



Valsts dzelzceļa administrācija

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050, tālr.67233225, fakss 67234105, e-pasts pasts@vda.gov.lv, www.vda.gov.lv

LĒMUMS

Rīgā, 15.08.2022.

Nr.2-6-7

Par AS "LatRailNet" piemēroto graudu atlaidi 2021.gadā

Valsts dzelzceļa administrācija (turpmāk - **Administrācija**) 2021. gada 16. augustā ir saņēmusi akciju sabiedrības "Baltijas Ekspresis" (vienotais reģistrācijas Nr.41203009997, adrese – Dzintaru iela 20A, Ventspils, LV-3602) (turpmāk – **AS "Baltijas Ekspresis"**) 2021. gada 16. augusta sūdzību Nr.1.2-5/7-231 par AS "LatRailNet" 10.08.2021. pieņemto lēmumu Nr.JALP-1.3./27-2021 (turpmāk - **Sūdzība**).

[1] Sūdzību AS "Baltijas Ekspresis" iesniedz saistībā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja akciju sabiedrības "LatRailNet" (turpmāk – **AS "LatRailNet"**) valdes 10.08.2021. pieņemto lēmumu Nr.JALP-1.3./27-2021 "Par tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides noteikšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla daļā posmos Jelgava – Meitene, Jelgava – Skrunda, Jelgava – Iecava, Jelgava – Sabile, Šķirotava – Valmiera, Šķirotava – Skulte, Krustpils – Aizkraukle, Krustpils – Gulbene, Rēzekne II – Viļāni un Ventspils – Sabile" (turpmāk - **Lēmums**). Sūdzībā AS "Baltijas Ekspresis" norāda uz sekojošiem aspektiem:

[1.1.] AS "Baltijas Ekspresis" vērš uzmanību, ka 2021. gada 10. augustā plkst. 11:20 tika saņemts e-pasts no AS "LatRailNet", kurā tika izklāstīts nodoms piešķirt atlaidi graudu pārvadājumiem nepilnos sastāvos attiecīgos Lēmumā minētajos dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos. AS "LatRailNet" aicināja reaģēt līdz tās pašas dienas plkst.14.00, atbildei dodot 2,5 stundas.

[1.2.] AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka AS "LatRailNet" ir sagatavojusi lēmumu SIA "LDZ CARGO" biznesa interesēs, jo šis pārvadātājs jau jūlija beigās bija sācis 2021.gada graudu ražas pārvadājumus Latvijas iekšzemes kravās satiksmē, kas nostāda dzelzceļa kravu pārvadātājus nevienlīdzīgā situācijā. AS "Baltijas Ekspresis" informē, ka, veicot pārrunas par graudu pārvadājumiem, ir vadījusies pēc AS "LatRailNet" apstiprinātās un spēkā esošās infrastruktūras maksas, nezinot, ka LRN nodoms ir piešķirt infrastruktūras maksas atlaides šiem pārvadājumiem.

[1.3.] AS "Baltijas Ekspresis" lūdz Administrāciju izvērtēt AS "LatRailNet" pieņemto lēmumu un sniegt vērtējumu AS "LatRailNet" piekoptajai praksei, nosakot infrastruktūras maksas atlaides, pievēršot uzmanību šādiem apstākļiem: [1.3.1] kāpēc AS "LatRailNet" neizskaidro citiem tirgus dalībniekiem lēmumu pieņemšanas iemeslus un dod citiem tirgus dalībniekiem minimālu laiku reaģēt uz šādu ieceri, konkrētajā gadījumā 2,5 stundas, ogļu pārvadājumu atlaides gadījumā nedaudz ilgāk, tāpat nav skaidra loģika AS "LatRailNet" noteiktās infrastruktūras maksas atlaides lielumam; [1.3.2.] kāpēc tikai SIA "LDZ CARGO" ierosinātās atlaides no AS "LatRailNet" puses tiek akceptētas; AS "Baltijas Ekspresis" ir vērsusies AS "LatRailNet" un ierosinājusi atlaides šķeldas pārvadājumiem un cementa pārvadājumiem, tomēr AS "Baltijas Ekspresis" ierosinājumi vienmēr tikuši noraidīti, vai

cementa gadījumā norādīts izmantot atlaidi, kas paredzēta iepriekš rezervētiem kravas vilcieniem, kas praksē nav iespējams.

