



KONKURENCES PADOME

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1010 ♦ tālr. 67282865 ♦ fakss 67242141 ♦ e-pasts: konkurence@kp.gov.lv

L Ē M U M S

Rīgā

Nr. 85

(Prot. Nr. 52,4.§)

2012.gada 2.novembrī

Par lietas neierosināšanu

Par OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling iesniegumu

Konkurences padome 05.09.2012. saņēma OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling iesniegumu par Konkurences likuma un Līguma par Eiropas Savienības darbību iespējamajiem pārkāpumiem LSEZ AS „Liepājas osta LM” un AS „Liepājas Metalurģis” darbībās (turpmāk – Iesniegums).

Iesniegumā norādīts, ka OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling veic metāla un metāllūžņu kravu pārvadājumus no Kazahstānas uz Eiropas Savienību un Turciju, izmantojot dzelzceļa un jūras transporta pakalpojumus. Liepājas ostā tika veikta metāllūžņu kravu izkraušana no dzelzceļa vagoniem, uzglabāšana un iekraušana kuģos. Ostas pakalpojumus sniedza LSEZ AS „Liepājas osta LM” uz savstarpēji noslēgtā līguma pamata.

OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling norāda uz iespējamu Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 1.punkta, kā arī Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta pārkāpumu AS „Liepājas Metalurģis” darbībā:

- 1) bez objektīva pamata uzsakot OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling līgumu;
- 2) atsakoties pieņemt pietātnē OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling nominēto kuģi un izlaist kravu;
- 3) ar līgumu uzspiežot par kuģu aģentu izmantot LSEZ AS „Liepājas osta LM”.

Konkurences padome iesnieguma izskatīšanas ietvaros tikās ar tirgus dalībniekiem, ieguva informāciju no LSEZ AS „Liepājas osta LM”, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes, Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldēm, SIA „LDz Cargo”, Centrālās statistikas pārvaldes, kā arī konsultējās ar Satiksmes ministriju, Valsts vides dienestu un VAS „Latvijas Jūras administrācija”.

Konkurences padome lēmumā apzināja metāllūžņu tirdzniecības tirgu [2]; noteica metāllūžņu kravu pārkraušanas tirgu [3] un vērtēja tirgus varu konkrētajā tirgū [4].

Izvērtējot Iesniegumā norādīto un papildus iegūto informāciju, Konkurences padome (turpmāk – KP)

konstatēja:

1. Dalībnieki

Iesniedzējs *OU Eisenberg Scrap Trading & Recycling* (turpmāk tekstā Iesniedzējs vai Eisenberg) ir Igaunijas Uzņēmumu Reģistrā reģistrēts uzņēmums ar Nr. 11558768, adrese: Soprusse pst 145, Tallina 13417, Igaunija, kas veic darbību metāllūžņu un izejvielu piegādē lielākajiem metāllūžņu pārstrādātājiem Turcijā un Eiropā.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas AS „*Liepājas osta LM*” (turpmāk tekstā – LOLM) ir akciju sabiedrība, kas reģistrēta Latvijas Komercreģistrā ar Nr. 40003154754, adrese: Brīvostas iela 22, Liepāja, LV-3045. Atbilstoši Lursoft datu bāzē pieejamajai informācijai uzņēmums veic darbību šādās nozarēs – kravu iekraušana un izkraušana, uzglabāšana un noliktavu saimniecība. LOLM interneta vietnē www.liepajaport.lv norādīts, ka uzņēmums sniedz šādus pakalpojumus – stividoru pakalpojumus, kravu uzglabāšanas, ekspedīcijas un aģentēšanas pakalpojumus, kā arī kuģu fraktēšanas, aģentēšanas un muitas brokeru pakalpojumus¹.

Akciju sabiedrība „*Liepājas metalurģis*” (turpmāk tekstā – LM), ir publiska akciju sabiedrība, kas reģistrēta Latvijas Komercreģistrā ar Nr. 40003014197, adrese: Brīvības iela 93, Liepāja, LV-3401. Saskaņā ar uzņēmuma Gada pārskatu par 2011.gadu tā pamatdarbība ir tērauda ražošana².

Atbilstoši LM 2011.gada konsolidētajam gada pārskatam, LM pieder 91.60% LOLM akciju. Atbilstoši Uzņēmuma reģistrā iesniegtajām ziņām, LOLM mazākumakcionāri ir vairākas fiziskas personas, kuras vienlaicīgi atbilstoši LM 2011.gada konsolidētajam gada pārskatam ir LM lielākais akcionārs, kā arī ieņem padomes un valdes locekļa amatus. Minētie fakti kopumā liecina, ka LOLM ir LM meitas sabiedrība un LM ir izšķiroša ietekme LOLM. Atbilstoši Konkurences likuma 1.panta 9.punktam, ja tirgus dalībniekam ir izšķiroša ietekme par citu tirgus dalībnieku, tad abus tirgus dalībniekus var uzskatīt par vienu tirgus dalībnieku. Tādējādi atbilstoši Konkurences likuma 1.panta 9.punktam, LM un LOLM ir atzīstami par vienu tirgus dalībnieku (turpmāk – LM Osta).

2. Metāllūžņu tirdzniecības tirgus.

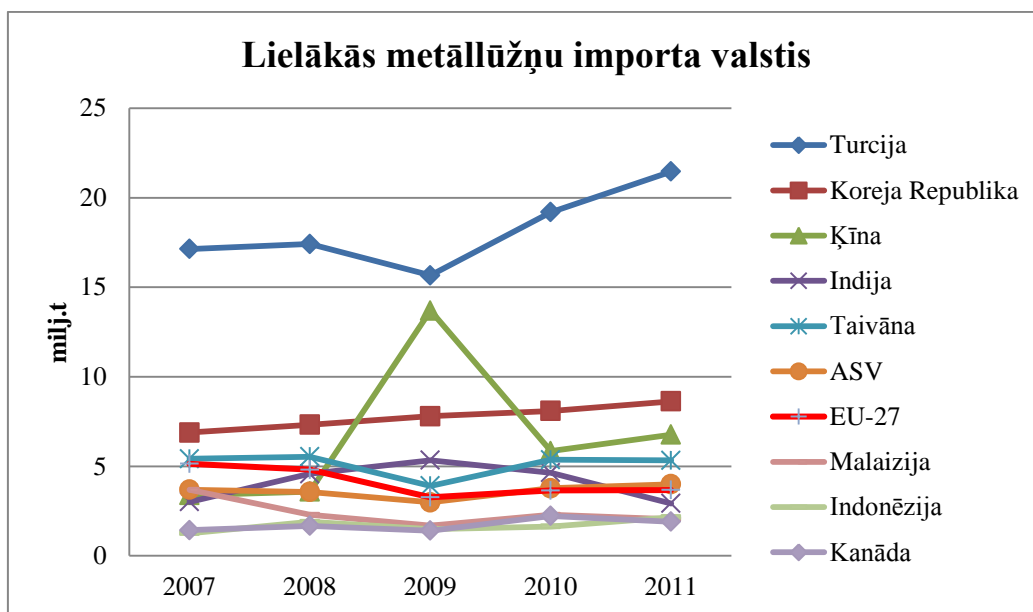
Metāllūžņi tiek izmantoti kā izejviela metāla pārstrādes uzņēmumos, no tiem ražojot metāla izstrādājumus. Kā liecina Bureau of International Recycling publicētie dati³, tad pēdējos gados Turcija ir absolūts līderis metāllūžņu importā. Turcijas importētais metāllūžņu apjoms ir pieaudzis no 17.14 milj.t. 2007.gadā līdz 21.46 milj.t. 2011.gadā. Eiropas Savienībā metāllūžņu importa apjoms ir aptuveni 5-7 reizes mazāks, salīdzinot ar Turciju (skat. 1.attēlu).

