**23-TA-593: Ministru Kabineta vēstules projekts (Saeimai, tiesībsargam vai citai valsts institūcijai vai amatpersonai)**

Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.p.k.** | **Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija** | **Iebildums / Priekšlikums** | **Apstrādes informācija** | **Galīgā redakcija** |
| 1. | **MK vēstules projekts** Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) | **Iebildums (LPPA - 16.03.2023.)**Par tiesību akta projektu 23-TA-593                       Biedrība Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija (turpmāk - LPPA) apvieno 25 biedrus, no kuriem 23 ir pasažieru pārvadātāju uzņēmumi. LPPA iebilst atbildē norādītajam secinājumam par rīcību maršrutu tīkla daļās “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”,[1] kā arī vērš uzmanību uz vairākām kļūdām atbildes tekstā.1.Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” Līgumi ar AS “Nordeka” jāizbeidz nekavējoties         Atbildes projekta noslēgumā secināts, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle”[2] Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā spriedums administratīvajā tiesvedībā Nr.A420235522. Atbildes projektā norādīts, ka VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Direkcija), respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp Konkurences padomes lēmumu, nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Norādīts, ka norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”.            LPPA uzskata, ka karteļa seku ietekme uz pārvadājumiem Cēsu un Siguldas, Limbažu lotēs būtu vērtējama atsevišķi no pārējām iepirkuma daļām. Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama š.g. 2.marta spriedumā par pārvadājumiem Cēsu un Siguldas, Limbažu lotēs atzina, ka Publisko iepirkumu likuma 2.panta 2. un 3.punktā noteikto publisko iepirkumu mērķu sasniegšanas nolūkā sabiedrības interesēs būtu konstatētā prettiesiskuma novēršana, izbeidzot līgumus.LPPA uzskata, ka tiesas vērtējums, kas ir patiesi neatkarīgs un vienīgi likuma varai pakļauts, Direkcijai būtu jāņem vērā, lai neradītu papildus sarežģījumus nepārtrauktai pakalpojumu nodrošināšanai. Līdz ar to Direkcijai būtu vienpusēji jāatkāpjas no iepirkuma līgumiem ar AS “Nordeka” un jārīko jauns iepirkums. Tomēr Direkcijas Juridiskās daļas vadītāja Vizma Bahareva 2023.gada 14.martā raidījumā “Spried ar Delfi” portālā delfi.tv norādīja: “būtu jāsagaida kā minimums 2.aprīlis, kad mēs saprotam, vai tiesas spriedumu kāds ir pārsūdzējis. Direkcija ir pieņēmusi lēmumu (bez tā, ka mēs nepārsūdzam šo lēmumu – tā ir skaidra iestādes pozīcija, kādu mēs paudām) arī plānojam izsludināt atkārtotu iepirkumu šajās divās lotēs tā iemesla dēļ, lai mēs nenonāktu situācijā, kad beidzās kaut kādas tiesāšanās un pārejas periodi un mums nav kas brauc.” Turpretim 2023.gada 16.martā Satiksmes ministrs intervijā portālam la.lv norādījis: “esmu devis uzdevumu pēc iespējas ātrāk atrast veidu, kā lauzt līgumu un sludināt jaunus iepirkumus.”Iepriekš minētajā LPPA konstatē pretrunu, kura būtiski ietekmē gan pasažieru pārvadājumu nepārtrauktību, gan jaunajā iepirkumā ieinteresēto LPPA biedru intereses. Direkcija ir publiski norādījusi, ka tuvākajā laikā neplāno vienpusēji atkāpties no līgumiem par maršrutu tīkla daļām “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”, bet vienlaicīgi taisās rīkot jaunu iepirkumu procedūru par pasažieru pārvadāšanu šajās maršruta tīkla daļās. Šāda rīcība ir pretrunā Publisko iepirkumu likuma 2.panta 1.punktā ietvertajam atklātības principam. Proti, līdz ar jauno iepirkumu Direkcija nonāks situācijā, kurā sola piešķirt iepirkuma līgumu iepirkuma uzvarētājam, kaut tāds pats līgums par tādu pašu iepirkuma priekšmetu paliks spēkā starp Direkciju un AS “Nordeka”.Eiropas Savienības tiesa jau lietā C‑285/18 Irgita ir atzinusi, ka šādu rīcību var kvalificēt kā mēģinājumu apiet publisko iepirkumu regulējumu. Tādēļ LPPA uzskata, ka Direkcijai jāatzīst savas kļūdas līgumu kontrolē un vienpusēji jāatkāpjas no tiem Publisko iepirkumu likuma 64.panta pirmās daļas 1.punkta kārtībā. Direkcijai nav nepieciešams vēl viens tiesas nolēmums, lai to izdarītu. Turklāt LPPA paredz, ka Senāts lems par AS “Nordeka” kasācijas sūdzības pieņemšanu vairākus mēnešus un lēmums varētu vēl nebūt pieņemts dienā, kad iestājas termiņš AS “Nordeka” uzrādīt Direkcijai jaunus autobusus līgumu izpildei.2.Atbildes rakstā nav izvērtētas visas piemērojamās tiesību normas           LPPA iebilst pret atbildes rakstā formulēto pozīciju, jo tā neatbild uz Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas jautājumu, kā arī tajā iztrūkst Konkurences likuma un Publisko iepirkumu likuma tiesību normu izvērtējuma.            Pirmkārt, Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisija uzdeva jautājumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām. Līdzīgi Latvijas Republikas Saeimas 2023.gada 23.februārī Ministru kabinetam uzdots izvērtēt iespēju izbeigt ar SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss”, AS “Liepājas autobusu parks” un AS “Nordeka” noslēgtos iepirkuma līgumus, tostarp piedzīt zaudējumus, kā arī izvērtēt ar līgumu izbeigšanu saistītās tiesiskās sekas un riskus. Turpretim atbildes raksts sniedz vērtējumu par līgumu noslēgšanas tiesiskumu. Šādi uzdevumi ir acīmredzami atšķirīgi, jo noslēgšanas tiesiskumu vērtē pēc stāvokļa 2021.gada aprīlī un iepirkuma procesa pirms tam. Savukārt līgumu izbeigšana jāvērtē, balstoties uz tagad zināmajiem faktiem un piemērojamajām tiesību normām jeb Administratīvā procesa likuma 85.panta ietvaros. Tādēļ LPPA uzskata, ka atbildes vēstuli jāpārstrādā, lai tā atbildētu uz Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas jautājumu pēc būtības.            Otrkārt, vērtējot iespējas izbeigt līgumus ar kartelī iesaistītajiem pārvadātājiem, nav ņemts vērā Publisko iepirkumu likuma 64.panta, 42.panta otrās daļas 5. un 7. punkts, kas skaidri norāda uz likumdevēja gribu izslēgt no dalības iepirkumos karteļa dalībniekus pirms stājies spēkā neapstrīdams spriedums lietā. Saeima pieņēma šos grozījumus, lai novērstu tā saucamā būvnieku karteļa atkārtošanos.            Treškārt, atbildē nav vērtēta Konkurences likuma 27.1 panta ietekme uz vērtējamo jautājumu, kurš nosaka, ka Konkurences padomes lēmums stājas spēkā ar tā paziņošanas brīdi un lēmuma pārsūdzēšana neaptur tā izpildi.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_[1] 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka); 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka).[2] Acīmredzami sajaukts ar “Limbaži, Sigulda”. *Piedāvātā redakcija*- | **Ņemts vērā**1) Precizēta vēstules redakcija.2) Publisko iepirkumu likuma 42.panta, redakcijā, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim (minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu redakcijā, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim), pirmās daļas 6.punkts noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Atzinumā minētā Publisko iepirkumu likuma 42.panta otrās daļas 5. un 7. punkta redakcija ir spēkā no 2023.gada 1.janvāra, tādējādi nav attiecināma uz laiku, kad tika veikts iepirkums par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutos.3) skatīt pievienoto Konkurences padomes vēstuli par piemērojamajām tiesību aktu normām šajā lietā. |  Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) |
| 2. | **MK vēstules projekts** Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) | **Iebildums (FM - 16.03.2023.)**Vēršam uzmanību, ka Finanšu ministrijas ieskatā atklāta konkursa “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” rezultātā starp VSIA “Autotransporta direkcija” kā pasūtītāju un AS “Liepājas autobusu parks”, SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” un AS “Nordeka” kā līguma izpildītājiem tika noslēgts iepirkuma līgums par pakalpojumu sniegšanu, kas ir vērtējams kā civiltiesisks līgums.Kā izriet no Latvijas Republikas Augstākās Tiesas Senāta 2005.gada 22.februāra sprieduma lietā Nr.SKA-30/2005 16.punkta, veicot publisko iepirkumu, pasūtītājs darbojas divās pakāpēs, proti, pirmajā tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram piemērojami vispārīgie civiltiesību noteikumi. Tādējādi, ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norādītu, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai līguma izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem.*Piedāvātā redakcija*- | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |  Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) |
| 3. | **MK vēstules projekts** Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) | **Iebildums (FM - 16.03.2023.)**Lūdzam dzēst rindkopu, kurā ietverta atsauce uz PIL 64. panta pirmās daļas 2. punktu, jo tajā neprecīzi interpretēts minētais panta punkts. Paskaidrojam, ka  PIL 64. panta pirmās daļas 2. punkts saistīts ar līguma laušanu gadījumā, ja līgumā veikti būtiski nepamatoti grozījumi. Minētais regulējums nav interpretējams kontekstā ar piedāvājumu neatbilstību un arī vēstules projektā norādīto, ka “apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem".*Piedāvātā redakcija*- | **Ņemts vērā**Rindkopa dzēsta. |  Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) |
| 4. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Tieslietu ministrijas ieskatā Ministru kabineta atbildes projekā nav iekļauts pietiekams ekonomiskais izvērtējums. Proti, aplēšot pamatu izbeigt līgumattiecības, ir veicami aprēķini par iespējamiem zaudējumiem. Vēstulē ir norādītas konkrētas summas, taču pirmšķietami šim aprēķinam nav precīza pamatojuma (vien atsauce uz Konkurences likumā norādītajiem 10%, ko kā zaudējumus iespējams prasīt šādu konkurences tiesību pārkāpumu gadījumā). Tieslietu ministrijas ieskatā objektīvas aplēses par zaudējumiem ir iespējamas, tikai vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgumu vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml. Tāpat Vēstuli nepieciešams papildināt ar izvērtējumu par to, vai iepirkumu līgumu pārtraukšana radītu citus zaudējumus, ņemot vērā, ka nāktos meklēt citas iespējas kā nodrošināt publiskās pārvadāšanas pakalpojumus. *Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 5. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr. 1-13.9/763 (turpmāk – Tieslietu ministrijas vēstule) minētajam atkārtoti vēršam uzmanību uz to, ka Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā vispār nav iekļauts vērtējums par iespējām izbeigt minētos iepirkuma līgumus uz vispārējiem civiltiesību pamatiem. Proti, bez norādījuma, ka iepirkuma līgumus varētu izbeigt Publisko iepirkuma likuma kārtībā, nav analizētas iespējas tos izbeigt citā kārtībā. Tostarp atbilstoši Civillikuma noteikumiem par prettiesisku darījumu spēkā neesamību (kad darījums noslēgts ar mērķi apiet likumu) vai vienpusēju atkāpšanos no līguma, kad to paredz likums (Civillikuma 1415., 1589.pants). Ievērojot minēto, lūdzam papildināt Ministru kabineta atbildes projektu ar vērtējumu par iespējām izbeigt noslēgtos iepirkuma līgumus uz vispārējiem civiltiesību pamatiem. *Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 6. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Ņemot vērā Tieslietu ministrijas vēstulē ietverto informāciju, tika lūgts papildināt Ministru kabineta atbildes projektu ar vērtējumu par to, vai katrs konkrētais iepirkuma līgums ir uzskatāms par publisko tiesību līgumu vai par privāttiesisku līgumu (ņemot vērā, ka no tā atkarīgs gan to saistošais spēks, gan process, kādā līgumu iespējams izbeigt). Ministru kabineta atbildes projekts ir papildināts ar Tieslietu ministrijas vēstulē ietverto informāciju, taču nav sniegts vērtējums par to, vai konkrētie iepirkuma līgumi ir uzskatāmi par publisko tiesību līgumiem vai privāttiesiskiem līgumiem. Ņemot vērā minēto, atkārtoti lūdzam papildināt Ministru kabineta atbildes projekta 1. punktu ar attiecīgu vērtējumu.Papildus atkārtoti norādām, ka Ministru kabineta atbildes projekta 1. punktā ir ietverta vispārīga informācija par noslēgtajiem līgumiem, bet nav analizēts katrs noslēgtais iepirkuma līgums atsevišķi (tā spēkā esamība, ietekme un izpildes uzsākšana). Piemēram, Vēstulē nav atsevišķi vērtēts tas, ka divu iepirkumu līgumu izpilde vēl vispār nav uzsākta un līdz ar to nav vērtētas, kādas ir šo līgumu saistošās sekas un kādas būtu to izbeigšanas sekas un iespējas, un vai tās atšķirtos no tiem līgumiem, kuru izpilde jau uzsākta.  Līdz ar to Tieslietu ministrija lūdz papildināt Vēstuli ar minēto informāciju un vērtējumu par katru no noslēgtajiem iepirkuma līgumiem.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 7. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Ministru kabineta atbildes projekta 2. punkta otrajā rindkopā ir minēts, ka Konkurences padomes lēmums tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Ņemot vērā to, ka Ministru kabineta atbildes projektā nav vērtēts tas, vai konkrētie iepirkuma līgumi ir publisko tiesību līgumi vai privāttiesiski līgumi, Ministru kabineta atbildes projektā attiecīgi nav konstatēts, ka konkrētie iepirkuma līgumi ir publisko tiesību līgumi. Tādējādi ir nepamatoti secināt, ka Konkurences padomes lēmums tiešā veidā nevar ietekmēt tieši publiski tiesisku līgumu izpildi. Ņemot vērā minēto, lūdzam precizēt Ministru kabineta atbildes projekta 2. punkta otrajā rindkopā minēto.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 8. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā ir minēta administratīvā akta tiesiskuma vērtēšana un attiecīgi līdzīgas kārtības attiecināšana uz publisko tiesību līgumiem. Tieslietu ministrijas vēstulē tika norādīts, ka "Publisko iepirkumu likums ir noteicis gadījumus, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums), tādējādi Administratīvā procesa likumā paredzētais regulējums nav piemērojams, proti, nav saprotama konkrēto iepirkuma līgumu izbeigšanas salīdzināšana ar administratīvā akta tiesiskuma izvērtēšanu, lemjot par tā atcelšanu." Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā ir ietverta Tieslietu ministrijas vēstulē ietvertā informācija par Publisko iepirkumu likuma 64. panta piemērošanu, ņemot vērā Administratīvā procesa likuma 3. panta trešajā daļā noteikto, taču nav svītrota informācija par administratīvā akta tiesiskuma vērtēšanu un attiecīgi līdzīgas kārtības attiecināšanu uz publisko tiesību līgumiem. Vēršam uzmanību uz to, ka, pirmkārt, Ministru kabineta atbildes projektā nav vērtēts konkrēto iepirkuma līgumu raksturs, tādējādi nav konstatēts, ka tie ir publisko tiesību līgumi. Otrkārt, pat tad, ja konkrētie iepirkuma līgumi ir publisko tiesību līgumi, iespēju vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma paredz Publisko iepirkumu likuma 64. pants, kurš piemērojams neatkarīgi no tā, vai iepirkuma līgums ir publisko tiesību līgums vai privāttiesisks līgums. Ņemot vērā minēto, lūdzam svītrot Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā ietverto informāciju par administratīvā akta tiesiskuma vērtēšanu un attiecīgi līdzīgas kārtības attiecināšanu uz publisko tiesību līgumiem.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Svītrota vēstules projektā ietvertā informācija par konkrēto iepirkuma līgumu izbeigšanas salīdzināšanu ar administratīvā akta tiesiskuma izvērtēšanu. |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 9. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Tieslietu ministrijas vēstulē tika norādīts, ka uz konkrēto iepirkuma līgumu izbeigšanu drīzāk būtu attiecināms Publisko iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts. Tādējādi tika lūgts papildināt Ministru kabineta atbildes projektu ar vērtējumu, vai rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, ja Satiksmes ministrijas ieskatā uz konkrēto iepirkuma līgumu izbeigšanu būtu attiecināms Publisko iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts. Ministru kabineta atbildes projekts ir papildināts ar Tieslietu ministrijas vēstulē ietverto informāciju, taču nav sniegts vērtējums par to, vai rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Ņemot vērā minēto, atkārtoti lūdzam papildināt Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktu ar attiecīgu vērtējumu.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Satiksmes ministrija pievienojas Finanšu ministrijas un Iepirkumu uzraudzības biroja viedoklim, kas pausts par informatīvo ziņojumu “Par iespēju pirms termiņa izbeigt ar SIA “Latvijas sabiedriskais autobuss”, AS “Liepājas autobusu parks” un AS “Nordeka” noslēgtos iepirkuma līgumus pasažieru reģionālo pārvadājumu jomā, piedzīt zaudējumus un nodrošināt nepārtrauktu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu”, ka Publisko iepirkumu likuma 64.panta pirmās daļas 2.punkta regulējums ir piemērojams gadījumos, ja iepirkuma līgumā izdarīti būtiski nepamatoti grozījumi, tādējādi vēstules projekts nav papildināts ar vērtējumu, vai rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 10. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Lūdzam svītrot Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā ietverto, ka "atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr. 1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā." Vēršam uzmanību uz to, ka nav saprotams šīs informācijas ietveršanas Ministru kabineta atbildes projektā iemesls, kā arī kontekstā ar Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā konkrētajā rindkopā minēto tam nav saskatāma loģiska nepieciešamība.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Rindkopa svītrota. |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 11. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Tieslietu ministrijas vēstulē par Ministru kabineta atbildes projekta 2. punktā ietverto par Autotransporta direkcijas iespējām pierādīt konkurences tiesību pārkāpumu (pamatojot līgumu pirms laika izbeigšanu un zaudējumu piedziņu), tika norādīts, ka pierādīšanas standarts nenoteic, ka noteiktus faktus var pierādīt tikai ar viena veida pierādījumiem (piemēram, ka konkurences tiesību pārkāpumu var pierādīt tikai ar spēkā stājušos Konkurences padomes lēmumu). Norādām, ka pierādīšanas pienākums ir tam, kas atsaucas uz faktu, taču pierādīt var kā ar tiešiem pierādījumiem, tā arī ar netiešiem pierādījumiem. Ņemot vērā minēto, atkārtoti lūdzam papildināt Ministru kabineta atbildes projektu ar plašāku izvērtējumu par iespējām Autotransporta direkcijai pierādīt konkurences tiesību pārkāpumu, kas kalpotu par pamatu konkrēto iepirkuma līgumu izbeigšanai un iespējamai zaudējumu piedziņai.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 12. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Iebildums (TM - 16.03.2023.)**Lūdzam Ministru kabineta atbildes projekta secinājumu daļā norādīt, uz kādas tiesību normas pamata plānots izbeigt konkrētos iepirkuma līgumus. Vēršam uzmanību uz to, ka viennozīmīgs secinājums, kā izbeigt konkrētos iepirkuma līgumus, Ministru kabineta atbildes projektā nav ietverts, tādējādi arī nav saprotams, uz kuras tiesību normas tos plānots izbeigt, kad Konkurences padomes lēmums iegūs nepārsūdzamu raksturu.*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī  maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.  |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 13. | **MK vēstules projekts** Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) | **Priekšlikums (FM - 16.03.2023.)**Vēršam uzmanību, ka, lai arī 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem, atzīstot, ka pastāv visi priekšnosacījumi piemērot Iepirkuma likuma 75. panta pirmās daļas pirmo punktu un atzīt, ka līguma grozījumi ir atzīstami par spēkā neesošiem no to noslēgšanas brīža, kas savukārt paredz to, ka ir iestājušies līguma 17.2.2 apakšpunktā paredzētie apstākļi, ir pamats līguma laušanai, proti, ir pārkāptas nolikuma 26.3.4. apakšpunkta līgumu 23.2.apakšpunktu prasības, kas, nekonstatējot Publisko iepirkumu likuma 61. panta pirmajā daļā noteiktos apstākļus līgumu grozīšanai, ir pamats Valsts Autotransporta direkcijai vienpersoniski lauzt līgumus šajā spriedumā izvērtētajos gadījumos, taču šis konkrētais precedents nevar būt  par pamatu automātiskai pārējo līgumu laušanai, jo katrs gadījums ir jāvērtē individuāli, pielāgojot katram noslēgtajam līgumam atbilstošo tiesību normu, kas regulē līguma laušanas iespējas, atkāpjoties no tā vienpusēji, vai savstarpēji vienojoties.Ņemot vērā minēto, skaidrības nodrošināšanai lūdzam precizēt attiecīgo vēstules sadaļu, lai būtu saprotams, ka norādītā rīcība attiecas uz Spriedumā minētajiem līgumiem.*Piedāvātā redakcija*- | **Ņemts vērā**Precizēta attiecīgā rindkopa. |  Atbildes projekts Ministru kabinetam (par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs) |
| 14. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Priekšlikums (FM - 16.03.2023.)**Sniedzam šādu skaidrojumu par Publisko iepirkumu likuma 64. panta piemērošanu kontekstā ar konkrēto situāciju un lūdzam to ņemt vērā atbildes projekta sagatavošanā.Skatoties minēto regulējumu Konkurences padomes pieņemtā lēmuma kontekstā, būtu apskatāms tikai 3. punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no šā likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.Publisko iepirkumu likuma 42. panta, redakcijā, kas bija spēkā līdz 2022. gada 31. decembrim, pirmās daļas 6. punkts noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētās panta daļas 8. punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja  kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.  Ievērojot minēto, šajā gadījumā nekonstatējam tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Publisko iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas regulējuma piemērošanai.Vēršam arī uzmanību uz Senāta 2021. gada 23. septembra lēmumā Nr. SKA-1260/2021 11. punktā norādīto attiecībā uz apliecinājuma par neatkarīgi izstrādāta piedāvājuma iesniegšanu – “Minētais atbilst Publisko iepirkumu likuma 41. panta desmitajai daļai, kas paredz, ka piedāvājumu vērtēšanas gaitā pasūtītājs ir tiesīgs pieprasīt, lai pretendents iesniedz apliecinājumu tam, ka piedāvājumu izstrādājis neatkarīgi.Lai arī šo prasību varētu uzlūkot kā formālu, proti, tādu, kas tikai prasa no pretendenta apliecinājumu un tāda iesniegšanas gadījumā būtu uzskatāms, ka prasība ir izpildīta, tomēr Senāta ieskatā tas nenozīmē, ka pasūtītājai vispārīgi nav jāpārliecinās par to, vai piedāvājums ir izstrādāts neatkarīgi. Ja pasūtītājai šāda pienākuma nebūtu, tas nozīmētu, ka pasūtītājai, kurai, ņemot vērā tai pieejamo informāciju, ir vislielākās iespējas novērst pārkāpumus, var atstāt bez ievērības jebkuru faktu, kas norāda uz pretendentu saskaņotu rīcību. Tas varētu novest pie situācijas, ka pretendentu pārkāpumi nenonāk kompetento institūciju vai tiesas redzes lokā, un rezultātā uz šādiem pretendentiem nevarētu attiecināt Publisko iepirkumu likuma 42. panta pirmās daļas 6. punktu, kā arī no tiem nevarētu prasīt iepriekš pieļauto pārkāpumu rezultātā radušos kaitējuma atlīdzināšanu (Publisko iepirkumu likuma 43. pants).Tas, ka pasūtītājai ir bijis ne tikai formāls, bet arī jēgpilns nodoms, pieprasot no pretendentiem apliecinājumu, liecina konkursa nolikumam pievienotā 3.pielikuma „Apliecinājums par neatkarīgi izstrādātu piedāvājumu” teksts. Proti, no tā redzams, ka pasūtītājas mērķis ir bijis informēt pretendentus par godīgas konkurences pamatprincipiem un sekām, ja tie netiks ievēroti. Tāpat pasūtītāja ir informējusi pretendentus par tās rīcību gadījumā, ja tā konstatēs aizliegtu vienošanos pazīmes, kas nozīmē, ka pasūtītāja pievērš uzmanību šādiem faktiem un novērtē tos.Tomēr, aplūkojot šo konkursa nolikumā minēto prasību kontekstā ar tiesību normām, kas reglamentē gadījumus, kad pasūtītājs ir tiesīgs izslēgt pretendentu, šāds pasūtītājas vērtējums pirmšķietami nevar kalpot par pamatu pretendenta izslēgšanai no iepirkuma procedūras.”*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Satiksmes ministrija pievienojas Finanšu ministrijas un Iepirkumu uzraudzības biroja viedoklim, kas pausts par informatīvo ziņojumu “Par iespēju pirms termiņa izbeigt ar SIA “Latvijas sabiedriskais autobuss”, AS “Liepājas autobusu parks” un AS “Nordeka” noslēgtos iepirkuma līgumus pasažieru reģionālo pārvadājumu jomā, piedzīt zaudējumus un nodrošināt nepārtrauktu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu”, ka Publisko iepirkumu likuma 64.panta pirmās daļas 2.punkta regulējums ir piemērojams gadījumos, ja iepirkuma līgumā izdarīti būtiski nepamatoti grozījumi, tādējādi vēstules projekts nav papildināts ar vērtējumu, vai rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |
| 15. | **MK vēstules projekts**   Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Latvijas Republikas Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.   Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu. 1. Par spēkā esošiem iepirkuma līgumiem. Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):1. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
2. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
3. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
4. 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
5. 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
7. 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka).

Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (*sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu*). No minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Tādējādi nepieciešams novērtēt, vai konkrētie Līgumi ir publisko tiesību līgumi. 2. Par KP Lēmumu un noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt publiski tiesisku līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana. Administratīvā procesa likuma 3. panta trešā daļa paredz, ka Administratīvā procesa likuma noteikumi, kas attiecas uz administratīvo aktu, ir attiecināmi arī uz publisko tiesību līgumu tiktāl, ciktāl citas tiesību normas nenosaka citādi. Vēršam uzmanību, ka Iepirkumu likuma normu redakcijas tiek aplūkotas atbilstoši Iepirkumu veikšanas laikā spēkā esošajām redakcijām. Iepirkumu likuma 64. pants (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) paredz gadījumus, kādos pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma. Ņemot vērā minēto, Iepirkumu likumā ir noteikti gadījumi, kuros izbeidzams iepirkuma līgums (arī tad, ja tas ir publisko tiesību līgums).Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības. Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju, kas liecina par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā.Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta. Juridiskajā literatūrā atzīts, ka administratīvā akta tiesiskumu vērtē, ņemot vērā tā brīža tiesību normas un tos faktiskos apstākļus, kas pastāvēja brīdī, kad administratīvais akts izdots (*sk. Aut. kol. dr. iur. J. Briedes zinātniskajā redakcijā. Administratīvā procesa likuma komentāri, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013., 854. lpp.).* Tādējādi, pielīdzinot Līgumus (kā publisko tiesību līgumus) administratīvajam aktam, secināms, ka Līgumu noslēgšanas tiesiskumu varētu apšaubīt, ja to noslēgšana ir balstīta tādos Iepirkumu rezultātos, kādi nebūtu pieņemti, ja Autotransporta direkcijas rīcībā būtu pilnīga un patiesa informācija par Pārvadātāju rīcību un/vai Apliecinājumu patiesumu.Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta otrajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.

