



KONKURENCES PADOME

Blaumaņa ielā 5a, Rīgā, LV-1011 ♦ Tālrunis 7282865 ♦ Fakss 7242141

L Ē M U M S

Rīgā

Nr. 71

2007.gada 20.jūnijā

(Prot. Nr. 35, 5.§)

Par lietas izpētes izbeigšanu

Lieta Nr.460/06/05/6

Par Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta, 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta, un 18.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Latvija Statoil” un SIA „Neste Latvija” un 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta iespējamo pārkāpumu SIA „Lukoil Baltija R” darbībās

Konkurences padome 2006.gada 7.martā saņēma biedrības „Degvielas Tirgotāju un Ražotāju Savienība” (turpmāk – DTRS) (reģ.Nr.40008076600) 2006.gada 3.marta iesniegumu Nr.3-3/06 par iespējamām negodīgām SIA „Neste Latvija” (turpmāk – Neste) (reģ.Nr.40003132723) un SIA „Latvija Statoil” (turpmāk – Statoil) (reģ.Nr.40003064094) darbībām degvielas mazumtirdzniecības tirgū.

DTRS norāda, ka komercsabiedrības Neste un Statoil Latvijas degvielas tirgū realizē negodīgu cenu politiku, nosakot neadekvāti zemas degvielas cenas. 2006.gada februārī degvielas mazumtirdzniecības cenas Neste bieži noteiktas zemākas kā Latvijas vairumtirdzniecības cenas. Norāda arī, ka minētais ir pretrunā ar Latvijā pieņemtajiem uzņēmējdarbības principiem un iespējamais mērķis ir mazo degvielas tirgotāju izspiešana no tirgus.

DTRS uzskata, ka pārkāpti Latvijas Republikas Konkurences likuma 15.pantā un 18.pantā minētie negodīgas konkurences aizliegumi un lūdz Konkurences padomi izvērtēt degvielas tirgū izveidojušos situāciju.

Iesniegumā Nr.3-3/06 minētie fakti nesaturēja informāciju par iespējamiem Konkurences likuma 15.panta pārkāpumiem Neste un Statoil darbībās, kā rezultātā, ievērojot Konkurences likuma 23.panta otrajā un trešajā

daļā noteikto, Konkurences padome lūdza DTRS (vēstule Nr.577 (21.03.2006.)) līdz 2006.gada 28.martam iesniegt pamatotu informāciju par iespējamiem Konkurences likuma 15.panta otrās daļas pārkāpumiem degvielas mazumtirdzniecības tirgus dalībnieku darbībās.

Konkurences padomes norādītajā termiņā pieprasītā informācija netika saņemta. Ņemot vērā minēto un, pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 1.punktu, 23.panta trešo daļu un ceturtās daļas 1.punktu, Konkurences padome nolēma (Lēmums Nr.29, Prot.Nr.23, 6.§) neierosināt lietu uz biedrības DTRS 2006.gada 3.marta iesnieguma Nr.3-3/06 pamata, daļā par iespējamiem Konkurences likuma 15.panta pārkāpumiem Neste un Statoil darbībās.

Pamatojoties uz DTRS norādīto informāciju, 2006.gada 22.martā Konkurences padome ierosināja izpētes lietu „Par Konkurences likuma 18.panta iespējamo pārkāpumu Statoil un Neste darbībās” (Prot.Nr.19, 4.§).

2006.gada 10.martā Konkurences padome saņēma SIA „Viada”, SIA „Augstceltne”, SIA „OVI”, SIA „Geksans”, SIA „Nivals”, SIA „Voer”, SIA „Trest Oil CO”, SIA „RusLatNafta”, SIA „Gotika Auto”, SIA „Premium Petroleum” iesniegumu Nr.b/n (09.03.2006.) (turpmāk – iesniegums Nr.b/n (09.03.2006.)).

Iesniegumā Nr.b/n (09.03.2006.) norādīts, ka Statoil un Neste presē pauduši viedokļus, ka cenas starpībai starp degvielas mazumtirdzniecības un vairumtirdzniecības cenām jābūt 7 santīmiem par litru, lai mazumtirdzniecība būtu izdevīga. Vienlaicīgi Iesniedzēji norāda, ka no 2005.gada decembra beigām līdz 2006.gada martam šī starpība bijusi mazāka, to salīdzinot ar SIA „Mažeikū nafta” tirdzniecības nams” (turpmāk – MNTN) vairumtirdzniecības cenām. Iesniedzēji arī norāda, ka Statoil un Neste degvielas mazumtirdzniecības cenu veidošana ir vienāda, jo starpība starp abu uzņēmumu dīzeļdegvielas un 95 markas benzīna cenām ir 1,1 santīms, turklāt korelācija starp abu uzņēmumu cenām ir vienāda laika posmā no 2005.gada decembra līdz 2006.gada 17.martam, kas liecina, ka Statoil un Neste veic saskaņotas darbības degvielas cenu noteikšanā, kuru iespējamais mērķis ir mazo degvielas mazumtirgotāju izspiešana no tirgus. Iesniedzēji uzskata, ka Statoil un Neste darbības ir pretrunā ar Konkurences likuma 11.panta 1.daļas 1.punktu. Papildus iesniegumā Nr.b/n (09.03.2006.) norādīts, ka iepriekšminētās Statoil un Neste darbības viennozīmīgi liecina arī par Konkurences likuma 13.panta 4.punkta iespējamiem pārkāpumiem, jo Statoil un Neste Rīgas pilsētas degvielas mazumtirdzniecības tirgū atrodas dominējošā stāvoklī. Iesniedzēji lūdz Konkurences padomei izvērtēt iesniegumā minētos faktus un veikt pasākumus iesniegumā minēto iespējamo pārkāpumu novēršanai un vainīgo personu saukšanai pie likumā noteiktās atbildības.

2006.gada 16.martā SIA „Viada” iesniedza Konkurences padomē papildinājumus pie iesnieguma Nr.b/n (09.03.2006.) par Neste un Statoil degvielas mazumtirdzniecības cenu samazināšanos zem vairumtirdzniecības cenu līmeņa.

Pamatojoties uz SIA „Viada”, SIA „Augstceltne”, SIA „OVI”, SIA „Geksans”, SIA „Nivals”, SIA „Voer”, SIA „Trest Oil CO”, SIA „RusLatNafta”, SIA „Gotika Auto”, SIA „Premium Petroleum” norādīto informāciju, 2006.gada 22.martā Konkurences padome ierosināja izpēti lietu „Par Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta, 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta iespējamiem pārkāpumiem Statoil un Neste darbībās” (Prot.Nr.19, 4.§).

2006.gada 13.martā Konkurences padome saņēma SIA „Aparts” un SIA „Super Star” iesniegumu Nr.b/n (10.03.2006.), kurā norādīts, ka Statoil un Neste dīzeļdegvielas un 95 markas benzīna vairumtirdzniecības cenas iespējams 2006.gada 10.martā ir augstākas kā mazumtirdzniecībā, turklāt cenu starpība starp Neste un Statoil degvielas mazumtirdzniecības cenām gandrīz vienmēr ir vienāda un uz iesnieguma iesniegšanas brīdi sastāda 1,1 santīmu par litru benzīnam un dīzeļdegvielai. SIA „Aparts” un SIA „Super Star” uzskata, ka Neste un Statoil veic saskaņoto darbību nepamatotu degvielas cenu noteikšanā, kuras iespējamais mērķis ir pārējo degvielas mazumtirgotāju izspiešana no Latvijas degvielas tirgus. SIA „Aparts” un SIA „Super Star” uzskata, ka iesniegumā minētās Statoil un Neste darbības ir pretrunā ar Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas 1.punktu un lūdz Konkurences padomi ierosināt pārbaudi un veikt darbības minētā pārkāpuma novēršanai.

Pamatojoties uz SIA „Aparts” un SIA „Super Star” norādīto informāciju, 2006.gada 22.martā Konkurences padome ierosināja izpēti lietu „Par Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta pārkāpumiem Statoil un Neste darbībās” (Protokols Nr.19, 4.§).

Ņemot vērā, ka iepriekšminētajos iesniegumos norādīts par vienām un tām pašām Neste un Statoil darbībām Latvijas degvielas mazumtirdzniecības tirgū, kā arī, lai veicinātu ierosināto izpēti lietu ātrāku un objektīvāku izskatīšanu, saskaņā ar 26.panta piekto daļu Konkurences padome 2006.gada 22.martā nolēma (Prot.Nr.19, 4.§) apvienot tās vienā lietvedībā (Lieta Nr.460/06/05/6 „Par Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta, 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta, un 18.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Latvija Statoil” un SIA „Neste Latvija” darbībās”).

Ņemot vērā lietas izpēti gaitā veikto degvielas mazumtirdzniecības cenu analīzi, Konkurences padome secināja, ka, iespējams, arī SIA „Lukoil Baltija R” (turpmāk – Lukoil) ir veicis darbības, kuras klasificējamas kā Konkurences likuma pārkāpums. Tā kā lietā izpētāmais jautājums skar arī Lukoil tiesiskās intereses, un pēc būtības lēmums tiks pieņemts un iespējams radīs tiesiskas sekas arī Lukoil, 2006.gada 20.decembrī Konkurences padome, pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 1.punktu, 22.panta 2.punktu, 24.pantu un 26.panta piekto daļu, nolēma (Protokols Nr.72, 4.§) ierosināt lietu uz Konkurences padomes iniciatīvas pamata „Par Konkurences likuma 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta iespējamo pārkāpumu SIA „Lukoil Baltija R” darbībās” un apvienot to vienā lietvedībā ar Konkurences padomes 2006.gada 22.martā ierosināto lietu Nr.460/06/05/6 „Par Konkurences likuma 11.panta

pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta, 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta, un 18.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Latvija Statoil” un SIA „Neste Latvija” darbībās” (Lieta Nr.460/06/05/6 „Par Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta, 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta, un 18.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Latvija Statoil” un SIA „Neste Latvija” un 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta iespējamo pārkāpumu SIA „Lukoil Baltija R” darbībās”).

Saskaņā ar Konkurences likuma 26.panta sesto un septīto daļu Konkurences padome pēc lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanas paziņoja par to procesa dalībniekiem un norādīja tiem par tiesībām 10 dienu laikā no Konkurences padomes paziņojuma saņemšanas brīža iepazīties ar lietu, izteikt savu viedokli un iesniegt papildu informāciju (2007.gada 15.marta vēstules Nr.538, 539, 540, 541, 542, 543, 544).

Lietas izpētes procesa gaitā ir notikušas divas tikšanās Konkurences padomes telpās ar lietā iesaistītajām pusēm, nolūkā uzklaut ieinteresēto personu viedokļus un argumentus.

Izvērtējot iesniegumos norādīto un papildus saņemto informāciju Konkurences padome

k o n s t a t ē j a:

(1) Lietā iesaistītās puses

SIA „Neste Latvija” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003132723, juridiskā adrese Bauskas iela 58a, Rīga, LV-1004. Valsts ieņēmumu dienestā (turpmāk – VID) izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.0000000358 (02.02.2004.). Komercsabiedrības dalībnieks ir Nīderlandes uzņēmums „Neste Oil Finance B.V.”, kuram pieder 100% komercsabiedrības daļas;

SIA „Latvija Statoil” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003064094, juridiskā adrese Citadeles iela 12, Rīga, LV-1010. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.0000000357 (29.01.2004.). Komercsabiedrības dalībnieks ir Norvēģijas uzņēmums „Statoil ASA”, kuram pieder 100% komercsabiedrības daļas;

SIA „Lukoil Baltija R” - Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003134777, juridiskā adrese Alīses iela 3, Rīga, LV-1046. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000101 (03.09.2004.). Komercsabiedrības dalībnieks ir Nīderlandes uzņēmums „Lukoil Europe Holdings B.V.”, kuram pieder 100% komercsabiedrības daļas;

Degvielas tirgotāju un ražotāju savienība – Biedrību reģistrā reģistrēta biedrība ar vienoto reģ.Nr.40008076600, juridiskā adrese Krāmu iela 2-8, Rīga, LV-1050. Darbības veidi – veicināt degvielas tirgotāju un ražotāju kopējo

interesu ievērošanu, veicināt degvielas tirgus attīstīšanu, aizsargāt legālu naftas produktu tirdzniecību Latvijas iekšējā tirgū.

SIA „OVI” - Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40103047673, juridiskā adrese Ruses iela 16-94, Rīga, LV-1029. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000042 (10.06.2004.).

SIA „Viada” - Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003038636, juridiskā adrese Raunas iela 54/56, Rīga, LV-1039. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000380 (05.04.2004.).

SIA „Geksans” - Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003498713, juridiskā adrese Rencēnu iela 6a, Rīga, LV-1073. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000150 (11.07.2005.).

SIA „Nivals” - Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003425194, juridiskā adrese Trijādības iela 4, Rīga, LV-1048. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000135 (01.02.2005.).

SIA „Voer” - Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003162499, juridiskā adrese Krustabaznīcas iela 4, Rīga, LV-1006. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000002 (10.05.2004.).

SIA „Trest Oil Co” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003181381, juridiskā adrese Satekles iela 2, Rīga, LV-1050. Darbības degvielas tirgū – DUS celtniecība un iznomāšana.

SIA „RusLatNafta” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003497879, juridiskā adrese Jelgavas iela 2a, Daugavpils, LV-420. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000328 (30.06.2003.).

SIA „Gotika Auto” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003165118, juridiskā adrese Mūkusalas iela 31, Rīga, LV-1004. VID speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000001 (06.05.2004.).

SIA „Augstceltne” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40103000117, juridiskā adrese Republikas laukums 2, Rīga, LV-1010. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000385 (19.04.2004.).

SIA „Premium Petroleum” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003243126, juridiskā adrese Teātra iela 6, Rīga, LV-1050. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.00000000043 (10.06.2004.).

SIA „Aparts” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.40003578991, juridiskā adrese Katrīnas dambis 14-203, Rīga, LV-1045.

VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.0000000356 (15.01.2004.).

SIA „Super Star” – Komercreģistrā reģistrēta komercsabiedrība ar vienoto reģ.Nr.43603017381, juridiskā adrese Katrīnas dambis 14-103, Rīga, LV-1045. VID izsniegta speciālā atļauja (licence) naftas produktu mazumtirdzniecībai Nr.0000000360 (09.02.2004.).

(2) Konkrētais tirgus

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 4.punktu *konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu.*

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

Kā Konkurences padome noteikusi 2002.gada 9.decembra lēmuma Nr.50 (Lieta Nr. 539k/02/06/16 Par SIA „Latvija Statoil” un SIA „Shell Latvia” apvienošanu) 5.2.punktā, no patērētāju viedokļa benzīns un dīzeļdegviela nav savstarpēji aizvietojami, jo atkarībā no automašīnas dzinēja veida, patērētājs izvēlas savam transporta līdzeklim piemērotu degvielu. No piegādātāju viedokļa šie degvielas veidi ir savstarpēji aizvietojami, jo abi minētie degvielas veidi gandrīz vienmēr tiek pārdoti vienā degvielas uzpildes stacijā (turpmāk – DUS), tie ir saistīti ar kopīgu pārdošanas infrastruktūru, kuras izveidošana prasa ievērojamus ieguldījumus. Minēto degvielas veidu pārdošanas infrastruktūra būtiski atšķiras no citu preču pārdošanas infrastruktūras, tomēr šiem diviem degvielas veidiem tā ir savstarpēji līdzīga, un tiem tiek piemēroti līdzīgi mārketinga pasākumi un mazumtirdzniecības organizācija. Jebkurā laikā ikviens uzņēmums, bez būtiskiem kapitālieguldījumiem var sākt piedāvāt jebkuru no minētajiem degvielas veidiem savā DUS. Konkurences padome konkrētās preces tirgus noteikšanai lietā par būtiskāku uzskata piedāvājuma aizstājamības faktoru, jo auto degvielas mazumtirgotāji savā starpā konkurē abu degvielas veidu realizācijas tirgos vienlaicīgi.

Šīs lietas izpētē par konkrētās preces tirgu Konkurences padome nosaka auto benzīna un auto dīzeļdegvielas mazumtirdzniecības tirgu.

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

Konkrētajā lietā Iesniedzēju lūgums izvērtēt Statoil un Neste darbības balstās uz minēto uzņēmumu iespējamo dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu attiecībā pret citiem tirgus dalībniekiem, kas nākotnē iespējams var kaitēt patērētājiem.

Šajā lietā Konkurences padome, nosakot konkrēto ģeogrāfisko tirgu, par būtiskiem uzskata piedāvājuma puses faktorus. Tirgus dalībniekiem faktiski ir

iespēja izvietot DUS visā Latvijas teritorijā. Tirgus dalībnieka DUS skaits ir būtisks faktors, lai palielinātu degvielas realizācijas apjomus. Statoil, Neste un Lukoil ir plašs DUS tīkls, tādēļ Statoil, Neste un Lukoil pieņemtie lēmumi, pazeminot degvielas cenas visā vai ievērojamā daļā DUS tīkla, var ietekmēt citus tirgus dalībniekus plašā Latvijas teritorijā. Sākotnēji iespējamie izspiešanas apstākļi ietekmē konkurentus un nākotnē patērētājus, tādējādi šīs lietas specifiskie apstākļi norāda uz to, ka konkrētā ģeogrāfiskā tirgus noteikšana šajā lietā vērtējama pēc pietiekami līdzīgiem konkurences apstākļiem visā Latvijas teritorijā.

