

ZIŅOJUMS PAR SITUĀCIJU PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU TIRGŪ

Saturs

1. IEVADS.....	1
2. NORMATĪVAIS REGULĒJUMS	2
3. KONKURENCES SITUĀCIJA	7
3.1. KONKRĒTAIS PRECES TIRGUS.....	7
3.2. KONKRĒTAIS ĢEOGRĀFISKAIS TIRGUS.....	9
4. KONCESIJAS KONKURSS.....	10
4.1. BARJERAS IEKĻŪŠANAI TIRGŪ	14
4.2. KONCESIJAS LĪGUMU GROZĪJUMI	20
5. DOTĀCIJAS.....	25
6. SECINĀJUMI.....	28

1. IEVADS

2010.gada 20.septembrī Konkurences padome uzsāka Pasažieru pārvadājumu tirgus uzraudzību.

Uzraudzība tika uzsāka sakarā ar Ministru kabineta 2008.gada 20.maija rīkojumu Nr.265 „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīklā reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos” (turpmāk – rīkojums Nr.265), kurā nolemts sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības nodot koncesijā. Vienlaikus tika nolemts sadalīt maršrutu tīklu astoņās lotēs. Autotransporta direkcija organizēja iepirkumu, kura rezultātā tika noslēgti sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi uz astoņiem gadiem, bet, ja pakalpojumu nodrošināšanā tiek iesaistīti jauni transportlīdzekļi, tad līgums tika slēgts uz divpadsmit gadiem. Vairums koncesijas līgumu tika noslēgti uz divpadsmit gadiem un ir spēkā līdz 2020.gadam. Konkursa nolikumā par šo līgumu noslēgšanu tika uzstādītas augstas tehniskās prasības, kas izslēdza iespēju piedalīties šajā konkursā mazākiem autopārvadātāju uzņēmumiem. Ņemot vērā to, ka līgumi ir noslēgti uz relatīvi ilgu laiku, Konkurences padome uzskatīja par nepieciešamu izvērtēt, kā konkurss par koncesijas līgumiem ietekmē konkurenci autopārvadātāju tirgū. Tādējādi

izvērtēt augstāk minētās izmaiņas autopārvadājumu organizēšanā Latvijas Republikā kļuva par mērķi, uzsākot uzraudzību par pasažieru pārvadātājiem 2010.gadā.

Konkurences padome izvērtēja normatīvo regulējumu, kas attiecās uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas maršrutos un novērtēja konkursa „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīklā reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos”, tai skaitā šī konkursa noteikumu, atbilstību Konkurences likumam. Konkurences likuma mērķis ir aizsargāt, saglabāt un attīstīt brīvu, godīgu un vienlīdzīgu konkurenci visās tautsaimniecības nozarēs sabiedrības interesēs, ierobežojot tirgus koncentrāciju, uzliekot par pienākumu izbeigt konkurenci regulējošajos normatīvajos aktos aizliegtas darbības un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā saucot pie atbildības vainīgās personas.

Uzraudzības ietvaros tika pieprasīta informācija no valsts institūcijām, ieskaitot valsts SIA „Autotransporta direkcija”, Latvijas Republikas satiksmes ministriju, Latvijas Republikas Valsts kontroli un Latvijas Pasažieru un pārvadātāju asociācijai (turpmāk – LPPA), un no tirgus dalībniekiem (AS „CATA”, SIA „Dobeles autobusu parks”, SIA „Jelgavas autobusu parks”, SIA „Daugavpils autobusu parks”, SIA „Jēkabpils autobusu parks”, SIA „saldus autobusu parks”, SIA „Ludzas autotransporta uzņēmums”, SIA „Aizkraukles ATU”, SIA „Gulbenes autobuss”, SIA „Ogres autobuss”, SIA „Balvu autotransports”, SIA „Tukuma auto”, SIA „Ventspils reiss”, SIA „VTU Valmiera”, SIA „TU Vidlatauto”, SIA „Norma–A”, SIA „Aips”, SIA „Autotransporta firma Jūrmala SV”, SIA „Pasažieris”, SIA „Madonas ceļu būves SIA”, AS „Liepājas autobusu parks”, AS „Rēzeknes autobusu parks”, AS „Nordeka”, AS „Rīgas taksometru parks”, AS „Talsu autotransports”, SIA „B-Bus”, SIA „Dautrans”, SIA „Mobile-A”, SIA „Lapkovskis un Dēls”, SIA „Ceļavējš”-ATP, SIA „Satiksme-K”).

2. NORMATĪVAIS REGULĒJUMS

2008.gadā sabiedrisko pakalpojumu sniegšana tika uzsākta, ņemot vērā Eiropas Padomes 1969.gada 26.jūnija regulu Nr.1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (turpmāk – regula Nr.1191/69), kas Latvijas Republikā bija tieši piemērojama no 2008.gada 1.janvāra, kas paredzēja jaunu minēto pakalpojumu organizēšanas kārtību.

Regula Nr.1191/69 paredzēja, ka, ja valsts veic sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu ar mērķi nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem, dalībvalstij ir pienākums nodrošināt valsts atbalstu transporta pakalpojumu jomā, tos dotējot. Saskaņā ar Regulu Nr.1191/69 pārvadātājam bija jākompensē visi ar pasūtīto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi – starpība starp pārvadātāja faktiskajiem ieņēmumiem un izdevumiem. Šobrīd

šie jautājumi ir reglamentēti 2007.gada 23.oktobra Regulā Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Regulu Nr.1191/69 un Regulu Nr.1107/70. Regulas Nr.1370/2007 preambulā ir norādīts, ka tās mērķis ir garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus ar regulētas konkurences starpniecību, kā arī likvidēt atšķirības starp dažādu dalībvalstu transporta uzņēmumiem, kuras var radīt būtiskus konkurences kropļojumus. Ieviešot regulētu pakalpojumu sniedzēju konkurenci, pakalpojumus padarīt novatoriskākus un lētākus. Ņemot vērā to, ka pakalpojumu valsts līgumi tiek slēgti ilgtermiņā, Regulā Nr.1370/2007 ar mērķi sargāt pakalpojumu kvalitāti un novērst konkurences kropļošanu paredzēta valsts pakalpojumu līgumu slēgšanu uz konkrētu laiku.

Pamatojoties uz Regulā Nr.1191/69 ietvertajiem nosacījumiem, Satiksmes ministrija izstrādāja Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu (turpmāk - Likums), kas stājās spēkā 2007.gada 15.jūlijā, paredzot, ka pārvadātājam, kurš ieguvis sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības un ar kuru pasūtītājs (Autotransporta direkcija, plānošanas reģioni, Latvijas Republikas pašvaldības) ir noslēdzis sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu, ir tiesības saņemt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensāciju pilnā apmērā no valsts vai pašvaldības budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem (Likuma 11.pants - ar grozījumiem, kas izdarīti ar 06.11.2008., 16.06.2009., 01.12.2009. un 16.12.2010. likumu, kas stājas spēkā 01.01.2011.). Pēc grozījumiem Likuma 11.pants tika izteikts šādā redakcijā:

Ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē atbilstoši apmēram un kārtībai, ko nosaka Ministru kabinets. Šos zaudējumus kompensē no:

- 1) no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem —reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršrutos;*
- 2) no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem — reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos;*
- 3) no pašvaldību budžetu līdzekļiem — reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos par to sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma daļu, kura pārsniedz šo pakalpojumu nodrošināšanai paredzēto valsts budžeta līdzekļu ietvarus;*
- 4) no pašvaldību budžetos šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem — pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos;*
- 5) no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem — pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos — normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos.*

(2) Ministru kabinets nosaka kārtību, kādā:

- 1) nosaka un aprēķina pārvadātāju zaudējumus, kā arī pārvadātājiem kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;*

- 2) pašvaldībām no valsts budžeta nosaka un aprēķina finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadātājiem, kā arī pašvaldībām no valsts budžeta piešķir finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadājumos, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, un kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;
- 3) valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos paredzētos līdzekļus sadala starp plānošanas reģioniem.

Saskaņā ar Likumu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības pārvadātājam var piešķirt trīs gadījumos:

- 1) piemērojot Publisko iepirkumu likumā vai likumā (Koncesiju likumā), kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, noteiktās procedūras (Likuma 8.panta otrā daļa);
- 2) tieši, nepiemērojot Publisko iepirkumu likumā vai likumā, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, noteiktās procedūras, pasūtītāja dibinātai kapitālsabiedrībai, kurā visas kapitāla daļas vai balsstiesīgās akcijas pieder attiecīgajam pasūtītājam (Likuma 8.panta trešā daļa);
- 3) tieši, nepiemērojot Publisko iepirkumu likumā vai likumā, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, noteiktās procedūras, uz laiku līdz diviem gadiem īpašos gadījumos, ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanās iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka tas varētu iestāties, nolūkā nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus sniegšanas nepārtrauktību (līdz 2009.gada 2.decembrim šāda norma bija ietverta Likuma Pārejas noteikumu 12.puntā, bet kopš 2009.gada 3.decembra tā tiek piemērota saskaņā ar Regulas Nr.1370/2007 5.panta piekto punktu).

Līdz 2008.gada 1.janvārim, kad sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana bija uzsākama atbilstoši jaunajam tiesiskajam regulējumam, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem tika izmaksāta daļēja dotācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu un normatīvie akti neparedzēja par pienākumu ievērot jebkādas (īpašas) procedūras sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja izvēlei. No 2010.gada 1.janvāra tika veiktas izmaiņas sabiedriskā transporta funkcijas administrēšanā un sakarā ar rajonu padomju likvidēšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālos vietējās nozīmes pārvadājumos pārzināšanas un organizēšanas funkcija tika nodota plānošanas reģioniem.

Līdz ar Likuma spēkā stāšanos, stājās spēkā grozījumi Autopārvadājumu likumā, Dzelzceļa pārvadājumu likumā, Dzelzceļa likumā un likumā „Par sabiedrisko pakalpojumu regulatoriem”.

Tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus piešķir maršrutu tīkla pamata maršrutos. Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu „**maršrutu tīkls**” ir, *izmantojot esošo autoceļu, ielu vai sliežu ceļu tīklu, veidots maršrutu kopums, kurā tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi, nodrošinot valsts garantētus noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas ir pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem*

nosacījumiem, un ir pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Savukārt pienākumu (saistības) sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus pasūtītājs var uzlikt kapitālsabiedrībai, kurā visas kapitāla daļas vai balsstiesīgās akcijas pieder attiecīgajam pasūtītājam. Gan tiesību piešķiršanas gadījumā, gan pienākumu (saistību) uzlikšanas gadījumā pasūtītājs ar attiecīgo pārvadātāju slēdz pasūtījuma līgumu.

Saskaņā ar Likuma 4.panta pirmo daļu valsts pārvaldi sabiedriskā transporta nozarē atbilstoši savai kompetencei īsteno Satiksmes ministrija, plānošanas reģioni un pašvaldības. Satiksmes ministrija, tās institūcijas, plānošanas reģioni un pašvaldības atbilstoši savai kompetencei uzrauga likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā.

Saskaņā ar normatīvajiem aktiem sabiedriskā autotransporta pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizē:

Satiksmes ministrija, kas:

- izstrādā transporta politiku un organizē tās īstenošanu;¹
- risina sabiedriskā pasažieru transporta finansēšanas jautājumus;²
- kontrolē kompensācijām paredzēto valsts budžeta līdzekļu izmantošanas likumību, lietderību un pareizību.³

Autotransporta direkcija, kas:

- pārzina maršrutu tīkla reģionālos strappilsētu nozīmes maršrutus un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus tajos;
- nodrošina sabiedriskajam transportam no valsts budžeta piešķirto finanšu līdzekļu administrēšanu.

Republikas pilsētas pašvaldības, kas:

- pārzina maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutus savā administratīvajā teritorijā;
- organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos;
- sniedz priekšlikumus Autotransporta direkcijai vai plānošanas reģionam par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu to kompetencē esošajā maršrutu tīklā;
- racionāli apsaimniekot no valsts budžeta, pašvaldības budžeta un pašvaldības speciālā budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus;
- nodrošina savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturvietu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu.

Plānošanas reģioni, kas:

¹MK 29.04.2003. Nr.242 „Satiksmes ministrijas nolikums” 4.1. un 4.2. apakšpunkts.

²MK 29.04.2003. noteikumu Nr.242 „Satiksmes ministrijas nolikums” 5.12.apakšpunkts.

³ MK 02.10.2007. noteikumu Nr.672 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu noteikšana” 67.punkts.

- pašvaldību interesēs pārziņa maršrutu tīkla reģionālos vietējās nozīmes maršrutos, tai skaitā tos reģionālos vietējās nozīmes maršrutos, kas nodrošina pārvietošanos novadā ietilpstošo pilsētu teritorijās, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību un Autotransporta direkciju;

- pašvaldību interesēs organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, tai skaitā tajos reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, kas nodrošina pārvietošanos novadā ietilpstošo pilsētu teritorijās, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību un Autotransporta direkciju;

- iesniedz Autotransporta direkcijai saskaņošanai lēmuma projektu par reģionālā vietējās nozīmes maršruta (maršrutu tīkla) izveidi vai grozīšanu;

- ja Autotransporta direkcija nesaskaņo iesniegto lēmuma projektu — lemj par tā tālāku neskatīšanu, grozīšanu vai saskaņošanas atteikuma iesniegšanu izskatīšanai Satiksmes ministrijā;

- sniedz priekšlikumus Autotransporta direkcijai un republikas pilsētas pašvaldībai par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu to kompetencē esošajā maršrutu tīklā;

- racionāli apsaimnieko no valsts budžeta un pašvaldības budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus.

Visi vietējie reģionālie pārvadājumi no 01.01.2010. ir pārgājuši plānošanas reģionu pārraudzībā, kas ir šādi sadalīti: Zemgale, Vidzeme, Latgale, Kurzeme un Rīga. Budžetā paredzētā naudas summa tiek sadalīta visiem pieciem plānošanas reģioniem. Tālāk katram reģionam tā jānovada līdz konkrētam pārvadātājam zaudējumu kompensēšanai, tādējādi reģioni pārrauga maršrutu savienošanas nepieciešamību vai daļēju to reisu slēgšanu, kas iet paralēli vilcienam.

Saskaņā ar Likuma 5.pantu Latvijas sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāji ir:

- a) Autotransporta direkcija (turpmāk – ATD) – reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos;

- b) Plānošanas reģioni (līdz 2010.gada 1.janvāim – rajonu padomes) – reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos;

- c) Republikas pilsētas pašvaldības (līdz 2010.gada 1.janvāim – pilsētu domes) – pilsētas nozīmes maršrutos.

3. KONKURENCES SITUĀCIJA

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sāncensība jeb konkurence izpaužas atklātas un pārredzamas tiesību piešķiršanas procedūras, tas ir, konkursa, laikā, proti, Autotransporta direkcijai izvēloties pakalpojuma sniedzēju reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos.

Izsludinātā koncesijas konkursa „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos” nolikumā un Ministru kabineta 2008.gada 20.maija rīkojumā Nr.265 „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos” tika iekļauta virkne prasību, paredzot, ka tās var tikt ieviestas arī pakāpeniski līguma darbības laikā.

Uzņēmumi, kuri uzvarēja konkursā, ir noslēguši ilgtermiņa līgumus par tiesībām veikt pārvadājumus konkrētās lotēs ar garantētu zaudējumu kompensāciju un veikuši investīcijas autobusu parka atjaunošanā un citos ar pasažieru pārvadāšanas uzlabošanu saistītos projektos. Izsludinātā konkursa daļās (lotēs) bija ietverti vairāku esošo pārvadātāju apkalpotie maršruti, un, lai piedalītos konkursā par darbu turpināšanu maršrutos, kur iepriekš bija darbojušies, praktiski visiem pārvadātājiem bija jāveido apvienības. Konkursu rezultātā lotēs, kurās bija vairāki pretendenti, notika tirgus pārdale un aptuveni 15 nelielie pārvadātāji zaudēja tiesības turpmāk apkalpot maršrutos, kuros iepriekš bija veikuši darbības. Autotransporta direkcija mutiski tikšanās laikā Konkurences padomes amatpersonām apstiprināja, ka šie mazie autopārvadātāji savu darbību nav izbeiguši un arī šobrīd sniedz savus pakalpojumus, piedaloties pilsētu pašvaldību rīkotajos konkursos.

Pašreizējo pasažieru pārvadājumu tirgu Latvijas teritorijā stingri regulē valsts pārvaldes institūcijas – Satiksmes ministrija, Autotransporta direkcija un plānošanas reģioni, kā rezultātā pilnvērtīga konkurence minētajā tirgū nevar pastāvēt. Taču, ja pašreizējo pasažieru pārvadājumu tirgu Latvijas teritorijā stingri neregulētu valsts pārvaldes institūcijas, netiktu nodrošinātas sabiedrības vajadzības, jo uzņēmumi darbotos tikai komerciāli izdevīgākajos maršrutos.

3.1. KONKRĒTAIS PRECES TIRGUS

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 4.punktu *konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu.*

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 5.punktu *konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces ģeogrāfiskais 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.*

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 3.punktu *konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ģeogrāfiska teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.*

Analizējot pasažieru pārvadājumus Latvijā, secināms, ka šī pakalpojuma nodrošināšana veidota šādi:

- 1) Pasažieru transporta pakalpojumus saskaņā ar koncesijas līgumiem sniedz privātās kapitālsabiedrības;
- 2) Maršrutus un pakalpojumu cenas plāno Satiksmes ministrija un tai pakļautās iestādes⁴;
- 3) Pakalpojumu sniedzēji saņem dotācijas no valsts budžeta.

Konkrēto preces tirgu veido preces, kuras ir savstarpēji aizstājamas. Izvērtējot, vai prece ir aizstājama, ņem vērā pieprasījuma aizstājamību no patērētāju viedokļa un piedāvājuma aizstājamību no tirgus dalībnieku viedokļa. Izvērtējot preču pieprasījuma aizstājamību, uzsvars liekams uz tādiem faktoriem kā preces cena, tās īpašības un paredzētais pielietojums.

Regulārie pasažieru pārvadājumi Latvijā tiek sniegti ar autobusiem un ar dzelzceļa transportu. Maršrutu pārklājuma ziņā autobusu pārvadājumi daļā un ne pilnā apmērā maršrutos pārklājas ar dzelzceļa transportu. Salīdzinājumā ar autobusu sniegtajiem pakalpojumiem, dzelzceļa galvenās priekšrocības ir kustības ātrums. Par regulārā pasažieru transporta aizstājēju nosacīti ir uzskatāms arī iedzīvotāju privātais transports, kas katru gadu turpina pieaugt. Taču, ņemot vērā degvielas izmaksas, kā arī tādus blakus faktorus kā sastrēgumi un ceļu kvalitāte, tiek mazināts šīs alternatīvas pievilcīgums.

Uzraudzības ietvaros tika apkopoti tirgus dalībnieku viedokļi par to, vai pasažieru pārvadājumi ar autobusiem ir savstarpēji aizvietojami ar vilcieniem, kā arī skaidrojumi, kādēļ minētie pakalpojumi ir/nav savstarpēji aizvietojami. Vairākums no aptaujātajiem tirgus dalībniekiem norāda, ka pasažieru pārvadājumi ar autobusiem un vilcieniem nav savstarpēji aizvietojami, jo ar autobusiem ir lielākas iespējas operatīvi veikt izmaiņas maršrutos. Daudzos Latvijas reģionos vilcienu satiksme neeksistē un vairumā gadījumu, lai nokļūtu vilciena stacijā, ir jāizmanto privātais auto vai sabiedriskais transports, jo vēsturiski dzelzceļa pieturas tika izvietotas pie apdzīvotiem centriem, kas vairs neatbilst pašreizējai sociālekonomiskajai situācijai – tas rada papildu izdevumus un neērtības pasažieriem, kas ir viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ pasažieri izvēlās autobusu. Dzelzceļa satiksmi izmanto tie, kuru dzīves vietas atrodas nelielā attālumā no dzelzceļa

⁴ Ministru kabineta noteikumi Nr.341 Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu.

stacijas vai pieturas. Autobusu pieturu ir salīdzinoši vairāk, ar nelieliem intervāliem, turpretī vilcienu pieturu ir mazāk, ar lielākiem intervāliem, kas ir viena no lielākajām priekšrocībām pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem. No piedāvājuma puses pārvadājumi ar autobusiem un vilcieniem nav savstarpēji aizvietojami arī tādēļ, ka pārvadājumiem ar vilcieniem ir nepieciešama speciāla infrastruktūra.

