.pants. Pieteicēja nepamatoti uzskata, ka tiesai nav tiesību atteikties pieņemt tai iesniegtos pierādījumus. Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmās daļas prasības (pierādījumu vērtēšanas noteikumi), ievērojot 151.pantu, attiecas tikai uz tiem pierādījumiem, kuri ir attiecināmi uz lietu un ir lietai pievienoti.

Turklāt likums neparedz, ka jautājums par kāda pierādījuma attiecināmību būtu jāizlemj tikai pēc procesa dalībnieka paskaidrojumu uzklaušanās un lietas izskatīšanas pēc būtības. Ja pieteiktā lūguma un paša pierādījuma saturs pietiekami skaidri uzrāda, ka pierādījums nav attiecināms uz lietu, tiesai nav jāiedziļinās tā pārbaudē un apspriešanā. Pretējā gadījumā tas ne vien nevajadzīgi pagarina lietas izskatīšanu, bet arī rada risku lietas izskatīšanu padarīt neskaidru ar atsaucēm uz apstākļiem, kuriem lietā nav nozīmes.

Tāpat tiesai spriedumā nav noteikti jāatbild uz nebūtiskiem argumentiem, ja strīda risinājums nevar būt no tiem atkarīgs.

Līdz ar to ir jāvērtē, cik būtiski strīda izskatīšanā varēja būt pieteicējas argumenti, kā arī vai pierādījumi, kurus tā lūdza pievienot vai izprasīt, varēja būt attiecināmi uz lietu.

[9] Pieteicēja bija lūgusi pievienot lietai pierādījumus, kas apliecina, ka Satiksmes ministrijas atbilstoši noteikumu Nr. 846 12.punktam sastādītā komisija apsekojusi Liepājas autoostu un pārbaudījusi autoostas darbības atbilstību noteikumiem Nr. 846, tostarp aprēķināto maksu atbilstoši noteikumu Nr. 846 36.punktam.

Lai novērtētu šo argumentu, jāņem vērā, ka tieši Konkurences padome valsts pārvaldes ietvaros ir tā iestāde, kuras kompetencē ir pārbaudīt tirgus dalībnieku iespējamās konkurences tiesību pārkāpumus. Konkurences likuma 6.panta pirmās daļas 1.punkts tiešā tekstā noteic Konkurences padomes kompetenci uzraudzīt, vai tirgus dalībnieks neizmanto dominējošo stāvokli ļaunprātīgi. Konkurences padome ir vienīgā kompetentā iestāde valsts pārvaldes iestāžu sistēmā, kurai piekrit tirgus uzraudzība, nodrošinot brīvas konkurences principu ievērošanu jebkurā tautsaimniecības nozarē. Apstākļi, ka konkrētas tautsaimniecības nozares vispārīga uzraudzība vai kāds no tirgus dalībnieka darbības aspektiem, piemēram, pakalpojuma kvalitāte vai pakalpojuma tarifa atbilstība ekonomiski pamatotām izmaksām, arī nodots citu valsts pārvaldes iestāžu kompetencē, nekādi nesašaurina Konkurences padomes kompetenci, jo katra valsts pārvaldes iestāde savu kompetenci īsteno savā jomā (*Augstākās tiesas 2016.gada 14.septembra sprieduma lietā Nr. SKA-461/2016 (A43017613) 7.punkts*, analogisks secinājums konkrēti par regulatora akceptētiem tarifiem: *2014.gada 10.janvāra sprieduma lietā Nr. SKA-13/2014 (A43011811) 8.punkts*).

