



Konkurences padome

Brīvības iela 55, Rīga, LV-1010, tālr. 67282865, fakss 67242141, e-pasts pasts@kp.gov.lv, www.kp.gov.lv

Rīgā

07.12.2022. Nr. 1.7-2/1194
Uz 22.09.2022. Nr. 2-22/878
Uz 27.09.2022. Nr. b/n

Jelgavas valstspilsētas pašvaldībai

Personu apvienībai “Civitta”

Par SIA “JELGAVAS AUTOBUSU PARKS”

Konkurences padome (turpmāk – KP) ir saņēmusi Jelgavas valstspilsētas pašvaldības (turpmāk – Pašvaldība) vēstuli, kurā KP tiek informēta, ka Pašvaldība ir pilnvarojusi personu apvienību “Civitta” (turpmāk – Izvērtējuma veicējs) iesniegt saskaņošanai KP Pašvaldības līdzdalības izvērtējumus tās kapitālsabiedrībās. Izvērtējuma veicējs ir iesniedzis KP attiecīgos izvērtējumus, ka arī komersantu pārstāvošu biedrību viedokļus, aicinot KP sniegt atzinumus par iesniegtajiem līdzdalības izvērtējumiem.

Šajā atzinumā KP sniegs viedokli par Pašvaldības līdzdalību SIA “JELGAVAS AUTOBUSU PARKS” (turpmāk – Kapitālsabiedrība) un Kapitālsabiedrības sniegto pakalpojumu atbilstību Valsts pārvaldes iekārtas likuma (turpmāk – VPIL) 88. panta pirmajā daļā noteiktajiem izņēmumiem.

Priekšnoteikumi publiskas personas līdzdalībai Kapitālsabiedrībā ir noteikti VPIL 88. panta pirmajā daļā, proti, tiek novērsta tirgus nepilnība, radītas preces vai pakalpojumi vai pārvaldīti īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Savukārt, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt minētā panta pirmajā daļā noteiktos mērķus, publiskai personai ir nepieciešams veikt paredzētās rīcības juridisko un ekonomisko izvērtējumu, t.sk. ietekmes uz konkurenci izvērtējumu un iespējamo konkurences neitralitātes risku izvērtējumu, kā arī konsultēties ar kompetentajām institūcijām konkurences aizsardzības jomā un komersantus pārstāvošajām biedrībām vai nodibinājumiem.

Izvērtējuma veicējs Kapitālsabiedrības izvērtējumam pievienojis biedrības “Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācija” (turpmāk – LPPA), kā arī biedrības “Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera” (turpmāk – LTRK) viedokļus par Pašvaldības līdzdalību Kapitālsabiedrībā saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanu, kā arī Kapitālsabiedrības sniegtajiem papildpakalpojumiem.

Saskaņā ar Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra datiem¹ Kapitālsabiedrības pamatkapitāls 100 % apjomā pieder Pašvaldībai. Kapitālsabiedrības statūtos noteikts, ka Kapitālsabiedrības komercdarbības veidi saskaņā ar NACE klasifikatoru ir pilsētas un piepilsētas pasažieru sauszemes pārvadājumu (NACE 49.31), citur neklasificēts pasažieru sauszemes transports (49.39), sava vai nomāta nekustama īpašuma izīrēšana un pārvaldīšana

¹ <https://info.ur.gov.lv/#/legal-entity/40003152664>

(68.20).

Izvērtējumā sniegta informācija, ka Pašvaldības stratēģiskais virsmērķis atbilstoši spēkā esošiem attīstības plānošanas dokumentiem attiecībā uz Kapitālsabiedrību ir, pirmkārt, nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu, otrkārt, nodrošināt mobilitāti un pilsētas sasniedzamību - drošu un ātru pilsētas iekšējo un ārējo sasniedzamību, kā arī nodrošināt ilgtspējīgu transporta infrastruktūras attīstību (sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamības un kvalitātes uzlabošana).

