



Valsts dzelzceļa administrācija

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

LĒMUMS

Rīgā, 07.10.2019.

Nr. 1.5.-6/2_2019

Par apkalpes vietas operatora un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojumiem

Valsts dzelzceļa administrācija (turpmāk – **Administrācija**) 2018.gada 5.februārī ir saņēmusi akciju sabiedrības "Baltijas Ekspresis" (vienotais reģistrācijas Nr. 41203009997, adrese - Dzintaru iela 20A, Ventspils, LV-3602) (turpmāk – **AS "Baltijas Ekspresis"**) sūdzību Nr.1.2-5/7-50 par valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" (vienotais reģistrācijas Nr. 40003032065, adrese - Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1547) (turpmāk – **VAS "Latvijas dzelzceļš"**) kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un apkalpes vietas operatora darbībām (turpmāk – **Sūdzība**).

[1] Sūdzību AS "Baltijas Ekspresis" iesniedz saistībā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" 2017.gada 20.decembrī apstiprinātajiem un spēkā stājušajiem grozījumiem "VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojuma "kravas vagonu apstrāde" sniegšanas noteikumos" (apstiprināti ar VAS "Latvijas dzelzceļš" Prezidentu padomes 2017.gada 12.janvāra lēmumu Nr. PP-2/13), mainot to nosaukumu uz "Kravas vagonu un vilcienu apstrādes pakalpojumu sniegšanas noteikumi" (turpmāk – Noteikumi), mainot pakalpojuma cenu veidošanas principus un pakalpojumu struktūru, kā arī ieviešot jaunus pakalpojumus.

[1.1] AS "Baltijas Ekspresis" norāda, ka Noteikumi paredz VAS "Latvijas dzelzceļš" uzsākt manevru darbu organizācijas funkciju veikšanu Ventspils, Liepājas, Rīga Krasta un Mangaļu stacijās, tādējādi, it kā izpildot Administrācijas 2017.gada 18.augusta lēmumu Nr.1.5-6/1, kā arī lai standartizētu, sakārtotu un pilnveidotu VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojumu sniegšanas kārtību visā VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldībā esošajā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā, un, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 12.¹ panta prasībām, nodrošinātu to sniegšanu nediskriminējošā veidā visiem pakalpojumu pasūtītājiem.

AS "Baltijas Ekspresis" norāda, ka Noteikumos ir noteikti šādi pakalpojumi:

- 1) vagonu apstrāde, neveicot vilcienu formēšanu Daugavpils, Rēzeknes, Jelgavas un Šķirotavas stacijās;
- 2) vagonu apstrāde, veicot vilcienu formēšanu Daugavpils, Rēzeknes, Jelgavas, Šķirotava, Krustpils un Zemitāni stacijās;
- 3) vilcienu apstrāde Daugavpils, Rēzeknes, Šķirotavas un Jelgavas stacijās
- 4) vietējo vagonu apstrāde, kas ietver vietējo vagonu apstrādi padošanai uz pievedceļa (Noteikumos ieviests jauns pakalpojums), vietējo vagonu apstrādi novākšanai no pievedceļa (Noteikumos ieviests jauns pakalpojums), nosūtīšanai no stacijas.

[1.2.] AS "Baltijas Ekspresis" ieskatā no Noteikumiem izriet, ka pakalpojumu "kravas vagonu apstrāde" VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata par vienu no apkalpes vietas operatora pakalpojumiem Dzelzceļa likuma 12.¹ panta izpratnē, tomēr Noteikumos nav konkrētizēts, kura veida pakalpojums tas ir.

[1.3.] AS "Baltijas Ekspresis", balstoties uz tās faktiskajām vagonu apstrādes izmaksām

2017.gadā, ir veikusi VAS "Latvijas dzelzceļš" Prezidentu padomes 2017.gada 12.janvāra lēmumā Nr.PP-3/13 "Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" pakalpojuma "kravas vagonu apstrāde" sniegšanas noteikumi" un Noteikumos noteikto cenu aprēķinu un salīdzinājumu, un to ietekmi uz AS "Baltijas Ekspresis" izmaksām.

[1.4.] AS "Baltijas Ekspresis" norāda uz pakalpojumu "vietējo vagonu apstrāde" nosūtīšanai no stacijas cenas pieaugumu no 2.87 EUR uz 5,84 EUR par vagonu. AS "Baltijas Ekspresis" nav arī saprotams, kāpēc VAS "Latvijas dzelzceļš" ir izmainījusi pakalpojumu cenas aprēķināšanas principus, proti, apvienojusi dažādās stacijās ar dažādiem stacijas TRA sniegtos pakalpojumus vienā.

[1.5.] AS "Baltijas Ekspresis" vērš uzmanību uz to, ka vairāki VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojumu maksimālā darbu apjomu aprakstā ietvertie pakalpojumi jau ir paredzēti maksā par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tādējādi VAS "Latvijas dzelzceļš" par vieniem un tiem pašiem pakalpojumiem iekasē maksu divreiz - gan kā infrastruktūras pārvaldītājs, gan kā apkalpes vietas operators.

[1.6.] AS "Baltijas Ekspresis" norāda, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" ne reizi nenorādīja AS "Baltijas Ekspresis", ka pārskata sava sniegtā pakalpojuma "kravas vagonu apstrāde" sniegšanas noteikumus, iekļaujot tajos jaunus vietējo vagonu apstrādes pakalpojumus, kas ir tieši saistīti ar vagonu padošanu/novākšanu. Jauno pakalpojumu ieviešanas rezultātā ne tikai AS "Baltijas Ekspresis", bet arī visiem vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu saņēmējiem palielinās izmaksas.

[1.7.] AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka pakalpojums "vietējo vagonu apstrāde" ir strukturēts tādā veidā, ka gadījumā, ja nepieciešama trešā vagonu grupas padošana, VAS "Latvijas dzelzceļš" piedāvātā pakalpojuma cena un vagonu padošanas izmaksas nesamērīgi pieaug. Proti, maksa par pirmo divu vagonu grupu sagatavošanu padošanai ir 26 EUR par katru grupu. Savukārt, ja nepieciešama arī trešās vagonu grupas padošana, tad visu sastāvā esošo vagonu (arī pirmo divu grupu) sagatavošanas padošanai cena pieaug un ir 18,62 EUR par katru vagonu. AS "Baltijas Ekspresis" sniedz aprēķina piemēru.

AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka ar jauno pakalpojumu "vietējo vagonu apstrāde" VAS "Latvijas dzelzceļš" uzspiež AS "Baltijas Ekspresis" nevēlamus pakalpojumus un tehnoloģiskās operācijas, jo plānots, ka virkni darbu pildīs AS "Baltijas Ekspresis", nevis VAS "Latvijas dzelzceļš" manevru brigāde un personāls. Un par virkni izpildāmo darbu AS "Baltijas Ekspresis" jau samaksā VAS "Latvijas dzelzceļš" caur maksājumiem par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

[1.8.] AS "Baltijas Ekspresis" rīcībā ir informācija, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" koncernā veiktās reorganizācijas rezultātā no SIA "LDZ CARGO" uz VAS "Latvijas dzelzceļš" ir pārgājuši strādāt vairāk nekā 120 SIA "LDZ CARGO" Ventspils stacijas struktūras darbinieki, to skaitā visi vilcienu sastādītāji. Tāpat AS "Baltijas Ekspresis" rīcībā ir informācija, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" plāno sniegt Pakalpojumus, pasūtot no SIA "LDZ CARGO" manevru lokomotīvu darbu, kas nozīmē to, ka AS "Baltijas Ekspresis", maksājot VAS "Latvijas dzelzceļš" par pakalpojumu "vietējo vagonu apstrāde", finansēs sava tiešā konkurenta SIA "LDZ CARGO" sniegtos vagonu padošanas un novākšanas pakalpojumus Ventspils stacijā.

[1.9.] AS "Baltijas Ekspresis" 2018.gada 05.oktobrī ar savu vēstuli Nr. 1.2-5/7-575 iesniedza Administrācijai Sūdzības papildinājumu.