No Autopārvadājumu likuma neizriet, ka valsts veidotu preventīvu sistēmu, cenas kontrolējot attiecībā uz to atbilstību Konkurences likuma prasībām. Likuma 4.pantā bija minēts, ka Satiksmes ministrija citstarp veic valsts uzraudzību pār likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu autopārvadājumu jomā, organizē autopārvadājumu kontroli Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Iepretim Konkurences padomes speciālajai kompetencei no likuma nevar secināt, ka Ministru kabinetam būtu kompetence noteikt principus cenu veidošanai ar mērķi novērst konkurences tiesību pārkāpumu vai ka Satiksmes ministrijai būtu kompetence veikt attiecīgu uzraudzību. Šāds Satiksmes ministrijas darbības mērķis neizriet arī no likuma 2.pantā iezīmētajiem likuma mērķiem – reglamentēt tiesiskās attiecības starp pārvadātāju, kas

pasažieru un kravas pārvadājumus ar autotransporta līdzekļiem veic kā profesionālu darbību, un nosūtītāju, saņēmēju vai pasažieriem.

[10] Noteikumu Nr. 846 36.punktā ir noteikta aprēķina formula maksai par autoostas pakalpojumu izmantošanu. Tomēr formula tikai neitrāli paredz autoostas saimnieciskās darbības izmaksas sadalīt, ievērojot paredzamo pasažieru skaitu. Tā neietver īpašu regulējumu izmaksu un cenu noteikšanai, ja autoostas pārvaldītājs vienlaikus darbojas lejupeņā tirgū un pats pārvadā pasažierus. Līdz ar to maksas noteikšanas kontrole, ievērojot vispārīgo autopārvadājumu regulējumu, nevarēja sniegt pieteicējai aizsargājamu tiesisko paļāvību uz maksas atbilstību Konkurences likuma normām.

Tāpat apgabaltiesas atteikšanās vērtēt pierādījumus, kas uzrāda, ka tikusi pārbaudīta autoostas darbība, tostarp maksas noteikšanas atbilstība noteikumiem Nr. 846, nav pamats apšaubīt sprieduma tiesiskumu.

[11] Otra pierādījumu grupa, uz kuru kā neizprasītu un nenovērtētu norāda pieteicēja, attiecas uz pieteicējas apgalvojumu, ka tās cenu veidošanu noteica Autotransporta direkcijas obligāti norādījumi.

Šis arguments ir jāvērtē vienlaikus ar pieteicējas kasācijas sūdzībā ietverto iebildumu, ka apgabaltiesa nav šo argumentu arī pēc būtības pareizi izvērtējusi.

[12] Arguments par to, ka tirgus dalībniekam esošā tiesiskā regulējuma ietvaros, iespējams, nemaz nav bijis iespēju izvairīties no konkrētās rīcības, ir būtisks. Salīdzinoši, vērtējot to normu piemērošanu, kas vērstas pret aizliegtu vienošanos un dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (šobrīd – Līguma par Eiropas Savienības darbību 101., 102.pants), Eiropas Savienības Tiesa norādīja, ka šīs normas attiecas uz tirgus dalībnieka paša rīcību. Ja pret konkurenci vērstu rīcību no uzņēmuma prasa dalībvalsts tiesību akti (angļu val. – *legislation*, tāpat normatīvie tiesību akti) vai tie rada tiesisko ietvaru, kurš pats par sevi izslēdz jebkuru iespēju rīkoties atbilstoši konkurencei, attiecīgās līguma normas nav piemērojamas. Tādā situācijā konkurences ierobežojums nav pierēķināms, jo līguma normas prasa, lai pastāvētu uzņēmuma autonoma rīcība. Līguma normas tomēr var tikt piemērotas, ja tiek konstatēts, ka valsts tiesību akti paredz konkurences iespēju, kas var tikt novērsta, ierobežota vai kropļota ar uzņēmumu autonomo rīcību. Eiropas Savienības Tiesa tādejādi ir vienīgi ierobežotā mērā akceptējusi iespēju izslēgt noteiktu pret konkurenci vērstu rīcību no līguma attiecīgo normu piemērošanas jomas, ja minētā rīcība ir tikusi pieprasīta no attiecīgajiem uzņēmumiem saskaņā ar spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem vai tiesību akti ir lieguši jebkādu iespēju uz konkurences ievērošanu no minēto uzņēmumu puses. Ja valsts likums vienīgi mudina vai atvieglo, lai uzņēmumi veiktu autonomu pret konkurenci vērstu rīcību, tiem ir jāatbild saskaņā ar līguma normām (*Eiropas Savienības Tiesas sprieduma apvienotajās lietās Komisija un Francija/Ladbroke Racing, C-359/95 P un C-379/95 P, ECLI:EU:C:1997:531, 33.punkts un tajā minētā judikatūra, 2010.gada 14.oktobra sprieduma lietā Deutsche Telekom AG, C-280/08, ECLI:EU:C:2010:603, 80.–82.punkts*).