Ņemot vērā lietas specifiskos apstākļus, Konkurences padome šajā lietā par konkrēto ģeogrāfisko tirgu nosaka Latvijas teritoriju un par konkrēto tirgu – auto benzīna un dīzeļdegvielas mazumtirdzniecības tirgu (turpmāk – degvielas mazumtirdzniecības tirgus) Latvijā.

(3) Statoil, Neste un Lukoil iespējamā kolektīvā dominējošā stāvokļa izvērtējums

3.1. Piemērojamās tiesību normas un lēmumā izmantotā tiesu prakse.

Saskaņā ar Konkurences likuma 13.panta ģenerālklausulu, *jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā to ļaunprātīgi izmantot Latvijas teritorijā. (..). Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 1.punktu dominējošais stāvoklis ir “tirgus dalībnieka vai vairāku tirgus dalībnieku ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šā dalībnieka vai šo dalībnieku tirgus daļa šajā tirgū ir vismaz 40 % un šis dalībnieks vai dalībnieki spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties pilnīgi vai daļēji neatkarīgi no konkurentiem, klientiem vai patērētājiem.”*

Ņemot vērā Konkurences likuma 1.panta 1.punktu un Konkurences likuma 13.panta ģenerālklausulu, dominējošo stāvokli tirgū var ļaunprātīgi izmantot ne tikai viens uzņēmums, bet var veidoties situācijas, kad dominējošo stāvokli ļaunprātīgi izmanto vienlaikus vairāki tirgus dalībnieki.

Konkurences normu interpretācijā un Konkurences padomes viedokļa skaidrojumā, jo īpaši, nozīmīga loma ir Eiropas Kopienu (turpmāk – EK) tiesību un prakses izmantošanai, ņemot vērā to, ka Konkurences likums, tajā skaitā 13.pants, ir izstrādāts, pārņemot EK primārajos un sekundārajos tiesību avotos un ar tiem saistītajā Eiropas Kopienu tiesas (turpmāk – EKT) un Pirmās instances tiesas praksē iedibinātos konkurences tiesību principus. Tādējādi Konkurences padome sava lēmuma pamatojumā balstās arī uz minētajiem tiesību avotiem.

Konkurences likuma 1.panta 1.punktā lietotais jēdziens “vairāki tirgus dalībnieki” nozīmē, ka kopējā dominējošā stāvoklī var atrasties divi vai vairāki tirgus dalībnieki, kas juridiski ir neatkarīgi cits no cita, bet starp kuriem pastāv ekonomiska saikne, kura izpaužas tādējādi, ka šie tirgus dalībnieki ir “kopīga vienība” noteiktās darbībās attiecībā pret konkurentiem, klientiem vai

patērētājiem. Šādi kopējo dominējošo stāvokli skaidrojusi arī EK Pirmās instances tiesa (turpmāk tekstā – Pirmās instances tiesa) *Italian Flat Glass* lietā¹, nosakot, ka: „*Nekas principiāli nevar būt par šķērslī divām vai vairākām neatkarīgām ekonomiskām vienībām, kuras darbojas kādā konkrētā tirgū, kopā atrasties dominējošā stāvoklī attiecībā pret citiem šī tirgus dalībniekiem.*”²

No Pirmās instances tiesas spriedumā *Airtours*³ lietā var secināt, ka kolektīvās dominēšanas pastāvēšanas esence ir paralēla darbība oligopola ietvaros, tas ir, iepriekš nesaskaņota vienotu darbību veikšana (*tacit collusion*) vai iepriekš nesaskaņotu vienotu darbību koordinācija (*tacit cordination*)⁴.

EK lēmuma *Gencor/Lonrho*⁵ 140.punktā noteikts: „Līdzīgas negatīvas sekas, kādas rodas no atsevišķa dominējoša uzņēmuma darbības, rodas arī no dominējošā stāvoklī esoša oligopola darbības. Šāda situācija var izveidoties tikai no tā vien, ka oligopola dalībnieki, pielāgojoties tirgus apstākļiem, veido pret konkurenci vērstu paralēlu rīcību, kuras rezultātā oligopols kļūst dominējošs. Tādējādi, lai oligopola dalībnieki kļūtu dominējoši un darbotos būtiskā mērā neatkarīgi no konkurentiem, klientiem un, jo īpaši, patērētājiem, dominējošā oligopola dalībnieku starpā nav nepieciešama vienošanās (*active collusion*). Pirmās instances tiesa, kurā minētais Eiropas Komisijas lēmums tika pārsūdzēts, to atstāja spēkā⁶.

Lietā *Compagnie Maritime Belge Transports v Commission*⁷ EKT sprieduma 39.punktā noteica, ka lai analizētu situāciju EK dibināšanas līguma 82.panta kontekstā vispirms nepieciešams noskaidrot, vai attiecīgie uzņēmumi kopā veido kolektīvu vienību attiecībā pret šo uzņēmumu konkurentiem, tirdzniecības partneriem un patērētājiem. Tikai tad, kad uz šo jautājumu gūta apstiprinoša atbilde, var vērtēt, vai šim kolektīvajam veidojumam ir dominējošs stāvoklis tirgū un vai tā rīcība vērtējama kā ļaunprātīga.

Pirmās instances tiesas spriedumā lietā *Airtours vs. Commission*⁸, kurā tā lielā mērā apkopoja agrākās prakses būtiskākās atziņas, noteikti sekojoši priekšnoteikumi kolektīvā dominējošā stāvokļa konstatēšanai:

- pirmkārt, konkrētajam tirgum jābūt pietiekamā mērā caurredzamam, lai tirgus dalībniekiem, kas veic paralēlu darbību būtu iespējas pārbaudīt (monitorēt) vai koordinējošās darbības tiek veiktas;

¹ Lieta Nr. T-68/89 etc *Societa Italiana Vetro SpA v Commission* [1992] ECR II-1403.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61989A0068:EN:HTML>

² Case T-68/89 etc *Societa Italiana Vetro SpA v Commisions* (1992) ECR II-1403, (1992) 5 CMLR 302, 358.punkts <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61989A0068:EN:HTML>

³ Case T-342/99 (2002) ECR II- 2585

⁴ R. Wish. *Competition Law*. Fifth Edition, 2003. 526.lpp

⁵ Lieta Nr. IV/M.619 OJ [1997] L 11/30, [1999] 4 CMLR 1076,

http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/decisions/m619_en.pdf

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61996A0102:EN:HTML#I1>

⁷ Lieta C-396/96 P [2000] ECR I-1365, [2000] 4 CMLR 1076;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61996J0395:EN:HTML>

⁸ Lieta T-212/03; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61996J0395:EN:HTML> OJ C 191 , 10/08/2002 P. 0024 - 0024

- otrkārt, iepriekš nesaskaņotu vienotu darbību koordinācijai jābūt noturīgai laika ziņā - ir jābūt stimulam neatkāpties no kopējās tirgus politikas. Un tas iespējams tikai tad, ja visi oligopola dalībnieki turpina paralēlo darbību, no kuras tie gūst labumu. Tāpēc nepieciešams, lai pastāvētu mehānisms ar kura palīdzību oligopola dalībnieks tiktu sodīts par atšķirīgu darbību;
- treškārt, to tirgus dalībnieku darbības, kas nav oligopola dalībnieki (esošo vai potenciālo oligopola dalībnieku konkurentu), tāpat arī klientu darbības nespētu negatīvi ietekmēt rezultātus, kas paredzēti oligopola dalībniekiem, realizējot kopējo politiku (Sprieduma 62.punkts).

Saskaņā ar Eiropas Komisijas un EKT praksi, lai konstatētu kolektīvu vairāku neatkarīgu uzņēmumu vienību, nepieciešams analizēt ekonomiskās saiknes vai citus faktorus, kas rada pamatu attiecīgo uzņēmumu sasaistei⁹. It īpaši nepieciešams noskaidrot, vai pastāv kādas ekonomiskas saiknes attiecīgo uzņēmumu starpā, kas tiem ļauj darboties neatkarīgi no to konkurentiem, klientiem un patērētājiem¹⁰. Taču jāņem vērā, ka kolektīva esamību var balstīt arī uz citiem faktoriem, kā arī ekonomiskā novērtējuma, un, jo īpaši, konkrētā tirgus struktūras vērtējuma¹¹.

Saskaņā ar EKT judikatūru kolektīvās dominances pierādīšanai jāizmanto individuāla pieeja, analizējot katras lietas konkrētos apstākļus.

Kolektīvā dominējošā stāvokļa esamība, tāpat kā individuālā dominējošā stāvokļa esamība, pati par sevi neveido pārkāpumu. Saskaņā ar ekonomikas teoriju, no kuras izriet kolektīvās dominances doktrīnas, tirgus dalībnieki var iegūt labumus no iepriekš nesaskaņotu vienotu darbību veikšanas, un iemesls kāpēc šādas darbības tiek aizliegtas, ir iespējas nostiprināt savu dominējošo stāvokli.

Viens no kolektīvās dominances pārkāpuma veidiem var būt vairāku tirgus dalībnieku (kolektīvā dominējošā stāvoklī esošo) iepriekš nesaskaņotas darbības, piemērojot cenas zem konkurējošā līmeņa. Cenu negodīgums (pārāk zemas cenas) šajā gadījumā tiek vērtētas tāpat kā individuālā dominējošā stāvokļa pārkāpuma gadījumā. Šādas darbības tiek veiktas, lai izslēgtu pārējos tirgus dalībniekus no tirgus. EK ir konstatējusi kolektīvā dominējošā stāvokļa pārkāpumu (*explicit abuse*), piemērojot selektīvas pārdošanas cenas un lojalitātes atlaides *Cewal*¹² lietā (lēmums tika pārsūdzēts gan Pirmās instances tiesā¹³, gan EKT¹⁴, un abās instancēs tas tika atstāts spēkā).

⁹ Lieta C-396/96 P [2000] ECR I-1365, [2000] 4 CMLR 1076; 41.punkts.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61996J0395:EN:HTML>

¹⁰ Turpat, 42.punkts.

¹¹ Turpat, 45.punkts.

¹² OJ [1993] L 34/20, [1995] 5 CMLR 198.

¹³ Lieta T-24/93; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61996J0395:EN:HTML>

¹⁴ Lieta Nr. C-395/96;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61996J0395:EN:HTML>

Kolektīvā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpumu var izdarīt arī tikai viens no kolektīvā dominējošā stāvoklī esošajiem tirgus dalībniekiem. Šādu secinājumu ir veikusi Pirmās instances tiesa *Irish Sugar* lietā, nosakot, ka: „*tirgus dalībnieki kas atrodas kolektīvā dominējošā stāvoklī var veikt kopēju vai individuālu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pārkāpumu*”.¹⁵

Visbeidzot, *Michelin* lietā¹⁶ EKT noteica, ka dominējošs stāvoklis pats par sevi nav nekas nosodāms, taču uzņēmumam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, neatkarīgi no tā, kā šis dominējošais stāvoklis ir izveidojies, ir īpaša atbildība par to, lai ar savu darbību šis uzņēmums nekropļotu konkurenci kopējā tirgū.

3.2. Tirgus struktūra un tirgus daļas Latvijā un reģionālajos tirgos

VID vēstules Nr.13.3.2/13683 (18.05.2006.) 2.pielikumā norādīts, ka uz 2006.gada 1.martu speciālās atļaujas (licences) naftas produktu mazumtirdzniecībai bija spēkā 215 komersantiem. Pēc publiski pieejamās informācijas VID interneta mājas lapā¹⁷ Konkurences padome konstatē, ka 21 no minētajiem 215 komersantiem nodarbojas tikai ar auto gāzes mazumtirdzniecību, tādējādi šie komersanti nav uzskatāmi par konkrētā tirgus dalībniekiem. Rezultātā uz 2006.gada 1.martu degvielas mazumtirdzniecības tirgū darbojās 194 komersanti.

1.tabulā redzamas degvielas mazumtirgotāju tirgus daļas Latvijā saskaņā ar VID sniegto informāciju (vēstule Nr.13.3.2/13683 (18.05.2006.)).

1.tabula. Komersantu tirgus daļas Latvijā (%)

	2003		2004.janv.-apr.
Statoil un Magni	22,8	Statoil un Magni	25,95
Neste	8,89	Neste	8,94
Lukoil Serviss	7,65	Lukoil Serviss	8,26
RusLatNafta	4,28	RusLatNafta	3,98
Latvijas nafta	4,09	Latvijas nafta	3,44
Alco	3,62	Alco	3,36
Virši-A	3,46	Virši-A	2,04
Viada	3,09	Viada	1,93
Astarte-Nafta	2,04	Astarte-Nafta	1,57
Liepiņš	1,66	Liepiņš	1,56
Ziemeļu nafta	1,38	Ziemeļu nafta	1,4
RNS-D	1,34	RNS-D	1,39
Ingrid A	1,31	uzņ.kuriem daļa <1%	36,18
uzņ.kuriem daļa <1%	34,39		

¹⁵ Lieta T-228/97 (1999) ECR II- 2969 66.punkts.

¹⁶ N.V. Nederlandsche banden – industrie – Michelin v Commission of the European Communities, Lieta Nr. 322/81, 57.punkts.

¹⁷ Datubāze par komersantiem izsniegtajām atļaujām (licencēm) darbībām ar naftas produktiem:
http://www6.vid.gov.lv/vid_pdb/ap.asp

	2004.maijs-dec.
Statoil	22,49
Neste	9,83
Lukoil + Lukoil Serviss	8,41
Virši-A	4,16
Latvijas nafta	4,01
Alco	3,47
Astarte-Nafta	2,07
Liepiņš	1,84
Aparts	1,82
Viada	1,54
RusLatNafta	1,49
Ziemeļu nafta	1,45
RNS-D	1,41
Ingrid A	1,26
uzņ.kuriem daļa <1%	34,75

	2005
Statoil	21,57
Neste	12,14
Lukoil	8,52
Virši-A	4,72
Latvijas nafta	3,94
Alco	3,06
Aparts	2,22
Astarte-Nafta	1,99
Ziemeļu nafta	1,61
Liepiņš	1,53
RNS-D	1,36
Ingrid A	1,09
Viada	1,04
RusLatNafta	1
Sumata	1
uzņ.kuriem daļa <1%	33,21

	2006.janv.-marts
Statoil	26,22
Neste	15,14
Lukoil	8,62
Virši-A	5,11
Latvijas nafta	3,14
Alco	2,39
Aparts	2,03
Astarte-Nafta	1,91
Ziemeļu nafta	1,46
Liepiņš	1,24
RNS-D	1,23
Sumata	1,02
uzņ.kuriem daļa <1%	30,49

Konkurences padome konstatē, ka tirgus daļu stabilitāte kopš 2003.gada bijusi Statoil, Neste un Lukoil, turklāt Statoil un Neste tirgus daļas būtiski pieaugušas 2006.gada sākumā. Ņemot vērā Neste un Lukoil apvienošanās gadījumus 2006.gadā ar citiem tirgus dalībniekiem, Konkurences padome pieņem, ka nākotnē Neste un Lukoil tirgus daļas pieaugs. Būtiskākais iemesls šo trīs komersantu tirgus daļu pieaugumam ir jaunu DUS izveide un jau esošu DUS iegūšana no salīdzinoši nelielajiem degvielas mazumtirgotājiem. AS „Virši-A” tirgus daļa pieaugusi kopš 2004.gada, tādējādi AS „Virši-A” pēc VID sniegtās informācijas uzskatāms par nozīmīgāko konkurentu minētajiem komersantiem. Tomēr, analizējot degvielas mazumtirdzniecības tirgu pēc reģionālā principa, Konkurences padome secina, ka AS „Virši-A” DUS izvietotas pamatā ārpus lielākajām Latvijas pilsētām, pretēji Statoil, Neste un Lukoil DUS, tādējādi AS „Virši-A” pēc DUS izvietojuma nav uzskatāms par pietiekami līdzvērtīgu konkurentu Statoil, Neste un Lukoil. Ņemot vērā patērētāju ieradumus degvielas

iegādē, no pieprasījuma puses degvielas mazumtirdzniecības tirgus ir reģionāla rakstura, tādējādi pilnīgākas tirgus situācijas noskaidrošanai Konkurences padome analizēja arī konkrētos reģionālos tirgus.

Konkurences padomes 2002.gada 9.decembra lēmuma Nr.50 (Lieta Nr.539k/02/06/16 Par SIA „Latvija Statoil” un SIA „Shell Latvia” apvienošanos) 5.1.2.punktā ir noteikusi, ka parasti patērētāji degvielu iegādājas teritorijās, kurās tie ir sociāli aktīvi – veic darbu un dzīvo, un šīs teritorijas ir pilsētas un tuvākā apkārtnē.

Saskaņā ar Konkurences padomes izdarītajiem secinājumiem un pieņemtajiem lēmumiem¹⁸ degvielas mazumtirgotāju apvienošanās lietās Nr.1591/05/05/4 „Par SIA „Neste Latvija” un SIA „Aksioma – R.S.” apvienošanos”, Nr.1583/05/05/3 „Par SIA „Neste Latvija” un SIA „Trest Oil Co” apvienošanos”, Nr.763/05/05/2 „Par SIA „Latvija Statoil” un SIA „Regal” apvienošanos”, Nr.539k/02/06/16 „Par SIA „Latvija Statoil” un SIA Shell Latvia, SIA” apvienošanos” un lietā esošo informāciju par degvielas mazumtirdzniecības cenu pazemināšanos 2006.gada sākumā, Konkurences padome vērtēja šādus konkrētos reģionālos tirgus:

1. Jēkabpils pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē *;
2. Jūrmalas pilsētas administratīvā teritorija;
3. Valmieras pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē *;
4. Jelgavas pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
5. Tukuma pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
6. Liepājas pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
7. Ogres pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
8. Rēzeknes pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
9. Cēsu pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
10. Ventspils pilsētas administratīvā teritorija un tās tuvākā apkārtnē*;
11. Rīgas pilsēta un tās apkārtnē, ar terminu „apkārtnē” saprotot 20 km, izņemot Ogres virzienā 10 km¹⁹, attālumu no Rīgas pilsētas administratīvās robežas.

