



Konkurences padome

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

L Ē M U M S

Rīgā

Nr.E02-5

(Prot.Nr. 11, 2.§)

2017.gada 27.februārī

Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu

Lieta Nr.p/15/7.4./4

Par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA "Rīgas satiksme" un PS "Rīgas mikroautobusu satiksme" darbībās

SATURA RĀDĪTĀJS

I LIETAS BŪTĪBA	2
II LIETAS DALĪBNIEKI.....	2
III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ	2
IV LIETAS APRAKSTS	3
4.1. SĀKOTNĒJĀ INFORMĀCIJA.....	3
4.2. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMA RĪGĀ	3
4.2.1. SISTĒMA LĪDZ 2012.GADAM	3
4.2.2. RD UN RS LĪGUMS PAR SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU SNIEGŠANU RĪGĀ.....	3
4.2.3. RS 2012.GADĀ IZSLUDINĀTAIS ATKLĀTAIS KONKURSS.....	4
4.2.4. RS UN RMS LĪGUMS PAR PAAUGSTINĀTA SERVISĀ PAKALPOJUMU	5
4.3. 21.04.2015. APMEKLĒJUMA LAIKĀ IEGŪTĀ INFORMĀCIJA	6
4.3.1. NO LICENCĒŠANAS KOMISIJAS	6
4.3.2. NO RS	7
4.3.1. NO RMS	7
V TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS.....	7
5.1. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMA SNIEGŠANAS UN BRAUKŠANAS TARIFU VEIDOŠANĀS NORMATĪVAIS REGULĒJUMS.....	7
5.1.1. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMA SNIEGŠANAS NORMATĪVAIS REGULĒJUMS	8
5.1.2. BRAUKŠANAS TARIFU NOTEIKŠANAS KĀRTĪBA RĪGAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ	9
5.1.3. KONKURENCES PRINCIPU IZVĒRTĒJUMS REGULAS 1370/2007 KONTEKSTĀ	12
5.2. KONKRĒTAIS TIRGUS.....	13
5.3. AIZLIEGTĀS VIENOŠANĀS IZVĒRTĒJUMS UN SECINĀJUMI LIETĀ	15
5.3.1. LIETĀ VEIKTĀ IZVĒRTĒJUMA TVĒRUMS	15
5.3.2. KONKURENCES TIESĪBU NORMATĪVO AKTU PIEMĒROŠANA UN JUDIKATŪRA	15
5.3.3. IETEKMES UZ KONKURENCI IZVĒRTĒJUMS	16
VI IESNIEGTIE VIEDOKĻI	18
6.1. RS VIEDOKĻIS UN TĀ IZVĒRTĒJUMS	18

6.2.	RMS VIEDOKLIS UN TĀ IZVĒRTĒJUMS.....	20
6.3.	LPPA, RD SATIKSMES DEPARTAMENTA, IUB UN ATD SNIEGTIE VIEDOKĻI UN TO IZVĒRTĒJUMS.....	21
	RMS 21.10.2016. IESNIEGTAIS IUB VIEDOKLIS.....	22
VII	ATBILDĪBA	22
7.1.	TIESISKAIS PIENĀKUMS	22
7.2.1.	NAUDAS SODA PIEMĒROŠANAS VISPĀRĒJAIS PAMATS	23
7.2.2.	PĀRKĀPUMA SMAGUMS.....	24
7.2.3.	PĀRKĀPUMA ILGUMS.....	25
7.2.4.	NAUDAS SODA APMĒRS, IEVĒROJOT PĀRKĀPUMA SMAGUMU UN ILGUMU	25
7.2.5.	ATBILDĪBU PASTIPRINOŠIE / MĪKSTINOŠIE APSTĀKĻI	25
7.2.6.	GALĪGAIS NAUDAS SODA APMĒRS	26

I LIETAS BŪTĪBA

- 1 Lietas ietvaros Konkurences padome (turpmāk – KP) pārbaudīja, vai SIA Rīgas satiksme (turpmāk – RS) un PS “Rīgas mikroautobusu satiksme” (turpmāk – RMS) darbībās saskatāmas Konkurences likuma (turpmāk – KL) 11.panta pirmajā daļā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpuma tiesiskā sastāva pazīmes, nosakot sabiedriskā transporta tarifus Rīgas pilsētā.

II LIETAS DALĪBNIEKI

- 2 **SIA “Rīgas satiksme”** (reģ.Nr. 40003619950), tās juridiskā adrese ir Kleistu iela 28, Rīga. RS kapitāldaļu turētāja ir Rīgas dome (100%).
- 3 **PS “Rīgas mikroautobusu satiksme”** (reģ.Nr. 50103599811), juridiskā adrese ir Viskaļu iela 13, Rīga. Kopš 11.08.2016. vienīgais pilnsabiedrības biedrs, kuram ir pārstāvības tiesības, ir SIA “B-Bus”. Līdz 11.08.2016. tiesības kopīgi pārstāvēt pilnsabiedrību bija SIA “B-Bus” un SIA “FPK”. RMS apvienojušies biedri – SIA “Sabiedriskais autobuss” un SIA “B-Bus”. Līdz 11.08.2016. SIA “FPK” un SIA “VIDLATAUTO” arī bija RMS biedri.
- 4 Atbilstoši KL 1.panta 9.punktam RS un RMS ir uzskatāmas par savstarpēji neatkarīgiem tirgus dalībniekiem.

III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ

- 5 Pamatojoties uz KL 8.panta pirmās daļas 1.punktu, KP 26.02.2015. ierosināja lietu Nr.p/15/7.4./4 “Par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu RS un RMS (SIA “B-Bus” un SIA “FPK”) darbībās” (turpmāk – Lieta).
- 6 KP amatpersonas 21.04.2015., pamatojoties uz Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 16.04.2015. lēmumu Nr.3-12/0095/6, 2015.g., veica KL 9.panta piektās daļas 4. un 5.punktā noteiktās procesuālās darbības pie RS, RMS un Rīgas domes (turpmāk – RD) Pasażieru komercpārvaldījumu licencēšanas komisijas telpās (turpmāk – apmeklējums), kā arī ieguva informāciju no RS un RMS.
- 7 Lietas izpētes ietvaros tika iegūta arī papildu informācija no LR Uzņēmumu reģistra, Iepirkuma uzraudzības biroja (turpmāk – IUB), VSIA “Autotransporta direkcijas” (turpmāk – ATD), kā arī iegūta informācija no publiski pieejamiem resursiem.
- 8 Ievērojot KL 26.panta septītajā daļā noteikto, KP Izpildinstitūcija pēc lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanas 18.08.2016. nosūtīja RS un RMS paziņojumu par KP lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu un par uzaicinājumu iepazīties ar Lietā esošajiem pierādījumiem un viedokļa izteikšanu (turpmāk – Paziņojums Nr.1). RS 24.08.2016. un RMS 29.08.2016. izmantoja tiesības iepazīties ar Lietas materiāliem. Saistībā ar Paziņojumu Nr.1 RS sniedza viedokli 05.09.2016. un 12.09.2016., kā arī 11.10.2016. pēc RS izteiktā lūguma

notika RS pārstāvju mutvārdu uzklauššana. Savukārt RMS rakstveida viedokli saistībā ar Paziņojumu Nr.1 sniedza 06.09.2016.

- 9 Ievērojot viedoklī un mutvārdu uzklauššanā RS sniegtos argumentus, KP Izpildinstitūcija atkārtoti 17.01.2017. nosūtīja paziņojumu par lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu un par uzaicinājumu iepazīties ar Lietā esošajiem pierādījumiem un viedokļa izteikšanu (turpmāk – Paziņojums Nr.2). Saistībā ar Paziņojumā Nr.2 norādīto, RS un RMS 06.02.2017. sniedza viedokļus.

IV LIETAS APRAKSTS

4.1. Sākotnējā informācija

- 10 Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju¹ RD 16.01.2015. pieņēma lēmumu no 01.02.2015. paaugstināt Rīgas sabiedriskā transporta izmantošanas maksu līdzšinējo 0,60 EUR vietā uz 1,15 EUR, ņemot vērā, ka paaugstinātā maksa ir atbilstoša reālajai pakalpojuma pašizmaksai.
- 11 20.01.2015. Licencēšanas komisija atbalstīja RMS pieteikumu, kuru iesniedza RS, ka arī RMS mikroautobusus no 01.02.2015. tiks izmantoti tie paši e-taloni, kurus izmanto RS, līdz ar to faktiski palielinot braukšanas maksu līdzšinējo 0,70 EUR vietā uz 1,15 EUR. Tādējādi RS un RMS viena brauciena maksa Rīgas sabiedriskajā transportā vienlaicīgi tika palielināta līdz 1,15 EUR.

4.2. Sabiedriskā transporta sistēma Rīgā

4.2.1. Sistēma līdz 2012.gadam

- 12 Līdz 2012.gadam sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā pamatā nodrošināja RD piederоšā RS, bet vienlaikus pasažieri varēja izmantot arī neatkarīgu komersantu pakalpojumus – pārvadājumus mikroautobusus.
- 13 Saskaņā ar RS iesniegto informāciju² RS apkalpoja 9 tramvaja, 20 trolejbusa un 53 autobusa maršrutos. Savukārt pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar mikroautobusiem veica vairāki komersanti – paralēli RS kopumā 37 maršrutos pakalpojumus sniedza astoņi komersanti (privātie pārvadātāji)³ – SIA “DMK” (4 maršruti), SIA “Kort” (4 maršruti), SIA “Blands” (10 maršruti), PS “Maršrutu taksometru apvienība LLV” (6 maršruti), SIA “Taksi.LV” (3 maršruti), SIA “Centība” (3 maršruti), AS “Rīgas taksometru parks” (3 maršruti) un SIA “VAS SV” (4 maršruti). Šie komersanti bija neatkarīgi tirgus dalībnieki, kuri savus tarifus noteica patstāvīgi⁴. Strādājot pēc komerciāliem principiem, mikroautobusi, galvenokārt, veica pārvadājumus ielās un maršrutos, kur bija liels pieprasījums pēc sabiedriskā transporta, ar cenu konkurējot ar RS apkalpotajiem maršrutiem, jo lielākoties tie pārklājās ar mikroautobusu maršrutiem.

4.2.2. RD un RS līgums par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgā

- 14 14.11.2011. RD un RS noslēdza pasūtījuma līgumu Nr.RD-11-1490-lī *par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā* (turpmāk – Pasūtījuma līgums). Saskaņā ar šo līgumu RD noteica Rīgas pilsētas nozīmes maršrutu tīklu un piešķīra RS ekskluzīvas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar sabiedriskajiem transportlīdzekļiem šā tīkla maršrutos. RS apņēmas to izpildīt normatīvajos

¹ <https://www.rigassatiksmelv/aktualitates/sabiedriskatransporta-bilesuveidi-un-cenas-no-1-februara/> [aplūkots 18.08.2016.]

² RS 29.04.2016. vēstules Nr.KOR-IZEJ-JP/2016/744 pielikums Nr.1

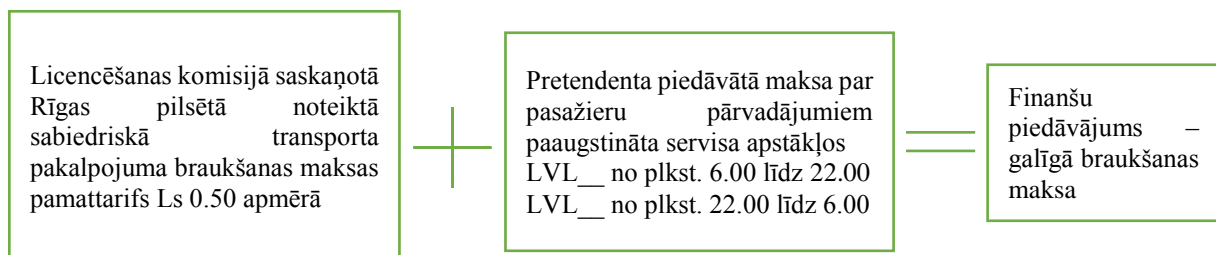
³ Saskaņā ar Rīgas maršrutu tīkla vienotas apkalpošanas izveides koncepcijā ietverto informāciju

⁴ Ievērojot RD maksimālo noteikto cenu, par kādu sniedzams pakalpojums

- aktos, kā arī Pasūtījuma līgumā noteiktajā kārtībā un apjomā. RD un RS Pasūtījuma līguma darbības termiņš ir līdz 31.12.2026., ar iespēju to automātiski pagarināt līdz 30.06.2033.
- 15 Saskaņā ar Pasūtījuma līguma 10.2.punktu RS *tarifs tiek noteikts atbilstoši sabiedriskā transporta nozari reglamentējošajiem normatīvajiem aktiem*. Ņemot vērā šī punkta regulējumu, pirms tarifa noteikšanas vai maiņas RS, atbilstoši Pasūtījuma līgumā noteiktajai kārtībai, tarifu saskaņo ar RD Pasažieru komercpārvadājumu licencēšanas komisiju. Līdz ar to gala lēmumu par braukšanas tarifu pieņem RD Pasažieru komercpārvadājumu licencēšanas komisija (turpmāk – Licencēšanas komisija)⁵.
- 16 Pasūtījuma līguma 6.nodaļā arī paredzēta iespēja sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma daļu nodot apakšuzņēmējam. Pasūtījuma līguma 6.1.punkts: *RS var nodot apakšuzņēmējam/iem, kam normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir izsniegta pasažieru pārvadājumu veicēja speciālā atļauja (licence), sabiedriskā transporta pakalpojumu (tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā) pasūtījuma daļu (tai skaitā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā saistītos pakalpojumus) – ne vairāk kā 35% no kopējā maršrutu tīkla garuma kilometros, noslēdzot apakšuzņēmuma līgumu uz laiku līdz astoņiem gadiem, bet ne ilgāk par pasūtījuma līguma termiņu*.
- 17 Tātad, Pasūtījuma līgums neuzliek par pienākumu, bet gan piešķir tiesības RS piesaistīt apakšuzņēmēju līdz 35% no kopējā maršruta tīkla garuma kilometros. Pasūtījuma līgumā nav precīzi noteikts, kādā veidā RS var piesaistīt apakšuzņēmēju pakalpojumu sniegšanā. Tādējādi līguma veida, formas un satura izvēle atstāta RS kompetencē.