[1.4.] AS "Baltijas Ekspresis" norāda, ka "vietējās instrukcijās", kas reglamentē vagonu padošanu un novākšanu uz privātajiem pievedceļiem ir paredzēts, ka to dara SIA "LDZ CARGO" manevru brigāde, attiecīgi, lai šo operāciju varētu veikt citi pārvadātāji, jāveic izmaiņas instrukcijās. Izmaiņas saskaņo arī SIA "LDZ CARGO" pārstāvis, tādā veidā SIA "LDZ CARGO" nonākot privilēģētā stāvoklī, jo saskaņojot instrukcijas uzzina par citu kravas pārvadātāju iecerēm veikt pārvadājumus uz konkrēto pievedceļu. AS "Baltijas Ekspresis" ierosina Administrācijai pievērst uzmanību šim apstāklim un pieņemt administratīvu lēmumu, kas uzdotu VAS "Latvijas dzelzceļš" veikt izmaiņas visās vietējās instrukcijās ar domu, ka instrukcijās būtu ierakstīts neitrāls ieraksts: vagonu padošanu un novākšanu vai manevrus veic tehnoloģisko procesu veicēji, kuriem ir attiecīgas atļaujas un apmācīti darbinieki nevis kā tagad: instrukcijās minēta konkrētu firmu manevru brigāžu piederība.

[1.5.] AS "Baltijas Ekspresis" lūdz Administrāciju uzmanīgi izanalizēt izveidojušos situāciju, jo AS "LatRailNet" prakse, pieņemot lēmumus, kas skar infrastruktūras maksu, liecina par to, ka šī institūcija nav neatkarīga lēmumu pieņemšanā no mātes kompānijas VAS "Latvijas dzelzceļš" un faktiski lēmumus pieņem mātes kompānijas SIA "LDZ CARGO" biznesa interesēs. AS "Baltijas Ekspresis" norāda uz Igaunijas pieredzi, kur no tirgus tika izspiests privātais pārvadātājs, jo tam netika paziņota maksas atlaide.

[1.6.] AS "Baltijas Ekspresis" neiebilst, ka graudu un arī citiem iekšzemes pārvadājumiem ir nepieciešama infrastruktūras maksas atlaide, bet AS "Baltijas Ekspresis" iebilst par veidu, kādā AS "LatRailNet" pieņem šādus lēmumus, jo konkrētais lēmums, ja būtu pieņemts savlaicīgi vismaz 3 mēnešus pirms graudu sezonas sākuma un par to informēti visi pārvadātāji, būtu atbalstāms un radītu vienādus nosacījumus pārvadātājiem, veicot pārrunas ar potenciālajiem klientiem, tagad šis lēmums nozīmē, ka tiek atbalstītas SIA "LDZ CARGO" biznesa intereses un tiek pieļauta citu pārvadātāju diskriminācija.

[2] Nolūkā noskaidrot AS "LatRailNet" viedokli par Sūdzībā minētajiem apstākļiem, kā arī, lai iegūtu papildus informāciju, Administrācija, lūdza AS "LatRailNet" sniegt viedokli par Sūdzībā minēto. AS "LatRailNet" ar savu 2021.gada 27.augusta vēstuli Nr.L-6.3.1./112-2021 (turpmāk – **Paskaidrojumi**) ir iesniegusi savus paskaidrojumus.

[2.1.] AS "LatRailNet" savos Paskaidrojumus ir norādījusi, ka Likumdevējs Dzelzceļa likumā nav noteicis konkrētas prasības specifiskiem lēmuma pieņemšanas termiņiem vai apspriešanas kārtībai tīkla noslodzes atlaides piemērošanai infrastruktūras maksai. Kārtību, kādā AS "LatRailNet" lēmumi attiecībā uz infrastruktūras maksu stājas spēkā un to pieņemšanā ievērojamos termiņus AS "LatRailNet" nosaka 2017.gada 30.jūnija noteikumos Nr.JALP-7.6/01-2017 "Maksas aprēķināšanas shēma" (turpmāk - **Maksas aprēķināšanas shēma**). Atsevišķos gadījumos pastāv nepieciešamība operatīvi reaģēt uz tirgus svārstībām, un šajā saistībā Maksas aprēķināšanas shēmas 56.14.apakšpunktā ir paredzēta iespēja pieļaut atkāpes no 56.punktā noteiktajiem termiņiem, ja Administrācijai tiek sniegts atbilstošs skaidrojums.

[2.2.] AS "LatRailNet" vērs uzmanību, ka informāciju, kas raksturotu situāciju graudu pārvadājumos un kas bija nepieciešama Lēmuma pieņemšanai, pirmoreiz saņēma tikai 09.08.2021. Citi pieteikumu iesniedzēji ar iesniegumiem tīkla noslodzes optimizēšanas atlaižu noteikšanai vai citādi maksas diferencēšanai graudu pārvadājumos līdz šim AS "LatRailNet" nav vērsušies. Papildus AS