Sūdzības papildinājumā AS "Baltijas Ekspresis" norāda, ka 2018.gada 13. aprīlī uzsāka vagonu padošanu un novākšanu, līdz 2018.gada 30.septembrim kopsummā nogādājot izkraušanai līdz termināliem 45858 vagonus (73% no visiem Ventspils stacijā apstrādātajiem vagoniem) un attiecīgi 45285 vagonus pēc to izkraušanas aizvedot atpakaļ uz Ventspils stacijas publiskās lietošanas ceļiem. AS "Baltijas Ekspresis" obligātā kārtā spiests Ventspils stacijā iegādāties VAS "Latvijas dzelzceļš" ekskluzīvi sniegto "vietējo vagonu apstrādes" pakalpojumu

[1.10.] 2018.gada 12.jūlijā VAS "Latvijas dzelzceļš" ir apstiprināti Noteikumu grozījumi, kas no VAS "Latvijas dzelzceļš" puses tiek piemēroti ar 2018.gada 11.septembri. Ar minētajiem 12.07.2018. Noteikumu grozījumiem AS "Baltijas Ekspresis" tiek būtiski ierobežota piekļuve publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai nodrošinātu vagonu padošanas novākšanas operācijas un veiktu manevru darbus Ventspils dzelzceļa mezglā, jo Noteikumu 2.7.punktā VAS "Latvijas dzelzceļš" paredz pakalpojumu sniegšanu stacijas ceļos tikai ar VAS "Latvijas dzelzceļš" spēkiem un nepieļauj pašapkalpošanos.

[1.11.] AS "Baltijas Ekspresis" apšaubā, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" Noteikumos noteiktie pakalpojumi, tajā skaitā pakalpojumu aprakstos uzskaitītie darbi, ir tiesiski noteikti un pilnībā kvalificējami kā apkalpes vietas operatoru pakalpojumi un darbības. AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka ir jāizvērtē to, vai tie neaptver jau Dzelzceļa likuma 12¹. panta 1.daļā noteikto minimālo pakalpojumu piekļuves kompleksu, ko infrastruktūras pārvaldītājs sniedz pārvaldātājam, jo īpaši ietverot sevī vilcienu kustības vadību, signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus, saziņu un informācijas sniegšanu par vilcienu kustību, un tās darbības, kuras ir kvalificējamas kā pārvaldītāja sniedzamo pakalpojumu kompleksā ietilpstošas, nav tomēr nodalāmas no Noteikumos ietvertajiem pakalpojumiem, kurus VAS "Latvijas dzelzceļš" noformulējis kā apkalpes vietas operatora pakalpojumus. AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka jāizvērtē arī pamatotība tam, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" noteicis pašapkalpošanās liegumu tiem pakalpojumiem un tehnoloģiskajiem procesiem, kas ir kvalificējami kā apkalpes vietas operatora pakalpojumi. AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka pakalpojumu būtības izvērtējuma kontekstā jāizvērtē arī par tiem noteiktās VAS "Latvijas dzelzceļš" cenas.

[1.12.] AS "Baltijas Ekspresis" informē, ka šī gada jūnijā veica 3 secīgu vilciena daļu padošanu četros gadījumos, bet VAS "Latvijas dzelzceļš" piestādīja maksu 26 EUR par katru šo vilciena daļu. Līdz ar to AS "Baltijas Ekspresis" arī guva apstiprinājumu Valsts dzelzceļa administrācijas 2018.gada 9.maijā organizētajā trīspusējā sanāksmē VAS "Latvijas dzelzceļš" paustajam apgalvojumam, ka AS "Baltijas Ekspresis" nebūs jāmaksā papildus 18,62 EUR par katru vagonu šādos secīgos vilcienā daļu gadījumos.

[1.13.] AS "Baltijas Ekspresis" norāda, ka rēķinā par šī gada augustu VAS "Latvijas dzelzceļš" maksa nav korekti aprēķināta, un ir vērsusi VAS "Latvijas dzelzceļš" uzmanību, ka maksa par vilcienu sastāvu trešo daļu sagatavošanu (vilciena sastāva sadalīšana trīs daļās, nemainot vagonu secību) padošanai uz izkraušanas vietām ir aprēķināta kā par vagonu grupas sagatavošanu, tātad nekorekti un, turklāt, neatbilstoši pašiem VAS "Latvijas dzelzceļš" Noteikumiem, jo vilciena sastāva daļas sagatavošana padošanai un vagonu grupas sagatavošana ir dažādas lietas ar dažādiem darbu veidiem un apjomiem.

[1.14.] AS "Baltijas Ekspresis" uzskata, ka piemērojot pašu izdotos Noteikumus, no to 2018.gada 12.jūlija grozījumu piemērošanas brīža, tas ir, sākot ar 2018.gada 11.septembri, VAS "Latvijas dzelzceļš" faktiski ir liegusi AS "Baltijas Ekspresis" manevru brigādēm izmantot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru Ventspils dzelzceļa mezglā manevru darbu veikšanai.

[1.15.] AS "Baltijas Ekspresis" vērš uzmanību, ka AS "Baltijas Ekspresis" manevru brigādei ir atļauts iebraukt uz Ventspils stacijas publiskās lietošanas ceļiem, lai padotu vagonus gadījumā, ja pienākošā vilcienā sastāva vagoni atrodas uz viena un tā paša sliežu ceļa. Tomēr pārvietot atsevišķus vagonus vai vagonu grupas uz citiem Ventspils stacijas publiskās lietošanas sliežu ceļiem ir atļauts tikai VAS "Latvijas dzelzceļš" manevru brigādei (SIA "LDZ CARGO" lokomotīve un VAS "Latvijas dzelzceļš" vagonu sastādītājs). Līdz šī gada 11.septembrim AS "Baltijas Ekspresis" manevru brigāde varēja šo darbu veikt un sekmīgi veica.

[2] Sūdzībā izteikti lūgumi:

[2.1.] izvērtēt VAS "Latvijas dzelzceļš" Pakalpojumu atbilstību tiesību normām, kā arī Administrācijas 2017.gada 18.augusta lēmumā Nr.1.5-6/1 VAS "Latvijas dzelzceļš" uzliktajam

pienākumam, un neatbilstības gadījumā atcelt un uzlikt par pienākumu VAS "Latvijas dzelzceļš" grozīt "Kravas vagonu un vilcienu apstrādes pakalpojumu sniegšanas noteikumi";

[2.2.] pārbaudīt visu "Kravas vagonu un vilcienu apstrādes pakalpojumu sniegšanas noteikumi" noteikto Pakalpojumu cenu pamatotību, kā arī izvērtēt to, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" maksu par vieniem un tiem pašiem pakalpojumiem neiekasē divreiz - gan kā infrastruktūras pārvaldītājs, gan kā apkalpes vietas operators, un neatbilstības gadījumā uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš" nepamatoti noteiktās cenas grozīt un uzdot par pienākumu nepiemērot maksu par pakalpojumiem divreiz;

[2.3.] izvērtēt, vai AS "Baltijas Ekspresis" tiek uzspiesti pakalpojumi, ko AS "Baltijas Ekspresis" var nodrošināt pati saskaņā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" 2017.gada 29.decembra "Kravas vagonu padošanu/novākšanu iekraušanai/izkraušanai no/uz Ventspils stacijas publiskās lietošanas ceļiem uz/no privātās lietošanas pievedceļiem ar AS "Baltijas Ekspresis" manevru lokomotīvi - pagaidu instrukciju" (turpmāk – Pagaidu instrukcija) un uzspiešanas konstatēšanas gadījumā uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš" pienākumu pārtraukt uzspiest izmantot tā pakalpojumus;

[2.4.] izvērtēt, vai ar iepriekš norādītajām darbībām tiek radīti šķēršļi AS "Baltijas Ekspresis" kā pārvaldātāja un tehnoloģisko procesu veicēja efektīvai un racionālai darbībai, t.sk., sniegto pakalpojumu pieejamībai, kā arī, vai notiek AS "Baltijas Ekspresis" diskriminēšana, un šķēršļu un/vai diskriminācijas konstatēšanas gadījumā uzdot par pienākumu VAS "Latvijas dzelzceļš" pārtraukt piemērot attiecīgo praksi. Šī punkta kontekstā īpaši lūdzam izvērtēt VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDZ CARGO" izveidoto praksi, kas saistīta ar VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDZ CARGO" un privāto pārvaldātāju savstarpējām attiecībām par kravas vagoniem, kravas vagonu uzskaiti un norēķiniem par vagonu izmantošanu ar kaimiņvalstu dzelzceļa administrācijām.