Papildus virsmērķim Kapitālsabiedrība ir noteikusi 3 stratēģiskos mērķus 2022. – 2027. gadam:

1. Veiksmīga līguma ar Pašvaldību izpilde par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem Jelgavas pilsētas maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos;

2. Kapitālsabiedrības nepārtraukta darbības nodrošināšana;

3. Kapitālsabiedrības ēku, teritorijas un infrastruktūras attīstība.

No Kapitālsabiedrības gada pārskata izriet, ka 2021. gadā Kapitālsabiedrība darbojās ar 93 860 EUR peļņu, 2020. gadā Kapitālsabiedrība strādājusi ar 77 027 EUR peļņu, bet 2019. gadā ar peļņu 129 714 EUR apmērā. Attiecībā uz ieņēmumu sadalījumu pa ieņēmumu kategorijām norādīts, ka 2021. gadā 63 % ieņēmumus veidoja zaudējumu kompensācija, 27 % bezskaidras naudas norēķini, 6 % abonementa biļetes, 3 % skaidras naudas norēķini un mazāk par 1 % pārējie ieņēmumi.

Izvērtējumā norādīts, ka atbilstoši 2007. gada 23.oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem Pašvaldība un Kapitālsabiedrība ir noslēgusi tiešo Līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanu līdz 2031. gada 31. augustam (turpmāk – Līgums). Līdz ar to 10 gadu laikā pakalpojumu var nodrošināt tikai Kapitālsabiedrība un jaunu pakalpojumu sniedzēju ienākšana tirgū ir ierobežota.

Kapitālsabiedrības pakalpojumus 2021. gadā kopumā izmantoja aptuveni 2 miljoni pasažieru, no kuriem aptuveni 19 % transporta pakalpojumus izmantoja bez maksas. Pašvaldība ir noteikusi vairākus braukšanas maksas atvieglojumus dažādām iedzīvotāju grupām – skolēniem, maznodrošinātām personām, bērniem bāreņiem vai pilngadību sasniegušiem bāreņiem, pensionāriem, politiski represētām personām, un personām ar invaliditāti. Kopumā šīs grupas sastāda aptuveni 41 % no visiem pasažieriem.

Izvērtējuma uzsvērts, ka, ņemot vērā Līguma termiņu, Kapitālsabiedrība paļaujoties uz noslēgto līgumu, ir saplānojusi un piesaistījusi nepieciešamos tehniskos, cilvēku un finanšu resursus pakalpojuma nodrošināšanai plānotajā termiņā.

2021. gadā Pašvaldība ar ES līdzfinansējumu iegādājās 4 elektroautobusus un to uzlādes stacijas, kas paredz, ka iegādāta infrastruktūra ir jālieto vismaz 5 gadus. Atbilstoši Pašvaldības investīciju plāna pirmajai redakcijai, paredzamās investīcijas, kas ir saistītas ar Kapitālsabiedrības pamatdarbību, varētu būt 20 miljonu EUR apmērā, iegādājoties 30 videi draudzīgu bezizmešu autobusus un izbūvējot nepieciešamo uzlādes infrastruktūru. Iepirkumus ir plānots veikt piesaistot ES fondu līdzfinansējumu.

Izvērtējuma veicējs kopumā ieteicis Pašvaldībai saglabāt līdzdalību Kapitālsabiedrībā. Vienlaikus, lai mazinātu Kapitālsabiedrības ietekmi uz tirgu kopumā, Izvērtējumā Pašvaldība aicināta 3 gadus pirms Līguma termiņa beigām veikt tirgus izpēti, saprotot esošo situāciju tirgū un izvērtējot, vai potenciāli tirgū ir pakalpojuma sniedzēji, kas būtu gatavi nodrošināt pakalpojumu attiecīgajā kvalitātē un apjomā, tai skaitā tehniskajā nodrošinājumā. Tiek norādīts uz Pašvaldības iespējam lemt par publiskā iepirkuma organizēšanu pēc tirgus izpētes veikšanas un veikt iepirkumu par pasažieru pārvadājumiem Pašvaldībā vismaz 2 gadus pirms Līguma termiņa beigām.

Vienlaikus, lai mazinātu Kapitālsabiedrības ietekmi uz tirgu, Izvērtējuma veicējs norādījis uz Pašvaldības tiesībām lemt par privātā kapitāla piesaisti, palielinot Kapitālsabiedrības pamatkapitālu, turpmākai Kapitālsabiedrības attīstībai, tādā veidā mazinot

savu finansiālo iesaisti, kas turpmāko 5 gadu laikā plānota 20 miljonu EUR apjomā, kā arī iesaistot privātā sektora tirgus dalībniekus pakalpojumu sniegšanā.