4.2.3. RS 2012.gadā izsludinātais atklātais konkurss

- 18 Saskaņā ar Rīgas maršruta tīkla vienotas apkalpošanas izveides koncepciju par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu Rīgā⁶, kā arī normatīvajos aktos ietverto regulējumu Rīgā tiek sniegti, tostarp, paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumi. Tā kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana Rīgā saskaņā ar Pasūtījuma līgumu ir nodota ekskluzīvi RS, tad RS ir atbildīga par minēto pakalpojumu nodrošināšanu. Vienlaikus RS pieņēma lēmumu pasažieru pārvadājumus ar paaugstinātu komfortu nodot apakšuzņēmējam.⁷
- 19 Tā rezultātā RS 2012.gadā izsludināja atklāto konkursu “*Par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas maršrutu tīkla daļas maršrutos*” ID Nr. RS/2012/3, kura iepirkuma priekšmets bija regulārie pasažieru pārvadājumi maršrutā, kurā pārvadātājs nodrošina braukšanas apstākļu uzlabojumus. Saskaņā ar šī konkursa nolikumu, paredzēts, ka paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanai netiks piesaistīti pasūtītāja vai Rīgas budžeta līdzekļi, investīcijas, citi pasūtītāja rīcībā esošie finanšu resursi. Atlīdzību par pakalpojuma sniegšanu pretendents saņem, iekasējot līgumā paredzētajā kārtībā noteikto braukšanas maksu no personām, kuras izmanto pakalpojumus.
- 20 Viens no pretendentu piedāvājumu vērtēšanas kritērijiem bija pasažieriem ekonomiski izdevīgākais un lietošanā ērtākais biļešu sistēmas piedāvājums. Finanšu piedāvājums sastāvēja no pretendenta piedāvātās biļešu cenas mikroautobusus, cenu aprēķinot šādā veidā:



⁵ RS pārstāvja sniegtie paskaidrojumi 27.11.2015. vēstulē *Par papildus viedokļa sniegšanu Lietā Nr. p/15/7.4./4*

⁶ RD Satiksmes departamenta 02.12.2010. vēstules Nr.DS-10-1231-dv pielikums

⁷ Saskaņā ar RS 08.04.2016. sniegtajiem paskaidrojumiem un 29.04.2016. papildu paskaidrojumiem vēstulē Nr. KOR-IZEJ-JP/2016/744

Pasūtījuma līguma spēkā stāšanās dienā RD Pasažieru komercpārvadājumu licencēšanas komisija bija apstiprinājusi RS braukšanas tarifu 0,50 Ls apmērā. Līdz ar to konkursa izsludināšanas dienā pēdējais apstiprinātais tarifs Rīgā, kas tika iekļauts arī konkursa nolikumā, bija 0,50 Ls.

- 21 RS ieskatā saskaņā ar pasūtījuma līgumā un normatīvajos aktos noteikto RS nevar patvaļīgi noteikt tarifu un to iekļaut konkrētajā iepirkumā. RS sniedz pakalpojumus visā maršrutu tīklā par RD noteikto maksu (tarifu), kas ir saistoša arī apakšuzņēmējiem. Turklāt paaugstināta servisa pakalpojums nevar būt lētāks par pamatpakalpojumu, ņemot vērā pasažieru skaitu, kādu var pārvadāt paaugstināta servisa pakalpojumu sniedzējs (ar mikroautobusiem). Mikroautobusi kopējā sistēmā netiek izdalīti kā atsevišķi pārvadātāji, jo sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs Rīgā ir RS⁸. Tādējādi RS konkursā par apakšuzņēmēja piesaisti noteikusi minimālo tarifu pasažieru pārvadājumiem paaugstināta servisa maršrutos, kas atbilda RD noteiktajam pamattarifam pasažieru pārvadājumiem, lai nodrošinātu vienotu un saskaņotu maršrutu tīkla apsaimniekošanu atbilstoši sabiedriskās satiksmes organizācijas mērķiem un normatīvajiem aktiem⁹.
- 22 Atklātajā konkursā pieteikumus iesniedza divi pretendenti. RMS piedāvātā maksa par pasažieru pārvadājumiem paaugstināta servisa apstākļos Rīgā bija 0,00 Ls. Tātad pretendents piedāvājis pārvadāt pasažierus par tādu pašu maksu kā RS sabiedriskajā transportā. Savukārt otra pretendenta – personu apvienības SIA “DMK”, SIA “Centība N” un SIA “Blands” – piedāvājums bija par 0,50 Ls dārgāks – piemaksa 0,50 Ls pārvadājumiem gan dienas laikā, gan nakts laikā. Par atklātā konkursa uzvarētāju tika atzīta RMS.

4.2.4. RS un RMS līgums par paaugstināta servisa pakalpojumu

- 23 04.01.2013. starp RS un RMS tika noslēgts līgums Nr. LIG-IEP/2013/1 *Par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla daļas maršrutos* (turpmāk – Apakšuzņēmuma līgums). Citētie līguma punkti šādā pašā redakcijā bija ietverti arī atklātā konkursa “*Par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas maršrutu tīkla daļas maršrutos*” ID Nr. RS/2012/3 pielikumā pievienotajā līguma projektā.
- 24 Apakšuzņēmuma līguma 7.1.punkts paredz nosacījumu, ka pārvadātājam (RMS) jāveic regulārie pasažieru pārvadājumi maršrutu tīklā par sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (tarifu), kas noteikta kā vienreizēja braukšanas maksa vienam braucienam maršrutā (bez braukšanas attāluma ierobežojuma) un kas sastāv no pasūtītāja (RS) sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos normatīvajos aktos noteiktās sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksas (pamattarifa), kas saskaņota Licencēšanas komisijā, un papildu maksas par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, kas noteikta atklāta konkursa rezultātā.
- 25 Savukārt Apakšuzņēmuma līguma 7.4.punkts nosaka: *ja RS normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā groza sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (pamattarifu), RS par to savlaicīgi pirms tā spēkā stāšanās informē pārvadātāju, kam ir tiesības attiecīgi palielināt sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (tarifu), nepalielinot 7.1.2.apakšpunktā noteikto papildu maksu.* Minētais nozīmē, ka saskaņā ar Apakšuzņēmuma līgumu paaugstināta servisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējam tika paredzētas tiesības (nenosakot pienākumu) paaugstināt pamattarifu par tādu pašu summu, par kādu pamattarifs tiek paaugstināts RS pārvadājumiem, vienlaicīgi nepalielinot pretendenta konkursā piedāvāto papildu maksu.
- 26 Apakšuzņēmuma līguma 7.5.punktā noteikts, ka *ja tam ir ekonomisks pamatojums, pārvadātājam (RMS) ir tiesības pasūtījuma līguma darbības laikā ne biežāk kā vienu reizi kalendārajā gadā ierosināt grozīt 7.1.2.apakšpunktā noteikto papildu maksu. Normatīvajos*

⁸ RS 12.09.2016. un 06.02.2017. sniegtais rakstveida viedoklis

⁹ Turpat

aktos noteikto braukšanas maksas izmaiņu saskaņošanu nodrošina pasūtītājs, pamatojoties uz pārvadātāja iesniegtajiem pamatojuma dokumentiem.

- 27 Apakšuzņēmuma līguma 8.1.punkts paredz: *pasūtījuma līguma izpildes laikā pārvadātājs (RMS) nosaka sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, kas sastāv no vienreizējām papīra biļetēm ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem. 8.2.punkts: Vienreizējā papīra biļete ir nepersonalizēta pasažiera braukšanas, bagāžas (dzīvnieku) pārvadāšanas vai pārsēšanās tiesības apliecināošs dokuments, kas satur informāciju par biļetes veidu, ko pasažieris iegādājas vai saņem sabiedriskajā transportlīdzeklī. Biļetē attēlojamā informācija un tās dizains saskaņojams ar pasūtītāju (RS). Secināms, ka minētie punkti Apakšuzņēmuma līgumā iekļauti ar mērķi, lai arī RMS pastāvētu atbilstošs sabiedriskā transporta biļešu sistēmas standarts un vienoti visā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas sistēmā tiktu piemēroti valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi.*
- 28 Saskaņā ar Apakšuzņēmuma līguma 7.3.punktu RMS netiek kompensētas ar paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītās saimnieciskās darbības izmaksas. Saskaņā ar RS pārstāvja 27.11.2015. vēstulē norādīto RMS saņem maksu par pārvadājumiem šādos veidos:
- paaugstināta servisa sabiedriskā transporta braukšanas maksu¹⁰ maksā tā klienti mikroautobusus (skaidrā naudā);
 - RS vienu reizi ceturksnī pārskaita RMS valsts piešķirto kompensāciju par sniegtajiem pakalpojumiem pasažieriem ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem;
 - RS trīs reizes mēnesī pārskaita ar elektroniskās norēķinu sistēmas starpniecību iekasēto naudu par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta transportlīdzekļos reģistrētajiem braucieniem ar e-talonu.
- 29 29.04.2013. un 16.06.2013. RS un RMS noslēgušas papildu vienošanos pie Apakšuzņēmuma līguma. Atbilstoši vienošanos nosacījumiem maksa par braucienu, norēķinoties ar e-talonu, paaugstināta servisa pakalpojumam pielīdzināma maksai par braucienu RS veiktajos pārvadājumos. Vienošanās ietverta arī atruna, ka, mainoties maksai par braucienu RS veiktajos pārvadājumos, RMS šīm izmaiņām piekrt. Tādējādi vienošanās paredz pienākumu RMS mainīt tās braukšanas maksu, ja tās tarifa komponente, kuru sastāda RS tarifs, tiek mainīta.¹¹
- 30 Šajā nodaļā atspoguļotais Apakšuzņēmuma līguma saturs apstiprina, ka jau sākotnēji, līguma slēgšanas brīdī, tika paredzēts, ka tarifs, par kādu RMS iegūst tiesības sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus, ir piesaistīts tarifam, par kādu sabiedriskā transporta pakalpojumus sniedz RS. Tas izriet no Apakšuzņēmuma līguma 7.1.punkta. Vienlaikus Apakšuzņēmuma līgums neuzliek par pienākumu pielāgoties RS tarifam Apakšuzņēmuma līguma darbības laikā, ja tas tiek mainīts. Atbilstoši Apakšuzņēmuma līguma 7.4.punktam RMS ir tiesības, ne pienākums palielināt tarifu, nepalielinot papildu maksu.

4.3. 21.04.2015. APMEKLĒJUMA LAIKĀ IEGŪTĀ INFORMĀCIJA

4.3.1. No Licencēšanas komisijas

- 31 Licencēšanas komisijas sekretāre A.I.¹² norādīja, ka pieteikumus par tarifu paaugstināšanu komisijai iesniedz tikai RS. RD nav saņemts RMS iesniegums, jo tā ir RS apakšuzņēmēja, līdz ar to komisijā vēršas tikai RS.

¹⁰ Kopš 01.02.2015. tā ir identiska ar RS maksu sabiedriskajā transportā (skat. tabulā Nr.1)

¹¹ 29.04.2013. vienošanās pie Apakšuzņēmuma līguma noteikts: (*)

¹² 21.04.2015. sarunu protokols ar Rīgas domes pasažieru komercpārvadājumu licencēšanas komisijas sekretāri A.I.

4.3.2. No RS

- 32 RS Maršrutu tīkla un pasažieru ieņēmumu attīstības daļas vadītājs *E.U.* paskaidroja¹³, ka viņa komunikācija ar RMS pamatā notiek, ja ir nepieciešami grozījumi mikroautobusu maršrutos. Tad RMS iesniedz savu redzējumu, kas un kāpēc jāmaina, lai RS varētu Licencēšanas komisijā pierādīt, ka grozījumi ir nepieciešami pakalpojumu optimizēšanai, sabalansēšanai. RMS tas ir business, kamēr RS – sociālā funkcija.
- 33 *E.U.* ieskatā RMS veiktā tarifa maiņa neietekmē RS darbību. Taču RMS darbību ietekmē RS piemērotais tarifs, jo cilvēki ir cenas jutīgi un dod priekšroku gaidīt RS transportu, nevis braukt ar dārgāko. Nav pareizs uzskats, ka RMS nav motivēts turēt zemākas cenas kā RS, jo tad (turot zemākas cenas) RMS varētu piesaistīt vairāk klientu. Attiecīgi lietderības koeficients varētu būt lielāks darbībai. Pēc RMS darbībām un aktivitātēm var netieši redzēt, ka RMS pašlaik jūtas komfortabli – kopš 2014.gada novembra nebija iesniegti nekādi optimizācijas priekšlikumi. Mikroautobusu pārvadājumi ir paaugstināta komforta pakalpojumi: lielāks ātrums (RS zaudē 12 sek. uz katru pieturvietu, RMS mikroautobusiem nav pienākuma apstāties katrā pieturvietā) un visiem pasažieriem ir sēdvietas (19 sēdvietas + 2 atļautas stāvvietas). Saistībā ar RMS tarifa paaugstināšanu *E.U.* norādīja: “Līgumā starp RMS un RS ir punkts, ka RMS tarifam zemākais atskaites punkts ir RS tarifs + papildmaksa par papildus komfortu.”

4.3.1. No RMS

- 34 RMS pārstāvji apmeklējuma laikā¹⁴ paskaidroja, ka sadarbojas ar RS uz 2013.gadā noslēgtā līguma pamata, papildus pārvadājot RS darbiniekus pa nakti. RMS pēc līguma noslēgšanas secināja, ka biļešu cena mikroautobusus nepieciešama augstāka, jo cenu veidojošie faktori, t.i., pašizmaksa un ienākumi ir mainījušies. Ar 2014.gadu RMS uzsāka darbu pie biļešu cenu paaugstināšanas. Sabiedriskā transporta biļešu cena veidojas no divām komponentēm: RD apstiprinātā tarifa (pirmā komponente) un maksas par paaugstināto servisu (otrā komponente), t.i., kompleksi pakalpojumiem, ko nodrošina RMS mikroautobusi. Otrā komponente ir RMS maksas daļa par paaugstināto servisu, kas nav tikusi palielināta.
- 35 Lēmumus attiecībā uz 01.02.2015. biļešu cenu paaugstinājumu pieņēmis SIA “Sabiedriskais autobuss” valdes priekšsēdētājs *A.O.* vienpersoniski un ar RMS grāmatvežiem nav konsultējies. Apmeklējuma laikā RMS telpās esošie darbinieki, t.sk. SIA “B-Bus” galvenā grāmatvede, paskaidroja, ka RMS grāmatvežu pienākumos neietilpst nekādi jautājumi, kas varētu attiekties uz tarifu noteikšanu, pašizmaksas aprēķināšanu attiecībā uz tarifiem un jebkādi citi jautājumi, kas attiecas uz tarifiem, un nekādus tarifa aprēķinus nevarēja uzrādīt. Tika iesniegtas kopijas no RMS vēstulēm RS par braukšanas maksas nepieciešamajām izmaiņām.
- 36 Arī uz KP 22.09.2015. informācijas pieprasījumu par viena pasažiera brauciena mikroautobusā pašizmaksu RMS nav iesniegusi KP objektīvus un pārbaudāmus aprēķinus, vispārīgi norādot vien to, ka: “*viena pasažiera brauciena pašizmaksa nav konstanti nosakāma, jo ir mainīga katru mēnesi katrā maršrutā un to ietekmē dažādi faktori. RMS pārvadā pasažierus par Rīgas domes Pasažieru komercpārvadājumu licencēšanas komisijas saskaņotu tarifu, kas noteikts sabiedriskā transporta pakalpojumus reglamentējošo normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.*”

V TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS

5.1. Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas un braukšanas tarifu veidošanās normatīvais regulējums

¹³ 21.04.2015. sarunu protokols ar RS Maršrutu tīkla un pasažieru ieņēmumu attīstības daļas vadītāju *E.U.*

¹⁴ 21.04.2015. sarunu protokols ar SIA “FPK” valdes locekli *V.A.*, SIA “B-Bus” galveno grāmatvedi *I.I.*

5.1.1. Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas normatīvais regulējums

