



Valsts dzelzceļa administrācija

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

LĒMUMS Nr. 1.5.-6/7

Lēmuma pieņemšanas vieta un laiks:
Rīgā, 27.06.2018.

Lēmumu pieņem:
Valsts dzelzceļa administrācijas direktors Juris Iesalnieks.

Lēmuma temats:
Par maksas aprēķināšanas shēmu

Valsts dzelzceļa administrācija (turpmāk - Administrācija), pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu, pēc savas iniciatīvas izvērtēja publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja akciju sabiedrības "LatRailNet" (vienotais reģistrācijas Nr. 40103361063, adrese - Dzirnau iela 16, Rīga, LV-1010) (turpmāk - AS "LatRailNet") valdes 2017.gada 30.jūnijā (prot.Nr.JALP-1.2/31-2017) saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta pirmo daļu un 13.² pantu izstrādātos un apstiprinātos noteikumus Nr.JALP-7.6/01-2017 "Maksas aprēķināšanas shēma" (turpmāk - Maksas aprēķināšanas shēma) un 2017.gada 31.jūlijā AS "LatRailNet" adresētās vēstules Nr.2.1.-100 4.punktā sniedza viedokli par Maksas aprēķināšanas shēmā ietvertās uzcenojuma noteikšanas kārtības pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmentam (turpmāk - Pasažieru pārvadājumu tirgus segments) neatbilstību Dzelzceļa likuma 11.¹ panta prasībām. Šajā pašā vēstulē Administrācija atbilstoši Administratīvā procesa likuma 62.panta pirmajai daļai lūdza AS "LatRailNet" sniegt viedokli par konstatētajām neatbilstībām.

[1] AS "LatRailNet" savas 2017.gada 17.augusta atbildes vēstules Nr. L-6.3.1./44-2017 (turpmāk - Vēstule) 4.punktā, vienlaikus atsaucoties arī uz AS "LatRailNet" 2017.gada 28.jūnija vēstules Nr.L-6.3.1/20-2017 1.punktā ietvertajiem argumentiem, **norādīja, ka nepiekrīt Administrācijas viedoklim tālāk norādīto apsvērumu dēļ.**

[1.1] Savu viedokli AS "LatRailNet" pamatoja ar skaidrojumu, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu, tajā skaitā, pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu, organizēšanas un finansēšanas kārtību nosaka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums, kura 4.panta pirmajā daļā noteikti subjekti, kas īsteno valsts pārvaldi šajā nozarē, tajā skaitā īsteno arī attiecīgo valsts budžeta apakšprogrammu. Attiecīgi AS "LatRailNet" norādīja, ka neietilpst Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4.panta pirmajā daļā ietvertajā subjektu uzskatījumā.

[1.2] Vēstulē AS "LatRailNet" arī norādīja, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11.panta pirmajā daļā noteikts, ka pārvadātājam kompensē radušos zaudējumus un izdevumus, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu atbilstoši kārtībai, ko nosaka Ministru kabinets. Attiecīgi saskaņā ar Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" (turpmāk - MK noteikumi Nr.435) 2.1.punktu gadījumā, ja pasūtītājs ir noteicis sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu, šajā saistībā pasūtītājs

uzņemas kompensēt visus pārvadātāja zaudējumus, kas radušies, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas pārsniedz gūtos ieņēmumus. Ņemot vērā minēto, kā arī apstākli, ka 2015.gada 11.decembrī Sabiedriskā transporta padome (kārtējās sēdes prot. Nr.15, 2.1.apakšpunkts) pieņēma zināšanai AS "Pasažieru vilciens" sagatavoto informāciju par zonu tarifu sistēmu, apstiprināja zonu tarifu principu un tarifu ieviešanu no 2016.gada 1.aprīļa, kā arī tā paša protokola 2.2.apakšpunktu ir uzdevusi VSIA "Autotransporta direkcija" veikt attiecīgus grozījumus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līgumā, AS "LatRailNet" norādījusi, ka, vērtējot sabiedrisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu segmentu, Maksas aprēķināšanas shēmā noteiktais rādītājs, kas raksturo tirgus situācijā pieļaujamo uzcenojuma līmeni Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentā, ir noteikts kā 1 (viens), šādi paredzot maksimālā uzcenojuma apmēra noteikšanu Pasažieru pārvadājumu tirgu segmentam.

