



## Konkurences padome

Apkopojums par 2020. un 2021. gadā  
sniegtajiem atzinumiem par publisko  
personu kapitālsabiedrību darbību  
sabiedriskā transporta un autostāvvietu  
pakalpojumu sniegšanas jomā



## Satura rādītājs

Satura rādītājs .....	2
Saīsinājumu saraksts un lietoto terminu skaidrojums .....	3
Ievads .....	4
1. Līdzdalības pārvērtējuma veikšana, KP iesaiste un tās pamatojums .....	4
2. KP sniegtie atzinumi par publisku personu līdzdalības pārvērtējumiem PPK 2020. un 2021. gadā .....	5
3. Atbildīgās institūcijas sabiedriskā transporta organizēšanā .....	6
4. KP viedoklis par PPK darbības un konkrētu pakalpojumu atbilstību VPIL 88. panta pirmās daļas nosacījumiem .....	7
4.1. Sabiedriskais transports reģionālas nozīmes maršrutos .....	8
4.2. Sabiedriskais transports pilsētas nozīmes maršrutos .....	9
4.3. Autoostu pārvaldīšana .....	12
4.4. Autostāvvietu pakalpojumi .....	12
4.5. Papildpakalpojumi .....	13
4.6. Konkurences neitralitātes risku izvērtējums .....	16
5. Nozares komersantus pārstāvošo NVO un citu institūciju viedokļi .....	16
5.1. Reģionālās nozīmes maršruti .....	17
5.2. Pilsētas nozīmes maršruti .....	18
5.3. Autoostu pārvaldīšana .....	21
5.4. Autostāvvietu pakalpojumi .....	21
5.5. Papildpakalpojumi .....	21
6. Problemātika saistībā ar divu līdzīgu darbojošos PPK vienā pašvaldībā .....	22
7. Secinājumi, ieteikumi .....	23

## Saīsinājumu saraksts un lietoto terminu skaidrojums

KL – Konkurences likums

KP – Konkurences padome

NVO – nevalstiskās organizācijas

PPK – publiskas personas kapitālsabiedrība

PPKDKPL - Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

VPIL – Valsts pārvaldes iekārtas likums

SM – Satiksmes ministrija

ATD – SIA "Autotransporta direkcija"

LTRK – Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera

LPPA – Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācija

## Ievads

- [3] Šajā apkopojumā sniegta informācija par KP atzinumos pausto viedokli un izdarītajiem secinājumiem par PPK sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem ar autobusiem un tramvajiem, kā arī par autostāvvietu pakalpojumiem, to sniegšanas pamatotību un nepieciešamību, un iespējamo privātā sektora iesaisti pakalpojumu nodrošināšanā iedzīvotājiem., Apkopojumā ietverti arī NVO sniegtie viedokļi par problēmām sabiedriskā transporta un autostāvvietu nozarē saistībā ar PPK darbību.

### 1. Līdzdalības pārvērtējuma veikšana, KP iesaiste un tās pamatojums

- [4] Atbilstoši PPKDKPL 7. panta pirmajai daļai publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību šā likuma 4. panta nosacījumiem, izņemot, ja ar likumu ir noteikts, ka attiecīgās kapitālsabiedrības kapitāla daļas vai akcijas nav atsavināmas.
- [5] Atbilstoši VPIL 88. panta pirmajai daļai publiska persona (valsts/ pašvaldība) savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja izpildās kāds no trīs nosacījumiem:
- 1) tiek novērsta tirgus nepilnība — situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;
  - 2) publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai;
  - 3) tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.
- [6] VPIL 88. panta otrā daļa nosaka publiskas personas pienākumu pirms kapitālsabiedrības dibināšanas vai līdzdalības iegūšanas esošā kapitālsabiedrībā [t.sk. arī pārvērtēšanas reizi 5 gados] veikt paredzētās rīcības izvērtējumu, ietverot arī ekonomisko izvērtējumu, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt šā panta pirmajā daļā noteiktos mērķus.
- [7] Veicot attiecīgo izvērtējumu, publiskai personai ir pienākums:
- 1) konsultēties ar komersantus pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem (informējot par saņemto viedokli arī KP);
  - 2) konsultēties ar KP, t.i., iesniegt KP veikto izvērtējumu un saņemt KP atzinumu;

3) ievērot komercdarbības atbalsta kontroles jomu regulējošu normatīvo aktu prasības.

- [8] Plašāka konsultēšanās, piemēram, pašvaldības veikta iedzīvotāju aptauja, vērtējama pozitīvi, jo var sniegt konkrētās teritorijas iedzīvotāju viedokli par PPK darbības nozari un tirgu, tomēr tā nav uzskatāma par konsultēšanos VPIL 88. panta otrās daļas izpratnē.
- [9] Izvērtējums ir veicams par visiem PPK sniegtajiem pakalpojumiem, t.sk. papildpakalpojumiem.
- [10] KP, sniedzot viedokli (atzinumu) par publiskas personas rīcības juridisko un ekonomisko izvērtējumu atbilstoši VPIL 88. panta otrajai daļai, skata tikai tā atbilstību kādam no VPIL 88. panta pirmajā daļā noteiktajiem priekšnoteikumiem.
- [11] KP sniegtajam viedoklim (atzinumam) ir ieteikuma raksturs, un lēmumu (par līdzdalības turpināšanu, konkrētiem darbības veidiem utt.) pieņem publiskās personas augstākā lēmējinstītūcija.
- [12] Līdzdalība kapitālsabiedrībā pati par sevi nerada neatbilstību KL 14.<sup>1</sup> panta prasībām. Vienlaikus nevar izslēgt iespējamību, ka, gatavojot atzinumu, KP var tapt zināmi apstākļi, kuri norāda uz publiskas personas rīcības neatbilstību KL 14.<sup>1</sup> panta prasībām. Šādos gadījumos konkrētais konkurences tiesību pārkāpums tiktu izmeklēts KL noteiktajā kārtībā.
- [13] Publiskai personai ir pienākums veikt atbilstošu tirgus situācijas izpēti par konkrētu pakalpojumu sniegšanas pamatotību un lietderību (konkrētā teritorijā, reģionā), t.sk. lai noteiktu iespējamās tirgus nepilnības esību.

## 2. KP sniegtie atzinumi par publisku personu līdzdalības pārvērtējumiem PPK<sup>1</sup> 2020. un 2021. gadā

- [14] Izskatot publisko personu sagatavotos līdzdalības PPK pārvērtējumus, KP 2020. un 2021. gadā sniegusi atzinumus par 6 PPK, kas sniedz sabiedriskā transporta vai autostāvvietu pakalpojumus:
- SIA "LIEPĀJAS TRAMVAJS" (12.11.2020. Nr. 1.7-2/1209);
  - SIA "Liepājas autostāvvietas" (04.12.2020. Nr. 1.7-2/1327);
  - SIA "Ventspils reiss" (10.02.2021. Nr. 1.7-2/214);
  - AS "Daugavpils satiksme" (22.03.2021. Nr. 1.7-2/386, 05.05.2021. Nr. 1.7-2/620);

[1] \_\_\_\_\_

[2]

<sup>1</sup> <https://www.kp.gov.lv/lv/atzinumi-par-publisku-personu-lidzdalibu-kapitalsabiedriba>

- Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rēzeknes satiksme" (26.03.2021. Nr. 1.7-2/404);
- SIA "VTU VALMIERA" (29.06.2021. Nr. 1.7-2/905).

- [15] Papildus sniegtajā atzinumā AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" (25.11.2020. Nr. 1.7-2/1253) KP ir atbalstījusi Liepājas valstspilsētas pašvaldības secinājumu, ka tās līdzdalība AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" nav saglabājama, attiecīgi Liepājas valstspilsētas pašvaldībai būtu jālemj par tai piederošo akciju AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" kapitāla daļu (akciju) atsavināšanu PPKDKPL noteiktajā kārtībā. Savukārt Rīgas valstspilsētas pašvaldībai KP norādījusi uz nepieciešamību papildināt izvērtējumu par Rīgas pašvaldības sabiedrību ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme", lai KP varētu sniegt atzinumu.
- [16] Apkopojumā tiek nošķirti galvenie pamatpakalpojumu veidi, ar ko nodarbojas kapitālsabiedrības šajā nozarē:
- sabiedriskais transports reģionālas nozīmes maršrutos;
  - sabiedriskais transports pilsētas nozīmes maršrutos;
  - autoostas pārvaldīšana;
  - autostāvvietu pakalpojumi.
- [17] Līdzvērtīgi ir sniegts skaidrojums par KP izdarītajiem secinājumiem attiecībā uz PPK sniegtajiem papildpakalpojumiem.