- 37 Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana notiek saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā un uz tā pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos noteikto kārtību, tostarp, Ministru kabineta 28.07.2015.gada noteikumiem Nr.435 “*Kārtība kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu*” (turpmāk – Noteikumi nr.435)¹⁵. Papildus Rīgā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kārtība noteikta RD 28.02.2012. saistošajos noteikumos Nr.165 “*Par Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta lietošanu*” (turpmāk – Saistošie noteikumi Nr.165), kā arī aprakstīta *Rīgas sabiedriskā transporta attīstības koncepcijā 2015-2018*¹⁶.
- 38 Savukārt Eiropas Savienības (turpmāk – ES) līmenī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu regulē Eiropas Parlamenta un padomes regula (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 1370/2004). Saistībā ar minēto regulu ir izdots arī Eiropas Komisijas paziņojums par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (2014/C 92/01) (turpmāk – Komisijas paziņojums).
- 39 Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta trešajā daļā noteikts, ka pasūtītājs var piešķirt tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus tieši, neievērojot šā panta otrajā daļā minēto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūru, Regulā 1370/2007 paredzētajos gadījumos un kārtībā. RD ir piešķīrusi tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus RS. Regulā 1370/2007 noteikta kārtība, kādā ES dalībvalstīs tiek organizēti sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi, t.sk. regulas 4.panta 7.punkts paredz iespēju pakalpojumu sniedzējam, kuram pasūtītājs ir tieši nodevis tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, slēgt līgumu ar apakšuzņēmēju par daļu pakalpojumu sniegšanu. Vienlaikus saskaņā ar šo regulējumu RS pašai jāsniedz būtiska daļa no pasažieru pārvadājumiem Rīgā¹⁷.
- 40 Paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pārvadājumu pakalpojumu, kuru sniegšanu RD ir paredzējusi Rīgas maršruta tīkla vienotas apkalpošanas izveides koncepcijā, definīcija ietverta Saistošo noteikumu Nr.165 2.2.apakšpunktā, saskaņā ar kuru *paaugstināta servisa pārvadājums ir pasažieru pārvadājums maršrutā, kurā pārvadātājs nodrošina kādu no minētajiem braukšanas apstākļu uzlabojumiem: ceļā pavadītā laika būtiska samazināšana salīdzinājumā ar pārvadājuma laiku maršrutos bez paaugstināta servisa; pasažierim garantēta sēdvietā; pārvadājumi nakts maršrutos vai pasažierim nodrošinātas citas papildu ērtības*.
- 41 Vienlaikus atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta devītajai daļai sabiedriskā transporta pakalpojumus var sniegt pārvadātājs, kas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir saņēmis pasažieru pārvadājumu veicēja speciālo atļauju (licenci). Šāda licence ir

¹⁵ Laikā, kad tika noslēgts Pasūtījuma līgums, spēkā bija Ministru kabineta 26.10.2009. noteikumi Nr.1226 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” (turpmāk – Noteikumi Nr.1226), savukārt laikā, kad tika noslēgts Apakšuzņēmuma līgums, spēkā bija Ministru kabineta 15.05.2012. noteikumi Nr.341 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu” (turpmāk – Noteikumi Nr.341)

¹⁶ Pieejama: www.rdsd.lv/uploads/media/551a7f8defb2d.pdf

¹⁷ Regulas 1370/2007 4.panta 7.punkts: Konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos pārredzami norāda, vai un kādā apjomā var apsvērt apakšuzņēmuma līguma slēgšanu. Ja slēdz apakšuzņēmuma līgumus, pakalpojumu sniedzējam, kuram saskaņā ar šo regulu uzticēta sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārvaldīšana un sniegšana, ir pienākums pašam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu būtisku daļu, kas var būt arī mazāka par pusi (.). Saskaņā ar attiecīgās valsts un Kopienas tiesību aktiem pakalpojumu valsts līgumā paredz nosacījumus apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai. Regulas Nr. 1370/2007 5.panta 2.punkta e) apakšpunkts paredz: e) ja saskaņā ar 4.panta 7.punktu apsver apakšuzņēmuma līguma slēgšanu, iekšējam pakalpojumu sniedzējam ir pienākums pašam sniegt lielāko daļu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu.

- izsniegta gan RS, gan RMS. Savukārt atbilstoši Regulas 1370/2007 2.pantam “sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums vai uzņēmumu grupa, kas veic sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai jebkura valsts struktūra, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus. Tas nozīmē, ka gan RS, gan RMS ir uzskatāma par pārvadātāju (sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju). Šo statusu neietekmē veids, kādā sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs ir ieguvis tiesības sniegt pakalpojumus.
- 42 Regulā 1370/2007 ir paredzēta iespēja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam nodot daļu no pārvadājumiem apakšuzņēmējam, to paredz arī RD koncepcija un pieļauj Pasūtījuma līguma noteikumi. Taču ne Regulā 1370/2007, ne Komisijas paziņojumā nav dots apakšuzņēmēja jēdziena skaidrojums, nav norādīts, kādi nosacījumi drīkst vai nedrīkst būt ietverti ģenerālu uzņēmēja un apakšuzņēmēja nolīgumā.
- 43 ATD savā 20.09.2016. vēstulē RMS skaidrojusi, ka sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos normatīvajos aktos vienīgā juridiskā forma, kādā var nodot tiesības sniegt daļu no maršrutiem citam pārvadātājam, ir apakšuzņēmuma līguma slēgšana¹⁸. Vienlaikus KP konstatē, ka nozares normatīvais regulējums neparedz konkrētus nosacījumus, kas iekļaujami apakšuzņēmuma līgumā, tostarp nozares normatīvais regulējums neparedz konkrētu cenu veidošanās mehānismu starp ģenerālu uzņēmēju un apakšuzņēmēju (skat. [5.1.2.](#) apakšnodaļu).
- 44 No Lietas ietvaros analizētajiem normatīvajiem aktiem neizriet pienākums RS un RMS vienoties par minimālu vai fiksētu pamattarifu RMS sniegtajiem paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumiem Rīgā, tāpat kā normatīvie akti neierobežo RMS patstāvīgi noteikt savu tarifu normatīvajos aktos noteiktā kārtībā. Noteikumu Nr.435 91.punkts vienīgi pieļauj noteikt pakalpojumu sniedzējam piemaksu par paaugstinātu servisu, bet neparedz pienākumu tirgus dalībniekiem savstarpēji vienoties par patērētājam piedāvātās cenu apmēru.
- 45 Turklāt ģenerālu uzņēmēja un apakšuzņēmēja attiecības pašas par sevi neatbrīvo tirgus dalībniekus no aizlieguma vienoties par pakalpojuma tālākpārdošanas cenu, jo sevišķi, ņemot vērā to, ka faktiski RS tikai nodeva tiesības RMS pārvadāt pasažierus Rīgā noteiktā maršrutu tīkla daļā, nevis iepirka no tās pakalpojumus.

5.1.2. Braukšanas tarifu noteikšanas kārtība Rīgas sabiedriskajā transportā

- 46 Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 16.panta pirmo un otro daļu *sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, nosakot pakalpojuma tarifu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs pakalpojuma tarifu nosaka saskaņā ar Ministru kabineta apstiprināto tarifa aprēķināšanas metodiku sabiedriskā transporta pakalpojumiem.* Vienlaikus saskaņā ar minētā panta trešo daļu, *piešķirot tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, pasūtītājs ir tiesīgs noteikt pakalpojumu tarifu, pilnībā uzņemoties zaudējumu segšanas finansiālās saistības.*
- 47 Saskaņā ar Noteikumu Nr.435 96.punktu sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifs pilsētas nozīmes maršrutos nosakāms, ievērojot viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksu. Arī RS norādījusi¹⁹, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus ir regulētais tirgus, kur normatīvie akti paredz, ka pakalpojumu maksa tiek rēķināta kā pašizmaksa atbilstoši Ministru kabineta noteikumu prasībām. Pasūtītājam ir tiesības apstiprināt braukšanas maksu, kas atšķiras no pašizmaksas. Atbilstoši RS 06.02.2017. sniegtajam viedoklim RD apstiprina sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu Rīgā.
- 48 Atbilstoši Noteikumu Nr.1226 2.punktam, neatkarīgi no tā, vai tarifu ir noteicis pārvadātājs vai pasūtītājs (RD), pārvadātājam kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas, kas pārsniedz gūtos ieņēmumus, izmaksas, kas radušās, ievērojot pasūtītāja noteiktos tarifus un izmaksas, kas radušās, ja pasūtītājs noteicis braukšanas maksas atvieglojumus atsevišķām pasažieru kategorijām.

¹⁸ ATD 20.09.2016. vēstule “Par viedokļa sniegšanu”, kas adresēta RMS

¹⁹ RS 27.11.2015. vēstule Par papildus viedokļa sniegšanu Lietuvā Nr. p/15/7.4./4

- 49 RS 12.01.2015. vērsās Licencēšanas komisijā ar lūgumu saskaņot braukšanas maksu (tarifu) Rīgas sabiedriskā transporta pamata maršrutu tīkla maršrutos 1,17 EUR, iesniedzot pamatojumu – prognozēto izmaksu un tarifa (braukšanas maksas) aprēķinu 2015.gadam. RD priekšsēdētājs 16.01.2015. nolēma noteikt no 01.02.2015. sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu Rīgas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā, nosakot viena brauciena maksu –1,15 EUR. 20.01.2015. Licencēšanas komisijas sēdē tika saskaņoti RS sabiedriskā transporta maršrutu tīkla abonementa biļešu veidi un cenas (1,15 EUR par vienu braucienu no 01.02.2015.).
- 50 Attiecībā uz paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pārvadājumiem, kuri nodoti RMS, Noteikumu Nr.435 91.punktā²⁰ paredzēts, ka par salīdzinoši lielāku ātrumu un papildu ērtībām pārvadātājs vai pasūtītājs ir tiesīgs noteikt papildu maksu un iekļaut to tarifā (braukšanas maksā). Vienlaikus Noteikumi Nr.341²¹ un Noteikumi Nr.1226²² tiesības noteikt papildu maksu paredzēja tikai pārvadātājam, bet ne pasūtītājam. Ja RMS tiek plānota tarifu maiņa, tā informāciju, t.sk. informāciju par paredzēto pārvadājumu pašizmaksu, vispirms iesniedz RS kā pasūtītājam saskaņā ar Apakšuzņēmuma līgumu, savukārt RS tālāk vērsās Licencēšanas komisijā²³. Šādā veidā notiek tarifa, par kādu RMS sniegs paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus, apstiprināšana.
- 51 20.01.2015. Licencēšanas komisijas sēdē pēc RMS lūguma tika saskaņots, ka RS abonementu biļetes (e-taloni) tiek izmantotas arī paaugstināta servisa pārvadājumu maršrutos, kā arī tika saskaņota vienreizējās biļetes cena EUR 2,00 apmērā, to iegādājoties pie transportlīdzekļa vadītāja. RMS nepieciešamo piemaksu pie vadītāja iegādājamām biļetēm pamatojusi ar to, ka, samazinoties skaidrās naudas aprītei transportlīdzeklī, uzlabosies satiksmes drošība un samazināsies risks, ka netiek izsniegta biļete. Palielinoties e-talonu skaitam, ar lielāku precizitāti tikšot veikta reisu izpilde, kā arī tiks segtas pieaugošās izmaksas (minimālās algas pieaugums, inkasācijas izmaksas, transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas u.c.). Vienlaicīgi vienreizējās biļetes cena EUR 2,00 apmērā, iegādājoties biļeti pie transportlīdzekļa vadītāja, tika noteikta arī RS sniegtajos pārvadājumos.
- 52 Saskaņā ar RS 29.04.2016. iesniegto informāciju kopš RS un RMS līguma noslēgšanas Rīgā ir bijušas šādas sabiedriskā transporta maksas (tarifa) izmaiņas:

Tabula Nr.1

RS un RMS sabiedriskā transporta maksas (tarifa) izmaiņas

	Braukšanas maksa tramvaju, trolejbusu un autobusu maršrutos RS	Braukšanas maksa paaugstināta servisa autobusa maršrutos RMS
--	--	--

²⁰ Šāds regulējums bija arī ietverts Noteikumu Nr.341 89.punktā, kas bija spēkā Apakšuzņēmuma līguma slēgšanas brīdī

²¹ 89.punkts

²² 77.punkts

²³ Šāda kārtība secināma no lietas materiāliem, piemēram, skat.21.04.2015. darbību protokola pielikumu Nr.7

Periods	1 brauciena maksa, pērkot biļeti ar e-talonu	1 brauciena maksa, pērkot biļeti pie vadītāja	1 brauciena maksa, pērkot biļeti ar e-talonu	1 brauciena maksa, pērkot biļeti pie vadītāja
no 01.05.2013.	Ls 0,50	Ls 0,70	Ls 0,50	Ls 0,50
no 01.01.2014.	EUR 0,60	EUR 1,20	EUR 0,70	EUR 1,00
no 01.02.2015.	EUR 1,15	EUR 2,00	EUR 1,15	EUR 2,00
Nakts satiksme*				
līdz 31.03.2014.	**	EUR 1,50		
no 01.04.2014.			**	EUR 1,50
no 01.02.2015.			**	EUR 2,00
no 01.04.2016.			EUR 1,15	EUR 2,00

* līdz 31.03.2014. nakts satiksmes pārvadājumus veica RS, bet no 01.04.2014. - RMS

** ar integrēto e-talonu nevarēja norēķināties

Avots: RS 29.04.2016. iesniegtā informācija

- 53 Lai gan KP vērsās pie RMS, lūdzot skaidrot viena brauciena pašizmaksu, Lietas izmeklēšanas gaitā RMS nav iesniegusi objektīvi pārbaudāmus aprēķinus, kas pamatotu RMS apstiprināšanai iesniegtā un apstiprinātā tarifa lielumu. RMS norādījusi, ka viena pasažiera brauciena pašizmaksa nav konstanti nosakāma, jo ir mainīga katru mēnesi katrā maršrutā un to ietekmē dažādi faktori.
- 54 Ņemot vērā Tabulā Nr.1 ietvertu informāciju, secināms, ka RMS līdz 01.01.2014. pārvadāja pasažierus par tarifu, ar kādu uzvarēja RS izsludinātajā konkursā (0,50 Ls + 0 Ls piemaksa par paaugstināto servisu). Pārejot uz *euro* 01.01.2014., cena mainījusi uz 0,70 EUR. Nākamā braukšanas maksas maiņa bija 01.02.2015., kad tā paaugstinājusies līdz 1,15 EUR. Vienlaicīgi ar tarifa paaugstinājumu, RMS arī saskaņojusi braukšanas maksu, pērkot biļeti pie vadītāja, 2,00 EUR apmērā. Šāda cena noteikta arī, iegādājoties biļeti pie vadītāja RS sabiedriskā transportā. Tādējādi mazāk nekā pēc diviem gadiem RMS konkursā finanšu piedāvājumā norādītā cena ir būtiski paaugstināta un maksa par braucieni pilnībā izlīdzinājās. Izlīdzinājās ne tikai tarifs, bet arī maksājums, kas attiecas uz biļetes iegādi pie transportlīdzekļa vadītāja.
- 55 Attiecībā uz RMS piemēroto tarifu RS norādījusi²⁴, ka no RS un RD līguma izriet, ka noteikums par to, ka pasūtītājam ir tiesības apstiprināt braukšanas maksu, kas atšķiras no pašizmaksas, attiecināms arī uz apakšuzņēmēju. RS nevar noteikt atšķirīgu maksu no RD noteiktās un apstiprinātās maksas, bet attiecībā uz paaugstinātā servisa pakalpojumu pārvadātājs var pievienot papildu maksu par paaugstināto servisu.
- 56 No Lietā iegūtās informācijas izriet, ka Licencēšanas komisija apstiprina atsevišķi gan RS, gan RMS tarifu. Tas KP ieskatā norāda, ka RS un RMS ir divi dažādi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji, kuriem katram atsevišķi savi braukšanas tarifi jāaskaņo Licencēšanas komisijā. Pretējā gadījumā, pieņemot, ka pakalpojumus Rīgā sniedz tikai viens pakalpojumu sniedzējs un ka RS tarifs ir saistošs arī RMS, nav loģiska pamatojuma RMS tarifu saskaņošanai atsevišķi.
- 57 Ja RMS tarifam ir jābūt ne zemākam kā RS tarifam, kas balstīts uz RS pašizmaksu uz vienu pasažieri un izriet no RS saimnieciskās darbības rādītājiem, tad RMS tarifa daļa, kuru veido RS tarifs, ir pretēja Noteikumu Nr.435 96.punktam, kas paredz, ka tarifs pilsētas nozīmes maršrutos nosakāms, ievērojot (konkrētā pārvadātāja, kurš sniedz pārvadājuma pakalpojumus) viena