LPPA paudusi viedokli, ka Kapitālsabiedrība spēj nodrošināt augstu sabiedriskā transporta pakalpojumu līmeni un to pieejamību Jelgavas pilsētā, kvalitatīvi un pilnā apjomā pildot noslēgto līgumu nosacījumus un pašvaldības uzticētos pienākumus. Tādēļ LPPA norādījusi uz nepieciešamību saglabāt sabiedriski svarīgu funkciju veikšanu Kapitālsabiedrībai, kas ir iespējams, vienīgi saglabājot Pašvaldības līdzdalību un valsts atbalstu visos iespējamajos veidos.

Vērtējot ietekmi uz tirgu, jānorāda, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi netiek sniegti teritorijai, bet gan iedzīvotājiem, lai nodrošinātu to vajadzības. Iedzīvotāju pārvietošanās pārsniedz arī konkrētu pašvaldību teritorijas. Kā būtiskākais Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus, tas ir nodrošināt to mobilitāti. Līdz ar to iedzīvotāji par pakalpojuma nodrošināšanu vēršas pie attiecīgās pašvaldības.

LPPA vērtējot visu nozari kopumā neredz būtiskus faktus un pamatojumus tam, lai pašvaldība atteiktos no vēsturiski izveidotās kapitālsabiedrības, kas šobrīd sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus, bet gan saskata nākotnē iedzīvotāju interešu apdraudējumu, tai skaitā konkurences problēmas, ja šādas kapitālsabiedrības tirgū vairs nestrādās.

LPPA vērsusi uzmanību uz praksē pastāvošo problemātiku ar privātajiem pakalpojumu sniedzējiem, kad tie nespēj pildīt uzņemtas līgumsaistības ar valsti par sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktu sniegšanu, piemēram, AS “Nordeka” nespēja uzsākt pakalpojuma sniegšanu ar 2022. gada 1. jūliju maršrutos Limbaži, Sigulda un Cēsis, kā arī AS “Liepājas autobusu parks” maršrutos Ogrē un Aizkrauklē no 1.jūlija nav nodrošinājusi vairāk nekā 330 reisus, tādējādi ierobežojot pārvietošanās iespējas 16 500 pasažieriem.

Papildus LPPA norādījusi uz apstākli, ka līdz 2030. gadam Latvijai ir jāpanāk SEG emisiju samazinājumu par 55% enerģētikas un transporta sektorā, CO₂ samazinājums, kur Latvija ir apņēmusies, ka līdz 2025. gada 31. decembrim 22% mazas noslodzes transportlīdzekļi būs bezemisijas transporta līdzekļi. Tāpat pilsētas pārvadājumos izmantotajiem autobusiem no līdz 2025. gada 31. decembrim ir jānodrošina pāreja 35% apmērā uz bezemisijas jeb tīro degvielu.

Ieguldījumi, lai sasniegtu mērķus pilsētās bezemisiju transporta skaita nodrošināšanā ir būtiski, bet vienlaicīgi ir jānodrošina nepārtraukts, pieejams sabiedriskā transporta pakalpojums ikvienai sabiedrības daļai. LPPA vērsusi uzmanību uz faktu, ka dotajā brīdī pasažieru pārvadājumos ar autobusiem privātam komersantam nav iespēja piesaistīt ES struktūrfondu finansējumu parka nomaiņai uz bezizmešu transportlīdzekļiem, kā rezultātā pakalpojums sadārdzinātos, un līdz ar to nav pārliecības par to, vai tirgus spētu nodrošināt pilnvērtīgi šāda pakalpojuma sniegšanu pilsētas nozīmes pārvadājumos.

Attiecībā uz Kapitālsabiedrības sniegtajiem papildpakalpojumiem LPPA norādījusi, ka, ņemot vērā, ka kopējais ieņēmumu apjoms no papildpakalpojumiem ir ap 1%, tas nerada bažas par to, ka šie pakalpojumi atstātu būtisku ietekmi uz konkurenci Jelgavas pilsētā un līdz ar to ir saglabājami Kapitālsabiedrībai.