Autotransporta direkcija, ņemot vērā Latvijas apdzīvoto vietu ģeogrāfiskā izvietojuma īpatnības, kā arī dzelzceļa tehniskās iespējas, tajā skaitā dzelzceļa infrastruktūras pieejamību, uzskata, ka pilnīga autobusu un vilcienu savstarpējā aizvietojamība nav iespējama, jo pasažieru pārvadājumiem ar autobusu salīdzinājumā ar vilcienu ir virkne priekšrocību. Proti, autobusa maršrutus ir iespējams organizēt, aptverot lielāku skaitu apdzīvotu vietu, biežāk pieturēt un uzņemt pasažierus mazākos ceļu posmos, nodrošināt lielāku pārvadājumu intensitāti īpaši rīta un vakara stundās. Ar autobusiem ir vieglāk nodrošināt arī atšķirīgu pasažieru grupu interešu un tiesību uz pārvietošanos ievērošanu, piemēram, personu ar kustību traucējumiem un citu personu ar īpašām vajadzībām iekļūšanai autobusā un šo personu drošai pārvadāšanai. Minētajām pasažieru kategorijām iekļūšana vilcienos ir ļoti apgrūtināta vai arī tā netiek nodrošināta vispār. Jāņem vērā, ka slēdzot autobusu pārvadājumus dzelzceļam paralēlajos maršrutos, parasti savu darbību ievērojami aktivizē nelegālie pārvadātāji, kuru pakalpojumus izmanto pasažieri, kuri vēlas pārvietoties sev izdevīgā laikā un kur pasažieru uzņemšana tiek veikta tiem izdevīgās pieturvietās.

Konkurences padome šīs uzraudzības ietvaros izskata pakalpojumu kopumu, par kuru nodrošināšanu bija organizēts koncesijas konkurss un vērtē kādu ietekmi tas ir atstājis uz autopārvadājumu tirgu, uz ko vistiešāk attiecas Eiropas Komisijas regulējuma un Latvijas Republikas normatīvo aktu izmaiņas. Izvērtējot tirgus dalībnieku un Autotransporta direkcijas viedokli, secināms, ka autobusu un vilcienu aizstājamība pasažieru pārvadājumiem ir iespējama atsevišķos maršrutos.

Ņemot vērā iepriekš minēto, **konkrētās preces tirgus ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos.**

3.2. KONKRĒTAIS ĢEOGRĀFISKAIS TIRGUS

Saskaņā ar Likuma 1.pantu Latvijas sabiedriskā transporta pakalpojumi ir iedalāmi šādās kategorijās:

- pilsētas nozīmes maršruts — maršruts, kas nodrošina pārvietošanos republikas pilsētas administratīvajās robežās, kā arī no šīs pilsētas uz tuvākajām apkārtējām teritorijām;
- reģionālais starppilsētu nozīmes maršruts — maršruts, kas nodrošina pārvietošanos valsts teritorijā galvenokārt no vienas administratīvās teritorijas uz administratīvo teritoriju citā plānošanas reģionā vai kas savieno republikas pilsētas;

- reģionālais vietējās nozīmes maršruts — maršruts, kas nodrošina pārvietošanos viena novada administratīvajā teritorijā, no šā novada uz tuvākajām apkārtējām teritorijām vai uz citu novadu plānošanas reģiona robežās.

Uzraudzības ietvaros izskatīta pārvadātāju izvēles iespēja un konkurence reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos. Balstoties uz atbilstošās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu kategorijas definējumu, **ģeogrāfiskais tirgus ir Latvijas Republikas teritorija**, kas sadalīta astoņās lotēs - „Ziemeļrietumi”, „Ziemeļaustrumi”, „Dienvidi”, „Centrs 1”, „Centrs 2”, „Dienvidaustrumi”, „Austrumi” un „Dienvidrietumi”.

Ņemot vērā iepriekš minēto, **konkrētais tirgus ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos Latvijas Republikas teritorijā.**

4. KONCESIJAS KONKURSS

Ar 2008.gada 20.maija Ministru kabineta rīkojumu Nr.265 „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos” ir apstiprināti koncesijas piešķiršanas nosacījumi par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos. 2008.gada 1.jūlijā laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” un 2008.gada 2.jūlijā Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī tika izsludināts koncesijas konkurss „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos”.

Konkursa pretendenti

Saskaņā ar 2008.gada 12.septembra Konkursa komisijas sanāksmes protokolā Nr.13 norādīto konkursa nolikumu bija saņēmis trīsdesmit viens pārvadātājs.

Varētu šķist, ka pretendentu skaits ir neliels, jo atbilstoši Likuma 8.panta sestajai daļai un saskaņā ar konkursa nolikuma nosacījumiem pārvadātāji varēja iesniegt kopīgu piedāvājumu, ko daudzi pārvadātāji arī izmantoja. Nosacījums, ka par koncesijas ieguvēju varētu kļūt vairāki pretendenti, kas iesnieguši kopīgu sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājumu, koncesijas piešķiršanas nosacījumos un Konkursa nolikumā tika iekļauts saskaņā ar Likuma 9.panta ceturto daļu (izslēgts ar 06.11.2008. likumu, kas stājas spēkā 05.12.2008), lai radītu iespēju jebkuram komersantam, kuram ir vēlēšanās iegūt tiesības uz koncesiju, tostarp arī visiem līdzšinējiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem (pārvadātājiem), iesniegt piedāvājumu. Īpaši tas attiecas uz maziem uzņēmumiem, kuru rīcībā nav tik lielu resursu, lai spētu nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus visā reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļā. Saskaņā ar konkursa nosacījumiem pretendentiem bija brīva izvēle savas sadarbības formas izvēlē

– piedalīšanās šajā konkursā bija iespējama arī mazākiem autopārvadātājiem, un kā tie veica sadarbību, atkarīgs tikai no pašiem pārvadātājiem. Pārsvarā visi pretendenti, kas iesniedza kopīgus piedāvājumus, savu sadarbību bija noformējuši sadarbības līguma formā.

Konkursa rezultātā 2008.gadā tika noslēgti 17 koncesijas līgumi ar Latvijas Republikā reģistrētiem autopārvadātājiem, kas stājās spēkā 2009.gada 1.janvārī. Šobrīd spēkā esoši ir līgumi ar šādiem tirgus dalībniekiem:

Tabula Nr.1 Noslēgtie koncesijas līgumi

Nr. p.k.	Pārvadātājs	Līgums	Spēkā no	Spēkā līdz
1.	AS "Nordeka"	Nr. 2008/01-K-A/2-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
2.	SIA „Norma A”	Nr. 2008/01-K-A/2-02	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
3.	SIA „Daugavpils autobusu parks”	Nr. 2008/01-K-DA/5-03	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
4.	SIA „Jēkabpils autobusu parks”	Nr. 2008/01-K-DA/5-02	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
5.	AS „Nordeka”	Nr. 2008/01-K-DA/5-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
6.	SIA „Dobeles autobusu parks”	Nr. 2008/01-K-D/7-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
7.	SIA „Jelgavas autobusu parks”	Nr. 2008/01-K-D/7-02	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
8.	AS „Liepājas autobusu parks”	Nr. 2008/01-K-DR/3-02	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
9.	AS „Nordeka”	Nr. 2008/01-K-DR/3-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
10.	SIA „Saldus autobusu parks” (šobrīd sauc Sabiedriskais autobuss)	Nr. 2008/01-K-DR/3-03	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
11.	AS „Cata”	Nr. 2008/01-K-ZA/1-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
12.	SIA „VTU „Valmiera”	Nr. 2008/01-K-ZA/1-02	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
13.	AS „Talsu autotransports”	Nr. 2008/01-K-ZR/6-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
14.	PSIA „Ventspils reiss”	Nr. 2008/01-K-ZR/6-02	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim
15.	AS „Nordeka”	Nr. 2008/01-K-C2/4-01	2008. gada 24. novembra	2020.gada 31.decembrim

16.	SIA „Aips”	ATD/ST-2011/08	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
17.	SIA „Aizkraukles ATU”	ATD/ST-2011/04	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
18.	SIA „B – Bus”	ATD/ST-2011/09	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
19.	SIA „ Autotransporta firma Jūrmala SV”	ATD/ST-2011/01	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
20.	AS „Nordeka”	ATD/ST-2011/10	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
21.	SIA „Norma A”	ATD/ST-2011/06	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
22.	SIA „Ogres autobuss”	ATD/ST-2011/03	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
23.	AS „Rīgas taksometra parks”	ATD/ST-2011/02	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim
24.	SIA „Tukuma auto”	ATD/ST-2011/07	2011. gada 1.augusts	2012. gada 31.decembrim

Līgumi ar SIA „Jelgavas autobusu parks” un A/S „Liepājas autobusu parks”, kas tika noslēgti 2008.gada 18.decembrī uz loti „Centrs-1”, ir zaudējuši spēku, jo autopārvadātāji „Tukuma auto”, „Ogres autobuss”, „Aizkraukles ATU”, „AIPS” un „Autotransporta firma Jūrmala SV” vērsās tiesā, apstrīdot Autotransporta direkcijas 2008.gada 3.oktobra lēmumu par pakalpojumu sniegšanu reģionālajā starppilsētu maršrutu tīkla daļā „Centrs 1” no 2009.gada, tādējādi „Centrs-1” noslēgtie līgumi zaudēja spēku. Tika rīkots jauns konkurss, un 2011.gadā noslēgti jauni līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētas nozīmes „Centrs-1” maršrutos.

Uzraudzības ietvaros tika pieprasīta informācija no SIA „Autotransporta direkcija”, no tirgus dalībniekiem un Latvijas Pasažieru un pārvadātāju asociācijas par būtiskākajiem iemesliem, kādēļ konkursā „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīklā reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos” piedalījās tik neliels pretendentu skaits (sešās daļās pieteicās tikai viens pretendents, divās daļās – katrā divi pretendenti).