### 3. Atbildīgās institūcijas sabiedriskā transporta organizēšanā

- [18] Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteikto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumus veic ATD, kas organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos<sup>2</sup> un valstspilsētu pašvaldības, kas organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus attiecīgās pilsētas nozīmes maršrutos.<sup>3</sup>
- [19] Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai pasūtītājs organizē sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai koncesiju piešķiršanu regulējošo likumu, ciktāl likums nenosaka citādi. Šāds izņēmums ir paredzēts Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta trešajā daļā. Tajā ir noteikts, ka pasūtītājs var piešķirt tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus tieši, neievērojot šā panta otrajā daļā minēto sabiedriskā

[1] \_\_\_\_\_

[2]

<sup>2</sup> Saskaņā ar Likuma 1. panta 7.<sup>1</sup> punktā doto definīciju - **reģionālās nozīmes maršruts** — reģionālās starppilsētu nozīmes maršruts, reģionālās vietējās nozīmes maršruts un visi dzelzceļa maršruti;

<sup>3</sup> Saskaņā ar Likuma 1. panta 6. punktā doto definīciju - **pilsētas nozīmes maršruts** — maršruts, kas nodrošina pārvietošanos valstspilsētas administratīvajās robežās, kā arī no šīs pilsētas uz tuvākajām apkārtējām teritorijām.

transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūru, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulā (EK) 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 Nr. 1370/2007), paredzētajos gadījumos un kārtībā.

- [20] Regulā Nr. 1370/2007 paredzēts, ka tad, ja tas nav aizliegts ar valsts tiesību aktiem, vietējā iestāde var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas (regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punkts). Likumdevējs Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajā daļā ir paredzējis, ka pasūtītājs ir tiesīgs, neorganizējot atklāta konkursa procedūru, tieši piešķirt sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtījuma līgumu gadījumos, kas ir noteikti regulā Nr. 1370/2007.
- [21] No minētā ir secināms, ka ar valsts tiesību aktiem ir atļauts pasūtītājam piešķirt tiešos līgumus, ievērojot nosacījumus, kas noteikti regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punktā. Regula Nr. 1370/2007 ļauj vietējām kompetentajām iestādēm<sup>4</sup> pašām nodrošināt sabiedriskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu un ar autotransportu vai tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības iekšējam pakalpojumu sniedzējam, ko vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas (tātad kapitālsabiedrībām).
- [22] ATD, ņemot vērā Regulā Nr. 1370/2007 ietverto, nav tiesīga piešķirt ilgtermiņa tiešos līgumus, un līgumu piešķiršanā ir jāizmanto atklāta konkursa procedūra, kas organizējama saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesijas piešķiršanu.

#### 4. KP viedoklis par PPK darbības un konkrētu pakalpojumu atbilstību VPIL 88. panta pirmās daļas nosacījumiem

- [23] Vērtējot publisku personu iesniegtos izvērtējumus par līdzdalību PPK, kas nodarbojas ar sabiedrisko transportu, KP ir atzinusi, ka PPK sniegtie pamatpakalpojumi kopumā ir atzīstami par stratēģiski svarīgiem VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punkta izpratnē, izņemot gadījumus, kad pašvaldības dibināta PPK sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālas nozīmes maršrutos, jo šādā gadījumā stratēģiska starppilsētu maršrutu plānošana un satiksmes organizēšana ir uzdots Sabiedriskā

[1] \_\_\_\_\_

[2]

<sup>4</sup> Kompetenta vietēja iestāde - ir jebkura kompetentā iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals (Regulas Nr.1370/2007 2.panta c) apakšpunkts);

transporta padomei un ATD, kuras ietvaros izvēlētais modelis valsts līmenī, ņemot vērā ekonomisko kopējo realitāti, ietver arī pašvaldību intereses uz tās iedzīvotāju mobilitāti arī ārpus pašvaldības. Tādējādi pašvaldības līdzdalība kapitālsabiedrības formā reģionālos pārvadājumos tiešā veidā nepilda stratēģiskās funkcijas.

#### 4.1. Sabiedriskais transports reģionālas nozīmes maršrutos.

- [24] No PPK, par kurām ir sniegti atzinumi, sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālas nozīmes maršrutos sniedz SIA "Ventspils reiss" un SIA "VTU VALMIERA".
- [25] Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumu pasūtījumus (publiskos iepirkumus) reģionālās nozīmes maršrutos veic ATD. Tādējādi 2019. gadā tika organizēts iepirkums par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, kurā piedāvājumus iesniedza 19 pārvadātāji, tostarp 10 privātie tirgus dalībnieki. Uz konkrētā atzinuma sniegšanas brīdi no deviņās iepirkuma daļās noslēgtajiem līgumiem astoņās bija uzvarējuši pretendenti, kuru kapitāldaļas pieder privātajiem tirgus dalībniekiem (kopumā 4 dažādas kapitālsabiedrības). No iepriekš minētā KP secināja, ka reģionālās nozīmes maršrutos, kuros pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, ir pietiekami liela konkurence un ir pietiekams privāto uzņēmumu skaits, kuri var piedāvāt un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus, līdz ar to nav konstatējama tirgus nepilnība sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tirgū.
- [26] KP norādīja, ka, tās ieskatā, pašvaldībām nebūtu pamata uzskatīt starppilsētu reģionālos pārvadājumus par stratēģiski svarīgu pakalpojumu pašvaldības teritorijā, ņemot vērā, ka stratēģiska starppilsētu maršrutu plānošana un satiksmes organizēšana ir uzdots Sabiedriskā transporta padomei un ATD, kuras ietvaros izvēlētais modelis valsts līmenī (nosakot maršrutos, iepirkumus sadalot noteiktās lotēs, subsidējot pārvadātājus noteiktos gadījumos), ņemot vērā ekonomisko kopējo realitāti, ietver arī pašvaldību intereses uz tās iedzīvotāju mobilitāti arī ārpus pašvaldības. Tādējādi pašvaldības līdzdalība kapitālsabiedrības formā reģionālos pārvadājumos tiešā veidā nepilda stratēģiskās funkcijas.
- [27] Ievērojot iepriekš norādīto, KP secināja, ka attiecībā uz pašvaldību līdzdalību PPK, kuras nodarbojas ar sabiedriskā transporta nodrošināšanu reģionālajos maršrutos, nav konstatējami VPIL 88. panta pirmajā daļā noteiktie nosacījumi, līdz ar to KP norādīja, ka PPK būtu jāvērtē iespējas pārtraukt minētā pakalpojuma sniegšanu un attiecīgi pārtraukt līdzdalību PPK, tās atsavinot. Arī attiecībā uz PPK, kuras turpinās sniegt šo pakalpojumu, pamatojoties uz ATD organizētā iepirkuma rezultātiem, būtu jāvērtē līdzdalības izbeigšana, piemēram, atsavinot PPK vai daļu tās aktīvu.



- [28] KP nevar piekrist viedoklim, ka PPK atsavināšanas gadījumā varētu rasties bažas par tiesiskās paļāvības principa pārkāpumu, ja ir spēkā esoši pakalpojumu līgumi (īpaši konkursa kārtībā iegūti). Apstākļi, ka pašvaldība izbeidz līdzdalību PPK, nenozīmē, ka tiek pārtraukta arī līgumu izpilde, jo pati kapitālsabiedrība ir uzņēmusies konkrētās saistības, un to neietekmē kapitālsabiedrības īpašnieku nomaļņa.
- [29] Attiecībā uz sniegtajiem apsvērumiem par to, ka reģionālās nozīmes maršrutu tīklā daļa no esošā apjoma ir nodota pakalpojumu sniegšanai uz komerciāliem principiem un būtībā ir atvērts brīvā tirgus segments, tomēr pastāv salīdzinoši neliela interese no pārvadātāju puses šādu pakalpojumu sniegšanai un tāpat ir nepieciešamas valsts un pašvaldības dotācijas, KP norāda, ka valsts un/vai pašvaldības dotācija neizslēdz iespēju tirgū konkrētos pakalpojumus nodrošināt privātiem tirgus dalībniekiem. Papildu dotācijas nepieciešamība konkrētos maršrutos, lai maršruti būtu rentabli, nenozīmē, ka no tirgus ir izslēdzami privātie tirgus dalībnieki vai publiskajai personai ir pamats nerīkot iepirkumu.
- [30] ATD pieeja, pārbaudot, vai brīvā tirgus apstākļos (bez papildu dotācijas) ir tirgus dalībnieki, kas tomēr uzskatīs par izdevīgu darboties šajos maršrutos, ir atbalstāma (ņemot vērā arī, ka citās valstīs pastāv šāda prakse), jo tās mērķis ir samazināt finanšu izdevumus dotācijām.