²⁴ RS 27.11.2015. vēstule *Par papildus viedokļa sniegšanu Lietā Nr. p/15/7.4./4*, RS 05.02.2017. viedoklis uz Paziņojumu Nr.2

pasažiera pārvadāšanas pašizmaksu. RMS ir izdevīga RS noteiktā braukšanas maksa, pat tiktāl, ka saskaņā ar RS darbinieka sniegto informāciju, RMS vairs nav jāsniedz nekādi optimizācijas priekšlikumi²⁵. KP secina, ka RMS šādos apstākļos, tāpat kā RS, nav jāpievērš sevišķa uzmanība savas darbības efektīvizēšanai, jo cenu konkurences spiediena nav un tai ir garantēti noteikta līmeņa ienākumi no pakalpojuma sniegšanas.

5.1.3. Konkurences principu izvērtējums Regulas 1370/2007 kontekstā

- 58 Atbilstoši Regulas 1370/2007 2.apsvērumam, *Eiropas Kopienas dibināšanas līguma* (turpmāk – EK Līgums) 86.panta 2.punktā²⁶ ir paredzēts, ka uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, attiecas EK Līgumā ietvertie noteikumi, un jo īpaši noteikumi par konkurenci. Lai gan Regula 1370/2007 var paredzēt izņēmumus no konkurences noteikumiem, ciktāl tie ir objektīvi pamatoti un attiecināmi, tas nenozīmē, ka Regula 1370/2007 izslēdz konkurenci regulējošo normatīvo aktu piemērošanu.
- 59 Turklāt saskaņā ar Regulas 1370/2007 7.apsvērumu “*pētījumi, kas veikti dalībvalstīs, kuru sabiedriskā transporta nozarē jau vairākus gadus ir bijusi konkurence, un tajās gūtā pieredze rāda, ka, ieviešot regulētu pakalpojumu sniedzēju konkurenci – ar attiecīgiem drošības noteikumiem –, pakalpojumus var padarīt pievilcīgākus, novatoriskākus un lētākus, netraucējot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem turpināt uzticēto uzdevumu veikšanu. Tādu pieeju ir atbalstījusi Eiropadome saskaņā ar 2000.gada 28.marta tā dēvēto Lisabonas procesu, kurā Komisija, Padome un dalībvalstis, ciktāl ļauj to attiecīgās pilnvaras, tika aicinātas “paātrināt liberalizāciju tādās nozarēs kā ... transports”*. Minētais KP skatījumā sniedz papildu apstiprinājumu tam, ka tiek atzīta konkurences attīstības un veicināšanas nepieciešamība sabiedriskā transporta tirgos, un līdz ar to ir piemērojami konkurenci regulējošie normatīvie akti.
- 60 Regulā 1370/2007 arī noteikts, ka EK Līguma 73.pants, kas regulē kompensācijas jautājumus, ir *lex specialis*²⁷ attiecībā pret 86.panta 2.punktu. Tā, piemēram, Regulas 1370/2007 34.apsvēruma un Komisijas paziņojuma 2.4.3. un 2.4.5.punkts norāda, ka kompensācijas par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu var būt nepieciešamas un ir pieļaujamas attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju, ja sniegtie pakalpojumi nav rentabli un pārvadātāja izdevumi pārsniedz ieņēmumus. Tādējādi Regulas 1370/2007 2.apsvēruma kopsakarā ar pārējo Regulas un Komisijas paziņojuma regulējumu skaidro izņēmumu no konkurences principu piemērošanas sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā.
- 61 Vienlaikus KP norāda, ka konkrētajā gadījumā Lietas ietvaros tiek vērtēti RS pakalpojumu nodošanas RMS tiesiskie aspekti, kas ir pakļauti konkurences tiesību regulējumam, nevis jautājumi, kas ietver valsts un pašvaldību noteikto kompensāciju segšanu. Turklāt minētais regulējums arī nenorāda uz izņēmumu, kas būtu attiecināms uz minimālās cenas noteikšanu. Tādējādi vienošanās ar apakšuzņēmēju par minimālās cenas noteikšanu nesaskan ar Regulas 1370/2007 principiem, kā arī nav uzskatāma par izņēmuma rīcību, kas būtu pieļaujama sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas jomā. Arī vērtējot no Regulā 1370/2007 apskatīto efektivitātes apsvērumu skatu punkta, secināms, ka, nosakot minimālo cenu, tiek ierobežota iespēja pakalpojumu sniegt iespējami lētāk un tikpat efektīvi.
- 62 Papildus izvērtējot Regulas 1370/2007²⁸ un Komisijas paziņojuma²⁹ regulējumu, secināms, ka ir pieļaujamas prasības (saistības), kas saistās ar pakalpojuma drošumu, kvalitāti u.c. objektīviem parametriem. Vienlaikus no Regulas 1370/2007 nav secināms, ka būtu pieļaujamas tiesības vienoties un noteikt minimālās cenas vai fiksētās cenas. KP skatījumā Regula 1370/2007 nekādā mērā nebūtu interpretējama paplašināti, ka tā atļauj minimālās cenas

²⁵ 21.04.2015. sarunu protokols ar RS Maršrutu tīkla un pasažieru ieņēmumu attīstības daļas vadītāju E.U.

²⁶ Tagad Līguma par Eiropas Savienības darbību 106.panta 2.punkts

²⁷ Speciālā tiesību norma pret vispārējo tiesību normu

²⁸ Sk. Regulas 1370/2007 17.-18.apsvērumu

²⁹ Sk. Komisijas paziņojuma 2.2.5.punktu

ierobežošanu vai tās fiksēšanu no pakalpojuma sniedzēja puses apakšuzņēmējam. Attiecībā uz apakšuzņēmēja darbības ierobežošanu līdzvērtīgi attiecināmas objektīvi nepieciešamas prasības (drošības, kvalitātes u.c.).

- 63 Tāpat Komisijas paziņojuma 2.2.8.punkta iii) apakšpunktā skaidroti sociālie standarti, kas ievērojami attiecībā uz personālu, piemēram, kvalitātes standarti attiecībā uz minimālajiem darba apstākļiem un darbinieku drošību. Minētie standarti varētu attiekties uz koplīgumu uzņēmuma līmenī vai uz koplīgumu, kas noslēgts attiecīgajā tirgus segmentā. Šādā veidā arī paredzēts novērst iespējamu sociālo dempingu sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē. Tādējādi nav pamats uzskatīt, ka RS norādītā sociāla dempinga novēršana, kas nepieciešama, lai ierobežotu RS apakšuzņēmējam ar tā pašizmaksu pamatotu tarifa noteikšanu, būtu risināma saskaņā ar Regulu 1370/2007, nosakot minimālo vai fiksēto pārvadājuma cenu.
- 64 Visbeidzot KP konstatē, ka kā izņēmums, kas ietverts Regulas 1370/2007 3.panta 1. un 2.punktā, tiek aplūkota situācija, kad ir noteikts maksimālais pakalpojumu tarifs. Tādējādi KP nav pamata secināt, ka minimālā tarifa fiksēšana apakšuzņēmējam atbilst Regulas 1370/2007 mērķim. Turklāt viens no minētās Regulas mērķiem ir panākt, lai tiktu veikta pakalpojuma sniedzēja izmaksu objektīva novērtēšana, gan vērtējot kompensācijas nepieciešamību zaudējumu gadījumā, gan nodrošinot, ka netiek gūta pārmērīga peļņa. KP skatījumā to nevar panākt, ja RS cena kā minimālā cena tiek automātiski attiecināta uz RMS darbību. Turklāt KP konstatē, ka netiek veikts RMS izmaksu detalizēts un objektīvs izvērtējums arī no kompetento iestāžu puses.

5.2. Konkrētais tirgus

- 65 Par konkrēto tirgu KL 1.panta 4.punkta izpratnē uzskatāms konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu. Par konkrētās preces tirgu KL 1.panta 5.punkta izpratnē uzskatāms noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.
- 66 Par konkrētās preces tirgu KL 1.panta 5.punkta izpratnē uzskatāms noteiktas preces/ pakalpojuma tirgus, kurā ietverts arī to preču/ pakalpojumu kopums, kuras var aizstāt šo noteikto precī/ pakalpojumu konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču/ pakalpojumu pazīmes un lietošanas īpašības.
- 67 Izvērtējot preces aizstājamību, ņem vērā pieprasījuma aizstājamību no patērētāju viedokļa un piedāvājuma aizstājamību no tirgus dalībnieku viedokļa. Pārsvārā konkrētās preces tirgus tiek noteikts, pamatojoties uz preču pieprasījuma aizstājamību,³⁰ jo tas ir būtiskākais ekonomisko rīcību ierobežojošais faktors, kas ātri un efektīvi disciplinē uzņēmumus, īpaši attiecībā uz to piemēroto cenu politiku.
- 68 Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1.panta 5. un 10.apakšpunktiem, sabiedriskā transporta pakalpojumi ir iedzīvotājiem pieejami regulāri pasažieru pārvadājumi ar sabiedriskajiem transportlīdzekļiem, kurus pasažieri var izmantot normatīvajos aktos noteiktā kārtībā, ko organizē valsts vai pašvaldība. Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.pantam sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek organizēti saskaņā ar izstrādātajiem maršrutu tīkliem. Maršrutu tīkli tiek izstrādāti, nodrošinot pilsētas nozīmes, reģionālās vietējās nozīmes un reģionālās starppilsētu nozīmes pārvadājumus. Konkrētajā gadījumā Lietas ietvaros sabiedriskā transporta pārvadājumi tiek sniegti pasažieriem Rīgā.
- 69 No pieprasījuma puses, lai pārvietotos pilsētas ietvaros, Rīgas iedzīvotājiem ir iespēja izvēlēties kādu no RS piedāvātajiem autobusu, trolejbusu, tramvaju maršrutiem, kā arī RMS piedāvātajiem mikroautobusu maršrutiem. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta otrās daļas 2.punkts nosaka, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos organizācija ir pašvaldības kompetencē, tātad konkrētajā gadījumā – RD

³⁰ AT 04.12.2008. spriedums lietā SKA–511/2008, BTI, 10.punkts.

kompetencē. RD ir nodevusi ekskluzīvas tiesības sniegt pakalpojumus RS, kura savukārt ir izmantojusi iespēju daļu pārvadājumu nodot citam komersantam, izsludinot atklātu konkursu, kurā uzvarēja RMS.

- 70 KP ieskatā RS un RMS ir uzskatāmas par konkurentiem, un ne vien atsevišķos gadījumos – kad pārklājas maršruti, sakrīt vai ir līdzīgi atiešanas laiki no galapunktiem vai attiecībā uz pasažieru uzņemšanu, bet gan kopumā ar brīdi, kad RMS ieguva tiesības sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā.
- 71 Pirmkārt, RS un RMS abas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus Rīgā, turklāt to maršruti pārklājas, izņemot atsevišķus maršrutu posmus³¹, tādējādi veidojot vienotu sabiedriskā transporta pakalpojumu plūsmu. Lietas ietvaros iegūtā informācija liecina, ka RMS pārvadā pasažierus 21 maršrutā³², tas ir apmēram 20 % no visiem sabiedriskā transporta maršrutiem Rīgā. Daudzviet mikroautobusi un sabiedriskais transports arī atiet no galapunktiem ar nelielu intervālu vai bez intervāla³³. Pat ja mikroautobusi un sabiedriskais transports no galapunkta atiet dažādos laikos, kādā maršruta posmā mikroautobuss apsteidz autobusu, jo pārvietojas ātrāk, un tādējādi iekļaujas kopējā sabiedriskā transporta plūsmā noteiktā maršrutā.
- 72 Otrkārt, 22.07.2016. RS vēstulē Nr.KOR-IZEJ-JP/2016/1263 ietverta norāde, ka konkurence starp RS un RMS pastāv, ja mikroautobusa salona piepildījums to pieļauj, jo īpaši - maršruta sākumposmā. No RS Maršrutu tīkla un pasažieru ieņēmumu attīstības daļas vadītāja E.U. paskaidrojumiem izriet, ka RS un RMS starpā pastāv konkurence (skat. 33.rindkopu). Arī RS 06.02.2017. viedoklī uz Paziņojumu Nr.2 atzinusi, ka paaugstināta servisa pakalpojums pēc būtības ir tas pats pakalpojums – iespēja nonākt no punkta A līdz punktam B, tikai ar paaugstinātu komfortu vai ātrumu.³⁴ Tādējādi RS atzīst, ka RS un RMS sniegtie sabiedriskā transporta pakalpojumi ir savstarpēji aizvietojami.
- 73 KP skatījumā apstākļi kā komforts un ātrums neievieš tik būtiskas atšķirības pakalpojuma sniegšanā, lai tos noteiktu kā neaizstājamus pakalpojumus. Ņemot vērā minēto, konkrētās preces tirgus Lietas ietvaros definējams kā *sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana*.
- 74 Par konkrēto ģeogrāfisko tirgu KL 1.panta 3.punkta izpratnē uzskatāma ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām. Tirgu nosaka pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamība konkrētā ģeogrāfiskā teritorijā.
- 75 Attiecīgi, kā norādīts 68. - 69.rindkopās, tad pieprasījumu veido pasažieri Rīgā, savukārt piedāvājums veidojas no sabiedrisko transporta pakalpojumu sniedzējiem Rīgas pilsētā izstrādātajos sabiedriskā transporta maršrutos.
- 76 Arī AS “Pasažieru vilciens” un starppilsētu autobusu pārvadātāji sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā, ciktāl to maršruti sniežas Rīgas robežās. Tomēr pārsvarā Rīgas robežās šiem pārvadātājiem ir vien atsevišķas pieturas. Pasažieri Rīgā šos pakalpojumus sniedzējus neuzskatīs par līdzvērtīgiem konkurentiem, ņemot vērā RS un RMS plašo maršrutu tīklu Rīgā, kas vien atsevišķos posmos ir ierobežoti aizstājams ar AS “Pasažieru vilciens” un starppilsētu autobusu pārvadātāju sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Tādējādi, no piedāvājuma puses Rīgā ir divi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji – RS un RMS.
- 77 Līdz ar to Lietā ģeogrāfiskais tirgus definējams kā Rīga jeb Licencēšanas komisijas apstiprinātais maršrutu tīkls, kuru apkalpo RS un RMS.
- 78 Ņemot vērā iepriekšminēto, konkrētais tirgus Lietā nosakāms kā *sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tirgus Rīgā*.