Būtiskākie iemesli, kādēļ konkursā „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīklā reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos” piedalījās tik neliels pretendentu skaits, tirgus dalībnieku ieskatā, ir:

- Tika izveidotas **lielas lotes** (nepamatoti lielais apjoms un ģeogrāfiskais sadalījums - starppilsētas nozīmes maršrutu tīkls apvieno lielas administratīvās teritorijas un maršruta tīkla daļas ir ekonomiski nepamatoti sadalītas), kādēļ piedalījās pārvadātāju izveidotas apvienības, jo izveidotajās lotēs bija ļoti lieli

pārvadājumu apjomi, taču lielākie pārvadātāji nevēlējās apvienoties ar lauku uzņēmumiem, kas darbojas reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, kuri, savukārt, nav spējīgi patstāvīgi nodrošināt pārvadājumus maršruta tīklā tik lielās, apvienotās teritorijās (lotēs). Notika tirgus pārdale un aptuveni 15 nelielie pārvadātāji zaudēja tiesības turpmāk apkalpot savus maršrutus, tādējādi mazinot tirgus dalībnieku skaitu un konkurenci.

- Konkursā piedalījās uz to brīdi esošie pārvadātāji, jaunajiem dalībniekiem būtu sarežģīti izpildīt **konkursa prasības** (tehniskās prasības, uz kurām tika likts liels uzsvars konkursa nolikumā). Autobusu vidējais vecums katrā nākamajā līguma darbības gadā (izņemot pirmo) nedrīkst pārsniegt deviņus gadus, kā arī no 2010.gada tiem bija jābūt pielāgotiem personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai un atvieglotai uzņemšanai autobusā u.c. prasības.
- Nepieciešami lieli finanšu ieguldījumi, lai spētu nodrošināt konkursa nolikuma prasības (jaunu transporta līdzekļu iegāde, bāzes izveide utt.) Piedāvājumam bija jāpievieno piedāvājuma nodrošinājums 15% apmērā no pretendenta piedāvātās līguma cenas un, iegūstot tiesības sniegt pakalpojumus, jāiesniedz līguma nodrošinājums uz visu līguma izpildes laiku 25% apmērā no līgumā paredzētās pirmajā gadā izmaksājamā zaudējumu kompensācijas apjoma.
- Jāgarantē kvalitāte un drošība, pārvadājot pasažierus.
- Pretendentiem nepieciešama pieredze.
- Ārvalstu pārvadātājiem Latvijas autotransporta pasažieru tirgus nelielas ekonomiski pievilcīgs, jo ir pārāk mazs.

Norādītie iemesli, kādēļ konkursā „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīklā reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos” piedalījās tik neliels pretendentu skaits, Konkurences padomes ieskatā ir uzskatāmi par barjerām līdzdalībai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos Latvijas Republikas teritorijā. Tai pat laikā nevar noliegt, ka konkursā izvirzītajām prasībām ir pozitīvais aspekts, jo patērētājiem tiek nodrošināts kvalitatīvs un drošāks pakalpojums.

4.1. BARJERAS IEKĻŪŠANAI TIRGŪ

Iekļūt autopārvadājumu tirgū iespējams, tikai piedaloties valsts institūcijas organizētajā iepirkumā, tādēļ tiek aplūkotas tirgus barjeras, kas izriet no konkursa nolikuma.

Līgumu termiņš – 12 gadi

Ministru kabineta 2008.gada 20.maija rīkojumā Nr.265 „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos” 5.punktā tika iekļauts nosacījums, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos koncesionāram tiek piešķirtas un koncesijas līgums tiek noslēgts uz 12 gadiem. Atbilstoši Likuma 8.panta septītās daļas 2.punktā norādītajam, līgumus par starppilsētu nozīmes pasažieru pārvadājumiem ir tiesības slēgt uz 12 gadu termiņu, ja pārvadājumos tiek izmantoti jauni transportlīdzekļi. Minētā prasība sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā iesaistīt jaunus transportlīdzekļus MK rīkojumā Nr.265 un konkursa nolikumā nav iekļauta tieši, bet pastarpinātā veidā, ņemot vērā sabiedriskā transporta reformas pamatmērķi – celt sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes un pieejamības līmeni, taču sabalansējot to ar valsts budžeta iespējām. Tādējādi konkursa nolikumā tika paredzēts, ka autobusu atbilstība izvirzītajām kvalitātes prasībām var tikt nodrošināta arī pakāpeniski visā līguma darbības termiņa laikā.

Attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu termiņiem, Autotransporta direkcija paskaidro, ka tie ir noteikti Likuma 8.panta septītās daļas 2.punktā. Likums paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgums pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem tiek slēgts uz 8 gadiem, bet, ja pakalpojumu nodrošināšanā tiek iesaistīti jauni transportlīdzekļi, šis līgums var tikt slēgts uz 12 gadiem. Šobrīd spēkā esošās Regulas Nr.1370/2007 4.panta 3. un 4.punkts nosaka, ka ir iespējams slēgt valsts līgumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar ilgāku termiņu, proti, 10 vai 15 gadiem, ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā ir veicis ievērojamus ieguldījumus infrastruktūrā vai ritošajā sastāvā un transportlīdzekļos (Regulas 1370/2007 preambulas 15.punkts).

Tehniskās prasības

Konkursa nolikumā pārvadātājam, kurš iegūs sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības, tika izvirzītas sekojošas kvalitātes prasības:

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīt autobusus, kuru vidējais vecums katrā līguma darbības gadā, izņemot pirmo gadu, nepārsniegtu deviņus gadus;

- Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā iesaistīt autobusus, kas būtu pielāgoti personu ar funkcionāliem traucējumiem, grūtnieču un personu ar maziem bērniem pārvadāšanai un atvieglotai iekļūšanai autobusā, kuru salonā pasažieriem būtu pieejama informācija par attiecīgām sabiedriskā transportlīdzekļa pieturvietām audiālā un vizuālā formā un kas būtu aprīkoti ar elektroniskām maršrutu zīmēm. Konkursa nolikums paredzēja, ka šīs prasības pārvadātājam jāievieš 2007.gada 11.decembra Ministru kabineta noteikumos Nr.843 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība” noteiktajos termiņos;

- No 2010.gada 1.janvāra sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīt autobusus, kas atbilst EURO 3 (augstākajai) ekoloģiskajai prasībai, kas noteiktas ES tiesību aktos u.c.

Konkursa nolikumā, izvirzot augstas tehniskās prasības, bija iespējams radīt ietekmi uz konkurenci – mazie pārvadātāji nebija spējīgi izpildīt visas šīs prasības un piedalīties konkursā, lai iekļūtu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai konkrētajā tirgū.

Autopārvadātāji „Tukuma auto”, „Ogres autobuss”, „Aizkraukles ATU”, „AIPS” un „Autotransporta firma Jūrmala SV” vērsās tiesā, apstrīdot Autotransporta direkcijas 2008.gada 3.oktobra lēmumu par pakalpojumu sniegšanu reģionālajā starppilsētu maršrutu tīkla daļā „Centrs 1” no 2009.gada. Lieta tika skatīta vairākās instancēs un nonāca Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senātā (turpmāk – Senāts) un kā skaidro Senāts 2012.gada 19.septembra spriedumā Nr.SKA-290/2012, *prasība par to, ka 12 gadu līguma slēgšanas gadījumā ir nepieciešams iesaistīt jaunus transporta līdzekļus, bija skaidri izlasāma Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā un izrietēja no vairākiem konkursa nolikuma noteikumiem, arī izsecināma no transportlīdzekļu tehniskajām prasībām un vecuma. Tiesa arī izvērtēja lietas materiālus un konkrētos apstākļus, lai spriestu par to, vai pasūtītāja izvirzītie nosacījumi pēc būtības ir atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 9.panta piektās daļas 2.punktam. Proti, vai izvirzītās prasības ir atbilstošas un izrietošas no šīs normas jēgas un mērķa (kad nepieciešamība noteikt ilgāku līguma darbības laiku izriet no vajadzības piesaistīt jaunus transportlīdzekļus) atšķirībā no šajā pašā tiesību normā paredzētā vispārīgā gadījuma, kad līgumu paredzēts slēgt uz 8 gadiem. Senāts secina, ka konkursa nolikuma izstrāde un apstiprināšana notikusi atbilstoši tiesību normām.*⁵

Uzraudzības ietvaros Latvijas Pasažieru un pārvadātāju asociācijai, valsts SIA „Autotransporta direkcija” un tirgus dalībniekiem lūdzām norādīt būtiskākos faktoros, kas ietekmē pasažieru pārvietošanās veida izvēli.

Kā norāda aptaujātie tirgus dalībnieki, būtiskākie faktori, kas ietekmē pasažieru pārvietošanās izvēli ir:

- komforts (lai iegādājos braukšanas biļeti, būtu garantēta sēdvietā);

⁵La13tvijas Republikas Augstākā tiesa, spriedums, Lieta Nr.A42730908, SKA-290/2012, Rīgā, 2012.gada 19.sept14embrī.

- pavadītais laiks ceļā;
- reisu regularitāte (piemērots reisa atiešanas/pienākšanas laiks);
- galamērķa sasniedzamība ar pēc iespējas mazāku pārsēšanās skaitu;
- attālums līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturvietai - pieejamība dzīvesvietām, darba vietām, tirdzniecības vietām;
- biļetes cena (izdevumiem pārvietojoties ar sabiedrisko transportu nevajadzētu būt lielākiem kā pārvietojoties ar personīgo transportu);
- ieradumi;
- drošība;

Atbildot uz Konkurences padomes uzdotajiem jautājumiem, LPPA skaidro, ka būtiskākie faktori, kas ietekmē pasažieru pārvietošanās veida izvēli ar sabiedrisko transportu, ir attālums līdz pieturvietai, brauciena laiks, reisa regularitāte, komforta līmenis un biļetes cena. Iedzīvotāju „pārsēšanos” no vieglajiem automobiļiem sabiedriskajā transportā pilsētās varētu veicināt komforta līmeņa paaugstināšana un priekšrocību nodrošināšana sabiedriskajam transportam satiksmē, lai samazinātu brauciena laiku. LPPA uzskata, ka konkurss „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā starppilsētas maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos” kopumā pozitīvi ietekmējis situāciju pasažieru pārvadājumu jomā Latvijas Republikas teritorijā.