Savukārt LTRK paudusi viedokli, ka Izvērtējumā ir nepamatoti secināts, ka privātie tirgus dalībnieki nespēj nodrošināt pilnvērtīgus sabiedriskā transporta pakalpojumus.

LTRK ieskatā esošais konkurentu tehniskais nodrošinājums nav pietiekams pamats secinājumam par tirgus iespējām, jo: a) pakalpojuma līgums ir ilgtermiņa (nodrošina tehnisko iespēju pielāgošanu), b) prasības nav bijušas savlaicīgi zināmas iepriekš (lai tirgus varētu pielāgoties), kas ir godīgas konkurences priekšnosacījums. Arī reģionālo pārvadājumu ilgtermiņa līgumu izpildei pārvadātājiem tiek dots sagatavošanās laiks līdz 13 mēnešiem, kuru laikā pārvadātāji vienojas ar autobusu ražotājiem par tādu autobusu piegādi, kuru prasības noteicis pasūtītājs.

LTRK uzsvērusi, ka uz visiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem (gan

privātiem, gan publiskiem) vienlīdz attiecināmi Ministru kabineta noteikumi Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu”. Tāpat LTRK norādījusi, ka grūtības nodrošināt cilvēkresursus sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē skar ne tikai privāto sektoru un ir sastopamas ne tikai Latvijas mērogā. Šobrīd izskanējušās grūtības nodrošināt jaunu tehnisko nodrošinājumu daļēji ir saistāmas ar Krievijas karadarbību Ukrainā, kas ir ietekmējis tostarp autobusu ražotāju un to sadarbības partneru spēju laikā piegādāt jaunus autobusus un to detaļas, kas arī nav attiecināms vien uz privāto sektoru.

LTRK skaidrojusi, ka ES projekta ietvaros piesaistītā līdzfinansējuma saņēmējs ir pašvaldība, tādējādi pakalpojumu sniedzēja maiņas gadījumā pašvaldībai ir iespējams nodot projekta ietvaros iegādātos autobusus jaunam pakalpojuma sniedzējam, kā to atklāta konkursa noteikumos ir paredzējušas Ventspils valstspilsētas un Jūrmalas valstspilsētu pašvaldības, izsludinot konkursus par pilsētas pārvadājumu nodrošināšanu.

Attiecībā uz Kapitālsabiedrības sniegtajiem papildpakalpojumiem LTRK norādījusi, ka tie nav stratēģiski svarīgi un atsevišķos gadījumos nav konstatējama tirgus nepilnība.

Pamatpakalpojumi. Kapitālsabiedrības pamatdarbība sevī ietver sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanu Jelgavā pilsētas nozīmes maršrutos, kur 70 % no maršrutiem ir pilsētas teritorijas ietvaros un 30 % ir tuvākajā apkārtnē.

Maksa par pakalpojumu ar Jelgavas pilsētas iedzīvotāju karti un norēķinu kartēm ir vienādā apmērā 0,85 EUR, savukārt, ja maksa tiek veikta skaidrā naudā pie autobusa vadītāja brauciena maksa ir 1,50 EUR. Tiek piemēroti braucienu maksas atvieglojumi vairākām pasažieru grupām – skolēniem, maznodrošinātām personām, bērniem bāreņiem vai pilngadību sasniegušiem bāreņiem, pensionāriem, politiski represētām personām, un personām ar invaliditāti. Cena par pakalpojumu ir noteikta noslēgtajā Līgumā ar Pašvaldību.

Izvērtējumā norādīts, ka Kapitālsabiedrības pamatdarbība atbilst likuma “Par pašvaldībām” 15. panta pirmās daļas 19. punktam, proti, Kapitālsabiedrība pilda Pašvaldības autonomo funkciju, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus.

Izvērtējuma veicēja ieskatā atbilstoši VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punktam Kapitālsabiedrība sniedz stratēģiski svarīgu pakalpojumu, nodrošinot sabiedriskā transporta darbību un tādā veidā veicinot citu nozīmīgu institūciju sasniedzamību, piemēram, ārstniecības iestādes, izglītības iestādes utt. Tiek uzsvērts, ka Kapitālsabiedrības pamatdarbība ir atbilstoša arī Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma (turpmāk – STPL) 5. panta otrajai daļai, Kapitālsabiedrība organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos.