#### 4.2. Sabiedriskais transports pilsētas nozīmes maršrutos.

- [31] No PPK, par kurām ir sniegti atzinumi, ar sabiedrisko transportu pilsētas nozīmes maršrutos nodarbojas SIA "LIEPĀJAS TRAMVAJS", SIA "Ventspils reiss", AS "Daugavpils satiksme", Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rēzeknes satiksme" un SIA "VTU VALMIERA".
- [32] Ņemot vērā Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma 5. panta otrās daļas 2. punktā noteikto valstspilsētas kompetenci organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos, kā arī pienākumu organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus tā, lai iedzīvotājiem tiktu nodrošināta iespēja apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas, KP ieskatā, sabiedriskā transporta pakalpojumi gan ar tramvaju, gan autobusiem ir atzīstami par stratēģiski svarīgiem pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai, līdz ar to atbilst VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punktā noteiktajam izņēmumam.
- [33] Gadījumos, kad sabiedriskais transports nodrošināts ar tramvaju palīdzību, KP neiebilda pret pašvaldības līdzdalības saglabāšanu PPK, jo PPK darbības rezultātā tiek sniegti stratēģiski svarīgi pakalpojumi, kurus ir spējīga nodrošināt tikai PPK kā vienīgais tirgus dalībnieks konkrētajā pilsētā, ņemot vērā, ka pārvadājumu ar tramvajiem pakalpojuma sniegšanas iespējamība ir cieši saistīta ar pakalpojuma sniegšanai piemērotas infrastruktūras – sliežu – izbūvi noteiktā teritorijā.

- [34] Līdz ar to KP ir atzinusi, ka šie pakalpojumi ir ne tikai stratēģiski svarīgi (VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punkts), bet arī atbilst VPIL 88. panta pirmās daļas 1. punktā (vienā gadījumā) 1. un 3. punktā (otrā gadījumā) noteiktajiem gadījumiem, proti, publiskas personas darbības rezultātā tiek novērsta tirgus nepilnība – situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā, kā arī tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.
- [35] Savukārt, attiecībā uz situācijām, kad sabiedriskais transports pilsētā tiek nodrošināts ar autobusu palīdzību, KP secināja, ka stratēģiski svarīgus pakalpojumus noteiktos gadījumos ir iespējams sniegt arī privātajiem tirgus dalībniekiem, līdz ar to publiskajām personām ir nepieciešams ne tikai atzīt konkrētu pakalpojumu par stratēģiski svarīgu, bet arī veikt tirgus izpēti, tādējādi pamatojot iespējamās tirgus nepilnības pastāvēšanu konkrētajā pakalpojumu tirgū.
- [36] KP norādījusi, ka nevar piekrist viedoklim, ka pastāv tirgus nepilnība (VPIL 88. panta pirmās daļas 1. punkts) pasažieru pārvadājumu ar autobusiem pakalpojumu tirgū konkrētajās pilsētās, kurās darbojas PPK. KP ieskatā, Latvijā darbojas pietiekams skaits privāto tirgus dalībnieku ar līdzvērtīgu pieredzi pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā ar autobusiem, kuri gadījumā, ja pašvaldība lemtu izvēlēties pasažieru pārvadājumu sniedzēju publiskā iepirkuma rezultātā, varētu būt ieinteresēti piedāvāt savus pakalpojumus.
- [37] KP neredz pamatojumu apgalvojumam, ka pastāv ievērojami riski nodot privātajam sektoram sabiedriskā transporta nodrošināšanu pilsētā. Par to liecina, piemēram, Liepājas situācija, kur sabiedrisko transportu nodrošina privāta kapitālsabiedrība.
- [38] Tāpat, KP ieskatā, nav pamatota pieeja, ka pakalpojumu sniedzēju spējas būtu jāvērtē pēc to piederības un darbības konkrētos kultūrvēsturiskajos novados, jo, ņemot vērā sabiedriskā transporta reģionālos maršrutos iepirkumu piemēru, privātās kapitālsabiedrības ir piedalījušās un arī ieguvušas tiesības veikt pārvadājumus arī novados, kuros līdz šim tās nav sniegušas pakalpojumus, piemēram, AS "Liepājas autobusu parks" sniegs pārvadājumus Ogres, Aizkraukles reģionā, savukārt SIA "Tukuma auto" Jēkabpilī, Preiļos, Līvānos, kas liecina par privāto kapitālsabiedrību mobilitāti un spēju darboties dažādos reģionos Latvijā uz pasūtītāja izvirzītajiem nosacījumiem.
- [39] KP norāda, ka jebkurā gadījumā PPK nākotnē būtu jāvērtē nepieciešamība turpināt sniegt konkrēto pakalpojumu, ņemot vērā faktu, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēju tirgū darbojas pietiekami plašs privāto tirgus dalībnieku skaits, kas dod pamatu secinājumam, ka, kaut arī pakalpojums atzīstams par stratēģiski svarīgu, nepastāv ekonomiski šķēršļi (tirgus nepilnība), kas ierobežotu privātos tirgus dalībniekus piedāvāt un

nodrošināt šādu pakalpojumu sniegšanu. Līdzšinējie šķēršļi, kas ierobežoja privāto tirgus dalībnieku ienākšanu tirgū, vērtējami vairāk kā administratīvi – nerīkojot iepirkumu, pakalpojumi tika deleģēti tikai vienam pašvaldības uzņēmumam.

- [40] KP ir atbalstījusi iepirkumu procedūras organizēšanu pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai, tādējādi pakalpojumu sniedzēju noskaidrojot konkurences apstākļos. KP ir secinājusi, ka šādā gadījumā nepieciešamību PPK 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.
- [41] KP ieskatā, tieši iepirkumu procedūra nodrošina caurskatāmību un konkurences veicināšanu. KP ir informēta, piemēram, par Jūrmalas situāciju, kur ar tiešā pakalpojuma līguma piešķiršanu privātajai kapitālsabiedrībai dotas tiesības veikt pasažieru pārvadājumus.<sup>5</sup> Pat ja nozares normatīvais regulējums šāda veida pieeju pieļauj, KP uzskata, ka arī šāda līguma slēgšana rada konkurences riskus, jo pakalpojumu sniedzējs netiek izvēlēts atklāta konkursa rezultātā, līdz ar to konkrētais pakalpojumu sniedzējs nav pakļauts konkurences spiedienam, kas ir nepieciešams, lai veicinātu attīstību, kvalitātes paaugstināšanos, tirgum atbilstošu cenu līmeni.
- [42] Tajā pašā laikā ir jāņem vērā, ka PPK var būt saistības, kas šobrīd ierobežo PPK atsavināšanu vai atteikšanos no konkrēto pakalpojumu sniegšanas (piemēram, aizdevums bankā ar garantijas vēstuli, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas pasūtījuma līgums būs spēkā līdz brīdim, kad tiks dzēstas PPK kredītsaistības pret banku par autobusu iegādi, vai arī iegūts finansējums no Eiropas Savienības ar sankcijām projekta neturpināšanas gadījumā u.tml.), tomēr tas neizslēdz, ka pēc šādu šķēršļu izbeigšanās jebkurā gadījumā PPK būtu jāvērtē nepieciešamība turpināt sniegt konkrēto pakalpojumu.
- [43] Attiecībā uz viedokli, ka PPK kapitāldaļu atdalīšana nevar būt ekonomiski izdevīga, jo noslēgtie sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kas noslēgti Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punktā noteiktā kārtībā nepāriet jauno pakalpojumu sniedzējiem un būtu jāorganizē iepirkums, KP ieskatā, nav pamata uzskatīt, ka iepirkuma rīkošana varētu būt ekonomiski neizdevīga pašvaldībai. Pašvaldībai, atsavinot aktīvus, ir pamatota

[1] \_\_\_\_\_

[2]

<sup>5</sup> Sk. Jūrmalas domes 30.07.2015. lēmumu Nr. 308 "Par tiešā pakalpojuma līguma piešķiršanu pasažieru pārvadājumos ar autobusiem Jūrmalas pilsētas maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos. Pieejams: <https://edu.jurmala.lv/docs/j15/l/j150308.htm>

nepieciešamība gūt pēc iespējas lielāku labumu, attiecīgi, ja tiek pieņemts lēmums par līdzdalības pārtraukšanu, ir saprotams, ka, vērtējot situāciju tirgū, to atsavināšanas process var būt arī samērā ilgs. Katrā ziņā nevar secināt par iepirkuma rīkošanas neizdevīgumu pirms iepirkuma rīkošanas un rezultātu noskaidrošanas, jo tikai tad būtu iespējams pārbaudīt cenu atšķirības starp gadījumu, kad PPK nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus tiešā līguma ceļā, un gadījumu, kad tos pašus pakalpojumus nodrošina jebkura kapitālsabiedrība, kas šādas tiesības ieguvusi iepirkuma ceļā. KP atgādina, ka tiešā līguma gadījumā pakalpojumu sniedzējs nav pakļauts konkurences spiedienam, kas ir nepieciešams, lai veicinātu attīstību, kvalitātes paaugstināšanos un tirgum atbilstošu cenu līmeni.