"LatRailNet" norāda, ka Lēmumā noteiktās atlaides piemērošanas pamatā ir pieejamo vagonu trūkums, kuru nav iespējams paredzēt iepriekš, jo tas ir atkarīgs no kaimiņvalstu dzelzceļu gatavības iznomāt graudu pārvadājumiem nepieciešamos vagonus, kā arī no ražas apjoma, laika apstākļiem, kuģu pienākšanas grafika un citiem operatīvajiem faktoriem. Šādos operatīvajos apstākļos ir izveidojusies situācija, kurā dzelzceļa pārvadātājiem, pārvadājot vienādu kravu apjomu, ir lielākā apmērā jāapmaksā dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumi, kuru pamatā nav papildus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, jo infrastruktūras maksas ir noteiktas virs tiešajām izmaksām. Tādējādi tirgus segmentā "neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem" īstermiņā tiktu pārkāpts Dzelzceļa likuma 11.panta astotajā daļā un 11.¹panta vienpadsmitajā daļā noteiktais princips, ka robežmaksas par līdzvērtīgiem infrastruktūras izmantošanas veidiem ir salīdzināma, kā arī 11.panta otrās daļas nosacījums, ka infrastruktūras maksu pamatā ir vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanai atbilstīgas tiešās izmaksas. Var secināt, ka šis princips ir izjaukts īstermiņā – laikposmā, kurā ir novērojami augstākminētie operatīvie apstākļi – un šādu apstākļu normalizēšanai ir paredzēti un atbilstoši tika piemēroti attiecīgie Maksas aprēķināšanas shēmas instrumenti.

[2.3] AS "LatRailNet" paskaidro, ka Lēmumā noteiktās tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides lielums balstīts uz izmaksu ietaupījuma principu, kas ir noteikts Dzelzceļa likuma 11.¹panta vienpadsmitajā daļā, proti, salīdzinot pārvadājumu robežmaksas un robežizmaksas ar īsiem (5 līdz 10 vagoni) un garākiem (20 – 40 vagoni) vilcienu sastāviem. Šāda starpība rodas apstākļi, ka spēkā esošās infrastruktūras maksas rada stimulu veicināt pārvadājumus ar garākiem vilcieniem un optimāli izmantot dzelzceļa infrastruktūru, bet vagonu trūkuma apstākļos graudu pārvadājumi tiek veikti ar saīsinātiem vilcienu sastāviem;

[2.4] AS "LatRailNet" norāda, ka Lēmumā noteiktā tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide bez izņēmuma attiecas uz visiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas veic pārvadājumus, kas atbilst pazīmēm, ka pārvadājumi tiek veikti attiecīgajās infrastruktūras tīkla daļās. Pēc pieteikuma saņemšanas, AS "LatRailNet", cik ātri iespējams, aicināja zināmos dzelzceļa pārvadātājus un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju sniegt viedokli, lai nodrošinātu, ka Lēmuma pamatā ir vieni un tie paši principi visā attiecīgajā tīklā un, tos piemērojot dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, tiek piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas (proti, vai nav neuzskaitītas kādas dzelzceļa līnijas, kur līdzīgos apstākļos strādā citi dzelzceļa pārvadātāji, vai arī pastāv kāda cita kravu grupa, kurai arī ir līdzīga rakstura pārvadājumi). AS "LatRailNet" ieskatā, Lēmumā nav noteikti nekādi ierobežojumi, kas liegtu kādam atsevišķam tirgus dalībniekam saņemt Lēmumā noteikto tīkla noslodzes optimizēšanas atlaidi vai veikt dzelzceļa pārvadājumus minētajā tirgus segmentā;

[2.5.] AS "LatRailNet" norāda, ka līdzšinējā praksē līdzīgos apstākļos, kur tehnoloģisku apsvērumu dēļ dzelzceļa pārvadātājiem ir ierobežotas iespējas formēt pilna sastāva vilcienus, atsevišķās dzelzceļa infrastruktūras tīkla daļās (posmos Rēzekne – Daugavpils un Brocēni – Liepāja) AS "LatRailNet" ir piemērojusi tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides, kas nediskriminējošā veidā ar vienādiem nosacījumiem tiek piemērotas visiem dzelzceļa pārvadātājiem. Iepriekšminētajos gadījumos tīkla noslodzes atlaižu piemērošanas izvērtēšana tika veikta, pamatojoties uz informācijas iesniegumiem, kas tika saņemti tieši no Sūdzības iesniedzēja. Iebildumi par minētajiem AS "LatRailNet" lēmumiem netika saņemti;

[3] Administrācijas kompetence

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punktu Administrācija izskata pieteikuma iesniedzēja sūdzības, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija, vai ja tas ir cietis jebkādā citā veidā, jo īpaši sūdzības par lēmumiem, ko pieņēmis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs (..) par "d" apakšpunktā ietverto maksas aprēķināšanas un iekasēšanas shēmu, un "e" apakšpunktā minēto infrastruktūras maksas samaksāšanu tādā apjomā vai struktūrā, kādu no pieteikuma iesniedzēja prasa vai var prasīt.

Sūdzību AS "Baltijas Ekspresis" ir iesniegusi saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja AS "LatRailNet" lēmumu par infrastruktūras maksas atlaidi un Maksas aprēķināšanas shēmu.