* ar terminu „tuvākā apkārtnē” saprotama teritorija 2-3 km attālumā no konkrētajām pilsētām.

Lai kā atsevišķu ģeogrāfisko tirgu noteiktu Rīgas pilsētu, Konkurences padome lūdz degvielas mazumtirgotājus izteikt viedokli par konkrētā ģeogrāfiskā tirgus robežām Rīgas pilsētā.

Lukoil vēstulē Nr.02/mt/28 (27.06.2006.) norāda, ka ģeogrāfiskais tirgus ir Latvijas teritorija, pamatojot to ar faktu, ka Lukoil klienti veic degvielas uzpildi visā Latvijā.

¹⁸ Lēmums Nr.50 (09.12.2002.), Nr.55 (26.10.2005.), Nr.51 (31.05.2006.), Nr.58 (21.06.2006.)

¹⁹ Tiek ņemtas vērā Rīgas pilsētas administratīvās robežas ģeogrāfiskās īpatnības

Konkurences padome kā konkrēto ģeogrāfisko tirgu noteikusi visu Latvijas teritoriju, ņemot vērā lietas izpēti specifiku, ko analizējusi lēmuma 2.punktā.

Neste Rīgas pilsētu vērtē kā vienu konkrēto ģeogrāfisko tirgu, uzskatot, ka konkrētā tirgus robežas ir 20 – 30 km no Rīgas pilsētas administratīvās robežas. Neste norāda, ka vērtējot konkrētā ģeogrāfiskā tirgus robežas, jāņem vērā, ka daudz iedzīvotāju no Rīgas piepilsētām dodas uz darbu Rīgā, tāpēc DUS pilsētas centrā pēc būtības jānodrošina līdzīgi konkurences apstākļi kā netālu no pilsētas esošajos DUS (vēstule Nr.01-287/2006 (29.06.2006.)).

Statoil vēstulē Nr.CS003121/413 (05.07.2006.) norāda, ka degvielas tirgotājiem Rīgas pilsētā un Rīgas rajona pagastos (Ādažu, Babītes, Carnikavas, Garkalnes, Inčukalna, Krimuldas, Ķekavas, Mārupes, Mores, Olaines, Ropažu, Salas, Salaspils, Sējas, Stopiņu pagastu, arī Vangažos, Baložos un Saulkrastos) konkurences apstākļi vērtējami kā pietiekami līdzīgi. Statoil norāda, ka Rīgas pilsēta ir svarīgs saimnieciskais un administratīvais centrs un ka lielākā daļa Rīgas rajona pagastu iedzīvotāji Rīgā veic saimniecisko darbību, strādā, mācās, iepērkas un veic citu sadzīvīsku darbību. Tādēļ ģeogrāfiskā tirgus – Rīgas pilsēta un tās tuvākā apkārtnē, robežas nevar aprobežoties ar pāris kilometriem aiz Rīgas pilsētas administratīvās robežas. Minēto pagastu iedzīvotājiem (patērētājiem) ir raksturīgi iegādāties degvielu galvaspilsētā vai ap tās robežām. Statoil norāda, ka (*).

Konkurences padome secina, ka, lai arī lielai daļai Rīgas pilsētai tuvāko pilsētu Jelgavas, Ogres, Jūrmalas un tālāko Rīgas rajona pagastu iedzīvotājiem darbs un cita sadzīvīskā darbība norisinās Rīgā, šīs pilsētas nevar tikt ietvertas konkrētā tirgus robežās. Starp pilsētām, tālākajiem pagastiem un Rīgas pilsētu pastāv ierobežota degvielas iegādes aizvietojamība. Minētajās pilsētās konkurences apstākļus ietekmē iedzīvotāju skaits, kas degvielas iegādi veic tikai šajās pilsētās un neveic sadzīvīsku darbību Rīgas pilsētā vai tās apkārtnē. Rīgas rajonā no Rīgas pilsētas tālāk esošajos pagastos konkurences apstākļus ietekmē tiem tuvāk esošās pilsētas un apdzīvotās vietas.

Ņemot vērā degvielas mazumtirgotāju viedokļus un iepriekš minēto, Konkurences padome secina, ka pietiekami līdzīgi konkurences apstākļi tirgus dalībniekiem pastāv Rīgas pilsētā un tās apkārtnē, ar terminu „apkārtnē” saprotot 20 km, izņemot Ogres pilsētas virzienā 10 km²⁰, attālumu no Rīgas pilsētas administratīvās robežas.

Saskaņā ar degvielas mazumtirgotāju sniegtajiem datiem par realizētajiem auto benzīna un dīzeļdegvielas apjomiem un apgrozījumu, 1.pielikumā redzamas tirgus daļas konkrētajos reģionālajos tirgos.

Ņemot vērā degvielas tirgus dalībnieku apvienošanās lietās secināto un 1.pielikumā apkopoto informāciju, Statoil, Neste un Lukoil reģionālajos tirgos aizņem būtisku tirgus daļu. Statoil, Neste un Lukoil tirgus daļas konkrētajos reģionālajos tirgos no 2003. līdz 2005.gadam ir mainīgas, kas liecina par zināmu

²⁰ Pamatojoties uz Rīgas pilsētas administratīvās robežas ģeogrāfiskajām īpatnībām

konkurenci to starpā, tomēr Statoil, Neste un Lukoil kopējai tirgus daļai reģionālajos tirgos ir tendence pieaugt, kas pamatā notiek tirgus strukturālo izmaiņu rezultātā. Tirgus daļu stabilitāti vai nelielu tās samazinājumu Konkurences padome konstatē tirgus dalībniekiem, kuriem ir reģionāls DUS tīkls vai tiem, kuri ir iesaistījušies kādā DUS tīklā (piem. tirgus dalībnieki, kuru DUS ir ar „Dinaz” vai „Trest” zīmolu), tādējādi nodrošinot degvielas realizāciju piesaistītajiem klientiem DUS tīkla ietvaros. Atsevišķi tirgus dalībnieki spēj sastādīt zināmu konkurenci Statoil, Neste un Lukoil, tomēr, kā jau Konkurences padome konstatēja iepriekš, to tirgus vara ir būtiski mazāka nekā minētajiem tirgus dalībniekiem.

Ekonomikas analīzē tirgus koncentrācijas līmeņa noteikšanai izmanto Herfindāla – Hiršmana indeksu²¹ (turpmāk – HHI). Ja HHI ir mazāks par 1000, tad tirgus tiek vērtēts kā nekoncentrēts. Ja HHI ir robežās no 1000 līdz 1800, tirgu aplūko kā mēreni koncentrētu, bet HHI virs 1800 liecina par augsti koncentrētu tirgu. 2.tabulā redzami HHI konkrētajos reģionālajos tirgos.

2.tabula. HHI reģionālajos tirgos²²

	HHI
Jēkabpils	1388
Jūrmala	2660
Valmiera	1418
Jelgava	2121
Tukums	1621
Liepāja	2138
Ogre	2171
Rēzekne	1518
Cēsis	1820
Ventspils	3202
Rīga	1640

HHI reģionālajos tirgos norāda, ka tie ir augsti vai mēreni koncentrēti, jo tirgū darbojas daži komersanti ar lielām tirgus daļām.

3.3. Produkta homogenitāte un tirgus caurskatāmība

Atklātā, caurskatāmā tirgū uzņēmumiem ir viegli sekot konkurentu soļiem, kā arī pieņemt saskaņotus lēmumus, turklāt auto degviela ir homogēns jeb viendabīgs produkts, kas paredzēta noteiktai patērētāju grupai – automašīnu

²¹ Komersantu tirgus daļu kvadrātu summa

²² Jēkabpilī HHI aprēķināts pēc tirgus dalībnieku tirgus daļām saskaņā ar realizētajiem degvielas apjomiem 2005.gada 1.ceturksnī, kur apvienošanās dalībnieku realizētie degvielas apjomi saskaitīti kopā (KP lēmums Nr.51 (31.05.2006.)), Jūrmalā HHI aprēķināts pēc tirgus dalībnieku tirgus daļām saskaņā ar degvielas realizācijas apgrozījumu 2004.gadā, kur apvienošanās dalībnieku apgrozījums saskaitīts kopā (KP lēmums Nr.58 (21.06.2006.)), Valmierā HHI aprēķināts pēc tirgus dalībnieku tirgus daļām saskaņā ar realizētajiem degvielas apjomiem 2004.gadā, kur apvienošanās dalībnieku realizētie degvielas apjomi saskaitīti kopā (KP lēmums Nr.55 (26.10.2006.)), pārējos reģionālajos tirgos HHI aprēķināts saskaņā ar tirgus dalībnieku degvielas realizācijas apgrozījumu 2005.gadā

lietotājiem. Būtiskākā informācija, kas interesē gan konkurentus, gan patērētājus, ir degvielas cena. Ņemot vērā, ka degvielas cenas tiek norādītas DUS, kā arī tiek publicētas interneta portālā „Leta”, tad no cenu viedokļa degvielas tirgus ir vērtējams kā ļoti caurskatāms. Turklāt konkurentiem ir viegli izkalkulēt cita uzņēmuma cenas, jo tās veidojas no vairumtirdzniecības cenām, kas arī ir pietiekami skaidri nojaušamas. Pietiekami caurspīdīga ir arī uzņēmumu atlaižu sistēma patērētājiem. Degvielas tirgus ir viendabīgs un degvielas realizācijas tehnoloģijas uzņēmumiem ir ļoti līdzīgas, kā rezultātā iespējams samērā precīzi zināt arī konkurentu izmaksu struktūru un aprēķināt peļņas procentu, līdz ar to uzņēmuma spēku. Degvielas tirgotājiem ir viegli sekot konkurentu paplašināšanās aktivitātēm, kā arī pārzināt konkurentu DUS izvietojumu. Izteikti caurskatāmā homogēna produkta tirgū īpaši iespējama oligopola dalībnieku paralēlu darbību esamība.

3.4. Vertikālā integrācija un pieeja resursu un noieta tirgiem

Statoil, Neste un Lukoil ir vertikāli integrēti uzņēmumi, kas tiem dod iespēju piesaistīt lielākus finanšu līdzekļus, tādējādi nodrošinot tos ar jaunākām tehnoloģijām, DUS celtniecības un reklamēšanās iespējām. Minētie uzņēmumi Latvijas degvielas tirgū darbojas gan vairumtirdzniecības, gan mazumtirdzniecības līmenī.

Neste pilnvarotā pārstāvja zvērinātu advokātu biroja „Lejiņš, Torgāns & Partneri” 2007.gada 23.aprīļa vēstules (turpmāk – Neste 23.04.2007. vēstule) 2.3.punktā norādīts, ka „(..) *KP kļūdaini apgalvo, ka Neste pieder pie vertikāli integrētu uzņēmumu grupas (..) Pretēji Exxon-Mobil, Shell, BP, TotalFinaElf utt., kā arī Lukoil un Statoil, kuri pieder pie vertikāli integrētu uzņēmumu grupām, Neste Oil Corporation nepieder naftas atradnes. Neste Oil Corporation ir pārstrādes un mārketinga uzņēmums, un tā meitas uzņēmums SIA „Neste Latvija” ir mazumtirdzniecības uzņēmums (..)*”

Neste nav tipisks vertikāli integrēts naftas industrijas uzņēmums, tomēr saskaņā ar ekonomikas teoriju termins „*vertikāla integrācija*” norāda uz uzņēmuma īpašumtiesību un kontroles veidu. Tas, kādos līmeņos (ieguve, pārstrāde, vairumtirdzniecība, mazumtirdzniecība) uzņēmums darbojas, parāda, cik vertikāli integrēts tas ir. Vertikāli integrētu uzņēmumu raksturo tā hierarhija un kopējs īpašnieks. Neste darbojas gan vairumtirdzniecības, gan mazumtirdzniecības, un kā norāda Neste, „Neste Oil Corporation” arī pārstrādes līmenī, kas liecina par Neste kā vertikāli integrētu uzņēmumu.

Saskaņā ar Statoil (vēstule Nr.CS003121/254 (11.04.2006.)), Neste (vēstule Nr.01-200/2006 (21.04.2006.)) un Lukoil (vēstule Nr.02/183 (11.04.2006.)) sniegto informāciju par veiktajiem degvielas iepirkumiem no 2005.gada 1.decembra līdz 2006.gada 28.februārim Statoil benzīnu iepērk (*) un dīzeļdegvielu (*), Neste benzīnu iepērk (*) un dīzeļdegvielu pamatā (*), Lukoil benzīnu iepērk (*) un dīzeļdegvielu (*). Pamatojoties uz VID sniegto informāciju (vēstule Nr.13.3.2/26958 (13.10.2006.)), Latvijā no 2006.gada

janvāra līdz septembrim auto degvielu ieveda un realizēja vairumtirdzniecībā 34 komercsabiedrības. Saskaņā ar VID interneta mājas lapā pieejamo informāciju²³ uz 2006.gada 17.novembri no minētajām 34 komercsabiedrībām 13 darbojās degvielas mazumtirdzniecības tirgū.

Konkurences padome lietā Nr.1173/05/05/5 "Par Konkurences likuma 13.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Mažeiku Nafta” Tirdzniecības nams” darbībās” secināja, ka lielākie degvielas vairumtirgotāji Latvijā ir Statoil, Neste, Lukoil, (*).

Uz 2006.gadu lielapjoma piegādes līgumus ar MNTN noslēguši (*). Saskaņā ar VID interneta mājas lapā pieejamo informāciju no lielākajiem degvielas importētājiem degvielas mazumtirdzniecības tirgū darbojas (*).

Saskaņā ar MNTN lielapjoma piegādes līgumu nosacījumiem degvielas cena un piemērojamās atlaides tiek noteiktas atkarībā no konkrētās komercsabiedrības reāli iegādātā degvielas apjoma. Pamatojoties uz pārdošanas līgumu Speciālo noteikumu 3. un 5.2.punktos minētajiem nosacījumiem, (*) 2006.gada martā, 2., 3. un 4.ceturksnī apņēmušies iepirkt no MNTN noteiktus degvielas apjomus (3.tabula), un tiem tiek piemērotas sākotnējās atlaides (4.tabula).

3.tabula. Pircēju plānotie degvielas iepirkuma daudzumi no MNTN 2006.gadā, tūkst.t (benzīns/dīzeļdegviela)
(*).

4.tabula. Sākotnējās atlaides, ASV dolāri/t (benzīnam/dīzeļdegvielai)
(*).

Saskaņā ar minēto līgumu 6.5.punktu (*).

Attiecībā pret degvielas mazumtirgotājiem (*) dīzeļdegvielas, (*) benzīna iegādei iegūst salīdzinoši lielākas atlaides, līdz ar to zemāku degvielas iepirkuma cenu.

Konkurences padome vērtēja nelielo degvielas tirgotāju iespējas iepirkt degvielu ārpus Latvijas. LDTA 2006.gada 20.decembra vēstulē Nr.01/01-54 mazo DUS tīklu iespēju iepirkt degvielu ārpus Latvijas vērtē kā grūti realizējamu, to pamatojot ar tam nepieciešamajiem lielajiem finanšu līdzekļiem naftas produktu iegādei, loģistikas nodrošināšanai, nodokļu samaksai un fiziskās glabāšanas nodrošināšanai. Turklāt LDTA norāda, ka nepieciešama papildus administratīvā kapacitāte normatīvo aktu izpildei, jo degvielas ievēdējiem Latvijas tirgū ir pienākums glabāt Valsts degvielas krīzes rezerves 36 dienu patēriņa apjomā. Attiecībā uz mazo degvielas tirgotāju kooperāciju degvielas iepirkumos lielākos daudzumos, LDTA skaidro, ka, iespējams, kāda sadarbība notiek tikai starp saistītajiem uzņēmumiem, tomēr degvielas tirgū pastāvošās

²³ Datubāze par komersantiem izsniegtajām atļaujām (licencēm) darbībām ar naftas produktiem:
http://www6.vid.gov.lv/vid_pdb/ap.asp

saspringtās konkurences apstākļos šāda kooperācija nav iespējama. DTRS 2006.gada 27.decembra vēstulē arī norāda, ka iepirkt degvielu ārpus Latvijas lielākos daudzumos un kooperēties mazajiem un vidējiem degvielas mazumtirgotājiem ir praktiski gandrīz neiespējami, jo tiem nav kopēja kredīta nodrošinājuma, turklāt degvielas glabāšanas un loģistikas izmaksas ir nepārvarams šķērslis, kas pēc būtības pārsniedz radīto ekonomiju, iegādājoties degvielu ārpus Latvijas lielākos daudzumos.

SIA „Viada” 2007.gada 5.februāra vēstulē Nr.02/37 norāda, ka mazo un vidējo degvielas mazumtirgotāju kooperācija degvielas iepirkumiem Latvijā un ārpus tās nav iespējama, jo tiem „...nav tādu brīvu apgrozāmo līdzekļu, lai tos varētu ieguldīt lielos degvielas iepirkumos ārpus Latvijas, ne arī Latvijā..” Papildus SIA „Viada” norāda, ka pastāv gan finansiāli, gan praktiski šķēršļi pieejai termināliem.