¹ <http://www.liepajaport.lv/lv/pakalpojumi/>

² http://www.nasdaqomxbaltic.com/upload/reports/lme/2011_ar_lv_uni_00_ias.pdf

³ World Steel Recycling in Figures 2007 – 2011; BIR Ferrous Report;

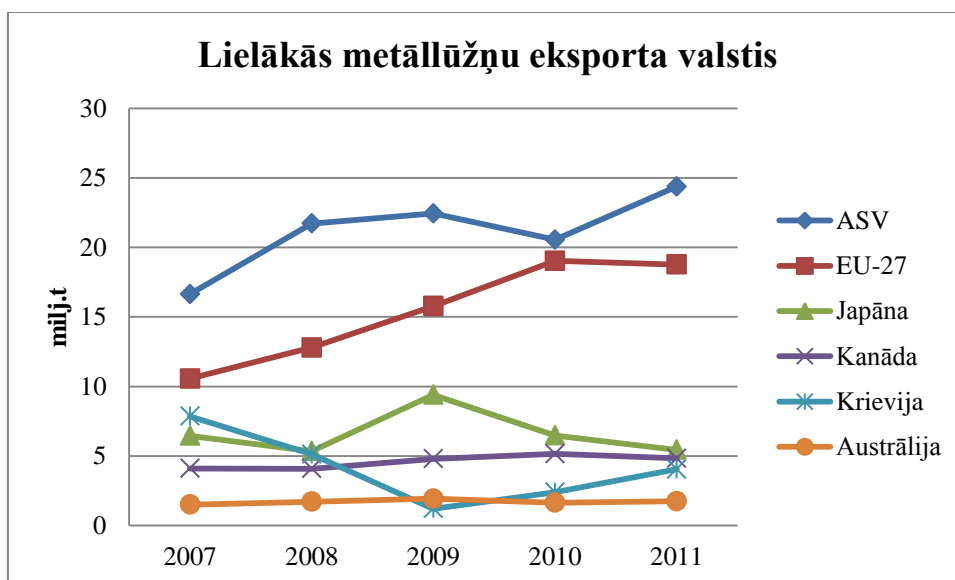
<http://www.bir.org/assets/Documents/publications/brochures/WorldSteelInFiguresIIIFINLoRes.pdf>



2009.gadā ekonomiskās krīzes ietekmē metāllūžņu imports samazinājās vairākās valstīs, tai skaitā arī Turcijā un ES, tomēr Turcijā pēdējos divus gadus metāllūžņu imports ir strauji audzis, pārsniedzot iepriekšējo gadu apjomu, bet ES – palicis 2009.gada līmenī.

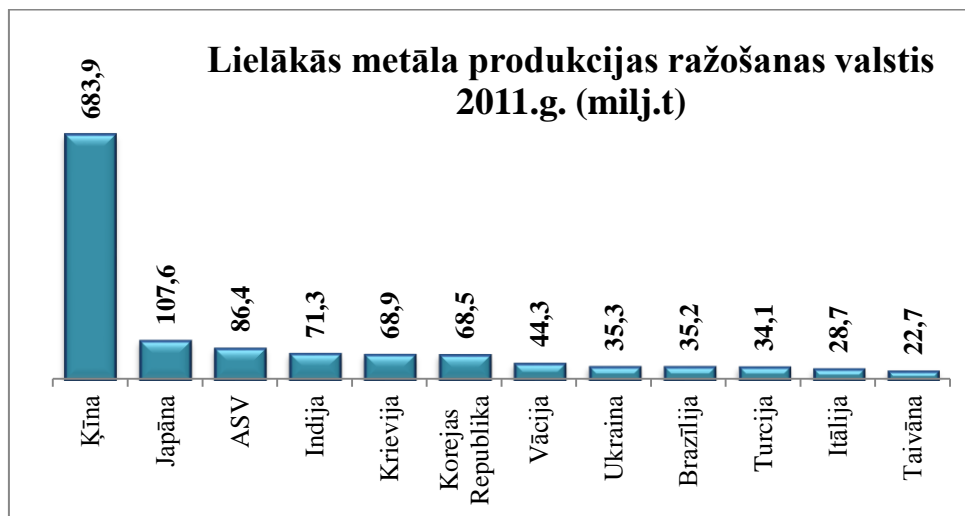
Lielāko metāllūžņu eksporta valstu vidū (skat. 2.attēlu) ir ASV un Eiropas Savienības valstis, kurām seko Japāna, Krievija un Kanāda.

2.attēls



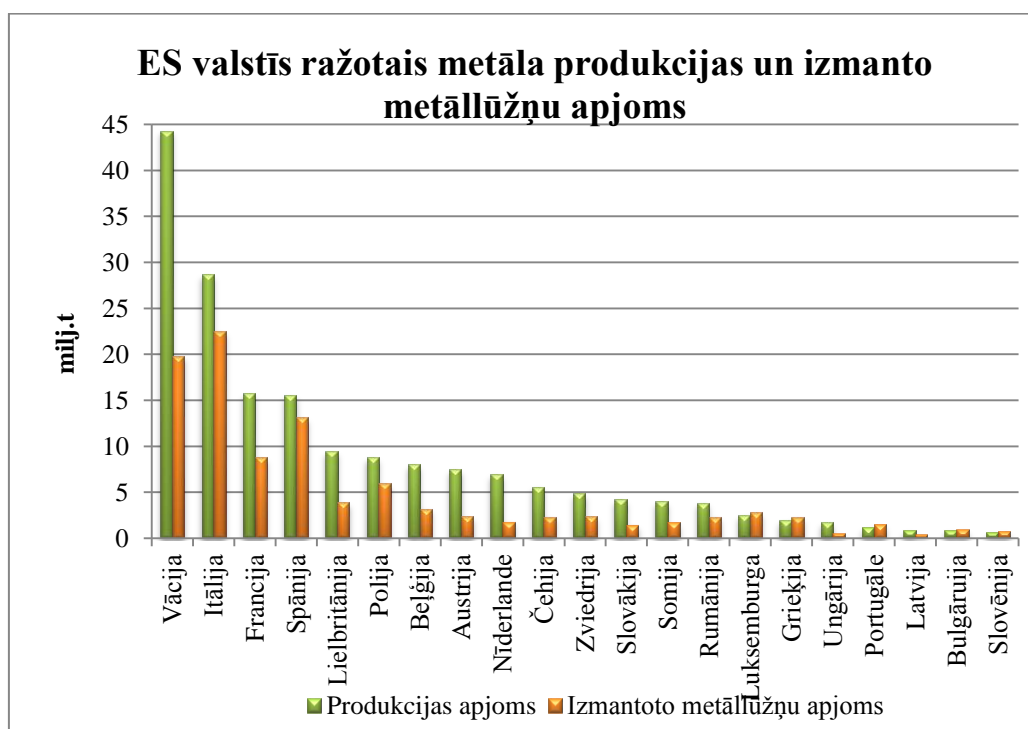
Lielākās metāla produkcijas ražošanas valstis 2011.gadā atspoguļotas 3.attēlā.

3.attēls



Šo valstu savstarpējās pozīcijas, vērtējot pēc ražotās produkcijas apjoma laika periodā no 2007.g. līdz 2011.g., ir nedaudz svārstījušās, tomēr līderi aizvien bijušas Ķīna, Japāna un ASV. Starp lielākajiem ražotājiem ir tikai divas ES valstis – Vācija un Itālija. Eiropas Savienības ietvaros, aiz šīm abām valstīm seko Francija un Spānija ar 15-16 milj.t. saražotās metāla produkcijas. Savukārt vismazākais ražotās metāla produkcijas apjoms, nesasniedzot 1milj.t, ir Bulgārijā, Latvijā un Slovēnijā (skat. 4.attēlu). Kopā ES valstīs 2011.gadā saražots 177.22 milj.t. metāla produkcijas, tam izmantojot 100.77 milj.t metāllūžņu.

4.attēls



3. Konkrētais tirgus

Dominējošā stāvokļa novērtēšanai, Konkurences padome sākotnēji atbilstoši Konkurences likuma 1.panta 4.punktam nosaka konkrēto tirgu, kuru veido „konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu”.

3.1. Konkrētās preces tirgus

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 5.punktu konkrētais preces tirgus ir „noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt ar šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības”. Tādējādi jākonstatē, kāda infrastruktūra un aprīkojums tiek izmantots metāllūžņu kravu pārkraušanai ostās un cik plaši to var aizvietot ar infrastruktūru un aprīkojumu, kas paredzēts citu kravu pārkraušanai. Aizvietojamība vērtējama no pieprasījuma puses un no piedāvājuma puses.