Sūdzības papildinājumā izteikti papildus lūgumi:

[2.5.] izvērtēt, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" rīcība, nosakot sevi kā apkalpes vietas operatoru (Noteikumu 1.punkts) un nosakot, ka pakalpojumi tiek sniegti stacijas ceļos ar VAS "Latvijas dzelzceļš" spēkiem (Noteikumu 2.7.punkts) un neparedz izmantot pašapkalpošanos, kā arī Noteikumos paredzot pakalpojumu "vietējo vagonu apstrāde":

[2.5.1.] nav pretrunā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 12.punktu, kas definē, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pārvalda dzelzceļa infrastruktūru, plāno organizē un uzrauga vilcienu un cita ritošā sastāva kustību pa tā pārvaldījumā esošās dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, ņemot vērā, ka atbilstoši 03.08.2010. MK noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" 2.11. punktam dzelzceļa satiksme ir vilcienu kustība un manevri, un EP Direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 1.pkt paredzētajam, ka minimālais (komplekss, ko piešķir pārvaldītājs) piekļuves pakalpojumu komplekss ietver vilcienu kustības vadību;

[2.5.2.] nav pretrunā ar Dzelzceļa likuma 12¹.panta otrajā daļā ietverto principu, ka apkalpes vietas operatoriem ir jānodrošina nediskriminējoša piekļuve apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem arī pašapkalpošanās gadījumā, ņemot vērā to, ka minētā Dzelzceļa likuma norma ir pārņemta no Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2012/34/ES un ka Komisijas īstenošanās regulas (ES) 2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām un dzelzceļa saistītajiem pakalpojumiem preambulas 5.punktā ir norādīts, ka minētā direktīva ir piemērojama arī pašapkalpošanās gadījumā;

[2.5.3.] nepārkāpj Dzelzceļa likuma 12.² pantā noteikto principu, kas paredz to, ka apkalpes vietas operatoram savā darbībā ir jābūt neatkarīgam un apkalpes vietā sniegtiem pakalpojumiem ir jābūt pilnīgi pārredzamiem un nediskriminējošiem;

[2.5.4.] nav rīcība, kas pretēji Dzelzceļa likuma 23.pantā paredzētajai pārvaldātāja administratīvajai un ekonomiskajai neatkarībai, ir vērsta uz AS "Baltijas Ekspresis" kā pārvaldātāja brīvas konkurences iespēju ierobežošanu un diskriminēšanu tirgū, tajā skaitā ir vērsta pret AS "Baltijas

Ekspresis" kā pārvadātāja īpašajām tiesībām brīvi kontrolēt pakalpojumu sniegšanu un pārdošanu, un pašam noteikt to cenu, paplašināt savu tirgus daļu, attīstīt pakalpojumus un ieviest jaunas aktivitātes.

[2.6.] izvērtēt, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" Noteikumos ir noteicis pamatotus pakalpojumus un cenas par pakalpojumiem; bez tam AS "Baltijas Ekspresis" lūdz izvērtēt, vai Noteikumu 2.7.punkts atbilst Pagaidu instrukcijai.

[2.7.] nekavējoties uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš" nodrošināt AS "Baltijas Ekspresis" manevru brigādes netraucētu piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Ventspils stacijā.

[2.8.] nekavējoties atcelt VAS "Latvijas dzelzceļš" Noteikumus sadaļā par "vietējo vagonu apstrādi" un par tādiem pakalpojumiem noteiktās cenas un uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš" nodrošināt AS "Baltijas Ekspresis" manevru brigādes netraucētu piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Ventspils stacijā.

[2.9.] izvērtēt, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" rīcība nav vērsta uz Valsts dzelzceļa administrācijas 2017.gada 18.augusta lēmuma Nr.1.5-6/1, kas saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta (2³) daļu ir saistošs, pārkāpšanu un neievērošanu.

[2.10.] informēt par sūdzību un šo sūdzības papildinājumu Konkurences padomi.

[3] VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumi

Lai noskaidrotu VAS "Latvijas dzelzceļš" viedokli par Sūdzībā minētajiem faktiem, kā arī, lai iegūtu papildus informāciju, Administrācija, pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 62.panta pirmo daļu un Dzelzceļa likuma 32.panta pirmo daļu, ar 2018.gada 8.februāra vēstuli Nr.2.2.-27 lūdza VAS "Latvijas dzelzceļš" sniegt viedokli par Sūdzībā minēto.

[3.1.] VAS "Latvijas dzelzceļš" ar savu 2018.gada 22.februāra vēstuli Nr.DV-6.4.1./110-2018 (turpmāk – VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumi) pilnībā noraida Sūdzībā izdarītos pārmetumus. VAS "Latvijas dzelzceļš" ieskatā Sūdzība ir izvērtējama un līdz ar to arī atbildes uz Sūdzībā norādītajiem pārmetumiem ir sniedzamas vadoties no normatīvajos aktos noteiktajiem regulējuma ietvariem un vadoties no normatīvajos aktos noteiktajām Administrācijas kompetences robežām.

[3.1.1.] VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata, ka nav pamata Sūdzībā paustajiem pārmetumiem par neatbilstību Administrācijas 2017.gada 18.augusta lēmumam Nr.1.5-6/1. Lai arī pie apkalpes vietas operatora pakalpojumu, ar kuriem saistīts esošais strīds, VAS "Latvijas dzelzceļš" nonāca ieviešot Administrācijas 2017.gada 18.augusta lēmuma nosūtīšanas pavadvēstulē Nr.1.9-108 ietvertu ieteikumu nodalīt no SIA "LDZ CARGO" manevru dispečeru funkcijas veikšanu dzelzceļa mezglos, tomēr esošais strīds ir par atsevišķu apkalpes vietas operatoru pakalpojumu maksas atbilstību normatīvajos aktos paredzētajam regulējumam, kamēr minētajā 2017.gada 18.augusta lēmumā uzliktais tiesiskais pienākums ir par izmaiņu veikšanu VAS "Latvijas dzelzceļš" atbildībā esošajos Ventspils dzelzceļa mezgla darbību reglamentējošajos dokumentos, "kas nepieciešamas, lai manevru darbus starp staciju kā vilcienu šķirošanas apkalpes vietu, un kravu saņemšanas (nosūtīšanas) galapunktiem Ventspils brīvdostas teritorijā esošajos terminālos varētu veikt arī AS "Baltijas Ekspresis" .

[3.1.2.] VAS "Latvijas dzelzceļš" ieskatā attiecīgo apkalpes vietas pakalpojumu – vagonu apstrādes pakalpojumu, veicot vai neveicot vilcienu formēšanu, vilcienu apstrādes pakalpojumu, vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu vagonu sagatavošanai padošanai/novākšanai uz/no pievedceļiem, kā arī vietējo vagonu apstrāde nosūtīšanai no stacijas – noteiktā maksa atbilst Dzelzceļa likuma 11.² pantā paredzētajiem kritērijiem.

[3.1.3.] VAS "Latvijas dzelzceļš" vērš uzmanību, ka nav pamatots Sūdzībā izdarītais pārmetums,

ka VAS "Latvijas dzelzceļš" vienas un tās pašas izmaksas sedzot gan no apkalpes vietas pakalpojumu maksām, gan arī no maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras lietošanas. VAS "Latvijas dzelzceļš" personāla uzskaitē ir organizēta grupējot darbiniekus pēc pakalpojumu sniegšanas principa, proti, izmaksas stacijas darbiniekiem ir nodalītas atsevišķi infrastruktūras izmantošanas pakalpojumiem un apkalpes vietas (apstrādes) pakalpojumiem. Izmantojot Ventpils staciju par piemēru, VAS "Latvijas dzelzceļš" norāda darbiniekus, kuri nodrošina publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu (visu vilcienu un kategoriju un vilces līdzekļu kustības organizēšana un koordinācijas procesa nodrošināšana) un kuri nodrošina vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu Ventpils stacijā. Grāmatvedības uzskaitē darbinieku darba samaksa un visas izmaksas, saistītas ar darbinieku darbībām, uzskaitītas atsevišķi "publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā" un apstrādes pakalpojumu nodrošināšanā.