### 4.3. Autoostu pārvaldīšana

- [44] KP atzinumos ir analizējusi SIA "Ventspils reiss" un SIA "VTU Valmiera" kā PPK darbību autoostu pārvaldīšanā.
- [45] KP norādījusi, ka autoostas darbības nodrošināšana ir būtiska un neatņemama sabiedriskā transporta pakalpojuma sastāvdaļa, kas nodrošina dažādu maršrutu savienojamību un pilsētas attīstību, līdz ar to autoostas darbība ir atzīstama par pakalpojumu, kura sniegšana pamatojama ar VPIL 88. panta 2. un 3. punktā minētajiem izņēmumiem. Vienlaikus KP norādīja, ka autoostas darbību var nodrošināt arī privātais tirgus dalībniekus, attiecīgi pašvaldībai būtu jāvērtē efektīvākais veids konkrēto mērķu sasniegšanā.
- [46] Vienlaikus KP vērsusi uzmanību, t.sk. ņemot vērā izdarītos secinājumus par reģionālo un pilsētas sabiedriskā transporta satiksmi (proti, ka šos pakalpojumus var nodrošināt privātie tirgus dalībnieki), ka pašvaldībām būtu jāvērtē iespēja autoostas apsaimniekošanu nodot privātai kapitālsabiedrībai, kas tiktu izraudzīta atklāta konkursa ceļā, tādējādi, nodrošinot privāto kapitālsabiedrību piesaisti. Tomēr KP nesaredz pamatu PPK darbībām autoostās, kas atrodas ārpus konkrētās pašvaldības teritorijas.

### 4.4. Autostāvvietu pakalpojumi

- [47] Līdzdalības izvērtējumā par SIA "Liepājas autostāvvietas" autostāvvietu pakalpojumi tika identificēti kā pamatpakalpojumi.
- [48] Konkrētā PPK ierīko, uztur un apkalpo maksas autostāvvietas pilsētas administratīvās teritorijas ielu sarkano līniju un pašvaldības valdījumā esošo īpašumu robežās. Izvērtējumā norādīts, ka maksas stāvvietas izveidotas, lai organizētu tādu satiksmes plūsmu, kuras rezultātā pilsētas centra daļā samazinātos auto satiksmes plūsma, kā arī vienlaikus tiktu nodrošinātas iespējas ikvienam uz vienādiem nosacījumiem nepieciešamības gadījumā novietot autotransporta līdzekli. Pašvaldības ieskatā, ir vērojama tirgus nepilnība, jo pilsētās centrā nav maksas autostāvvietu, kuras paredzētas

īslaicīgai autotransporta novietošanai, savukārt pilsētas mikrorajonu autostāvvietas paredzētas autotransporta ilglaicīgai novietošanai. Jaunu stāvvietu veidošanās ir apgrūtināta, ievērojot ierobežotās zemes iespējas, un zemi, kas pieder privātajiem komersantiem un nav apbūvēta, tie var izmantot cita veida uzņēmējdarbībai, kurā gūt lielāku peļņu.

- [49] KP ir secinājusi, ka piedāvātie pakalpojumi un izvēlētais darbības modelis pilsētas administratīvajā teritorijā ir nozīmīgi pilsētas un iedzīvotāju interesēs, jo nodrošina ikvienam iespēju īslaicīgi novietot transporta līdzekli pilsētas centrā. KP arī secināja, ka sniegtie pakalpojumi ir tieši saistīti ar pilsētas ielu un laukumu infrastruktūru.
- [50] KP ieskatā, autostāvvietu pakalpojumi konkrētajā gadījumā primāri vērtējami kā atbilstoši VPIL 88. panta pirmās daļas 2. un 3. punktā noteiktajiem kritērijiem, jo tiek nodrošināta īslaicīga automašīnu novietošana pilsētas centra daļā, kas, organizējot pilsētas satiksmes plūsmu, nodrošina iedzīvotāju iespējas ērti apmeklēt pilsētas centrā un tā apkārtnē esošās iestādes.
- [51] Tajā pašā laikā KP vērsa uzmanību, ka arī privātie tirgus dalībnieki spēj nodrošināt stratēģiski svarīgu pakalpojumu sniegšanu, līdz ar to, lai varētu konstatēt VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punktā noteikto izņēmumu, publiskajai personai atbilstoši VPIL 88. panta otrajai daļai ir nepieciešams ne tikai atzīt konkrētu pakalpojumu par stratēģiski svarīgu, bet arī veikt ekonomisko izvērtējumu, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt noteiktos mērķus. Līdz ar to būtu nepieciešams detalizētāk vērtēt iespējamās alternatīvas konkrēto mērķu sasniegšanai.

#### 4.5. Papildpakalpojumi

- [52] Lai efektīvi izmantotu publiskas personas kapitālsabiedrības pamatdarbības veikšanai nepieciešamos resursus, papildpakalpojumu veikšana var būt attaisnojama, ja izpildās visi turpmāk norādītie kritēriji:
- 1) pakalpojumi būtiski neietekmē tirgu/konkurenci;
  - 2) pakalpojumi ir racionāli un cieši saistīti ar pamatpakalpojumu;
  - 3) pakalpojumi nodrošina resursu lietderīgu izmantošanu (veicina PPK maksātspēju);
  - 4) pakalpojumi nav saistīti ar būtiskām investīcijām no PPK puses.
- [53] Attiecībā uz papildpakalpojumiem KP uzsvērusi, ka publiskajām personām, tāpat kā vērtējot pamatdarbības veidus, ir būtiski veikt atbilstošu izvērtējumu arī par PPK veiktajiem papildpakalpojumiem, jo nereti tieši papildpakalpojumi var būt tie, ar kuriem var tikt kropļota konkurence.
- [54] Tāpat KP ir uzsvērusi nepieciešamību izvērtēt cenas veidošanās mehānismu, jo ir svarīgi, lai pakalpojumu cenas tiek noteiktas, balstoties uz ekonomiski pamatotām izmaksām.

- [55] Atzinumā KP, ievērojot gūto ienākumu apjomu (neliels) no papildpakalpojumiem, ir secinājusi, ka sniegtie pakalpojumi katrs savā tirgus segmentā pirmšķietami aizņem nelielu tirgus daļu un līdz ar to konkurence attiecināmajos tirgos netiek būtiski ietekmēta. Vienlaikus, ņemot vērā, ka nav novērojama PPK mērķtiecīga ieiešana šo pakalpojumu tirgū, kā arī papildpakalpojumi ir cieši saistīti ar PPK sniegto pamatpakalpojumu un tie saistīti ar resursu lietderīgu izmantošanu, KP ieskatā, sniegto papildpakalpojumu darbības veikšana ir attaisnojama un pamatota. Šādi secinājumi izdarīti gan attiecībā uz telpu nomu, gan autostāvvietu nomu, kā arī automazgātavas, iekārtu remonta un autoservisa pakalpojumiem.
- [56] Papildus iepriekš minētajam KP ir secinājusi, ka ir situācijas, kad ieņēmumu apjoms (konkrētajā gadījumā – zem 70 *euro* gadā) no papildus pakalpojumiem pirmšķietami ļauj secināt, ka šie pakalpojumi galvenokārt ir nepieciešami PPK pašpatēriņam un to sniegšana būtiski neietekmē konkurenci.
- [57] Attiecībā uz automazgātavas pakalpojumiem KP ir aicinājusi papildus izpētīt tirgus stāvokli, t.i., izcenojuma pamatotību. KP ieskatā, kritiski būtu vērtējams jautājums par autobusu mazgāšanas nepiedāvāšanu konkrētajā pilsētā, jo pastāv risks, ka šāds pakalpojums netiek piedāvāts, jo PPK sniegtie pakalpojumi šajā jomā nosedz visu vietējo tirgu. Tajā pašā laikā, ja pēc papildu izvērtēšanas var konstatēt, ka visefektīvākais veids, kā nodrošināt konkrētos pakalpojumus, ir PPK līdzšinējā prakse, kā arī, ka šāda rīcība būtiski neietekmē konkurenci, tad minēto pakalpojumu sniegšana būtu attaisnojama un atbilstu papildu pakalpojumu sniegšanas kritērijiem.
- [58] Viena no PPK, par ko tika sniegts atzinums, veica degvielas tirdzniecību, skaidrojot, ka tas tiek darīts, lai efektīvāk izmantotu līdzekļus, jo tehniskais nobraukums uz degvielas uzpildes vietu un atpakaļ netiek kompensēts sabiedriskā transporta pakalpojuma ietvaros. Izvērtējumā apgalvots, ka līdz ar savas degvielas uzpildes stacijas izveidošanu PPK izdodas arī ietaupīt, jo tā var veikt degvielas uzpildi par vairumtirdzniecības cenām. Konkrētās degvielas uzpildes stacijas (un degvielas uzkrājuma) esība ir ieplānota arī pašvaldības krīzes vadības plānos, kā iespēja krīzes un ārkārtējās situācijās nodrošināt degvielas pieejamību operatīvajam transportam, kā arī, lai nodrošinātu aktīvu atdeves efektivitāti, degvielas uzpildes stacija apkalpo un degviela tiek tirgota arī trešajām personām. KP vērsa uzmanību, ka izvērtējumā nav norādīts, cik lielos apjomos šī darbība notiek, cik liela daļa ir degvielas tirgošana trešajām personām, nav tikusi izvērtēta tirgus situācija. Ņemot vērā arī privāto kapitālsabiedrību ievērojamo konkurenci šajā komercdarbības veidā konkrētajā pilsētā, KP pirmšķietami nesaskatīja pietiekamu pamatojumu PPK nodarboties ar degvielas tirdzniecību, attiecīgi aicinot vērtēt, vai pakalpojuma nodrošināšanas nodošana trešajām personām nebūtu efektīvāks risinājums.