Uz Līgumu izbeigšanu varētu tikt attiecināts Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 2. punkts, kas paredz tiesības vienpusēji atkāpties no iepirkuma līguma, ja iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi. Vienlaikus šajā gadījumā ir nepieciešams izvērtēt, vai minētajā rakstveida apliecinājumā ietverta nepatiesa informācija var tikt uzskatīta par iemeslu tam, ka Līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem. Atbilstoši Tieslietu ministrijas 2023. gada 9. marta vēstulē Nr.1-13.9/763 sniegtajam viedoklim Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkts attiecībā uz līguma izbeigšanu gadījumos, kad tiek konstatēti tādi iemesli, kuru dēļ līgumslēdzējs pretendenta stadijā būtu bijis izslēdzams no dalības konkursā nav piemērojamas iepirkuma līguma darbības laikā. Tomēr jāievēro, ka, neraugoties uz KP Lēmuma spēkā esību, administratīvajam aktam nav iepriekš noteikta pierādīšanas līdzekļa spēka. Tādējādi, lai pamatotu Apliecinājumos ietverto apgalvojumu nepatiesumu, Autotransporta direkcijai šādu apgalvojumu būtu nepieciešams tieši pierādīt, ja tiktu lemts par Līgumu izbeigšanu laikā, kamēr KP Lēmums nav kļuvis neapstrīdams. Saskaņā ar publiski izskanējušo informāciju visi trīs KP Lēmumā minētie uzņēmumi ir pārsūdzējuši KP Lēmumu tiesā, tādējādi nav izslēgta teorētiska iespēja, ka KP Lēmumā minētie Pārvadātāji pierāda atšķirīgu faktisko apstākļu pastāvēšanu, un tiesa lemj par KP Lēmuma atcelšanu.Tā kā šobrīd vēl nav noslēdzies KP Lēmuma tiesiskuma izvērtējums, Autotransporta direkcija nevar absolūti paļauties uz KP Lēmuma tiesiskumu un tajā norādīto secinājumu atbilstību lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem. Līdz brīdim, kamēr KP Lēmums kļūs neapstrīdams, tas var kalpot tikai kā papildu netiešais pierādījums Pārvadātāju karteļa vienošanās pierādīšanai, vadoties no tā, ka KP piemīt gan kompetence, gan autoritāte konkurences tiesību pārkāpumu izvērtēšanā. Ja Autotransporta direkcija celtu prasību civiltiesiskā kārtībā par zaudējumu atlīdzību pirms KP Lēmums kļuvis neapstrīdams, tai būtu pienākums pašai pierādīt Līgumu noslēgšanas prettiesiskumu, proti, Autotransporta direkcijai pašai būtu jāpierāda, ka ir noticis konkurences tiesību pārkāpums. Savukārt brīdī, kad KP Lēmums iegūtu neapstrīdamu raksturu ar to, ka spēkā stātos tiesas nolēmums, ar kuru KP Lēmums tiktu atstāts spēkā daļā par karteļa vienošanās īstenošanu Pārvadātāju starpā attiecībā uz konkrētajiem Iepirkumiem, KP Lēmums varētu tikt izmantots kā pierādījums Pārvadātāju Apliecinājumu nepatiesuma pierādīšanai. Minēto viedokli netieši apliecina Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punkts (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā), kas kā vienu no kandidātu un pretendentu izslēgšanas noteikumiem min kandidāta vai pretendenta vainu vai atbildību par naudas soda samaksu saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, ja tas atzīts ar kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Minētās situācijas ir salīdzināmas, jo Iepirkumu likuma 42. panta otrās daļas 5. punktā norādītā izslēgšanas pazīme nozīmē to, ka vienīgi spēkā stājies, neapstrīdams un nepārsūdzams kompetentas institūcijas lēmums vai tiesas spriedums ir pietiekams pamats, lai pretendentu izslēgtu no turpmākas dalības konkursā. Tas nozīmē, ka saistībā ar konkurences tiesību pārkāpumu karteļa vienošanās gadījumā, likumdevējs ir izvēlējies pieļaut negatīvu seku piemērošanu pretendentiem vienīgi tad, ja pretendenta vaina šādā pārkāpumā vairs nevar tikt pārskatīta un attiecīgās publiski tiesiskās attiecības ir galīgi noregulētas.Savukārt konkrētajā situācijā ar Pārvadātājiem kompetentās institūcijas – KP – Lēmums gan ir pieņemts un stājies spēkā, taču vēl nav kļuvis nepārsūdzams. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka nelabvēlīgu seku piemērošana personai vienīgi uz KP Lēmuma pamata nebūtu pietiekami pamatota un varētu tikt apstrīdēta. Tāpat šādā gadījumā, ja KP Lēmums tiktu pārsūdzēts un tiesa pieņemtu no KP atšķirīgu lēmumu, pastāv iespēja, ka Pārvadātājs, ar kuru tiktu izbeigt Līgums uz tiesas lēmuma pamata, vērstos pret Autotransporta direkciju (Latvijas valsti) ar kaitējuma atlīdzināšanas prasību par nepamatotu Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm prasība varētu sasniegt pat 70,28 [1] milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR, nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).KP vērš uzmanību, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (turpmāk – Direktīva) Latvijas tiesībās ieviests un stiprināts regulējums, kas paredz kārtību, kādā personas var vērsties tiesā tām nodarīto zaudējumu ar konkurences tiesību pārkāpumu atlīdzināšanai. Tādējādi Civilprocesa likuma 30.6 nodaļa un Konkurences likums ir tie nacionālie normatīvie akti, kuru normās pārņemti Direktīvas noteikumi. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1779. pantu katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka prasību par zaudējumu atlīdzību var iesniegt jebkura persona [2], kas ir cietusi zaudējumus konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Konkurences likuma 21. panta pirmā daļa paredz, ka var prasīt visus zaudējumus, kas radušies konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā, tai skaitā atrauto peļņu un procentus no dienas, kad zaudējumi radušies, līdz dienai, kad samaksāta zaudējumu atlīdzība, lai nodrošinātu tādu stāvokli, kāds personai būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Tādējādi zaudējumi sevī ietver atlīdzinājumu par reāli radītajiem zaudējumiem (*damnum emergens*), neiegūto peļņu (*lucrum cessans*) un procentiem [3]. Ņemot vērā iepriekš minēto, Līgumi ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu iegūs neapstrīdamu raksturu.Vienlaikus informējam, ka Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu Līgumos minētajos maršrutos. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējās parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).Vienlaikus jāatzīmē, ka kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” un 2022. gada 29. jūnija „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikumā daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka 2021. gada 9. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/01- Cēsis un 2021. gada 29. aprīlī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda atzīšanu par spēkā neesošiem. Lai gan minētais tiesas spriedums nav vēl stājies spēkā un neuzliek par pienākumu lauzt noslēgtos līgumus, Autotransporta direkcija, respektējot tiesas viedokli, kā arī ņemot vērā šī brīža situāciju, tostarp KP Lēmumu, Autotransporta direkcija nesaskata lietderību turpināt tiesvedību šajā lietā un neplāno pārsūdzēt Spriedumu. Kā arī norit darbs pie noslēgto iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanas un jauna atklāta konkursa izsludināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un  “Limbaži, Sigulda”. 3. Resursu pieejamības jautājums.Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Ņemot vērā apstākli, ka maršrutu tīkla daļā “Cēsis” šobrīd ir spēkā esošs 2022. gada 27. jūnijā parakstīts Līgums Nr. ATD/ST-2022/05-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, savukārt maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” ir spēkā esošs 2022. gada 22. jūnija Līgums Nr. ATD/ST-2022/06-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”, un šo abu līgumu darbību ir iespējams pagarināt līdz 2024.gada 30.jūnijam (ieskaitot), zemāk aprakstītais ir attiecināms tikai uz piecām maršrutu tīkla daļām, proti, “Bauska”, “Pierīga”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja” un “Saldus, Kuldīga”.Pārvadātāji Līgumu ietvaros izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā, pakalpojuma izpildē, proti, reģionālās nozīmes maršrutu apkalpošanā, kopumā ir iesaistīti 344 [2] autobusi. Uzņēmumos minēto līgumu apkalpošanā ir nodarbināti 549 [3] autobusu vadītāji. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), uzņemties pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam no uzņēmumiem [4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares pārvadātājus (izņemot KP Lēmumā minētos) un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos Līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).Papildus vēršam uzmanību, ka jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaisti un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Turklāt šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. 4. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem. Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, pirmsšķietami, saglabājot spēkā esošus Iepirkuma Līgumus, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [5] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [8]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [9].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [10], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [11]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta. KP ir izdarījusi šādus secinājumus:1. Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.
2. Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.
3. Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.
4. Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

Apkopojot iepriekš minēto, pastāvot tiesiskai iespējai Līgumu pirmstermiņa vienpusējai izbeigšanai, mazinot juridiskos un finanšu riskus, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību esošajā kvalitātē un apjomā, kā arī saglabājot šī brīža pakalpojuma cenu, noslēgtie Līgumi maršrutu tīkla daļā "Bauska", "Ogre, Aizkraukle", "Liepāja", "Pierīga" un "Saldus, Kuldīga" ar KP Lēmumā minētajiem Pārvadātājiem būtu izbeidzami:1. Brīdī, kad KP Lēmums ar spēkā stājušos tiesas nolēmumu, iegūs neapstrīdamu raksturu.
2. Pirms termiņa, ja Autotransporta direkcija varēs panākt vienošanos ar Pārvadātājiem.
3. Maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Ogre, Aizkraukle” Līgumi ar Nordeka būtu izbeidzami brīdī, kad stājas spēkā Spriedums.

 [1] Aprēķini veikti uz visu iepirkuma līguma darbības periodu, ņemot vērā iepirkuma līgumos iekļautās viena km pašizmaksu, tajā iekļautās izmaksas un plānoto peļņu.[2]  Skat. arī Direktīvas preambulas 13. punktu.[3] EST 13.07.2006. spriedums C-295/04 līdz C-298/04, Manfredi, 93.–100. punkts.[4] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi.[5] Papildu ir vakantas 90 darba vietas.[6] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.[7] Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.[8] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.[9] Skat. arī Direktīvas preambulas 34. punktu.[10] Direktīvas noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumu, gan Konkurences likumu ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.[11] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. | **Priekšlikums (TM - 16.03.2023.)**Lūdzam precizēt Ministru kabineta atbildes projekta secinājumu daļas 3. punktu, ņemot vērā to, ka Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama 2023. gada 2. marta spriedumā lietā Nr. A420235522 ir vērtēts jautājums par maršruta tīkla daļām "Cēsis" un "Limbaži, Sigulda".*Piedāvātā redakcija* | **Ņemts vērā**Vaikts precizējums. |     Ministru kabinets 2023. gada 13. februārī ir saņēmis Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas (turpmāk – Komisija) vēstuli Nr. 142.1.9/12-2-14/23 par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs (turpmāk – vēstule). Komisija vēstulē aicina Ministru kabinetu līdz 2023. gada 15. martam iesniegt Komisijai izvērtējumu par kartelī iesaistīto uzņēmumu iepirkumu līgumu izbeigšanas tiesiskajām sekām, riskiem un zaudējumu atlīdzināšanas iespējām valsts interesēs.

Ministru kabinets ir izskatījis vēstulē minēto un sniedz šādu informāciju par plānotajiem un īstenojamajiem tiesiskajiem pasākumiem un identificētajiem riskiem sakarā ar Konkurences padomes (turpmāk – KP) 2023. gada 5. janvārī pieņemto Lēmumu Nr.2 “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu” (turpmāk – Lēmums), kā arī vērš uzmanību, ka visi zemāk paskaidrojumos iekļautie aprēķini ir provizoriski, balstīti uz pašlaik VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - Autotransporta direkcija) pieejamo informāciju, pastāvot nemainīgiem apstākļiem attiecībā uz pasūtījuma apjomu un pasažieru skaitu.