Konkurences padome ieguva informāciju no tirgus dalībniekiem (Iesniedzēja un SIA „Tolmets”) par infrastruktūru un aprīkojumu, kas nepieciešams metāllūžņu kravu pārkraušanai ostā. Tirgus dalībnieki, kuri veido pieprasījumu pēc metāllūžņu pārkraušanas pakalpojumiem, atzina, ka svarīgākā infrastruktūra un tehnika metāllūžņu pārkraušanai ostā ir:

- dzelzceļa pievedceļš līdz pietātnēi. Pārsvārā uz/no ostas metāllūžņi tie tiek piegādāti pa dzelzceļu;
- hidrauliskie krāni vagonu izkraušanai;
- augstas celtspējas krāni metāllūžņu iekraušanai kuģī;
- lielās skavas - greiferi. Metāllūžņu pārkraušanai nav piemērojami greiferi, kas tiek izmantoti, piemēram, ogļu pārkraušanā, jo ir jāpaceļ ievērojami smagāka un izmēru ziņā lielāka krava. Tāpat, greiferam ir nepieciešams magnēts, kuram var pieslēgt elektrisko strāvu;
- speciāli aprīkots buldozers metāllūžņu blietēšanai kuģa tilpnē. Buldozers ir apmetināts ar līdz pat 10cm biezām tērauda plāksnēm, kas nodrošina papildus svaru blietēšanai un aizsargā buldozera apakšu no metāllūžņu iestrēgšanas buldozera mehānikā. Buldozers vidēji sver 17-20 tonnas. Buldozera iecelšanai kuģa tilpnē nepieciešams augstas celtspējas ceļamkrāns. Parasti izmanto pietātnes ceļamkrānu, tomēr ir iespējams arī aizvietot to ar kuģa ceļamkrānu, kas attiecīgi sadārdzina iekraušanas izmaksas;
- dziļūdens pietātnē ar iegrimi ne mazāku par 9,5m un garumu 200m, kura ir piemērota kuģiem ar kravnesību 45-50 tūkst.t., kuros var iekraut vidēji 20-25 tūkst.t. metāllūžņu.

LM Osta, kas piedāvā metāllūžņu pārkraušanas pakalpojumus, savukārt norāda, ka metāllūžņus var pārkraut jebkurā ostas pietātnē, izņemot tās, kur izvietoti speciālie lejamkravu (piemēram, degviela) vai beramkravu (piemēram, graudu) termināli. Tāpat netiek izvirzītas īpašas prasības pietātnu garumam un dziļumam. Vienlaicīgi LM Osta norāda, ka metāllūžņu pārkraušanai ir nepieciešams, celtnis, celtna strēlei pievienojams greifers – kauss metāllūžņu satveršanai un buldozers metāllūžņu blietēšanai kuģa tilpnē.

Metāllūžņu pārkraušanas pakalpojumu sniegšanai uzņēmumam ir jāsaņem Valsts Vides dienesta izsniegta atļauja “B kategorijas piesārņojošajai darbībai”, kas tiek izsniegta atbilstoši Ministru kabineta 09.07.2002. noteikumiem Nr.294 „Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai”. Atļaujā, cita starpā, tiek ietverta informācija par konkrētajām kravām – produktiem, kurus ir tiesības pieņemt pārkraušanai pietātnēs un uzglabāšanai. Atļaujas saņemšana nav saistīta ar ievērojamiem apgrūtinājumiem vai papildu ieguldījumiem, būtiskākie faktori ir

piestātņu atrašanās vieta attiecībā pret apdzīvotajām teritorijām, blakus esošie produkti un to savstarpējās saskares bīstamība u.tml. LM Osta un tirgus dalībnieku sniegtā informācija liecina, ka normatīvajos aktos nav noteiktas citas īpašas prasības metāllūžņu pārkraušanai ostā, ko apstiprināja arī telefoniski Valsts Vides dienestā.

Konkurences padome papildus tirgus dalībnieku viedokļiem, ņem vērā arī Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) praksi, vērtējot ostas pakalpojumu sniegšanas tirgu. EK vērtēja, ka kravu pārvadāšanai ostās ir nozīme konkrētās kravas un izmantojamo kuģu raksturojumam. Vienā tirgū apkopojamas kravas, kuru apkalpošanai terminālī ir līdzvērtīgas prasības attiecībā uz nepieciešamo tehniku un uzglabāšanu. Piemēram, ir jābūt piemērotiem celtņiem kravu iekraušanai un izkraušanai, ir nepieciešamas slēgtas noliktavas, kas aizsargā kravu no mitruma un vēja, ir nepieciešami plaši atvērta tipa laukumi kravu uzglabāšanai⁴. EK vērtējusi, ka par konkrētās preces tirgiem termināļu pakalpojumu sniegšanā ostās ir nosakāmi kravu kraušanas un uzglabāšanas pakalpojumi, kas tiek iedalīti sīkāk, atbilstoši galvenajiem kravu veidiem:

- 1) gabalpreces (pārsvārā konteineri);
- 2) sausas beramkravas;
- 3) šķidrās preces bez taras.

Beramkravas daļa vēl sīkāk pa kategorijām – akmeņogles un dzelzsrūda, lauksaimniecības beramkravas un citas beramkravas⁵. Tirgus dalībnieku un Centrālās statistikas pārvaldes sniegtā informācija liecina, ka metāllūžņi Baltijas jūrā tiek pārvadāti, pārkrauti un uzglabāti kā beramkravas vai kā ģenerālkraavas. EK norāda, ka akmeņogles un dzelzsrūda ir kravas, kas tiek krautas lielos apjomos. Termināļu uzņēmumi var pārslēgties no akmeņogļu kraušanas pakalpojumu sniegšanas uz dzelzsrūdas kraušanas pakalpojumu sniegšanu un daudzi uzņēmumi veic šo abu produktu kraušanu ar vienām un tām pašām iekārtām. Gan dzelzsrūdu, gan akmeņogles uzglabā atklāta tipa laukumos⁶. Šie paši nosacījumi ir attiecināmi arī uz metāllūžņu pārkraušanu, nepieciešamā tehnika pārkraušanas darbiem arī ir līdzīga.

Vērtējot metāllūžņu pārkraušanai nepieciešamo piestātņu dziļumu un līdz ar to pieļaujamo kuģu iegrimi, tirgus izpēte apliecināja, ka normatīvajos aktos nav definēti konkrēti parametri, aprīkojums vai citas prasības kuģim, kurā tiek iekrauti un ar kuru tiek pārvadāti metāllūžņi. Tirgus dalībnieki arī atzina, ka nepastāv ierobežojumi, kas uzliek par pienākumu metāllūžņu pārvešanā izmantot konkrētas tonnāžas vai lieluma kuģus. Līdz ar to, metāllūžņi kā beramkrava tiek vesta dažāda veida kuģos, kas piemēroti beramkravām un kuģa kravnesība tiek izvēlēta vadoties no ekonomiskā izdevīguma – jo lielāks ir pārvadājuma attālums, jo lielākas kravnesības kuģis tiek izvēlēts, kas atbilstoši samazina transportēšanas izmaksas. SIA “Tolmets” pārstāvji norādīja, ka pēdējos divus gadus metāllūžņu pārvadājumiem izmanto tikai lieltonnāžas kuģus, kuros iespējams iekraut 25 tūkst.t. un vairāk kravas. Ņemot vērā, ka metāllūžņi nav blīva krava, tad šāda apjoma metāllūžņu iekraušanai nepieciešams kuģis ar apmēram 40-45 tūkst.t. kravnesību. Attiecīgi, šādiem kuģiem ir nepieciešamas atbilstošas piestātnes ar pieļaujamo kuģa iegrimi ~ 10.5 m. Kuģa izmēra izvēli ietekmē arī pārvadājuma maršruts, jo saskaņā ar Iesniedzēja un SIA “Tolmets” pārstāvju sniegto informāciju, okeāna ūdeņos atļauts iziet tikai ar lieltonnāžas kuģiem. Tā kā Iesniedzēja un SIA „Tolmets”, kurus apkalpoja LM Osta, pārkrauto metāllūžņu būtiskākā daļa tiek realizēta Turcijā, tad kuģiem no Baltijas jūras ir nepieciešams iziet Atlantijas okeānā.

Izvērtējot augstāk minēto secināms, ka no piedāvājuma puses, metāllūžņu pārkraušanu var veikt jebkurā ostas piestātnē, kas piemērota beramkravu apkalpošanai, ar atbilstošu uzglabāšanas laukumu un pārkraušanai nepieciešamo tehniku. Savukārt, no

⁴ EK 18.11.2008. lēmums lietā No COMP/M.5093 DP WORLD/CONTI 7/RICKMERS/DP WORLD BREAKBULK/JV, paragr. 12

⁵ EK 18.08.2006. lēmums lietā No COMP/M.3848 – Sea-Invest/EMO-EKOM, paragr.8-9

⁶ turpat, paragr.9

pieprasījuma puses, papildu iepriekš minētajam, būtisks ir arī pietātņu garums un dziļums, lai nodrošinātu lieltonnāžas kuģu ienākšanu/iziešanu ostā un pietauvošanos pietātnē, kā arī dzelzceļa pievedceļš, lai ar dzelzceļa vagoniem kravu būtu iespējams pievest pēc iespējas tuvāk pietātnēi.