- [59] KP norādījusi, ka tai nav iebildumu pret reklāmas pakalpojumu sniegšanu – reklāmas izvietojumu uz sabiedriskā transportlīdzekļa ārējām virsmām un salonā, jo, KP ieskatā, tas ir kā loģisks papildu pakalpojums pamata darbībai, ir nesaraujami saistīts ar pamatpakalpojuma sniegšanu, vienlaikus nodrošinot, ka PPK pilnvērtīgi izmanto sev pieejamo infrastruktūru, lai gūtu ieņēmumus. Līdz ar to, ja minētās darbības notiek tikai izmantotajā infrastruktūrā (sabiedriskajā transportā), tad tas ir pamatots un efektīvs veids, kā ilgtspējīgi izmantot PPK resursus.
- [60] KP secināja, ka pirmšķietami uz autobusu nomas/neregulāru pasažieru pārvadāšanas pakalpojumu sniegšanu nav attiecināmi VPIL 88. panta pirmajā daļā noteiktie izņēmumi. KP nav uzskatījusi par pietiekamu pamatu, lai nodarbotos ar autobusa nomu/pārvadājumu sniegšanu fiziskām vai juridiskām personām, norādei, ka pakalpojumu izmanto galvenokārt tās juridiskās personas, kurām nepieciešams dokumentāls apliecinājums par sniegto pakalpojumu, jo pilsētā darbojas arī citi komersanti, kas veic pasažieru pārvadājumus, tāpēc nevar apgalvot, ka PPK ir vienīgais oficiāli darbojošais komersants attiecīgajā reģionā pasažieru transporta nozarē. Tāpat KP uzskatīja, ka pats apstāklis, ka PPK sniedz pakalpojumus par augstākām cenām kā konkurenti, neliecina, ka tai ir pamats turpināt darboties attiecīgajā jomā. Šāds fakts pats par sevi nekādi nenodrošina atbilstību VPIL 88. panta nosacījumiem.
- [61] KP vērsusi uzmanību uz to, ka papildpakalpojumu sniegšanai nevajadzētu uzturēt papildu resursus. Konkrētajā gadījumā nevar uzskatīt, ka ar PPK veiktajām darbībām pārvadājumu sniegšanā fiziskām un juridiskām personām PPK tikai efektīvi un atbildīgi izmanto tās rīcībā esošos resursus, jo komercpārvadājumu sniegšanā iesaistīti 3 atšķirīgi autobusi no tiem, kas nepieciešami pamatpakalpojumu sniegšanai. Tātad tie ir atsevišķi resursi, kas paredzēti tieši konkrēto pakalpojumu sniegšanai (nevis, salīdzinājumam, tie paši autobusi, kas tiek izmantoti sabiedriskajam transportam, laikā, kad tos nav nepieciešams noslogot to galvenajam mērķim, noslogo vēl citiem mērķiem, lai efektīvi izmantotu resursu).
- [62] Pretēji, gadījumā, ja nav novērojama PPK mērķtiecīga ieiešana šo pakalpojumu tirgū (arī, piemēram, speciālu autobusu uzturēšana tikai konkrētajām vajadzībām), bet gan efektīva savā rīcībā esošo resursu izmantošana (autobusu un vadītāju noslogošana papildus pamatpakalpojumu nodrošināšanai), kā arī netiek ietekmēta konkurence, tādā gadījumā minētie pakalpojumi pirmšķietami atbilst visiem papildu pakalpojumu sniegšanas kritērijiem, un šo pakalpojumu darbības veikšana pirmšķietami ir attaisnojama un pamatota.
- [63] KP pirmšķietami nav saskatījusi pamatu PPK nodarboties ar autovadītāju apmācības pakalpojumu nodrošināšanu. PPK šo pakalpojumu sniegšanu pamatojusi ar apstākli, ka PPK ir regulāri saskārusies ar kvalificētu un atbildīgu autobusu vadītāju trūkumu, ko daļēji risina, arī piedāvājot autoskolas pakalpojumus, kuros ir iespēja iegūt D un 95. koda kvalifikācijas

autovadītāja apliecību. Papildu minētajiem, tiek piedāvāta arī C, CE un ADR kategorijas autovadītāja apliecības iegūšana. Apmācības B kategorijas (vieglā automašīna) iegūšanai PPK nepiedāvā. Tāpat norādīts, ka PPK sniegtās apmācību kategorijas autovadītāja apliecības iegūšanai pilsētā piedāvā vēl 10 uzņēmumi.

- [64] KP norādīja, ka izvērtējumā nav skaidrots, kāpēc autovadītāju apmācības citās autoskolās pilsētā nebūtu izmantojamas, lai apmācītu kvalificētus un atbildīgus autovadītājus. Tāpat izvērtējumā nav norādīts, kāda daļa no apmācītajiem PPK autoskolā turpina darbu PPK. Ņemot vērā privāto kapitālsabiedrību ievērojamo konkurenci pilsētā šajā komercdarbības veidā, KP pirmšķietami nesaskatīja pietiekamu pamatojumu PPK ar to nodarboties.

#### 4.6. Konkurences neitralitātes risku izvērtējums

- [65] KP ir norādījusi, ka ir būtiski nepamatoti neierobežot citu pakalpojumu sniedzēju piekļuvi, lai nepieļautu diskrimināciju, kā rezultātā varētu būtiski sašaurināties patērētāju izvēles iespējas, kas tādā gadījumā tiktu vērtēts Konkurences likuma 14.<sup>1</sup> panta kontekstā.
- [66] KP arī vērsusi uzmanību, ka, lai nepieļautu konkurences neitralitātes pārkāpumu, ir būtiski, ka arī PPK pakalpojumu cenas tiktu veidotas, balstoties uz izmaksām.
- [67] Ņemot vērā, ka konkurences neitralitātes pārkāpumu risku novērtējums ir atzīstams par būtisku ekonomiskā izvērtējuma sastāvdaļu, ar kura palīdzību publiskai personai ir iespējams ne tikai identificēt iespējamās konkurences neitralitātes pārkāpumu riskus, bet arī novērst konkurences neitralitātes pārkāpumus, KP aicina publiskas personas un PPK patstāvīgi ik pēc kāda laika veikt konkurences neitralitātes risku novērtējumus, konsultējoties ar komersantus pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem (t.sk. pašiem komersantiem), tādējādi gūstot vispilnīgāko un visaptverošāko informāciju par nozari.
- [68] KP atgādina, ka, darbojoties tirgū, publiskai personai un tās PPK pastāvīga atbildība ievērot konkurences neitralitāti, lai sabiedrības interesēs nepieļautu, ka publiskas personas vai tās PPK rīcība kavē, ierobežo vai deformē konkurenci.

#### 5. Nozares komersantus pārstāvošo NVO un citu institūciju viedokļi

- [69] Par būtisku publisko personu veiktā izvērtējuma sastāvdaļu ir uzskatāmi arī komersantus pārstāvošo biedrību vai nodibinājumu, kā arī pašu komersantu viedokļi, ko atbilstoši VPIL 88. panta otrajā daļā noteiktajam konsultēšanās pienākumam, publiskajai personai ir pienākums iegūt izvērtējuma veikšanas gaitā.