³¹ Skat. KP un RS 08.04.2016. sarunu protokola pielikumu.

³² Skat. KP un RS 08.04.2016. sarunu protokola pielikumu un RS 22.07.2016. vēstules Nr. KOR-IZEJ-JP/2016/1263 pielikumu

³³ Turpat

³⁴ 28.07.2015. MK noteikumi Nr.435 ‘Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus’, 91.punkts

5.3. Aizliegtās vienošanās izvērtējums un secinājumi Lietā

5.3.1. Lietā veiktā izvērtējuma tvērums

- 79 KP veiktais izvērtējums attiecas uz RS un RMS vertikālo vienošanos par minimālās cenas noteikšanu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai Rīgā, kā rezultātā tika ierobežota konkurence horizontālā līmenī starp RS un RMS kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.
- 80 Sākotnējie ierobežojumi, kas attiecās uz cenu veidošanu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumam un kas bija iekļauti RS organizētajā atklātajā konkursā “*Par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas maršrutu tīkla daļas maršrutos*” ID Nr. RS/2012/3, nemainītā veidā iekļauti arī vēlāk noslēgtajā Apakšuzņēmuma līgumā starp RS un RMS. Lietas ietvaros kā KL 11.panta pirmās daļas pārkāpumu KP vērtē konkurences ierobežojumus, kas izriet no Apakšuzņēmuma līguma nosacījumiem, kas bija arī iepirkuma nosacījumu sastāvdaļa. Vienlaikus papildus tiek vērtētas jau RS un RMS sadarbības izmaiņas pēc iepirkuma (t.sk., cenas izmaiņas pret sākotnēji iepirkumā RMS piedāvāto).
- 81 Ir būtiski, ka konkurējoši tirgus dalībnieki darbojas un nosaka savu komercdarbības politiku neatkarīgi. Vien izņēmuma gadījumos ir pieļaujamas atkāpes no šī pamatprincipa, ja ierobežojumi ir objektīvi nepieciešami, tie sniedz efektivitātes ieguvumus vai labumu patērētājiem un šie ierobežojumi nedod iespēju likvidēt konkurenci ievērojamā konkrētā tirgus daļā, neskatoties uz to, ka ierobežo konkurenci.

5.3.2. Konkurences tiesību normatīvo aktu piemērošana un judikatūra

- 82 KL 11.panta pirmās daļas 1.punkts nosaka, ka *ir aizliegtas un kopš noslēgšanas brīža spēkā neesošas tirgus dalībnieku vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana Latvijas teritorijā, to skaitā vienošanās par tiešu vai netiešu cenu vai tarifu noteikšanu jebkādā veidā vai to veidošanas noteikumiem, kā arī par tādas informācijas apmaiņu, kura attiecas uz cenām vai realizācijas noteikumiem.*
- 83 Saskaņā ar Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumu Nr.797 “Noteikumi par atsevišķu vertikālo vienošanos nepakļaušanu Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktajam vienošanās aizliegumam” (turpmāk – Noteikumi Nr.797) 2.1.apakšpunktu vertikālā vienošanās ir *vienošanās, kuru noslēguši divi vai vairāki tirgus dalībnieki, no kuriem katrs veic saimniecisko darbību atšķirīgā ražošanas vai izplatīšanas līmenī, un kura attiecas uz vienošanās preču pirkšanas vai pārdošanas noteikumiem.*
- 84 Lietā konstatēts, ka RS ir saņēmusi ekskluzīvas tiesības no RD sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā (tostarp, paaugstināta servisa). Daļu no šīm ekskluzīvajām tiesībām RS ir nodevusi tālāk RMS, kas pēc šo tiesību saņemšanas ir uzsākusi paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgā. Tādējādi, starp RS un RMS pastāv vienošanās par tiesību tālāknodošanu. Arī RS 06.02.2017. viedoklī norādījusi, ka RS, slēdzot Apakšuzņēmuma līgumu, daļēji nodevusi trešajai personai savas tiesības sniegt RS uzticēto publisko pakalpojumu. Ņemot vērā, ka Lietas ietvaros tiek vērtētas tiesības, kuras sākotnēji RS ir ekskluzīvi saņēmusi no RD, secināms, ka šādas tiesības RMS tiešā veidā iegūt nevarēja, taču, nesaņemot šīs tiesības, RMS nevarēja uzsākt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgā. Līdz ar to vienošanās par tiesību nodošanu vērtējama kā vertikāla vienošanās starp RS un RMS.
- 85 KL 11.panta pirmās daļas piemērošanā ir svarīgi noteikt vienošanās mērķi vai sekas. Vienošanās ir aizliegta, ja tās mērķis ir vērsts uz konkurences kavēšanu, ierobežošānu vai

- deformēšanu vai tās sekas izpaužas kā konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana³⁵. Ja vienošanās mērķis ir vērsts uz konkurences ierobežošana, tad nav būtiski, vai un kādas bija šā pārkāpuma sekas³⁶.
- 86 Lai gan konkurences tiesībās ir izteikts vispārējs pieņēmums, ka vertikālās vienošanās parasti tiek analizētas no seku viedokļa, tas neizslēdz iespēju konstatēt, ka atsevišķos gadījumos vertikālā vienošanās ir konkurenci ierobežojosa, ņemot vērā tās mērķi³⁷. Noteikums, ar kuru uzlikts pienākums tālāk pārdot precī vai pakalpojumu par noteiktu cenu, ir acīmredzams konkurences ierobežojums. Tā paužot nostāju, ka tas ir ierobežojums ar mērķi kavēt, ierobežot, vai deformēt konkurenci pats par sevi³⁸.
- 87 To apstiprina arī Noteikumu Nr.797. 8.1.apakšpunkts, kas paredz, ka *vertikālā vienošanās tiek pakļauta vienošanās aizliegumam, ja vienošanās mērķis tieši vai netieši, atsevišķi vai kopā ar citiem apstākļiem, ko var ietekmēt vienošanās dalībnieki, ir ierobežot pircēja iespēju noteikt pārdošanas cenu, kā arī Regulas 330/2010³⁹ 4.panta a) apakšpunkts un Eiropas Komisijas paziņojums par pamatnostādņēm vertikālo ierobežojumu jomā (2010/C130/01)⁴⁰, kas skaidro šo regulu. Proti, vienošanās, kuras tiešs vai netiešs mērķis ir noteikt fiksētu vai minimālu tālākpārdošanas cenu vai fiksētu vai minimālu cenu līmeni, kas jāievēro pircējam, ierobežojums ir skaidri redzams.*
- 88 Jāņem vērā arī, ka vienlaicīgi ar tiesību nodošanu RMS, RS paralēli arī sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā. Turklāt veids un nosacījumi, saskaņā ar kuriem RS nodeva tiesības sniegt paaugstināta servisa pakalpojumus RMS, izveidoja autonomu pakalpojumu sniedzēju tirgū. Vienlaicīgi nododot tiesības un nosakot minimālo cenu pakalpojumam, kas tiešā veidā konkurē ar RS sniegto pakalpojumu, tiek ierobežota konkurence sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tirgū Rīgā.
- 89 Norādāms arī, ka Apakšuzņēmuma līguma nosacījumi, kas paredz sasaistīt RMS tarifu ar RS tarifu, kopsakarā ar veidu, kādā saskaņojams RMS tarifs un RMS skaidrotos iemeslus tarifa pieauguma gadījumā, faktiski ierobežo RMS autonomu darbību tirgū. KP skatījumā nav pieļaujams ierobežot individuālu autonomiju uz cenas noteikšanu, ja pēc būtības ir pazīmes, ka tirgus dalībnieks patstāvīgi veic darbību tirgū. Izņēmumi var pastāvēt tikai gadījumos, kad pastāv pilnvarojuma attiecības (tādējādi otra līgumslēdzējuse nedarbojas autonomi tirgū) un pilnvarnieks darbojas pilnvaras devēja interesēs, piedāvājot preces un pakalpojumus.
- 90 RS un RMS vienošanās mērķis, nosakot Apakšuzņēmuma līgumā tiesības, kā arī vēlāk noslēgtajā vienošanās pie šī līguma pienākumu RMS sekot un ievērot RS tarifu, bija izveidot tādu sabiedriskā transporta sistēmu Rīgā, kur RS un RMS kā pasažieru pārvadātāji savā starpā nekonkurētu ar braukšanas maksu un vienošanās dalībnieki nebūtu pakļauti konkurences spiedienam. Līdz ar to šāda vienošanās atbilst vienošanās, kas pēc mērķa ierobežo konkurenci KL 11.panta pirmās daļas izpratnē.
- 91 Pamatojoties uz KL 11.panta pirmo daļu, kā arī ievērojot KP iepriekš pieņemtajos lēmumos un judikatūrā iedibinātos principus⁴¹, katram tirgus dalībniekam jānosaka sava rīcība tirgū patstāvīgi. KL 11.panta pirmā daļa arī nepieļauj vertikālos nolīgumus ietvert nosacījumus attiecībā uz minimālās cenas (tarifa) noteikšanu⁴².

5.3.3. Ietekmes uz konkurenci izvērtējums

³⁵ EST 13.07.1966. spriedums apvienotajās lietās Nr.56/64 un 58/64, *Établissements Consten S.à.R.L.*, 299.punkts

³⁶ AT Administratīvo lietu departamenta rīcības sēdes lēmums lietā Nr.SKA-567/2014, *Pet Pro Services*, 10.punkts

³⁷ AT 01.06.2006. spriedums lietā Nr.SKA-149/2006, *Kempmayer Media Limited*, 10.1.punkts

³⁸ AA 19.04.2010. spriedums lietā Nr.A43000209, *Lielvārds*, 10.punkts

³⁹ 20.04.2010. KOMISIJAS REGULA (ES) Nr.330/2010

⁴⁰ Skat. 47.-48.punktu

⁴¹ AT 29.06.2009. spriedums lietā Nr.SKA-234/2009, *Stats u.c.*, 18. un 24.punkts, 29.04.2011. spriedums lietā Nr.SKA-100/2011, *Aizputes ceļinieks, u.c.*, 12.punkts

⁴² Administratīvās apgabaltiesas 02.02.2009. spriedums lietā Nr.A42400406, *Hanzas maiznīcas*, 11.punkts

- 92 Pie faktiskajiem apstākļiem, kādos tiek sniegti paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumi Rīgā, Apakšuzņēmuma līgumā starp RS un RMS ietvertu konkurenci ierobežojošo nosacījumu dēļ braukšanas maksa sabiedriskajā transportā Rīgā netiek noteikta, ievērojot konkurences apstākļus, kā tas varētu būt, ja RMS noteiktu braukšanas maksu mikroautobusus, vadoties no pašizmaksas nevis RS pamattarifa. RS šādos apstākļos pasargā sevi no konkurējošas (zemākas) maksas spiediena, ko varētu radīt mikroautobusu transporta piedāvātā maksa, ja tā būtu veidojusies konkurences apstākļos. Līdz ar to RS pasargā sevi no nepieciešamības efektīvizēt savu darbību un samazināt savas izmaksas, jo tā var būt droša, ka otra piesaistītā pakalpojumu sniedzēja piedāvājums būs vienlīdz dārgs pasažieriem, nevis lētāks. Savukārt apstākļos, kad RMS nav jāsniedz nekādi optimizācijas priekšlikumi un tās tarifs ir pielīdzināms RS tarifam, RMS nav jāpievērš sevišķa uzmanība savas darbības efektīvizēšanai, jo cenu konkurences spiediena nav, un tai ir garantēti noteikta līmeņa ienākumi no paaugstināta servisa sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas Rīgā.
- 93 RS norādījusi, ka RS neatrodas ar RMS salīdzināmos apstākļos, jo to izmaksas ir atšķirīgas. KP ieskatā minētais apstiprina to, ka RMS tarifu pielīdzināšana RS tarifiem nav pamatota. Pretējā gadījumā tiek pieļauta iespēja RMS gūt ieņēmumus, kas nav pamatoti ar izmaksām vienīgi tādēļ, lai RS nejustu konkurences spiedienu no citiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem Rīgā.
- 94 Atsevišķas RMS pasažieru kategorijas – personas ar 1. un 2. grupas invaliditāti, kā arī personas, kuras pavada 1. grupas invalīdus, var RMS transportā braukt bez maksas, par šiem braucieniem tiek saņemta valsts kompensācija. Pašlaik valsts kompensē braukšanas tarifu, kas nav balstīts uz ekonomiski pamatotu RMS braucieniem tarifu, bet gan tādu tarifu, par kādu ir aizliegti vienojušies tirgus dalībnieki, pārkāpjot KL regulējumu.
- 95 Tādējādi RS un RMS darbības, noslēdzot vienošanos par minimālā pamattarifa ievērošanu, RMS sniedzot paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus, novedušas pie tā, ka patērētājiem – Rīgas sabiedriskā transporta lietotājiem – ir liegta iespēja izvēlēties cenas ziņā izdevīgāko sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju. Pretēji tam patērētāji tikai pēc 2 gadiem kopš RMS darbības uzsākšanas 2013. gadā par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanu maksā aptuveni pusotru reizi vairāk (skat. Tabulā Nr.1). Turklāt tika pielīdzināts ne tikai pamattarifs, bet arī maksājums, kas attiecas uz biļetes iegādi pie transportlīdzekļa vadītāja un tika noteikts EUR 2,00 apmērā.
- 96 Kopš atklātā konkursa noslēgšanās un RMS uzvaras ir ne tikai paaugstinājusies braukšanas maksa pasažieriem (turklāt nepastāv objektīva izmaksu kontrole), bet arī RMS faktiski nav izpildījusi to, kas tika prasīts konkursa nolikumā. Konkursa nolikumā prasītais darbu apjoms pretendentiem bija 34 paaugstināta servisa transporta maršruti (salīdzinājumam, 2011. gadā bija 37 mikroautobusu maršruti, kurus apkalpoja astoņi neatkarīgie komersanti). RMS pārvadā pasažierus 21 maršrutā⁴³, turklāt par būtiski lielāku maksu, kā paredzēts konkursa rezultātā. Pastāv iespēja, ka uz šādiem noteikumiem (mazāks pakalpojumu apjoms un lielāka maksa) izdevīgākus piedāvājumus iepirkumā būtu varējuši iesniegt citi tirgus dalībnieki, kas arī varētu sniegt pakalpojumu. Jāsecina, ka vienošanās faktiskā īstenošana ir pretrunā sākotnējiem iepirkuma mērķiem – nodrošināt godīgu konkurenci starp pretendentiem (arī potenciāliem) par iekļūšanu tirgū. Tādējādi iepirkuma mērķis – visizdevīgākais piedāvājums iespējami netika sasniegts, jo konkurenci ierobežojošas vienošanās rezultātā šis RMS piedāvājums paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai atbilstoši nolikuma prasībām netiek pildīts tādā apjomā, kā sākotnēji paredzēts. Tā rezultātā 8 mikroautobusu pakalpojumu sniedzēju vietā, pārejot uz vienu pakalpojumu sniedzēju – RMS, RS to izmantoja netraucētai tādai komercdarbības politikas veidošanai, kur nepastāv konkurences spiediens, kas liek efektīvizēt, inovēt, veidot pasažieriem kopumā maksimāli pievilcīgu pakalpojumu.
- 97 Ņemot vērā šajā nodaļā minēto, RS un RMS vienošanās ierobežo konkurenci KL 11.panta pirmās daļas izpratnē. Līdz ar to, ņemot vērā Lietas ietvaros konstatētos faktus un pierādījumus

⁴³ Skat. KP un RS 08.04.2016. sarunu protokola pielikumu un RS 22.07.2016. vēstules Nr. KOR-IZEJ-JP/2016/1263 pielikumu

kopsakarā, secināms, ka RS un RMS darbības, fiksējot minimālo braukšanas maksu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumam, kā rezultātā tika radīts konkurences ierobežojums horizontālā līmenī starp RS un RMS kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, satur KL 11.panta pirmajā daļā noteiktā pārkāpuma tiesiskā sastāva pazīmes.