[3.1.4.] VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata, ka nav pamatoti Sūdzībā paustie AS "Baltijas Ekspresis" pārmēti, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" esot noteicis vienādu apkalpes vietas pakalpojumu maksu stacijām ar dažādiem stacijas TRA. VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidro, ka maksa par apkalpes vietas pakalpojumiem ir noteikta, vadoties no kopējām izmaksām katra konkrētā pakalpojuma sniegšanai, līdzīgi tam principam, kas bija paredzēts 2011.gada 21.septembrī SPRK apstiprinātās Metodikas 13. un 14.punktā, kas arī paredzēja kopējās (nevis katra infrastruktūras posma atsevišķi) izmaksas kā minētās maksas noteikšanas komponenti.

[3.1.5.] VAS "Latvijas dzelzceļš" noraida pārmēti par AS "Baltijas Ekspresis" diskrimināciju, salīdzinājumā ar citiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem, pamatojot ar to, ka visiem kravu pārvadātājiem, kā arī tehnoloģisko procesu veicējiem, kuri atsevišķās dzelzceļa stacijās veic vagonu padošanu un novākšanu, minētie apkalpes vietas pakalpojumi tiek sniegti saskaņā ar vienādiem noteikumiem un par vienādu maksu.

[3.1.6.] VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata, ka nepastāv strīds, ka attiecīgajos apkalpes vietas pakalpojumos ietilpstošās šķirošanas, vilcienu sastāvu formēšanas u.c. darbības pēc būtības ir nepieciešamas, lai nodrošinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu tehnoloģiskos procesus. Minēto darbību veikšana ir nodalīta no SIA "LDZ CARGO", pārņemot ievērojamu daudzumu darbinieku, un citu resursu, kā arī veicot citas nepieciešamās izmaiņas. Līdz ar to VAS "Latvijas dzelzceļš" šobrīd nodrošina gan manevru dispečeru funkciju veikšanu, gan arī attiecīgo apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanu. Lai arī no Sūdzības var noprast, ka AS "Baltijas Ekspresis" šos apkalpes vietas pakalpojumus sev labprāt sniegtu pati, tomēr VAS "Latvijas dzelzceļš" ieskatā šāda opcija nav iespējama: jo šāda iespēja būtu jānodrošina ne tikai AS "Baltijas Ekspresis", bet arī pārējiem Latvijā esošajiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem, kā arī tehnoloģisko procesu veicējiem; vienā vilciena sastāvā atrodas vagoni ar kravām, kuras ne tikai ir adresētas dažādiem kravu saņēmējiem, bet kuri saskaņā ar dzelzceļa pavadzīmju datiem, jāpārvadā dažādiem pārvadātājiem; Latvijas stacijās esošā infrastruktūras jauda nav tik liela, lai tajās šķirošanas, vilcienu formēšanas u.c. darbus vienlaikus varētu veikt vairākas personas, neradot būtiskus drošības riskus, kā arī nepārslogojot stacijas jaudu.

[3.1.7.] VAS "Latvijas dzelzceļš" norāda, ka noraidāms apgalvojums, ka apkalpes vietas pakalpojumos ietilpstošās darbības veica, veic vai veiks pati AS "Baltijas Ekspresis". Šādi apgalvojumi radušies visticamāk tādēļ, ka AS "Baltijas Ekspresis" jauc, iespējams, līdzīgi nosauktas darbības, no kurām vienas nodrošina VAS "Latvijas dzelzceļš" apkalpes vietas pakalpojumu ietvaros, bet citas, domājams vagonu padošanas un novākšanas ietvaros, veic katrs no pārvadātājiem vai tehnoloģisko procesu veicējiem.

[3.1.8.] VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata, ka nav pamatoti AS "Baltijas Ekspresis" paustie apgalvojumi, ka AS "Baltijas Ekspresis" maksājot par apkalpes vietas pakalpojumiem, finansējot sava tiešā konkurenta SIA "LDZ CARGO" sniegtos vagonu padošanas un novākšanas pakalpojumus Ventpils stacijā. Saistībā ar jauno darbinieku pieņemšanu darbā VAS "Latvijas dzelzceļš" norāda, ka šāda rīcība saistīta ar minēto apkalpes vietas pakalpojumu nodrošināšanu. VAS "Latvijas dzelzceļš" apgalvo, ka tā nerada un neradīs situāciju, ka tiek finansēta kāda SIA

"LDZ CARGO" pakalpojumu sniegšana, jo šie darbinieki, kurus tagad darbā ir pieņēmusi VAS "Latvijas dzelzceļš", veiks darbus tikai VAS "Latvijas dzelzceļš" kā darba devējam, nevis paralēli arī SIA "LDZ CARGO". Pamatā VAS "Latvijas dzelzceļš" apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanai izmanto VAS "Latvijas dzelzceļš" piederošas manevru lokomotīves. Izņēmums ir Ventspils stacija, kur VAS "Latvijas dzelzceļš" nav pašai savu manevru lokomotīvi un tiek izmantotas SIA "LDZ CARGO" lokomotīves, tomēr VAS "Latvijas dzelzceļš" apgalvo, ka tas neradīs situāciju, ka AS "Baltijas Ekspresis" vai kāds cits pārvadātājs tādā veidā finansēs SIA "LDZ CARGO" veiktās vagonu padošanas un novākšanas darbības, jo abu minēto pakalpojumu uzskaitē un izmaksas ir stingri nodalītas. VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidro, ka maksā par apkalpes vietas pakalpojumiem ir iekļautas tikai šo apkalpes vietas pakalpojumu izmaksas nevis vagonu padošanas un novākšanas izmaksas.

[3.1.9.] VAS "Latvijas dzelzceļš" ieskatā nav pamatoti Sūdzībā minētie pārmetumi par pienākošo sastāvu padošanu uz pievedceļiem vairākās grupās. Ierobežojumus vagonu skaitam, kas var tikt padots uz Ventspils ostas pievedceļiem, nosaka nevis VAS "Latvijas dzelzceļš", bet gan attiecīgie ostas termināli vietējās instrukcijās.

[3.1.10.] VAS "Latvijas dzelzceļš" noraida pārmetumus par apgalvotām konkurenci ierobežojošām darbībām, kuras AS "Baltijas Ekspresis" saista ar to, ka SIA "LDZ CARGO" neesot paaugstinājusi maksu saviem klientiem par vagonu padošanas un novākšanas operācijām. VAS "Latvijas dzelzceļš" pamato minēto ar apstākli, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDZ CARGO" ir atsevišķas juridiskas personas, kā arī VAS "Latvijas dzelzceļš" neapstiprina un nevērtē SIA "LDZ CARGO" noteiktās pakalpojumu maksas.

[4] Administrācijas kompetence

Administrācija atbilstoši Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punkta "f" un "g" apakšpunktiem 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 vai apkalpes vietas operators par piekļuves kārtību saskaņā ar šā likuma 5.¹, 12.¹, 12.² pantu un pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar šā likuma 12.¹ un 12.² pantu.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu Administrācija uzrauga (..) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja un apkalpes vietas operatora darbības šīs daļas 8. punkta (..) "f" un "g" (..) apakšpunktā norādītajos jautājumos (..). Pēc savas iniciatīvas, kā arī lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēja diskrimināciju, kontrolē šīs daļas 8. punkta (..) "f" un "g", (..) apakšpunktā norādītos jautājumus un jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas un vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam vai apkalpes vietas operatoram nav piešķirta rīcības brīvība, kuru var izmantot pieteikuma iesniedzēja diskriminēšanai. Attiecīgi Administrācijai ir tiesības, vērtējot Sūdzības un Sūdzības papildinājumā minēto, vērtēt, vai normatīvo aktu pārkāpums neaizskar ne tikai AS "Baltijas Ekspresis" tiesības, bet arī citu pārvadātāju tiesības.