Ņemot vērā iepriekš minēto, kā konkrētās preces tirgus nosakāms **metāllūžņu kravu pārkraušana ostu dziļūdens pietātnēs**.

3.2. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 3.punktu konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir „ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām”. Tādējādi jākonstatē ģeogrāfiskā teritorija, kurā ir iespējams saņemt un piedāvāt metāllūžņu kravu pārkraušanu ostu dziļūdens pietātnēs un cik plaši tā ir aizvietoama no pieprasījuma puses un no piedāvājuma puses.

Iesniedzēja metāla kravas tiek vestas pa dzelzceļu no Kazahstānas un tālāk pa Baltijas jūru. Kā svarīgākās Liepājas ostas priekšrocības Iesniedzējs norāda – pietātņu garumu un dziļumu, ostas piemērotību metāla kravu uzglabāšanai un pārstrādei, attālumu no Liepājas līdz Iesniedzēja klientiem Turcijā un Eiropā (Itālija u.c.), osta ziemā neaizsalst. Iesniedzējs norāda, ka vienīgi Liepājas ostā tam ir iespēja pārkraukt metāllūžņu kravas un aizvietojamība ar citām ostām nepastāv.

LM Osta savukārt norāda, ka Liepājas ostai nav īpašu priekšrocību metāllūžņu kravu pārkraušanai.

Konkurences padome veica tirgus izpēti un ieguva informāciju no Liepājas, Ventspils un Rīgas ostām par iespējām tajās veikt metāllūžņu pārkraušanas darbus.

Metāllūžņu kravu apgrozība lielākajās Latvijas ostās.

Centrālās statistikas pārvaldes dati par Latvijas ostās nosūtītajām un saņemtajām metāllūžņu kravām 2007.-2011.gadā apkopoti 5.attēlā.

5.attēls



Kā liecina dati, tad analizējamajā laika periodā vairāk kā 80% no metāllūžņu kravām ir pārkrautas Liepājas ostā. Jāņem vērā, ka daļu no tām veido LM produkcija un izejvielas.

Sakarā ar metalurģijas uzņēmuma LM darbību Liepājā, tieši šī osta ir vēsturiski specializējusies metāla kravu pārvadājumiem pa jūru, kā arī šo kravu pārkraušanai un apstrādei ostas teritorijā.

Liepājas osta

Liepājas osta ir Liepājas speciālās ekonomiskās zonas sastāvdaļa. Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zona (LSEZ) ir izveidota 1997.gadā uz 20 gadiem. Saskaņā ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu LSEZ izveidota ar mērķi attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisko preču apmaiņu caur Latviju.

Liepājas SEZ kopējā teritorija - 3739 ha, kas sastāv no:

- Ostas (370 ha sauszemes teritorija, 810 ha - akvatorija).
- Pilsētas industriālajām teritorijām ar kopējo platību - 542,7 ha.
- Starptautiskās lidostas ar kopējo platību - 251,1 ha, kas ir Latvijas otra lielākā lidosta.
- Bijušās militārās bāzes Karosta ar kopējo teritoriju ~ 2000 ha.

Liepājas ostas pārvaldīšanu nodrošina LSEZ pārvalde, kura līdz ar LSEZ izveidošanu 1997. gadā ir pārņēmusi Liepājas ostas pārvaldes funkcijas un saistības. Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas pārvalde ir valsts un pašvaldības izveidota pārvaldes institūcija, kurai ir speciāls budžets un kura ir reģistrēta kā nodokļu maksātāja. Pārvalde darbojas pēc bezpeļņas organizācijas principiem.

LSEZ pārvalde neveic kravu pārkraušanas operācijas, kā arī nesniedz nekāda cita veida loģistikas pakalpojumus ostā vai ārpus ostas teritorijas⁷.

LSEZ pārvalde veic tās valdījumā esošās ostas un SEZ teritorijas un to teritorijā esošo objektu iznomāšanu.

Saskaņā ar „Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu” komercdarbības veikšanai LSEZ teritorijā ir jānoslēdz līgums ar LSEZ pārvaldi. Līgumā tiek noteikts, kāda komercdarbība LSEZ teritorijā ir atļauta, lai saņemtu likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvēstās un speciālajās ekonomiskajās zonās” noteiktos nodokļu atvieglojumus.

Likums atļauj arī citu komercsabiedrību un organizāciju darbību LSEZ teritorijā vispārējā kārtībā. Šādām komercsabiedrībām un organizācijām nav likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvēstās un speciālajās ekonomiskajās zonās” noteikto tiesību un atvieglojumu.

Liepājas osta ziemā neaizsalst un kravu apgrozība tiek nodrošināta bez apgrūtinājumiem visa gada laikā. Liepājas ostā ir 67 piestātnes. Piestātņu kopējais garums pārsniedz 10000 m ar dziļumu pie piestātnēm no 4.5 – 10.5 m. Maksimālie apkalpojamo kuģu parametri ir: garums 220 m, platums 35 m, iejume 9.5 m⁸.

Metāla kravu pārkraušana tiek veikta Liepājas ostas ģenerālo kravu terminālī, kurā ietilps piestātnes Nr.44 un Nr.45. Minētās piestātnes ir vienīgās Liepājas ostā, kurās iespējams apkalpot lielizmēra kuģus, kam ir lielāka iejume. Vienīgā komercsabiedrība, kas apkalpo abas šīs piestātnes ir LOLM.

Liepājas ostas piestātņu Nr.44. un Nr.45 tehniskie rādītāji.:

Piestātnes Nr.	Piestātnes garums (m)	Dziļums (m)
44	180	10.5
45	189.7	10.5

⁷ <http://www.portofliepaja.lv/lv/?id=45>

⁸ <http://www.liepaja-sez.lv/lv/liepajas-osta/>

Visiem kuģiem ar bruto ietilpību virs 200 tonnām ir obligāti kuģu aģentu pakalpojumi. Kuģu aģentu kompānijas nodrošina kuģu un to ekipāžu pilnu aprūpi Liepājas ostā. Liepājas ostā ienākošos kuģus apkalpo 14 kuģu aģentu uzņēmumi.⁹

Lai nodrošinātu klientu piesaisti pārvadājumiem caur Liepājas ostu, tā konkurē ar citām Baltijas jūras austrumu krasta ostām Latvijā un tuvākajās valstīs, nodrošinot kravu pārkraušanas, glabāšanas un citus ostas pakalpojumus.

Ventspils osta

Saskaņā ar Ventspils brīvdostas likumu Ventspils brīvdosta ir Latvijas Republikas teritorijas daļa, kas atbilst Ministru kabineta noteiktajām Ventspils ostas robežām. Brīvdostas pārvaldīšanu veic Brīvdostas pārvalde.

Ventspils brīvdostas likums nosaka, ka preču (kravu) kraušanas, glabāšanas, apstrādes un citus pakalpojumus un preču ražošanu brīvdostā var veikt kapitālsabiedrības, kuras noslēgušas līgumu par licencētu komercdarbību brīvdostā un saņēmušas atļauju šādu darbību veikšanai. Tiesības noslēgt ar uzņēmumiem līgumu ir piešķirtas Ventspils brīvdostas pārvaldei. Pamatojoties uz līgumu Ventspils brīvdostas pārvalde izsniedz licences uzņēmējdarbības veikšanai brīvdostā.

Likums „Par nodokļu piemērošanu brīvdostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” nosaka kārtību, kādā nodokļu atvieglojumi ir piemērojami brīvdostā licencētām uzņēmējdarbībām.

Ventspils brīvdostas likums atļauj arī citu komercsabiedrību darbību Ventspils brīvdostā vispārējā kārtībā, bet tām nav tiesību veikt darbību brīvdostā. Šādām komercsabiedrībām nav likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvdostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” noteikto tiesību un atvieglojumu.

Ventspils brīvdostas teritorijā industriālo projektu realizēšanai ir vairāk nekā 600 ha plaša teritorija. Ostā ir 60 piestātnes ar kopējo garumu 11 012 m un maksimālo dziļumu 17.5m. Maksimālie apkalpojamo kuģu parametri ir: garums 270m, maksimālā iegrime 15.0m.