Līdz ar minētajām atziņām Eiropas Savienības Tiesa ir norādījusi arī uz to, ka dominējošā stāvoklī esošiem uzņēmumiem ir īpaša atbildība ar savu rīcību netraucēt efektīvai un neizkropļotai konkurencei kopējā tirgū. Tiesa vienā no lietām minēto apsvērumu dēļ noraidīja pieteicēja atsaukšanos uz to, ka valsts regulatīvās iestādes iejaukšanās mudināja uzturēt noteiktu cenu praksi (*sprieduma lietā Deutsche Telekom AG 83.–84.punkts*).

Ievērojot Konkurences likuma 13.panta un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta līdzību attiecībā uz dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas rīcības izmantošanas aizliegumu un nepieciešamību veidot vienotu izpratni par šo tiesību pārkāpumu, minētās atziņas ir piemērojamas arī šajā lietā.

[13] Apgabaltiesa, izskatot lietu, ir ievērojusi tieši minētās atziņas un nonākusi pie secinājuma, ka Latvijas tiesību akti neliedza pieteicējai iespēju ievērot konkurences tiesību normas. Apgabaltiesa arī ir uzsvērusi pieteicējas kā dominējošā stāvoklī esoša tirgus dalībnieka īpašo atbildību ar savu rīcību netraucēt efektīvai un neizkropļotai konkurencei.

Augstākajai tiesai, iepazīstoties ar lietā esošajiem pierādījumiem (Autotransporta direkcijas 2010.gada 21.jūnija pārbaudes ziņojumu un 2010.gada 1.jūlija vēstuli pieteicējai par konstatētajām neprecizitātēm un trūkumiem), nerodas šaubas par apgabaltiesas secinājumu pareizību.

Pieteicēja uzsver minētajos dokumentos ietvertu vienu teikumu, kurā norādīts, ka pieteicējai ir jāaprēķina viena autobusa iebraukuma Liepājas autoostā pašizmaksa un atbilstoši uzņēmuma autobusu iebraukumu skaitam jānosaka Liepājas autoostas ieņēmumi, kuri tiek ņemti vērā, nosakot netiešo izdevumu sadalījumu.

Tomēr, kā pamatoti norādījusi apgabaltiesa, jāņem vērā arī pārējais teksts. Tostarp minētajā pārbaudē konstatētais, ka pieteicēja līdz tam nebija aprēķinājusi maksu par uzņēmumam piederošo autobusu iebraukšanu uzņēmuma piederošajā autoostā, ka autoostas zaudējumi ir sadalīti starp pārvadājumiem reģionālajos un vietējos maršrutos un pārvadājumiem dienvidrietumu lotē procentuāli nobraukumam, un tā rezultātā citas saimnieciskās darbības zaudējumi tiek iekļauti pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu izdevumos, neievērojot 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” (turpmāk – noteikumi Nr. 1226) 21.punktu par tās saimnieciskās darbības atsevišķu uzskaiti, kas saistīta ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi. Pēc tam Autotransporta direkcija norādījusi iepriekš minēto, ka jānodala viena autobusa iebraukuma pašizmaksa un attiecīgi jānosaka maksa par autoostas pakalpojumiem.