[1.3] Turklāt AS "LatRailNet" norādīja, ka šobrīd esošā Pasažieru pārvadājumu tirgus segmenta finansēšanas kārtība nodrošina nepārprotamu šķērssubsidēšanas novēršanu.

[2] Administrācijas kompetence

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu Administrācija uzrauga konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos un **pēc savas iniciatīvas, kā arī lai nepielautu pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju, jo īpaši kontrolē šīs daļas 8.punkta "a", "b", "c", "d", "e", "f" un "g" apakšpunktā norādītos jautājumus** un pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas un vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vai infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam nav piešķirta tāda rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai. Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punkta "d" apakšpunktā minēta maksas aprēķināšanas shēma. **No visa iepriekš minētā Administrācija secina, ka tai Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktā noteikts pienākums pēc savas iniciatīvas kontrolēt maksas aprēķināšanas shēmu.**

Lai noskaidrotu kādas darbības Administrācijai jāveic minētās "kontroles" funkcijas ietvaros, Administrācija, piemērojot tiesību normu teleoloģisko (jēgas un mērķa) interpretācijas metodi, secināja, ka ir jāņem vērā uz maksas aprēķināšanas shēmu attiecināmās prasības, kādas noteiktas normatīvajos aktos, kuri regulē ar maksas aprēķināšanas shēmu saistītus jautājumus. Proti, maksas aprēķināšanas shēmas izstrādes pienākums publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam noteikts Dzelzceļa likuma 11.panta pirmajā daļā. Attiecīgi maksas aprēķināšanas shēmai jāatbilst Dzelzceļa likuma prasībām un arī citu normatīvo aktu prasībām, ja tie regulē ar maksas aprēķināšanas shēmu saistītus jautājumus. Attiecīgi secināms, ka Administrācijai, izpildot Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktā noteikto pienākumu pēc savas iniciatīvas kontrolēt maksas aprēķināšanas shēmu, **jāveic maksas aprēķināšanas shēmas atbilstības Dzelzceļa likumam pārbaude** un arī atbilstības citiem normatīvajiem aktiem pārbaude, ja tie regulē ar maksas aprēķināšanas shēmu saistītus jautājumus.

[3] Izvērtējot Maksas aprēķināšanas shēmas atbilstību Dzelzceļa likumā noteiktajām prasībām, Administrācija konstatē un secina:

[3.1] Atbilstoši Maksas aprēķināšanas shēmas 50.punktam maksu par Dzelzceļa likuma 12.¹ panta pirmajā daļā minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām (turpmāk - Infrastruktūras maksa), aprēķina kā tiešo izmaksu un uzcenojuma summu konkrētam tirgus segmentam. Savukārt, uzcenojuma apmēru konkrētam tirgus segmentam aprēķina saskaņā ar Maksas aprēķināšanas shēmas 35.punktā ietverto formulu, kurā būtiskais faktors uzcenojuma apmēra noteikšanā ir tirgus vērtējuma koeficients mcb_s . Koeficients mcb_s raksturo tirgus situācijā pieļaujamo uzcenojuma līmeni konkrētā tirgus segmentā un tā lielumu nosaka kā maksimālo vērtību no vērtēšanas kritēriju C_s , V_s un S_s vērtībām, kur C_s ir – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām konkrētā tirgus segmentā, V_s – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu konkrētā tirgus segmentā un S_s – optimālas dzelzceļa