Nelielajiem degvielas mazumtirgotājiem pastāv būtiskas barjeras iegādāties degvielu lielākos apjomos par zemāku cenu tieši no rūpnīcas, tādēļ tie degvielu iegādājas vairumtirdzniecības tirgū Latvijā un to degvielas iepirkuma cena ir Latvijas degvielas vairumtirdzniecības tirgū noteiktā. Statoil, Neste un Lukoil degvielas iepirkuma cena ir zemāka kā nelielajiem degvielas mazumtirgotājiem (Skat. 2.pielikumu). Statoil, Neste un Lukoil degvielu iepērk lielos apjomos, kas tiem dod iespējas variēt ar degvielas mazumtirdzniecības cenu, tirgojot iepriekš iepirktu degvielu par zemāku cenu, pretēji nelielajiem degvielas mazumtirgotājiem, kuru iegādātā degviela tiek realizēta DUS īsā laika periodā.

Saskaņā ar lietā esošo un publiski pieejamo informāciju Statoil, Neste un Lukoil ir izveidojies plašs DUS tīkls. To DUS pamatā ir izvietoti lielākajās Latvijas pilsētās un pie autoceļiem. Lielāka daļa DUS izvietoti Rīgas pilsētā, kurš ir lielākais un pieprasījuma ziņā izdevīgākais tirgus, vadoties no realizētajiem degvielas apjomiem tajā. DUS izvietojums ir svarīgs faktors klientu piesaistē, kurā Statoil, Neste un Lukoil ir pārāki pār citiem tirgus dalībniekiem, jo to DUS atrodas ģeogrāfiski izdevīgākās vietās. Turklāt, pastāvot pietiekoši plašam DUS tīklam, Statoil, Neste un Lukoil pastāv iespēja zaudējumu vienā konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū kompensēt ar ieguvumu citā. Šādu iespēju mazajam degvielas mazumtirgotājam nav.

3.5. Statoil, Neste un Lukoil cenu konkurences izvērtējums

Saskaņā ar Ministru kabineta 2000.gada 26.septembra noteikumiem Nr.332 „Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu” auto degvielas kvalitātes rādītāju normas ir stingri reglamentētas, tādējādi Latvijas tirgū nonāk līdzīgas kvalitātes auto degviela. Iepirkuma cenas ir pietiekami caurspīdīgas, lai konkurenti varētu pietiekami skaidri nojaust cita iespējas konkurēt ar degvielas cenu. Pamatojoties uz lietā esošo informāciju, Ekonomikas

ministrijas²⁴ un Konkurences padomes degvielas tirgus uzraudzības lietas ietvaros veikto degvielas cenu monitoringu, Konkurences padome secina, ka degvielas mazumtirdzniecības cenu svārstības 2005.gadā starp Statoil, Neste un Lukoil nav izteiktas. Cenu korelācija Statoil, Neste un Lukoil starpā ir līdzīga ilgā laika posmā, kas izveidojusies no minēto komersantu spēka samēra tirgū. Konkurences padome uzskata, ka spēka samērs pamatojams ar katra komersanta tēlu patērētāju skatījumā. Komersantu tēls veidojies lielākoties no reklāmas un apkalpošanas kvalitātes, kas ir pamata instrumenti, ar kuriem Statoil, Neste un Lukoil galvenokārt konkurē savā starpā. Ievērojot degvielas kā produkta homogenitāti, tirgus caurskatāmību, pārdevēju izmaksu simetriskumu, cenu caurspīdīgumu, pieprasījuma stabilitāti, kā arī nelielo piegādātāju skaitu vairumtirdzniecības līmenī, kas rada vertikāli integrētu uzņēmumu priekšrocības, par kādiem uzskatāmi Statoil, Neste un Lukoil, atzīstams, ka īstermiņā cena nav izšķirošais konkurences faktors. Tomēr pie zināmiem apstākļiem būtiskas cenu izmaiņas var ievērojami palielināt cenas kā konkurences faktora nozīmi.

3.6. Mazo un vidējo tirgus dalībnieku un pircēju spēja ietekmēt Statoil, Neste un Lukoil darbības

Auto degviela ir homogēna prece un tās pieprasījuma aizvietojamība starp piedāvātājiem ir būtiska, tādējādi autobraucējiem ir viegli pārslēgties no viena pārdevēja pie cita, tomēr, ņemot vērā iepriekš secināto, situācijā, ja tiek būtiski pazemināta cena, nelielie degvielas mazumtirgotāji nevar ietekmēt Statoil, Neste un Lukoil darbības.

Būtiska nozīme Statoil, Neste un Lukoil darbību un to pozīciju nostiprināšanos tirgū novērtēšanai ir barjerām jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai tirgū. Saskaņā ar likuma „Par akcīzes nodokli” 2.panta sesto daļu un 2005.gada 30.augusta Ministru kabineta noteikumu Nr.662 „Akcīzes preču aprites kārtība” 11. un 12.punktu komercdarbību ar akcīzes precēm drīkst veikt komersants, kurš ir saņēmis attiecīgu VID licencēšanas komisijas izsniegtu speciālo atļauju (licenci).

Lai saņemtu speciālo atļauju (licenci) degvielas mazumtirdzniecībai, komersants iesniedz iesniegumu. Iesniegumam pievieno dokumentus, kas apliecina iesniegumā deklarētās ziņas par pieteiktās darbības vietas atbilstību vides aizsardzības un ugunsdrošības prasībām, par metroloģiskā nodrošinājuma esību un tā atbilstību normatīvo aktu prasībām vai verificēšanas sertifikātā norādīto informāciju, par bīstamo iekārtu reģistrāciju un par nodokļu samaksu. Saskaņā ar noteikumiem par licences izsniegšanu par katru tirdzniecības vietu jāmaksā nodeva 50 latu apmērā. Minētās barjeras Konkurences padome neuzskata par būtiskām komercdarbības ar degvielas tirdzniecību uzsākšanai.

Būtiskākās barjeras, kas var atturēt komersantus iesaistīties degvielas mazumtirdzniecības tirgū, ir:

²⁴ <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=11032>

1. Kapitāla ieguldījums (DUS celtniecība);
2. Teritoriālais faktors (DUS izvietojums);
3. Tirgus struktūra (Spēcīgi tirgus dalībnieki);

LDTA 2006.gada 16.jūnija vēstulē Nr.01/01-24 norāda, ka Latvijas degvielas tirgus nav īpaši pievilcīgs jauniem tirgus dalībniekiem. LDTA apliecina, ka degvielas mazumtirdzniecības organizēšanai kopumā ir nepieciešami lieli sākotnējie finanšu līdzekļi, kā arī sarežģīta tehnisko un tehnoloģisko prasību nodrošināšana, turklāt tirgus rentabilitāte ir ievērojami mazāka nekā daudzās citās Latvijas tautsaimniecības nozarēs.

DTRS 2006.gada 19.jūnija vēstulē Nr.4-9/06 pauž viedokli, ka jaunu tirgus dalībnieku ienākšana degvielas mazumtirdzniecības tirgū nav iespējama, to skaidrojot ar ļoti dārgu DUS celtniecību, augstām zemes izmaksām, mazu peļņu un ilgu celtniecības izdevumu atmaksāšanās termiņu. Attiecībā uz Rīgas pilsētu DTRS norāda, ka tajā degvielas patēriņš pārsniedz 50% no visas Latvijas degvielas patēriņa, turklāt Statoil un Neste Rīgas pilsētā ieņem dominējošo stāvokli, un Rīgas pilsētā praktiski nav vietas, kur celt jaunas DUS.

DTRS norāda, ka jauna degvielas mazumtirdzniecības tirgus dalībnieka ienākšana Latvijā vienīgi būtu iespējama, pārpērkot kāda jau esošā tirgus dalībnieka DUS tīklu, pie nosacījuma, ja tīkls procentuāli aizņem būtisku tirgus daļu.

Pamatojoties uz VID 2006.gada 18.maija vēstulē Nr.13.3.2/13683 sniegto informāciju par spēkā esošo speciālo atļauju (licenču) naftas produktu mazumtirdzniecībai skaita izmaiņām (5.tabula), Konkurences padome secina, ka tirgus dalībnieku skaits kopš 2003.gada ir samazinājies, kas liecina, ka savas pozīcijas tirgū nevar saglabāt tirgus dalībnieki, kuriem ir ierobežotas finansiālās iespējas.

5.tabula. Spēkā esošo atļauju (licenču) naftas produktu mazumtirdzniecībai skaits uz katra gada 1.janvāri

2003	2004	2005	2006
263	252	231	216

Konkurences padome secina, ka Statoil, Neste un Lukoil būtisku konkurenci var sastādīt resursu un finanšu ziņā līdzīgs tirgus dalībnieks. Nākotnē degvielas tirgū varēs ienākt tikai lieli finansiāli spēcīgi dalībnieki, pārņemot mazākos tirgus dalībniekus vai būvējot jaunas DUS.

Ņemot vērā LDTA un DTRS viedokļus, tendences auto degvielas tirgū un veikto analīzi, Konkurences padome Latvijas degvielas mazumtirdzniecības tirgū jaunu tirgus dalībnieku ieiešanas barjeras vērtē kā augstas, sevišķi Rīgas pilsētā un citās Latvijas lielākajās pilsētās, tādējādi Statoil, Neste un Lukoil potenciālo konkurentu ienākšana tirgū ir būtiski apgrūtināta.

Saskaņā ar Statoil, Neste un Lukoil sniegto informāciju, Konkurences padome secina, ka minētie komersanti ar atlaidēm cenšas piesaistīt pircējus iegādāties degvielu viņu uzņēmumā. Tie piedāvā fiziskām un juridiskām personām debetkartes un kredītkartes degvielas iegādei. Slēdzot līgumu par

degvielas iegādi, komersanti pircējiem piešķir atlaidi, kas ir fiksēta vai atkarīga no iegādātā degvielas daudzuma un/vai nopirktajām citām precēm un pakalpojumiem. Papildus tiek piedāvātas arī atlaides DUS pieejamo citu produktu iegādei.

Saskaņā ar Statoil (vēstule Nr.CS003121/413 (05.07.2006.)), Neste (vēstule Nr.01-287/2006 (29.06.2006.)) un Lukoil (vēstule Nr.02/mt/28 (27.06.2006.)) iesniegtajiem līgumiem un vienošanām par degvielas iegādes kartēm, Konkurences padome konstatē, ka minēto līgumu noteikumi neuzliek par pienākumu pircējam iegādāties degvielu tikai no līgumslēdzēja. Līgumattiecības neierobežo pircēja iespējas izvēlēties citu pārdevēju. Tomēr, ņemot vērā noslēgtās vienošanās, Konkurences padome pieņem, ka situācijā, ja citi degvielas mazumtirgotāji īslaicīgi pazemina degvielas cenu, juridiskās personas pamatā nepārslēdzas degvielas iegādei pie cita mazumtirgotāja. Juridisko personu degvielas piegādātāja izvēle pamatojas ne tikai uz degvielas cenu, tā lielā mērā atkarīga arī no konkrētā degvielas mazumtirgotāju DUS izvietojuma un sniegto pakalpojumu kvalitātes.

Konkurences padome secina, ka citiem tirgus dalībniekiem ir ierobežotas iespējas ietekmēt Statoil, Neste un Lukoil darbības, ja minētie trīs tirgus dalībnieki paaugstina vai pazemina degvielas mazumtirdzniecības cenu. Cenas paaugstināšanas gadījumā mazie degvielas mazumtirgotāji savas cenas pieskaņo Statoil, Neste un Lukoil piedāvātajām cenām, savukārt cenas pazemināšanās gadījumā, to izmaksu struktūra neļauj mazajiem degvielas mazumtirgotājiem pieskaņot savas cenas Statoil, Neste un Lukoil piedāvātajām cenām, jo situācijā, kurā nelieli tirgus dalībnieki degvielu iepērk Latvijas vairumtirdzniecības tirgū, augstāka pieejamā degvielas vairumtirdzniecības cena neļauj tiem samazināt mainīgās izmaksas. Tas nozīmē, ka, ja Statoil, Neste un Lukoil cenas samazina, citiem tirgus dalībniekiem nepastāv iespēja ietekmēt šo tirgus dalībnieku darbības.

Arī pircēju spēka faktoram nav būtiskas nozīmes degvielas tirgū cenu paaugstināšanas vai pazemināšanas situācijā no savstarpēji atkarīgu tirgus dalībnieku puses. Teorētiski patērētāji uz augstām cenām reaģē, samazinot pieprasījumu, taču zināms, ka degvielas tirgū cenu elastība ir vāja. Arī Latvijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūta pētījumā par degvielas tirgu Latvijā²⁵ secināts, ka degvielas cenas pieaug, tomēr patēriņš nesamazinās. Patērētāji pieņem jebkādu degvielas cenu tirgū.

Cenu pazemināšanās gadījumā Statoil, Neste un Lukoil klienti iegūst īslaicīgu labumu, kas tos nemudina izvēlēties citu tirgotāju, tādējādi pamatā tiek ietekmēta mazo degvielas mazumtirgotāju klientu rīcība, izvēloties veikt degvielas iegādi pie Statoil, Neste un Lukoil.

²⁵ Finanšu ministrija: <http://www.fm.gov.lv/page.php?id=2077>

3.7. Statoil, Neste un Lukoil dominējošais stāvoklis

2003.gadā Statoil, Neste un Lukoil kopējā tirgus daļa bija 39,34 %, 2004.gada janvārī līdz aprīlim 43,15 %, 2004.gada maijā līdz decembrim 40,73 %, 2005.gadā 42,23 %, bet 2006.gada janvārī līdz martam 49,98 %, tādējādi to tirgus daļa pārsniedz Konkurences likuma 1.panta 1.punktā noteikto tirgus dalībnieku tirgus daļas sliekšni dominances konstatēšanai, turklāt tirgus daļa pārsniedz 40 % robežu pietiekami ilgā laika periodā un tai ir tendence pieaugt. Analizētajos konkrētajos reģionālajos tirgos tirgus daļas ir vēl lielākas ar tendenci pieaugt. Ņemot vērā degvielas mazumtirdzniecības tirgus struktūras raksturojumu, Konkurences padome secina, ka Latvijas degvielas mazumtirdzniecības tirgū pastāv oligopols, ko veido Statoil, Neste un Lukoil.

Statoil, Neste un Lukoil tirgus daļu izmaiņas parāda, ka to starpā konkurence pastāv, tomēr kopējai oligopola tirgus daļai ir tendence pieaugt. Tas ļauj secināt, ka Statoil, Neste un Lukoil savstarpējā konkurence, iespējams, ierobežo konkurenci attiecībā pret citiem tirgus dalībniekiem.

Konkurences padome secina, ka Statoil, Neste un Lukoil, iepērkot degvielu par zemāku cenu, iegūst iespēju noteikt zemākas degvielas mazumtirdzniecības cenas nekā vidēji tie degvielas mazumtirgotāji, kas degvielu iepērk vairumtirdzniecībā Latvijā, t.sk. arī no minētajām kompānijām. Nelielajiem degvielas mazumtirgotājiem pastāv būtiskas barjeras iegādāties lielākus degvielas apjomus par zemāku cenu tieši no rūpnīcas. Statoil, Neste un Lukoil pretēji nelielo tirgus dalībnieku iespējām, ir līdzvērtīgi resursi, pieeja produktu un noieta tirgiem, tādējādi Konkurences padome secina, ka degvielas mazumtirdzniecības tirgū pastāv divi konkurences līmeņi: (1) konkurence starp oligopola dalībniekiem un (2) konkurence starp oligopola dalībniekiem un pārējiem degvielas mazumtirgotājiem.

Šādā situācijā būtiska mazumtirdzniecības cenu pazemināšana izraisa paralēlas darbības līdzvērtīgu komersantu starpā. Konkurences padome secina, ka Statoil, Neste un Lukoil ir savstarpēji atkarīgi degvielas cenu līmeņa ziņā, ko pierāda degvielas cenu pazemināšanās gadījums 2006.gada februārī un martā, tādējādi izraisīto cenu svārstību rezultātā neviens no oligopola dalībniekiem savstarpēji nav ieguvējs, jo, ņemot vērā līdzīgo spēka samēru, tie nevar viens otru būtiski ietekmēt.

Latvijas degvielas tirgus ir caurskatāms, kas ļauj Statoil, Neste un Lukoil koordinēt (ietekmēt) degvielas mazumtirdzniecības cenu līmeni tirgū, pietiekami skaidri paredzot vienam otra rīcību degvielas cenu svārstību situācijā un to radīto ietekmi uz ārpus oligopola esošajiem tirgus dalībniekiem (to izspiešanu no tirgus). Oligopola dalībnieki apzinās, ka jebkurš no tiem sekos cenu pazeminājumam, pretējā gadījumā tas tiks „sodīts” ar klientu skaita samazināšanos, līdz ar to apgrozījuma kritumu.

Ārpus oligopola esošie tirgus dalībnieki nevar ietekmēt oligopola dalībnieku darbības, tiem pazeminot cenas, ko izskaidro to ierobežotās finansiālās un degvielas iegādes iespējas.