Ņemot vērā minēto, Administrācija secina, ka Sūdzības izskatīšana ietilpst Administrācijas kompetencē. Līdz ar to, izvērtējot Sūdzībā minētos apstākļus un AS "LatRailNet" sniegtos paskaidrojumus, **Administrācija konstatē un secina:**

[4] Attiecībā uz Sūdzībā minēto (šī lēmuma 1.1.punkts) par nesamērīgi mazo laiku viedokļa sniegšanai, Administrācija piekrīt AS "Baltijas Ekspresis", ka termiņa noteikšana pieteikuma iesniedzējiem komentāru sniegšanai 2,5 stundu apjomā nav saprātīgs.

AS "LatRailNet" savos Paskaidrojumos norāda, ka normatīvajos aktos nav noteikti konkrēti termiņi AS "LatRailNet" lēmumu pieņemšanai tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides piemērošanai un AS "LatRailNet" tos ir noteikusi Maksas aprēķināšanas shēmas 56.9.punktā, proti, lēmumu par 42.punktā (tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide) minētajām maksām un to lielumiem pieņem ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pirms datuma, ar kuru tiek uzsākta to piemērošana. Savukārt Lēmumā AS "LatRailNet" ir piemērojusi Maksas aprēķināšanas shēmas 56.14. punktā paredzēto izņēmumu un atkāpusies no standarta termiņa.

Administrācija piekrīt AS "LatRailNet", ka Dzelzceļa likumā nav noteikti konkrēti termiņi lēmumu pieņemšanai par Dzelzceļa likuma 11.panta astotajā daļā paredzēto atlaidi no maksas, ko pārvaldītājiem piemēro publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs, un attiecīgi šī kompetence ir atstāta AS "LatRailNet" ziņā, ar rīcības brīvību izvēloties atbilstošu termiņu. Administrācija arī piekrīt, ka konkrētās situācijās ir nepieciešama ātra reakcija un, lai reaģētu uz tirgus situāciju, var tikt piemērotas atkāpes no standarta termiņiem, to attiecīgi pamatojot.

Kā minēts Sūdzībā (šī lēmuma 1.1.punkts), tad AS "LatRailNet" savā 10.08.2021. e-pasta vēstulē ir lūgusi sniegt iesaistītās puses papildus informāciju vai specifiskus priekšlikumus 2,5 stundu laikā.

Vienlaikus Administrācijas ieskatā termiņu, ja publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs lūdz pieteikumu iesniedzējiem sniegt viedokli, vajadzētu noteikt saprātīgi arī situācijā, kad lēmumu par infrastruktūras maksas atlaidi pieņem paātrinātā termiņā, atkāpjoties no Maksas aprēķināšanas shēmas 42.punktā paredzētajiem termiņiem.

Administrācija jau savā 10.12.2021. vēstulē Nr.2-5-15 norādīja, ka termiņa noteikšana pieteikuma iesniedzējiem komentāru sniegšanai 2,5 stundu apjomā nav saprātīgs. Administrācija uzskata, ka tik īsā termiņā nav iespējams pilnvērtīgi iepazīties ar Lēmuma priekšlikumu un nepieciešamības gadījumā sagatavot priekšlikumus vai iesniegt papildus informāciju. Turklāt, izskatot AS "LatRailNet" Lēmuma protokolu, Administrācija nav konstatējusi tādus apstākļus, kas apliecinātu, ka konkrēto Lēmumu bija nepieciešams pieņemt tik īsā termiņā, praktiski neatstājot pieteikumu

iesniedzējiem iespējas izteikties par Lēmuma priekšlikumu. Administrācijas ieskatā konsultēšanās ir svarīgs instruments, lai apspriestu neskaidrus jautājumus un novērstu domstarpības nākotnē. Tomēr papildus nepieciešams norādīt, ka attiecīgais tiesiskais regulējums pieļauj pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Līdz ar to, Administrācijas ieskatā Maksas aprēķināšanas shēmā iztrūka apspriešanās kārtība, ja AS "LatRailNet" pieņem lēmumu par infrastruktūras maksas atlaidi paātrinātā termiņā, atkāpjoties no Maksas aprēķināšanas shēmas 42.punktā paredzētajiem termiņiem. Administrācija nolūkā novērst atkārtotu tādas situācijas rašanos kā konkrētajā Sūdzībā, ka pieteikuma iesniedzējiem netiek dots pietiekams laiks, lai izteiktos par Lēmuma priekšlikumu, savā 10.12.2021. vēstulē Nr.2-5-15 ieteica AS "LatRailNet" pēc konsultēšanās ar pieteikumu iesniedzējiem izstrādāt konsultācijas (apspriešanas) procesa kārtību un to ietvert Maksas aprēķināšanas shēmā, nodrošinot, ka kārtība ir caurspīdīga, saprotama un paredzama.