konkurētspējas vērtēšanas kritērijs konkrētā tirgus segmentā. Attiecīgi, ja $mcb_s = 0$, tad konkrētajam tirgus segmentam uzcenojumu nepiemēro, bet ja $mcb_s = 1$, tad konkrētajam tirgus segmentam tiek piemērots maksimāls uzcenojums. Atbilstoši Maksas aprēķināšanas shēmas 3.pielikuma II sadaļai "Kvantitatīvie kritēriji uzcenojumu noteikšanai konkrētos tirgus segmentos" kritēriju C_s , un V_s vērtība visiem segmentiem tajā skaitā Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam ir 0 (nulle), taču S_s vērtība Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam noteikta 1 (viens). Tā kā vērtēšanas kritēriju C_s , V_s un S_s maksimālā vērtība Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam ir 1 (viens), secināms, ka arī tirgus vērtējuma koeficienta mcb_s vērtība tiks noteikta 1 (viens). Tādējādi Administrācija secina, ka Maksas aprēķināšanas shēmā noteikts, ka Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam automātiski tiks piemērots uzcenojums maksimālā apmērā, bet tirgus situācija attiecīgajā segmentā vērtēta netiks.

Maksas aprēķināšanas shēmas nosacījumi, kas neparedz uzcenojuma pamatotības izvērtējumu, sniedz iespēju Infrastruktūras maksā Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam ietvert visas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas un Administrācija kā dzelzceļa nozares regulatīvā iestāde, pārbaudot noteiktās maksas atbilstību Maksas aprēķināšanas shēmas nosacījumiem, nevar ietekmēt šī segmenta uzcenojuma apmēru. Tā kā pieteikuma iesniedzējs Infrastruktūras maksas apmaksu Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentā veic, izmantojot arī finanšu līdzekļus no valsts budžeta programmas, tad minētie valsts budžeta līdzekļi, pastāvot šādiem Maksas aprēķināšanas shēmas nosacījumiem, tiek izlietoti bez uzraugošo institūciju kontroles.

[3.2] Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta otro daļu Infrastruktūras maksu nosaka atbilstīgi vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas tiešajām izmaksām un ievērojot šā panta trešās un ceturtās daļas, kā arī Dzelzceļa likuma 11.¹ panta noteikumus. Dzelzceļa likuma 11.¹ panta pirmā daļa nosaka, ka, lai pilnībā segtu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs Infrastruktūras maksai piemēro uzcenojumus. Šī paša panta septītajā daļā noteikts, ka uzcenojumus piemēro, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa konkurētspēju un ievērojot pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu. Maksas līmenis neliedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru izmantot tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tiešās izmaksas, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

[3.3] Vērtējot Dzelzceļa likumā ietvērto Infrastruktūras maksas aprēķināšanas pamatprincipu ievērošanu, jāņem vērā, ka minētās prasības Dzelzceļa likumā noteiktas, pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīvas 2012/34/ES ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – Direktīva 2012/34/ES) prasības. Attiecīgi, ņemot vērā Dzelzceļa likuma 11.¹ panta septītajā daļā lietotā vārdu savienojuma "dzelzceļa konkurētspēja" saturu un šī kritērija nozīmi, kas nosakāma kopsakarībā ar Direktīvas 2012/34/ES 32.panta 1.punktā minēto, secināms, ka vērtējums par to – vai tiek garantēta dzelzceļa konkurētspēja – ir jāveic tirgus segmenta līmenī. Par minētā secinājuma pamatotību liecina arī arguments, ka dzelzceļa konkurētspējas izvērtējums saistīts ar uzcenojuma piemērošanu, ko, savukārt, piemēro konkrētam tirgus segmentam.

Ņemot vērā, ka uzcenojumi piemērojami tikai gadījumā, ja tirgus situācija to pieļauj, kā arī noteikumu, ka Infrastruktūras maksa nedrīkst liegt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru izmantot tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tiešās izmaksas (..), Administrācija secina, ka pirms uzcenojuma piemērošanas un tā apmēra noteikšanas, veicama konkrētā tirgus segmenta konkurētspējas un maksātspējas vērtēšana.