Ievērojot Izvērtējumā sniegto informāciju, ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi skar ievērojamu sabiedrības daļu, nodrošinot iedzīvotājiem piekļuvi pakalpojumiem, kas saistīti ar iedzīvotāju veselību, izglītību un citiem svarīgiem pakalpojumiem, un ir būtiski nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību, KP ieskatā sabiedriskā transporta pakalpojumi ir atzīstami par stratēģiski svarīgiem Pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai atbilstoši VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punktam.

Vienlaikus KP norāda, ka tās viedoklis lielā mērā sakrīt ar LTRK pausto viedokli, proti, KP ieskatā sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēju tirgū darbojas pietiekami plašs privāto tirgus dalībnieku skaits, kas ļauj pirmšķietami secināt, ka nepastāv ekonomiski šķēršļi (tirgus nepilnība), kas ierobežotu privātos tirgus dalībniekus piedāvāt un nodrošināt šādu pakalpojumu sniegšanu. Līdz ar to KP vērtējumā Pašvaldībai būtu jālemj par publiskā iepirkuma organizēšanu un jāizsludina iepirkums par pasažieru pārvadājumiem Pašvaldībā vismaz 2 gadus pirms Līguma termiņa beigām. Līdzšinējie šķēršļi, kas ierobežoja privāto tirgus dalībnieku ienākšanu tirgū, vērtējami vairāk kā administratīvi – nerīkojot iepirkumu, pakalpojumi tika deleģēti Kapitālsabiedrībai.

Kā to KP ir norādījusi tās izstrādātajā materiālā “Apkopojums par 2020. un 2021. gadā

sniegtajiem atzinumiem par publisko personu kapitālsabiedrību darbību sabiedriskā transporta un autostāvvietu pakalpojumu sniegšanas jomā”², KP ir atbalstījusi iepirkumu procedūras organizēšanu pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai, tādējādi pakalpojumu sniedzēju noskaidrojot konkurences apstākļos. KP ir secinājusi, ka šādā gadījumā nepieciešamību publiskas personas kapitālsabiedrībai turpināt sniegt šo pakalpojumu noteiks iepirkuma rezultāti. Tajā pašā laikā KP norādījusi, ka ir būtiski, ka tiek noteikti godīgi un vienlīdzīgi iepirkuma nosacījumi, jo tas ne tikai ļauj privātajiem tirgus dalībniekiem piedalīties iepirkumā, bet arī pašvaldībai kā pasūtītājam ir iespēja izvēlēties ekonomiski izdevīgāko piedāvājumu.³

Iepirkuma procedūras rīkošanu pilsētas nozīmes maršrutos ir atbalstījusi arī Satiksmes ministrija un VSIA “Autotransporta direkcija”,⁴ norādot, ka pareizākais un labas pārvaldības principam atbilstošākais veids, kā noskaidrot pārvaldātāju, kas sniegs sabiedriskā transporta pakalpojumus, ir tieši atklāta konkursa rīkošana, kas ļauj pasūtītājam izvirzīt samērojamās kvalitātes prasības attiecībā uz pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem transportlīdzekļiem, kā arī Latvijas Tirdzniecības uz rūpniecības kamera, norādot: “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji būtu noskaidrojami atklātas konkursa procedūras rezultātā.”

Vienlaicīgi KP norāda uz Satiksmes ministrijas un VSIA “Autotransporta direkcija” pausto viedokli: “[...]pieredze, kas iegūta sniedzot sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ir līdzvērtīga pieredzei, kas iegūta sniedzot sabiedriskā transporta pakalpojumus pilsētas nozīmes maršrutos, jo tā ir pieredze regulāro pasažieru pārvaldājumu jomā. Vienīgā acīmredzamā atšķirība ir tikai izmantotie transportlīdzekļi, proti, autobusu tipā, bet tas ir tikai autobusu iegādes specifika. Tādējādi varētu secināt, ka tie privātie uzņēmumi, kuri šobrīd nodrošina vai nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos, varētu startēt iepirkumos par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu pilsētas nozīmes maršrutos un sniegt pakalpojumus arī pilsētas nozīmes maršrutos.”