AS "LatRailNet" 09.03.2022. ir izstrādājusi grozījumus Maksas aprēķināšanas shēmā¹, papildinot ar 56.15.punktu, paredzot apspriešanas procedūru AS "LatRailNet" lēmumiem, kurus jāpieņem paātrinātā kārtībā. AS "LatRailNet" ir paredzējusi: nosūtīt iesaistītajām pusēm paziņojumu par plānoto lēmumu un tā publiskās apspriešanas norises datumu, laiku un vietu; nodrošināt plānotā lēmuma publisko apspriešanu, rīkojot uzklaušīšanas sanāksmi klātienē vai attālinātā režīmā, ne ātrāk kā 1 darba dienas laikā no brīža, kad par šādu lēmumu ir nosūtīts minētais paziņojums, kā arī ievēro pamatotos priekšlikumus plānotā lēmuma apspriešanas procedūras pagarināšanai; šajā lēmumā (ja tas ir nepieciešams) paredz saprātīgu pārejas periodu un tā nosacījumus ar lēmuma izpildi saistīto uzskaites sistēmu pilnveidošanai. Minētās procedūras piemērošanā AS "LatRailNet" nav atbrīvota no Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 21.punkta prasību izpildes.

Jānorāda, ka atbilstoši Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 21.punktam Administrācija uzrauga pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu un iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāpti šā likuma noteikumi. Attiecīgi šādas pārrunas nevar notikt bez Administrācijas klātbūtnes.

[5] Attiecībā uz Sūdzībā minēto (šī lēmuma 1.2., 1.5. un 1.6.punkts), ka Lēmums pieņemts situācijā, kad graudu sezona jau ir sākusies un SIA "LDZ CARGO" jau ir uzsākusi graudu pārvadājumus, nostāda dzelzceļa kravu pārvadātājus nevienlīdzīgā situācija un šāds lēmums atbalsta tikai un vienīgi SIA "LDZ CARGO" biznesa intereses, Administrācija norāda, ka nevar piekrist minētajam apgalvojumam tālāk minēto apsvērumu dēļ.

Administrācija norāda, ka AS "LatRailNet" pirmreizējo informāciju par graudu vagonu nepietiekamību ir saņēmusi tikai 09.08.2021. un jau nākamajā dienā t.i. 10.08.2021. ir informējusi zināmos pieteikumu iesniedzējus t.sk. AS "Baltijas Ekspresis", ka AS "LatRailNet" izskata iespējas steidzamības kārtā uz ierobežotu laika periodu (tikai graudu izvešanas sezonā) piemērot tīkla noslodzes optimizēšanas atlaidi konkrētās infrastruktūras tīkla daļās. AS "LatRailNet" tajā pašā dienā ir pieņēmusi Lēmumu un saskaņā ar Lēmuma 9.punktu to ir publicējusi savā mājaslapā, kur tas ir kļuvis zināms un pieejams visiem pārvadātājiem vienlaicīgi un uz vienādiem nosacījumiem. Tāpat Administrācijas ieskatā Lēmumā noteiktā atlaide bez izņēmuma attiecas uz visiem dzelzceļa

¹ AS "LatRailNet" valdes 09.03.2022. (valdes lēmums Nr. JALP-Nr. 1.3./14-2022, prot. Nr. JALP- 1.2./14-2022) apstiprinātie grozījumi "Maksas aprēķināšanas shēmā", pieejami šeit: https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2022/03/3_-JALP_7.6.3_09.03.2022_NOTEIKUMI_MAS-grozijumi.pdf

pārvadātājiem, kas veic pārvadājumus, kas atbilst pazīmēm, ka pārvadājumi tiek veikti attiecīgajās infrastruktūras tīkla daļās.

Jānorāda, ka Maksas aprēķināšanas shēmas 33.punktā ietvertais princips, ka pieteikumu iesniedzēji var iesniegt pierādījumus jau *a priori* paredz informācijas asimetriju, jo informācijas iesniedzējam ir zināma tāda informācija, kas nav citiem vai arī atšķirībā no citiem izvēlas to iesniegt, taču būtiski norādīt, ka tas negarantē labvēlīgu AS "LatRailNet" lēmumu par atlaides piešķiršanu. AS "LatRailNet" atlaides piešķiršanā ir jāievēro šaurās rīcības brīvības robežas atlaides noteikšanā, kas ietvertas Dzelzceļa likuma 11.panta astotajā daļā, kā arī jāpamato tās piemērošanu, kuru pēc savas iniciatīvās vai arī uz sūdzības pamata pārbauda Administrācija. Pamatotos gadījumos Administrācija var uzdot AS "LatRailNet" pārskatīt lēmumu par piešķirto atlaidi vai arī apturēt tā darbību.

Visbeidzot, attiecībā uz AS "Baltijas Ekspresis" komentāru, ka Lēmums nav pieņemts savlaicīgi vismaz 3 mēnešus pirms graudu sezonas sākuma, Administrācija vērš uzmanību, ka, kā jau iepriekš konstatēts, tad AS "LatRailNet" pirmo informāciju par graudu vagonu trūkumu saņēma tikai dienu pirms Lēmuma pieņemšanas, attiecīgi tās rīcībā nebija minētās informācijas 3 mēnešus pirms graudu sezonas sākuma. Paskaidrojumos AS "LatRailNet" papildus norāda, ka pieejamo vagonu trūkumu nav iespējams paredzēt iepriekš, jo tas ir atkarīgs no kaimiņvalstu dzelzceļu gatavības iznomāt graudu pārvadājumiem nepieciešamos vagonus, kā arī no ražas apjoma, laika apstākļiem, kuģu pienākšanas grafika un citiem operatīvajiem faktoriem.