Pazeminoties degvielas mazumtirdzniecības cenai, patērētāji degvielas iegādē pamatā nepārslēdzās starp oligopola dalībniekiem, jo likumsakarīgi degvielas mazumtirdzniecības cenas 2006.gada sākumā pazemināja visi oligopola dalībnieki. Patērētāji iegūst zemāku cenu un nav ieinteresēti oligopola darbību ietekmēšanā, tādējādi cenu pazemināšanās gadījumā patērētāju ietekme uz oligopola darbību apturēšanu nepastāv.

Ņemot vērā augstākminēto, Latvijas degvielas mazumtirdzniecības struktūra, konkurences process tirgū un vairākas Statoil, Neste un Lukoil priekšrocības (t.sk. zīmola atpazīstamība, plašais DUS tīkls, klientu lojalitātes programmas) attiecībā pret to konkurentiem rada situāciju, kurā tiem ir iespēja darboties būtiskā pakāpē neatkarīgi no konkurentiem.

Pamatojoties uz veikto konkurences apstākļu analīzi, Konkurences padome secina, ka Latvijas degvielas mazumtirdzniecības tirgū Statoil, Neste un Lukoil ir tirgus vara un tiem ir iespēja būtiskā pakāpē darboties neatkarīgi no to konkurentiem, tādējādi prezentējot sevi kā kolektīvu vienību degvielas mazumtirdzniecības tirgū.

Statoil 2007.gada 23.aprīļa vēstulē Nr.CS003121/180 (turpmāk – Statoil 23.04.2007. vēstule) Konkurences padomei norāda uz to, ka: „*KP Lietas faktū vērtējumā nepareizi piemēro EK tiesībās izstrādāto kolektīvā dominējošā stāvokļa definīciju, izmantojot vietējo dominējošā stāvokļa definīciju, bet nevērtējot tirgus dalībnieku tirgus varu (.)*”.

Konkurences padome tirgus daļu lielumu šajā lietā neuzskata par būtiskāko rādītāju Statoil, Neste un Lukoil kolektīvā dominējošā stāvokļa konstatēšanai. Būtiskākais faktors ir to tirgus vara Latvijas degvielas tirgū, kura rada Statoil, Neste un Lukoil iespēju to izmantot konkrētajos reģionālajos tirgos arī tad, ja konkrētajā tirgū izvietotas viena vai divu oligopola dalībnieku DUS.

Konkurences likuma normu interpretācijā un Konkurences padomes viedokļa skaidrojumā, jo īpaši, nozīmīga loma ir EK tiesību un prakses izmantošanai, ņemot vērā to, ka Konkurences likums, tajā skaitā 13.pants, ir izstrādāts pārņemot EK primārajos un sekundārajos tiesību avotos un ar tiem saistītajā EKT un Pirmās instances tiesas praksē iedibinātos konkurences tiesību principus. Taču, protams, Latvijas konkurences normām ir zināmas specifiskas nianšes, kas atšķiras no EK tiesību formulējumiem. Viena no šādām nianšēm atrodama dominējošā stāvokļa un tā ļaunprātīgas izmantošanas formulējumā. Konkurences likuma 13.pantā, izmantojot līdzīgu formulējumu kā EK dibināšanas līguma 82.pantā, noteikts, ka *jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā to ļaunprātīgi izmantot Latvijas teritorijā*. Atsevišķi dominējošā stāvokļa definīcija formulēta Konkurences likuma 1.panta 1.punktā: *“tirgus dalībnieka vai vairāku tirgus dalībnieku ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šā dalībnieka vai šo dalībnieku tirgus daļa šajā tirgū ir vismaz 40 % un šis dalībnieks vai*

dalībnieki spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties pilnīgi vai daļēji neatkarīgi no konkurentiem, klientiem vai patērētājiem.” EK dibināšanas līguma 82.pants līdzīgi nosaka aizliegumu vienam vai vairākiem dominējošā stāvoklī esošiem uzņēmumiem ļaunprātīgi izmantot šādu stāvokli tirgū. Taču, atšķirībā no Konkurences likuma, EK normatīvajos aktos, ne primārajos, ne sekundārajos, nav ietverta dominējošā stāvokļa definīcija. Tā ir apzināta pieeja, ņemot vērā, ka konkurences tiesību piemērošanas sfēra ir ļoti plaša, daudzveidīga un lielā mērā balstīta uz katras individuālas situācijas specifiskajiem apstākļiem. Tādējādi, dominējošā stāvokļa definīcija ir izveidojusies laika gaitā, Eiropas Komisijas un EKT prakses ceļā, interpretējot un piemērojot EK dibināšanas līguma 82.pantu katrai attiecīgajai tirgus situācijai. Konkurences likuma 13.pants un 1.panta 1.punkta redakcija pamatā atspoguļo gan EK dibināšanas līguma 82.pantā noteikto, gan Eiropas Komisijas un EKT praksē izveidoto dominējošā stāvokļa definīciju, taču, kā papildus elements Konkurences likuma dominējošā stāvokļa definīcijā, atšķirībā no EK regulējuma, ietverts 40 % tirgus daļas sliekšnis, kā viens no neatņemamiem priekšnoteikumiem dominējošā stāvokļa konstatēšanai. Faktiski ar šī 40 % sliekšņa iekļaušanu likumā likumdevējs ir daļēji ierobežojis konkurences tiesību piemērotāju iespējas pilnvērtīgi un objektīvi izvērtēt dominējošā stāvokļa esamību vai neesamību katrā konkrētā tirgus situācijā. Vērtējot EK dibināšanas līguma 82.panta iespējamus pārkāpumus, šāda ierobežojuma nav, un konstatējot dominējošā stāvokļa esamību vai neesamību, tirgus daļas lielumam ir būtiska, taču ne izšķiroša nozīme. Tirgus daļas lielums ir viens no faktoriem, ko analizē vērtējot dominējošā stāvokļa esamību. To apstiprina EKT secinājums lietā *Hoffmann-la Roche*, nosakot, ka: „*dominējošā stāvokļa esamība var izrietēt no vairākiem faktoriem, kuriem atsevišķi vērtējot var nebūt izšķiroša nozīme, taču starp šiem faktoriem īpaši būtiska nozīme ir ļoti lielu tirgus daļu esamībai*”.²⁶

Tādējādi, lai gan pastāv nedaudz atšķirīga pieeja dominējošā stāvokļa definīcijas jautājumā Latvijas un EK konkurences tiesībās (Latvijā dominējošā stāvokļa definīciju iekļaujot likumā; EK tiesībās definējot katrā lietā individuāli, taču pamatā izmantojot EKT praksē izveidoto definīciju), Konkurences padome nepiekrīt, ka juridiskajā interpretācijas tehnikā šai pieejas atšķirībai būtu izšķiroša nozīme, lai būtu pamats secināt, ka EK prakse dominējošā stāvokļa definēšanā nebūtu izmantojama līdzīgās lietās, kas tiek skatītas saskaņā ar Latvijas konkurences tiesību normām.

Statoil 23.04.2007. vēstulē norāda uz KP nekonsekvenci attieksmē pret kolektīvā dominējošā stāvokļa vērtēšanas aspektiem, norādot, ka: „*pēc Lietas ierosināšanas KP ir pieņēmusi 6 lēmumus par atļauju apvienoties. Lielākā daļa šo lēmumu pieņemti attiecībā par apvienošanām, kurās iesaistītas Neste un Lukoil (...). Ja KP patiesi uzskata, ka konkrētās preces tirgū Latvijas teritorijā pastāv kolektīvais dominējošais stāvoklis, to neizvērtējot KP ne tikai veicināja*

²⁶ Lieta Nr. 85/76 [1979] ECR 461, 520: 3 CML# 211, 274; 39.punkts.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61976J0085:EN:HTML>

šāda stāvokļa rašanos vai nostiprināšanos, bet arī neuzsāka nekādas darbības, lai tirgus dalībnieki apzinātos šādu stāvokli un no tā izrietošo pienākumu ievērot īpašus uzvedības noteikumus.”

Jāņem vērā, ka, pieņemot lēmumu apvienošanās lietā, Konkurences padome vērtē, kādas sekas šī apvienošanās radīs attiecībā uz konkurences apstākļiem konkrētajā tirgū. Konkurences likuma 16.panta trešā daļa nosaka, ka „*Konkurences padome ar lēmumu aizliedz apvienošanos, kuras rezultātā rodas vai nostiprinās dominējošais stāvoklis vai var tikt būtiski samazināta konkurence jebkurā konkrētajā tirgū.*” Tātad, Konkurences padome vispirms definē konkrēto tirgu, un tad lemj par to, vai apvienošanās rezultātā tajā var rasties vai nostiprināties dominējošs stāvoklis.

Katrā lietā tiek noskaidrota tā tirgus daļa, kurā ir aizskartas vai var tikt aizskartas tirgus dalībnieku likumīgās intereses vai patērētāja tiesības un kura, tādējādi, attiecas uz atsevišķo izskatāmo lietu. Konkrētā tirgus noteikšana ir nepieciešama, lai noteiktu robežas, kādās tirgus dalībnieki sacenšas vai atrodas tādos apstākļos, kuros tie var sacensties viena veida vai savstarpēji aizvietojamu preču ražošanā un realizācijā.

Apvienošanās lietās, kurās Konkurences padome pieņēmusi lēmumus pēc šīs lietas ierosināšanas, konkrētie ģeogrāfiskie tirgi noteikti, vadoties no pieprasījuma puses faktoriem (autobraucēju pieprasījuma), t.i. – atsevišķas Latvijas pilsētas un to apkārtnē un autoceļi, vērtējot koncentrācijas aspektu katrā atsevišķā definētajā konkrētajā reģionālajā tirgū. Un Konkurences padome, ievērojot likuma prasības, vērtē iespējamā dominējošā stāvokļa veidošanās vai nostiprināšanās aspektu, kas ir apvienošanās kontroles pamataspekts. Tā, piemēram, pamatojoties uz minētajiem apsvērumiem, Konkurences padome 02.12.2006. lēmumā Nr.138 lietā par SIA „Neste Latvija” 02.08.2006. ziņojumu par apvienošanos Konkurences padome nolēma aizliegt Neste nomāt SIA „Alco” DUS Graudu ielā 8a, Kuldīgā, kā arī noteikt Neste nomas sākumu SIA „Alco” DUS Saldū, Jelgavas ielā 3, ne agrāk kā 2007.gada 1.decembrī.

Šajā lietā Konkurences padome, nosakot konkrēto ģeogrāfisko tirgu, par būtiskiem uzskata piedāvājuma puses faktoros. Tirgus dalībniekiem faktiski ir iespēja izvietot DUS visā Latvijas teritorijā. Tirgus dalībnieka DUS skaits ir būtisks faktors, lai palielinātu degvielas realizācijas apjomus. Kā jau Konkurences padome ir norādījusi, Statoil, Neste un Lukoil ir plašs DUS tīkls, tādēļ Statoil, Neste un Lukoil pieņemtie lēmumi var ietekmēt citus tirgus dalībniekus plašā Latvijas teritorijā. Sākotnēji iespējamie izspiešanas apstākļi ietekmē konkurentus un nākotnē patērētājus, tādējādi šīs lietas specifiskie apstākļi norāda uz to, ka konkrētā ģeogrāfiskā tirgus noteikšana šajā lietā vērtējama pēc pietiekami līdzīgiem konkurences apstākļiem visā Latvijas teritorijā. Tādēļ nav pamatoti salīdzināt Konkurences padomes atšķirīgo pieeju dažādās lietās, jo tā atkarīga no katras lietas individuālās būtības un specifikas.

Izvērtējot degvielas mazumtirdzniecības tirgus struktūru, tirgus daļu procentuālo sadalījumu un to izmaiņu tendences gan Latvijā kopumā, gan reģionālajos tirgos, tirgus augsto koncentrācijas pakāpi, Statoil, Neste un Lukoil

stāvokli degvielas tirgū un to līdzīgo izmaksu struktūru, tirgus caurskatāmību, produkta homogenitāti, pieprasījuma prognozējamību un neelastību attiecībā pret produkta cenu, augstās barjeras ienākšanai tirgū, citu tirgus dalībnieku un pircēju nespēju ietekmēt Statoil, Neste un Lukoil darbības, Konkurences padome secina, ka Latvijas degvielas mazumtirdzniecības tirgū Statoil, Neste un Lukoil atrodas kolektīvā dominējošā stāvoklī.

(4) EKT prakse „plēsonīgu cenu” izvērtēšanā

EKT savā 03.07.1991. spriedumā lietā *AKZO Chemie BV v Commission of the European Communities*²⁷ (turpmāk – AKZO) ir vērtējusi kādos gadījumos pazeminātu cenu (*predatory pricing*) piemērošana var saturēt dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pārkāpuma pazīmes.

Sprieduma 69.punktā EKT atzinusi, ka, kā Tiesa noteikusi savā spriedumā lietā Nr. 85/76 *Hoffman-La Roche v Commission* (1979) ECR 461, 91.paragrāfā, jāņem vērā, ka ļaunprātības jēdziens ir objektīvi pārbaudāms attiecībā uz dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma uzvedību, kas atšķiras no normālās konkurences uzvedības preču un pakalpojumu tirgos un kura ir spējīga ietekmēt situāciju konkrētajā tirgū, kurā tā iemesla dēļ, ka tajā ir tirgus dalībnieks dominējošā stāvoklī, konkurence jau tā ir vājināta, un šai uzvedībai ir efekts uz konkurences līmeņa mazināšanu vai konkurences līmeņa pieauguma bremzēšanu.

Sprieduma 70., 71.punkts konstatē, ka 86.pants aizliedz dominējošam uzņēmumam izspiest konkurentu, tādējādi stiprinot savas pozīcijas, izmantojot metodes, kas nav balstītas uz konkurenci ar preces vai pakalpojuma kvalitāti. No šāda viedokļa, tomēr ne visas cenu konkurences metodes var tikt uzskatītas par likumīgām.

No EKT prakses izriet, ka „plēsonīgu cenu” analīzē parasti vērtē noteiktās cenas attiecībā pret vidējām kopējām un vidējām mainīgajām izmaksām. AKZO lietā sprieduma 71.punktā EKT atzinusi, ka cenu noteikšana zem vidējām mainīgajām izmaksām (tām, kuras mainās atkarībā no ražošanas kvantitātes) kā līdzeklis, ar kuru dominējošs uzņēmums cenšas izspiest konkurentu, uzskatāma par ļaunprātīgu darbību. Dominējošs uzņēmums nav ieinteresēts piemērot šādas cenas kāda cita iemesla dēļ, kā tikai ar mērķi izspiest konkurentus, lai pēc tam paaugstinātu savas cenas, izmantojot monopola stāvokli, jo katra realizācija zem vidējām mainīgām izmaksām rada zaudējumus t.i. realizācija nesedz fiksētās izmaksas un daļu no mainīgajām izmaksām.

Turklāt, cenas zem vidējām kopējām izmaksām (fiksētās un mainīgās), bet virs vidējām mainīgajām izmaksām, uzskatāmas par ļaunprātīgām, ja tās tiek piemērotas kā daļa no plāna izspiest konkurentu. Šādas cenas var izspiest no konkrētā tirgus dalībniekus, kas darbojas tikpat efektīvi kā dominējošais

²⁷ European Court reports 1991 Page I-03359;
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61986J0062:EN:HTML>

uzņēmums, bet kuri dēļ saviem ierobežotajiem finansiālajiem resursiem, nav spējīgi pārvarēt pret tiem vērstās konkurentu darbības (Sprieduma 72.punkts).

Gan Statoil (23.04.2007. vēstule), gan Neste (23.04.2007. vēstule) savos viedokļos norāda, ka KP veido jaunu praksi attiecībā uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, starp citiem argumentiem norādot uz KP izvirzīto pārkāpumu – zemu cenu politikas piemērošanu, lai gan EK konkurences tiesību praksē kolektīvās dominances ļaunprātīgas izmantošanas lietas bijušas par cenu uzturēšanu vai cenu līmeņa paaugstināšanu. Statoil min, ka EKT praksē nav nevienas lietas, kur vairāki tirgus dalībnieki tiktu apsūdzēti kolektīvā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgā izmantošanā, nosakot zemas cenas ar mērķi izspiest ārpus oligopola esošos dalībniekus no tirgus, atsaucoties uz Eiropas Komisijas diskusijas dokumentā²⁸ teikto, kā arī norāda uz šajā pašā dokumentā paustajām Eiropas Komisijas šaubām par šādas stratēģijas iespējamību kolektīvā dominējošā stāvokļa gadījumā. Pamatojoties uz minēto, Statoil secina, ka: „*KP Lietas faktu vērtējumā norādot uz kolektīva dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, nosakot zemas cenas, ne tikai nepareizi lietojusi atsauces uz EKT judikatūru, bet arī nonāk pretrunā ar EK tiesībās paustajiem viedokļiem*”.

Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var izpausties dažādā veidā. Tas izriet ne tikai no EK un Eiropas Komisijas prakses, bet arī secināms no formulējuma normatīvajos aktos (EK dibināšanas līguma 82.pantā un Konkurences likuma 13.pantā), kur dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas veidi uzskaitīti kā neizsmeļoši piemēri, uz ko norāda formulējums Konkurences likuma 13.panta ģenerālklausulā: „(..) *Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var izpausties arī kā: (..)*”, un EK dibināšanas līguma 82.pantā: „(..) *Stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var jo īpaši izpausties kā (..)*”.