Attiecībā uz Pašvaldības plāniem par finansiālo iesaisti, kas turpmāko 5 gadu laikā plānota 20 miljonu EUR apjomā, KP vērš uzmanību, veicot investīcijas jaunu autobusu iegādei, tā kā ES projekta ietvaros piesaistītā līdzfinansējuma saņēmējs būs Pašvaldība, Pašvaldībai ir iespējams nodot projekta ietvaros iegādātos autobusus jaunam pakalpojuma sniedzējam pakalpojuma sniedzēja maiņas gadījumā. Piemēram, šādi rīkojušās Ventspils valstspilsētas un Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības, izsludinot konkursus par pilsētas pārvaldājumu nodrošināšanu.

Papildpakalpojumi. Attiecībā uz Kapitālsabiedrības sniegtajiem papildpakalpojumiem Izvērtējumā norādīts, ka Kapitālsabiedrība: 1) sava nekustamā īpašuma teritorijā izīrē asfaltētu teritoriju autoskolai, kura nodrošina apmācības ar liela izmēra transportlīdzekļiem; 2) izīrē darbnīcas telpas uzņēmumam, kurš nodrošina dažādu autotransportu apkopi; 3) piedāvā arī īstermiņa autobusu nomu; 4) sniedz arī iespēju autobusos izvietot reklāmas. Kopējais ieņēmumu apjoms no papildu sniegtajiem pakalpojumiem ir mazāks par 1 % no Kapitālsabiedrības kopējiem ieņēmumiem.

Attiecībā uz nekustamā īpašuma iznomāšanu tiek norādīts, ka teritorijas un darbnīcu nomas pakalpojumi nodrošina racionālu un lietderīgu Kapitālsabiedrības resursu izmantošanu. Ilgtermiņa noma sniedz iespēju privātā tirgus sektora dalībniekiem Kapitālsabiedrības teritorijā un ēkā sniegt savus pakalpojumus. Tāpat pakalpojuma nodrošināšana nav saistīta ar atsevišķām investīcijām. Arī konkurences ziņā pakalpojums neveido būtisku ietekmi, jo pieejamā teritorija un ēka tiek izīrēta privātā sektora tirgus dalībniekiem.

Attiecībā uz autobusu nomu Izvērtējumā norādīts, ka šis pakalpojums netiek nodrošināts

² <https://www.kp.gov.lv/lv/media/9989/download?attachment>

³ Turpat, 40. paragrāfs

⁴ Satiksmes ministrijas 14.12.2020.vēstule Nr.1.7-1/1287

regulāri. Autobusu parkā aptuveni 10 %, kas ir 3 – 4 autobusi, stāv rezervē, gadījumā, ja salūzt kāds no darbībā esošajiem autobusi. Šos autobusus nepieciešamības gadījumā var izmantot arī izīrēšanai, tomēr izīrēšana nav prioritārs pakalpojums. Tiek paskaidrots, ka Kapitālsabiedrība pakalpojumu nenodrošina saimnieciskās darbības nolūkiem un, ja šādi pakalpojumi tika sniegti, tie ir bijuši reti un nelielā apmērā un Pašvaldības un tuvējās teritorijas ietvaros, un nav pieejami plašākai sabiedrībai. Pakalpojuma cenu nosaka par nobrauktajiem kilometriem, kas ir 1,75 EUR/km un 2,80 EUR/km, un dīkstāvē 8,50 EUR/h, kas ir dārgāks pakalpojums kā vidēji tirgū. Pakalpojums netiek reklamēts publiskajā telpā. Līdz ar to Izvērtējumā tiek secināts, ka kopumā pakalpojums nerada būtisku ietekmi uz citiem pakalpojuma sniedzējiem, kas nodrošina īstermiņa autobusu nomu.

Attiecībā uz reklāmas izvietojuma pakalpojumiem Izvērtējumā ir norādīts, ka reklāmas izvietojuma pakalpojums līdzīgi kā nekustamā īpašuma noma netiek attīstīts kā nozīmīgs ieņēmumu avots, bet, izmantojot jau esošo tehnisko bāzi, tiek racionāli izmantota iespēja gūt papildus ienākumus, kas neprasa būtiskus ieguldījumus. Šobrīd reklāmas izvietojuma pakalpojumu izmanto Pašvaldība un SIA “Pilsētas līnijas”.