[6] Administrācija nevar piekrist Sūdzībā minētajam (šī lēmuma 1.3.1.punkts), ka AS "LatRailNet" neizskaidrotu citiem tirgus dalībniekiem lēmumu pieņemšanas iemeslus. AS "LatRailNet" ir skaidrojusi nepieciešamību pieņemt Lēmumu gan AS "LatRailNet" 10.08.2021.nosūtītajā e-pastā "Par lēmuma pieņemšanu", gan arī Lēmuma secinošās daļas 1.-3.punktā, proti, ka šobrīd Latvijas teritorijā novērojams graudu kravu pārvadājumiem piemērotu vagonu trūkums, kas ierobežo iespējas izpildīt graudu kravu kraušanas plānu.

Administrācija piekrīt AS "Baltijas Ekspresis" viedoklim, ka nav skaidra loģika AS "LatRailNet" noteiktās infrastruktūras maksas atlaides lielumam tiktāl, ka tas nav izvērsti atspoguļots Lēmumā (Lēmuma secinājuma daļas 4.punkts), vienlaikus AS "LatRailNet" ir sniegusi padziļinātu skaidrojumu Paskaidrojumos, norādot, ka Lēmumā noteiktās tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides lielums balstīts uz izmaksu ietaupījuma principu, kas ir noteikts Dzelzceļa likuma 11.¹ panta vienpadsmitajā daļā, proti, salīdzinot pārvadājumu robežmaksas un robežizmaksas ar īsiem (5 līdz 10 vagoni) un garākiem (20 – 40 vagoni) vilcienu sastāviem. AS "LatRailNet" turpina, ka šāda starpība rodas apstākļi, ka spēkā esošās infrastruktūras maksas rada stimulu veicināt pārvadājumus ar garākiem vilcieniem un optimāli izmantot dzelzceļa infrastruktūru, bet vagonu trūkuma apstākļos graudu pārvadājumi tiek veikti ar saīsinātiem vilcienu sastāviem. Administrācija ir pārliecinājusies par Lēmuma protokolā veiktās infrastruktūras maksas atlaides aprēķina atbilstību Dzelzceļa likuma 11.panta astotajai daļai, 11.¹ panta vienpadsmitajai daļai un Lēmuma secinājuma daļas 4.punktam un nav konstatējusi tās neatbilstību normatīvo aktu prasībām.

Attiecībā uz AS "Baltijas Ekspresis" Sūdzībā pausto (šī Lēmuma 1.3.2.punkts), ka AS "LatRailNet" akceptē tikai SIA "LDZ CARGO" ierosinātās dzelzceļa infrastruktūras maksas atlaides, Administrācija vērš uzmanību, ka tās rīcībā nav pierādījumu, kas apstiprinātu minēto apgalvojumu. Tieši pretēji, atbilstoši AS "LatRailNet" sniegtajai un publiski pieejamai informācijai, AS "LatRailNet" pēc AS "Baltijas Ekspresis" ierosinājuma ir piemērojusi Lēmumam līdzīgas atlaides:

23.03.2020. iecirknī Rēzekne – Daugavpils² un 13.06.2020. iecirkņa Jelgava – Liepāja daļā posmā Brocēni – Liepāja³. Turklāt pēc sūdzības iesniegšanas AS "LatRailNet" 07.09.2021. ir precizējusi pazīmes atlaides piemērošanai iecirkņa Jelgava – Liepāja daļā posmā Brocēni – Liepāja, nosakot, ka atlaide attiecas tieši uz cementa kravu pārvadājumiem, kā arī paredzot atlaides piemērošanu arī neregulāras satiksmes pārvadājumos⁴.

[7] AS "LatRailNet" 11.01.2022. ir lēmusi no 17.01.2022. atcelt tīkla noslodzes optimizēšanas atlaidi graudu kravu pārvadājumiem, kas saistāms ar Lēmuma lemjošās daļas 6.punktā minētā nosacījuma izpildi par graudu masveida kraušanas sezonas perioda noslēgšanos⁵. Attiecīgi, no 17.01.2022. spēku zaudē arī Sūdzībā apstrīdētais Lēmums.

[8] Attiecībā uz Sūdzībā minēto (šī Lēmuma 1.4.punkts) par "vietējām instrukcijām" Administrācija nekonstatē, ka būtu pamats uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš" nodrošināt AS "Baltijas Ekspresis" piedāvāto grozījumu veikšanu vietējās instrukcijās, neminot konkrētu uzņēmumu manevru brigāžu piederību. Administrācija to pamato sekojoši.