- [70] Izskatot publisko personu sagatavotos līdzdalības PPK pārvērtējumus, KP atzinumos ir atsaukusies uz saņemtajiem NVO viedokļiem, kā arī citu institūciju viedokļiem, aicinot publiskās personas tos vērtēt un izskatīt iespēju tos ņemt vērā.
- [71] Turpmāk norādīti NVO un citu institūciju izteiktie iebildumi/apsvērumi un ieteikumi.
- [72] LTRK norādījusi, ka pasažieru pārvadājumi kā pakalpojuma veids ir stratēģiski svarīgs, tomēr tā aicināja pašvaldību izvērtēt, vai nākotnē to var nodrošināt privātpersonas.

### 5.1. Reģionālās nozīmes maršruti

- [73] SM un ATD ir norādījušas, ka reģionālās nozīmes maršrutos, kuros pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, ir pietiekami liela konkurence un ir pietiekams privāto uzņēmumu skaits, kuri var piedāvāt un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus.
- [74] LTRK ieskatā, neskatoties uz to, ka šobrīd tiesības sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai reģionālās nozīmes maršrutu tīklā tiek piešķirtas atklātā konkursā, LTRK ir konstatējusi, ka pirmšķietami pastāv apstākļi, kas privātos pakalpojuma sniedzējus nostāda nevienlīdzīgā stāvoklī, salīdzinot ar publiskai personai piederošu kapitālsabiedrību, piemēram, pašvaldībai nodrošinot aizņēmuma garantijas to kapitālsabiedrībai, kad tā piedalās atklātā konkursā, vai samazinot administratīvās izmaksas.
- [75] LTRK ir secinājusi, ka reģionālās nozīmes maršrutos, kuros pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, ir pietiekami liela konkurence un to skaitā ir pietiekams privāto uzņēmumu skaits, kuri var piedāvāt un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Vienlaikus ir būtiski, lai tie tiktu nodrošināti pēc iespējas lielākā Latvijas teritorijā. Tāpat pēc iespējas ir jāmazina apstākļi, kas, iespējams, privātos pakalpojumu sniedzējus nostāda nevienlīdzīgā situācijā.
- [76] Savukārt LPPA norādījusi uz PPK īpaši būtisko nozīmi šajā nozarē, norādot, ka PPK rada ekonomisko līdzsvaru nozarē – to piedāvātā cena atbilst pakalpojuma patiesajai vērtībai, jo tiek veikta caurspīdīga komercdarbība, ievērojot visas normatīvo aktu prasības, tās uztur veselīgu konkurenci to pārvadātāju starpā, kuri darbojas pēc līdzīgiem principiem.
- [77] Tāpat LPPA vērsusi uzmanību, ka, darbojoties sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē, pašvaldības papildus atrisina citus ar to funkciju nodrošināšanu saistītus jautājumus. It sevišķi svarīgi tas ir nestandarta un ārkārtas situācijās. Visnopietnāk tas izpaudās ārkārtas situācijā ar Covid-19 saslimušo transportēšanu, kad neviens privātais pārvadātājs neesot bijis gatavs transportēt ar vīrusu saslimušās personas no medicīnas iestādēm un viņu dzīvesvietām vai piedāvātā cena vairākas reizes pārsniedza vidējo

cenu tirgū, un tas rada pašvaldībām bažas par līdzīgu situāciju cita veida ārkārtas situācijās, ja būs nepieciešama iedzīvotāju evakuācija, vai situācijās, kad nepieciešama lielu iedzīvotāju masu nekavējoša pārvietošana.

- [78] LPPA skaidrojusi, ka ar 01.08.2021. reģionālās nozīmes maršrutu tīklā no esošā apjoma 1/5 ir nodota pakalpojumu sniegšanai uz komerciāliem principiem. Būtībā ir atvērts brīvā tirgus segments. No visiem piedāvātajiem maršrutiem uz 01.08.2021. pakalpojuma izpildei nebija pieteicies neviens sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs, neraugoties uz ATD vairākiem aicinājumiem pasažieru pārvadātāju uzņēmumiem pieteikties maršrutu atļaujām komercpārvadājumu veikšanai. Jānorāda, ka pirmais, kas saņēma maršruta atļauju un uzsāka komercpārvadājumus ar 01.09.2021., bija PPK. Ar oktobri maršruta atļaujas saņēma divi privātie komersanti. Jānorāda, ka pārvadātājs, kas ir ar privāto kapitālu, pēc pusotra mēneša atteicās sniegt pakalpojumu uz komerciāliem principiem maršrutā Rīga–Olaine un, lai nodrošinātu iedzīvotājiem pārvietošanas iespējas pakalpojuma nodrošināšanā, bija jāiesaistās Olaines novada pašvaldībai, būtiski samazinot reisu skaitu un valstij un pašvaldībai nodrošinot papildu finansējumu, lai segtu izmaksas, kas radušās nodrošinot pakalpojumu iedzīvotājiem. Tikai pie šādiem nosacījumiem komercsabiedrība turpināja nodrošināt pasažieru pārvadājumus.
- [79] Attiecībā uz KP viedokli par to, ka PPK būtu jāvērtē iespēja pārtraukt reģionālo pakalpojumu sniegšanu, Latvijas Lielo pilsētu asociācija norādījusi, ka, lai veiktu šādas darbības, būtu jāvērtē to atbilstība tiesiskās paļāvības principam par spēkā esošiem pakalpojumu līgumiem (īpaši konkursa kārtībā iegūtiem).

## 5.2. Pilsētas nozīmes maršruti

- [80] Attiecībā uz pilsētas nozīmes maršrutiem SM un ATD norādījušas, ka lai gan šī brīža valstspilsētu pašvaldībām ir tiesības piešķirt tiešos līgumus savām kapitālsabiedrībām, tomēr šīs tiesības nav izmantojušas visas valstspilsētu pašvaldības. Jelgavas, Valmieras, Jēkabpils un Liepājas pilsētas nozīmes maršrutos tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus tika piešķirtas, pamatojoties uz atklāto konkursu. Jelgavas, Valmieras un Jēkabpils pilsētas nozīmes maršrutos pakalpojumus sniedz pašvaldību kapitālsabiedrības. Liepājas pilsētas nozīmes maršrutos pakalpojumu sniedz privāts uzņēmums.
- [81] KP, atzīstot sabiedriskā transporta sniegšanas pakalpojumus pilsētā par stratēģiski svarīgiem, ir ņēmusi vērā LPPA pausto, ka PPK, sniedzot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, nodrošina iedzīvotāju tiesības uz brīvu, drošu pārvietošanos un iedzīvotāju vajadzību un pieprasījuma pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem apmierināšanu. LPPA arī norādījusi, 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 vērsas pie attiecīgās pašvaldības. Neraugoties uz to, ka likumdevējs sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā ir nodevis Sabiedriskā transporta padomes rokās, tas nenozīmē, ka iedzīvotāji nevēršas pie pašvaldībām, lai tās iesaistītos iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanā. LPPA norāda, ka šāda pieeja, ka vietējās nozīmes pasažieru pārvadājumus neorganizē pašvaldības, kā tas ir šobrīd Latvijā, nav izplatīta prakse Eiropas Savienībā.

- [82] Jānorāda, ka iepirkuma procedūras rīkošanu pilsētas nozīmes maršrutos ir atbalstījusi SM un ATD, norādot, ka pareizākais un labas pārvaldības principam atbilstošākais veids, kā noskaidrot pārvadātāju, 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."*
- [83] Vienlaicīgi SM un ATD pauda 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 pārvadājumu jomā. Vienīgā acīmredzamā atšķirība ir tikai izmantotie transportlīdzekļi, proti, autobusu tipā, bet tā 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."*
- [84] Arī LTRK ir vērsusi uzmanību, ka tie privātie uzņēmumi, kuri šobrīd nodrošina vai nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos, varētu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus pilsētas nozīmes maršrutos. Privātais sektors ar pietiekoši lielu pārvadātāju skaitu ir spējīgs piedāvāt un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu arī pilsētas nozīmes maršrutos, kur sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji būtu noskaidrojami atklātas konkursa procedūras rezultātā.
- [85] Latvijas pašvaldību savienība norādījusi, ka pašvaldībām ir jāsauglabā līdzdalība PPK, kas nodarbojas ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu pilsētas nozīmes maršrutos, jo:

- sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana ir pašvaldību uzdevums, kas izriet no pašvaldības autonomās funkcijas saskaņā ar likuma "Par pašvaldībām" 15. panta pirmās daļas 19. punktu un speciālā regulējuma;
- sabiedriskā transporta pakalpojumi ir stratēģiski svarīgi pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai atbilstoši VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punktam;
- ir nepieciešams nodrošināt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus, garantējot arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārredzamību un pareizu darbību, ņemot vērā sociālos un vides faktorus, kā arī faktorus, kas saistīti ar reģionu plānošanu, vai arī piedāvātu dažu kategoriju pasažieriem īpašas tarifu likmes;
- pašvaldība ar kapitālsabiedrību, kurā tai ir izšķiroša ietekme, spēj visefektīvāk nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu.