VI IESNIEGTIE VIEDOKĻI

6.1. RS viedoklis un tā izvērtējums

- 98 RS ieskatā ir jāņem vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus regulējums un specifika, tostarp, kopsakarā ar Regulā Nr.1370/2007 noteikto. Līdz ar to RS piešķirtā ekskluzivitāte sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas jomā Rīgā, lai gan ierobežo konkurenci, ir tiesiska, pamatota un nepieciešama. Vienlaikus RD piešķirto tiesību sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā saturs un ietvars, kā arī tiesiskais regulējums sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas jomā izslēdz jebkādu RS rīcības brīvību, realizējot piešķirtās tiesības un nododot tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu daļu apakšuzņēmējam (RMS).
- 99 KP norāda, ka Lietas ietvaros netiek vērtēts RD darbību tiesiskums, nododot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības RS. Vienlaikus nevienā no RD tiesību aktiem, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgā, nav regulēts veids, kādā dibināmas ģenerāluzņēmēja un apakšuzņēmēja attiecības un nosakāma cena šim pakalpojumam.
- 100 Tāpat KP konstatē, ka RS viedoklis, galvenokārt, ir balstīts uz normatīvā regulējuma sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā izvērtējumu, to nesaistot ar faktisko situāciju. Norādāms, ka šīs lietas ietvaros KP nevērtē normatīvā regulējuma sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā saderību ar konkurences tiesībām, bet gan faktisko situāciju, kāda izveidojās, RS nododot RMS tiesības sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā. Pastāvošais normatīvais regulējums nepamato un neattaisno šo faktisko situāciju. Kas attiecas uz RS vairākkārt viedoklī sniegto atsauci uz Regulu Nr.1370/2007, norādāms, ka tā nesatur norādes par cenu veidošanās mehānismu starp ģenerāluzņēmēju un apakšuzņēmēju sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas jomā, kas ir Lietuvā vērtētā pārkāpuma tvērums. Regulas Nr.1370/2007 mērķis nav izslēgt konkurenci sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas tirgū, un tā neparedz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem atbrīvojumu no konkurenci regulējošo tiesību normu ievērošanas. Lai arī Regula 1370/2007 pieļauj iespēju pasūtītājam piešķirt ekskluzīvas tiesības iekšējam pakalpojumu sniedzējam pārvadāt pasažierus, kā arī piesaistīt apakšuzņēmēju, RS izvēlētais RMS piesaistes modelis Rīgā ir novedis pie minimālās cenas fiksēšanas konkurentam, bet ne pie pasažieriem izdevīgākiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem Rīgā.
- 101 RS skaidro, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu cenas veidošanās nosacījumi ir reglamentēti un tās netiek noteiktas brīvas konkurences apstākļos. KP norāda, ka reglamentētie cenu veidošanās nosacījumi paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, nosakot pakalpojuma tarifu. Tas, vai pārvadātājs pakalpojumus sniedz ģenerāluzņēmēja vai apakšuzņēmēja statusā, pie noteikumiem, kādus RS ir paredzējusi RMS, nododot tiesības sniegt pakalpojumus, minēto nosacījumu neietekmē.
- 102 RS arī uzstāj – ja KP uzskata, ka RMS tarifs nav pamatots, tad tas jāpamato ar konkrētiem aprēķiniem, RS ieskatā par tarifa pamatotības novērtējumu nevar kalpot spēja tarifu izskaidrot. KP norāda, ka Lietas ietvaros netiek vērtēta RMS tarifa pamatotība, proti, tas, vai tarifā tā atsevišķās komponentes ir nepieciešamas zemākas, bet gan kārtība, kādā tiek noteikts RMS tarifs faktiskajā situācijā sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū, un šīs kārtības saderība ar konkurences tiesībām. Vienošanās atbilstības pārbaudei nav nozīmes, cik lielā mērā vienošanās

- ietekmē RMS piedāvātā maksa ir pamatota un atbilstoša RMS izmaksām. Svarīgi, vai vienošanās ir ierobežojusi mikroautobusu maksas noteikšanas brīvību. Minimālās maksas noteikšana šo iespēju ir izslēgusi, tādējādi nonākot pretrunā ar KL 11.panta pirmo daļu.
- 103 RS arī norādījusi, ka lietas ietvaros risināmi jautājumi saistībā ar valsts atbalstu. RS ieskatā konkurences trūkums nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam (RS) ienākumus maksimālā iespējamā apjomā, kas pēc iespējas samazina tā zaudējumus un nepieciešamo līdzfinansējumu no pašvaldības līdzekļiem. RS nodotās ekskluzīvās tiesības rada ekonomisko aizsardzību, tādējādi nodrošinot sabiedriskā transporta netraucētu darbību.
- 104 KP norāda, ka RS nav sniegusi informāciju un objektīvi pārbaudāmus pierādījumus par to, kādēļ tieši cenu konkurences izslēgšana bija nepieciešama, lai iespējamā konkurences cīņā ar RMS nenodarītu zaudējumus RS. Apgalvojumi, ka RS ienākumi samazinātos, rastos negatīva ietekme uz sabiedriskā transporta infrastruktūru, pasliktinātos pakalpojuma kvalitāte, neiztur kritiku, jo lietas ietvaros iegūtā informācija neliecina, ka tieši cenu konkurences izslēgšana starp RS un RMS bija vienīgā iespējamā rīcība, lai RS varētu veiksmīgi sniegt pakalpojumus. RS nav arī sniegusi skaidrojumu par to, vai RS mērķus nebija iespējams sasniegt ar alternatīvām, konkurenci mazāk ierobežojošām darbībām. Piemēram, RS bija iespēja sadarboties ar kādu no pārvaldītājiem, nefiksējot cenu, veidojot jaunus, alternatīvus maršrutus RS piedāvātājiem, tādā veidā dažādojot piedāvājumu un radot papildu ieguvumus patērētājam. Papildus KP vēlas vērst uzmanību arī uz Augstākās tiesas atziņu, kurā secināts, ka, ja pieteicēja apšaubā KP secinājumus un norāda uz citu teorētiski vispārīgu iespējamu situācijas skaidrojumu, šim alternatīvajam skaidrojumam jābūt pamatotam ar faktiem, kas uzrāda, ka šāda alternatīva konkrētajā gadījumā ir reāla un ticama, nevis tikai vispārīgi teorētiski iespējama.⁴⁴
- 105 Papildus arī norādāms, ka RS līdz Lēmuma pieņemšanai nav KP iesniegusi objektīvi pamatotus un pārbaudāmus aprēķinus par to, ka šī brīža starp RS un RMS noslēgtās vienošanās saturs nodrošina vienīgo iespēju nepalielināt RD izdevumus sabiedriskā transporta pakalpojumiem Rīgā. Turklāt, ņemot vērā RS gada pārskatos pieejamo informāciju, secināms, ka RD dotācijas pēc RS un RMS līguma noslēgšanas ir būtiski palielinājušās salīdzinājumā ar periodu pirms Apakšuzņēmuma līguma noslēgšanas. Proti, 2012.gadā RS ieņēmumi no RD bija 82 175 520 EUR, savukārt nākamajos gados pieauga – 2013.gadā – 87 228 947 EUR, 2014.gadā – 95 497 762 EUR un 2015.gadā – 88 600 000 EUR apmērā. Tas attiecas arī uz dotāciju apmēriem no valsts, kuras 2014.gadā sastādīja 4 042 414 EUR, bet 2015.gadā – 6 558 876 EUR. Tādējādi pēc vienošanās RD dotācijas RS pamatā ir palielinājušās, un arguments, ka RS un RMS vienošanās bija nepieciešama, lai RS nezaudētu konkurences cīņā un attiecīgi nebūtu jāpalielina RD dotācija, nav pamatots un attiecīgi noraidāms.
- 106 Tāpat vēlme pasargāt dotējamo pašvaldības uzņēmumu no konkurences spiediena, ko varētu izdarīt cits sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs nav aizsargājama atbilstoši KL 2.pantam. Turklāt tas, ka RMS sniedz pakalpojumus bez pašvaldības līdzfinansējuma, norāda, ka privātais pakalpojuma sniedzējs spēj tirgū piedāvāt pakalpojumu bez papildu sloga uz pašvaldības budžetu, turklāt dara to ar peļņu un ar mazāku pārvaldāto pasažieru (apjomu). RS pakalpojums, savukārt, pašvaldības nodokļu maksātājam izmaksā dārgāk, pirmkārt, caur līdzfinansējumu no pašvaldības budžeta un, otrkārt, maksājot par pašu braucienu. Izslēdzot no RS un RMS vienošanās nosacījumus, kas paredz minimālās likmes fiksēšanu RMS sniegtajam pakalpojumam, iegūtu arī sabiedriskā transporta pasažieri, kuri maksātu konkurences apstākļos noteiktu maksu, nevis maksu, kura ierobežota ar minimālo sliekšni.
- 107 Visbeidzot saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 67.panta otrās daļas 4.punktu ietvertā prasība rakstveidā izdotā administratīvajā aktā ietvert arī administratīvā procesa dalībnieku viedokļus un argumentus nepieciešama, lai procesa dalībnieks redzētu, ka viņa viedoklis un argumenti ir izvērtēti. Taču administratīvajā aktā ir jānorāda tikai tie argumenti, kuriem ir nozīme lietā, proti, kuri ir būtiski un kuri spēj ietekmēt attiecīgo tiesisko situāciju⁴⁵. Līdz ar to

⁴⁴ AT 07.02.2017. spriedumu lietā Nr.SKA-104/2017, 14.rindkopa

⁴⁵ Sk., piemēram, AT 31.01.2011. lēmumu lietā Nr. SKA-103/2011

šajā apakšnodalā KP ir atbildējusi uz tiem RS argumentiem, kuri ir būtiski un kuriem ir juridiska nozīme Lietas izskatīšanā.

6.2.RMS viedoklis un tā izvērtējums

- 108 RMS ieskatā pretēji KP secinātājam starp RS un RMS pastāv ģenerāluzņēmēja un apakšuzņēmēja attiecības, kas saskaņā ar spēkā esošo normatīvo regulējumu ir tiesiskas un pamatotas. Attiecību forma neaizliedz apakšuzņēmējam pašam no pasažiera iekasēt samaksu par braucienu ar sabiedrisko transportu, nevis par pasažieriem sniegtajiem apakšuzņēmēja pakalpojumiem ar apakšuzņēmēju norēķinās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs. KP paskaidro, ka KP iebildumi pēc būtības neattiecas uz samaksas kārtību, bet gan uz RS objektīvajām darbībām, kuru rezultātā RS ietekmē RMS pasažieru pārvadāšanas tarifus. Arī tad, ja RS un RMS līgumiskās saistības tiek uzskatītas par apakšuzņēmuma līgumu, tas nedrīkst ietvert cenu konkurenci ierobežojošus noteikumus.
- 109 Attiecībā uz RMS iebildumu par to, ka, piekrītot RS piedāvātā līguma nosacījumiem, nav konstatējama RMS vaina konkurences tiesību pārkāpumā, KP norāda, ka, pieņemot lēmumu, KP ņem vērā, ka RMS ir noslēgusi arī papildu vienošanos ar RS, kas noslēgta jau pēc konkursa un iepirkuma līguma parakstīšanas (skat. 29. rindkopu). Tādējādi šīs lietas ietvaros netiek vērtēta tikai RMS rīcība, noslēdzot Apakšuzņēmuma līgumu, bet arī turpmākā RMS rīcība minētā līguma darbības laikā. Atbildība par šādu rīcību skaidrota VII sadaļā.
- 110 RMS norāda, ka sava brauciena maksu ir noteikusi patstāvīgi. Pirmkārt, piedaloties iepirkumā, RMS patstāvīgi noteica sava piedāvājuma cenu, ņemot vērā iepirkuma nosacījumus, kas bija līdzvērtīgi visiem pretendentiem un kurus nevarēja ietekmēt RMS. Otrkārt, RMS piedāvātā cena, lai arī ir piesaistīta RS noteiktajam tarifam, konkurences tiesību kontekstā ir maksimālā cena. Saskaņā ar konkurences tiesībām maksimālās cenas noteikšana nav aizliegta.
- 111 KP skaidro, ka konkursa nolikumā faktiski bija nosacījums, ka piedāvātā cena nedrīkst būt mazāka par RS pamattarifu, līdz ar to nav pamata uzskatīt, ka RS un RMS vienošanās ir par maksimālo cenu. Turklāt arī faktiskā situācija, RMS paaugstinot pamattarifu līdz ar RS tarifu paaugstināšanu (skat. 52. rindkopu), neapstiprina to, ka RMS ievērotu vienošanos par maksimālo cenu. Tieši pretēji, laika posmā no 01.01.2014. līdz 01.02.2015. tās tarifs bija pat lielāks par RS tarifu. Savukārt arguments, ka RMS savu cenu noteikusi patstāvīgi, ir formāls, taču ne atbilstošs faktiskajai situācijai. Nenosakot tarifu atbilstoši pašizmaksai, bet gan pielīdzinot RS tarifam, tarifs par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu tiek noteikts izkropļotas konkurences apstākļos, kas apstiprina RS un RMS starpā pastāvošās aizliegtās vienošanās īstenošanu.
- 112 Nav pamatota RMS norāde, ka KP ir pienākums pierādīt KL 11.panta otrajā daļā noteikto četru kumulatīvo kritēriju izpildi. Pierādīšanas pienākums gulstas uz tirgus dalībnieku, kas norāda uz šo četru kritēriju pastāvēšanu. Šim tirgus dalībniekam ir pienākums Lietas izpētes gaitā iesniegt iestādei pierādījumus uz kuru pamata iespējams konstatēt vienošanās atbilstību visiem četriem kritērijiem.⁴⁶ Šādu principu apstiprinājusi arī EST papildus uzsverot, ka, ja kaut viens no kritērijiem neizpildās, iestādei nav nepieciešams pārbaudīt pārējos.⁴⁷ Savukārt, iestādes pienākums ir pierādīt konkurences tiesību pārkāpumu. Četru kritēriju izpilde ir jāvērtē vienīgi pie nosacījuma, ka tirgus dalībnieks ir iesniedzis iestādei pierādījumus attiecībā uz visu četru kritēriju izpildi. Konkrētajā gadījumā RMS šādus pierādījumus nav sniegusi.
- 113 Uz RMS iebildumiem par vienošanās pozitīvo ietekmi uz konkurenci KP skaidro, ka Lietas dalībniekiem ir pienākums pierādīt efektivitātes ieguvumus no vienošanās, ja tādi pastāv. Par efektivitātes ieguvumu nav uzskatāms ikviens labums, ko vienošanās dalībnieki gūst no