Neaizsalstošā Ventspils osta nodrošina kravu apkalpošanu visa gada garumā. Ventspils brīvdostā uzņēmumi ir specializējušies dažāda veida kravu pārkraušanā¹⁰. Metāla un tā sakausējumu pārkraušanu nodrošina AS "Ventspils tirdzniecības osta". AS "Ventspils tirdzniecības osta" specializējas dažādu ģenerālkrauvu un beramkrauvu pārkraušanā. Pie AS "Ventspils tirdzniecības osta" apkalpotā termināļa piestātnēm tiek pārkrautas sekojošas kravas: metāli, ogles, metāla sakausējumi, labība, jēlcukurs, utt. Uzņēmuma uzglabāšanas laukumi sasniedz 200000 m²¹¹.

Saskaņā ar Ventspils brīvdostas noteikumiem AS "Ventspils tirdzniecības osta" nomā šādas piestātnes:

Piestātnes Nr.	Piestātnes garums (m)	Dziļums (m)	Pieļaujamā iegrime (m)
1	204	10.2/12.5	9.9/11.5
2	85	10.2	9.9
(1+2)	204 + 85	10.2/12.0	9.9/11.5
3	174	15.5	14.1
(2+3)	96 + 174	15.5	14.1
5	413	6.0 - 8.0	5.0 - 7.6
8	150	9.7	9.2

⁹ <http://www.liepaja-sez.lv/lv/liepajas-osta/pakalpojumi/>

¹⁰ http://www.portofventspils.lv/lv/brivosta_sodien/

¹¹ <http://www.portofventspils.lv/lv/terminali/>

9	150	9.7/10.5	9.3/10.2
(8+9)	34 + 150	9.7/10.5	9.3/10.2
9a	78	8.8	8.4
10	287	12.5	11.5
26b	55	12.5	11.7
26c	288	10.2	9.8

Ventspils brīvistā arī uzņēmums SIA "Noord Natie Ventspils terminals" nodrošina jebkuru konteinera kravu, ieskaitot metāla izstrādājumu un smagsvara kravu, pārkraušanu, uzglabāšanu šķirošanu. Uzņēmuma rīcībā ir atklātā tipa uzglabāšanas laukumi 120000 m² platībā¹².

Saskaņā ar Ventspils brīvostas noteikumiem SIA "Noord Natie Ventspils Terminals" nomā šādas piestātnes:

Piestātnes Nr.	Piestātnes garums (m)	Dziļums (m)	Pieļaujamā iegrimē (m)
14	140	12.0	11.5
15	299	14.2	13.2
16	256	14.2	13.2
16a	139	14.2	13.2
17	40	7.0	6.1

Iesniedzējs norāda, ka Ventspils ostas piedāvātā cena par metāllūžņu pārkraušanu, bija par augstu:

- (*), ja pārvadājumi pa dzelzceļu tiek veikti privātos vai nomātos vagonos;
- (*), ja pārvadājumi pa dzelzceļu tiek veikti dzelzceļam piederošos vagonos.

Cenā tiek ietverta virkne pakalpojumu, tā piemēram, kravas pārvadājumi Latvijas teritorijā no robežas līdz Ventspils ostai, dokumentu noformēšana, kravas izkraušana un nogāde uz noliktavu, kravas iekraušana kuģī, dzelzceļa un manevru darbu izmantošana ostas teritorijā, kravas uzglabāšana līdz 30 diennaktīm.

Saskaņā ar LM Osta un Iesniedzēja līgumu Liepājas ostā saņemto pakalpojumu klāsts (*).

Tādējādi cenas pieaugums ir (*) EUR par tonnu, jeb (*)%, ja pārvadājumi pa dzelzceļu tiek veikti dzelzceļam piederošos vagonos, vai (*) EUR par tonnu, jeb (*)%, ja pārvadājumi pa dzelzceļu tiek veikti privātos vai nomātos vagonos.

Atbilstoši Iesniedzēja sniegtajai informācijai, tas 2011.gadā pārkrāva (*) mt metāllūžņu. Līdz ar to, ņemot vērā maksimālo cenas pieaugumu par vienu kravas tonnu – (*) EUR – Iesniedzēja izmaksas gadā varētu pieaugt par (*) EUR, kas veido (*)% no uzņēmuma apgrozījuma 2011.gadā.

Iesniedzēja sarakstē ar LOLM minēta metāllūžņu iespējamā realizācijas cena ~ (*) EUR līdz (*) EUR par tonnu. Līdz ar to, iespējamais pārvadājuma izmaksu pieaugums, izmantojot Ventspils ostas pakalpojumus, veido ~ 2% no tā brīža metāllūžņu realizācijas cenas.

SIA „Tolmets” pārstāvji tikšanās laikā ar KP arī norādīja, ka ir vērsušies Ventspils ostā, lai izzinātu iespējas pārkraut metāllūžņus, bet piedāvātā cena ir bijusi pārāk liela.

Ventspils brīvostas pārvalde 15.10.2012. vēstulē Nr.A-DP-3.1/1367 informēja KP, ka „(..)pārvalde neveic kravu pārkraušanu un privātos uzņēmējus pārkraut vai

¹² <http://www.nnvt.lv/service/>

nepārkraut kādu konkrētu kravu”. Vienlaikus vēstulē tiek norādīts, ka pēdējo desmit gadu laikā Ventspils brīvastā nav pārkrauti metāllūžņi. Mutiski tika saņemts skaidrojums, ka par visu uzņēmumu, kuriem ir tiesības veikt kravu pārkraušanu Ventspils ostā, stacionāro un mobilo tehnisko nodrošinājumu pilnībā atbild paši uzņēmumi un ostas pārvaldes rīcībā nav šādu datu.

Rīgas brīvosta

Saskaņā ar Rīgas brīvostas likumu Rīgas brīvosta ir Latvijas Republikas teritorijas daļa, kas atbilst Ministru kabineta noteiktajām Rīgas ostas robežām. Brīvostas pārvaldīšanu veic Ostas pārvalde.

Brīvostas teritorijā komercdarbību drīkst veikt licencētas kapitālsabiedrības, kā arī komercsabiedrības, kas noslēgušas ar Ostas pārvaldi līgumu par darbību Brīvostas teritorijā.

Preču (kravu) kraušanas, piegādes, glabāšanas, apstrādes un citus pakalpojumus un preču ražošanu brīvās zonas režīmā veic kapitālsabiedrības, kuras reģistrētas Latvijas Republikā, ir noslēgušas līgumu par licencētu komercdarbību brīvās zonas režīmā un saņēmušas Ostas pārvaldes atļauju šādu darbību veikšanai. Kapitālsabiedrībām, kuru teritorijas ieguvušas brīvo zonu statusu Rīgas brīvastā, tiek piemērots nodokļu atvieglojumu un īpašu muitas kontroles pasākumu kopums. Komersanti, kuriem nav licencētas kapitālsabiedrības statusa, Brīvostas teritorijā drīkst veikt komercdarbību bez licencētām kapitālsabiedrībām noteiktajiem atvieglojumiem.

Rīgas brīvostas kopējā teritorija ir 6348 ha. Kopējais pietātņu garums ir 13.8 km un maksimālā pieļaujamā kuģu iegrime - 14.5 m. Atšķirībā no Liepājas un Ventspils, Rīgas brīvosta atrodas Rīgas jūras līcī un ziemā osta var aizsalt, kas apgrūtina darbību ziemas periodā¹³.

Rīgas brīvosta ir multifunkcionāla osta, tā ir gatava strādāt ar visu veidu kravām¹⁴. Galvenās kravas Rīgas brīvastā ir konteineri, dažādi metāli, koks, ogles, minerālmēsli, ķīmiskās kravas un naftas produkti¹⁵.