1. Spēkā esošie iepirkuma līgumi.

Autotransporta direkcija 2019.gadā atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrajai daļai, ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatīto informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021. - 2030.gadam" (prot. Nr.27, 28.§) un Publisko iepirkumu likumā (turpmāk – Iepirkumu likums) noteikto kārtību, izsludināja atklātu konkursu „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam”, identifikācijas Nr. AD 2019/7 (turpmāk – Iepirkums 1). Iepirkums 1 tika sadalīts pa maršruta tīkla daļām jeb lotēm, ļaujot pretendentiem iesniegt piedāvājumus atsevišķi katrā no tām un plānojot slēgt atsevišķus iepirkumu līgumus par katru loti. Vairākās lotēs Iepirkums 1 tika pārtraukts vai izbeigts bez rezultāta, tāpēc Autotransporta direkcija šajās daļās izsludināja jaunus (atsevišķus) iepirkumus par pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Saistībā ar minēto, 2020. gada 3. jūlijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2020/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” (turpmāk – Iepirkums 2) un 2021.gada 19.maijā tika izsludināts atklāts konkurss Nr. AD 2021/5 “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” attiecībā uz maršruta tīkla daļām “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” (turpmāk – Iepirkums 3) (Iepirkums 1, Iepirkums 2 un Iepirkums 3 turpmāk kopā – Iepirkumi).
Iepirkumu rezultātā, cita starpā ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem, 2020. un 2021.gadā AS “Nordeka” (turpmāk – Nordeka), AS “Liepājas autobusu parks” (turpmāk – LAP) un SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” (turpmāk – LSA) tika noslēgti šādi līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (visi kopā turpmāk – Līgumi):
1) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/01 – Bauska par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Bauska” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
2) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/03 – Saldus, Kuldīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Saldus, Kuldīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LSA);
3) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/04 - Liepāja par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Liepāja” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
4) 2020. gada 1. jūlija līgums Nr. ATD/ST-2020/05 – Pierīga par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Pierīga” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2021.gada 1.augustā; pakalpojuma sniedzējs ir personu apvienība: LSA, LAP, Nordeka);
5) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis” (turpmāk – līgums “Cēsis”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk ar 2023.gada 1.jūliju, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 9. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/01-Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Cēsis”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis”) pakalpojuma sniedzējs Nordeka);
6) 2021. gada 9. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/03 – Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” (pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2022.gada 1.jūlijā; pakalpojuma sniedzējs LAP);
7) 2021. gada 29. aprīļa līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda” (turpmāk – līgums “Limbaži, Sigulda”) (pakalpojuma sniegšana būtu jāuzsāk 2023.gada 1.jūlijā, pamatojoties uz 2022. gada 29. jūnija grozījumiem „Vienošanās Nr. 1 par grozījumiem 2021. gada 29. aprīļa līgumā Nr. ATD/ST-2021/04-Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „Limbaži, Sigulda”” (turpmāk – Vienošanās par grozījumiem līgumā „Limbaži, Sigulda”); pakalpojuma sniedzējs Nordeka).
Publisko iepirkumu gadījumā pasūtītājs darbojas divās pakāpēs. Pirmajā pakāpē tiek pieņemts publiski tiesisks lēmums par pasūtījuma piešķiršanu, bet otrajā pakāpē notiek šā lēmuma īstenošana privāttiesiskā ceļā – tiek slēgts iepirkuma līgums, kuram tiek piemēroti vispārējie civiltiesību noteikumi. Tomēr publiskā iepirkuma procedūrā noslēgts līgums ne vienmēr ir privāto tiesību līgums. Ja šādā procedūrā noslēgta līguma priekšmets un kopējais raksturs ir publisko tiesību jomā, līgums ir publisko, nevis privāto tiesību līgums (sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 27.novembra lēmuma lietā Nr. SKA-853/2009 14. punktu). Tieslietu ministrijas ieskatā no minētajām Senāta atziņām izriet, ka iepirkuma līgums var būt publisko tiesību līgums, taču tas ir vērtējams katrā konkrētā lietā, ņemot vērā līguma priekšmetu un kopējo raksturu. Ja vien nav konstatējami tādi tiesiskie apstākļi, kas norāda, ka šajā gadījumā konkrētais līgums ir publisko tiesību līgums, vienpusēja atkāpšanās no līguma vai izbeigšana ir vērtējama atbilstoši Civillikuma noteikumiem. Autotransporta direkcija detalizētu izvērtējumu attiecībā uz noslēgto Līgumu kvalifikāciju veiks pirms vērsīsies tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību.

2. KP Lēmums.

KP Lēmumā tika konstatēts, ka starp Nordeka, LAP un LSA (visi kopā saukti – Pārvadātāji) saistībā ar Iepirkumiem ir tikusi īstenota karteļa vienošanās un katram Pārvadātājam piemēroja naudas sodu. Tādējādi secināms, ka ar KP Lēmumu Pārvadātāju rīcība saistībā ar Līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu ir atzīta par prettiesisku no konkurences tiesību perspektīvas. Jāatzīmē, ka KP Lēmums ir administratīvs akts. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1. panta trešajai daļai administratīvais akts tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu personu vai personām, nodibinot, grozot, konstatējot vai izbeidzot konkrētas tiesiskās attiecības vai konstatējot faktisko situāciju. Ar KP Lēmumu:
1) tiek konstatēti konkurences tiesību normās (Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā) noteiktā aizlieguma pārkāpums Pārvadātāju darbībās;
2) tiek uzlikts naudas sods katram no Pārvadātājiem.
KP Lēmums pats par sevi attiecas vienīgi uz Pārvadātājiem (tas ir individuāls administratīvais akts) un tas neskar citu personu tiesības un pienākumus, tostarp tas tiešā veidā nevar ietekmēt noslēgto līgumu izpildi. Proti, šāda veida administratīvajam aktam, kāds ir KP Lēmums, nav tiešu seku attiecībā uz trešajām personām, ciktāl tādas nav tieši paredzētas normatīvajos aktos. Tā kā Autotransporta direkcija nav KP Lēmuma adresāts, KP Lēmums nenoteic Autotransporta direkcijai nekādus pienākumus. Normatīvie akti nenoteic, ka trešajām personām būtu jāveic kādas darbības saistībā ar noslēgtiem līgumiem vai citām tiesiskajām attiecībām, pamatojoties uz KP lēmumu, ar kuru konstatētas aizliegtas vienošanās noslēgšana un īstenošana.
Vienlaikus informējam, ka atbilstoši Iepirkumu likuma 41.panta desmitajai daļai (redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) Autotransporta direkcijas izsludināto Iepirkumu nolikumi (nolikumu 3.3.apakšpunkts) saturēja prasību, ka pretendentiem jāiesniedz rakstveida apliecinājums tam, ka piedāvājums izstrādāts neatkarīgi (turpmāk - Apliecinājums). Iesniedzot piedāvājumus Iepirkumiem, Apliecinājumu ir iesnieguši un parakstījuši arī Pārvadātāji. Iepirkumu nolikumu pielikumos Nr.2 pievienotās Apliecinājumu veidlapas saturēja izskaidrojošu informāciju par to, ko pretendenti apliecina, parakstot šādu dokumentu, proti, ka piedāvājums ir iesniegts neatkarīgi no konkurentiem bez konsultācijām, līgumiem, vienošanām vai cita veida saziņas ar konkurentiem. Šādā gadījumā pretendents arī apliecināja, ka nav sazinājies ar konkurentiem attiecībā uz cenām, tās aprēķināšanas metodēm, faktoriem vai formulām, nodomu vai lēmumu piedalīties vai nepiedalīties iepirkumā, tāda piedāvājuma iesniegšanu, kas neatbilst iepirkuma prasībām, kā arī kvalitāti, apjomu, specifikāciju, izpildes, piegādes vai citiem nosacījumiem, kas risināmi neatkarīgi no konkurentiem, tiem produktiem vai pakalpojumiem, uz ko attiecas iepirkums. Apliecinājumu izvērtēšanas rezultātā un, balstoties uz tajos norādīto informāciju, Autotransporta direkcija uzskatīja, ka piedāvājumu sagatavošanā nav pārkāpts konkurences ierobežošanas aizliegums, līdz ar to Pārvadātājiem varētu tikt piešķirtas līgumslēgšanas tiesības.
Autotransporta direkcija tika vērtējusi KP 2021.gada 12.jūlija vēstulē Nr. 2.2-3/926 sniegto informāciju par iespējamu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā vienošanās aizlieguma pārkāpumu. KP norādīja, ka atsevišķi tirgus dalībnieki, iespējams, savstarpēji vienojušies par dalības noteikumiem Autotransporta direkcijas rīkotajā Iepirkumā 1 un secīgi rīkotajos iepirkumos par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. KP aicināja rūpīgi izvērtēt kārtību, kādā tiek veiktas iepirkumu procedūras par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, lai novērstu konkurences ierobežojumu un pārkāpumu rašanos, kā arī publisko līdzekļu neefektīvas izmantošanas riskus.
Atbilstoši KP iegūtajai informācijai un veiktās izpētes rezultātiem, pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 1. punktu un 22. panta pirmo daļu, KP ierosināja lietu “Par Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 1. punktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu”.Tomēr šobrīd ir konstatējams, ka KP Lēmumā norādītie apstākļi, iespējams, ir pretrunā Apliecinājumos norādītajai informācijai. Proti, Pārvadātāji Autotransporta direkcijai ir apliecinājuši, ka katra Pārvadātāja piedāvājums dalībai Iepirkumos ir sagatavots neatkarīgi, tomēr KP, veicot pārbaudi par piedāvājumu sagatavošanu un pretendentu komunikāciju saistībā ar piedāvājumiem, konstatējusi aizliegtas vienošanās pazīmes, kas nozīmē, ka piedāvājumu neatkarīgas sagatavošanas prasība ir tikusi pārkāpta.

3. Noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespēja.

Iepirkumu likuma 60.panta otrajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir noteiktas iepirkuma līgumos obligāti iekļaujamās sastāvdaļas, kur citstarp 8.punkts paredz, ka iepirkuma līgumā obligāti iekļaujama iepirkuma līguma grozīšanas kārtība un kārtība, kādā pieļaujama atkāpšanās no iepirkuma līguma.
Līgumi ir noslēgti, izmantojot vienotu iepirkuma līguma formu, kuros atšķiras līgumslēdzēja puse un atsevišķi finansiāli noteikumi. Visos septiņos Līgumos noteikumi par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu (17.2. apakšpunkts) ir identiski. Tie paredz, ka Autotransporta direkcija var vienpusēji izbeigt Līgumu, par to rakstiski paziņojot Pārvadātājam, jebkurā no šādiem gadījumiem:
1.       Pārvadātājs ir pasludināts par maksātnespējīgu (atbilstoši Pārvadātāja reģistrācijas valsts likumiem);
2.       Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem vai uzsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, neievērojot Līgumā izvirzītās prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītiem autobusiem;
3.       Pārvadātājs Līguma darbības laikā nepamatoti un iepriekš nebrīdinot pārtrauc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, atsevišķā maršrutā vai reisā;
4.       Pārvadātājs nepamatoti rada šķēršļus Līgumā noteikto kontroļu un pārbaužu veikšanai;
5.       Sistemātisku pārkāpumu gadījumā;
6.       Pasūtītājs ir konstatējis, ka Pārvadātājs vismaz divas reizes ir izmantojis Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā normatīvajiem aktiem un Līguma prasībām neatbilstošu autobusu;
7.       ja Pārvadātājs bez pamatota iemesla neparaksta vienošanos par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā un/vai tarifu izmaiņām Pasūtītāja noteiktajā termiņā;
8.       ja Līgumu nav iespējams izpildīt tādēļ, ka Līguma izpildes laikā Pārvadātājam ir piemērotas starptautiskās vai nacionālās sankcijas vai būtiskas finanšu un kapitāla tirgus intereses ietekmējošas Eiropas Savienības vai Ziemeļatlantijas līguma organizācijas dalībvalsts noteiktās sankcijas.
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz KP Lēmumu.
No minētā secināms, ka Autotransporta direkcijai nav līgumiski atrunātu tiesību vienpusēji izbeigt ar Pārvadātājiem noslēgtos Līgumus pirms termiņa, pamatojoties uz KP Lēmumu vai tajā konstatēto aizliegtās vienošanās īstenošanu starp Pārvadātājiem.
Saskaņā ar noslēgtajiem Līgumiem, Līgumu var izbeigt jebkurā laikā pēc Pušu rakstiskas vienošanās, tāpēc Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātājiem ar piedāvājumu noslēgt ar Autotransporta direkciju vienošanos par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu, izbeidzot noslēgtos Līgumus brīdī, kad Autotransporta direkcija, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumam un Iepirkumu likumam būs izvēlējusies citu pakalpojuma sniedzēju, kas nodrošinās sabiedriskā transporta pakalpojumus Līgumos minētajos reģionālās nozīmes maršrutos, un izvēlētais pakalpojuma sniedzējs būs gatavs uzsākt pakalpojuma nodrošināšanu. Jāatzīmē, ka šajā gadījumā Līgumiem būtu jāturpina darboties vēl aptuveni trīs gadus pēc vienošanās par līguma pirmstermiņa izbeigšanu abpusējas parakstīšanas dienas. Šajos trīs gados tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra un notiktu sagatavošanās darbi iepirkuma līguma uzsākšanai (sagādāti nepieciešamie resursi, autobusi, bāzes vietas, cilvēkresursi, u.c.).
Pārvadātāji sniegtajās atbildēs norādīja, ka pārsūdzēts KP Lēmumu un gala atbildi par iespēju pirms termiņa izbeigt Līgumus sniegs, ja no valsts (Autotransporta direkcijas) puses tiks ievērtētas visas tiesiskās un ekonomiskās sekas, kas saistītas ar Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu un tieši īpašumā esošo autobusu pārņemšanu (izpirkšanu), saistības pret autobusu kreditētājiem, kompensējot līdzšinējo ieguldījumu autobusu iegādē, tai skaitā samaksāto avansa maksājumu daļu, finansēšanas izdevumus, piemēram, samaksātās komisijas maksas, procentus, un citus pamatoti veiktus ieguldījumus un izdevumu daļu, kuru Pārvadātāji neatgūs līgumu pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Pārvadātāji lūdz sniegt skaidrojumu vai valsts (Autotransporta direkcija) būtu gatava atlīdzināt negūto peļņu saprātīgā apmērā. Autotransporta direkcija ir vērsusies pie Pārvadātajiem ar lūgumu iesniegt detalizētu un pamatotu izdevumu un ieņēmumu aprēķinu, par kuru atgūšanu uzstāj Pārvadātāji.
Lai gan šobrīd Pārvadātāji vēl nav iesnieguši detalizētas aplēses par summām, kuras vēlētos atgūt, Līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā, tomēr pirmsšķietami veikto ieguldījumu un nesaņemtās peļņas apmērs varētu sastādīt 70,28 milj. EUR (ieguldījumi autobusu iegādei/ kredītprocentu maksājumi 53,87 milj. EUR [1], nesaņemtā peļņa desmit gadu periodā 16,41 milj. EUR apmērā).
Autotransporta direkcija turpina sarunas ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas nosacījumiem. Kā arī tiek apzināta iespēja un nosacījumi, ar kādiem citi tirgus dalībnieki vārētu pārņemt Pārvadātāju saistības par iegādātajiem autobusiem. Vienlaikus Autotransporta direkcijas ieskatā, pirms termiņa izbeidzot Līgumus, nav pieļaujama situācija, ka valstij (Autotransporta direkcijai) rodas ekonomiskās sekas un pienākums veikt jebkāda veida maksājumus KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Ievērojot, ka Iepirkumi tika rīkoti saskaņā ar Iepirkumu likuma prasībām, kādas bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā, un Līgumi tika slēgti, pamatojoties uz minēto Iepirkumu rezultātiem, arī uz Līgumiem ir attiecināmas Iepirkumu likuma prasības, ciktāl tās regulē šo jomu. Iepirkumu likuma 64. panta “Iepirkuma līguma pirmstermiņa izbeigšana” pirmajā daļā (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) ir uzskaitīti četri gadījumi, kuriem iestājoties, pasūtītājs ir tiesīgs vienpusēji izbeigt (atkāpties) no iepirkumu līguma pirms termiņa, par to rakstveidā paziņojot piegādātājam. Šie iemesli ir sekojoši:
1. iepirkuma līgumā ir izdarīti būtiski grozījumi, kas nav pieļaujami saskaņā ar Iepirkumu likuma 61. panta pirmo daļu;
2. iepirkuma līgums nav noslēgts atbilstoši iepirkuma procedūras dokumentos paredzētajiem noteikumiem, vai ir mainīti būtiski iepirkuma procedūras dokumentos iekļautā iepirkuma līguma projekta noteikumi;
3. iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42. panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem un bija izslēdzams no iepirkuma procedūras;
4. iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām piegādātājam nevajadzēja tikt piešķirtām Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un šajā likumā paredzēto pienākumu būtiska pārkāpuma dēļ, kuru Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktajā procedūrā konstatējusi Eiropas Savienības Tiesa.
Finanšu ministrijas un IUB viedoklis ir, ka KP pieņemtā Lēmuma kontekstā būtu apskatāms tikai 3.punktā minētais regulējums, proti, vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī piegādātājs bija atbilstošs kādam no Iepirkumu likuma 42.panta pirmajā daļā minētajiem izslēgšanas iemesliem.
Iepirkumu likuma 42.panta pirmās daļas 6.punkts (redakcija, kas bija spēkā līdz 2022.gada 31.decembrim un minētais atklātais konkurss tika rīkots saskaņā ar Iepirkumu likuma šī punkta redakciju), noteica, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ar tādu kompetentas institūcijas lēmumu vai tiesas spriedumu, kas stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās, izņemot gadījumu, kad attiecīgā institūcija, konstatējot konkurences tiesību pārkāpumu, par sadarbību iecietības programmas ietvaros ir kandidātu vai pretendentu atbrīvojusi no naudas soda vai naudas sodu samazinājusi. Savukārt minētā panta daļas 8.punkts paredz, ka pasūtītājs izslēdz kandidātu vai pretendentu no dalības iepirkuma procedūrā, ja kandidāts vai pretendents ir sniedzis nepatiesu informāciju, lai apliecinātu atbilstību šā panta noteikumiem vai saskaņā ar šo likumu noteiktajām kandidātu un pretendentu kvalifikācijas prasībām, vai nav sniedzis prasīto informāciju.
Attiecīgo izslēgšanas noteikumu piemērošanai būtu jākonstatē, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī konkrētais piegādātājs ir bijis atbilstošs kādam konkrētam izslēgšanas noteikumam (šajā gadījumā – stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, ir atzīts par vainīgu konkurences tiesību pārkāpumā, kas izpaužas kā horizontālā karteļa vienošanās) vai, ka par konkrētajiem izslēgšanas noteikumiem ir sniegta nepatiesa informācija.
Šajā gadījumā Finanšu ministrija un IUB nekonstatē tiešu pamatu atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai, arī situācija, kad konkrētajā gadījumā, tiesa konstatētu un atzītu, ka ir pietiekami daudz pierādījumu, lai KP pieņemtu lēmumu par aizliegtu vienošanos pretendentu starpā, jo uz iepirkuma veikšanas brīdi šādi izslēgšanas apstākļi nepastāvēja.
Arī Tieslietu ministrijas viedoklis ir, ka no Iepirkumu likuma 64. panta pirmās daļas 3. punkta formulējuma (atbilstoši redakcijai, kāda bija spēkā Iepirkumu veikšanas laikā) izriet, ka attiecīgajiem apstākļiem bija jāpastāv uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdi, kas nozīmē, ka tie nevar būt radušies pēc iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīža.
**Ievērojot minēto ir secināms, ka šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai.**
Kopš KP Lēmuma paziņošanas ir mainījušies faktiskie lietas apstākļi, jo 2023. gada 2. martā Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nams ir pieņēmis spriedumu lietā Nr.A420235522 (turpmāk – Spriedums), ar kuru tiesa atzinusi Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Vienlaikus tiesa izbeidza tiesvedību pieteikuma daļā par starp Autotransporta direkcija un Nordeka noslēgtā līguma “Cēsis” un līguma “Limbaži, Sigulda” atzīšanu par spēkā neesošiem.
Spriedums neuzliek par pienākumu pirms termiņa izbeigt noslēgto līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”. Spriedums šobrīd nav stājies spēkā, jo administratīvā procesa dalībnieks Nordeka ir iesniedzis kasācijas sūdzību, neraugoties uz to Autotransporta direkcija veic izvērtējumu par iespējām pirms termiņa izbeigt līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda”.
Kasācijas tiesvedības gaitā, Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, var taisīt vienu no šādiem spriedumiem:
1) atstāt Spriedumu negrozītu, bet sūdzību noraidīt. Šādā gadījumā Spriedums stātos spēkā un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” būtu atzītas par spēkā neesošām no to noslēgšanas brīža. Tādējādi līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.
2) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai pirmās instances tiesai. Šādā gadījumā Spriedums nestātos spēkā, un joprojām būtu spēkā noslēgtās Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda” par sagatavošanās termiņa pagarinājumu;
3) atcelt Spriedumu pilnībā vai daļā un izbeigt tiesvedību vai arī atstāt pieteikumu bez izskatīšanas. Tiesiskās sekas būtu atkarīgas no pieņemtā sprieduma.
Vienlaikus Autotransporta direkcija vērsīsies ar lūgumu Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģijā izskatīt lietu kasācijas instancē ārpus kārtas jeb steidzamības kārtā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka pēc šī gada 1.jūlija mainīsies tiesas Spriedumā vērtētie lietas faktiski apstākļi attiecībā uz to, ka Nordeka vēl nav uzsākusi pakalpojuma sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” (pakalpojuma uzsākšana ir paredzēta ar 01.07.2023.).
Ņemot vērā apstākli, ka šobrīd Spriedums nav spēkā esošs, bet ir spēkā Vienošanās par grozījumiem līgumā “Cēsis” un Vienošanās par grozījumiem līgumā “Limbaži, Sigulda”, Autotransporta direkcija nav tiesīga atkāpties no uzņemto saistību izpildes. Tomēr Autotransporta direkcija veic izvērtējumu iepirkumu līgumu pirmstermiņa izbeigšanas procedūras uzsākšanai un jauna atklāta konkursa izsludināšanai par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”.
Papildus jāatzīmē, ka Nordeka ir vērsusies Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu atzīt par prettiesisku un aizliegt Autotransporta direkcijai veikt jebkādu faktisko rīcību, kas saistīta ar līguma “Cēsis” un līguma „Limbaži, Sigulda” pirmstermiņa izbeigšanu vai atkārtotas iepirkuma procedūras rīkošanu, pirms ir stājies spēkā Spriedums un pirms KP Lēmums kā administratīvais akts administratīvajā lietā, tiks atzīts par pamatotu ar tiesas spriedumu un kļūs nepārsūdzams un stājies spēkā.