Konkurences padome secina, ka jebkurā iepirkumā tiek izvirzītas prasības konkrētajai precei vai pakalpojumam un arī tā sniedzējam, tomēr to nevar uzskatīt par konkurences ierobežošanu. Konkurenci (no pasūtītāja puses) nelabvēlīgi tas var ietekmēt tikai tajos gadījumos, ja iepirkuma nosacījumi nav bijuši atklāti un vienlīdzīgi attiecībā uz visiem pretendentiem, vai arī izvirzītās prasības ir nepamatotas. Tai pat laikā, katram pasūtītājam ir tiesības pieprasīt tieši viņa vajadzību nodrošināšanai atbilstošas preces vai pakalpojumus. Īpaši nozīmīgi tas ir iepirkumos, kuru rezultātā minētās preces tiek izmantotas vai arī pakalpojumi tiek sniegti sabiedrībai – iedzīvotājiem. Šādos gadījumos valsts institūcijas, kas organizē iepirkumus ir uzskatāmas tikai par „starpniekiem”, jo iepirkumi tiek finansēti no sabiedrības – nodokļu maksātāju līdzekļiem, kas ir pakalpojuma saņēmēji. Saskaņā ar Likuma 11.pantu valsts kompensē zaudējumus pārvadātājiem no valsts budžeta līdzekļiem (tātad, no sabiedrības – nodokļu maksātāju līdzekļiem), līdz ar to ir pamatota prasība nodrošināt pietiekamu drošību un komforta līmeni, uzstādot augstas kvalitātes prasības autopārvadātājiem. Konkursa nolikumā tika izvirzītas augstas tehniskās prasības, lai nodrošinātu visus iepriekš uzskaitītos būtiskākos faktoros, kas ietekmē pasažieru pārvietošanās izvēli un nodrošina sabiedrības intereses, tas ir, drošību un pietiekamu komfortu sabiedriskajā transportā. Tādējādi, lai arī izvirzītie nosacījumi ierobežo pakalpojuma sniedzējus, tomēr tie ir objektīvi pamatoti, aktuāli un tādi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu kvalitatīvu un drošu pakalpojumu sabiedrībai. Ņemot vērā minēto, izvirzītos nosacījumus nevar uzskatīt par tādiem, kas vērsti uz

konkurences ierobežošanu, tomēr tie ierobežo pretendentu loku, kuri var piedalīties konkursā.

Sadalījums lotēs

Konkursa priekšmets ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos. Reģionālais starppilsētu nozīmes maršrutu tīkls sastāv no šādām daļām (lotēm):

1. „Ziemeļrietumi”;
2. „Ziemeļaustrumi”;
3. „Dienvidi”;
4. „Centrs 1”;
5. „Centrs 2”;
6. „Dienvidaustrumi”;
7. „Austrumi”;
8. „Dienvidrietumi”.

Koncesijas piešķiršanas nosacījumus par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos un reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu plānoto sadalījumu, kuram atbilst minētā koncesijas konkursa priekšmetā iekļautās lotes, apstiprinājis Ministru kabinets ar 2008.gada 20.maija rīkojumu Nr.265.

Kā norādīja Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācija, Konkursa rezultātā lotēs, kurās bija vairāki pretendenti, notika tirgus pārdale un aptuveni 15 nelielie pārvadātāji zaudēja tiesības turpmāk apkalpot maršrutos, kuros iepriekš veikuši savas darbības. Apkopojot pasažieru pārvadātāju viedokļus par konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos”, kurā bija pieprasīts viedoklis par būtiskākajiem iemesliem, kādēļ konkursā piedalījās tik neliels pretendentu skaits, vairākums norādīja uz to, ka maršrutu sadalījums lotēs ir noteikts patvaļīgi: „lotu skaits bija par mazu, lai konkursā varētu piedalīties vairāk Latvijas pārvadātāju, tās izveidotas netaisnīgi, bez loģiska un ekonomiska pamatojuma, pārkāpjot Sabiedriskā transporta likuma 9.panta pirmajā daļā noteiktās rīcības brīvības ietvarus”. *Ministru kabinets un Satiksmes ministrija norāda, ka sadalījums lotēs veikts atbilstoši funkcionalitātes principam ar mērķi pakalpojumu sniegšanā iesaistīt iespējami mazāku transportlīdzekļu vienību skaitu. Tomēr šis apgalvojums neatsver apstākli, ka normatīvajos aktos nav paredzēta iespēja sadalīt maršrutu tīklu lotēs. Turklāt nav iespējams pārliecināties, vai un kādi kritēriji ir ņemti vērā šajā sadalījumā. Nav gūstams apliecinājums, ka sadalījums lotēs veikts atbilstoši funkcionalitātes principam.*⁶ LR Augstākās tiesas skatījumā

⁶Latvijas Republikas Augstākā tiesa, spriedums, Lieta Nr.A42730908, SKA-290/2012, Rīgā, 2012.gada 19.septembrī.

sadalījums lotēs šī konkursa ietvaros, iespējams, ir atstājis iespaidu uz konkurenci starp autopārvadātājiem: *Pasūtījuma priekšmets un tā apjoms tieši ietekmē iespējamo pretendentu loku un to spēju piedalīties konkursā. Nosakot pasūtījuma priekšmetu un tā apjomu patvaļīgi, iestāde var radīt šķēršļus vai, tieši otrādi, priekšrocības kādam no iespējamajiem pretendentiem. Tādēļ patvaļīgs maršrutu tīkla sadalījums lotēs varēja ietekmēt konkursa rezultātus. Šāds konkurss nav atdzīstams par godīgu. Valsts kontrole arī ir atdzinusi, ka lotes izveidotas bez ekonomiska pamatojuma un tādējādi, iespējams, radīti īpaši labvēlības nosacījumi vienam konkursa pretendenta.*⁷ Nepamatots sadalījums lotēs var deformēt un samazināt konkurenci.

Kā iepriekš (sadaļā – tehniskās prasības) jau norādīts, Senāts tai skaitā skatīja jautājumu par maršrutu tīklu. Kā skaidro Senāts 2012.gada 19.septembra spriedumā Nr.SKA-290/2012, *ja aplūko aktuālo reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīklu, tad nākamais loģiskais iedalījums ir maršruti – reģionālie starppilsētu maršruti. Šie maršruti ir izstrādāti, lai nodrošinātu, ka sabiedriskie transportlīdzekļi pārvietojas no vienas administratīvās teritorijas uz otru. Visa Latvijas teritorija ir sadalīta administratīvajās teritorijās, kuru tālāku iedalījumu nosaka Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. Lai arī likums tiešā tekstā nenoteic, ka visi reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti veido vienu maršrutu tīklu, Senāta ieskatā, tieši šāds secinājums izriet no Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1.panta 10.punktā sabiedriskā transporta pakalpojumi citstarp ir definēti kā regulārie pasažieru pārvadājumi, kurus iedzīvotāju interesēs organizē pasūtītājs vienotā maršrutu tīklā. Attiecībā uz reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem šāda mērķa sasniegšana ir iespējama, ja visi šie maršruti tiek plānoti vienā tīklā. Attiecībā uz reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem, tieši valsts institūcija – Autotransporta direkcija – ir tā, kura veic gan maršrutu tīkla pārzināšanu (kas atbilstoši 1.panta 3.punktam nozīmē tīkla plānošanu, izstrādāšanu, uzturēšanu un pilnveidošanu), gan organizēšanu. Maršruti tiek plānoti kompleksi (vienā sistēmā), t.i., vienā maršrutu tīklā. Savukārt pašvaldībām saskaņā ar likuma 5.panta otrās daļas 3.punktu un šā panta trešās daļas 5.punktu ir priekšlikumu izteikšanas (nevis saskaņošanas) tiesības attiecībā uz sabiedriskā transporta organizēšanu maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 9.panta pirmajā daļā paredzētais, ka pasūtījumu var izdarīt maršrutu tīkla vai atsevišķa maršruta apkalpošanai, Senāta ieskatā, nozīmē, ka pasūtījumu var veikt uzreiz visā maršrutu tīklā (citi maršrutu tīkli nav tik lieli kā reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkls un līdz ar to pasūtījuma izdarīšana visā tīklā nav tik apjomīga) vai arī mazākā daļā.*⁸

Nemot vērā visu iepriekš minēto, Senāts uzskata, ka lotu sadalījums ir pamatots un Sabiedriskā transporta pakalpojumu 9.pants nav pārkāpts, sadalot maršrutu tīklu lotēs

⁷ Turpat.

⁸Latvijas Republikas Augstākā tiesa, spriedums, Lieta Nr.A42730908, SKA-290/2012, Rīgā, 2012.gada 19.septembrī

un organizējot koncesijas konkursu uz katru no lotēm, jo *minētās tiesību normas izpratnē jebkurš atsevišķu maršrutu daudzums veido maršruta tīkla daļu, par kuru var izdarīt pasūtījumu. Valsts pārvaldes, kas šajā gadījumā ir Autotransporta direkcija, kompetencē ir izvēlēties, vai pasūtījumu veikt attiecībā uz visu maršruta tīklu vai nē. Proti, valsts pārvaldes kompetencē ir apzināt un apsvērt argumentus, kādā maršruta tīkla apjomā ir lietderīgi veikt pasūtījumu no sabiedrības interešu viedokļa.*⁹

Saskaņā ar Autotransporta direkcijas sniegto paskaidrojumu, reģionālais starppilsētu nozīmes maršrutu tīkls un tā sadalījums astoņās lotēs netika veidots no jauna, bet tika izveidots uz vēsturiski pastāvējušo tālsatiksmes maršrutu bāzes, tos pārskatot, aktualizējot un pielāgojot reālajām iedzīvotāju vajadzībām un pieprasījumam. Būtisks nosacījums reģionālā maršrutu tīkla izveidē un sadalījumā lotēs bija nepieciešamība samazināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīto transportlīdzekļu skaitu, racionālāk organizējot to izmantošanu, tādējādi nodrošinot iedzīvotājiem nepieciešamo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu ar zināmu ekonomisko efektivitāti (konkursa rezultātā pakalpojumu sniegšanā iesaistīto transporta līdzekļu skaits samazinājās no 773 uz 551, kas radīja pārvadātāju izmaksu samazināšanos arī citos izmaksu postežos), taču Autotransporta direkcija piebilst, ka Likumā kā prioritārs maršrutu tīkla izveidošanas princips nav izvirzīts ekonomiskums. Likuma mērķis (2.pants) ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Likums paredz, ka maršrutu tīkls ir jāveido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darba vietas, kā arī valsts un pašvaldību institūcijas (Likuma 6.panta ceturtā daļa). Sabiedriskā transporta pakalpojumi ir sociāla rakstura pakalpojumi, kurus nodrošina un garantē valsts, noteiktā kvalitātē un apjomā un kas ir pieejami ikvienam sabiedrības loceklim (Likuma 1.panta 2.punkts). Arī Regulā 1191/69 ietvertie pakalpojumu organizēšanas principi paredzēja, ka ir jānodrošina pietiekamu transporta pakalpojumu sniegšana. Kā būtiskākais kritērijs sabiedriskā transporta pakalpojumu pietiekamības novērtēšanā Regulā Nr.1191/69 ir izvirzītas sabiedrības intereses (3.panta 2.punkts). Likumā likumdevējs kā būtiskāko pakalpojumu organizēšanas kritēriju ir noteicis sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu (6.panta trešā un ceturtā daļa).

Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī Sabiedriskā transporta attīstības pamatnostādņēs 2005.-2014.gadam noteikto, maršrutu tīkla sadalījums tika veidots, izvairoties no piedāvājumu piesaistes konkrētām administratīvām teritorijām, bet pamatā klasificējot pēc to funkcionālas nozīmes, kur maršruti tiek veidoti, ņemot vērā apdzīvotības un iedzīvotāju blīvuma rādītājus, pasažieru plūsmu, nodrošinot iedzīvotāju nokļūšanu uz darba vietām, mācību iestādēm u.c. tādējādi nodrošinot sabiedrības intereses.

⁹ Turpat

4.2. KONCESIJAS LĪGUMU GROZĪJUMI

Koncesijas līgumos ir noteikts, ka *puses ir tiesīgas izdarīt grozījumus līgumā, savstarpēji par to vienojoties. Pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji samazināt vai palielināt ar koncesijas līgumu Pāravadātājam piešķirto tiesību apjomu Koncesijas piešķiršanas nosacījumos noteiktajā kārtībā.*

Autopāravadātāju viedoklis ir, ka konkursam uz koncesijas līgumu noslēgšanu tika izvirzītas pārāk augstas prasības, kas liedza tiem piedalīties šajā konkursā, līdz ar to deformējot konkurenci. Ja nebūtu bijušas tik augstas prasības, „mazie” pāravadātāji arī būtu varējuši piedalīties konkursā. Augstās tehniskās prasības ir uzskatāmas par barjeru iekļūšanai autopāravadājumu tirgū Latvijas Republikas teritorijā. Tādēļ ir svarīgi apskatīt izmaiņas, kas tika veiktas koncesijas līgumos, pārbaudot, cik būtiski ir mainītas sākotnējās prasības. Proti, vai gadījumā, ja konkursa nolikumā jau sākotnēji būtu iekļautas prasības, kādas tās ir pēc līgumu grozījumiem, mazākiem autopāravadātājiem būtu iespēja piedalīties šajā konkursā un tiktu mazāk ierobežota konkurence starp autopāravadātājiem.

MK 2008.gada 20.maija rīkojumā Nr.265 ir noteikts ierobežojums, ka ar valsts pasūtījuma līgumu pāravadātājam piešķirto tiesību apjoms līguma darbības termiņā, kas pārsvarā ir 12 gadi, var tikt samazināts līdz 50% no piešķirtā tiesību apjoma. Konkurences padome pieprasīja Autotransporta direkcijai līgumu paraugus ar grozījumiem un vērtēja līgumos izdarītās izmaiņas, sākot no 2009.gada līdz šim brīdim.

Autotransporta direkcija iesniedza ar šādiem uzņēmumiem noslēgtos līgumus un grozījumu kopijas:

1. 2008.gada 24.novembra Līguma kopija par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos Nr.2008/01-K-DR/3-01 ar AS „Nordeka” un 14 vienošanās kopijas par Līguma grozīšanu.
2. 2008.gada 24.novembra Līguma kopija par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos Nr.2008/01-K-ZR/6-01 ar AS „Talsu autotransports” un 6 vienošanās kopijas par Līguma grozīšanu.
3. 2008.gada 24.novembra Līguma kopija par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos Nr.2008/01-K-DA/5-03 ar SIA „Daugavpils autobusu parks” un 8 vienošanās kopijas par Līguma grozīšanu.
4. 2008.gada 24.novembra Līguma kopija par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos Nr.2008/01-K-D/7-01 ar SIA „Dobeles autobusu parks” un 9 vienošanās kopijas par Līguma grozīšanu.

Līgumos pamatā tika veikti šādi grozījumi:

2008.gads

- Vienošanās ar visiem iepriekš minētajiem uzņēmumiem Līgumu 10.1. punkts tika izteikts jaunā redakcijā – *Pārvadātājs 10 (desmit) dienu laikā pēc šīs vienošanās parakstīšanas iesniedz Pasūtītājam līguma nodrošinājumu 25% apmērā no šajā vienošanās paredzētās pirmajā gadā izmaksājamā zaudējumu kompensācijas apjoma. Līguma nodrošinājumam jābūt bankas galvojumam šīs summas apmērā, kurš ir iesniegts atbilstoši konkursa nolikumā noteiktajai veidlapai. Būtībā visiem uzņēmumiem, kas parakstīja Līgumu 2008.gada 24.novembrī, tika pagarināts termiņš līguma nodrošinājumu apmaksāšanai, kas Līgumā bija noteikts 10 dienas pēc Līguma parakstīšanas.*
- Veiktas izmaiņas Līguma Darba uzdevumam pievienotos *maršruta sarakstos*. Tiek izņemti daži maršruti no maršrutu sarakstiem.
- Izteikti jaunā redakcijā *pirmajā līguma gadā prognozētā peļņa vai zaudējumi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā*. Tiek samazināts prognozējamais nobraukums, līdz ar to pārskata perioda peļņa vai zaudējumi.
- Izteikti jaunā redakcijā *sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifi (braukšanas maksa) vairākiem vai atsevišķiem reģionālajam starppilsētu nozīmes maršrutiem*.
- Izteikti jaunā redakcijā *autobusu kustības saraksti* (reisu izpildes dienas, garums, izpildes laiks, braukšanas ilgums reisā, reisa satiksmes ātrums, reisa vidējais tehniskais ātrums reisā, autovadītāju skaits reisā).
- Izteikti jaunā redakcijā *maršrutu apraksti* (jaunas pieturvietas).

2009.gads

- Veikti grozījumi reģionālos strappilsētu maršrutos un izteikti jaunā redakcijā konkrēti autobusu kustības saraksti reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem.
- Izdarīt grozījumi Līgumam pievienotajā Darba uzdevumā tabulā „Pārvadātājs ir apņēmis pakalpojumu nodrošināšanai maršrutu tīkla daļā „Dienvidrietumi” izmantot šādus darbinieku resursus” izslēgt aili „Autobusu vadītāju vidējā (bruto) darba samaksa stundā”.
- Papildināti Līgumos pievienotos Darba uzdevumus ar teikumu: *Pārvadātājs nodrošina autobusu vadītājiem vidējo darba apmaksu 2009.gadā vismaz LVL 4.30 stundā, nepārsniedzot sabiedriskā transporta apkalpošanā iesaistīto uzņēmuma darbinieku vidējo darba samaksu stundā vairāk par 40%.*
- Izteikt jaunā redakcijā *Pirmā līguma darbības gadā darba uzdevumu izpildē iesaistītie autobusi, to skaits un tehniskais aprīkojums* (AS „Nordeka”). Precizētas

- autobusu ietilpības (sēdvietas) prasība (53 minimums, 55 maksimums), tiek pagarināts ieviešanas termiņš prasībām par to, ka autobusiem jābūt piemērotiem invalīdu pārvadāšanai, jābūt uzstādītām elektroniskā maršrutu zīmēm un jābūt nodrošinātai informācijai autobusā par pieturvietām gan audiāli, gan vizuāli.
- Papildināt Līgumos pievienotos Darba uzdevumus ar šādām kvalitātes autobusiem prasībām, kas pārvadātājam jānodrošina līdz 2013.gada 1.janvārim:
 - ✓ *Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanā iesaistīto autobusu vidējais vecums katrā līguma darbības gadā nedrīkst pārsniegt deviņus gadus.*
 - ✓ *Pielāgotība personu ar funkcionāliem traucējumiem, grūtnieču un personu ar maziem bērniem pārvadāšanai un atvieglotai iekļūšanai autobusā.*
 - ✓ *Autobuss atbilst EURO 3 (vai augstāk) ekoloģiskajām prasībām, kas noteiktas ES tiesību aktos.*
 - ✓ *Autobusā ar ietilpību virs 22 vietām ir rokas bagāžas plaukti.*
 - ✓ *Bagāžas nodalījums zem autobusa pasažieru salona vai citā vietā autobusiem ar ietilpību virs 22 vietām.*
 - ✓ *Ergonomiskie krēsli, ja maršruta (reisa) ilgums pārsniedz trīs stundas.*
 - ✓ *Klimata kontrole vai kondicionieris.*
 - ✓ *Individuālais apgaismojums un ventilācija pasažieru vietās, ja maršruta (reisa) ilgums pārsniedz trīs stundas.*
 - ✓ *Dubultie sānu logu stikli.*
 - ✓ *Attālums starp vienā virzienā novietotiem krēsliem ir vismaz 68cm, ja maršruta (reisa) ilgums pārsniedz trīs stundas.*
 - ✓ *Pārvadātājam sabiedriskā transportlīdzekļa salonā jānodrošina, lai pasažierim informācija par attiecīgām sabiedriskā transportlīdzekļa pieturvietām maršrutā būtu pieejama gan audiāli, gan vizuāli.*
 - ✓ *Elektroniskās maršrutu zīmes.*
 - ✓ *Autobusam ir jābūt aprīkotam ar tādām ventilācijas un apkures iekārtām, kas neatkarīgi no laika apstākļiem, nodrošina pastāvīgu temperatūru salonā, robežās no +16 līdz +24 grādiem pēc Celsija. Atsevišķos gadījumos, piemēram autobusa stāvēšanas laikā, autobusa salonā temperatūra nedrīkst pārsniegt +30 grādus pēc Celsija.*Tiek pagarināti termiņi nolikumā izvirzītajām kvalitātes prasībām autobusiem un tiek precizētas citas tehniskās prasības.