Rīgas brīvostas pietātnes, to parametri un specializācija noteikta 07.03.2006. Rīgas domes saistošajos noteikumos Nr.42 „Rīgas brīvostas noteikumi”. Saskaņā ar šiem noteikumiem Rīgas brīvostas pietātnes, kurās apkalpo beramkravas un ģenerālkravas un kuru dziļums nav mazāks kā Liepājas ostas 44. un 45. pietātnēs:

Ostas rajons	Pietātnes nosaukums	Pietātnes garums (m)	Kuģu maksimālais garums pie pietātnes (m)	Kuģu maksimālā iegrime pie pietātnes (m)
Eksportosta	EO-14	210	x	11.7
	EO-15	212	x	11.7
Pīļumuižas baseins	PM-21	350	225	11.7
Daugavgrīva	DG-1	203	225	10.5

Atbilstoši iesniedzēja viedoklim pastāv vairāki praktiski apgrūtinājumi metāllūžņu pārkraušanai Rīgas ostā:

- 2) Rīgas ostā pietātņu garums un dziļums ir atbilstošs, tomēr ņemot vērā tās ģeogrāfisko izvietojumu, osta ziemā aizsalst, kas rada šķēršļus kravu plūsmai – ir nepieciešami īpaši piemēroti kuģi, ziemas periodā iespējama kravas plūsmu kavēšanās. Turklāt, Iesniedzējs norāda, ka klājums ostā, uz kura tiek izkrauti

¹³ <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/fakti-un-skaitli.html>

¹⁴ <http://www.rop.lv/lv/kravu-apstrade.html>

¹⁵ <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/fakti-un-skaitli.html>

metāllūžņi, nav piemērots kvalitatīvai kravas glabāšanai un tālākai apstrādei, trūkst kravas blietēšanai kuģī nepieciešamais buldozers.

- 3) Eisenberg ir uzsācis sadarbību ar SIA „Man-tess tranzīts”, kas sniedz pakalpojumus Rīgas ostas pietātnē SD-3, Sarkandaugavā. Saskaņā ar „Rīgas brīvostas noteikumiem” minētās pietātnes garums ir 150 m un pieļaujamā kuģu iegrimē pie tās ir 7m. Piemērotāks sadarbības partneris būtu SIA „Rīgas Centrālais Termināls, kas veic darbību pietātnēs ar atbilstošiem tehniskajiem parametriem, tomēr Iesniedzējs sniedzis informāciju, ka šis uzņēmums termināla noslodzes dēļ atteica pakalpojumu sniegšanu līdz 2012.gada oktobrim, kad atkal iespējams atjaunot sarunas par iespējamo sadarbību.

Atbildot KP informācijas pieprasījumam, Rīgas brīvostas pārvalde 24.10.2012 vēstulē Nr.1-09/2095 norādīja, ka Rīgas brīvostā ir iespēja veikt metāllūžņu uzglabāšanu un pārkraušanu. Saskaņā ar Rīgas ostas noteikumiem kopumā brīvostā ir 118 kuģošanai izmantojamas pietātnes un vairāk kā pusi no tām būtu iespējams izmantot metāllūžņu pārkraušanai. Vienlaikus tiek norādīts, ka Rīgas brīvostas terminālu iespējas pārkraut metāllūžņu kravas ir atkarīgas no vairākiem faktoriem – pārkraušanai paredzētās partijas lieluma, nepieciešamās kuģa maksimālās iegrimē, pārkraušanas biežuma, metāllūžņu piegādes veida (ar dzelzceļu, autotransportu), kravas slodzes uz pietātni u.c.

Saskaņā ar pārvaldes sniegto informāciju, Rīgas ostā 2012.gadā metāllūžņus pārkrauvuši divi nomnieki – SIA „Jaunmīlgrāvja ostas kompānija” un SIA „Port Magnat”.

SIA „Jaunmīlgrāvja ostas kompānija” ir vairāki dzelzceļa pievedceļi. 2012.gada 9 mēnešos uzņēmums pārkravis 61.4 tūkst.t metāllūžņu. Šo kravu pārkraušanai tiek izmantotas pietātnes JM-22 un JM-23, kuru garums ir atbilstoši – 125 m un 114, bet gultnes atzīme – 9.5 m. Maksimālā pārkraušanas jauda pietātnēs ir ~1.5 milj.t gadā. Pašreiz pietātnes ir noslogotas par ~35% un līdz ar to tajās ir iespēja veikt regulāru papildu kravu pārkraušanu.

Teritorijā ir 3 ha atklātā tipa laukumi no dzelzsbetona plātnēm, kas piemēroti metāllūžņu uzglabāšanai un nodrošina to tālāku pārkraušanu bez papildu vielu piejaukuma. Metāllūžņu pārkraušanai ir pieejami tikai mobilie celtņi ar 20 t un 9 t celtspēju, ekskavatori ar 9t, 8t un 5t celtspēju. Ja kuģa tonnāža pārsniedz 12 tūkst.t., pārkraušanai tiek izmantoti kuģa celtņi. Netiek nodrošināta metāllūžņu blietēšanu kuģī.

SIA „Port Magnat” 2012.gada 9 mēnešos pārkrauva 3.1 tūkst.t. metāllūžņu, izmantojot pietātni RD – 2, kuras garums ir 152.1 m un gultnes atzīme – 8m. Pie pietātnes ir divi dzelzceļa pievedceļi. Šajā pietātnē maksimālā pārkraušanas jauda ir 0.5 milj.t gadā un tā ir noslogota par ~ 30-40% un tajā ir iespēja veikt regulāru papildu kravu pārkraušanu. Metāllūžņu glabāšanai var izmantot atklātā tipa laukumus no dzelzsbetona plātnēm ~8ha platībā, nodrošinot to tālāku pārkraušanu bez papildu vielu piejaukuma. Metāllūžņu pārkraušanai tiek izmantots viens nomāts celtnis ar maksimālo celtspēju 10 t, netiek nodrošināta metāllūžņu blietēšanu kuģī.

Kaut arī Rīgas brīvostas pārvalde norādījusi uz abu augšminēto uzņēmumu brīvo jaudu un iespēju veikt papildu kravu pārkraušanu, Iesniedzējs ir sniedzis informāciju, ka neviens no abiem minētajiem uzņēmumiem nebija atbildējis Iesniedzēja aicinājumam uz sadarbību un iespēju veikt metāllūžņu pārkraušanu. Kopumā Iesniedzējs bija vērsies pie 12 potenciālajiem pakalpojuma sniedzējiem, daļa no tiem informēja, ka patreizējā noslodze liedz iespēju sadarboties ar Eisenberg, citiem – neatbilda pietātnes dziļums, bet daļa – nesniedza atbildi. Kā minēts iepriekš, Eisenberg iesnieguma izskatīšanas brīdī Rīgas brīvostā izmanto SIA „Man-tess tranzīts” pakalpojumus.

26.10.2012. Iesniedzēja papildu iesniegtajos aprēķinos norādīts, ka izdevumi metāllūžņu pārkraušanai Rīgas ostā, izmantojot SIA „Man-tess tranzīts” pakalpojumus,

iekļaujot dzelzceļa izdevumus no Latvijas robežas līdz ostai, ir (*) USD/mt, bet Liepājas ostā, izmantojot LOLM pakalpojumus, atbilstoši – (*) USD/mt, tātad pieaugums ir (*)USD/mt jeb (*)%. Lielākais izmaksu pieaugums (*) USD/mt par frakta cenu, jo Rīgā iespējams apkalpot kuģus ar kravnesību 10-12 tūkst.t., bet Liepāja – 35 tūkst.t.. Nākamo lielāko izmaksu pieaugumu rada apstākļi, ka Rīgā atbilstošas tehnikas trūkuma dēļ nav iespēju veikt kravas blietēšanu kuģī, tādējādi nevar nodrošināt maksimālu kravas blīvumu, kas rada papildu izmaksas (*) USD/mt.

SIA „Tolmets” sarunā norādīja, ka Rīgas ostā izmanto SIA „Rīgas Centrālais termināls” pakalpojumus metāllūžņu pārkraušanai un tos nevar uzskatīt kā līdzvērtīgu aizvietošanu LM osta nodrošinātajiem pakalpojumiem Liepājas ostā. Starp trūkumiem tiek minēta atbilstošas tehnikas nepietiekamība, metāllūžņu iekraušana kuģī tiek veikta ar kuģa celtniem. Dzelzceļa pievedceļš atrodas tālu no pietātnes – ja Liepāja varēja kraušānu veikt no dzelzceļa vagoniem laukumā un no laukuma – kuģī, tad Rīgā ir nepieciešams vēl viens papildu posms – no laukuma metāllūžņi tiek krauti konteineros un nogādāti tuvāk kuģim. Metāllūžņu blietēšanai nepieciešamā traktora trūkums SIA „Tolmets” gadījumā nav kā papildu ierobežojums, jo atbilstošs traktors ir paša uzņēmuma īpašumā.