Nemot vērā minēto, Administrācija secina, ka Sūdzības un Sūdzības papildinājuma izskatīšana ietilpst Administrācijas kompetencē. Līdz ar to, izvērtējot Sūdzībā un Sūdzības papildinājumā minētos apstākļus un VAS "Latvijas dzelzceļš" sniegtos paskaidrojumus, Administrācija konstatē un secina:

[4.1] Vērtējot Sūdzībā un Sūdzības papildinājumā minēto lūgumu izvērtēt, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" Kravas vagonu un kravas vilcienu apstrādes pakalpojumu sniegšanas noteikumos¹

¹ Apstiprināti ar VAS "Latvijas dzelzceļš" Prezidentu padomes 2017.gada 12. janvāra lēmumu Nr.PP-2/13 un pieejami: <https://www.ldz.lv/lv/kravas-vagoni-apkalpes-vietas-operatora-pakalpojumi>

(turpmāk - **Noteikumi**) minētais vietējo vagonu apstrādes pakalpojums ir uzskatāms par atbilstošu normatīvo aktu prasībām, Administrācija konstatēja, ka saskaņā ar Noteikumu 2.4. un 2.7. punktu un VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumu 1. un 4.punktu VAS "Latvijas dzelzceļš" vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu sniedz kā apkalpes vietas pakalpojumu.

Attiecīgi saskaņā ar Sūdzībā un Sūdzības papildinājumā minēto un Noteikumu 5. punktu vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu VAS "Latvijas dzelzceļš" kā apkalpes vietas pakalpojumu sniedz Ventspils stacijā, neizdalot kādu tās atsevišķu daļu. Savukārt, Noteikumu 2.7. punktā vispārīgi noteikts, ka Noteikumos minētie pakalpojumi tiek sniegti stacijas ceļos ar VAS "Latvijas dzelzceļš" spēkiem, izņemot atsevišķo operāciju veikšanu dažās stacijās saskaņā ar stacijas tehniskās rīcības aktā noteikto, un neparedz izmantot pašapkalpošanos apkalpes vietās.

Turklāt, VAS "Latvijas dzelzceļš" savā 2018.gada 22.novembra vēstulē Nr.DV-6.4.1./635-2018 norāda, ka nodrošina piekļuvi apkalpes vietai – stacijai. VAS "Latvijas dzelzceļš" ieskatā Ventspils stacija pēc būtības ir uzskatāma par kopumu (kustamu un nekustamu lietu kopību), kas tiek izmantots vairāku apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanai. Šie pakalpojumi ir attiecīgi izklāstīti Noteikumos. To, ka šī stacija kā kopums ir uzskatāma par apkalpes vietu, apliecina arī Tehniskajā rīcības aktā noteiktie sliežu ceļi, parka specializācija un tehniskais aprīkojums, kā arī noteiktā kārtībā aprīkojuma izmantošanai drošai stacijas funkcionēšanai, kas ir izveidota stacijai kā vienotam kompleksam.

No minētā Administrācija secina, ka par apkalpes vietu, kurā tiek sniegts vietējo vagonu apstrādes pakalpojums, VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata visu Ventspils stacijas teritoriju.

[4.1.1.] Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktā ietvertu definīciju apkalpes vieta ir vieta (arī zemes platība, ēka un aprīkojums), kura kopumā vai kuras daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētos pakalpojumus. Attiecīgi secināms, ka apkalpes vietai kopumā vai tās daļai raksturīgs īpašs aprīkojums konkrētā pakalpojuma sniegšanai.

Par to, kas ir īpaši aprīkota vieta apkalpes vietas kontekstā, uzskatāms Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrajā daļā minētais apkalpes vietu un tajās sniegto pakalpojumu raksturojums. Proti, Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrajā daļā noteikts, ka apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) šādām apkalpes vietām, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās:

- 1) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas (arī piemērotas vietas biļešu pārdošanai) un cits aprīkojums (arī satiksmes informācijas sniegšanai);
- 2) kravas termināļi;
- 3) šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas;
- 4) stāvēšanas ceļi;
- 5) apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas paredzētas tādiem ritošā sastāva veidiem, kuriem vajadzīgas īpašas iekārtas;
- 6) citas tehniskas iekārtas, arī dzelzceļa ritošā sastāva tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas;
- 7) jūras un iekšzemes ostu iekārtas, kas saistītas ar dzelzceļa darbību;
- 8) palīdzības iekārtas negadījumu seku novēršanai;
- 9) degvielas uzpildes iekārtas un degvielas piegāde šādām iekārtām (rēķinos maksu par degvielu norāda atsevišķi).

Nevienā no 12.¹ panta otrās daļas apakšpunktiem nav minēta stacija kā kopums, lai nodrošinātu pakalpojumu, kas būtu analogisks vietējo vagonu apstrādes pakalpojumam.

Analizējot Noteikumos minēto, Administrācija secina, ka bez Noteikumu 2.7. punktā minētā vispārīgā regulējuma vietējo vagonu apstrādes pakalpojuma aprakstā nav detalizēti izdalītas iekārtas, kuras tiek izmantotas minētā pakalpojuma sniegšanā, kaut gan šāds pienākums ir noteikts Komisijas 2017. gada 22. novembra Īstenošanas regulas Nr. 2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (turpmāk – Regula 2017/2177) 4.panta 2.punkta a) apakšpunktā, kurā noteikts, ka apkalpes vietas aprakstā jānorāda visu to iekārtu

saraksts, kurās tiek sniegti ar dzelzceļu saistītie pakalpojumi, ietverot informāciju par to atrašanās vietu un darba laiku.

[4.1.2.] Turpinot analizēt Ventspils stacijas kā apkalpes vietas definējuma atbilstību normatīvo aktu prasībām, Administrācija uzskata, ka ir būtiski konstatēt, vai vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu ietvaros veicamās darbības varētu tikt uzskatītas kā apkalpes vietā sniedzams pakalpojums.

Analizējot Noteikumu 5. punktā minēto vietējo vagonu apstrādes pakalpojuma aprakstu, kā arī Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrajā daļā minēto, secināms, ka vietējo vagonu apstrādes pakalpojums varētu tikt uzskatīts par Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrās daļas 3. punktā minēto pakalpojumu, proti, pakalpojumu, ko sniedz šādās vietās: šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas. Praksē šādus pakalpojumus var sniegt, izmantojot stacijas sliežu ceļus vai šķirošanas uzkalnu. Ņemot vērā, ka stacijas sliežu ceļi pēc būtības ir izveidoti dzelzceļa satiksmes t.sk. tehnoloģisko procesu nodrošināšanai nevis kādam konkrētam pakalpojumam, tad nevar uzskatīt, ka tie ir īpaši ierīkoti apkalpes vietu pakalpojumu, t.i. pakalpojumu, ko sniedz šādās vietās: šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas, sniegšanai.

Administrācija ar savu 2018.gada 13.novembra vēstuli Nr. 2.11.- 144 aicināja VAS "Latvijas dzelzceļš" izteikt viedokli, kāpēc VAS "Latvijas dzelzceļš" ieskatā Ventspils stacijas ceļi, kuri tiek izmantoti Sūdzības papildinājumā minēto procesu veikšanai, atbilst Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktam, proti, kāpēc VAS "Latvijas dzelzceļš" uzskata, ka Ventspils stacijas ceļi ir īpaši ierīkoti, lai sniegtu Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrās daļas 3.punktā minētos pakalpojumus.

VAS "Latvijas dzelzceļš" savā 2018.gada 22.novembra atbildes vēstulē Nr.DV-6.4.1./635-2018 norāda, ka apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanai Ventspils stacijā tiek izmantoti arī atbilstoši šo pakalpojumu sniegšanai paredzēti specializēti sliežu ceļi (izvilšanas ceļi, šķirošanas ceļi, šķirošanas-nosūtīšanas ceļi, gaitas ceļi, savienošanas ceļi, svaru ceļi, atsevišķie pieņemšanas nosūtīšanas ceļi), ar ceļiem saistītas pārmijas, kas aprīkotas ar appūšanas un apsildīšanas ierīcēm, manevru luksofori, šķirošanas uzkalns, vagonu palēninātāji, bremžu kurpes. manevru veikšanas aprīkojums – centralizācijas pultis, stacijas manevru radiosakari, parka skaļruņu sakari, telekomunikācijas sakaru ierīces, pārnēsājamās signalizācijas ierīces, stacijas parku apgaismošanas ierīces, manevru darbu veikšanas tehnoloģiskie procesi un procedūras.