4. Pakalpojuma nepārtrauktības nodrošināšana.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus.
Vērtējot noslēgto Līgumu pirmstermiņa izbeigšanas iespējas tika ņemts vērā apstāklis, ka maršrutu tīkla daļas “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” maršrutos, starp Autotransporta direkciju un AS “CATA” ir noslēgti šādi līgumi:
1)       līgums Nr. ATD/ST 2022/05 Cēsis par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Cēsis”;
2)       līgums Nr. ATD/ST 2022/06 Limbaži, Sigulda par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Limbaži, Sigulda”.
Abi minētie līgumi ir spēkā 12 kalendāros mēnešus no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas dienas, t.i., no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam ieskaitot, ar AS “CATA” tiesībām saņemt līguma termiņa pagarinājumu uz vēl vienu (12 kalendāro mēnešu) termiņu.
Savukārt maršrutu tīkla daļā “Bauska”, “Ogre, Aizkraukle”, “Liepāja”, “Pierīga” un “Saldus, Kuldīga” Pārvadātāji izpilda sabiedriskā transporta pakalpojumu 31,75 milj. km apjomā un kopumā ir iesaistīti 344[2] autobusi. Pārvadātāji šo līgumu apkalpošanā nodarbina 549[3] autobusu vadītājus. Šobrīd Latvijā nav neviena uzņēmuma, kuram būtu pietiekami resursi (primāri autobusi un cilvēkresursi), lai uzņemtos pakalpojumu nodrošināšanu pilnā apjomā, proti, saskaņā ar Autotransporta direkcijas rīcībā esošo informāciju, nevienam uzņēmumam[4], kā arī esošajiem uzņēmumiem kopumā, rezervēs nav vismaz 344 “brīvi”, pakalpojuma sniegšanā neiesaistīti, autobusi, turklāt jāatzīmē, ka nav pieejami tādi autobusi, kas pietiekamā apjomā spēj izpildīt kvalitātes prasības, tostarp attiecībā uz pieejamību personām ar funkcionālajiem traucējumiem. Faktiski visiem uzņēmumiem, pie šī brīža piešķirtā apjoma, ir autobusu vadītāju brīvās vakances, kas nozīmē, ka nav arī autobusu vadītāju rezerves, lai uzņemtos papildu saistību apjomu. Autotransporta direkcija ir aptaujājusi nozares uzņēmumus[5] un noskaidrojusi, ka patlaban nozarē ir pieejami 176 autobusi (51,16% no nepieciešamā autobusu skaita) un 83 autobusu vadītāji (15,12% no nepieciešamā autobusu vadītāju skaita). Šī brīža pieejamie “brīvie” autobusi ir ar krietni zemākiem kvalitātes rādītājiem (aprīkojums, vecums), kas nozīmē, ka tiek apdraudēta ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktība, bet arī tiek apdraudēta pakalpojuma pieejamība, jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (personām ar invaliditāti, gados veciem cilvēkiem, vājredzīgām un vājdzirdīgām personām, personām ar bērnu ratiem u.c.), jo šobrīd pakalpojumu sniegšanā ar Pārvadātājiem noslēgtajos līgumos, vismaz 65% no pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem ir aprīkoti ar pacēlājiem, visi autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām, videonovērošanu, audiālām un vizuālām ierīcēm, kas nodrošina paziņojumu izplatīšanu par pieturvietām gan audiālā, gan vizuālā formātā (līdztekus pastāv arī citas kvalitātes prasības).
**No minētā secināms, ka šobrīd uz pagaidu vai īstermiņa nosacījumiem nav iespējams nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz KP Lēmumā minētie uzņēmumi. Sabiedriskā transporta nozarē strādājošie uzņēmumi norādīja, ka, ja tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks un tiktu slēgti ilgtermiņa līgumi, tad autobusu un nepieciešamo resursu sagādāšana pietiekamā apjomā būtu iespējama.**
Pēc Autotransporta direkcijas pieejamās informācijas, jebkādam “pagaidu” risinājumam līdztekus rodas arī finansiālais risks ar ietekmi uz valsts budžetu, jo izvēloties jebkādu īstermiņa pagaidu risinājumu, tas negatīvi ietekmēs no valsts budžeta līdzekļiem izmaksājamo dotāciju. Proti, jebkurš īstermiņa risinājums sadārdzina sabiedriskā transporta pakalpojumu un palielina pakalpojuma cenā iekļautās izmaksas par vismaz 20 – 30%, jo īstermiņa līgumos uzņēmumi ierēķina lielākus riskus, kas pamatā saistīti ar pakalpojuma sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu piesaistes iespējām (piemēram, izvēloties nomāt autobusus, kas izmaksu ziņā ir dārgāk, salīdzinājumā ar ieguldījumiem transportlīdzekļu iegādei), darba resursu piesaiste un noslēgto darba līgumu uzteikumu pēc pakalpojuma līguma darbības termiņa beigām un ar to saistītām izmaksām. Līdz ar to, saskaņā ar Autotransporta direkcijas aplēsēm, īstermiņa līgumu izdevumu apmaksai līdz jauna konkursa rezultātam ik gadu no valsts budžeta papildus būtu nepieciešami aptuveni 3,9 milj. EUR. Lai noteiktu vispārējo ietekmi, kāda varētu veidoties saistībā ar kompensējamo zaudējumu palielinājumu pret ilgtermiņa līgumos noteikto līgumcenas apjomu, Autotransporta direkcija ir izmantojusi datus par faktiskajām izmaksām, kas veidojušās 2022.gadā, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus visā sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklā ar autobusiem. Proti, pie aprēķina ir izmantotas faktiskās izmaksas, kas 2022.gadā pārvadātājiem radušās, tostarp degvielas cenu, atalgojuma un vispārējo preču un pakalpojumu cenu pieaugums, tādējādi pieņemot, ka pie pašreizējiem neskaidriem apstākļiem neviens pārvadātājs neuzņemtos sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu zem faktisko izmaksu apmēra. Attiecīgi minētās vidējās faktiskās izmaksas piemērotas plānotajam nobraukumam lotēs “Bauska”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, “Cēsis”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle” salīdzinājumā ar līgumcenu, kāda pašlaik ir spēkā minēto maršrutu tīklu apkalpošanā.
Vienlaikus tika konstatēts, ka šādas papildu izmaksas rodas, nodrošinot zemākas kvalitātes sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, viennozīmīgi pakalpojuma sniegšanā tiek samazināts izmantoto autobusu skaits, kas ir piemērots personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. Šobrīd esošie pakalpojuma sniedzēji nodrošina, ka pakalpojuma sniegšanā tiek izmantoti autobusi, kuros 74% no visa autobusu parka ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Iepretim īstermiņa līgumos šis mērķa rādītājs sasniedz tikai 10% no pakalpojuma sniegšanā izmantojamajiem autobusiem.

5. Par zaudējumu atlīdzības pieprasīšanu konkurences tiesību pārkāpumu konstatēšanas gadījumā.

Ņemot vērā, ka Autotransporta direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, uz to ir attiecināmas Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma normas, saskaņā ar kurām publiskai personai noteikts pienākums ar publiskas personas finanšu līdzekļiem un mantu rīkoties likumīgi un lietderīgi. Savukārt Likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta pirmā daļa noteic, ka budžeta finansētu institūciju, budžeta nefinansētu iestāžu un pašvaldību, kā arī kapitālsabiedrību, kurās ieguldīta valsts vai pašvaldību kapitāla daļa, vadītāji ir atbildīgi par šajā likumā noteiktās kārtības un prasību ievērošanu, izpildi un kontroli, kā arī par budžeta līdzekļu efektīvu un ekonomisku izlietošanu atbilstoši paredzētajiem mērķiem.
Tādējādi konkrētajā gadījumā ir tiesisks pamats un pienākums Autotransporta direkcijai izskatīt iespēju par prasības celšanu pret konkurences pārkāpumu pieļāvušajām personām par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā radīto zaudējumu piedziņu. Proti, Autotransporta direkcija plāno atgūt zaudējumus (vērsties ar prasību pret Pārvadātājiem), jo ir konstatējams, ka karteļa vienošanās rezultātā Autotransporta direkcija ir iegādājusies sabiedriskā transporta pakalpojumus un šis mērķis, visticamāk, nav ticis sasniegts ar vismazāko līdzekļu izlietojumu (minētā likuma 3. panta 1. punkts). Konkurences likuma 21. panta trešā daļa noteic, ka karteļa vienošanās gadījumā ir spēkā zaudējumu 10% apmērā prezumpcija un tāpēc ir piemērojama ikvienam zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījumam. Atbilstoši Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmajai daļai konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar spēkā stājušos KP Lēmumu, no jauna nav jāpierāda, izskatot prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas celta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu. Tādēļ zaudējumu prasību lietās, kas balstīti uz stājušos spēkā KP lēmumu, nav nepieciešams vērtēt konkurences tiesību pārkāpumu esību. Tas nozīmē, ka zaudējumu prasību lietās jau ir izvērtēta katra pārkāpēja noteiktās darbības un saistība. Ņemot vērā Konkurences likuma 21.pantā ietverto zaudējumu apmēra prezumpciju, Autotransporta direkcija cels prasību pret KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par zaudējumu kompensāciju - 10% (vismaz desmit procentu apmērā) no iepirkuma līguma ietvaros noteiktās pakalpojuma cenas, kas veido aptuveni 3 miljonus eiro [6] par katru līguma darbības gadu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Tomēr publiskam pasūtītājam ir likumisks pienākums veikt aktīvas darbības zaudējumu apmēra apzināšanai, t.i., neaprobežoties tikai ar Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā ietverto 10% prezumpciju, bet pēc būtības izvērtēt tai radīto zaudējumu apmēru, lai celtu prasību par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu. Autotransporta direkcija, pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzībai, veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru individuālo līgumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.
Arī KP uzskata, ka Autotransporta direkcija var apsvērt iespēju celt prasību solidāri pret Lēmumā minētajiem konkurences tiesību pārkāpuma dalībniekiem. Šādu prasību apsverams celt uz Konkurences likuma 21. panta pirmās daļas pamata, pēc tam, kad konkrētais KP Lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, veicot iespējamo zaudējumu aprēķina analīzi un prasot pasūtītājam visus nodarītos zaudējumus, lai tiktu nodrošināts tāds stāvoklis, kāds pasūtītājam būtu bijis, ja konkurences tiesību pārkāpums nebūtu izdarīts. Nodarīto zaudējumu apmērs ir pamatojams ar visiem iespējamajiem pierādījumiem, ņemot vērā, ka tādus var izprasīt arī tiesa, ja to nav pasūtītāja rīcībā un nav iespējams noteikt radīto zaudējumu iespējamo apmēru, var izmantot Konkurences likuma 21. panta trešajā daļā minēto 10% sadārdzinājuma prezumpciju, paturot prātā, ka nepieciešams arī pierādīt cēloņsakarību starp izdarīto konkurences tiesību pārkāpumu un zaudējumiem, kas radušies.
Nedz Civilprocesa likums, nedz Konkurences likums nenosaka ierobežojumus, kad var vērsties tiesā ar prasību par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību [7]. Bet Civilprocesa likuma 250.69 panta pirmā daļa paredz, ka konkurences tiesību pārkāpums, kas konstatēts ar KP lēmumu, kas ir stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams, no jauna nav jāpierāda [8].  Līdz ar to no resursu efektīvas izmantošanas viedokļa apsverams tiesā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pret pārkāpēju var vērsties, līdzko KP lēmums ir kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka prasījuma tiesībai pastāv noilgums. Attiecībā uz noilguma termiņu ilgumu piemērojams vispārējais noilgums, kas noteikts Civillikuma 1895. pantā jeb 10 gadi. Saskaņā ar Konkurences likuma 21.4 pantu noilguma termiņu sāk skaitīt gadu pēc tam, kad KP lēmums ir stājies spēkā un kļuvis nepārsūdzams.
Ja prasība par konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā nodarītajiem zaudējumiem tiek celta par pārkāpumu no 2017.gadā 1.novembra [9], tad prasība ir ceļama pret visiem pārkāpējiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā, jo Konkurences likuma 21. panta ceturtā daļa noteic, ka visi pārkāpēji ir solidāri atbildīgi par zaudējumiem. Līdz ar to, ja kāds no uzņēmumiem, kas piedalījušies konkurences tiesību pārkāpumā pats nevar atlīdzināt radītos zaudējumus, tad tie ir jāatlīdzina citiem konkurences pārkāpuma dalībniekiem (tiem pēc tam ir regresa tiesības) [10]. KP vērš uzmanību, ka Lēmumā pārkāpums tika konstatēts vismaz no 2019.gada 16.augusta.