Skatot šo Autotransporta direkcijas atzinumu kopumā, ievērojot arī to, ka tās uzdevums bija atbilstoši noteikumiem Nr.1226 kontrolēt izmaksas sabiedriskā transporta dotāciju aprēķina dēļ, nevis ar mērķi izvērtēt iespējamu pret konkurenci vērstu rīcību, nosakot autoostas pakalpojumu cenas pārvadātājiem, kā arī to, ka šāds atzinums tapa situācijā, kad pieteicēja vispār nebija noteikusi maksu par sava uzņēmuma autobusu iebraukšanu autoostā, secināms, ka norādījums nav izprotams kā norādījums cenu aprēķinā vadīties pēc atšķirīgiem principiem cenu noteikšanā saviem un citu pārvadātāju autobusiem. Autotransporta direkcija norādīja uz tām nepieciešamajām prasībām, kas izriet no sabiedriskā transporta regulējuma, taču šis regulējums neparedz atšķirīgas cenu politikas piemērošanu attiecībā uz sev piederošiem autobusiem, ja autoostas pakalpojuma sniedzējs vienlaikus ir arī pārvadājuma pakalpojuma sniedzējs.

Skatot Autotransporta direkcijas pārbaudes rezultātus un norādījumus noteikumu Nr.1226 kontekstā, uzsvars vispirms jāliek uz to, ka šie noteikumi (21.punkts) paredz atsevišķi uzskaitīt saimnieciskās darbības veidus, ja tādi ir vienam un tam pašam pakalpojumu sniedzējam. Ņemot par pamatu šo saimnieciskās darbības veidu nodalīšanas pienākumu, jo

īpaši kritiski ir jāvērtē interpretācijas iespēja, ka autoostas saimnieciskās darbības izmaksas būtu jāskata vienkopus ar pārvadājumu pakalpojuma izmaksām.

Uz pieteicējas iepriekšējās rīcības fona novērtējot pieteicējas interpretāciju par pārbaudes rezultātiem un saņemto Autotransporta direkcijas vēstuli, katrā ziņā nav saskatāms, ka pieteicēja atrastos bezizejas situācijā, kas izslēgtu interpretācijas iespējas vai liegtu vismaz precizēt vēstulē ietvertos norādījumus, ja rastos bažas par iespējamu konkurences tiesību pārkāpumu. Var piekrist pieteicējai, ka Autotransporta direkcijas norādījumi tai ir jāievēro, tomēr nav redzams, ka pieteicēja būtu izmantojusi iespēju Autotransporta direkcijai jautāt vai norādīt uz autoostas maksas noteikšanas principiem konkurences tiesību kontekstā.

Minētā iemesla dēļ nav pamata uzskatīt par nepareizu un neatbilstošu Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmajai daļai apgabaltiesas vērtējumu par minētajiem pierādījumiem, kā arī par tiesas sēdē nopratinātās Autotransporta direkcijas darbinieces liecību. Tiesa ir pierādījumus vērtējusi, skatot tos vispusīgi un ņemot vērā kontekstu, un vienlaikus vērtējot pieteicējas rīcību gan saistībā ar tiesisko regulējumu, gan ar pieteicējas īpašo pienākumu atturēties no dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas.

[14] Pieteicēja bija iesniegusi tiesā Satiksmes ministrijas 2015.gada 30.decembra vēstuli un Autotransporta direkcijas 2015.gada 17.novembra vēstuli, kurā tās skaidro 2010.gadā veikto pārbaudi. Tāda paša satura skaidrojumu Autotransporta direkcija sniegusi arī Konkurences padomei 2013.gada 9.decembra vēstulē (*lietas 1.sēj. 123.lp.*). Minētajās vēstulēs tiek skaidrots, ka, ievērojot Gada pārskatu likuma 22.pantu (pārskatā izmaksās iekļauj izmaksas, bet ne peļņu), pēc analogijas to pašu prasīja ievērot arī uz pārvadājumu pakalpojuma izmaksām (proti, iekļaut maksā par autobusu iebraukšanu autoostā tikai pārvadājumu pašizmaksu).