Izvērtējot VAS "Latvijas dzelzceļš" sniegto viedokli, Administrācija norāda, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" sniegtais Ventspils stacijas aprīkojuma apraksts neaplicina, ka pārējie Ventspils stacijas sliežu ceļi būtu īpaši ierīkoti, lai varētu sniegt apkalpes vietu pakalpojumu, t.i. pakalpojumu, ko sniedz šādās vietās: šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas, sniegšanai. Administrācija minēto pamato ar šādiem apsvērumiem.

Pirmkārt, VAS "Latvijas dzelzceļš" ir norādījusi aprīkojumu t.i. šķirošanas uzkalnu un vagonu palēninātājus, kas ir attiecināms tikai un vienīgi uz šķirošanas un vilcienu formēšanas vajadzībām īpaši ierīkotu ar speciālu aprīkojumu nodrošinātu šķirošanas uzkalnu un ar to tehnoloģiski saistītajiem stacijas sliežu ceļiem.

Otrkārt, pārējais VAS "Latvijas dzelzceļš" norādītais aprīkojums nenorāda, ka īpašais aprīkojums ir specifisks manevru, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas pakalpojuma sniegšanai, jo ar ceļiem saistītas pārmijas, kas aprīkotas ar appūšanas un apsildīšanas ierīcēm, manevru luksofori, bremžu kurpes, manevru veikšanas aprīkojums – centralizācijas pultis, stacijas manevru radiosakari, parka skaļruņu sakari, telekomunikācijas sakaru ierīces, pārnēsājamās signalizācijas ierīces, stacijas parku apgaismošanas ierīces var kalpot arī cita veida darbībām, piemēram, bremžu kurpes izmanto arī pienākošo un aizejošo vilcienu nostiprināšanai, savukārt centralizācijas pultis tiek izmantotas arī vilcienu pieņemšanai un aizlaišanai.

Par minētā secinājuma pamatotību liecina arī fakts, ka izmaksas par mezglu staciju, t.sk. Ventspils stacijas sliežu ceļu uzturēšanu, ir ietvertas Dzelzceļa likuma 12.¹ panta pirmajā daļā minētajā maksā par šā likuma minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi

infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām. Attiecīgi Administrācija, ņemot vērā minēto, kā arī iepriekš secināto, ka, lai pakalpojumu uzskatītu par apkalpes vietā sniegtu pakalpojumu, tas jāsniedz vietā, kas apkalpes vietas definīcijas kontekstā (Dzelzceļa likuma 1.panta 30.punkts) ir uzskatāma par īpaši aprīkotu, secina, ka **vietējo vagonu apstrādes pakalpojums, ja tas sniegts, izmantojot Ventpils stacijas sliežu ceļus, kas atrodas ārpus uzkalna nav uzskatāms par apkalpes vietas pakalpojumu Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrās daļas izpratnē.**

[4.1.3.] Administrācijas apgalvojumu, ka visa Ventpils stacijas teritorija nevar tikt definēta kā apkalpes vieta, pamato arī fakts, ka Ventpils stacijas sliežu ceļus pārvadātājiem ir tiesības izmantot tehnoloģisko procesu veikšanai. Tātad tie nav uzskatāmi par īpaši aprīkotiem vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu sniegšanai. Savukārt, pārvadātāja tiesības Ventpils staciju sliežu ceļus izmantot tehnoloģisko procesu veikšanai noteiktas Dzelzceļa likuma 5.¹ pantā un tās skatāmas atrauti no apkalpes vietas darbības.

Proti, saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.¹ panta pirmo daļu pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt visu 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. Šī paša panta ceturtajā daļā noteikts, ka atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem, kas darbojas pārvadātāja, infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes vietas operatora, kravas saņēmēja vai kravas nosūtītāja uzdevumā, tiesības piekļūt šā likuma 5.panta pirmās daļas 1.punktā minētajai infrastruktūrai piešķir, pamatojoties uz noslēgto līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju un izmantojot brīvo jaudu.

Tā kā minēts, ka tehnoloģisko procesu veicēji darbojas arī pārvadātāju uzdevumā, secināms, ka Dzelzceļa likuma 5.¹ panta pirmajā daļā noteiktās kravu pārvadātāju piekļuves tiesības ietver tiesības arī veikt tehnoloģiskos procesus. Turklāt jāņem vērā, ka Dzelzceļa likuma 5.¹ pants pēc būtības regulē jautājumu par piekļuves nodrošināšanu dzelzceļa infrastruktūrai, par ko liecina arī Dzelzceļa likuma 1.panta 15. punktā minētais, proti, tas nosaka, ka tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir pārvadātāja tiesības izmantot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru pēc drošības sertifikāta saņemšanas un līguma noslēgšanas ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

Ņemot vērā, ka Dzelzceļa likums nošķir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un apkalpes vietas operatora darbību, tad secināms, ka Dzelzceļa likuma 5.¹ panta pirmajā daļā minētās piekļuves tiesības, t.sk. tehnoloģisko procesu veikšanai, kas aptver arī vietējo vagonu apstrādes pakalpojumā ietvertās darbības, ārpus īpaši ierīkotām vietām, t.i. apkalpes vietām, pārvadātājs ir tiesīgs veikt, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 5.¹ panta pirmo daļu.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Administrācija secina, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" lēmums par visas Ventpils stacijas teritorijas kā apkalpes vietas definēšanu neatbilst Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktam un 12.¹ panta otrās daļas 3. punktam.

[5] Pašapkalpošanās

[5.1] AS "Baltijas Ekspresis" Sūdzībā norāda, ka vēlētos veikt VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojumus iekļautās darbības pašu spēkiem, proti, sašķirot, manevrēt vai veikt darbības ar vagoniem. Attiecīgi Administrācija uzskata, ka nepieciešams vērtēt, vai saskaņā ar normatīvo aktu prasībām VAS "Latvijas dzelzceļš" ir pienākums nodrošināt apkalpes vietā sniegto pakalpojumu sniegšanu pašapkalpošanās veidā un vai faktiski tas ir iespējams.

[5.1.1] VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumu 6.punktā norādīts, ka pašapkalpošanās nav objektīvi iespējama, jo:

- šāda iespēja būtu jānodrošina ne tikai AS "Baltijas Ekspresis" , bet arī pārējiem Latvijā esošajiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem, kā arī tehnoloģisko procesu veicējiem;
- vienā vilciena sastāvā atrodas vagoni ar kravām, kuras ne tikai ir adresētas dažādiem kravu

saņēmējiem, bet kuri saskaņā ar dzelzceļa pavadzīmju datiem, jāpārvadā dažādiem pārvadātājiem;

- Latvijas esošajās stacijās esošā infrastruktūras jauda nav tik liela, lai tajās šķirošanas, vilcienu formēšanas u.c. darbus vienlaikus varētu veikt vairākas personas, neradot būtiskus drošības riskus, kā arī nepārslogojot stacijas jaudu.

Papildus VAS "Latvijas dzelzceļš" savā 2018.gada 25.oktobra vēstulē Nr.DV-6.4.1./546-2018 norāda, ka nedz Dzelzceļa likums, nedz arī pastarpināti Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2012/34/ES (2012.gada 21.novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, neparedz pienākumu nodrošināt apkalpes vietas pakalpojumus tieši pašapkalpošanās veidā. Obligātu pašapkalpošanās iespējas nodrošināšanu neparedz arī Regula 2017/2177.

[5.1.2.] Administrācija skaidro, ka atbilstoši Dzelzceļa likuma 12.¹ panta otrajai daļai apkalpes vietas pakalpojumus pārvadātājiem sniedz apkalpes vietas operators, proti, apkalpes vietas operators izvēlas kādā veidā sniegt pakalpojumus – paša spēkiem vai ļaut pārvadātājiem tos veikt pašiem. Turklāt, kā korekti norāda VAS "Latvijas dzelzceļš" no Regulas 2017/2177 preambulas apsvēruma 13.punkta izriet, ka nevar uzlikt par pienākumu apkalpes vietas operatoram sniegt apkalpes vietas pakalpojumus tieši pašapkalpošanās veidā. Līdz ar to Administrācija secina, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" nav pienākuma nodrošināt AS "Baltijas Ekspresis" piekļuvi pašapkalpošanās veidā Ventspils stacijas šķirošanas uzkalnam un ar to tehnoloģiskajiem saistītajiem Ventspils stacijas sliežu ceļiem.