Kā redzams literatūrā un konkurences tiesību praksē Eiropā, viens no dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas veidiem ir tā sauktā „plēsonīgo cenu” politika (*predatory pricing*), kas sīkāk analizēta lēmumā. Tam, vai kolektīvās dominances lietās (EK praksē) iepriekš ir ticis konstatēts tieši šis pārkāpuma veids, nav nozīmes šajā lietā, ņemot vērā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas esošo un iespējamo izpausmju dažādību. Tāpat Eiropas Komisijas viedoklim, kas pausts Statoil pieminētajā Diskusiju dokumentā ir tikai vispārējs informatīvs raksturs. Diskusiju dokuments nav tiesību avots, bet parasti Eiropas Komisija šādu dokumenta veidu izmanto kā līdzekli diskusijas veicināšanai, viedokļu paušanai un informācijas apmaiņai dalībvalstu starpā par kādu aktuālu tiesisku vai praktisku problēmjaudājumu. Konkurences padome katras lietas apstākļus vērtē atsevišķi, ņemot vērā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas iespējami daudzveidīgo raksturu, un tādējādi nepiekrīt Statoil vēstulē paustajam viedoklim, ka Konkurences padome nepareizi atsauca uz EKT judikatūru un nonāk pretrunā ar EK tiesībās paustajiem viedokļiem.

²⁸ DG Competition Discussion paper on the application of article 82 of the Treaty to exclusionary abuses. Brussels, December 2005.

No Konkurences likuma 1.panta 1.punkta un 13.panta izriet, ka tas, kas aizliegts individuāli dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam, ir aizliegts arī kolektīvā dominējošā stāvoklī esošiem tirgus dalībniekiem.

(5) Statoil, Neste un Lukoil degvielas cenas 2006.gada janvārī, februārī un martā

Pamatojoties uz Ekonomikas ministrijas²⁹ un Konkurences padomes degvielas tirgus uzraudzības lietas ietvaros veikto degvielas cenu monitoringu, Konkurences padome secina, ka 2005.gadā no janvāra līdz novembrim 95 markas benzīna vidējās vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības vidējā cenu starpība bija ~4,6 santīmi. 2005.gada decembrī minēto degvielas cenu starpība bija ~4,9 santīmi, tādējādi, ņemot vērā turpmāko analīzi un to, ka decembrī vidējā cenu starpība bija lielāka kā vidēji no 2005.gada janvāra līdz novembrim, Konkurences padome uzskata, ka nav nepieciešams veikt detalizētāku Statoil, Neste un Lukoil 2005.gada decembrī noteikto degvielas mazumtirdzniecības cenu analīzi.

Saskaņā ar Statoil 2006.gada 11.aprīļa vēstulē Nr.CS003121/254, Neste 2006.gada 21.aprīļa vēstulē Nr.01-200/2006 un Lukoil 2006.gada 11.aprīļa vēstulē Nr.02/183 sniegto informāciju par noteiktajām degvielas mazumtirdzniecības cenām, Konkurences padome konstatē, ka 2006.gada janvārī, februārī un martā starpība starp degvielas mazumtirdzniecības un vidējo vairumtirdzniecības cenu, sevišķi februārī un martā, bijusi būtiski zemāka kā vidēji 2005.gadā (Skat. 2.pielikumu). 2006.gada februārī un martā būtiskas cenu svārstības bijušas teritorijās, kurās izvietotas Neste DUS. Piemēram, Madonā, Daugavpilī un Kuldīgā, kur minētajā laika periodā nebija izvietotas Neste DUS, būtiskas degvielas cenu svārstības Statoil un Lukoil DUS nav notikušas, turpretī, Ogrē, kur atrodas Neste DUS un nav izvietotas Statoil un Lukoil DUS, degvielas cenu samazināšanās Neste DUS notikusi. No Ekonomikas ministrijas veiktā degvielas cenu monitoringa redzams, ka 2006.gada aprīlī degvielas mazumtirdzniecības cenas atgriezās iepriekšējā līmenī, tādējādi, ņemot vērā minēto situāciju, Konkurences padome veica detalizētāku degvielas mazumtirdzniecības cenu analīzi lēmuma 3.2.punktā noteiktajos reģionālajos tirgos 2006.gada janvārī, februārī un martā.

Statoil, Neste un Lukoil degvielas pircējiem piemēro atlaides, tādējādi būtiski vērtēt arī to radīto degvielas cenas samazinājumu, jo patiesā degvielas mazumtirdzniecības cena pastāvīgajiem klientiem ir zemāka kā DUS norādītā cena.

2006.gada 27.jūnija vēstulē Nr.02/mt/28 Lukoil norāda, ka tās atlaižu sistēma DUS darbojas kopš saimnieciskās darbības uzsākšanas brīža. DUS tiek piemērotas atlaides 2 - 6% apmērā no degvielas mazumtirdzniecības cenas. Atlaides lielums tiek noteikts, izvērtējot vairākus kritērijus – mēneša laikā iegādātais degvielas daudzums, klienta finansiālā vēsture, apmaksas noteikumi

²⁹ <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=11032>

u.c. Par degvielas kartes izsniegšanu un lietošanu ar klientu tiek slēgts līgums, kura pielikumā nosaka atlaižu lielumu.

Juridiskās personas, kuras iegādājas degvielu DUS ar degvielas karti, Lukoil sastāda (*)% no kopējā realizētā degvielas daudzuma. Klienti, kuri iegādājas degvielu par skaidru naudu, sastāda (*)% no kopējā realizētā degvielas daudzuma, no tiem (*)% ar atlaižu kartēm. Tas nozīmē, ka ar atlaidēm realizētā degviela sastāda (*)% ((*)% juridiskas un (*)% fiziskās personas) no kopējā Lukoil mazumtirdzniecībā realizētā degvielas daudzuma.

Neste 2006.gada 29.jūnija vēstulē Nr.01-287/2006 norāda, ka tās atlaižu politika ir spēkā kopš (*). Fiziskā persona, slēdzot līgumu ar Neste par degvielas kartes saņemšanu, automātiski saņem atlaidi (*) sant./l no cenas automātiskajās DUS. Juridiskām personām Neste piedāvā gan fiksētās, gan progresīvās atlaides. Fiksētās atlaides ir no (*) līdz (*) santīmiem par litru no iegādātās degvielas cenas automātiskajā DUS, par ko tiek slēgta vienošanās, kurā norādīta piešķirtā atlaide. Progresīvās atlaides ir no (*) līdz (*) santīmiem par litru degvielas, kas atkarīga no iegādāto degvielas litru daudzuma mēnesī. Saskaņā ar Neste sniegto informāciju pēc realizētās degvielas apjoma no 2005.gada decembra līdz 2006.gada martam mazumtirdzniecībā ar atlaidēm tiek realizēts (*)% no kopējā mazumtirdzniecībā realizētā degvielas apjoma.

2006.gada 5.jūlija vēstulē Nr.CS003121/413 Statoil norāda, ka piemēro atšķirīgas atlaides fiziskajām un juridiskajām personām, pamatojot to ar atšķirīgiem degvielas iegādes apjomiem, kas juridiskajām personām ir lielāki, līdz ar to, arī atlaides tām ir lielākas. Kopš (*) juridiskajām personām ar Statoil Uzņēmuma kartēm saskaņā ar atlaižu sistēmu varēja tikt piemērotas atlaides no (*) (ar debetkartēm), no (*) (ar kredītkartēm) līdz (*) santīmiem no DUS cenas par katru iegādāto degvielas litru atkarībā no iegādātā degvielas apjoma. (*) atlaižu sistēma tika grozīta un noteiktas atlaides no (*) līdz (*) santīmiem no katra iegādātā degvielas litra cenas DUS. Atlaide atkarīga no iegādātā degvielas apjoma mēnesī.

Fiziskajām personām Statoil no (*) piemēroja (*) santīmi par litru degvielas, no (*) ar „Statoil Extra” karti fiziskās personas saņem atlaidi no (*) līdz (*) santīmam par litru degvielas atkarībā no iegādāto preču vai pakalpojumu summas mēnesī Statoil DUS. Saskaņā ar Statoil sniegto informāciju pēc realizētās degvielas apjoma no 2005.gada decembra līdz 2006.gada martam ar atlaidi mazumtirdzniecībā realizēts (*)% no kopējā mazumtirdzniecībā realizētā degvielas apjoma.

Statoil, Neste un Lukoil noteiktas atlaides gan fiziskām, gan juridiskām personām, tomēr atlaižu politika neparāda reāli piemērotās atlaides konkrētam darījumam, tādējādi Konkurences padome salīdzināšanai pieņem vidējo piemēroto atlaidi mēnesī par katru iegādāto degvielas litru³⁰ (7.tabula).

³⁰ Aprēķinātas kā fiziskajām un juridiskajām personām izmaksātās atlaižu summas pret atlaižu ietvaros realizētās degvielas apjomu konkrētajā mēnesī

7.tabula. Statoil, Neste un Lukoil piemērotās vidējās atlaides (Ls/l)
(*)

Pastāvot degvielas iepirkšanas iespēju ierobežojumiem ārpus oligopola, esošajiem tirgus dalībniekiem, salīdzinot ar oligopola dalībniekiem, pret konkurenci vērsts efekts var rasties arī gadījumā, ja Statoil, Neste un Lukoil cenas noteiktas zem vidējās vairumtirdzniecības cenas, pieskaitot degvielas realizācijas izmaksas (turpmāk – konkurences līmeņa robežcena).

Iesniedzēji iesniegumā salīdzina Neste degvielas mazumtirdzniecības cenas ar MNTN noteiktajām vairumtirdzniecības cenām. Pamatojoties uz Konkurences padomes izpēti lietā Nr.1173/05/05/5 “Par Konkurences likuma 13. panta iespējamo pārkāpumu SIA „Mažeīķu Nafta” Tirdzniecības nams” darbībā” konstatēto, MNTN ir būtiska tirgus daļa ((*)%) degvielas vairumtirdzniecības tirgū piegādēs no termināliem. Konkurences padome piekrīt, ka MNTN noteiktās degvielas vairumtirdzniecības cenas parāda vispārēju cenu līmeni, tomēr tās nevar ņemt par pamatu, jo tirgū darbojas arī citi vairumtirgotāji, kuri, kā apliecina lietas materiāli, periodiski piedāvāja degvielu par zemāku cenu kā MNTN. Saskaņā ar Konkurences padomes pieņemto lēmumu³¹ lietā par Konkurences likuma 13.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Mažeīķu Nafta” Tirdzniecības nams” darbībā MNTN, Statoil, Neste un Lukoil degvielas vairumtirdzniecības tirgū no termināliem Latvijā realizē 72,7% no kopējā minētajā vairumtirdzniecības līmenī realizētā 95E benzīna apjoma, tādējādi Konkurences padome uzskata, ka MNTN, Statoil, Neste un Lukoil ir būtiska ietekme uz cenu līmeni vairumtirdzniecībā no termināliem un to noteiktās degvielas vairumtirdzniecības cenas pamatā parāda degvielas vairumtirdzniecības cenu līmeni Latvijā.

Saskaņā ar Statoil, Neste un Lukoil sniegto informāciju 2.pielikumā redzamas to reģionālajos tirgos konkrētā dienā noteikto degvielas³² mazumtirdzniecības cenu³³ ar un bez piemērotās vidējās atlaides salīdzinājums pret konkrētā mēneša vidējām mainīgām, vidējām kopējām izmaksām, vidējo vairumtirdzniecības cenu³⁴ un konkurences līmeņa robežcenu³⁵.

³¹ <http://www.kp.gov.lv/>

³² Statoil, Neste un Lukoil attiecīgās degvielas markas cenas konkrētajā reģionālajā tirgū pamatā bija vienādas visos DUS. Ņemot vērā, ka izplatītākie degvielas veidi ir 95 markas benzīns un dīzeļdegviela, ilustrācijai izmantotas šo degvielas marku cenu salīdzinājums katra komersanta vienā DUS konkrētajā reģionālajā tirgū.

³³ Konkrētā dienā vidējās cenas

³⁴ Pamatojoties uz Iesniedzēju sniegto informāciju par degvielas iepirkumiem un degvielas realizācijas apjomiem, iepirkta degviela tiek realizēta ilgākā laika periodā, kas katram komersantam ir atšķirīgi, tādējādi vidējā vairumtirdzniecības cena, kas vidēji attiecināma uz konkrētās dienas mazumtirdzniecības cenu aprēķināta kā MNTN, Statoil, Neste un Lukoil vidējās vairumtirdzniecības cenas konkrētā dienā un iepriekšējo 15 kalendāra dienu vidējo vairumtirdzniecības cenu vidējā vērtība.

³⁵ Vidējā vairumtirdzniecības cena plus vidējās izmaksas (izņemot degvielas iegādes izmaksas). Ņemot vērā, ka vidējās kopējās izmaksas komersantiem atšķiras, tomēr visiem degvielas mazumtirgotājiem degvielas realizācija tiek organizēta līdzīgi, vidējās izmaksas, kas pieskaitāmas vidējai vairumtirdzniecības cenai aprēķinātas procentuāli, par pamatu ņemot Statoil un Lukoil vidējās kopējās izmaksas.

Statoil 23.04.2007. vēstules 14.lpp. norāda, ka „(..) „konkurences līmeņa robežcenu” nebūtu pareizi rēķināt no vidējās aritmētiskās vairumtirdzniecības cenas konkrētā dienā un iepriekšējo 15 kalendāra dienu vidējo aritmētisko cenu vidējās aritmētiskās vērtības. Atkarībā no katra degvielas tirgotāja DUS apgrozījuma, ja izmaksu aprēķinā piemērota FIFO metode, būs atkarīgs cik ilgā laikā tiek pārdota iepriekš nopirktā degviela un kad tiek uzsākta no jauna iegādātās degvielas partijas realizācija. Vidēji var uzskatīt šo nobīdi par aptuveni divām nedēļām, taču tādā gadījumā, aprēķinot „konkurences līmeņa robežcenu”, nav jāņem iepriekšējo 15 kalendāra dienu vidējais aritmētiskais, bet gan cena, kāda bijusi pirms 15 kalendārajām dienām. Protams, arī šis aprēķins nebūs precīzs, jo ir balstīts uz pieņēmumu par degvielas tirgotāja vidējo apgrozījumu (..)”

Katrs degvielas tirgotājs degvielas iegādi veic individuāli atšķirīgos laikos un dažādos apjomos, tādējādi, salīdzinot Statoil, Neste vai Lukoil mazumtirdzniecības cenas ar pirms 15 kalendārajām dienām noteikto vairumtirdzniecības cenu, radīsies kļūdainš salīdzinājums, ja degviela būs iegādāta, piemēram, pirms 5 dienām. Statoil piekrīt, ka laika periods, kurā vidēji iegādātā degviela tiek realizēta, ir aptuveni 2 nedēļas. Konkurences padome 15 dienu periodu (~ 2 nedēļas) arī uzskata par optimālāko un precīzāko, aprēķinot vidējo vairumtirdzniecības cenu, kas attiecināma uz konkrētās dienas mazumtirdzniecības cenu.

Statoil degvielas cenas 2006.gada februārī un martā īslaicīgi bijušas zem vidējās vairumtirdzniecības cenas. Līdzīga situācija bijusi arī ar Neste un Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenām. Statoil, Neste un Lukoil 2006.gada janvārī, februārī un martā degvielas cenas periodiski bijušas zem konkurences līmeņa robežcenas.

Statoil norāda, ka, „(..) KP aprēķina algoritmā izmantota vidējā aritmētiskā Statoil, Lukoil, Neste un MNTN vairumtirdzniecības cena, neņemot vērā katras kompānijas vairumtirdzniecības tirgus daļu”.

Degvielas realizācijas brīdī ir zināma cena par kādu degviela tiek pārdota, tomēr nav zināms kopējais degvielas apjoms, kāds tiks realizēts konkrētajā dienā par noteikto cenu. Līdz ar to, vērtējot uzņēmuma rīcību konkrētajā degvielas realizācijas brīdī, nosakot cenu, degvielas realizācijas apjomu nevar izmantot vidējās vairumtirdzniecības cenas noteikšanai.

Ņemot vērā, ka Statoil, Neste un Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenas minētajā laika periodā svārstījušās lielā amplitūdā, Konkurences padome salīdzināja Statoil, Neste un Lukoil reģionālajos tirgos (1) vidējās mazumtirdzniecības cenas, (2) vidējās mazumtirdzniecības cenas mīnus vidējā atlaide, (3) vidējās kopējās un (4) vidējās mainīgās degvielas realizācijas izmaksas mēnesī uz vienu litru degvielas un (5) vidējo konkurences līmeņa robežcenu (Skat. 3.pielikumu).

No EKT prakses izriet, ka „plēsonīgu cenu” analīzē parasti vērtē noteiktās cenas attiecībā pret vidējām kopējām un vidējām mainīgajām izmaksām (Lēmuma 4.punkts). Veicot pastāvīgo un mainīgo izmaksu analīzi, Konkurences

padome secina, ka Statoil degvielas mazumtirdzniecības cenas 2006.gada sākumā bija zem vidējām kopējām izmaksām šādos periodos: 95 Ultima markas benzīnam – Rīgā 06.-12.03., 16., 22.03., Jēkabpilī 11.-16.02., 06.-12.03., 16., 22.03., Jūrmalā 06.-12.03., 16., 22.03., Jelgavā 06.-12.03., 16., 22.03., Valmierā 11.-16.02., 06.-12.03., 16., 22.03., Tukumā 06.-12.03., 16., 22.03., Liepājā 11.-16.02., 06.-12.03., 16., 22.03., Rēzeknē 11.-16.02., 04.-12.03., 16., 22.03., Ventspilī 11.-16.02., 06.-12.03., 16., 22.03., dīzeļdegvielai – Rīgā 12.-16.02., 08.-12.03., 16., 22.-27.03., Jēkabpilī 11.-16.02., 07.-12.03., 22.-28.03., Jūrmalā 12.-16.02., 08.-12.03., 22.-27.03., Jelgavā 13.-16.02., 09.-12.03., 16.03., 22.-27.03., Valmierā 11.-16.02., 09.-12.03., 16.03., 22.-27.03., Tukumā 16., 22.03., Liepājā 04.-16.02., 08.-12.03., 16.03., 22.-27.03., Rēzeknē 04.-06.02., 08.-16.02., 25.-26.02., 06.-12.03., 16.03., 20.-28.03., Ventspilī 03.-16.02., 23.-26.02., 08.-12.03., 16.03., 22.-27.