[86] Latvijas Lielo pilsētu asociācija vērsusi uzmanību, ka pašvaldībās tiek īstenoti projekti ar Kohēzijas fonda finansiālu atbalstu programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs" specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (autobusi)" ietvaros. Projektu rezultātā pilsētas nozīmes maršrutiem iepirkti videi draudzīgi autobusi. Tādējādi pašvaldības un to kapitālsabiedrības ir uzņēmušās saistības un pienākumus, kuru nepildīšana, ja pilsētas nozīmes maršrutu nodod privātajiem tirgus dalībniekiem, nesīs gan finansiālus zaudējumus, gan citas sekas.

[87] Papildus, Latvijas Lielo pilsētu asociācijas ieskatā, attiecībā uz reģionālo pārvadātāju spējām piedalīties pilsētas pārvadājumu iepirkumos saistīta ar jaunu M3 kategorijas 1. klases zemās grīdas pilsētas autobusu iegādi, jo reģionālos pārvadājumos tādus neizmanto, kas savukārt sadārdzina pretendentu piedāvājumus. Tiešo līgumu gadījumā (*KP piezīme – acīmredzot ir domāta Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punktā noteiktā kārtība*) PPK kapitāldaļu atdalīšana nevar būt ekonomiski izdevīga, jo noslēgtie sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi nepāriet jauno pakalpojumu sniedzējiem un būtu jāorganizē iepirkums

[88] Latvijas Lielo pilsētu asociācija informējusi, ka katrā no valstspilsētām ir atšķirīga sabiedriskā transporta atlaižu politika, kas ir balstīta uz dažādām IT programmām, kuras bieži ir izstrādājuši pārvadātāji, un tas nav pilsētas īpašums, kas savukārt apgrūtinā citu pārvadātāju ienākšanu tirgū.

[89] LPPA neredz būtiskus faktus un pamatojumus tam, lai pašvaldības atteiktos no savām vēsturiski izveidotajām kapitālsabiedrībām, kas šobrīd sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus, bet gan saskata nākotnē iedzīvotāju interešu apdraudējumu, tai skaitā konkurences problēmas, ja šādas kapitālsabiedrības tirgū vairs nestrādās. Jebkurā gadījumā, balstoties gan uz Eiropas normatīvajiem aktiem, jaunās Eiropas mobilitātes programmas

izstrādes atzinumiem un dalībvalstu pieredzes, tas var būt tikai pašu pašvaldību lēmums turpināt komercdarbību kādā no nozarēm.

### 5.3. Autoostu pārvaldīšana

- [90] Latvijas Lielo pilsētu asociācija norādījusi, ka, lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumus, būtiski ir nodrošināt arī autoostu darbību. Turklāt autoosta līdz ar transporta pakalpojumu īstenošanu nodrošina iedzīvotājiem arī citu svarīgu pakalpojumu pieejamību – pašvaldībai atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumam ir jāgarantē, ka iedzīvotājiem tiek nodrošināta iespēja nokļūt uz izglītības iestādēm, ārstniecības iestādēm, darbavietām un pašvaldību institūcijām to darba laikā, līdz ar to pašvaldība ar autoostas darbību var palīdzēt nodrošināt šīs pašvaldības autonomās funkcijas. Tādēļ autoostas darbība ir stratēģiski nozīmīga pašvaldībai un administratīvās teritorijas attīstībai kopumā. Ņemot vērā to, ka autoostas obligāti sniedzamo pakalpojumu apjoms un maksa tiek noteikta saskaņā ar Ministru kabineta 29.10.2019. noteikumiem Nr. 502 "Autoostu noteikumi", piemērojot visiem pārvadātājiem vienādu autoostas pakalpojumu maksu un tiek nodrošināta arī privātā sektora iesaiste autoostas darbībā (to apsaimniekošanu un uzturēšanu bieži vien veic ārpusvaldības pakalpojumā privātie komersanti), tad, Latvijas Lielo pilsētu asociācijas ieskatā, ir akceptējams, ka pašvaldības un to kapitālsabiedrības nodrošina autoostu darbību.

### 5.4. Autostāvvietu pakalpojumi

- [91] Attiecībā uz autostāvvietu pakalpojumiem kā PPK pamatpakalpojumiem LTRK paudusi viedokli, ka autostāvvietu ierīkošanu, uzturēšanu un apsaimniekošanu tā neuzskata kā stratēģiski svarīgus pakalpojumus, tāpēc, iespējams, šo pakalpojumu sniegšanu var nodot privātajam sektoram.
- [92] Savukārt biedrība "Latvijas autostāvvietu operatoru asociācija" paudusi atbalstu pašvaldības līdzdalības saglabāšanai PPK, jo uzskata, ka, izbeidzot līdzdalību, pastāv būtisks risks, ka tirgus nebūs spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu autostāvvietu apsaimniekošanas jomā, saglabājot tādus mērķus, kādi ir PPK šobrīd: pašvaldības nekustamo īpašumu apsaimniekošana, pilsētas ielu remontu veicināšana un centrālo ielu atbrīvošana no autotransporta. Viedoklī arī norādīts, ka PPK vidējā tīrā peļņa ir būtiski mazāka, ja to salīdzina ar privāto šīs nozares komersantu peļņu, kas tieši apliecina, ka PPK pastāvēšanas mērķis nav peļņas gūšana.

### 5.5. Papildpakalpojumi

- [93] Izvērtējot publiski pieejamo informāciju par PPK, LTRK secināja, ka papildus pasažieru pārvadājumiem visbiežāk kapitālsabiedrības sniedz tādus pakalpojumus kā autotransporta mazgāšana, dažādus remontpakalpojumus un autovadītāju apmācību. LTRK ieskatā, tie nav stratēģiski svarīgi un atsevišķos gadījumos nav konstatējama tirgus

nepilnība, tāpēc pašvaldību kapitālsabiedrībām šādi un līdzīgi pakalpojumi būtu jāizbeidz, maksimāli ar pasažieru pārvadājumu saistīto pakalpojumu ciklā iesaistot privātpersonas, ja tās spēj nodrošināt pakalpojumu nepieciešamajā apjomā un kvalitātē par saimnieciski izdevīgāku cenu.

- [94] LPPA attiecībā uz papildpakalpojumiem, ko sniedz kapitālsabiedrības sabiedriskā transporta nozarē, ir norādījusi: *“Lielākā daļa pārvadātāju neatkarīgi no kapitāla veida paši veic autobusu apkopes, mazgāšanas, sīku remontu pakalpojumus, lai varētu izpildīt sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtītāja prasības, nodrošinātu operatīvā un vienlaicīgi konkurētspēju. Svarīgs konkurētspējas nodrošināšanas pamats ir operatīva autobusa atgriešana uz līnijas, tādējādi samazinot papildu rezerves transportlīdzekļu vienību skaitu un attiecīgi izmaksas. Bez tam minētie pakalpojumi kā ārpakalpojums pārvadātājiem nepieciešamajā apjomā, kvalitātē un attiecīgajā teritorijā bieži nav pieejami, un dažkārt nav lētāki, kā pašam pārvadātājam veicot minētās darbības.*
- [95] *Līdzekļu efektīvas izlietošanas nolūkos (darbaspēka un iekārtu noslogojums darba laikā) gandrīz visi pārvadātāji neatkarīgi no to kapitāla piederības veic minēto pakalpojumu sniegšanu trešajām personām. Pārsvārā šāda pakalpojuma sniegšana nesastāda vairāk par dažiem procentiem no apgrozījuma un nav uzskatāms par nopietnu konkurentu privātajam sektoram.”*
- [96] Latvijas Lielo pilsētu asociācija skaidrojusi, ka papildus tam, lai kapitālsabiedrība ekonomiski izdevīgā veidā kā krietns un rūpīgs saimnieks efektīvi izmantotu jau esošos aktīvus, ir svarīgi nodrošināt arī citus ar transporta nozari saistītus pakalpojumus brīvas konkurences apstākļos (piemēram, transportlīdzekļu nomu, to apkopi, mazgāšanu un remontus). Papilddarbība, kas orientēta uz kapitālsabiedrības aktīvu efektīvu izmantošanu, kā arī pakalpojumi, kas tiek sniegti pašpatēriņam pēc mērķa, asociācijas ieskatā, nav skatāmi VPIL 88. panta kontekstā, ņemot vērā, ka sniegto pakalpojumu mērķis nav ieiet jaunā konkrētajā tirgū, sniegt papildu pakalpojumus citiem tirgus dalībniekiem vai aizstāt privāto tirgus dalībnieku pakalpojumu izpildē un nodrošināšanā.