Savukārt, kā secināts šī lēmuma 4.1.2.punktā "vietējo vagonu apstrādes" pakalpojums daļā, kur tas tiek sniegts, izmantojot Ventspils stacijas sliežu ceļus, kas atrodas ārpus uzkalna nav uzskatāms par apkalpes vietā sniegtu pakalpojumu. Attiecīgi, piekļuves tiesības Ventspils stacijas sliežu ceļiem, kas atrodas ārpus uzkalna, tehnoloģisko procesu veikšanai pārvadātājam piešķiramas saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.¹ pantā minēto.

[6] Pakalpojumu maksas pamatotība

[6.1.] Ņemot vērā Sūdzībā izteikto lūgumu Administrācija ir izvērtējusi Noteikumos noteikto pakalpojumu cenu atbilstību normatīvo aktu prasībām.

[6.2.] Noteikumos sniegto pakalpojumu maksu regulē Dzelzceļa likuma 11.² panta otrā daļa, kas paredz, ka maksa par piekļuvi sliežu ceļiem šā likuma 12.¹ panta otrajā daļā minētajās apkalpes vietās un šādās vietās sniegtajiem pakalpojumiem nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

[6.3.] Administrācija ar 2018.gada 8.februāra vēstuli Nr.2.2.-27 lūdza VAS "Latvijas dzelzceļš" sniegt visu informāciju (detalizētu atšifrējumu), kas pamato apkalpes vietas operatora VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojuma maksas atbilstību Dzelzceļa likuma 11.² panta otrās daļas prasībām un kas ņemta vērā nosakot spēkā esošo apkalpes vietas operatora VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojuma maksu.

VAS "Latvijas dzelzceļš" iesniedza sākotnējo maksas pamatojošo informāciju ar savu 2018.gada 22.februāra vēstuli Nr.DV-6.4.1./110-2018, kā arī precizējumus un papildinājumus ar 2018.gada 29.marta vēstuli Nr.DV-6.4.1./179-2018, 2018.gada 1.jūnija vēstuli Nr.DV-6.4.1./284-2018 un 2018.gada 13.septembra vēstuli Nr.DV-6.4.1./160-2018.

Attiecīgi no tās izriet, ka Noteikumos minēto pakalpojumu maksu veido divas galvenās komponentes – ar stacijas darbiniekiem saistītās izmaksas un manevru darba nodrošināšanas izmaksas.

[6.4.] VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumu 3.punktā norādīts, ka Ventspils stacijā apstrādes pakalpojumu nodrošināšanai ir iesaistīti - 5 stacijas uzkalna dežuranti, 5 šķirošanas uzkalna operatori, 5 SP dzelzceļa signalizētāji, 9 vagonu kustības regulētāji, 6 Jūras parka signalizētāji, 4 Naftas parka signalizētāji. Savukārt sākot ar 2018.gada no SIA "LDZ CARGO" ir pārņemti vēl

papildus 36 darbinieki – 5 stacijas manevru dispečeri un 31 vilcienu sastādītājs.

Saistībā ar jauno darbinieku pieņemšanu darbā VAS "Latvijas dzelzceļš" norāda, ka šāda rīcība saistīta ar minēto apkalpes vietas pakalpojumu nodrošināšanu. VAS "Latvijas dzelzceļš" apgalvo, ka tā nerada un neradīs situāciju, ka tiek finansēta kāda SIA "LDZ CARGO" pakalpojumu sniegšana, jo šie darbinieki, kurus tagad darbā ir pieņēmis VAS "Latvijas dzelzceļš", veiks darbus tikai VAS "Latvijas dzelzceļš" kā darba devējam, nevis paralēli arī SIA "LDZ CARGO".

Savukārt VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumu 8.punktā norādīts, ka pamatā apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanai izmanto VAS "Latvijas dzelzceļš" piederošas manevru lokomotīves. Izņēmums ir Ventspils stacija, kur VAS "Latvijas dzelzceļš" nav pašai savu manevru lokomotīvi un tiek izmantotas SIA "LDZ CARGO" lokomotīves, tomēr VAS "Latvijas dzelzceļš" apgalvo, ka tas neradīs situāciju, ka AS "Baltijas Ekspresis" vai kāds cits pārvadātājs tādā veidā finansēs SIA "LDZ CARGO" veiktās vagonu padošanas un novākšanas darbības, jo abu minēto pakalpojumu uzskaitē un izmaksas ir stingri nodalītas. VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidro, ka maksā par apkalpes vietas pakalpojumiem ir iekļautas tikai šo apkalpes vietas pakalpojumu izmaksas nevis vagonu padošanas un novākšanas izmaksas.

No iesniegtās informācijas Administrācija var pārliecināties, ka Noteikumos noteikto pakalpojumu maksā ir iekļauti tikai tie resursi, kuri ir nepieciešami pakalpojumu sniegšanai.

[6.5.] Kā minēts šī lēmuma 6.1.punktā, pakalpojumu maksu regulē Dzelzceļa likuma 11.² panta otrā daļa, kas paredz, ka maksa par piekļuvi sliežu ceļiem šā likuma 12.¹ panta otrajā daļā minētajās apkalpes vietās un šādās vietās sniegtajiem pakalpojumiem nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa. Savukārt samērīga peļņa atbilstoši Dzelzceļa likuma 1.panta 30.punktā ietvertajai definīcijai ir pašu kapitāla rentabilitātes koeficients, kurā ir ņemts vērā apkalpes vietas operatora risks (arī attiecībā uz ieņēmumiem) vai šāda riska neesība. Minētais koeficients atbilst attiecīgās nozares vidējam rādītājam pēdējos gados.

VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumu 1. un 2.pielikumā ir ietverts peļņas normas pamatojums un aprēķina gaita.

Administrācija, izvērtējot VAS "Latvijas dzelzceļš" noteiktās peļņas normas atbilstību Dzelzceļa likuma 1.panta 30.punktam, konstatēja, ka peļņas aprēķinā ir ņemts vērā apkalpes vietas operatora risks attiecībā uz resursu izejvielu cenām (dīzeļdegviela), kā arī papildlokomotīves nepieciešamību.

Vienlaikus Administrācija konstatēja, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" noteiktā peļņas likme nepārsniedz pašu kapitāla rentabilitātes rādītāja (finansiālā rentabilitāte pirms nodokļiem) 2013.-2017.gada vidējo statistisko normu² transporta un uzglabāšanas darbības veidam 10.62% apmērā, kā arī uzglabāšanas un transporta palīgdarbības darbības veidam 11.16% apmērā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Administrācija secina, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" noteiktā peļņas norma atbilst Dzelzceļa likuma 1.panta 30.punktam.

[6.6.] Vienlaikus Administrācija vērš uzmanību, ka ne Dzelzceļa likums, ne citi normatīvie akti neparedz Administrācijai tiesības pārbaudīt apkalpes vietas operatora noteiktās maksas ekonomisko pamatotību. Proti, Administrācija nav tiesīga vērtēt vai apkalpes vietas operatora noteiktā maksa ir efektīva un vai tā ir noteikta optimizējot izmaksas, tās, pēc iespējas, samazinot. Attiecīgi Administrācija ir tiesīga vērtēt tikai vai pakalpojumu izmaksas, kas ietvertas maksā ir saistītas ar pakalpojumu sniegšanu, taču Administrācija nav tiesīga vērtēt izmaksu pamatotību vai efektivitāti. Līdz ar to, Administrācija nevērtēs Sūdzībā (šī lēmuma 1.3.,1.4. un 1.6.punktos) ietverto AS "Baltijas Ekspresis" viedokli par maksas dārdzību.