Konkurences padome Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenas 2006.gada sākumā zem vidējām kopējām izmaksām konstatē: 95 markas benzīnam – Rīgā 13.02.-04.03., 06.-12.03., 15.-31.03., Jēkabpilī 14.-16.02., 07.-12.03., 16.03., Jelgavā 23.-26.02., 06.-12.03., 16.03., 21.-27.03., Tukumā 08.-12.03., Liepājā 03.-19.02., 23.-26.02., 01.-04.03., 06.-12.03., 16.-31.03., Rēzeknē 03.-19.02., 23.-26.02., 06.-12.03., 16., 21.-27.03., Ventspilī 14.-17.02., 23.-26.02., 03.-04.03., 06.-12.03., 16.-31.03., dīzeļdegvielai – Rīgā 01.-22.01., 01.-28.02., 06.-12.03., 16.-31.03., Jēkabpilī 03.-19.02., 23.-26.03., Jelgavā 03.-28.02., 07.-12.03., 16.03., 22.-31.03., Tukumā 13.-17.02., Liepājā 01.-08.01., 11.-22.01., 25.01.-28.02., 06.-14.03., 16.03., 21.-31.03., Rēzeknē 01.-22.01., 25.-28.02., 07.-12.03., 16.03., 21.-31.03., Cēsīs 23.-26.02., Ventspilī 01.-22.01., 25.-26.02., 07.-12.03., 16.03., 21.-31.03.

Kā norādīts Neste 2006.gada 13.oktobra vēstulē Nr.01-420/2006, Neste degvielas mazumtirdzniecības cenas 2006.gada sākumā zem mainīgajām izmaksām bijušas: 98 markas benzīnam – Jēkabpilī, Jelgavā, Jūrmalā, Tukumā, Ogrē, Rēzeknē, Valmierā 10.-12.03., 16.03., Liepājā, Cēsīs 10.-12.03., 16.03., 22.03., dīzeļdegvielai – Jēkabpilī 08.-12.03., 16.03., 22.03., Jelgavā, Jūrmalā, Tukumā, Ogrē, Valmierā, Cēsīs 16.03., 22.03., Liepājā, Rēzeknē 09.-12.03., 16.03., 22.03.

Statoil degvielas mazumtirdzniecības cenas zem vidējām mainīgajām izmaksām konstatētas: 95 markas benzīnam – Jēkabpilī, Liepājā, Ventspilī 16.03., Rēzeknē 08.-12.03., 16., 22.03., dīzeļdegvielai – Jēkabpilī, Liepājā, Rēzeknē, Ventspilī 16., 22.03.

Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenas zem vidējām mainīgajām izmaksām konstatētas dīzeļdegvielai – Liepājā, Ventspilī 14.-16.02., Rēzeknē 14.-17.02.

Vērtējot degvielas cenu un izmaksu attiecību vidēji mēnesī, konstatēts, ka Statoil vidējā degvielas cena nav bijusi zem vidējām kopējām izmaksām. Lukoil vidējā 95 markas benzīna cena mēnesī Rīgā, Liepājā un Ventspilī bijusi zem vidējām kopējām izmaksām 2006.gada martā. Lukoil vidējā dīzeļdegvielas cena mēnesī zem vidējām kopējām izmaksām konstatēta Rīgā 2006.gada februārī un

martā, Jelgavā, Rēzeknē un Ventspilī 2006.gada februārī un Liepājā 2006.gada janvārī, februārī un martā. No 2006.gada janvāra līdz martam Konkurences padome nav konstatējusi Statoil, Neste un Lukoil vidējās degvielas cenas mēnesī zem vidējām mainīgajām izmaksām.

(6) Statoil, Neste un Lukoil degvielas cenu noteikšanas process

Saskaņā ar lietā esošo informāciju Statoil, Neste un Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenas no 2006.gada februāra līdz martam svārstījušās lielā amplitūdā. 6.tabulā Konkurences padome salīdzināja 95 markas benzīna cenu izmaiņas no 2006.gada 1.februāra līdz 2006.gada 18.februārim Neste DUS Lubānas ielā 64, Rīgā, Statoil DUS Lubānas ielā 119a, Rīgā un Lukoil DUS Lubānas ielā 129a, Dreiliņos, Stopiņu novadā, Rīgas rajonā.

6.tabula. Statoil, Neste un Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenu izmaiņas

(*)

Konkurences padome konstatē, ka Neste un Statoil vairākas reizes dienā mainījuši degvielas mazumtirdzniecības cenas, un arī Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenas samazinājis, vadoties no kopējā cenu līmeņa pazemināšanās, tādējādi piemērojot cenas Statoil un Neste radītajam cenu līmenim tirgū.

(7) Statoil, Neste un Lukoil skaidrojums par cenu samazināšanu

2006.gada 29.jūnija vēstulē Nr.01-287/2006 un 2006.gada 13.oktobra vēstulē Nr.01-420/2006 Neste norāda, ka pēc 2006.gada 1.februāra, analizējot tirgus situāciju un konkurējošo uzņēmumu degvielas mazumtirdzniecības cenas, secināja, ka nepieciešams adekvāti reaģēt uz cenu svārstībām, lai izturētu konkurenci ar Statoil. Neste norāda, ka Statoil mazumtirdzniecības cenas konkrētajiem klientiem samazinājās līdz ar izmaiņām Statoil Extra karšu programmā. Lai nodrošinātu savas cenu politikas īstenošanu un turpinātu piedāvāt mazumtirdzniecībā degvielu par zemākām cenām kā pilna servisa degvielas stacijās, Neste pieņēma lēmumu degvielas cenas pazemināt, lai arī turpmāk būtu konkurētspējīgas ar Statoil piedāvātajām mazumtirdzniecības cenām atlaižu sistēmas ietvaros.

Statoil 2006.gada vēstulē Nr.CS003121/413 norāda, ka 2006.gada 3.februārī Neste samazināja degvielas mazumtirdzniecības cenas, uz ko reaģēja pārējie tirgus dalībnieki, arī Statoil. Statoil norāda, ka Neste līdz pat 2006.gada 31.martam turpināja noteikt zemas cenas, līdz ar ko arī Statoil bija spiests rīkoties tāpat, lai nodrošinātu savu konkurētspēju.

Lukoil 2007.gada 23.marta vēstules Nr.02/349 (turpmāk – 23.03.2007. vēstule) 1.lpp. norāda, ka „*Nemot vērā to, ka divi lielākie degvielas tirgotāji Latvijā „Neste Latvia” un „Latvija Statoil SIA” noteica zemas degvielas cenas,*

līdz ar to SIA „LUKOil Baltija R, līdzīgi citiem tirgus dalībniekiem, tika uzspiesti cenu noteikšanas noteikumi, jo nevar viens tirgus dalībnieks noteikt augstākas cenas, kas ievērojami atšķirsies no pārējiem tirgus dalībniekiem. Pastāvīgie klienti (korporatīvie klienti) pāries pie degvielas tirgotājiem ar zemāko degvielas mazumtirdzniecības cenu.”

Statoil 23.04.2007. vēstules 6.lpp. norāda, ka „(..) nav pamatots Nestes apgalvojums, ka Neste cenas samazināja, reaģējot uz Statoil atlaižu programmas grozījumiem, jo minētās izmaiņas skartu tikai aptuveni (*)% no Statoil klientiem, bet Nestes cenu samazinājums tika noteikts degvielas cenām kopumā, tādējādi attiecinot to uz visiem klientiem (..)”

Konkurences padome salīdzināja Statoil, Neste un Lukoil realizēto degvielas apjomu izmaiņas 2006.gada janvārī, februārī un martā. 8.tabulā redzami Statoil, Neste un Lukoil realizētie degvielas apjomi.

8.tabula. Realizētie degvielas apjomi (litri)

(*)

2006.gada janvārī Neste un Lukoil realizētais degvielas apjoms, salīdzinot ar 2005.gada decembri, samazinājās, bet Statoil pieauga. 2006.gada februārī Statoil realizācijas apjoms turpināja pieaugt, Neste tas pieauga salīdzinoši nedaudz, bet Lukoil turpināja samazināties. Situācija skaidrojama ar to, ka 2006.gada februārī Statoil mainīja atlaižu sistēmu fiziskajām personām un Neste un Statoil būtiski samazināja cenas. Lukoil būtisks cenu samazinājums konstatēts 2006.gada martā. 2006.gada martā degvielas mazumtirdzniecības cenas samazināja visi oligopola dalībnieki, un būtiski pieauga to realizētie degvielas apjomi.

Statoil 23.04.2007. vēstules 10.lpp. norāda, ka „(..)Statoil pārdotā auto benzīna un dīzeļdegvielas apjomi auga ne tikai tajos reģionālajos tirgos, kuros cenu konkurences rezultātā cenas izteikti svārstījās, bet arī tajos reģionālajos tirgos, kuros cena turējās vienā līmenī, piemēram, Kuldīgas, Daugavpils un Talsu reģionālajos tirgos, bez tam, ņemot vērā, ka minētie DUS atrodas pilsētu teritorijās un nav tiešā automaģistrāļu tuvumā (..)”

Saskaņā ar lietā esošo informāciju, Statoil Kuldīgas un Talsu DUS arī bijis īslaicīgs cenu samazinājums (Talsu DUS 16.03.2006. 95E cena plkst.(*) no (*) Ls/l līdz – (*) Ls/l plkst.(*), Kuldīgas DUS 16.03.2006. 95E cena plkst.(*) no (*) Ls/l līdz – (*) Ls/l plkst.(*)), tādēļ nevar apgalvot, ka minētajos DUS 2006.gada februārī un martā realizētās degvielas apjoma pieaugums nav bijis atkarīgs no šajā laikā noteiktajām degvielas cenām.

Statoil, Neste un Lukoil cenu noteikšanas process ir bijis savstarpēja sekošana gan cenu pazeminot, gan paaugstinot. Statoil un Neste savu rīcību skaidro ar savstarpēju konkurenci, tomēr Konkurences padome nevar tam piekrist. Pazeminot un paaugstinot degvielas cenas, Statoil, Neste un Lukoil savstarpēji adaptēja rīcību, tādējādi ar savstarpēju konkurenci nav izskaidrojama situācija, kad konkurences apstākļos cena paaugstinājās. Ar konkurences

apstākļiem nav izskaidrojams fakts, kādēļ 2006.gada aprīlī būtiskas cenu svārstības tika izbeigtas no oligopola dalībnieku puses. 2006.gada martā visu oligopola dalībnieku degvielas realizācijas apjomi pieauga, tādēļ nevar apgalvot, ka to starpā norisinājusies patiesa konkurence. Cenu pazeminājumam savstarpēji sekoja visi oligopola dalībnieki, tādējādi to rīcības adaptēšana neļauj radīt būtisku savstarpēju konkurenci to līdzīgās tirgus varas dēļ.

Situācijā, kurā Statoil, Neste un Lukoil savstarpēji adaptējās viens otra rīcībai, var rasties iespāids par šķietamu spēcīgu konkurenci, tomēr no oligopola dalībnieku puses tiek sekmēta beznorunu vienošanās (*tacit collusion*) par cenu pielāgošanu (samazināšanu).

Statoil 23.04.2007. vēstules 6.lpp. norāda, ka „(..) šajā Lietuvā vērtētajā gadījumā kopējā politika ir neizdevīga pašiem KP norādītajiem oligopola dalībniekiem, jo (..) katrs atsevišķs oligopola dalībnieks tās īstenošanas laikā var pašnovājināties, bet zaudēto tā arī neatgūt (..) vieni var palīdzēt citiem kļūt spēcīgākiem, pašiem novājinoties attiecībā pret spēcīgākajiem. Šāds iznākums ir acīmredzami neizdevīgs un neloģisks pēc būtības tiem KP norādītā oligopola dalībniekiem, kuru oligopola tirgus daļas palielinās mazāk strauji vai samazinās. Pēdējiem acīmredzami ieguvums no iespējas pēc ārpus KP norādītā oligopola esošo dalībnieku izspiešanas no tirgus, saskaņoti noteikt nepamatoti augstas cenas, neatlīdzinās oligopola tirgus daļas zaudējumu. (..)”

Cenu pazemināšanas laikā oligopola dalībnieki var „pašnovājināties”, un to zaudējuma atgūšana nākotnē, nosakot augstākas cenas, var būt ierobežota. Zaudējuma atgūšana būs atkarīga no tirgus līdera, kurš arī būs ieinteresēts zaudējuma atgūšanā, tādējādi dodot iespēju atgūt zaudējumu arī pārējiem oligopola dalībniekiem. Piemēram, Rīgas pilsētā un tai tuvākajās pilsētās (Jelgava, Jūrmala) oligopola tirgus daļa (Rīgā 60,09%, Jelgavā 58,22%) ir ievērojama un cenas ir augstākas kā citos reģionālajos tirgos (Skat. lēmuma 2.pielikumu). Cenu atšķirības nav izskaidrojamas arī ar izmaksām, kuras pēc Statoil, Neste un Lukoil sniegtās informācijas minētajās pilsētās ir vidēji zemākas vai vienā līmenī nekā citos reģionālajos tirgos. (Skat. lēmuma 3.pielikumu).

Oligopola dalībnieku zaudējuma atgūšana nākotnē būs iespējama arī uz no tirgus izspiesto degvielas mazumtirgotāju tirgus daļas rēķina, kuras sadale pēc tam būs atkarīga no oligopola dalībnieku savstarpējās konkurences.

(8) Konkurences likuma pārkāpums Statoil, Neste un Lukoil darbībās

8.1. Saskaņā ar Konkurences likuma 11.panta ģenerālklausulas un 1.punkta nosacījumiem, „*Ir aizliegtas un kopš noslēgšanas brīža spēkā neesošas tirgus dalībnieku vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana Latvijas teritorijā, to skaitā vienošanās par tiešu vai netiešu cenu vai tarifu noteikšanu jebkādā veidā vai to veidošanas noteikumiem, kā arī par tādās informācijas apmaiņu, kura attiecas uz cenām..*”

Pamatojoties uz Statoil un Neste iesniegtajām 2006.gada janvārī līdz martam piemērotajām degvielas mazumtirdzniecības cenām, Konkurences padome secina, ka Statoil un Neste savstarpēji sekojušas cenu izmaiņām, tomēr tās nav notikušas vienlaicīgi, kā arī cenu starpība nav bijusi vienāda visu laiku kā norāda Iesniedzēji, tādējādi šādas pazīmes neliecina, ka Statoil un Neste starpā notikusi vienošanās par cenām. Konkurences padome uzskata, ka caurskatāmā homogēnas preces tirgū, un, ievērojot savstarpējo atkarību degvielas cenu līmeņa ziņā, Neste un Statoil cenu korelācija ir ilglaicīgi tirgū pastāvoša situācija, kas izveidojusies no minēto komersantu spēka samēra tirgū. To izskaidro arī Neste 2006.gada 13.oktobra vēstulē Nr.01-420/2006 sniegtā informācija par cenu politiku – piedāvāt zemākas degvielas cenas kā pilna servisa DUS.

Konkurences padome uzskata, ka jebkurš no oligopola dalībniekiem, samazinot degvielas cenas, var izraisīt cenu līmeņa samazināšanos tirgū, nevienojoties savā starpā, kā arī neveicot informācijas apmaiņu attiecībā uz cenām, tādējādi, izvērtējot Statoil un Neste viedokļus un lietas faktiskos apstākļus, Konkurences padome nesaskata Konkurences likuma 11.panta ģenerālklausulas un 1.punkta pārkāpuma pazīmes Statoil un Neste darbībās.

8.2. DTRS iesniegumā norāda, ka Neste un Statoil cenu politika ir pretrunā ar Latvijā pieņemtajiem uzņēmējdarbības pamatprincipiem un to darbības, pazeminot degvielas mazumtirdzniecības cenas, ir negodīgas konkurences paņēmieni, kuru iespējamais mērķis ir no tirgus izspiest mazos degvielas tirgotājus.

Konkurences likuma 18.panta pirmajā daļā noteikts, ka *Negodīga konkurence ir aizliegta*. Tomēr negodīgas konkurences jēdzienu Konkurences likuma izpratnē nevar uztvert vispārināti. Saskaņā ar Konkurences likuma 18.panta otro daļu *Par negodīgu konkurenci uzskatāmas darbības, kuru rezultātā tiek pārkāpti normatīvie akti vai godīgas saimnieciskās darbības paražas un ir radusies vai varētu rasties konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana*.