⁴⁶Sk., piemēram, EST lietu C-552/03P *UniliverBestfoods* (2006), 102.-103.rindkopas

⁴⁷Sk., piemēram, EST lietas 56&58/64 *CostenandGrunding* (1966), 350.lpp, T-86/95 *Compagniegénérale maritime* (2002), 349.rindkopa, C-167/04P *JCB Service* (2006), 187.rindkopa.

aizliegtās vienošanās, bet tiem jābūt objektīviem un nozīmīgiem.⁴⁸ Attiecīgi subjektīvi biznesa ieguvumi no vienošanās noslēgšanas paši par sevi nenozīmē, ka izpildās efektivitātes ieguvumu kritērijs.⁴⁹ Efektivitātes ieguvumiem no vienošanās ir jākompensē negatīvā ietekme uz konkurenci, kas radusies aizliegtās vienošanās rezultātā.⁵⁰ Lietas dalībnieku pienākums ir pierādīt, ka bez attiecīgās vienošanās nebūtu iespējams pasažieriem nodrošināt kvalitatīvu, patērētājiem pievilcīgu transporta sistēmu Rīgā. Šādi pierādījumi Lietas izpētes laikā nav iesniegti. Tas vien, ka sabiedriskā transporta tarifu sistēma kļuvusi vienveidīga un saprotamāka pasažieriem, nav attaisnojums tirgus dalībniekiem vienoties par cenām vai tās veidošanās nosacījumiem.

- 114 RMS norāda, kā cenu konkurences izslēgšana var radīt labumu patērētājam, tomēr līdzīgi kā RS tā nav izskaidrojusi, vai šādu pašu efektu nebija iespējams sasniegt ar alternatīviem, konkurenci mazāk ierobežojošām darbībām. Patērētājam ir jāsaņem pienācīga daļa no labumiem, ko vienošanās rezultātā iegūst tās dalībnieki, un šādiem labumiem jābūt lielākiem salīdzinājumā ar situāciju, ja vienošanās nepastāvētu. Tātad patērētājam ir jāiegūst vairāk vienošanās rezultātā, nekā, ja vienošanās nepastāvētu. RMS nav KP sniegusi objektīvi pārbaudāmu informāciju, kas apliecinātu faktisko patērētāju iegūto labumu, salīdzinot ar situāciju, ja aizliegtā vienošanās starp RMS un RS nepastāvētu.

6.3. LPPA, RD Satiksmes departamenta, IUB un ATD sniegtie viedokļi un to izvērtējums

- 115 Pēc RS un RMS lūguma Lietas ietvaros sniegušas arī LPPA, RD Satiksmes departaments, IUB un ATD. KP norāda, ka attiecīgās iestādes un asociācija viedokli sniegušas atbilstoši to pārziņā esošo normatīvo aktu regulējumam sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā, nevis kontekstā ar konkurences tiesību regulējumu.
- 116 *LPPA ieskatā*⁵¹ saskaņā ar spēkā esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares normatīvo regulējumu, RD ir piešķīrusi ekskluzīvas tiesības RS, šādas tiesības nav piešķirtas RMS. Līdz ar to RS attiecības ar citiem uzņēmumiem, kuri arī sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumu, var tikt dibinātas tikai kā ģenerālā un apakšuzņēmuma attiecības. KP skaidro, ka sniegtajam viedoklim nav nozīmes Lietā, jo LPPA viedoklis ir sniegts, interpretējot spēkā esošo normatīvo regulējumu, nevis kontekstā ar lietas faktiskajiem apstākļiem un tas neietekmē RS un RMS vienošanās atbilstības KL noteikumiem izvērtējumu.
- 117 *RD Satiksmes departamenta viedoklī*⁵² sniegtie iebildumi sakrīt ar RS paustajiem iebildumiem, uz kuriem KP ir atbildējusi, izvērtējot RS viedokli. Papildus norādāms, ka fakts, ka ir ticis organizēts publiskais iepirkums, pats par sevi neizslēdz KL normu piemērošanu attiecībā uz aizliegtām vienošām, kuras slēguši tirgus dalībnieki.
- 118 *ATD norādījusi*⁵³, ka sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos aktos vienīgā juridiskā forma, kādā var nodot tiesības sniegt daļu no maršrutiem citam pārvadātājam, ir apakšuzņēmuma līguma slēgšana. Izvērtējot RMS vēstulē sniegto informāciju un sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari reglamentējošos normatīvos aktus, ATD ieskatā starp RS un RMS noslēgtais Apakšuzņēmuma līgums nodibina ģenerāļa un apakšuzņēmēja attiecības. Arī šajā gadījumā KP norāda, ka sniegtajam viedoklim šajā lietā nav nozīmes, jo ATD viedoklis ir sniegts, interpretējot spēkā esošo normatīvo regulējumu un selektīvi izklāstītus faktus RMS vēstulē, nevis kontekstā ar visiem faktiskajiem apstākļiem.

⁴⁸Skatīt, piemēram, EST lietas T-9/93 *Scholler*(1995), 142.rindkopa un C-501/06P (2009), 92.rindkopa.

⁴⁹Eiropas Komisijas vadlīnijas LESD 101.panta 3.daļas piemērošanai, 49.rindkopa

⁵⁰Skatīt, piemēram, EST lietas T-17/93 *Matra Hachette* (1994), 135.rindkopa, T-7/93 *Langnese-Iglo* (1995), 180.rindkopa.

⁵¹ RS 12.09.2016. iesniegtais Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas viedoklis

⁵² RS 16.09.2016. iesniegtais RD Satiksmes departamenta viedoklis

⁵³ RMS 23.09.2016. iesniegtais ATD viedoklis

- 119 RMS atsaucoties uz ATD viedokli norādījusi, ka nozares prakse liecina, ka *tarifus nosaka ATD* (atsauce tiek dota uz pielikumu, kur ir minēti līgumu punkti starp pārvadātāju un pasūtītāju reģionālā starppilsētu maršrutos), tādējādi izslēdzot cenu konkurenci starp pasažieru pārvadātājiem. KP skaidro, ka šāds arguments nav attiecināms uz konkrēto situāciju, jo šajā gadījumā tiek vērtēts tarifs pakalpojumam, kas tiek sniegts Rīgā, nevis starppilsētu reģionālajos maršrutos, par kurām atbildīga ir ATD. KP skatījumā RS un ATD neatrodas salīdzināmās situācijās.
- 120 *IUB norādījis*⁵⁴, ka RMS kā ieinteresētais piegādātājs bija tiesīga iesniegt iesniegumu IUB par konkursa dokumentācijā ietvertajām prasībām, t.sk. tarifu veidošanās principiem, tomēr no publiskā iepirkuma mērķu viedokļa ir būtiski, ka pretendentiem ir skaidra kārtība, kā sagatavojams finanšu piedāvājums, tostarp norādāma cena, kas arī IUB būtu jāizvērtē. Iepirkuma procedūras nolikums ir tiesību akts, uz kuru tiek balstīta turpmākā iepirkuma procedūra un kurš līdztekus normatīvajam regulējumam (un vienlaikus tam atbilstoši) reglamentē iepirkuma procedūras norisi. Arī RMS atsaukusies uz IUB vēstulē norādītajiem argumentiem.
- 121 KP norāda, ka vienošanās par to, ka RMS maksa par e-talonā ielādētajiem braucieniem būs tāda pati kā RS maršrutu tīklā, noslēgta pēc iepirkuma procedūras beigām 16.06.2013. (skat. 29. rindkopā), tādējādi šī vienošanās notikusi ārpus iepirkuma procedūras un neatkarīgi no nolikuma dokumentācijas. Turklāt konkursa nolikumā pievienotais līguma projekts paredzēja paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam tikai tiesības paaugstināt pamattarifu par tādu pašu summu, par kādu tas tiek paaugstināts RS pārvadājumiem, neuzliekot par pienākumu RMS sekot RS pamattarifam. Tādējādi saskaņā ar konkursa nolikumu RMS bija rīcības brīvība attiecība uz RMS tarifa apmēra noteikšanu.

VII ATBILDĪBA

7.1. Tiesiskais pienākums

- 122 KL 12.panta pirmā daļa nosaka, ka aizliegtas vienošanās pārkāpuma konstatēšanas gadījumā KP pieņem lēmumu, t.sk. par tiesiskā pienākuma uzlikšanu. Tiesiskā pienākuma uzlikšana ir vērsta uz pārkāpuma seku novēršanu un pārkāpuma pārtraukšanas veidu⁵⁵, tostarp pārkāpuma [turpmāku] nepieļaušanu, lai nodrošinātu ar KL aizsargāto vērtību – brīvas un godīgas konkurences aizsardzību, saglabāšanu un attīstību sabiedrības interesēs.
- 123 Lietas dalībnieki KP nav informējuši, ka Lēmumā konstatētā vienošanās par minimālās braukšanas maksas (tarifa) noteikšanu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai Rīgā ir atcelta vai grozīta.
- 124 RS veic iepirkumu⁵⁶, kura rezultātā ar uzvarētāju var tikt noslēgta vienošanās, kas satur noteikumus par minimālās vai fiksētās braukšanas maksas (tarifa) noteikšanu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai Rīgā un kurai ir tāds pats pret konkurenci vērsts mērķis vai ietekme, kā Lēmumā konstatētā.
- 125 Līdz ar to, ievērojot Lietā konstatētos apstākļus un Lēmuma V sadaļā norādīto tiesisko novērtējumu, lai novērstu pārkāpumu un atturētu no tā atkārtotas izdarīšanas, ir samērīgi un nepieciešams RS un RMS uzlikt tiesisko pienākumu izbeigt Lēmumā konstatēto pārkāpumu, kas izpaužas kā vienošanās par minimālās braukšanas maksas (tarifa) noteikšanu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai Rīgā, un atturēties no vienošanos slēgšanas, kam ir tāds pats mērķis vai ietekme.

⁵⁴ RMS 21.10.2016. iesniegtais IUB viedoklis

⁵⁵ AT 07.02.2011. spriedums lietā Nr.SKA-17/2011 *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs*, 14.punkts, sal. arī AT 23.08.2012. rīcības sēdes lēmums lietā Nr.SKA-797/2012 *Liepājas SEZ*, 11.punkts

⁵⁶ Paziņojums RS interneta mājas lapā. Pieejams: <https://www.rigassatiksme.lv/lv/par-mums/iepirkumi/sarunu-procedura-par-apaksuznemuma-liguma-noslegšanu-par-sabiedrisku-transporta-pakalpojumu-sniegšanu-rigas-pilsetas-marsrutu-tikla-dalas-marsrutos-1/>

- 126 Tiesiskā pienākuma - izbeigt Lēmumā konstatēto pārkāpumu - izpildei ir nosakāms samērīgs laika termiņš, kura laikā Lēmumā konstatētais pārkāpums ir izbeidzams un par to paziņojams KP. Ievērojot minēto, Lietas dalībniekiem uzliekams par pienākumu trīs mēnešu laikā no Lēmuma spēkā stāšanās grozīt Apakšuzņēmuma līguma un pie Apakšuzņēmuma līguma noslēgto papildu vienošanos nosacījumus, kas tieši vai netieši paredz, ka RMS braukšanas maksa (tarifs) nevar būt zemāka par RS sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos normatīvajos aktos noteikto sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (pamattarifu). RS un RMS nosakāms arī pienākums 5 (piecu) dienu laikā no uzliktā tiesiskā pienākuma izpildes iesniegt KP paziņojumu par tiesiskā pienākuma izpildi, pievienojot normatīvajos aktos noteiktā kārtībā apstiprinātu Apakšuzņēmuma līguma un pie tā noslēgto papildu vienošanos kopijas, kas apliecina noteiktā pienākuma izpildi. Ievērojot Lēmumā konstatētā pārkāpuma būtību, RMS uzliekams par pienākumu trīs mēnešu laikā no Lēmuma spēkā stāšanās noteikt braukšanas maksu (tarifu) neatkarīgi, objektīvi un pamatoti.
- 127 RS uzskata, ka tiesiskais pienākums atzīstams par sodu un norāda, ka privātpersonai ir jānodrošina tiesības tikt uzklausi, tostarp, attiecībā uz tādiem iestādes lēmumiem, kam ir sodošs raksturs. Tādējādi, RS ieskatā, līdz lēmuma pieņemšanai KP ir pienākums nodrošināt RS iespēju izteikt savu viedokli attiecībā uz tiesisko pienākumu, ja tāds tiks piemērots.
- 128 RS tika nodrošinātas tiesības sniegt viedokli par Lietas faktiskajiem apstākļiem un to tiesisko novērtējumu, tostarp, tiesisko pienākumu un naudas sodu. KL⁵⁷ paredz, ja KP konstatē tirgus dalībnieku darbības KL 11.panta pirmās daļas pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu. Atsaucoties uz minēto tiesību normu, KP Paziņojumā Nr.2 paskaidroja, ka KP tiesiskā pienākuma uzlikšana var būt vērsta kā uz konkurenci kaitējošu darbību pārtraukšanu, tā arī konstatētā pārkāpuma turpmāku nepieļaušanu. Ievērojot KL 12.panta pirmajā daļā ietverto regulējumu, kas paredz obligātu tiesisko seku piemērošanu pārkāpuma konstatēšanas gadījumā, un Paziņojumā Nr.2 ietvertos apsvērumus, RS saprātīgi varēja paredzēt, ka, konstatējot pārkāpumu, KP pieņems lēmumu par tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu un šai sakarā sniegt savu viedokli. Pirms lēmuma pieņemšanas atbilstoši KL 26.panta sestajai daļai KP ir pienākums paziņot procesa dalībniekiem, ka ir iegūta informācija, kas nepieciešama lēmuma pieņemšanai, bet ne uzliekamā tiesiskā pienākuma konkrētu saturu, ievērojot, ka lēmumu par uzliekamo tiesisko pienākumu, tā konkrēto saturu, pieņem KP lēmējinstācija un tikai gadījumā, ja pārkāpums tiek konstatēts.