Kā iepriekš norādīts, šāda izpratne konkrētajā gadījumā ir pretēja ne vien Konkurences likumā ietvertajam aizliegumam ļaunprātīgi izmantot dominējošu stāvokli, gan pienākumam nodalīt dažādu saimnieciskās darbības veidu izmaksas, uz kuru skaidri norādīts speciālajā nozares regulējumā. Turklāt šāds skaidrojums nebija ietverts iepriekš apskatītajā Autotransporta direkcijas pārbaudes atzinumā un pieteicējai adresētajā vēstulē. Līdz ar to tas nekādi nevarēja ietekmēt pieteicējas rīcību.

Ievērojot minēto, lai arī apgabaltiesai būtu vajadzējis šos pierādījumus analizēt, Augstākā tiesa nesaskata, ka šie pierādījumi varētu novest pie cita lietas izskatīšanas rezultāta.

[15] Attiecībā uz tiesisko paļāvību, kas varētu rasties no Autotransporta direkcijas pārbaudes atzinuma rezultātiem, jānorāda, ka arī Autotransporta direkcijas uzdevums nav veikt pārbaudi par konkurences tiesību ievērošanu uzņēmumu darbībā. Līdz ar to pieteicējas iebildums par tiesiskās paļāvības aizsardzību nav pamatots.

[16] Tāpat lietā nevarēja būt nozīmes apstākļiem, kādas pārbaudes tika veiktas attiecībā uz citiem uzņēmumiem, kas vienlaikus sniedz pakalpojumus autoostu un pārvadājumu tirgū, kādi tiem tika sniegti norādījumi un kā tos varēja izprast. Katrs šāds uzņēmums ir patstāvīgi atbildīgs par savas rīcības tiesiskumu. Līdz ar to apgabaltiesa nav pieļāvusi pārkāpumu, šādus pierādījumus neizprasot.

[17] Pieteicējas ieskatā, neizprasot pierādījumus par citu autoostas un pārvadājuma pakalpojumu vienlaicīgu sniedzēju piemērotajām maksām par autoostas pakalpojumu

izmantošanu, apgabaltiesa nav noskaidrojusi situāciju autoostas pakalpojumu sniegšanas tirgū Latvijā un pārkāpumu konstatējusi uz pieņēmumu pamata. Proti, neesot izslēgts, ka pieteicēja savukārt maksāja attiecīgu augstāku maksu par iebraukšanu citās autoostās.

Šis arguments nav pamatots. Pat ja pieņem, ka visā Latvijas teritorijā kaut kādā mērā vispārēja šāda cenu politika varētu mazināt pārkāpuma negatīvās sekas (bet tikai uz tiem pārvadājumu tirgus dalībniekiem, kuri ieskaitāmi šādā teorētiskā savstarpējā izlīdzinājuma sistēmā), tas neietekmē pārkāpuma esību – diskriminējošu cenu piemērošanu lejupejā tirgū.

[18] Pieteicēja lietā izvirzījusi argumentu, ka atšķirīga maksa par autoostas pakalpojumiem varētu tikt vērtēta kā daudzuma atlaide, jo pieteicējas autobusi veidoja vairāk par 80% no visiem attiecīgajā laikā apkalpotajiem autobusiem.

Apgabaltiesa šo argumentu neuzskatīja par pamatotu, jo tas netika izteikts administratīvajā procesā iestādē un pašas pieteicējas argumentēšanas veids neapstiprina, ka šāda cenu atšķirība bija domāta kā cenu atlaide.

Šajā gadījumā apgabaltiesas norādītajam apstāklim ir īpaša nozīme. Daudzuma atlaižu piemērošana klientiem ir saistīta ar noteiktu tirgus dalībnieka motivāciju – palielināt apjomu, samazināt izmaksas ar to, ka pamudina klientus palielināt pirkšanas apjomus ar mazāku cenu par lielāku preču vai pakalpojumu apjomu. Līdz ar to pašā šo atlaižu pamatojumā jābūt redzamai tirgus dalībnieka motivācijai. Ja tikai līdz ar pieteikuma iesniegšanu tiesā tirgus dalībnieks sāk argumentēt par paša piemēroto cenu atšķirību patieso būtību, tas jau no ticamības viedokļa rada šaubas par šāda skaidrojuma nopietnību.