Ņemot vērā, ka Maksas aprēķināšanas shēmā būtu jāietver kritēriji Pasažieru pārvadājumu tirgus segmenta konkurētspējas un maksātspējas izvērtēšanai, bet tas faktiski netiek darīts, un ņemot vērā, ka tā vietā tiek noteikta tāda uzcenojuma noteikšanas kārtība, kuras rezultātā Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam uzcenojums visos gadījumos tiek noteikts maksimālā apmērā, Administrācija secina, ka Maksas aprēķināšanas shēma neatbilst Dzelzceļa likuma 11.¹ panta pirmajai un septītajai daļai.

[4] Izvērtējot AS "LatRailNet" šī lēmuma [1.1], [1.2] un [1.3] apakšpunktos sniegto viedokli, Administrācija secina, ka tie nav pamatoti tālāk norādīto apsvērumu dēļ.

[4.1] Attiecībā uz šī lēmuma [1.1] punktā sniegto AS "LatRailNet" argumentāciju Administrācija norāda, ka par pamatotu uzskatāms AS "LatRailNet" apgalvojums, ka pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu, kas uzskatāmi par sabiedriskā transporta pakalpojumu, organizēšanas un finansēšanas kārtību nosaka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. Tāpat Administrācija piekrīt, ka šajā likumā uzskaitīti subjekti, kas īsteno valsts pārvaldi šajā nozarē, tajā skaitā īsteno arī attiecīgo valsts budžeta apakšprogrammu. Taču Administrācija nepiekrīt, ka šie apsvērumi būtu saistoši Infrastruktūras maksas noteikšanā. Proti, Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma mērķis atbilstoši šī likuma 2.pantam ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus, nevis noteikt nosacījumus, kas jāņem vērā, aprēķinot Infrastruktūras maksu Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam. Līdz ar to Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums nav attiecināms uz Infrastruktūras maksas noteikšanu Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam.

[4.2] Attiecībā uz šī lēmuma [1.2] punktā sniegto AS "LatRailNet" argumentāciju Administrācija atkārtoti norāda, ka, Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums nav attiecināms uz Infrastruktūras maksas aprēķināšanu. Savukārt, vērtējot AS "LatRailNet" argumentu, ka saskaņā ar MK noteikumu Nr.435 2.1.punktu gadījumā, ja pasūtītājs ir noteicis sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu, šajā saistībā pasūtītājs uzņemas kompensēt visus pārvadātāja zaudējumus, kas radušies, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas pārsniedz gūtos ieņēmumus, Administrācija secina, ka šī argumenta izvērtēšanā, pirmkārt, ir jāņem vērā, ka MK noteikumi Nr.435 ir izdoti saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumu. Tā kā Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums nav attiecināms uz Infrastruktūras maksas noteikšanu Pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam, arī MK noteikumi Nr.435, kas izdoti uz šāda likuma pamata, konkrētajā situācijā nav piemērojami, tajā skaitā, nav piemērojami, lai pamatotu Pasažieru pārvadājumu tirgus segmenta maksātspēju un konkurētspēju.

Otrkārt, ja tomēr sekotu AS "LatRailNet" argumentācijai, tad jebkurā gadījumā saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 3.panta trešo daļu būtiski ņemt vērā, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtību nosaka arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regula Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – Regula). Regulā ietvertais tiesiskais regulējums ir būtisks, vērtējot zaudējumu kompensēšanas nepieciešamību.

Proti, MK noteikumu Nr.435 2.1.punktā nostiprinātais zaudējumu kompensēšanas princips ietverts arī Regulas 3.panta 2.punktā, kas nosaka, ka tādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ar ko paredzēts noteikt maksimāli pieļaujamo tarifu visiem pasažieriem vai dažu kategoriju pasažieriem, arī var iekļaut vispārējos noteikumos. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju, saskaņā ar Regulas 4. un 6. pantā un pielikumā izklāstītajiem principiem kompetentā iestāde sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē neto labvēlīgo vai nelabvēlīgo finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, ko rada vispārējos noteikumos paredzēto tarifu saistību ievērošana. Tas tā ir neatkarīgi no kompetento iestāžu tiesībām pakalpojumu valsts līgumos iekļaut sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, paredzot maksimāli pieļaujamus tarifus.