## 6. Problemātika saistībā ar divu līdzīgu darbojošos PPK vienā pašvaldībā

- [97] KP konstatēja, ka vienā pašvaldībā darbojas divas PPK, no kurām viena nodarbojas ar pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem pilsētā un tuvākajās apkārtējās teritorijās, savukārt otra PPK piedalās publiskajos iepirkumos ārpus pilsētas (reģionālajos maršrutos), lai arī pirmajai ir līgums nodrošināt pasažieru pārvadājumus ar autobusiem pilsētā (līguma termiņš uz atzinuma sniegšanas brīdi – ilgāks par 2 gadiem). KP ieskatā, abu PPK sniegtos pakalpojumus ir nepieciešams vērtēt kontekstā.

- [98] KP vērsa uzmanību uz Eiropas Parlamenta un Padomes 23.10.2007. regulas (EK) 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) 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu kontekstā ar Eiropas Komisijas Paziņojuma par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (2014/C 92/01) (turpmāk - Vadlīnijas), 2.3.1. iii) apakšpunkta pēdējo teikumu.
- [99] No minētā Vadlīniju teikuma secināms, ka gadījumā, ja viens no vietējās kompetentās iestādes uzņēmumiem piedalās sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanas konkursos ārpus minētās kompetentās vietējās iestādes teritorijas, netiek izpildīts Regulas priekšnoteikums tiešā līguma sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem piešķiršanai.
- [100] Saskaņā ar Regulas 5. panta 2. punkta c) apakšpunktu, abām PPK būtu tiesības piedalīties jebkuru citu pasūtītāju organizētajos konkursos, ja izpildītos šādi priekšnosacījumi:
- būtu iestājies Regulas 5. panta 2. punkta c) apakšpunktā noteiktais termiņš – divi gadi pirms pirmajai PPK tieši piešķirtā pakalpojumu valsts līguma beigām;
  - pilsētas dome būtu pieņēmusi lēmumu nodot tieši pakļautā pakalpojumu sniedzēja līgumā ietvertos sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus ar autobusiem taisnīgai konkursa procedūrai.
- [101] Ņemot vērā, ka abi minētie kritēriji uz atzinuma sniegšanas brīdi nebija izpildīti, KP ieskatā, konkrēto PPK piedalīšanās jebkura cita pakalpojuma pasūtītāja konkursos būtu vērtējama kā Regulas Nr. 1370/2007 prasībām neatbilstoša rīcība, kas var kavēt godīgas konkurences pastāvēšanu starp pretendentiem iepirkumos, līdz ar to KP aicināja vērsties pēc skaidrojuma un iespējama risinājuma par nozari atbildīgajās institūcijās.
- [102] Ievērojot, ka otrā PPK piedalās konkursos par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu ārpus pašvaldības teritorijas, KP aicināja pašvaldību, lemt par sabiedriskā pasažieru transporta tirgus atvēršanu pašvaldības teritorijā, lai nodrošinātu Regulas Nr.1370/2007 prasību izpildi..

## 7. Secinājumi, ieteikumi

- [103] PPK, kas nodarbojas sabiedriskā transportu, sniegtie pamatpakalpojumi kopumā ir atzīstami par stratēģiski svarīgiem VPIL 88. panta pirmās daļas 2. punkta izpratnē, izņemot gadījumus, kad pašvaldības dibināta PPK nodarbojas ar sabiedrisko transportu reģionālas nozīmes maršrutos.

- [104] Tomēr stratēģiski svarīgus pakalpojumus noteiktos gadījumos ir iespējams sniegt arī privātajiem tirgus dalībniekiem, līdz ar to publiskajām personām ir nepieciešams ne tikai atzīt konkrētu pakalpojumu par stratēģiski svarīgu, bet arī ir nepieciešams veikt tirgus izpēti, tādējādi pamatojot iespējamās tirgus nepilnības pastāvēšanu konkrētajā pakalpojumu tirgū.
- [105] KP neuzskata, ka pastāv tirgus nepilnība pasažieru pārvadājumu ar autobusiem pakalpojumu tirgū valstspilsētās, kurās darbojas PPK. KP ieskatā, Latvijā darbojas pietiekams skaits privāto tirgus dalībnieku ar līdzvērtīgu pieredzi pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā ar autobusiem. KP ir atbalstījusi iepirkumu procedūras organizēšanu pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai, tādējādi pakalpojumu sniedzēju noskaidrojot konkurences apstākļos.
- [106] Attiecībā uz pašvaldību līdzdalību PPK, kuras nodarbojas ar sabiedriskā transporta nodrošināšanu reģionālajos maršrutos, nav konstatējami VPIL 88. panta pirmajā daļā noteiktie izņēmumi, līdz ar to KP norādīja, ka PPK būtu jāvērtē iespējas pārtraukt minētā pakalpojuma sniegšanu un attiecīgi pārtraukt līdzdalību PPK. Arī attiecībā uz PPK, kuras turpinās sniegt šo pakalpojumu, pamatojoties uz ATD organizētā iepirkuma rezultātiem, būtu jāvērtē līdzdalības izbeigšana, piemēram, atsavinot PPK vai daļu tās aktīvu.
- [107] Tajā pašā laikā KP izprot, ka PPK var būt saistības, kas šobrīd ierobežo PPK atsavināšanu vai atteikšanos no konkrēto pakalpojumu sniegšanas (piemēram, aizdevuma vai projekta nosacījumi), tomēr tas neizslēdz, ka pēc šādu šķēršļu izbeigšanās jebkurā gadījumā PPK būtu jāvērtē nepieciešamība turpināt sniegt konkrēto pakalpojumu.
- [108] VPIL 88. pants noteic tiesisko pamatu publiskas personas kapitālsabiedrības dibināšanai vai publiskas personas līdzdalībai jau esošā kapitālsabiedrībā. Gan pienākums nodrošināt VPIL 88. panta ievērošanu, gan lēmuma turpināt komercdarbību caur PPK pieņemšana ir pašvaldības kompetencē. Nepamatota publiskas personas līdzdalība kapitālsabiedrībā pati par sevi nerada neatbilstību KL 14.<sup>1</sup> pantam, bet šādas PPK vai publiskas personas rīcība, kas ierobežo vai deformē konkurenci, var tikt vērtēta kā neatbilstība KL 14.<sup>1</sup> pantam.
- [109] Publiskām personām ir jāveic atbilstošs (ekonomiskais un juridiskais) izvērtējums par visiem PPK darbības veidiem, t.sk. papildpakalpojumiem.
- [110] Pēc KP rīcībā esošās informācijas 2022. gadā līdzdalības pārvērtēšana jāveic virknei PPK, kuras pamatpakalpojumus sniedz sabiedriskā transporta nozarē, t.sk.:
- SIA "Daugavpils autobusu parks";
  - SIA "JELGAVAS AUTOBUSU PARKS";
  - SIA "Jēkabpils autobusu parks";
  - Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme";



- SIA "VTU VALMIERA";
- AS "CATA";
- SIA "Aknīstes pakalpojumi";
- SIA "Balvu autotransports";
- SIA "Dobeles autobusu parks";
- SIA "Gulbenes autobuss";
- Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rubenītis";
- SIA "Viesītes transports";
- SIA "Parkings D".

[111] KP aicina pašvaldības, kurām nākotnē jāveic līdzdalības pārvērtēšana sabiedriskā transporta nozarē, ņemt vērā KP apsvērumus un izdarītos secinājumus, kā arī izmantot KP izstrādāto un KP tīmekļvietnē publicēto pašnovērtējuma rīku publisko personu līdzdalības kapitālsabiedrībā izvērtēšanai "Pašnovērtējuma rīks par publiskas personas līdzdalību kapitālsabiedrībā"<sup>6</sup>, kas atvieglos veikt līdzdalības izvērtēšanu kapitālsabiedrībā.

[1] \_\_\_\_\_

[2]

<sup>6</sup> Pašnovērtējuma rīks publisko personu līdzdalības kapitālsabiedrībā izvērtēšanai, pieejams: <https://www.kp.gov.lv/lv/publiku-personu-iesaiste-uznemejdarbiba>