2010.gads

- Veikti grozījumi reģionālos strappilsētu maršrutos un izteikti jaunā redakcijā konkrēti autobusu kustības saraksti reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem.
- Atbilstoši 2009.gada MK noteikumu Nr.1226 91.punktam, aprēķinot peļņas apjomu par 2009. pārskata gadu, piemērot peļņas procentu, kas aprēķināts saskaņā ar 2009.gada 26.oktobra MK noteikumu Nr.1226 40.punktu un ir vienāds ar 4.11.%. (SIA „Dobeles autobusu parks”).

2011.gads

- Veikti grozījumi reģionālos strappilsētu maršrutos un izteikti jaunā redakcijā konkrēti autobusu kustības saraksti reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem (iekļautas papildus pieturvietas).
- Noteikt vienotu maksu par bagāžas un dzīvnieku pārvadājumiem reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos ar autobusiem 2011.gadam, kuras apmērs tiek noteikts 20% (divdesmit procenti) no pilnas biļetes cenas.
- Veiktas izmaiņas *2011.gadā prognozētā peļņa vai zaudējumi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā.* (SIA „Dobeles autobusu parks”)

2012.gads

- Veiktas izmaiņas *2012.gadā prognozētā peļņa vai zaudējumi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā.* (SIA „Dobeles autobusu parks”)
- Laika posmā no 2012.gada 9.jūnija līdz 2012.gada 31.decembrim Pārvadātājs Sabiedriskā transportlīdzekļu nolietojumu un vērtību nosaka saskaņā ar 2012.gada 15.maija MK noteikumu Nr.341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu” 31.1.apakšpunktā noteikto kārtību vai saskaņā ar kārtību, kādu pārvadātājs piemēroja līdz 2012.gada 9.jūnijam (AS „Talsu autotransports”).
- Vienošanās nosaka un puses vienojas, ka pārvadātājam tiks segti zaudējumi (konkrēta summa) par attiecīgo laika periodu (2012.gadu) par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (tai skaitā peļņa par konkrēto gadu un zaudējumi par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu) un noteikts, ka gadījumā ja valsts budžetā konkrētam gadam (2012.g.) tiks piešķirts finansējums zaudējumu segšanai par sabiedriskā transporta sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos,

- puses ir tiesīgas, ievērojot piešķirtā finansējuma apmēru un faktiskos apstākļus, slēdzot atsevišķu rakstveida vienošanos, pārskatīt iepriekš paredzēto/noteikto pāravadātājam konkrētā gadā izmaksājamo zaudējumu kompensācijas apmēru.
- Papildināti Līgumos pievienotos Darba uzdevumus teikumu „*Atgriežoties autobusam no līnijas pēc tehniskā stāvokļa apskates pāravadātājs veic autobusu virspuses nomazgāšana un salona sakopšana. Pāravadātājs veic ritošā sastāva mazgāšanu, kā arī pilnīgu salona tīrīšanu un sanitāro apstrādi*” aizstāt ar teikumu „*Autobusa virsbūves, salona un bagāžas nodalījuma tīrīšana jāveic darba dienas beigās, ja tas ir nepieciešams.*”
 - Izteikt jaunā redakcijā Pirmā līguma darbības gadā darba uzdevumu izpildē iesaistītie autobusi, to skaits un tehniskais aprīkojums (AS „Nordeka”). Noteikts, ka visi AS „Nordeka” autobusi izpilda reisu ne tikai „Dienvidrietumi”, bet arī maršrutu tīklā „Centrs-1”, visi nodrošina elektroniskās maršruta zīmes.
 - Veikti grozījumi reģionālos strappilsētu maršrutos, un izteikti jaunā redakcijā konkrēti autobusu kustības saraksti reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem (iekļautas papildus pieturvietas).
 - Saskaņā ar 2012.gada 16.aprīļa vienošanos, atlikt minēto kvalitātes prasību autobusiem ieviešanu līdz 2015.gada 1.janvārim. Iepriekš bija noteikts ieviest kvalitātes prasības autobusiem līdz 2013.gada 1.janvārim.
 - Laika posmā no 2012.gada 9.jūnija līdz 2012.gada 31.decembrim pāravadātājs Sabiedriskā transportlīdzekļu nolietojumu un vērtību nosaka saskaņā ar 2012.gada 15.maija MK noteikumu Nr.341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu” 31.1. apakšpunktā noteikto kārtību vai saskaņā ar kārtību, kādu pāravadātājs piemēroja līdz 2012.gada 9.jūnijam.
 - Veiktas izmaiņas *Sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifos (braukšanas maksa).*

Izanalizējot veiktos grozījumus 2008.gadā noslēgtajos Līgumos starp Autotransporta direkciju un pāravadātājiem, secināms, ka 2008.gadā un pēc tam pārsvarā ir mainīti maršruti (noteiktas vairāk pieturvietas, izņemti maršruti no maršrutu saraksta utt.), pagarināti termiņi tehnisko prasību ieviešanai, mainīti braukšanas maksas tarifi, mainīta prognozējamā peļņa un zaudējumi utt. Visiem četriem pāravadātājiem, kuru līgumu paraugi bija iesniegti Konkurences padomei, grozījumi līgumos ir ļoti līdzīgi vai vienādi, kas nozīmē, ka prasības pret katru no pāravadātājiem ir vienādas, cik tas ir iespējams, ņemot vērā faktu, ka katrs no šiem pāravadātājiem darbojās dažādās lotēs. Veiktie grozījumi līgumos, varētu būt skaidrojami un attaisnojami ar faktu, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana pēc jaunajiem principiem tika uzsākta 2009.gada sākumā, kas sakrita ar vispārējo ekonomisko lejupslīdi. Līdz ar to sabiedriskā transporta

pakalpojumu reformas ieguvumi pret iepriekšējo periodu nav objektīvi salīdzināmi. Piemēram, 2009.gadā Autotransporta direkcija slēdza 77 reisu 10 starppilsētu autobusu satiksmes maršrutos, kas kursē paralēli pārvadājumiem pa dzelzceļu. Autotransporta direkcija skaidro, ka „tas tiek darīts, ņemot vērā nepieciešamību sabalansēt valsts budžeta dotāciju ar faktiskajiem zaudējumiem, kas rodas, pasažieru pārvadātājiem sniedzot pakalpojumus. Lai efektīvi izmantotu pašlaik pieejamos valsts budžeta līdzekļus un vienlaikus pēc iespējas saglabātu sabiedriskā transporta pieejamību arī lauku rajonos un mazapdzīvotās vietās. (...) Lēmums par reisu slēgšanu galvenokārt pieņemts, pamatojoties uz to zemajiem noslogojuma rādītājiem.”¹⁰. Ekonomiskās lejupslīdes rezultātā 2009.gadā, piemēram, pārvadāto pasažieru skaits ievērojami samazinājās, kas tieši samazināja pārvadātāju ieņēmumus un līdz ar to palielinājās kopējie no valsts budžeta kompensējamie zaudējumi, kādēļ arī tika samazinātas atsevišķas tehniskās prasības un pagarināts šo tehnisko prasību izpildes termiņš līdz 2015.gadam, kā arī mainīti maršruti vai samazināts to skaits.

Konkurences padomes vērtējumā prasības līgumos nav vēlams mainīt, jo, ja tādas prasības un to izpildes termiņi, kādi ir pēc līgumu grozīšanas, būtu izvirzītas konkursa nolikumā, „mazākiem” autopārvadātājiem būtu bijusi iespēja piedalīties un, iespējams, uzvarēt konkursā.

5. DOTĀCIJAS

Kopš 2001.gada finansējuma apjoms sabiedriskajam transportam no valsts un pašvaldību budžetiem kaut arī nelielā apmērā, tomēr katru gadu turpina pieaugt.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11.pants¹¹ nosaka, ka *ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē atbilstoši apmēram un kārtībai, ko nosaka Ministru kabinets. Šos zaudējumus kompensē no:*

- 1) valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem —reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršrutos;
- 2) valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem — reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos;
- 3) pašvaldību budžetu līdzekļiem — reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos par to sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma daļu, kura pārsniedz šo pakalpojumu nodrošināšanai paredzēto valsts budžeta līdzekļu ietvarus;
- 4) pašvaldību budžetos šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem — pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos;

¹⁰ Autotransporta direkcijas; http://www.atd.lv/lat/sabiedriskais_transports/

¹¹ (Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 06.11.2008., 16.06.2009., 01.12.2009. un 16.12.2010. likumu, kas stājas spēkā 01.01.2011.)

5) valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem — pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos — normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos.

Ministru kabinets nosaka kārtību, kādā:

1) nosaka un aprēķina pārvadātāju zaudējumus, kā arī pārvadātājiem kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;

2) pašvaldībām no valsts budžeta nosaka un aprēķina finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadātājiem, kā arī pašvaldībām no valsts budžeta piešķir finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadājumos, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, un kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;

3) valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos paredzētos līdzekļus sadala starp plānošanas reģioniem.

Tāda lēmuma apstrīdēšana vai pārsūdzēšana, kas pieņemts sakarā ar to zaudējumu un izdevumu kompensēšanu, kuri pārvadātājam radušies saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīkla maršrutos, neaptur šā lēmuma darbību vai tā izpildi.

MK 2008.gada 20.maija rīkojumā Nr.265 ir noteikts ierobežojums, ka ar valsts pasūtījumu līgumu pārvadātājam piešķirto tiesību apjoms līguma darbības termiņā var tikt samazināts līdz 50% no piešķirto tiesību apjoma.

Sakarā ar kompensāciju apjoma samazināšanu no valsts budžeta ir veikti vairāki juridiski pieļaujami un objektīvi nepieciešami pasākumi: pārvadātājam izvirzīto kvalitātes prasību ieviešanas termiņa pagarināšana, autoostu izmaksu samazināšana, atteikšanās no valsts līdzdalības republikas pilsētu pārvadājumu finansēšanā, reisu skaita samazināšana gan reģionālajos starppilsētu, gan reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, kā arī pakāpeniska vienotās biļešu tirdzniecības sistēmas ieviešana (turpmāk-VBTS), vienotas autobusu un dzelzceļa biļetes pakāpeniska ieviešana atsevišķos reģionālajos starppilsētu maršrutos. VBTS ātrākai ieviešanai ir būtiska nozīme, lai precīzi uzskaitītu un kontrolētu pārvadātājiem kompensējamus zaudējumus.

Saskaņā ar Autotransporta direkcijas sniegto informāciju pārvadātājiem pārskaitītās dotācijas sniegtas tabulā Nr.2.