Detalizēta kompensācijas apmēra noteikšanas kārtība, ievērojot Regulas 6.pantā minēto, noteikta Regulas pielikumā.

Attiecīgi gan MK noteikumu Nr.435 2.1.punktā, gan Regulas pielikumā ietvertais princips paredz zaudējumu kompensēšanu, kas radušies, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas pārsniedz gūtos ieņēmumus. Nemot vērā, ka dzelzceļa

pasāžieru pārvadātāja, kas pārvadājumus veic uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma pamata, izdevumu un attiecīgi arī zaudējumu apmērs pieaug, pieaugot Infrastruktūras maksai, secināms, ka dzelzceļa pasāžieru pārvadātājam piešķirtās kompensācijas apmērs neatspoguļo Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmenta maksātspēju un konkurētspēju, bet gan atspoguļo tikai pārvadātāja izdevumu pieaugumu. Turklāt būtiski norādīt, ka ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu pasāžieru pārvadātājs saskaņā ar Regulas 3.panta 2.punktu uzņemas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas atbilstoši Regulas 2.panta e) apakšpunktā ietvertajai definīcijai nozīmē kompetentās iestādes definētu vai noteiktu prasību, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasāžieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas nemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesāņemot papildu atlīdzību. Tādējādi secināms, ka pārvadājumu veikšana Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmentā pēc būtības nav rentabla.

Ņemot vērā, ka atbilstoši iepriekš secinātajam dzelzceļa pasāžieru pārvadājumu veikšana uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma pamata pēc būtības saistīta ar nenovēršamu zaudējumu rašanos, kā arī ievērojot, ka zaudējumu kompensēšana pasāžieru pārvadātājam, kas dzelzceļa pasāžieru pārvadājumus veic uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma pamata, saistīta ar pārvadātāja komerciālo interešu nodrošināšanu, Administrācija secina, ka **Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma, Regulas, kā arī MK noteikumu Nr.435 normu piemērošana, lai pamatotu Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmenta maksātspēju un konkurētspēju, nav pamatota.**

[4.3] **Attiecībā uz šī lēmuma [1.3] punktā sniegto AS "LatRailNet" argumentāciju Administrācija norāda, ka tā nepiekrīt AS "LatRailNet" viedoklim, ka šobrīd esošā Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmenta finansēšanas kārtība nodrošina nepārprotamu šķērssubsidēšanas novēršanu un tādēļ tā atbilst Dzelzceļa likuma prasībām par uzcenojuma piemērošanu.** Proti, ja Infrastruktūras maksa Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmentam tiktu noteikta, nenosakot maksimālo uzcenojuma līmeni, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, kas netiktu nosegtas ar Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmentam piemērojamo Infrastruktūras maksu, būtu kompensējamas Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtajā daļā noteiktajā kārtībā, šādi liedzot izmaksas, kas attiecināmas uz Pasāžieru pārvadājumu tirgus segmentu, ietvert cita tirgus segmenta Infrastruktūras maksā. Tāpat būtiski norādīt, ka Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8. un 9.punktā ietvertais diskriminācijas aizlieguma princips liedz iespēju uz vienu dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmentu attiecināmās izmaksas ietvert otra dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmenta Infrastruktūras maksā.

[5] Kā secināts iepriekš, ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu Administrācijai noteikts pienākums pēc savas iniciatīvas veikt maksas aprēķināšanas shēmas atbilstības Dzelzceļa likumam pārbaudi un arī atbilstības citiem normatīvajiem aktiem, ja tie regulē attiecīgus jautājumus, pārbaudi, taču no tiesību normas neizriet, kādi lēmumi Administrācijai būtu jāpieņem šādas pārbaudes rezultātā. Piemērojot tiesību normu sistēmisko interpretācijas metodi, Administrācija secina, ka Dzelzceļa likuma 31.panta trešajā daļā uzskaitīti Administrācijas lēmumi, tajā skaitā ietverta arī atsauce uz Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu, kuru pārsūdzēšana neaptur to darbību. No minētā izriet, ka Administrācijas Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktā minētās funkcijas izpilde, konstatējot maksas aprēķināšanas shēmas neatbilstību Dzelzceļa likuma 11.¹ panta pirmajai un septītajai daļai, ietver arī obligātu pienākumu pieņemt lēmumu, ar kuru tas tiek novērsts, atstājot Administrācijai rīcības brīvību attiecībā uz administratīvā akta saturu.