Taču, pat ja pieņem, ka tas ir tikai neveiksmīgas sākotnējās aizstāvēšanās rezultāts, šajā gadījumā daudzuma atlaižu iespējamība ir noraidāma pašos pamatos tā iemesla dēļ, ka mazāka maksa tika piemērota par pašas pieteicējas autobusiem sniegtajiem autoostas pakalpojumiem. Tātad šeit principā nevar pastāvēt motivācija – palielināt kādam klientam sniegto pakalpojumu apjomu, pēc iespējas pamudinot to ar pievilcīgu cenu politiku par lielāku pakalpojumu apjomu. Līdz ar to šis arguments ir noraidāms kā neadekvāts no ekonomiskā viedokļa. Tāpat jānorāda, ka daudzuma atlaižu kā ekonomiskā instrumenta izmantošana ir maz ticama, ņemot vērā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus raksturu, proti, stingra regulācija un pakalpojuma apjoma un veida atkarība no sabiedriskā pieprasījuma (uz ko norāda arī pati pieteicēja kasācijas sūdzības 13.punktā). Nav arī redzams, ka pieteicēja šādu atlaižu politiku būtu piedāvājusi citiem tirgus dalībniekiem neitrālā veidā.

Līdz ar to iebildums par apgabaltiesas vērtējuma pilnību attiecībā uz šo argumentu nav pamats apgabaltiesas sprieduma pareizības apšaubīšanai.

[19] Pieteicēja norāda, ka apgabaltiesa patvaļīgi konstatējusi pieteicējas dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu gan autoostu infrastruktūras tirgū, gan lejupejošā pasažieru pārvadājumu tirgū.

Apgabaltiesa ir norādījusi, ka pārkāpums izpaužas gan dominances tirgū, gan konkurences tirgū, proti, gan Liepājas autoostas infrastruktūras tirgū, gan lejupejošā pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū. Ar to apgabaltiesa raksturo pārkāpumu: pieteicēja, atrodoties dominējošā stāvoklī autoostu infrastruktūras tirgū, noteica maksas lejupejā tirgus dalībniekiem. Jau pats atreferētais sprieduma teksts norāda, ka lejupejā tirgū nav konstatēts pieteicējas dominējošs stāvoklis. Pieteicējas iebildums ir acīmredzami nepamatots.

[20] Pieteicēja iebilst apgabaltiesas vērtējumam par pārkāpuma ilgumu. Kā uzskata pieteicēja, apgabaltiesa ir vienlaikus atzinusi, ka ir vērtējamas un nav vērtējamas negatīvas sekas kā pārkāpuma pazīme un pamats noteikt pārkāpuma ilgumu.

Apgabaltiesas spriedumā ir pareizi norādīts, ka diskriminējošu cenu piemērošana ir konstatējama neatkarīgi no negatīvu seku pierādīšanas. Tieši diskriminējošu cenu piemērošana, ar to radot tirgus dalībniekam nelabvēlīgākus apstākļus, pats par sevi ir pārkāpums atbilstoši Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktam. Pārkāpuma ilgumu nedz Konkurences padome, nedz apgabaltiesa nav sasaistījusi ar to brīdi, kad kāds pieteicējas konkurents pārvadājumu tirgū būtu izslēgts no konkursa pieteicējas cenu politikas dēļ.

Konkurences padomes lēmuma 14.punktā ir norādīts periods, kurā tiks izvērtēta pieteicējas darbība, un tas ir saistīts citstarp ar izskatīto sūdzību un ar laiku, kad tika piemērotas maksas pirms viena īpaši vērtētā iepirkuma. Taču pārkāpuma ilgums ir noteikts Konkurences padomes lēmuma 120.punktā – par laiku no 2008.gada 1.jūnija, kad pieteicēja sāka piemērot cenas, kas atzīta par diskriminējošām (*sk. arī lēmuma 45.punktu*).