**Tabula Nr.2 Pārskaitītās dotācijas pārvadātājiem
2008.gads – 2012.gads janvāris – oktobris (tūkst. Ls)**

Nr.p.k	Uzņēmuma nosaukums	2008.gads*	2009.gads	2010.gads	2011.gads	2012.gads (janvāris-oktobris)
1	"AIPS" SIA	553 403	x	x	53 652	0
2	"Aizkraukles ATU" SIA	249 844	x	x	12 314	25356
3	"Balvu autotransports" SIA	168 023	x	x	x	x
4	"Blagovest tur" SIA	183 543	x	x	x	x

5	"CATA" AS	1 884 265	1 885 524	1 698 614	1 617 133	1276918
6	"Ceļavējš" SIA	20 476	x	x	x	x
7	B - bus SIA	x	71 253	687 335	282 371	34601
8	Daugapils autobusu parks SIA	564 499	403 629	428 699	464 055	424286
9	Dautrans SIA	375 887	x	x	x	x
10	Dobeles autobusu parks SIA	147 075	239 901	200 620	188 958	174397
11	Gulbenes autobuss SIA	289 533	x	x	x	x
12	Jelgavas autobusu parks SIA	632 445	1 686 310	786 482	833 806	462160
13	Jēkabpils autobusu parks SIA	621 140	586 815	519 212	505 215	427336
14	Lapkovskis un dēls SIA	66 767	x	x	x	x
15	Liepājas autobusu parks AS	748 426	1 983 449	953 143	662 787	507688
16	Ludzas ATU SIA	137 758	x	x	x	x
17	Madonas Ceļu būves SIA SIA	729 124	x	x	x	x
18	Mobile - A SIA	516 700	x	x	x	x
19	Nordeka AS	2 601 959	3 980 496	4 278 830	3 848 287	2 539 903
20	Norma - A SIA	69 555	1 496 607	1 465 573	1 468 187	1 172 254
21	Ogres autobuss SIA	360 174	x	x	22 556	0
22	"Pasažieru pārvadājumi Jūrmala SV" SIA (agrāk ATF Jūrmala SV SIA)	210 188	x	x	26 574	80424
23	Pasažieris SIA	68 628	x	x	x	x
24	Rēzeknes autobusu parks AS	873 219	x	x	x	x
25	Rīgas taksometru parks AS	824 834	778 038	539 365	221 796	30313
26	Sabiedriskais autobuss (agrāk Saldus AP SIA)	384 931	389 610	350 690	339 653	277776
27	Satiksmē - K SIA	46 302	x	x	x	x
28	Talsu autotransports AS	634 224	528 801	508 699	556 494	430087
29	TU Vidlatauto SIA	322 160	x	x	x	x
30	Tukuma auto SIA	188 631	x	x	52 342	99671
31	Ventspils reiss SIA	595 801	516 878	437 105	527 161	353516
32	VTU Valmiera SIA	1 225 411	1 005 791	917 831	919 125	727100
Kopā		16 294 925	14 775 064	13 772 198	12 602 464	9 043 786

X- pārvadātājs norādītajā periodā pārvadājumus neveica un dotāciju nesaņēma.

0 - dotācija nav aprēķināta.

*Autopārvadātāji, kuriem pēdējo reizi izmaksāta dotācija 2008.gadā, konkursā nav uzvarējuši un dotāciju par reģionālajiem starppilsētu pārvadājumiem vairs nesaņem. Pārsvārā visi no šiem autopārvadātājiem šobrīd veic pārvadājumus reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos.

6. SECINĀJUMI

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju sāncensība iespējama tikai piedaloties valsts un pašvaldības organizētajos konkursos par atbilstošu pakalpojumu sniegšanu. Konkurence izpaužas atklātas un pārredzamas pasažieru pārvadājumu tiesību piešķiršanas procedūras - konkursa laikā, proti, izvēloties pakalpojuma sniedzēju.
- Koncesijas līgumi ir noslēgti uz divpadsmit gadiem, kas nozīmē, ka šajā laika periodā neattīstās brīva konkurence starp autopārvadātājiem reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļas (lotes) maršrutos.
- Barjeras iekļūšanai tirgū autopārvadātājiem konkursa ietvaros bija augstās tehniskās prasības un Latvijas Republikas teritorijas sadalījums lotēs. Šo barjeru izvirzīšana daļēji ir attaisnojama ar kvalitatīva un drošāka pakalpojuma nodrošināšanu patērētājiem.
- Līgumos par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos veikti grozījumi - pārvadātājam izvirzīto kvalitātes prasību ieviešanas termiņa pagarināšana, mainīti maršruti un braukšanas maksas tarifi, mainīta prognozējamā peļņa un zaudējumi. Konkurences padomes ieskatā, ja tādas prasības un to izpildes termiņi, kādi ir pēc līgumu grozīšanas, būtu izvirzītas konkursa nolikumā, „mazākiem” autopārvadātājiem būtu bijusi iespēja piedalīties un, iespējams, uzvarēt konkursā.
- Eiropas Savienības Regulas (Nr.1191/69 un Nr.1370/2007) nosaka, ka to mērķis ir garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus ar regulētas konkurences starpniecību, kā arī likvidēt atšķirības starp dažādu dalībvalstu transporta uzņēmumiem, kuras var radīt būtiskus konkurences kropļojumus, ieviešot regulētu pakalpojumu sniedzēju konkurenci, pakalpojumus padarot inovatīvus un lētākus. Šis mērķis ir ietverts arī Satiksmes ministrijas izstrādātajā Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, kas stājās spēka 2007.gada 15.jūlijā un kas nosaka, ka pārvadātājam, kurš ieguvis sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības un ar kuru pasūtītājs (Autotransporta direkcija, plānošanas reģioni, Latvijas Republikas pašvaldības) ir noslēdzis sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu, ir

tiesības saņemt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensāciju pilnā apmērā no valsts vai pašvaldības budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem.

- Pašreizējo pasažieru pārvadājumu tirgu Latvijas teritorijā stingri regulē valsts pārvaldes institūcijas – Satiksmes ministrija, Autotransporta direkcija un plānošanas reģioni (Zemgale, Vidzeme, Latgale, Kurzeme un Rīga), transporta pakalpojumus saskaņā ar koncesijas līgumiem sniedz privātas kapitālsabiedrības. Ņemot vērā minēto, pilnvērtīga konkurence konkrētajā tirgū nevar pastāvēt. Taču, ja pasažieru pārvadājumu tirgus Latvijas teritorijā netiktu regulēts, uzņēmumi darbotos tikai komerciāli izdevīgākajos maršrutos un nebūtu nodrošinātas sabiedrības intereses.
- Likumā kā prioritārs maršrutu tīkla izveidošanas princips nav izvirzīts ekonomiskums. Likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Likums paredz, ka maršrutu tīkls ir jāveido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darba vietas, kā arī valsts un pašvaldību institūcijas.
- Kā atzinis Senāts, lotu sadalījums ir pamatots un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 9.pants nav pārkāpts, sadalot maršrutu tīklu lotēs un organizējot koncesijas konkursu uz katru no lotēm, jo minētās tiesību normas izpratnē jebkurš atsevišķu maršrutu daudzums veido maršruta tīkla daļu, par kuru var izdarīt pasūtījumu. Autotransporta direkcijas kompetencē ir izvēlēties, vai pasūtījumu veikt attiecībā uz visu maršruta tīklu vai nē, apzināt un apsvērt argumentus, kādā maršruta tīkla apjomā ir lietderīgi veikt pasūtījumu no sabiedrības interešu viedokļa (aktualizējot un pielāgojot reālajām iedzīvotāju vajadzībām un pieprasījumam).
- Saskaņā ar konkursa nosacījumiem pretendentiem bija brīva savas sadarbības formas izvēle – piedalīšanās šajā konkursā bija iespējama arī „mazākiem” autopārvadātājiem un tas, kā tie veicina sadarbību, ir atkarīgs tikai no pašiem pārvadātājiem. Pārsvarā visi pretendenti, kas iesniedza kopīgus piedāvājumus, savu sadarbību bija noformējuši sadarbības līguma formā, kas formāli būtu uzskatāms par atļautām horizontālām sadarbības vienošanām.
- Konkursa rezultātā 2008.gadā tika noslēgti 17 koncesijas līgumi ar Latvijas Republikā reģistrētiem autopārvadātājiem, kas stājās spēkā 2009.gada 1.janvārī. No 2011.gada spēkā ir 24 līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētas nozīmes maršrutos.
- Konkursu rezultātā lotēs, kurās bija vairāki pretendenti, notika tirgus pārdale un aptuveni 15 nelielie pārvadātāji zaudēja tiesības turpmāk apkalpot maršrutos, kuros iepriekš veikuši darbības. Pārvadātāju skaita samazināšanās, iespējams, efektīvizēja

reģionālo starppilsētu maršrutu apkalpošanu, mazinot tirgus sadrumstalotību un palielinot pakalpojuma kvalitāti.

- Pēc Autotransporta direkcijas sniegtās informācijas, nelielie autopārvadātāji, kas neuzvarēja šajā konkursā, turpina savu darbību, piedaloties Latvijas Republikas pilsētu pašvaldību organizētajos konkursos, un sniedz savus pakalpojumus reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos.
- Iepirkumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu realizācijas rezultātā, pakalpojumi tiek sniegti sabiedrībai – iedzīvotājiem. Šādos gadījumos valsts institūcijas, kas organizē iepirkumus, ir uzskatāmas tikai par „starpniekiem”, jo iepirkumi tiek finansēti no sabiedrības – nodokļu maksātāju, kas ir pakalpojuma saņēmēji – līdzekļiem. Valsts kompensē zaudējumus pārvadātājiem no valsts budžeta līdzekļiem (tātad, no sabiedrības – nodokļu maksātāju līdzekļiem), līdz ar to ir pamatota prasība nodrošināt pietiekamu pārvadājumu drošību un komforta līmeni, uzstādot augstas kvalitātes prasības autopārvadātājiem.
- Lai turpmāk mazinātu konkurences ierobežojumus un nodrošinātu brīvu un uz attīstību vērstu konkurenci sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem, būtu vēlams turpmākos līgumus slēgt uz īsāku termiņu un izvairīties no būtisku grozījumu veikšanas noslēgtajos līgumos.