² Centrālā statistikas pārvalde: Komersantu finanšu analīzes rādītāji (NACE 2.red.) H Transports un uzglabāšana; H52 Uzglabāšanas un transporta palīgdarbības; Finansiālā rentabilitāte pirms nodokļiem (%)
 pieejams: https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/uzn/uzn_uznemfin_ikgad/UFG070.px [skatīts 01.10.2019]

[7] Dubultā izmaksu attiecināšana

[7.1] Sūdzībā (šī lēmuma 1.5.punkts) AS "Baltijas Ekspresis" vērš uzmanību, ka vairāki VAS "Latvijas dzelzceļš" pakalpojumu maksimālā darbu apjomu aprakstā ietvertie pakalpojumi jau ir paredzēti maksā par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tādējādi VAS "Latvijas dzelzceļš" par vieniem un tiem pašiem pakalpojumiem iekasē maksu divreiz - gan kā infrastruktūras pārvaldītājs, gan kā apkalpes vietas operators. Attiecīgi Administrācija ir vērtējusi šī apgalvojuma pamatotību.

[7.2.] VAS "Latvijas dzelzceļš" paskaidrojumu 4.punktā norādīts, ka personāla uzskaitē ir organizēta grupējot darbiniekus pēc pakalpojumu sniegšanas principa, proti, izmaksas stacijas darbiniekiem ir nodalītas atsevišķi infrastruktūras izmantošanas pakalpojumiem un apkalpes vietas (apstrādes) pakalpojumiem.

Izmantojot Ventspils staciju par piemēru VAS "Latvijas dzelzceļš" norāda darbiniekus, kuri nodrošina publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu (visu vilcienu kategoriju un vilces līdzekļu kustības organizēšana un koordinācijas procesa nodrošināšana) un kuri nodrošina vietējo vagonu apstrādes pakalpojumu Ventspils stacijā. Grāmatvedības uzskaitē darbinieku darba samaksa un visas izmaksas, saistītas ar darbinieku darbībām, uzskaitītas atsevišķi "publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā" un apstrādes pakalpojumu nodrošināšana.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu nodrošina - 5 Ventspils 1 stacijas dežuranti, 5 stacijas operatori, 5 Jūras parka stacijas dežuranti, 5 Naftas parka stacijas dežuranti.

Savukārt apstrādes pakalpojumu nodrošina - 5 stacijas uzkalna dežuranti, 5 šķirošanas uzkalna operatori, 5SP dzelzceļa signalizētāji, 9 vagonu kustības regulētāji, 6 Jūras parka signalizētāji, 4 Naftas parka signalizētāji un sākot ar 2018.gadu 5 stacijas manevru dispečeri un 31 vilcienu sastādītāji.

[7.3.] VAS "Latvijas dzelzceļš" 2018.gada 29.marta vēstules Nr.DV-6.4.1./179-2018 3.pielikumā ir iesniegusi izrakstu no štatu saraksta, kurā norādīti darbinieku amati, kā arī katrai amata kategorijai ir norādīts savs izmaksu centrs.

[7.4.] Vienlaikus VAS "Latvijas dzelzceļš" 2018.gada 29.marta vēstules Nr.DV-6.4.1./179-2018 4.pielikumā un 2018.gada 1.jūnija vēstules Nr.DV-6.4.1./284-2018 2.pielikumā ir iesniegusi arī grāmatvedības izrakstu par 2017. un 2018.gadu, kur ir redzams kā darbinieku izmaksas ar attiecīgo izmaksu centru tiek attiecinātas uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu vai uz apstrādes pakalpojumu.

No iesniegtās informācijas Administrācija secina, ka darbinieku izmaksas ir nodalītas dažādiem pakalpojumu veidiem.

[7.5.] Nolūkā iegūt papildus pierādījumus Administrācija ar savu 2018.gada 29.jūnija vēstuli Nr.2.11.-78 lūdza publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja t.i. akciju sabiedrību "LatRailNet" (vienotais reģistrācijas Nr. 40103361063, adrese - Dzirnau iela 16, Rīga, LV-1010) (turpmāk - AS "LatRailNet") sniegt informāciju vai to darbinieku izmaksas, kas ir iekļautas Noteikumos ietvertu pakalpojumu izmaksās ir iekļautas jau infrastruktūras maksā.

AS "LatRailNet" savā 2018.gada 16.jūlija vēstulē Nr. L-6.3.1./11-2018 norāda, ka AS "LatRailNet" 2017.gada 29.jūnijā³ nosakot spēkā esošo maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvaldījumiem (turpmāk – Infrastruktūras maksa) bija jāievēro Dzelzceļa likuma pārejas noteikumu 40.punkts, proti Infrastruktūras maksa bija jānosaka atbilstoši Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas 2011.gada 21.septembra lēmumam Nr. 1/21 "Metodika maksas aprēķināšanai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu

³ AS "LatRailNet" 2017.gada 29.jūnija lēmums Nr.JALP-1.3/02-2017 "Par maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvaldījumiem noteikšanu laika periodam pēc 2017.gada 31.decembra"

pārvadājumiem" (turpmāk – Metodika).

AS "LatRailNet" vēstulē vērš uzmanību, ka saskaņā ar Metodikas 5.punktu Metodika attiecas tikai uz infrastruktūras maksas aprēķināšanu, bet neattiecas uz citiem pārvaldītāja sniegtajiem pakalpojumiem. Pārvaldītājs nodrošina, ka citiem tā sniegtajiem pakalpojumiem ir norādīta tiem atbilstošā aktivitāte vai noteikts cits princips, kas dod iespēju nodalīt dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvaldījumiem pakalpojuma sniegšanas izmaksas no citu pakalpojumu sniegšanas izmaksām.

Savukārt, atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.¹ panta piektajai daļai šā likuma 6.pantā minētais valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā metodi izmaksu attiecināšanai pa dažādām pārvaldītājiem piedāvāto pakalpojumu kategorijām un par šo metodi informē būtisko funkciju veicēju, ja pats neveic būtiskās funkcijas, sniedzot tam visu informāciju, kas nepieciešama maksas aprēķināšanas shēmas izstrādei. Minēto metodi atjaunina, pamatojoties uz starptautisko paraugpraksi.

No visa iepriekš minētā Administrācija secina, ka par izmaksu nodalīšanu atbildīga ir VAS "Latvijas dzelzceļš".

Atbilstoši Metodikas 9.punktam Infrastruktūras maksas izvērtēšanai pievienotā zvērināta revidenta atzinums apliecina minētā pienākuma izpildi.

[7.6.] Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Administrācija secina, ka pārbaudes gaitā netika iegūti pierādījumi AS "Baltijas Ekspresis" paustajam apgalvojumam, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" maksu par vieniem un tiem pašiem pakalpojumiem iekasē divreiz - gan kā infrastruktūras pārvaldītājs, gan kā apkalpes vietas operators.

[8.] Saskaņā ar Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas mājaslapā pieejamo informāciju⁴ drošības sertifikāts, lai veiktu darbības Ventspils stacijā, ir piešķirts ne tikai AS "Baltijas Ekspresis", bet arī SIA "LDZ CARGO" un AS "BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS". Attiecīgi Administrācijas konstatētā neatbilstība Dzelzceļa likuma 1. panta 26. punktam un 5.¹ pantam rada ne tikai AS "Baltijas Ekspresis" tiesību aizskārumu, bet arī citu pārvaldītāju tiesību aizskārumu.

[9.] No Dzelzceļa likuma 31.panta 2.² daļas izriet Administrācijas pienākums pieņemt lēmumu par sūdzībām, veikt pasākumus, lai situāciju uzlabotu un informēt attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu. Tāpat šī norma nosaka Administrācijas tiesības lemt par tiesību aizskāruma novēršanu, ja tāds konstatēts, pildot Dzelzceļa likuma 31. panta pirmās daļas 9. punktā minēto funkciju.

Attiecīgi, ņemot vērā visu iepriekš konstatēto un secināto un pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 1. panta 26. punktu, 5.¹ pantu, 31.panta pirmās daļas 8.punkta "f" apakšpunktu un 31. panta pirmās daļas 9.punktu un 31.panta 2.² daļu, **Administrācija pieņem šādu lēmumu:**

uzdot VAS "Latvijas dzelzceļš", līdz 2019.gada 31.decembrim, nodrošināt pārvaldītājiem brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, kuri nepieciešami manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai, ja netiek izmantots īpaši ierīkotais ar speciālu aprīkojumu nodrošinātais Ventspils stacijas šķirošanas uzkalns un ar to tehnoloģiski saistītie Ventspils stacijas sliežu ceļi.

[12] 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.

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

⁴ <http://www.vdzt.gov.lv/index.php?id=314&sa=313,393,314>

Direktors

J.Iesalnieks