KP ir izdarījusi šādus secinājumus:
Zaudējumu atlīdzināšanas prasības celšana ir atvieglota, jo nav pieteicējam jāpierāda konkurences tiesību pārkāpuma fakts, tad, kad Lēmums ir kļuvis nepārsūdzams.Karteļa dalībniekam ir pienākums atlīdzināt visus karteļa darbības rezultātā pasūtītājam radītos zaudējumus.Ja nav iespējams noteikt nodarīto iespējamo zaudējumu apmēru, pasūtītājam ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu prezumēto zaudējumu apmērā, t.i.10% no līguma cenas. Šādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda zaudējumu cēloņsakarība ar notikušo aizliegto vienošanos.Pastāv lielākas iespējas atgūt karteļa darbības radušos zaudējumus par pārkāpumu, kas veikts sākot no 2017.gada 1.novembra, jo Konkurences likums paredz karteļa dalībnieku solidāro atbildību.

6. Kopsavilkums

Apkopojot iepriekš minēto konstatējams:
Neviens no Līgumu 17.2. apakšpunktā minētajiem gadījumiem nepiešķir Autotransporta direkcijai tiesības vienpusēji izbeigt Līgumus, pamatojoties uz situāciju, kāda ir konstatēta KP Lēmumā. Līgumu izbeigšana ir iespējama savstarpēji vienojoties ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem.Šobrīd nav konstatēts tiešs pamats atsaukties uz kādu no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas brīdī pastāvošiem izslēgšanas noteikumiem, kas būtu pamats Iepirkumu likuma 64.panta trešās daļas regulējuma piemērošanai .Ja Autotransporta direkcija vienpusēji atkāpsies no Līgumiem nepastāvot līgumiskam un/vai likumiskam pamatam, pastāv zaudētas tiesvedības risks, jo šāds lēmums radīs pamatu Pārvadātājiem celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu. Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm zaudējumu prasības apmērs, varētu sastādīt 70,28 milj. EUR. Līgumu “Cēsis” un līgumu “Limbaži, Sigulda” varētu vienpusēji izbeigt balstoties uz Līgumu 17.2. apakšpunktā minēto otro situāciju – Pārvadātājs neuzsāk sniegt Sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem, ja Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta tiesnešu kolēģija, izskatījusi lietu, atstāj negrozītu 2023. gada 2. marta Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama spriedumu lietā Nr.A420235522.Nav iespējams nodrošināt tūlītēju sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību un pieejamību visās maršrutu tīkla daļās, kurās pakalpojumu sniedz Pārvadātāji.Autotransporta direkcija, vērsīsies ar zaudējumu atlīdzināšanas prasību pret Pārvadātājiem, kad KP Lēmums būs kļuvis neapstrīdams un nepārsūdzams. Pirms prasības celšanas pret Pārvadātājiem, Autotransporta direkcija veiks aplēses par zaudējumiem, vērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, vai noslēgtais līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

7. Turpmāk veicamie pasākumi
Sarunu turpināšana ar Pārvadātājiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata. Cita starpā, noskaidrojot iespējas un nosacījumus, ar kādiem vārētu citi tirgus dalībnieki pārņemt KP Lēmumā minēto uzņēmumu saistības attiecībā uz iegādātajiem autobusiem, tādejādi nerodot zaudējumu valsts budžetam;Jauna ilgtermiņa iepirkuma izsludināšana, ja tiek panākta vienošanās ar KP Lēmumā minētajiem uzņēmumiem par Līgumu pirmstermiņa izbeigšanu uz savstarpējās vienošanās pamata; Ņemot vērā, ka pastāv iespēja, ka 2023. gada 2. martā pieņemtais Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu nama Spriedums lietā Nr.A420235522 stāsies spēkā, t.i. iesniegtā kasācijas sūdzība tiks noraidīta un Spriedums tiks atstāts negrozīts, kā rezultātā Autotransporta direkcijai būs jāpieņem lēmums attiecība uz noslēgto Līgumu maršrutu tīkla daļā “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” spēkā esamību/ neesamību. Tādejādi, lai jau savlaicīgi tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība arī pēc 2024.gada 30.jūnija, tiek plānots izsludināt jaunu ilgtermiņa iepirkumu par pakalpojuma nodrošināšanu šajās maršruta tīkla daļās;Autotransporta direkcija veiks Līgumu individuālu izvērtējumu, tostarp no tādiem aspektiem – vai līgums ir privāttiesību vai publisko tiesību jomas līgums, analizēs iespējas vienpusēji izbeigt noslēgtos Līgumus. Atkarībā no izvērtējuma rezultāta, civiltiesisku līgumu laušanai varētu balstīties uz Civillikumā noteiktajām normām. Autotransporta direkcija veiks objektīvas aplēses par zaudējumiem, kas radīti konkurences tiesību pārkāpuma rezultātā. Izvērtējot katru Līgumu individuāli, tostarp no tādiem aspektiem vai Līgums vispār ir uzsākts pildīt, vai Līgumu izpilde notiek pienācīgi u.tml., tādejādi nodrošinot, valsts tiesisko interešu efektīvāku aizsardzību tiesas procesa laikā, kā arī maksimāli iespējamās zaudējumu summas atgūšanu no Pārvadātājiem.

[1] Finanšu piedāvājumos iekļautā informācija;
[2] Autobusi kopā ar saprātīgo rezervi;
[3] Papildu ir vakantas 90 darba vietas;
[4] Netiek rēķināti KP Lēmumā minētie uzņēmumi.
[5] izņemot KP Lēmumā minētos uzņēmumus.
[6]  Aprēķins ir veikts, ņemot vērā šī brīža maršrutu tīkla apjomu.
[7] Skat., piemēram, Konkurences likuma 18. pantu.
[8] Skat. arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvas 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem preambulas 34. punktu.
[9]  Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 26.novembra Direktīvu 2014/104/ES par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstīm un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem noteikumi tika pārņemti gan Civilprocesa likumā, gan Konkurences likumā ar attiecīgiem likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.11.2017.
[10] Attiecībā uz minēto pastāv divi izņēmumi (Konkurences likuma 21. panta piektā daļa un septītā daļa). Konkurences likuma 21. panta piektā daļa norāda, ka mazs vai vidējs uzņēmums ir atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem tikai attiecībā pret saviem tiešajiem un netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem, ja tas atbilst šādiem nosacījumiem: 1) tā tirgus daļa konkrētajā tirgū visā konkurences tiesību pārkāpuma laikā bija mazāka par pieciem procentiem, 2) šā panta ceturtajā daļā minētās solidārās atbildības piemērošana neatgriezeniski apdraudētu tā ekonomisko dzīvotspēju un izraisītu šāda uzņēmuma aktīvu pilnīgu vērtības zudumu. Bet saskaņā ar Konkurences likuma 21. panta sesto daļu šā panta piektajā daļā minētais izņēmums neattiecas uz pārkāpēju, kurš iepriekš ir izdarījis konkurences tiesību pārkāpumu vai kurš organizējis vai vadījis konkurences tiesību pārkāpumu vai piespiedis citus tirgus dalībniekus izdarīt konkurences tiesību pārkāpumu. Savukārt Konkurences likuma 21. panta septītā daļa nosaka, ka pārkāpējs, kurš iecietības programmas ietvaros ir atbrīvots no naudas soda, ir solidāri atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem: 1) tikai saviem tiešajiem vai netiešajiem pircējiem vai piegādātājiem; 2) citām personām, kuras nav tā tiešie vai netiešie pircēji vai piegādātāji, tikai tad, ja pilnu zaudējumu atlīdzību nav iespējams iegūt no pārējiem tirgus dalībniekiem, kas piedalījās konkurences tiesību pārkāpuma izdarīšanā. |