Kā apliecina iepriekš minētā informācija Rīgas un Ventspils ostu tehniskie parametri, t.i., pietātņu garums un dziļums, ir piemēroti metāllūžņu kravu pārkraušanai dziļūdens pietātnēs. Abas ostas publiski pieejamajā informācijā ir norādījušas, ka veic atbilstošu kravu pārvadājumus un to rīcībā ir atvērtā tipa laukumi kravu glabāšanai¹⁶.

Arī turpmākā tirgus izpēte liecina par iespēju pārkraut metāllūžņu kravas Rīgas ostā. SIA „Tolmets” pēc sadarbības pārtraukšanas ar LM Ostu, paplašināja savu darbību Rīgas ostā. SIA „Tolmets” norādīja uz nepieciešamību veikt vairākus pielāgošanās darbus metāllūžņu pārkraušanai, jo Rīgas osta līdz šim nav specializējusies tieši metāllūžņu pārkraušanai. Vienlaicīgi, SIA „Tolmets” apstiprināja, ka pārslēgšanās no Liepājas uz Rīgas ostu var ietekmēt tās peļņu, tomēr nav paredzēts apgrozījuma kritums vai SIA „Tolmets” iziešana no tirgus dēļ nespējas vairs veikt metāllūžņu kravu eksportu caur ostām.

Nemot vērā minētos apstākļus, Konkurences padomes ieskatā Liepājas osta ir aizvietoājama ar Ventspils un Rīgas ostām metāllūžņu kravu pārkraušanā. Konkurences padomes ieskatā cenu atšķirības un nepieciešamība metāllūžņu pārkraušanu pielāgot konkrētās ostas infrastruktūrai un aprīkojumam nav šķērslis ostu aizvietojamībai. Ventspils osta, tāpat kā Liepājas osta, ir neaizsalstoša, tās pietātņu garums un dziļums ir atbilstošs Iesniedzējam sniedzamajiem pakalpojumiem, abās ostās ir pieejami partneri, uz kuriem attiecas normatīvajos aktos noteiktie nodokļu atvieglojumi Latvijā. Turklāt, Ventspils osta ir izteikusi gatavību sadarboties ar Iesniedzēju. Piedāvātā cena par (*)% pārsniedz Liepājas ostas cenu par 1 tonnas metāllūžņu pārkraušanu, tomēr kopējais Iesniedzēja izmaksu pieaugums, ja pārkrauto metāllūžņu apjoms saglabātos 2011.gada līmenī, varētu veidot (*)% no Iesniedzēja apgrozījuma. Tāpat, arī Rīgas ostā tehniskie rādītāji attiecībā uz pietātņu garumu un dziļumu ir līdzvērtīgi Liepājas ostai, lai gan trūkst atbilstoša tehnika metāllūžņu kravu pārkraušanai un uz dažiem mēnešiem Rīgas osta ziemā aizsalst. Atbilstoši Iesniedzēja aprēķiniem, metāllūžņu kravu pārkraušana Rīgas ostā izmaksā par (*) USD/mt jeb (*)% vairāk kā Liepājā izmantojot LM Ostas pakalpojumus un ziemas periodā pieaugums varētu būt vēl lielāks. Tomēr, neskatoties uz šiem trūkumiem, Iesniedzējs pēc sadarbības pārtraukšanas ar LM Ostu ir izvēlējies savu darbību pārorientēt uz Rīgas ostu. Kā apliecināja tirgus izpēte, arī SIA „Tolmets” ir pārorientējies uz Rīgas ostu, nesamazinot savu apgrozījumu.

¹⁶ Rīgas brīvostas interneta vietne: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/fakti-un-skaitli.html>
Ventspils ostas pārvaldes interneta vietne: http://www.portofventspils.lv/lv/brivosta_sodien/

Ostu aizvietojamība ārpus Latvijas teritorijas

Ārpus Latvijas teritorijas ir Mūgas osta Igaunijā un Klaipēdas osta Lietuvā, kurās arī tiek veikti metāla kravu pārvadājumi un publiski pieejamā informācija liecina, ka abu ostu tehniskie parametri ir atbilstoši.¹⁷

Saskaņā ar Iesniedzēja minēto pastāv vairāki praktiski apgrūtinājumi izmantot šo ostu pakalpojumus:

- 1) Lai izmantotu Klaipēdas ostu, krava pa dzelzceļu ir jāved caur Baltkrieviju. Tas ievērojami apgrūtina kravas virzību, jo ir jārisina virkne papildu jautājumu saistībā ar vairāku valstu robežas šķērsošanu, kas var radīt lielāku laika un finanšu resursu patēriņu kravas nogādāšanai no viena galapunkta uz otru.
- 2) Mūgas ostas izmantošanu ievērojami apgrūtina problēmas sadarbībā ar Krieviju. Kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu no Kazahstānas uz Latviju, Lietuvu un Igauniju, ir jāizmanto Krievijas Dzelzceļa (Russian Railways) pakalpojumi. Kā norāda Iesniedzējs, Krievijas Dzelzceļš atsakās veikt dzelzceļa kravu pārvadājumus, tai skaitā metāla kravu, uz Igauniju. Par to liecina arī Iesniedzēja elektroniskā sarakste ar pārvadātājiem, kas sniedz pakalpojumus Mūgas ostā (Merktrans Ltd 21.09.2012. e-pasta vēstule) kurā apstiprināts, ka pastāv šķēršļi kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu no Kazahstānas uz Igauniju. Dažādās interneta vietnēs publiski pieejamā informācija sniedz netiešus pierādījumus par Krievijas ierobežojumiem tranzīta kravu plūsmai uz Igauniju.

Pēc KP pieprasījuma SIA „LDz Cargo”, kā lielākais dzelzceļa kravu pārvadātājs Latvijā, 18.10.2012. vēstulē Nr. K-4.-1/88 sniedza informāciju par alternatīvajiem tranzīta kravu pārvadājumu maršrutiem pa dzelzceļu. Vēstulē norādīts, ka tranzīta kravas, tai skaitā metāllūžņi, no Krievijas vai citas valsts tiek pārvadātas saskaņā ar vilcienu formēšanas plānu, kuru ik gadu izstrādā NVS un Baltijas valstu dzelzceļu Padome.

Saskaņā ar vilcienu formēšanas plānu tranzīta kravas no Krievijas vai citas valsts uz Klaipēdas ostu tiek virzītas pa īsāko maršrutu – caur Baltkrieviju, nešķērsojot Latvijas teritoriju. Pamatojoties uz Nolīguma par starptautisko kravas satiksmi 7.panta 6.paragrāfu, pārejas robežstacijas dzelzceļa kravas pavadzīmē norāda tās nosūtītājs un, atsevišķi saskaņojot pārvadāšanas maršrutu, pārejas robežstacijas var atšķirties no vilcienu formēšanas plānā paredzētajām. Tādējādi, pastāv iespēja, ka krava no Krievijas uz Klaipēdas ostu varētu tikt nosūtīta caur Latvijas teritoriju, atbilstoši maršrutam: Zilupe-Eglaine-Klaipēda.

Saskaņā ar vilcienu formēšanas plānu īsākais tranzīta kravas maršruts no Krievijas vai citas valsts uz Mūgas ostu nešķērso Latvijas robežu, bet tiek virzīts tieši uz Igaunijas robežstaciju. Atsevišķi saskaņojot pārvadāšanas maršrutu, pastāv iespēja dzelzceļa kravu no Krievijas vai citas valsts uz Mūgu nosūtīt caur Latviju, atbilstoši maršrutam: Zilupe-Lugaži-Mūga.

Līdz ar to, SIA „LDz Cargo” sniegtā informācija liecina, ka metāllūžņu kravas pa dzelzceļu uz Klaipēdas un Mūgas ostām ir iespēja vest gan pa īsākajiem maršrutiem – nešķērsojot Latvijas teritoriju, gan arī caur Latviju. KP piekrīt Iesniedzēja norādītajiem šķēršļiem, kādi rodas kravu pārvadājot pa īsākajiem maršrutiem. Izvēloties vest kravu caur Latviju, dzelzceļa maršruts ir garāks, tomēr alternatīvas pastāv un izvēle ir atkarīga tikai no kravas nosūtītāja.

Izvērtējot ostu aizvietojamību ārpus Latvijas teritorijas, Konkurences padome nav ieguvusi pietiekami pamatotus pierādījumus par to, vai citu valstu ostas pilnībā aizvieto Latvijas ostu pakalpojumus metāllūžņu pārkraušanai, bet potenciāli

¹⁷ Mūgas osta: <http://www.portof tallinn.com/ru-muuga-harbour>
Klaipēdas osta: <http://www.portofklaipeda.lt/the-port-of-klaipeda>

aizvietojamība pastāv. Vienlaicīgi, Konkurences padomes ieskatā, ģeogrāfiskā tirgus definēšanai plašāk par Latvijas teritoriju konkrētajā gadījumā nav izšķiroša nozīme citādāku apsvērumu izdarīšanai attiecībā uz LM Osta tirgus varas stāvokli šaurākā – Latvijas robežās – definētajā konkrētajā tirgū.