Lēmuma saturu likums nenoteic, tāpēc Administrācija var izvēlēties, ar kādiem līdzekļiem tiek novērsta konstatētās neatbilstības. Proti, saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 65.panta trešo daļu noteikts, ka, ja piemērojamā tiesību normā noteikts, ka administratīvais akts izdodams, bet nav noteikts tā konkrētais saturs (satura izvēles administratīvais akts), iestāde izdod šo aktu, ievērojot piemērojamā tiesību normā noteiktos ietvarus, un šajos ietvaros, pamatodamās uz lietderības apsvērumiem, nosaka administratīvā akta saturu.

Konkrētajā gadījumā, izdarot lietderības apsvērumus, Administrācija secina, ka atbilstošākais

risinājums ir uzlikt tiesisko pienākumu AS "LatRailNet", kas novērš Maksas aprēķināšanas shēmas neatbilstību Dzelzceļa likuma 11.¹ panta pirmajai un septītajai daļai. Proti, vērtējot nosakāmos pasākumus, Administrācija ņem vērā, ka izmaiņas Maksas aprēķināšanas shēmā var veikt tikai AS "LatRailNet", jo saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta pirmo daļu maksas aprēķināšanas shēmu izstrādā un apstiprina publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs. Izvēloties konkrētās situācijas risinājumu, Administrācija ņem vērā arī to, ka ir konstatējams, ka izvēlētais risinājums ļautu sasniegt attiecīgo likuma mērķi (maksas aprēķināšanas shēmas atbilstību Dzelzceļa likuma prasībām), tas ir piemērots un vajadzīgs šī mērķa sasniegšanai (konkrētajā gadījumā nav konstatējami tik pat efektīvi, bet administratīvā akta adresātu mazāk ierobežojoši tiesiskie līdzekļi; konkrētā risinājuma atrašana, t.i., kā nodrošināt Maksas aprēķināšanas shēmas atbilstību Dzelzceļa likuma prasībām, tiek atstāta pašas AS "LatRailNet" ieskatā). Izvēlētais risinājums ir arī atbilstīgs, jo sabiedrības interešu ieguvums būs nesalīdzināmi lielāks, salīdzinājumā ar AS "LatRailNet" uzliktā tiesiskā pienākuma radītajām sekām.

Ņemot vērā, ka ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu Administrācija ir vērtējusi Maksas aprēķināšanas shēmas atbilstību Dzelzceļa likuma prasībām un konstatējusi tās neatbilstību Dzelzceļa likuma 11.¹ panta pirmajai un septītajai daļai, nolūkā saprātīgā termiņā novērst konstatēto neatbilstību, Administrācija, ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8. punkta d) apakšpunktu un 9.punktu,

nolemj:

uzdot AS "LatRailNet" līdz 2018.gada 24.augustam nodrošināt tādu grozījumu veikšanu Maksas aprēķināšanas shēmā, kas nodrošinātu tās atbilstību Dzelzceļa likuma 11.¹ panta pirmajai un septītajai daļai, paredzot kritērijus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmentam piemērojamā uzcenojuma vērtēšanai, izslēdzot no tiem jau iepriekš plānojamus no valsts vai pašvaldību budžetiem sedzamus izdevumus, kurus pasažieru pārvadātāji nespēj segt no saviem pārvadājumu ieņēmumiem.

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.

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.

Direktors

J.Iesalnieks

Lēmuma adresāts: AS "LatRailNet"