Savukārt negatīvās sekas, kas var ietekmēt atbildību, nav vērtētas kā pārkāpumu kvalificējoša pazīme. Tiesa to ir tiešā tekstā norādījusi, atsaucoties uz Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 5.punktu.

[21] Pieteicēja kasācijas sūdzībā argumentē par kļūdām apgabaltiesas vērtējumā par soda noteikšanu, proti, neesot ņemti vērā atbildību mīkstinoši apstākļi.

[22] Pirmkārt, pieteicēja norāda, ka atbilstoši noteikumu Nr. 796 23.1.1.apakšpunktam pieteicēja varēja sagaidīt soda samazināšanu, jo pārtrauca pārkāpumu, tiklīdz par iespējamo pārkāpumu uzzināja no Konkurences padomes.

Apgabaltiesa šo apstākļi nav atsevišķi vērtējusi, tāpat to nav darījusi arī Konkurences padome. Šis arguments ir pietiekami būtisks, lai pieteicēja uz to sagaidītu pamatotu izvērtējumu, tādēļ ir konstatējams trūkums apgabaltiesas sprieduma pamatojumā.

Pārbaudot pieteicējas argumentu atbilstoši pieteikumā ietvertajam skaidrojumam, konstatējams, ka 2014.gada 23.aprīļa (tātad pirms Konkurences padomes 2014.gada 29.maija lēmuma) vēstulē pieteicēja informēja Konkurences padomi, ka 2014.gada 18.martā Satiksmes ministrijas Autoostu reģistrā reģistrēta Liepājas autoosta, kuras valdītājs ir SIA „Rumba Tours”, un ka 2014.gada 19.martā starp SIA „Rumba Tours” un pieteicēju noslēgts līgums, kas paredz savstarpējus norēķinus. Vēstulē pieteicēja arī apliecina gatavību novērst pārkāpuma sekas, ja vien Konkurences padome norādītu, kā to darīt.

Vienlaikus konstatējams, ka Konkurences padome izpētes lietu ierosināja 2012.gada 26.oktobrī. Jau 2012.gada 8.oktobrī Konkurences padome nosūtīja pieteicēja informācijas pieprasījumu, precīzi norādot uz iespējamo pieteicējas pārkāpumu – dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, nosakot pasažieru pārvadātājiem atšķirīgus tarifus/maksas par iebraukšanu Liepājas autoostā (*lietas 1.piel. 9.lp.*).

Šādos apstākļos Augstākā tiesa piekrit Konkurences padomes paskaidrojumā ietvertajam viedoklim, proti, nevar piekrist pieteicējai, ka saimnieciskās darbības juridiska nodalīšana tikai 2014.gada sākumā varētu tikt uzverta kā atbildību mīkstinošs apstākļis – nekavējoša pārkāpuma novēršana, tiklīdz par to uzzināja.

Ievērojot minēto, apgabaltiesas sprieduma trūkums nevar būt pamats sprieduma atcelšanai, jo pieteicējas arguments nav tik būtisks, ka būtu iespējams cits lietas iznākums.

[23] Otrkārt, pieteicēja norāda, ka tās rīcību noteica Autotransporta direkcijas kā uzraugošās institūcijas norādījumi.

Augstākā tiesa uzskata, ka noraidoša atbilde uz šo argumentu būtībā izriet no apgabaltiesas sprieduma kopumā, proti, apgabaltiesa ir norādījusi uz Autotransporta direkcijas pārbaūžu atšķirīgo mērķi un pieteicējas kā dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma atbildību.

[24] Pieteicēja iebilst tam, ka Konkurences padome naudas soda aprēķinu balstījusi uz pieteicējas kopējo apgrozījumu, kas neesot samērīgi, ievērojot, cik salīdzinoši mazs ir apgrozījums, kas saistīts ar pārkāpumu.

Tam nevar piekrist. Konkurences likuma 14.panta otrā daļa skaidri paredz, ka sods ir jāaprēķina, ņemot aprēķinā par pamatu tirgus dalībnieka pēdējā finanšu gada neto apgrozījumu. Soda noteikšanas principi sīkāk ir noteikti noteikumos Nr. 796.