Nemot vērā minētos un iepriekš izdarītos apsvērumus, tehniskās iespējas sniegt metāla kravu pārkraušanu arī Ventspils un Rīgas ostās, dziļūdens piestātņu esamību, kā arī tirgus dalībnieku spēju faktiski pārorientēt metāllūžņu pārkraušanu no Liepājas ostas uz Rīgas ostu, par konkrēto ģeogrāfisko tirgu nosakāma Ventspils brīvosta, Rīgas brīvosta un Liepājas osta.

Pamatojoties uz konkrētās preces un ģeogrāfiskā tirgus vērtējumu, par konkrēto tirgu nosakāma **metāllūžņu kravu pārkraušana dziļūdens piestātnēs Liepājas, Rīgas un Ventspils ostās.**

4. LM Osta tirgus vara konkrētajā tirgū

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 1.punktu dominējošais stāvoklis ir *„tirgus dalībnieka vai vairāku tirgus dalībnieku ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šis dalībnieks vai šie dalībnieki spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties pilnīgi vai daļēji neatkarīgi no konkurentiem, klientiem, piegādātājiem vai patērētājiem”*

Dominējošais stāvoklis raksturo tirgus varu, kas pietiekami ilgā laika posmā nepieļauj konkurentiem, klientiem, piegādātājiem vai patērētājiem veikt savu komercdarbību bez sadarbības ar dominējošā stāvoklī esošu tirgus dalībnieku. Tirgus izpēte liecina, ka LM Ostu nevar uzskatīt par vienīgo neizbēgamo sadarbības partneri metāllūžņu kravu pārkraušanā dziļūdens piestātnēs Liepājas, Rīgas un Ventspils ostās.

SIA „Tolmets” informēja Konkurences padomi, ka sadarbojies ar LM Ostu kopš 2004.gada un visā sadarbības laikā LM Osta nav veikusi darbības, kas varētu norādīt uz tā dominējošo stāvokli. Par visiem sadarbības noteikumiem vienmēr panākta abpusēja vienošanās, pakalpojumu cenas ir mainījušās vairākas reizes, bet pakalpojuma ņēmējam vienmēr ir dota iespēja izteikt savus iebildumus vai priekšlikumus, kas tikuši uzklauti un ņemti vērā.

Konkurences padomes ieskatā, augstākas cenas piedāvājumi Ventspils un Rīgas ostās liecina par labu pastāvošai konkurencei ostas pakalpojumu sniegšanai metāllūžņu pārkraušanā. Konkurencei nepastāvēt un LM Ostai esot dominējošā stāvoklī metāllūžņu pārkraušanas tirgū, cenu piedāvājumi no Ventspils un Rīgas ostām būtu grūti pieejami un LM Osta uzspiestu augstāku vai pārmērīgu cenu. Tomēr ostu starpā pastāvošā konkurence ilgtermiņā izdara lejupejošu spiedienu uz LM Osta noteikto cenu.

Tāpat, iesniegtie un publiski pieejamie materiāli liecina, ka LM vēlēties iegādāties metāllūžņus no Iesniedzēja, bet par zemāku cenu kā vidēji tirgū. Tomēr, pat neraugoties uz sadarbības līguma pārtraukšanu ar LM Ostu, Iesniedzējs nav pārdevis metāllūžņus LM, bet uzsācis sarunas par kravu novirzīšanu uz citām ostām Latvijā. Tāpat rīkojās arī SIA „Tolmets”, kas līdzīgi kā Iesniedzējs izmantoja LM Osta pakalpojumus un saņēma līguma uzteikumu. Ja LM Osta atrastos dominējošā stāvoklī tas būtu vienīgais iespējamais sadarbības partneris, gan Iesniedzējs, gan SIA „Tolmets” ekonomisku apsvērumu dēļ būtu spiesti pārdot metāllūžņus LM pat par piedāvāto - zemo cenu, jo pretējā gadījumā, vadoties no Iesniedzēja apgalvojuma par LM Osta iespējamo dominējošo stāvokli, metāllūžņi paliktu nerealizēti vai tos iegādātos LM, Eisenberg un SIA „Tolmets” ciešot zaudējumus.

Iesniedzēja skatījumā LM Osta ir uzskatāms par tā konkurentu attiecībā uz metāllūžņu iepirkumu Baltijas un Kazahstānas teritorijā. Iesniedzējs norāda, ka LOLM sadarbības līgumu ir pārtraucis pēc LM norādījuma, lai LM varētu iegūt metāllūžņus, ko Iesniedzējs iegādājas Kazahstānā un Baltijā, un izstumtu Iesniedzēju no tirgus.

Ņemot vērā abu uzņēmumu darbības jomas, jāsecina, ka LM primāri darbojas citā – tērauda ražošanas tirgū un Eisenberg ir vērtējams kā LM izejvielu piegādātājs nevis konkurents. LM spēja uzspiest izejvielu piegādes nosacījumus ir atkarīga no tā varas metāla pārstrādes un tērauda ražošanas tirgū. LM produkcijas un tā ražošanai nepieciešamo izejvielu īpašības pieļauj to pietiekami ilgstošu uzglabāšanu un transportēšanu ievērojamā attālumā. Līdz ar to, par LM konkurentiem uzskatāmi citu valstu metāla pārstrādes un tērauda ražošanas uzņēmumi vismaz Eiropas Savienības teritorijā. Kā liecina pieejamie dati (skat. 4.attēlu), LM pozīcijas ES ir ļoti vājas. Līdz ar to uzņēmumam nepiemīt tirgus vara, lai uzspiestu nosacījumus un ietekmētu piegādātāju rīcību.

Konkurences padome vērš Iesniedzēja uzmanību, ka dominējošas varas stāvoklis izpaužas attiecībā pret visu konkrēto tirgu un visiem tajā esošajiem tirgus dalībniekiem, tajā skaitā, tirgus dalībniekiem, kas konkurē ar Iesniedzēju ostas pakalpojumu iegādē metāllūžņu kravu pārkraušanai. Atsevišķa tirgus dalībnieka pilnīga atkarība no viena ostas pakalpojumu sniedzēja, uz ko uzstāj Iesniedzējs, nevar automātiski radīt šī pakalpojuma sniedzēja absolūto varu pār visu konkrēto tirgu. Citiem vārdiem, dominējošais stāvoklis nevar izpausties attiecībā tikai pret vienu tirgus dalībnieku, citiem tirgus dalībniekiem tajā pašā konkrētajā tirgū pastāvot iespējai rīkoties neatkarīgi no šāda dominējošā stāvoklī esoša tirgus dalībnieka. Tūlītējas neērtības, kas konkrētajā gadījumā rodas aizvietojošā laikā vienu ostas pakalpojumu sniedzēju ar citu vai vienu ostu ar citu, nav uzskatāmas par šķēršļiem pieprasījuma aizvietošanai un nerada ostas pakalpojumu sniedzēja dominējošo stāvokli, kas raksturo absolūtu tirgus varu pietiekami ilgā laika posmā.

Minētie apsvērumi liedz Konkurences padomei konstatēt LM Osta dominējošo stāvokli metāllūžņu kravu pārkraušanā dziļūdens piestātnēs Liepājas, Rīgas un Ventspils ostās. Līdz ar to Konkurences padome nesaskata pamatu ierosināt lietu par Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 1.punktu, kā arī nav konstatējams pamats Konkurences padomes rīcībai, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbības 102.pantu.

Pamatojoties uz iepriekšminēto un Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 1.punktu, 13.panta pirmās daļas 1.punktu un 3.punktu, 23.panta trešās daļas 3.punktu, 23.panta ceturto prim daļu un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.pantu, Konkurences padome

nolēma:

Neierosināt lietu par Konkurences likuma 13.panta pirmās daļas 1.punkta un Līguma par Eiropas Savienības darbības 102.panta iespējamo pārkāpumu LSEZ AS „Liepājas osta LM” un AS „Liepājas Metalurģs” darbībās.

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

(*) - Ierobežotas pieejamības informācija

Priekšsēdētāja

S.Ābrama