KP norāda, ka neatkarīgi no tā, vai konkrētais pakalpojums tiek sniegts kā pamatpakalpojums vai papildu pakalpojums, tā sniegšana ir jāvērtē VPIL 88. panta pirmās daļas kontekstā, pamatojot kādu no VPIL 88.panta pirmajā daļā noteiktajiem priekšnoteikumiem un to, ka konkrēto mērķu sasniegšana nav iespējama ar citiem, efektīvākiem līdzekļiem

Likumdevējs, pieņemot konkrēto tiesību normu, nav izšķīris atšķirīgus kritērijus kapitālsabiedrību pamatpakalpojumiem un papildu pakalpojumiem, līdz ar to secināms, ka likumdevēja mērķis, neatkarīgi no pakalpojumu veida vai veida, kā pakalpojums tiek apzīmēts, ir bijis ierobežot nepamatotu publiskas personas saimniecisko darbību.

Vienlaikus, ņemot vērā, ka publiskajām personām no Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma⁵ (turpmāk – Pārvaldības likums) izriet pienākums nodrošināt publiskai personai piederošu kapitāla daļu un publiskas personas kapitālsabiedrību racionālu un ekonomiski pamatotu resursu izmantošanu, pastāv nepieciešamība rast saprātīgu un samērīgu līdzsvaru starp publiskās personas kapitālsabiedrības pienākumiem, kas izriet no Pārvaldības likuma, Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma un VPIL 88. pantā noteiktajiem ierobežojumiem.

Līdz ar to KP ieskatā praksē ir iespējams izmantot vēl četrus KP noteiktus kumulatīvus papildu kritērijus⁶ kā VPIL 88.panta otrajā daļā noteiktā ekonomiskā izvērtējuma sastāvdaļu, pēc kuru izvērtēšanas un konstatēšanas būtu iespējams pilnvērtīgi izlemt par papildu pakalpojumu sniegšanu:

- 1) pakalpojumi būtiski neietekmē tirgu/konkurenci;
- 2) pakalpojumi ir racionāli un cieši saistīti ar pamatpakalpojumu;
- 3) pakalpojumi nodrošina resursu lietderīgu izmantošanu (veicina publiskas personas kapitālsabiedrības maksātspēju), vienlaikus ir svarīgi, ka tiek rūpīgi izvērtēta šādu resursu uzturēšanas pamatotība, lai konkrētā papildpakalpojuma sniegšana nebūtu vērtējama jau kā pamatpakalpojums;
- 4) pakalpojumi nav saistīti ar būtiskām investīcijām no publiskas personas kapitālsabiedrības puses.

Ņemot vērā Izvērtējumā sniegto informāciju attiecībā uz telpu nomu, reklāmas izvietojuma sabiedriskajā transportā, autobusu nomas pakalpojumiem, KP norāda, tā kā šie pakalpojumi pirmšķietami atbilst visiem iepriekš norādītajiem kritērijiem, kā arī nav

⁵ Pārvaldības likuma 2.pants.

⁶ Minētie kritēriji ir uzskatāmi tikai par VPIL 88.panta otrajā daļā noteiktā ekonomiskā izvērtējuma sastāvdaļu un neatceļ VPIL 88.panta pirmajā daļā noteiktos ierobežojumu ievērošanu. Situācijā, kad pastāv pretruna starp minētajiem kritērijiem, priekšroka ir dodama VPIL 88.panta pirmajā daļā noteiktajam.

novērojama Kapitālsabiedrības mērķtiecīga ieiešana šo pakalpojumu tirgū, šo pakalpojumu darbības veikšana pirmšķietami ir attaisnojama un pamatota.

Vienlaikus KP atgādina, lai nepieļautu Konkurences likuma 14.¹ panta (konkurences neitralitātes) pārkāpumu, ir būtiski, lai arī Pašvaldības Kapitālsabiedrības pakalpojumu cenas tiktu veidotas, balstoties uz izmaksām.

Ar cieņu
priekšsēdētājs

J. Gaiķis