7.2. Naudas soda aprēķins

7.2.1. Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats

- 129 Ņemot vērā konstatētos faktus un pierādījumus kopsakarā, kuru izvērtējums sniegts šajā lēmumā, secināms, ka RS un RMS darbības atbilst KL 11.pantā noteiktā aizlieguma pārkāpuma tiesiskajam sastāvam, t.i., ir konstatējama aizliegta vertikāla vienošanās par minimālās cenas noteikšanu.
- 130 KL 12.panta pirmā daļa nosaka: „*Ja Konkurences padome konstatē tirgus dalībnieku darbības šā likuma 11.panta pirmās daļas pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu*”.
- 131 Lēmuma pieņemšana un pārkāpēju sodīšana ir nepieciešama, lai atturētu pārkāpēju un citus tirgus dalībniekus no KL pārkāpuma izdarīšanas. Saskaņā ar taisnīguma principu par katru izdarīto pārkāpumu pārkāpējam jāpiemēro samērīgs sods. Turklāt administratīvā akta izdošana un pārkāpēju sodīšana ir nepieciešama, lai atturētu citus tirgus dalībniekus no KL pārkāpuma izdarīšanas. Tādējādi rīcības brīvība naudas sodu noteikšanā ir vērsta uz to, lai mudinātu uzņēmumu rīkoties, ievērojot konkurences tiesību normas⁵⁸.

⁵⁷ KL 12.panta pirmā daļa

⁵⁸ ES Vispārējās tiesas 08.10.2008. spriedums lietā Nr.T-68/04 *SGL Carbon AG*, 49.punkts

- 132 Tā kā aizliegtā vienošanās starp RS un RMS vērtējama kā vertikāls nolīgums, tad saskaņā ar KL 12.panta trešo daļu KP ir tiesīga uzlikt tirgus dalībniekiem naudas sodu līdz 5 procentu apmēram no to pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma katram, bet ne mazāk kā 350 *euro* katram. Lai noteiktu naudas soda apmēru, KP papildus izvērtē pārkāpumu atbilstoši Ministru kabineta 29.03.2016. noteikumiem Nr.179 “*Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8.pantā paredzētajiem pārkāpumiem*” (turpmāk – Noteikumi Nr.179) saskaņā ar KL 12.panta piekto daļu, kopsakarā ar Administratīvā procesa likuma 66.panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem.
- 133 Noteikumu Nr.179 3.punktā ir noteikts, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Tādējādi, piemērojot naudas sodu, KP vadās no Lietas dalībnieku pēdējiem apstiprinātajiem, t.i., 2015.gada pārskatiem.
- 134 Saskaņā ar RS gada pārskatu par 2015.gadu tās neto apgrozījums bija 154 503 331 EUR. Saskaņā ar RMS gada pārskatu par 2015.gadu tās neto apgrozījums bija 10 993 550 EUR.

7.2.2. Pārkāpuma smagums

- 135 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 12.punktu, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu.
- 136 Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 13.punktu, nosakot pārkāpuma **smaguma** pakāpi, ņem vērā:
- (a) Pārkāpumu **veidu**. Tā kā RS un RMS ir uzskatāmas par neatkarīgiem tirgus dalībniekiem, to savstarpējā vienošanās par minimālā pamattarifa noteikšanu brauciena maksai (tarifam) paaugstināta servisa pārvadājumos Rīgā uzskatāma par vertikālu vienošanos par minimālo cenu, par kādu paaugstināta servisa pakalpojumi tiek sniegti RMS pasažieriem. RS un RMS vienošanās kvalificējama kā aizliegta vertikāla vienošanās par minimālā tarifa (cenas) noteikšanu. Šāds pārkāpums atbilstoši Noteikumu Nr.179 14.punktam uzskatāms par smagu pārkāpumu. Ņemot vērā minēto un saskaņā ar Noteikumu Nr.179 17.3.apakšpunktu, par izdarīto pārkāpumu naudas soda apmērs var būt no 0,5 līdz 1,5 procentiem no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma.
- (b) Pārkāpuma radītās vai iespējamās **sekas**. Konstatētās vienošanās rezultātā tika ierobežota faktiski radītā konkurence sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgū. RS un RMS vienošanās rezultātā konkurence ar cenu tika ierobežota apmēram 20 % no visiem sabiedriskā transporta maršrutiem Rīgā attiecībā uz visiem pasažieriem, kurus pārvadāja RMS. Pasažieriem Rīgas pilsētā mikroautobusus pārvadājumu tarifi faktiski RMS maršrutos, t.sk. konkurējošos tika noteikti un vēlāk arī palielināti vienādā līmenī atbilstoši RS noteiktam pamattarifam.
- (c) Katra iesaistītā tirgus dalībnieka **lomu** pārkāpumā. Saskaņā ar Noteikumu Nr.179 15.punktu un tā apakšpunktiem, izvērtējot katra pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka lomu, ņem vērā, vai pastāv vismaz viens no šādiem nosacījumiem: tirgus dalībnieks bijis pārkāpuma iniciators; pārkāpumā tirgus dalībniekiem bijusi aktīva vai pasīva loma.
- 137 Lietā konstatējams, ka pārkāpums īstenots aktīvas RS rīcības rezultātā, turklāt iniciējot Lietā konstatēto pārkāpumu. Nosacījumu, ka RS apakšuzņēmēja tarifs ir sasaistīts ar RS tarifu, sākotnēji noteica RS, izsludinot konkursu, kura rezultātā tika noslēgts Apakšuzņēmuma līgums, tostarp, ievērojot konkursā izvirzītos nosacījumus. Turklāt šī nosacījuma ievērošanas nepieciešamība bija tiešā veidā saistīta ar potenciālā apakšuzņēmēja iespēju saņemt tiesības sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu Rīgā. Šo apsvērumu dēļ RS uzskatāma par pārkāpuma iniciatoru. Ievērojot minēto, noraidāms RS arguments par tās lomu Lietā.
- 138 Savukārt RMS loma uzskatāma par pasīvu. Tiesības sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus RMS varēja iegūt, tikai noslēdzot Apakšuzņēmuma līgumu. Tomēr pēc šī līguma noslēgšanas RMS turpināja pielāgoties RS noteiktajam tarifam un neveica aktīvas darbības, lai nodrošinātu, ka tai nodotās tiesības tiktu realizētas, RMS pakalpojumu sniedzot

par tarifu, kura aprēķins balstīts uz neatkarīgi, objektīvi un pamatoti noteiktām izmaksām nevis ir piesaistīts RS tarifam. KP ņem vērā, ka lietā apkopotā informācija ļauj secināt, ka RMS nepastāvēja tiesiski šķēršļi patstāvīgi noteikt savu tarifu normatīvajos aktos noteiktā kārtībā. RMS šādu iespēju neizmantoja, tieši pretēji, pēc Apakšuzņēmuma līguma noslēgšanas RMS ar RS papildus noslēgtajā vienošanās paredzēja tiešu konkurenci ierobežojošu nosacījumu, t.i., ka RMS piekrīt pārvadāt pasažierus par tādu pašu pamattarifu, kāds ir RS maršruta tīklā, un ja RS maina savu cenu politiku, RMS jāpielāgojas un jāakceptē jaunās RS cenas, turklāt tika paredzēts tikai palielinājuma virziens.

- 139 Ņemot vērā minētos apsvērumus un ievērojot izvērtētā pārkāpuma smagumu (konkrēto izpausmi – aizliegta vertikāla vienošanās par minimālā pamattarifa noteikšanu brauciena maksai mikroautobusus Rīgā), pārkāpuma sekas (ka RS un RMS vienošanās rezultātā pasažieriem Rīgas pilsētā paaugstināta servisa pārvadājumu tarifu RMS kā konkurējoša pakalpojuma sniedzējs nenoteica patstāvīgi un neatkarīgi, bet gan RMS minimālais tarifs tika pielāgots RS tarifiem), lietas dalībnieku lomu pārkāpumā, naudas sods (procentuāli) lietas dalībniekiem nosakāms no to 2015.gada neto apgrozījuma t.i., RS 1% apmērā no 2015.gada neto apgrozījuma un RMS 0,5% no tās 2015.gada neto apgrozījuma.

7.2.3. Pārkāpuma ilgums

- 140 Atbilstoši Noteikumu Nr.179 18.1., 18.2. un 18.3.apakšpunktam, ja pārkāpuma ilgums nepārsniedz gadu, saskaņā ar šo noteikumu 18.punktu noteikto naudas soda apmēru nepalielina, ja pārkāpums ilgst vairāk par gadu, bet nepārsniedz piecus gadus, naudas soda palielinājums nosakāms līdz 0,5%, bet, ja pārkāpums ilgst vairāk par pieciem gadiem, naudas soda palielinājums nosakāms no 0,5 līdz 1%.
- 141 Vērtējot pārkāpuma ilgumu, konstatējams, ka Apakšuzņēmuma līgums starp RS un RMS tika noslēgts 04.01.2013. Tādējādi uzskatāms, ka RS pārkāpums turpinās kopš 04.01.2013., tātad tā ilgums pārsniedz vienu gadu, bet nepārsniedz piecus gadus, proti, ir četri gadi. Savukārt attiecībā uz RMS KP ņem vērā, ka Apakšuzņēmuma līguma nosacījumus RMS ietekmēt nevarēja, bet varēja ietekmēt 29.04.2013. vienošanās pie Apakšuzņēmuma līguma nosacījumus, kā arī tālākās tās darbības īstenojot šo vienošanos. Tādējādi attiecībā uz RMS pārkāpums turpinās kopš 29.04.2013., tātad tā ilgums pārsniedz vienu gadu, bet nepārsniedz piecus gadus, proti, ir trīs gadi.
- 142 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un Noteikumu Nr.179 18.2.apakšpunktā noteikto, RS naudas sods par pārkāpuma ilgumu palielināms par 0,4 procentiem, bet RMS – par 0,3 procentiem.

7.2.4. Naudas soda apmērs, ievērojot pārkāpuma smagumu un ilgumu

- 143 Atbilstoši Noteikumu Nr.179 16.punktam kopējo naudas soda apmēru par vienu pārkāpumu aprēķina, summējot saskaņā ar šo noteikumu 17. un 18.punktu noteiktos naudas sodus. Tādējādi kopējais naudas sods par pārkāpumu smagumu un ilgumu RS nosakāms 1,4 % apmērā no tās 2015.gada neto apgrozījuma un veido 2 163 046,63 *euro*, RMS nosakāms 0,8 % apmērā no tās 2015.gada neto apgrozījuma un veido 87 948,40 *euro*.

7.2.5. Atbildību pastiprinošie / mīkstinošie apstākļi

- 144 Izvērtējot Lietas materiālus, nav konstatējami Noteikumu Nr.179 19.punktā minētie atbildību pastiprinošie un 21.punktā minētie mīkstinošie apstākļi.

7.2.6. Galīgais naudas soda apmērs

- 145 Galīgais naudas soda apmērs RS nosakāms 2 163 046,63 *euro* apmērā, savukārt RMS nosakāms 87 948,40 *euro* apmērā.

Ņemot vērā augstāk minēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 3.punktu, 11.panta pirmo daļu, 12.panta pirmo un trešo daļu, Administratīvā procesa likuma 5. un 13.pantu un 66.panta pirmo daļu, kā arī Ministru kabineta 29.03.2016. noteikumu Nr.179 “*Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8.pantā paredzētajiem pārkāpumiem*” 3., 12., 13., 14., 15., 16.punktu un 17.2. un 18.2.apakšpunktu, Konkurences padome

nolēma:

1. Konstatēt Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA “Rīgas satiksme” un PS “Rīgas mikroautobusu satiksme” darbībā.
2. Uzlikt SIA „Rīgas satiksme” un PA “Rīgas mikroautobusu satiksme” tiesisko pienākumu izbeigt Lēmumā konstatēto pārkāpumu, kas izpaužas kā vienošanās par minimālās braukšanas maksas (tarifa) noteikšanu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai Rīgā un atturēties no vienošanos slēgšanas, kam ir tāds pats mērķis vai ietekme. Izpildot tiesisko pienākumu:
 - 2.1. SIA „Rīgas satiksme” un PA “Rīgas mikroautobusu satiksme” ir pienākums:
 - 2.1.1. trīs mēnešu laikā no Lēmuma spēkā stāšanās grozīt Apakšuzņēmuma līguma un pie Apakšuzņēmuma līguma noslēgto papildu vienošanos nosacījumus, kas tieši vai netieši paredz, ka PA “Rīgas mikroautobusu satiksme” braukšanas maksa (tarifs) nevar būt zemāka par SIA „Rīgas satiksme” sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos normatīvajos aktos noteikto sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (pamattarifu);
 - 2.1.2. piecu dienu laikā no uzliktā tiesiskā pienākuma izpildes iesniegt KP paziņojumu par tiesiskā pienākuma izpildi, pievienojot normatīvajos aktos noteiktā kārtībā apstiprinātu Apakšuzņēmuma līguma un pie tā noslēgto papildu vienošanos kopijas, kas apliecina noteiktā pienākuma izpildi.
 - 2.2. PA “Rīgas mikroautobusu satiksme” ir pienākums trīs mēnešu laikā no Lēmuma spēkā stāšanās noteikt braukšanas maksu (tarifu) neatkarīgi, objektīvi un pamatoti.
3. Uzlikt SIA “Rīgas satiksme” naudas sodu 2 163 046,63 *euro* (divi miljoni viens simts sešdesmit trīs tūkstoši četrdesmit seši *euro* un sešdesmit trīs centi) apmērā.
4. Uzlikt PA “Rīgas mikroautobusu satiksme” naudas sodu 87 948,40 *euro* (astoņdesmit septiņi tūkstoši deviņi simti četrdesmit astoņi *euro* un četrdesmit centi) apmērā.
5. Uzlikt par pienākumu naudas sodu 45 dienu laikā no šī lēmuma spēkā stāšanās dienas ieskaitīt valsts budžetā (Valsts kasē, reģ. Nr.90000050138, kontā LV78TREL1060001019900, kods TREL1060001019900), norādot lēmuma par naudas soda uzlikšanu numuru un datumu, un 10 dienu laikā pēc naudas soda samaksas paziņot par to Konkurences padomei.

Saskaņā ar Konkurences likuma 8.panta otro daļu Konkurences padomes lēmumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā viena mēneša laikā no šī lēmuma spēkā stāšanās dienas. Atbilstoši KL 27.¹ pantā noteiktajam lēmuma pārsūdzēšana neaptur uzlikto tiesisko pienākumu izpildi.

Ar šo lēmumu uzlikto tiesisko pienākumu labprātīgas neizpildes gadījumā pēc tiesiskā pienākuma izpildei noteiktā termiņa beigām atbilstoši Konkurences likuma 8.¹ pantam Konkurences padome var uzsākt tiesisko pienākumu piespiedu izpildi, izdodot izpildrīkojumu

un piemērojot piespiedu naudu. Piespiedu izpilde tiks veikta uz izpildrīkojuma adresāta rēķina. Saskaņā ar Konkurences likuma 8.¹ panta otro daļu brīdinājums nav pārsūdzams.

(*) – Ierobežotas pieejamības informācija

Priekšsēdētāja

S.Ābrama