[8.1.] Vietējo instrukciju regulēšanas priekšmetu saturu, izstrādāšanas un saskaņošanas procesu nosaka Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumi Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" (turpmāk – TEN). TEN 2.34. punktā ir noteikts, ka vietējā instrukcija ir dokuments, kurā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka drošas dzelzceļa satiksmes kārtību privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā, tās tehnisko iekārtu izmantošanas kārtību un darba aizsardzības prasības. Attiecīgi no minētās normas Administrācijas secina, ka vietējo instrukciju izstrādā privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kurš ir atbildīgs arī par tās saturu.

Savukārt saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.panta trešo daļu privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, ja tā ir nepieciešama, lai nokļūtu no vienas apkalpes vietas uz citu apkalpes vietu, kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam vai atrodas apkalpes vietā (izņemot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvu novietnēs), lietošanas, par tajā sniegtajiem pakalpojumiem noteiktās maksas un slēgšanas nosacījumu ziņā pielīdzināma apkalpes vietai. Šādas infrastruktūras īpašniekam ir pienākumi, kādi noteikti apkalpes vietas operatoram, un tiek piemēroti šā likuma 5.¹, 11.² panta, 12.¹ panta otrās, trešās un ceturtās daļas un 12.² panta noteikumi. Minētais īpašnieks ir pakļauts Valsts dzelzceļa administrācijas uzraudzībai un kontrolei.

Šādam privātās lietošanas infrastruktūras īpašniekam ir jāievēro 5.¹ panta pirmajā daļā noteiktais, ka pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt visu

² AS "LatRailNet" valdes 23.03.2020. lēmums Nr.JALP-1.3./30-2020 (prot. Nr.JALP-1.2./30-2020) "Par tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides noteikšanu iecirknī Rēzekne – Daugavpils", pieejams: https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2020/03/LRN_LEMUMS_ATLAIDE_R_D.pdf

³ AS "LatRailNet" valdes 13.06.2020. lēmums Nr.JALP-1.3./54-2020 (prot. Nr.JALP-1.2./54-2020) "Par tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides noteikšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla iecirkņa Jelgava – Liepāja daļā posmā Brocēni – Liepāja", pieejams: https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2020/06/LEMUMS_ATLAIDE_BROC.pdf

⁴ AS "LatRailNet" valdes 07.09.2021. lēmums Nr. JALP-1.3./38-2021 (prot. Nr. JALP-1.2./38 -2021) "Par tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla iecirkņa Jelgava – Liepāja daļā posmā Brocēni – Liepāja piemērošanas pazīmju precizēšanu", pieejams: https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2021/09/LRN_LEMUMS_BROC_LIEP_ATL_CEMENTS_2021.pdf

⁵ AS "LatRailNet" valdes 11.01.2022. lēmums Nr.JALP-1.3./2-2022 (prot. Nr.JALP-1.2./2-2022) "Par tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides atcelšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla daļā posmos Jelgava – Meitene, Jelgava – Skruna, Jelgava – Iecava, Jelgava – Sable, Šķirotava – Valmiera, Šķirotava – Skulte, Krustpils – Aizkraukle, Krustpils – Gulbene, Rēzekne II – Viļāni un Ventpils – Sable", pieejams: https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2022/01/LEM_ATL_GRD_ATCELSANA.pdf

veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Šīs tiesības ietver arī piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas šā likuma 12.¹ panta otrajā daļā minētās apkalpes vietas, un infrastruktūrai, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam. Attiecīgi, privātās lietošanas infrastruktūras īpašniekam piekļuve savai infrastruktūrai pārvadātājiem ir jānodrošina uz taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem, kas būtu attiecināms arī uz tā izstrādāto vietējo instrukciju.

Administrācijas uzturētajā dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrā pieejamā informācija liecina, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldībā nav dzelzceļa infrastruktūras, kurai ir privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statuss un kura atbilstu Dzelzceļa likuma 5.panta trešajā daļā ietvertajām pazīmēm. Minēto apstiprina arī VAS "Latvijas dzelzceļš" savā 06.09.2021. vēstulē Nr.D-6.4.1./344-2021. Ņemot vērā, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldībā nav tādas privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras, kas atbilstu Dzelzceļa likuma 5.panta trešajā daļā ietvertajām pazīmēm, tad secīgi nav arī tādu vietējo instrukciju, kuras būtu nepieciešams grozīt, tādejādi Administrācija nesaskata šajā gadījumā nepieciešamību un iespējas uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš" grozīt vietējās instrukcijas.