Atbilstoši Konkurences likuma 18.panta trešajai daļai *Negodīga konkurence var izpausties šādās darbībās, ja to rezultātā ir radusies vai varētu rasties konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana:*

- 1) cita tirgus dalībnieka (eksistējoša, savu darbību izbeiguša vai reorganizēta) likumīgi lietota nosaukuma, atšķirības zīmju un citu pazīmju izmantošana vai atdarināšana, ja tas var maldināt attiecībā uz tirgus dalībnieka identitāti;*
- 2) cita tirgus dalībnieka ražotās vai realizētās preces nosaukuma, ārējā izskata, marķējuma vai iepakojuma atdarināšana, preču zīmes izmantošana, ja tas var maldināt attiecībā uz preces izcelsmi;*
- 3) nepatiesas, nepilnīgas vai izkropļotas informācijas izplatīšana par citu tirgus dalībnieku vai tā darbiniekiem, kā arī par šā tirgus dalībnieka ražoto vai realizēto preču saimniecisko nozīmi, kvalitāti, izgatavošanas veidu, īpašībām, daudzumu, noderīgumu, cenām, to veidošanas un citiem noteikumiem, kas var šim tirgus dalībniekam nodarīt zaudējumus;*

4) cita tirgus dalībnieka komercnoslēpumu ietverošas informācijas iegūšana, izmantošana vai izplatīšana bez tā piekrišanas;

5) cita tirgus dalībnieka darbinieku ietekmēšana ar draudiem vai uzpirkšana, lai radītu priekšrocības savai ekonomiskajai darbībai, tādējādi nodarot šim tirgus dalībniekam zaudējumus.

Pārbaudot lietas materiālus un noskaidrojot Iesniedzēju argumentus un viedokli, konstatēts, ka Iesniedzēju iebildumi pēc būtības nav par Konkurences likuma 18.panta trešajā daļā (1. – 5.punkti) norādīto negodīgas konkurences izpausmes veidu iespējamiem pārkāpumiem Neste un Statoil darbībās. Uz šādu pazīmju esamību nav norādījuši Iesniedzēji un arī lietas izpētē iegūtie materiāli neliecina par Konkurences likuma 18.panta trešajā daļā (1. – 5.punkti) noteikto negodīgas konkurences aizlieguma sastāva pazīmju esamību Neste un Statoil darbībās.

Konkurences padome jau iepriekš ir atzinusi, ka tiesisks pamats Konkurences likuma 18.panta otrās daļas pārkāpuma (t.i., negodīgas konkurences aizlieguma pārkāpums, kas izpaužas kā normatīvo aktu pārkāpums) konstatēšanai tirgus dalībnieka darbībās, ir spēkā esošs, neapstrīdams administratīvais akts vai spēkā stājies tiesas spriedums, kurā konstatēts normatīvo aktu pārkāpums³⁶. Uz šādu pazīmju esamību Iesniedzēji nav norādījuši un šādas pazīmes, izskatot lietu, nav konstatētas Neste un Statoil darbībās.

Attiecībā uz Neste un Statoil darbībām kā iespējamā Konkurences likuma 18.panta otrās daļā noteiktā negodīgas konkurences aizlieguma, kas izpaužas kā godīgas saimnieciskās darbības paražu pārkāpums, izpēti, Konkurences padome paskaidro sekojošo.

Pastāvošās brīvā tirgus ekonomikas apstākļos tirgus dalībniekiem ir tiesības brīvi pēc saviem ieskatiem noteikt preces vai pakalpojuma cenu, jo bez brīvas cenu konkurences brīvā tirgus ekonomika kā tāda nav iedomājama.

Patstāvīga cenu veidošana, t.sk. cenu pazemināšana zem konkurentu cenu līmeņa, piemēram, reaģējot uz izmaiņām tirgū (arī t.s. „cenu kari”), ir nozīmīgs savstarpējās konkurences līdzeklis un ir atbilstoša tirgus dalībnieka tiesiski atļautajai komercdarbības brīvībai un arī efektīvas konkurences būtībai.

Šajā sakarā, apsverot ar Konkurences likuma tiesību normām aizsargātās intereses, nozīmīgi ir atzīt, ka Konkurences likuma 18.panta otrās daļas mērķis, ievērojot šā likuma 2.pantā noteikto, pamatā ir nodrošināt godīgu konkurenci starp savstarpēji līdzvērtīgiem konkurentiem, nepieļaujot negodīgas konkurences izpausmes. No šī viedokļa Konkurences likuma 18.pants nav piemērojams tādējādi, lai jebkādā veidā kavētu vai ierobežot efektīvu cenu konkurenci, t.sk., piemēram, aizsargājot tirgus dalībniekus, kas ir mazāk konkurentspējīgi, no to līdzvērtīgiem konkurentiem, kas ir konkurentspējīgāki. Līdz ar to, ciktāl tas attiecas uz savstarpēji līdzvērtīgu konkurentu rīcību, pati par sevi cenu noteikšana veidā un laikā, kādā to norādījuši Iesniedzēji, nerada Konkurences

³⁶ Konkurences padomes 04.10.2004. lēmums Nr.66, http://www.kp.gov.lv/uploaded_files/2004/N66_0410.pdf

likuma 18.panta otrajā daļā noteiktās sekas – godīgas saimnieciskās darbības paražu pārkāpumu, ja vien nav pieļauta, kāda cita no Konkurences likuma 18.pantā noteiktajām negodīgas konkurences izpausmēm.

Tajā pašā laikā attiecībā uz tirgus dalībnieku, kuriem ir tirgus vara, rīcību pret tirgus dalībniekiem, kas ir mazāk ekonomiski (finansiāli) spēcīgi, un tās novērtēšanu, likumdevējs Konkurences likumā ir noteicis speciālus noteikumus, ar mērķi novērst konkurenci ierobežojošas darbības no šādu uzņēmumu puses sabiedrības un citu tirgus dalībnieku interesēs. Tas, piemēram, jo īpaši attiecas uz aizliegumu dominējošā stāvoklī esošam tirgus dalībniekam tieši vai netieši piemērot negodīgas, respektīvi, netaisnīgas pirkšanas vai pārdošanas cenas.³⁷

Tādējādi, ņemot vērā iepriekš minēto, tirgus dalībnieku, kuriem ir tirgus vara, rīcība, nosakot degvielas cenas veidā un laikā, kā to norādījuši Iesniedzēji un tās ietekme uz konkurenci, ir izvērtējama tieši atbilstoši Konkurences likuma 13.pantā ietvertajiem speciālajiem noteikumiem un ievērojot atbilstošās Eiropas Savienības konkurences tiesības un to piemērošanas praksi.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Konkurences padome nekonstatē 18.panta pārkāpumu Neste un Statoil darbībās.

8.3. Konkurences likuma 13.panta ģenerālklausulā noteikts, ka „*Jebkuram tirgus dalībniekam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas teritorijā.*” Ņemot vērā, ka Statoil, Neste un Lukoil auto degvielas mazumtirdzniecības tirgū ieņem kolektīvu dominējošo stāvokli (Lēmuma 3.7.punkts), tiem ir aizliegts jebkādā veidā ļaunprātīgi to izmantot Latvijas Republikā. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var izpausties arī kā netaisnīgu pirkšanas vai pārdošanas cenu vai citu netaisnīgu tirdzniecības noteikumu tieša vai netieša uzspiešana vai piemērošana.

Jau pieminētajā AKZO lietā sprieduma 71.punktā EKT atzinusi, ka cenu noteikšana zem vidējām mainīgajām izmaksām (tām, kuras mainās atkarībā no ražošanas kvantitātes) kā līdzeklis, ar kuru dominējošs uzņēmums cenšas izspiest konkurentu, uzskatāma par pārkāpumu. Dominējošs uzņēmums nav ieinteresēts piemērot šādas cenas kāda cita iemesla dēļ, kā tikai ar mērķi izspiest konkurentus, lai pēc tam paaugstinātu savas cenas, izmantojot monopola stāvokli, jo katra realizācija zem vidējām mainīgām izmaksām rada zaudējumus t.i. realizācija nesedz fiksētās izmaksas un daļu no mainīgajām izmaksām.

Turklāt, cenas zem vidējām kopējām izmaksām (fiksētās plus mainīgās), bet virs vidējām mainīgajām izmaksām, uzskatāmas par ļaunprātīgām, ja tās tiek piemērotas kā daļa no plāna izspiest konkurentu. Šādas cenas var izspiest no konkrētā tirgus dalībniekus, kas darbojas tikpat efektīvi kā dominējošais uzņēmums, bet kuri dēļ saviem ierobežotajiem finansiālajiem resursiem, nav spējīgi pārvarēt pret tiem vērstās konkurentu darbības (Sprieduma 72.punkts).

Eiropas Komisija un EKT, analizējot tirgus dalībnieka AKZO darbības, ir konstatējusi dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, uzņēmumam

³⁷ Konkurences likuma 13.panta 4.punkts.

sistemātiski vai ilgstoši piemērojot cenas, kas ir augstākas nekā tā vidējās mainīgās izmaksas, bet zemākas nekā tā vidējās kopējās izmaksas. (Sprieduma 98., 109., 140. un 146.punkti).

Oligopola dalībnieku vidējā degvielas cena mēnesī nav bijusi zem vidējām mainīgajām izmaksām. Zem vidējām mainīgajām izmaksām Statoil, Neste un Lukoil degvielas cenas konstatētas dažas dienas (Skat. lēmuma 5.punktu). Konkurences padome uzskata, ka tik īslaicīga kolektīvi dominējošo tirgus dalībnieku cenu noteikšana zem vidējām mainīgajām izmaksām nav uzskatāma par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, jo tā nevar radīt būtiskus zaudējumus konkurentam, it īpaši, ja vidēji mēnesī tiek saglabāta pozitīva ieņēmumu – izdevumu struktūra.

Vērtējot degvielas cenu un izmaksu attiecību vidēji mēnesī, konstatēts, ka Statoil vidējā degvielas cena nav bijusi zem vidējām kopējām izmaksām. Lukoil vidējā 95 markas benzīna cena mēnesī Rīgā, Liepājā un Ventspilī bijusi zem vidējām kopējām izmaksām 2006.gada martā. Lukoil vidējā dīzeļdegvielas cena mēnesī zem vidējām kopējām izmaksām konstatēta Rīgā 2006.gada februārī un martā, Jelgavā, Rēzeknē un Ventspilī 2006.gada februārī un Liepājā 2006.gada janvārī, februārī un martā. Lai iestātos konkurenci ierobežojošas sekas, cenu noteikšanai zem vidējām kopējām izmaksām, bet ne zem vidējām mainīgām izmaksām, ir jābūt noteiktām samērā ilgā laika periodā. Šajā lietā laika periods, kurā kolektīvā dominancē esošie tirgus dalībnieki noteica degvielas cenu zem vidējām kopējām izmaksām, bet ne zem vidējām mainīgām izmaksām nav ilgstošs, un minētās darbības nevarēja radīt sekas, kuras būtu par pamatu konkurentu iziešanai no tirgus vai to konkurētspējas būtiskam samazinājumam. Pie tam, šādas īslaicīgas darbības neliecina, ka to mērķis ir bijis citu tirgus dalībnieku izspiešana no tirgus. Statoil, Neste un Lukoil cenu noteikšanas process ir bijis savstarpēja sekošana gan cenu pazeminot, gan paaugstinot. Tādējādi Konkurences padome secina, ka Statoil, Neste un Lukoil darbības no 2006.gada janvāra līdz martam, periodiski nosakot degvielas cenu zem vidējām kopējām izmaksām, bet ne zem vidējām mainīgām izmaksām, nevar tikt uzskatītas par Konkurences likuma 13.panta pārkāpumu.

Statoil 23.04.2007. vēstules 12.lpp. norāda, ka „(..) KP nav vērtējusi, vai hipotētisks konkurents, kurš ir tikpat efektīvs kā KP norādītie oligopola dalībnieki, var sacensties ar oligopola dalībnieku noteiktajām cenām. Oligopola dalībnieku noteiktās cenas tikai tad būs netaisnīgas, ja to rezultātā no tirgus tiktu izslēgts tikpat efektīvs konkurents, kādi ir oligopola dalībnieki (..)”.

Efektīvs konkurents var pastāvēt tirgū pie dažādām cenu svārstībām, kamēr mazāk efektīvs konkurents var tikt izslēgts no tirgus.

Statoil, Neste un Lukoil rīcība, nosakot zemas cenas, trīs mēnešu laikā bijusi periodiska. Ekonomikas ministrijas veiktais degvielas cenu monitorings³⁸ apliecina, ka 2006.gada aprīlī degvielas mazumtirdzniecības cenas atgriezās

³⁸ <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=11032>

iepriekšējā līmenī. Konkurences padome secina, ka Statoil, Neste un Lukoil darbību rezultātā degvielas mazumtirgotāji tika vājināti, tomēr situācija 2006.gada sākumā nebija iemesls pietiekami efektīviem tirgus dalībniekiem iziet no tirgus.

Statoil 23.04.2007. vēstules 12.lpp. norāda, ka „(..) Statoil noteiktās auto benzīna un dīzeļdegvielas mazumtirdzniecības cenas ir jāvērtē, ņemot vērā Statoil iepirkuma cenas, nevis „konkurences līmeņa robežcenu”(..)”.

Konkurences padome atzīst, ka Statoil, Neste vai Lukoil degvielas mazumtirdzniecības cenas zem konkurences līmeņa robežcenas pie zināmiem nosacījumiem var negatīvi ietekmēt konkurenci tirgū. Kā jau minēts iepriekš lēmumā, degvielas mazumtirgotājiem ir dažādi izmaksu līmeņi, tādējādi var pastāvēt situācija, kurā Statoil, Neste un Lukoil cenas zem konkurences līmeņa robežcenas var ietekmēt kādu komersantu, bet citu, ar efektīvāku izmaksu struktūru, nevar. Papildus konkurences līmeņa robežcena ir atkarīga no tā, cik efektīvi tirgus dalībnieki izmanto degvielas iegādes iespējas vairumtirdzniecības tirgū par zemāko cenu konkrētā dienā. Turklāt konkurences tiesību mērķis nav noteikt kādu konkrētu cenu līmeni. Tomēr konkurences līmeņa robežcena parāda, pie kāda vidējā degvielas cenu līmeņa konkurence var tikt ietekmēta.

Ņemot vērā konkrēto cenu piemērošanas īslaicīgo un nevienmērīgo raksturu, vērtējot lēmumā analizētās lietas apstākļus, nav pietiekošs pamats konstatēt, ka Statoil, Neste un Lukoil darbības vērtējamas kā ļaunprātīga dominējošā stāvokļa izmantošana Konkurences likuma izpratnē ar iespējamo kopējo mērķi gūt labumu, izspiežot no tirgus citus tirgus dalībniekus.

Lai arī Konkurences padome konkrētajā lietā nesaskata Konkurences likuma 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta pārkāpumu Statoil, Neste un Lukoil darbībās, Konkurences padome, norāda, ka Statoil, Neste un Lukoil atrodas kolektīvā dominējošā stāvoklī konkrētajā tirgū, kas definēts lēmuma 3.7.punktā, kā arī uzsver, ka dominējošs stāvoklis – ne individuāls, ne kolektīvs, nav aizliegts, taču, saskaņā ar Eiropas Kopienas tiesas iedibināto principu *Michelin* lietā, uzņēmumam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, neatkarīgi no tā, kā šis dominējošais stāvoklis ir izveidojies, ir īpaša atbildība par to, lai ar savu darbību, t.sk. cenu politiku, šis uzņēmums neierobežotu konkurenci tirgū un nekaitētu patērētājam. Statoil, Neste un Lukoil, ņemot vērā savu spēka samēru tirgū attiecībā pret pārējiem tirgus spēlētājiem, ir jāapzinās, ka, piemērojot cenu zem vidējām mainīgām vai vidējām kopējām izmaksām ilgākā laika periodā, salīdzinot ar lēmumā analizēto cenu pazemināšanas periodu 2006.gada janvārī, februārī un martā, minēto uzņēmumu darbības var tikt kvalificētas kā Konkurences likuma pārkāpums.

Ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 4.punktu, 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulu un

1.punktu, 13.panta ģenerālklausulu un 4.punktu, un 18.pantu, Administratīvā procesa likuma 63.pantu, Konkurences padome

n o l ē m a:

Izbeigt lietas Nr.460/06/05/6 „Par Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas ģenerālklausulas un 1.punkta, 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta, un 18.panta iespējamo pārkāpumu SIA „Latvija Statoil” un SIA „Neste Latvija” un 13.panta ģenerālklausulas un 4.punkta iespējamo pārkāpumu SIA „Lukoil Baltija R” darbībās” izpēti.

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

Pielikumā: Lēmumā minētie pielikumi (1.pielikums – Komersantu tirgus daļu reģionālajos tirgos apkopojums, 2.pielikums – Statoil, Neste un Lukoil 95 markas benzīna un dīzeļdegvielas mazumtirdzniecības cenu, izmaksu (izņemot Neste), vidējo vairumtirdzniecības cenu un konkurences līmeņa robežcenu no 2006.gada janvāra līdz martam reģionālajos tirgos salīdzinājums, 3.pielikums – Statoil, Neste un Lukoil 95 markas benzīna un dīzeļdegvielas mazumtirdzniecības cenu, izmaksu un konkurences līmeņa robežcenas vidēji mēnesī 2006.gada janvārī, februārī un martā salīdzinājums) lēmuma publiskojamai versijai nav pievienoti, jo satur ierobežotas pieejamības informāciju.

(*) – Ierobežotas pieejamības informācija

Priekšsēdētāja

I.Jaunzeme