Latvijas likumā noteiktais soda apmērs nav tieši salīdzināms ar Eiropas Savienības tiesībās (Komisijas un Eiropas Savienības Tiesas) izmantotajiem soda samērīguma kritērijiem. Jāņem vērā, ka Latvijā soda noteikšana notiek, ievērojot vēl virkni citu noteikumos Nr. 796 definēto noteikumu, kas ļauj būtiski variēt soda apmēru atkarībā no pārkāpuma rakstura, sekām un pārkāpēja attieksmes. Tas dod iespēju rezultātā nonākt pie samērīga rezultāta citā ceļā.

Princips, ka soda noteikšanā iestādei jāvadās no tirgus dalībnieka saimnieciskā stāvokļa rādītāja – apgrozījuma –, ir likumdevēja tiesībpolitiska izšķiršanās. Taisnīguma apsvērumi šādā pieejā ir saskatāmi tajā, ka pārkāpuma sekām par līdzīgu pārkāpumu jābūt vienlīdz jūtamām visām personām neatkarīgi no to mantiskā stāvokļa (komersanta gadījumā to var pielīdzināt komercdarbības apjomam jeb apgrozījumam). Nav pamata šādu principu pašu par sevi atzīt par netaisnīgu (*Augstākās tiesas 2016.gada 31.marta sprieduma lietā Nr.SKA-413/2016 (A43015313) 17.punkts*).

[25] Latvijas tiesiskais regulējums pilnībā neizslēdz ar pārkāpumu saistītā apgrozījuma ņemšanu vērā soda noteikšanā. Noteikumu Nr. 796 23.2.apakšpunkts noteic, ka padome kopējo naudas soda apmēru var samazināt, 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. Pieteicēja savā kasācijas sūdzībā turklāt norāda, ka apgabaltiesa nepamatoti atzinusi par pareizu Konkurences padomes atteikšanos šo normu piemērot.

Pamatojot šo iebildumu, pieteicēja norāda, ka tās apgrozījums autoostu infrastruktūras pakalpojumu tirgū bija mazāks par 1% no pieteicējas neto apgrozījuma.

Kā redzams, pieteicēja uzskata, ka nav jāņem vērā apgrozījums, kas veidojas pasažieru pārvadājumu (lejupējā) tirgū. Tas tomēr nav pareizi, jo, kā apgabaltiesa pamatoti norādījusi, pārkāpums izpaudies arī pārvadājumu tirgū, un tieši tur citi pārvadātāji tika nostādīti nelabvēlīgākā situācijā pieteicējas pieļautās cenu diskriminācijas dēļ. Arī ja no pārvadājumu tirgū nodalāmā apgrozījuma noņemtu to daļu, kas saistīta ar pārvadājumiem pilsētas teritorijā un kuri, kā pieteicēja norāda, nav saistīti ar autoostas pakalpojumu izmantošanu, šādi pārvadājumi pēc pieteicējas pašas kasācijas sūdzībā ietvertajiem aprēķiniem veido ap 21% no pieteicējas kopējā apgrozījuma.

Līdz ar to šis arguments nav pamatots, jo nav pamata piemērot noteikumu Nr. 796 23.2.apakšpunktu.

[26] Ievērojot iepriekš minētos apsvērumus, nav pamata atcelt apgabaltiesas spriedumu.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 348.panta pirmās daļas 1.punktu un 351.pantu, Augstākā tiesa

nosprieda

atstāt negrozītu Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 15.aprīļa spriedumu, bet AS „Liepājas autobusu parks” kasācijas sūdzību noraidīt.

Spriedums nav pārsūdzams.

Tiesnese *(personiskais paraksts)* R. Vīduša

Tiesnese *(personiskais paraksts)* L. Slica

Tiesnese *(personiskais paraksts)* I. Višķere

NORAKSTS PAREIZS

Augstākās tiesas

Administratīvo lietu departamenta

tiesnese

R. Vīduša

Rīgā 2018.gada 20.februārī