[8.2.] Savukārt saskaņā ar TEN 473.punktu, ja pa privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru pārvietojas tāds ritošais sastāvs, kas izmanto publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļus, privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vietējo instrukciju saskaņo ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

VAS "Latvijas dzelzceļš" savā 06.09.2021. vēstulē Nr.D-6.4.1./344-2021 saistībā ar TEN 473.punktu skaidro, ka tā izskata saskaņošanai iesniegtās vietējās instrukcijas, izvērtējot tikai to, kā kustības organizācijas procesā tiks nodrošināta ritošā sastāva drošība, kā arī manevru vilces līdzekļu un ritošā sastāva iebraukšanas/izbraukšanas kārtība no/uz stacijas ceļiem uz/no privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem, ņemot vērā dzelzceļa stacijas, ar kuru ir savienota privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, darbības tehnoloģiju. Tāpat VAS "Latvijas dzelzceļš" norāda, ka tā neiejaucas privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāju, kravas saņēmēju/nosūtītāju un citu tehnoloģisko procesu veicēju savstarpējās komercattiecībās.

TEN neparedz pienākumu privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vietējo instrukciju saskaņot ar citiem subjektiem t.sk. privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras lietotājiem. Vienlaikus jānorāda, ka Administrācijas rīcībā nav pierādījumu, ka privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji vietējās instrukcijas saskaņo ar citiem subjektiem t.sk. privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras lietotājiem pēc VAS "Latvijas dzelzceļš" rīkojuma.

Kā jau iepriekš secināts, tad par vietējās instrukcijas izstrādi ir atbildīgs privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kurš ir atbildīgs arī par tās saturu. Ņemot vērā, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" atbilstoši TEN tikai saskaņo citu infrastruktūru pārvaldītāju izstrādātās vietējās instrukcijas, tad arī šajā situācijā Administrācija nesaskata tiesisku pamatu prasīt VAS "Latvijas dzelzceļš" saskaņošanas procesā grozīt citu pārvaldītāju izstrādātās vietējās instrukcijas.

Visbeidzot, jānorāda, ka tiem privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras īpašniekiem, kuru infrastruktūra atbilst kādai no Dzelzceļa likuma 5.panta trešajā daļā minētajām pazīmēm ir saistošas Dzelzceļa likuma 5.panta trešās daļas prasības un attiecīgi iepriekš konstatētajam, šādu infrastruktūru īpašniekiem ir pienākums nodrošināt piekļuvi savai infrastruktūrai pārvadātājiem uz taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Sūdzībā nav norādīts un Administrācijas rīcībā

nav informācijas par tiem konkrētiem privāto dzelzceļu infrastruktūru pārvaldītājiem, kuru vietējās instrukcijas, iespējams, satur AS "Baltijas Ekspresis" Sūdzībā norādītās diskriminējošās normas. Administrācijas rīcībā arī nav informācijas par visiem tiem privāto dzelzceļu infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri pārvalda infrastruktūru, kas atbilst Dzelzceļa likuma 5.panta trešajā daļā ietvertajām pazīmēm un kuri būtu pakļauti Administrācijas kontrolei. Līdz ar to, Administrācijai katra situācija būtu jāvērtē atsevišķi.

[9] Saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 63.panta pirmās daļas 3.punktu pēc nepieciešamo faktu konstatēšanas un administratīvā procesa dalībnieku uzklaušanās iestāde nekavējoties izvērtē lietas apstākļus un izdod administratīvo aktu, ar kuru pilnībā vai daļēji atteikts izdot iesniedzējam labvēlīgu administratīvo aktu sakarā ar to, ka administratīvā akta izdošanai nav pamata vai tā nav lietderīga.

Ņemot vērā, ka AS "LatRailNet" Sūdzības izskatīšanas ietvaros ir novērsusi Maksas aprēķināšanas shēmas nepilnību (šī Lēmuma 4.punkts), un ka nav konstatējams cits AS "Baltijas Ekspresis" tiesību aizskārums, Administrācija secina, ka atbilstoši Administratīvā procesa likuma 63.panta pirmās daļas 3.punktam nav pamata izdot iesniedzējam AS "Baltijas Ekspresis" labvēlīgu administratīvo aktu.

[10] Ņemot vērā visu iepriekš konstatēto un secināto un pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punkta "d" un "e" apakšpunktu un 31.panta 2.² daļu un Administratīvā procesa likuma 63.panta pirmās daļas 3.punktu, Administrācija pieņem šādu lēmumu:

atteikt izdot AS "Baltijas Ekspresis" labvēlīgu administratīvo aktu sakarā ar to, ka administratīvā akta izdošanai nav pamata.

[11] Šo lēmumu saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta trešo daļu, Administratīvā procesa likuma 76.panta otro daļu, 188.panta otro daļu un 189.panta pirmo daļu var pārsūdzēt Administratīvajā rajona tiesā viena mēneša laikā no šā lēmuma spēkā stāšanās dienas.

[12] Šā lēmuma pārsūdzēšana tiesā saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta trešo daļu un Administratīvā procesa likuma 185. panta ceturtais daļas 2.punktu neaptur tā darbību.

Direktors

(paraksts*)

A.Židkova

** Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu*