

Izvērtējums par Valmieras novada pašvaldības tiešo līdzdalību sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "VTU VALMIERA"

1. Ievads

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma (turpmāk – Kapitālsabiedrību pārvaldības likums) 7. panta pirmajā un otrajā daļā noteikts, ka publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību šā likuma 4. panta nosacījumiem. Lēmumu par publiskas personas līdzdalības saglabāšanu kapitālsabiedrībās pieņem attiecīgās publiskās personas augstākā lēmēj institūcija (pašvaldībā – pašvaldības dome). Lēmumā ietver:

- 1) vērtējumu attiecībā uz atbilstību šā likuma 4. panta nosacījumiem (4. panta pirmajā daļā noteikts, ka publiska persona drīkst iegūt un saglabāt līdzdalību kapitālsabiedrībā atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma (turpmāk – VPIL) 88. pantam);
- 2) vispārējo stratēģisko mērķi (1. panta pirmās daļas 18. punktā noteikts, ka kapitālsabiedrības vispārējie stratēģiskie mērķi ir publiskas personas augstākās lēmēj institūcijas noteikti kapitālsabiedrības mērķi, kurus publiska persona vēlas sasniegt ar līdzdalību kapitālsabiedrībā un kuri izriet no tiesību aktiem un politikas plānošanas dokumentiem).

Saskaņā ar Valmieras novada domes 2024. gada 20. februāra saistošo noteikumu Nr. 118 "Valmieras novada pašvaldības nolikums" 52.¹ punktu pašvaldības funkciju īstenošanas nolūkā pašvaldībai pieder un var piederēt kapitāla daļas vai akcijas kapitālsabiedrībās. Atbilstoši minēto noteikumu 52.² 7. apakšpunktam pašvaldība ir kapitāla daļu turētāja sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "VTU VALMIERA", reģistrācijas Nr. 40003004220.

VPIL 88. panta pirmajā daļā ietverti nosacījumi, kuriem īstenojoties publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā. Pašvaldības funkcijas noteiktas Pašvaldību likumā, kā arī citos normatīvajos aktos.

Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 19. punktā noteikts, ka viena no pašvaldības autonomajām funkcijām ir sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana.

Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4. panta otrajai daļai valstspilsētu pašvaldības atbilstoši savai kompetencei uzrauga likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā. Saskaņā ar likuma "Par autocelļiem" 1. panta otro daļu pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes.

Savukārt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta otrajā daļā noteikts, ka valstspilsētas pašvaldības kompetencē ir:

- 1) pārzināt maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutus savā teritorijā;
- 2) organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos;
- 3) sniegt priekšlikumus Sabiedriskā transporta padomei un Autotransporta direkcijai par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu Sabiedriskā transporta padomes kompetencē esošajā maršrutu tīklā;
- 4) racionāli apsaimniekot no valsts budžeta un pašvaldības budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus;
- 5) nodrošināt savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu.

Aktualizētajā Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030. gadam pasākuma "Dekorbanizācija" īstenošanai veicamās darbības aptver energoefektivitātes uzlabošanu,

alternatīvo degvielu un atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanas veicināšanu transportā, kas nosaka, ka pašvaldībām jāattīsta videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūra (Ministru kabineta 2024. gada 12. jūlija rīkojums Nr. 573 "Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam", Ministru kabineta 2021. gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 "Par transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.-2027. gadam").

Valmieras novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2022.-2038. gadam ietverti pasākumi, kas paredz sabiedriskā transporta un mobilitātes infrastruktūras un pakalpojumu attīstību, kā arī klimatam draudzīgas mobilitātes veicināšanu.

Atbilstoši VPIL 87. panta trešajai daļai atvasināta publiska persona (tai skaitā pašvaldība), izveidojot privāto tiesību juridiskas personas, arī tādas, kurām nav peļņas gūšanas rakstura, nevar izvairīties no minētajā likumā noteiktās atbildības un izvirzīt tām citus mērķus, kas neizriet no attiecīgās publiskās personas funkcijām.

VPIL 88. panta pirmajā daļā noteikts, ka ciktāl likumā nav noteikts citādi, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja īstenojas viens no šādiem nosacījumiem:

- 1) tiek novērsta tirgus nepilnība – situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;
- 2) publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai;
- 3) tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Ņemot vērā pašvaldību demokrātisko leģitīmāciju un to, ka pašvaldība atbild par tās autonomajā kompetencē nodoto funkciju izpildi un brīvajām iniciatīvām, pašvaldībai ir jāpiemīt attiecīgai autonomijas pakāpei lēmumu pieņemšanā un mehānismu izvēlē, organizējot funkciju izpildi. Pašvaldība savas kompetences un likuma ietvaros darbojas patstāvīgi (Pašvaldību likuma 2. un 4. pants). Saskaņā ar Eiropas vietējo pašvaldību hartas 3. pantu vietējai pašvaldībai ir jāpiemīt tiesībām un spējai likumā noteiktajās robežās regulēt un vadīt tās kompetencē esošo funkciju izpildi vietējo iedzīvotāju interesēs. Pašvaldībai tai piešķirtās kompetences ietvaros ir jānodrošina noteiktas teritorijas iedzīvotāju vajadzību apmierināšana.

Pašvaldību likuma 73. panta pirmajā daļā noteikts, ka pašvaldības manta izmantojama pašvaldības administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēs atbilstoši pašvaldības kompetencei, gan nododot to publiskā lietošanā, gan veidojot iestādes, gan dibinot kapitālsabiedrības vai iegūstot dalību kapitālsabiedrībās.

Vērtējot pašvaldības veiktās komercdarbības atbilstību VPIL 88. panta pirmajai daļai, tiek pieņemts, ka:

- 1) tirgus nepilnība ir situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā, proti, tirgus nespēj nodrošināt ierobežoto resursu efektīvu izvietojumu, kā rezultātā sistemātiski rodas preces vai pakalpojuma nepietiekamība.

Pašvaldība veic tirgus izpēti, lai konstatētu, vai patiešām pastāv tirgus nepilnība, kā tā izpaužas, kādi ir iemesli, kuru dēļ privātie komersanti nepiedāvā attiecīgos pakalpojumus vai preces, kādu iemeslu dēļ ir apgrūtināta šo komersantu saimnieciskās darbības veikšana vai ienākšana tirgū.

- 2) jēdzienu "stratēģiski svarīgas preces vai pakalpojumi" raksturo tas, ka tās skar ievērojamu sabiedrības daļu, nodrošinot pakalpojumus, kuru kvalitāte un kvantitāte ir svarīga tautsaimniecības nozaru funkcionēšanai.

Pašvaldība ir tiesīga noteikt, kuram pakalpojumam vai precei ir piešķirams minētais statuss, kas galvenokārt ir atkarīgs no ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem, kā arī normatīvajiem aktiem. Mainoties tiesiskajiem vai faktiskajiem apstākļiem, minētais statuss katrā konkrētajā gadījumā ir pārskatāms. Piemēram, veselības aprūpes pakalpojumu tirgū arvien vairāk ienākot privātajiem komersantiem vai tiem paplašinot savu darbību un nodrošinot tādus pašus pakalpojumus, būtu pārvērtējams, vai joprojām pastāv tirgus nepilnība un publiskai

personai caur savu kapitālsabiedrību jāturpina nodrošināt šos pakalpojumus arī turpmāk. Veicinot pakalpojuma pieejamību, publiskā persona var uz vienlīdzīgiem nosacījumiem sniegt atbalsta pakalpojumus privātajiem komersantiem.

- 3) jēdziens “stratēģiski svarīgs īpašums” sevī ietver ne tikai nekustamo īpašumu, bet arī kustamas lietas, kuras ir stratēģiski svarīgas valsts drošībai vai noteiktas teritorijas ekonomiskajai attīstībai, piemēram, infrastruktūras objekti, inženiertehniskās būves, telekomunikācijas; ģeogrāfiskas vietas–dabas parki, rezervāti, dabas resursi utt.¹

No VPIL 88. panta sestās daļas izriet, ka izvērtējums veicams nevis par pašvaldības līdzdalību kopumā vai tikai par kapitālsabiedrības pamatdarbību, bet par katru no darbības veidiem atsevišķi.

2. Vispārējā informācija

Ar mērķi nodrošināt Latvijas Republikas tautsaimniecības kompleksa vajadzības autotransporta pakalpojumos ar vispārējās lietošanas autotransportu 1991. gada 21. maijā tika nodibināts Valsts transporta uzņēmums “Valmiera”, reģistrācijas Nr. 40003004220. Ar Ministru kabineta 1996. gada 21. augusta rīkojumu Nr. 352 “Par valsts transporta uzņēmuma “Valmiera” reorganizāciju”, saskaņā ar likuma “Par valsts uzņēmumu” 26. pantu Valsts transporta uzņēmums “Valmiera” tika reorganizēts, un uz tā bāzes tika izveidots Valmieras rajona pašvaldības uzņēmums “VTU VALMIERA”, reģistrācijas Nr. 40003004220.

2001. gada 8. martā tika reģistrēta sabiedrības ar ierobežotu atbildību “VTU VALMIERA” reorganizācija (pievienots Valmieras rajona pašvaldības uzņēmums “TEHNIKA UN SPORTS”, reģistrācijas Nr. 44103005727, kura darbības veids bija transportlīdzekļu vadītāju apmācība), turpmāk – Sabiedrība. Sabiedrība kopš 1993. gada 1. decembra ir Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācijas (LPPA) biedrs un viens no dibinātājiem.

Līdz 2021. gada 30. jūnijam Sabiedrības kapitāla daļu turētāji bija Valmieras pilsētas pašvaldība, Beverīnas novada pašvaldība, Burtnieku novada pašvaldība, Naukšēnu novada pašvaldība, Mazsalacas novada pašvaldība, Kocēnu novada dome, Rūjienas novada pašvaldība. Administratīvi teritoriālās reformas ietvaros Valmieras novada pašvaldībā tika apvienotas šādas pašvaldības: Beverīnas novada pašvaldība, Burtnieku novada pašvaldība, Kocēnu novada dome, Mazsalacas novada pašvaldība, Naukšēnu novada pašvaldība, Rūjienas novada pašvaldība, Strenču novada dome un Valmieras pilsētas pašvaldība. Pašvaldībām apvienojoties, izveidota jauna atvasināta publiska persona – Valmieras novada pašvaldība, un tā atbilstoši Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likuma Pārejas noteikumu 6. punktam ir attiecīgajā novadā iekļauto pašvaldību institūciju, finanšu, mantas, tiesību un saistību pārņēmēja.

Pamatojoties uz Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likuma pārejas noteikumu 6. punktu, ar Valmieras novada pašvaldības domes 2021. gada 8. jūlija lēmumu Nr. 12 “Par kapitālsabiedrību kapitāla daļu/ akciju īpašnieku maiņu” (protokols Nr. 3, 4.§) noteikts, ka ar 2021. gada 1. jūliju Valmieras novada pašvaldībai pieder novada pašvaldībā apvienotajām pašvaldībām piederējušās kapitāla daļas/ akcijas. Ņemot vērā minēto, no 2021. gada 1. jūlija Sabiedrības vienīgā dalībiece ir Valmieras novada pašvaldība (turpmāk – Pašvaldība), un tai pieder 100% Sabiedrība kapitāla daļu, līdz ar to Pašvaldība var tieši ietekmēt Sabiedrības pārvaldību un uzraudzīt, lai Sabiedrībai uzdoto uzdevumu izpilde būtu saskaņā ar Pašvaldības iedzīvotāju interesēm. Sabiedrības pamatkapitāls ir 1 689 774 *euro*, kas sadalīts 1 689 774 kapitāla daļās (kapitāla daļas nominālvērtība – 1 *euro*). Sabiedrība ir pašvaldības kapitālsabiedrība Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma izpratnē. Sabiedrībai nav līdzdalības citās kapitālsabiedrībās. Sabiedrības komercdarbības veidi (NACE klasifikators) saskaņā ar statūtiem ir:

- pilsētas un piepilsētas pasažieru sauszemes pārvadājumi (49.31);
- transportlīdzekļu vadītāju apmācība (85.53);
- automobiļu apkope un remonts (45.20).

¹ Konkurences padome “Priekšnoteikumi publiskas personas līdzdalībai kapitālsabiedrībā un tās izvērtēšana”.

3. Sabiedrības darbības veidu atbilstība VPIL 88. panta pirmajai daļai

Pilsētas un piepilsētas pasažieru sauszemes pārvadājumi

Sabiedrības pamatdarbības veids ir pilsētas un piepilsētas pasažieru sauszemes pārvadājumi.

Sabiedriskā transporta pakalpojumi ir regulārie pasažieru pārvadājumi, kurus iedzīvotāju interesēs organizē pasūtītājs vienotā maršrutu tīklā. Regulārie pasažieru pārvadājumi ir pasažieru pārvadāšana pa iepriekš noteiktu maršrutu, ar iepriekš noteiktu intensitāti un regularitāti un par iepriekš noteiktu braukšanas maksu. Pasūtītājs ir valsts vai pašvaldība, kas savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus. Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana ir tiesību piešķiršana vai pienākuma (saistību) uzlikšana pārvadātājam sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Normatīvie akti paredz, ka VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta padomes uzdevumā organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos.

VSIA "Autotransporta direkcija" organizētā atklātā konkursa rezultātā Sabiedrība ir ieguvusi tiesības no 2024. gada 1. jūlija līdz 2034. gada 30. jūnijam nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos Vidzemes reģionā lotē "Valmiera, Valka, Smiltene".

Tāpat Sabiedrība saskaņā ar VSIA "Autotransporta direkcija" organizēta atklāta konkursa rezultātiem ir ieguvusi sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas tiesības reģionālās nozīmes maršrutos maršrutu tīkla daļā "Limbaži, Sigulda". Saskaņā ar iepriekš norādītā atklātā konkursa ietvaros noslēgto līgumu Sabiedrība uzsāk sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ne vēlāk kā sešu mēnešu laikā no līguma spēkā stāšanās dienas (2026. gada 28. janvāris), bet ne agrāk kā 2026. gada 1. jūlijā un sniedz pakalpojumus 36 mēnešus no pakalpojuma sniegšanas uzsākšanas dienas ar tiesībām to pagarināt vēl uz 12 mēnešiem.

Valmieras pilsētas nozīmes maršrutu tīklā Sabiedrība sabiedriskā transporta pakalpojumus sniedz, pamatojoties uz Pašvaldības organizētas iepirkuma procedūras rezultātā noslēgtu līgumu, saskaņā ar kuru Sabiedrībai piešķirtas minētā pakalpojuma sniegšanas tiesības uz laiku no 2025. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim.

Sabiedrība, pamatojoties uz Pašvaldības organizētas iepirkuma procedūras rezultātā noslēgtiem līgumiem, nodrošina arī skolēnu regulāros pārvadājumos daļā Valmieras novada (Strenču apvienība; Brenguļu, Kauguru, Trikātas apvienība; Burtnieku apvienība; Naukšēnu apvienība; Rūjienas apvienība; Kocēnu apvienība; daļa no Mazsalacas apvienības). Pakalpojumu sniegšanas termiņš: no 2026. gada 2. janvāra līdz 2026. gada 21. decembrim.

Sabiedrība nodrošina trīs autoostu darbību – Valmierā, Valkā un Smiltēnē. Autoostas apkalpo arī citu pārvadātāju reģionālo maršrutu reisus. Būtiski pasažieru tranzīta punkti ir Smiltēnes un Valmieras autoostas. 50% no Smiltēnes autoostu izmantojošiem autobusiem apkalpo citu pārvadātāju reģionālo pārvadājumu reisus.

Konkurences padome ir uzsvērusi, ka konkrētā tirgus noteikšana ir pirmais nepieciešamais posms jebkura tirgus dalībnieka uzvedības analīzē un izvērtēšanā. Jāsecina, ka tirgus noteikšana ir primārais uzdevums ne tikai jau esošu Konkurences likuma iespējamo pārkāpumu izmeklēšanā, bet arī veicot atkārtotu izvērtējumu publiskas personas līdzdalībai kapitālsabiedrībā. Tirgus pozīcijas izvērtējuma galvenais mērķis ir noskaidrot to tirgus daļu, kurā var tikt aizskartas citu tirgus dalībnieku likumīgās intereses vai patērētāju tiesības.²

Pakalpojumu tirgus

Konkurences aspektu vērtējumā, lai noteiktu, vai konkrētais tirgus dalībnieks, iespējams, ļaunprātīgi izmanto dominējošo stāvokli, vispirms noteicams, vai vispār tirgus dalībniekam ir

² Konkurences padome "Priekšnoteikumi publiskas personas līdzdalībai kapitālsabiedrībā un tās izvērtēšana"; Konkurences padome "Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai".

dominējošs stāvoklis, tādēļ ir jānoteic tirgus, kurā tirgus dalībnieks atrodas.³ Atbilstoši Konkurences likumam un konkurences tiesību teorijas atziņām konkrētais tirgus ir norobežojams saturiski, ģeogrāfiski un laika ziņā. Konkrētāk, lai novērtētu, vai konkrētajam subjektam ir tirgus vara, sākotnēji ir jādefinē konkrētās preces (pakalpojuma) un ģeogrāfiskais tirgus⁴. Konkurences likuma 1. pants definē, ka:

- konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.
Konkrētās preces tirgus norobežošana cita starpā izriet no tirgus pieprasījuma koncepcijas, kuras ietvaros izšķiroša ir tieši preces aizstājamība, proti, konkrēto preces tirgu veido preces, kuras ir savstarpēji aizstājamās⁵;
- konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu.

Konkurences likuma 1. panta 8. punktā skaidrots termins “prece” (ar ko saprot gan preces, gan pakalpojumus), norādot, ka ar to saprotama ķermeniska vai bezķermeniska lieta vai pakalpojums, kas apmierina kādu vajadzību un kam var noteikt cenu, to pērkot vai pārdodot tirgū.

Iepriekš minētais nozīmē, ka uz norādītajiem apzīmējumiem tikpat lielā mērā ir attiecināms arī tirgus, kurā konkrētais dalībnieks sniedz pakalpojumus, ne tikai pārdod preces.

Ievērojot iepriekš aprakstīto Sabiedrības darbības jomu, **konkrētais pakalpojuma tirgus ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tirgus regulārajos pasažieru pārvadājumos pa autobusu maršrutiem**, kurus valsts vai pašvaldība organizē vienotā maršrutu tīklā, piešķirot pārvadātājam tiesības un uzliekot pienākumu sniegt pakalpojumu noteiktā maršrutu tīkla daļā.

Ģeogrāfiskais tirgus

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

Eiropas Savienības tiesa ir skaidrojusi, ka ar ģeogrāfisko tirgu saprotama ģeogrāfiska teritorija, kurā tirgus dalībnieki piedāvā savstarpēji aizstājamās preces vai darbojas kā šo preču pieprasītāji. Ģeogrāfiskais tirgus ir tāda teritorija, kurā konkurences nosacījumi ir pietiekami “viendabīgi” jeb “homogēni”.⁶

Konkurences padome ir noteikusi, ka, izvērtējot konkrētās preces tirgu un konkrēto ģeogrāfisko tirgu, tiek izvērtēti vairāki faktori: 1) pieprasījuma aizstājamība; 2) piedāvājuma aizstājamība; 3) potenciālā konkurence. [...] Konkrētā ģeogrāfiskā tirgus noteikšanas pamatprincipi ir līdzīgi konkrētās preces tirgu gadījumam, t.i., konkrētais ģeogrāfiskais tirgus tiek noteikts, pamatojoties uz dažādos reģionos ražojamo un/vai pārdoto preču (un sniedzamo pakalpojumu) savstarpējo aizstājamību. Īpaša uzmanība ir pievēršama tiem ierobežojumiem, kas var kalpot par pamatu tirgus daļu noslēgšanai (izolācijai).⁷

Nosakot ģeogrāfisko tirgu, kurā darbojas Sabiedrība, īstenojot savu pamatdarbību – pilsētas un piepilsētas pasažieru sauszemes pārvadājumi –, būtiski savstarpēji nošķirt pakalpojuma izpildes teritoriju (konkrētā maršrutu tīkla daļa, pilsēta, novads), un konkurences telpu, kurā tirgus dalībnieki faktiski sacenšas par tiesībām šo pakalpojumu sniegt. Sabiedriskā

³ Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2008. gada 4. decembra spriedums lietā Nr. SKA-511/2008, 9. punkts; Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2011. gada 7. februāra spriedums lietā Nr. A42556907, SKA-17/2011.

⁴ Whish R., Bailey D. Competition Law. Seventh Edition. Oxford: Oxford University Press, 2012, p. 8.

⁵ Eiropas Savienības Tiesas 1973. gada 21. februāra spriedums lietā Nr. 6/72 Continental Can, 32. punkts; Craig P., Búrca G. EU Law. Text, Cases and Materials. Fifth Edition. Oxford: Oxford University Press, 2011, p. 1012.

⁶ Eiropas Savienības Tiesas 1978. gada 14. februāra spriedums lietā Nr. 27/46 United Brands, 10. – 11. punkts; Eiropas Savienības tiesas 1994. gada spriedums lietā Nr. T-83/91 Tetra Pak v. Commission, 91. punkts.

⁷ Konkurences padome “Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai”.

transporta pakalpojumu ar autobusiem jomā ģeogrāfiskais tirgus nav reducējams vienīgi uz konkrēto maršrutu tīkla daļu, kurā pēc iepirkuma rezultāta noteikšanas pakalpojums tiek sniegts. Lai gan līguma izpilde ir piesaistīta noteiktai teritorijai, proti, konkrētam pilsētas, reģionālās nozīmes vai skolēnu pārvadājumu maršrutu tīklam, konkurence par tiesībām sniegt šo pakalpojumu notiek plašākā teritorijā. Pasūtītāja organizētajās iepirkuma procedūrās var piedalīties visi pasūtītāja noteiktajā prasībām atbilstoši komersanti, un konkurences apstākļi attiecībā uz piekļuvi šiem iepirkumiem ir līdzīgi visiem potenciālajiem tirgus dalībniekiem neatkarīgi no to atrašanās vietas. **Līdz ar to attiecīgajā gadījumā konkrētais ģeogrāfiskais tirgus nosakāms kā Latvijas teritorija.**

Apstākļi, ka iepirkuma rezultātā noslēgtā līguma ietvaros tiesības tiek piešķirtas tikai attiecībā uz konkrētu maršrutu tīklu vai tā daļu, raksturo līguma priekšmetu un pakalpojuma sniegšanas teritoriju, nevis konkrētā ģeogrāfiskā tirgus robežas konkurences tiesību izpratnē.

Salīdzinājums ar citiem tirgus dalībniekiem

Sabiedriskā transporta pakalpojumus raksturo tas, ka pasūtītājs un līdz ar to pieprasījuma noteicējs ir valsts vai pašvaldība. Sabiedrība tikai izpilda šo pasūtījumu ar iespējami augstāku kvalitāti un labāku saimnieciskās darbības rezultātu. Līdz ar to tiek pielietota ražošanas mārketinga vadīšanas koncepcija. Pārvadājums regulārajos maršrutos tiek piedāvāts par pasūtītāja noteikto cenu. Valstī ir šādi sabiedriskā transporta maršrutu veidi: reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti, reģionālie vietējās nozīmes maršruti un pilsētas nozīmes maršruti.

Salīdzinājumam ar citiem tirgus dalībniekiem apkopojami būtiskākie publiski pieejamie ekonomiskie rādītāji par lielākajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu ar autobusiem sniedzējiem Latvijā. Šāds salīdzinājums ļauj novērtēt Sabiedrības darbību salīdzinājumā ar citiem tirgus dalībniekiem, kuri darbojas tajā pašā nozarē un var konkurēt par līgumu slēgšanas tiesību iegūšanu Latvijas teritorijā. Lai gan pārvadājumu apjoma ziņā lielākais nozares uzņēmums Latvijā ir Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme", šī sabiedrība nav izmantojama kā salīdzināms tirgus dalībnieks konkrētajā izvērtējumā, jo tā darbojas specifiskā un no pārējās Latvijas teritorijas nošķiramā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta segmentā, kura ekonomiskie, organizatoriskie un funkcionālie parametri nav tieši salīdzināmi ar reģionālo autobusu pārvadājumu, Valmieras pilsētas maršrutu vai skolēnu regulāro pārvadājumu segmentiem.

Nosaukums	Reģ. Nr.	Apgrozījums (EUR)	Darbinieku skaits	Peļņa / zaudējumi (EUR)	Dalībnieki/ akcionāri
AS "Liepājas autobusu parks"	40003015652	18 439 892 (2024)	402 (2024)	-1 960 640 (2024)	90 akcionāri, tostarp Liepājas valstspilsētas pašvaldība (34.8479%)
AS "CATA"	40003016840	15 237 326 (2024)	369 (2024)	722 079 (2024)	8 akcionāri, tostarp: Cēsu novada pašvaldība (54.06748%); Limbažu novada pašvaldība (33.41502%); Ogres novada pašvaldība (5.38789%); Smiltenes novada pašvaldība (4.3032%); Aizkraukles novada pašvaldība (1.18983%)
SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	48503004916	11 993 643 (2023)	224 (2023)	30 752 (2023)	SIA "B-Bus"

AS "NORDEKA"	40003022404	9 809 512 (2024)	204 (2024)	270 953 (2024)	SIA "NordBus Group"
AS "Talsu Autotransports"	40003009139	9 598 772 (2024)	132 (2024)	966 764 (2024)	26 akcionāri
SIA "VTU Valmiera"	40003004220	9 176 293 (2024)	231 (2024)	249 533 (2024)	Pašvaldība
SIA "Tukuma auto"	40003262339	7 469 430 (2024)	152 (2024)	448 076 (2024)	AS "HANSABUSS", Igaunija

Apkopotie dati liecina, ka Sabiedrība darbojas tirgū, kurā ir vairāki lielāki vai salīdzināma mēroga tirgus dalībnieki. Vienlaikus salīdzinājums norāda, ka tirgū darbojas uzņēmumi ar atšķirīgu īpašnieku struktūru. Sabiedrības vienīgā dalībniece ir Pašvaldība. Arī AS "CATA" akcionāru sastāvs liecina par būtisku pašvaldību līdzdalību, tomēr minētā akciju sabiedrība raksturojama kā privātā kapitālsabiedrība Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma izpratnē, jo ne visi tās akcionāri ir publiskas personas. Arī AS "Liepājas autobusu parks" ir uzskatāma par privātu kapitālsabiedrību iepriekš norādītā likuma izpratnē, taču arī tajā ir daļēja Liepājas valstspilsētas pašvaldības līdzdalība. Savukārt citos gadījumos tirgū darbojas privāta kapitāla sabiedrības.

No minētā izriet, ka attiecīgajā tirgū līdzās tirgus dalībniekiem ar publiska kapitāla līdzdalību darbojas arī tirgus dalībnieki, kuros visas akcijas vai kapitāldaļas pieder privātpersonām. Tas ir nozīmīgs apstāklis, jo apliecina, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu ar autobusiem joma Latvijā nav tāda, kurā darbotos vienīgi publiskas personas kontrolētas kapitālsabiedrības. Tieši pretēji – tirgū plaši tiek pārstāvēti tirgus dalībnieki ar daļēju publisko personu līdzdalību vai tikai privātpersonu līdzdalību. Tādējādi salīdzinājums ar citiem tirgus dalībniekiem neapstiprina pieņēmumu, ka attiecīgo pakalpojumu sniegšana būtu iespējama tikai ar publiskas personas līdzdalību kapitālsabiedrībā. Apkopotā informācija drīzāk liecina par to, ka tirgū pastāv gan privātā sektora interese, gan faktiskā privātpersonu spēja iesaistīties un darboties attiecīgajā nozarē.

Ekonomiskais izvērtējums

Finanšu analīze

Sabiedrības finanšu rezultātu analīze balstās uz auditēto 2024. gada pārskatu un 2025. gada pārskatu. Šīs analīzes mērķis ir vispusīgi izvērtēt Sabiedrības finanšu stāvokli, darbības efektivitāti, rentabilitāti, kapitāla struktūru un finansiālo ilgtspēju, lai identificētu ilgtermiņa līdzdalības ekonomisko pamatotību.

Ieņēmumu struktūra

2025. gadā Sabiedrības neto apgrozījums sasniedza 8 547,7 tūkst. EUR, bet tas ir par 6,9% mazāk nekā 2024. gadā.

Ieņēmumi, tūkst. EUR	2024	2025
Ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem	3 717,8	3 837,5
Saņemtās dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu zaudējumu segšanai	3 658,2	2 558,0
Saņemtās kompensācijas par braukšanas maksas atvieglojumiem	1 143,0	1 466,2
Ieņēmumi no remonta pakalpojumiem	390,8	481,8
Ieņēmumi no pamatlīdzekļu nomas	90,3	82,1

Ieņēmumi no autoostu sniegtajiem pakalpojumiem	86,5	67,9
Ieņēmumi no autovadītāju apmācības	10,1	4,2
Ieņēmumi no citiem pakalpojumiem	79,6	50,1
Kopā	9 176,3	8 547,7

Lai arī ieņēmumi no pamatdarbības, t.i., pasažieru pārvadājumiem, pieauga par 3,2% 2025. gadā, to īpatsvars kopējā apgrozījumā joprojām ir mazāks par 50% – 2025. gadā tie veidoja 44,9% no kopējā apgrozījuma. Sabiedrības darbība būtiski balstās uz ārējiem finansējuma avotiem – saņemtās dotācijas un kompensācijas veidoja 4 024,2 tūkst. EUR jeb 47,1% no kopējā apgrozījuma.

Būtiskākais negatīvais faktors 2025. gadā bija valsts budžeta dotāciju samazinājums sabiedriskā transporta pakalpojumu zaudējumu segšanai par 30,1% jeb 1 100,2 tūkst. EUR. Tas tieši ietekmēja kopējo apgrozījumu un finanšu rezultātus, apliecinot Sabiedrības augsto atkarību no publiskā finansējuma.

Kompensācijas par braukšanas maksas atvieglojumiem galvenokārt tiek segtas no Pašvaldības budžeta līdzekļiem, lai nodrošinātu pilsētas sabiedrisko transportu sociāli mazāk aizsargātām iedzīvotāju grupām.

Citi ieņēmumi, t.i., ieņēmumi no remonta pakalpojumiem, pamatlīdzekļu nomas, autovadītāju apmācības un citiem pakalpojumiem, nav Sabiedrības pamatdarbības ieņēmumi, bet gan papildu ienākumi, kas tiek gūti, efektīvāk izmantojot tās rīcībā esošos aktīvus. Remonta pakalpojumi primāri tiek nodrošināti Sabiedrības pašu autobusu uzturēšanai, taču, lai nodrošinātu pilnvērtīgu remontdarbības noslodzi, šie pakalpojumi tiek piedāvāti arī ārējiem klientiem – citiem komersantiem un privātpersonām. Līdzīga pieeja tiek piemērota arī pamatlīdzekļu (autobusu) izmantošanā - periodos, kad tie netiek izmantoti pamatdarbībā, tie tiek iznomāti, tādējādi palielinot aktīvu izmantošanas efektivitāti. Vienlaikus jāuzsver, ka šie papildpakalpojumi tiek sniegti brīvā tirgū, kur Sabiedrība konkurē ar privātā sektora komersantiem. Papildpakalpojumu īpatsvars kopējā apgrozījumā ir salīdzinoši neliels (8,0% 2025. gadā), un tie nav uzskatāmi par būtisku Sabiedrības pamatdarbības ieņēmumu avotu. Šo pakalpojumu sniegšana netiek finansēta no valsts vai pašvaldības budžeta līdzekļiem.

Izmaksu struktūra

Sabiedrības izmaksu struktūra ir raksturīga kapitālietilpīgai nozarei. 2025. gadā pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas sasniedza 98% no apgrozījuma, kas norāda uz zemu darbības efektivitāti un ierobežotām iespējām nodrošināt pozitīvu finanšu rezultātu.

Lielākās pārdotās produkcijas ražošanas izmaksu pozīcijas ir:

- darba samaksas izmaksas, ieskaitot saistīto nodokļu izmaksas – 3 386,7 tūkst. EUR jeb 40,4% no kopējām ražošanas izmaksām;
- nemateriālo ieguldījumu un pamatlīdzekļu nolietojums – 1 866,2 tūkst. EUR jeb 22,3% no ražošanas izmaksām;
- degvielas izmaksas – 1 592,3 tūkst. EUR jeb 19,0% kopējām ražošanas izmaksām.

Degvielas izmaksas ir pakļautas būtiskām ārējo tirgus faktoru svārstībām. 2026. gada sākumā degvielas izmaksu pieaugums par 30–40% rada papildu spiedienu uz Sabiedrības finanšu rezultātiem.

Pārdošanas izmaksas 2025. gadā bija 519,8 tūkst. EUR jeb 6,1% no kopējā apgrozījuma un administrācijas izmaksas 676,2 tūkst. EUR jeb 7,9% no kopējā apgrozījuma. Personāla izmaksas veido galveno daļu no šīm izmaksām – 76,7%. Pārdošanas un administrācijas izmaksu apmērs, vērtējot kopsakarā ar Sabiedrības bruto peļņu, norāda, ka ar pamatdarbību gūtā peļņa nav pietiekama, lai segtu šīs izmaksas.

Sabiedrība vienlaikus ir nozīmīgs darba devējs Vidzemes reģionā, 2025. gadā nodrošinot 221 darba vietu.

Rentabilitāte

Sabiedrības rentabilitātes rādītāji būtiski pasliktinājās 2025. gadā. 2025. gads tika noslēgts ar 440,5 tūkst. EUR zaudējumiem, pretēji 249,5 tūkst. EUR peļņai 2024. gadā.

Sabiedrības EBITDA rādītājs samazinājās no 1 272,7 tūkst. EUR 2024. gadā līdz 916,8 tūkst. EUR 2025. gadā, savukārt EBITDA rentabilitāte samazinājās no 13,9% līdz 10,7%, kas norāda uz darbības efektivitātes pasliktināšanos.

Būtiska ietekme uz Sabiedrības rentabilitāti ir noslēgtajiem ilgtermiņa līgumiem ar VSIA "Autotransporta direkcija". 2021. gadā Sabiedrība piedalījās iepirkumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu periodā no 2023. līdz 2032. gadam, un, lai gan iepirkums tika sekmīgi uzvarēts, pakalpojumu sniegšana tika uzsākta tikai 2024. gada 1. jūlijā. Laika posmā no piedāvājuma sagatavošanas līdz līguma izpildes uzsākšanai būtiski pieauga izmaksas, kā rezultātā noslēgtie līgumi pašreizējos apstākļos ir finansiāli neizdevīgi.

Sabiedrības aprēķini liecina, ka pārvadājumu veikšana šo līgumu ietvaros rada zaudējumus līdz 0,3 EUR par vienu nobraukto kilometru. Līdzīga situācija ir konstatēta arī citiem nozares komersantiem, kas norāda uz strukturālām problēmām sabiedriskā transporta pakalpojumu regulējumā un finansēšanas modelī. 2025. gadā tika panākta vienošanās par zaudējumu kompensācijas mehānismu, tomēr tā ietekme sagaidāma tikai turpmākajos periodos.

Saskaņā ar Sabiedrības prognozēm 2026. un 2027. gadā saglabāsies negatīvs finanšu rezultāts, kas nozīmē, ka arī vidējā termiņā netiek prognozēta rentabilitātes atjaunošanās.

Nozares kontekstā jāuzsver, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana reģionālajos maršrutos Latvijā kopumā ir zemas rentabilitātes vai nerentabla darbība, kas lielā mērā balstās uz valsts un pašvaldību kompensācijām. Tas nozīmē, ka komerciāla peļņas gūšana šajā segmentā ir ierobežota, un uzņēmumu finanšu rezultāti būtiski ir atkarīgi no publiskā finansējuma apjoma un tā pieejamības.

Aktīvu struktūra un likviditāte

Sabiedrības aktīvu struktūra liecina par ilgtermiņa ieguldījumu dominanci. Kopējie aktīvi 2025. gada beigās bija 13 927,9 tūkst. EUR, no kuriem 77,9% veido ilgtermiņa aktīvi.

Sabiedrības galvenie pamatlīdzekļi ir autobusi – 2025. gada 31. decembrī pamatlīdzekļu sarakstā ir 113 autobusi. Tas apliecina, ka Sabiedrības darbība ir tieši atkarīga no ievērojama pamatlīdzekļu apjoma, kas prasa regulārus ieguldījumus uzturēšanā, modernizācijā un nomaiņā.

Pamatlīdzekļu finansēšana galvenokārt tiek nodrošināta ar līzingu palīdzību, tādējādi Sabiedrībai rodas ilgtermiņa finanšu saistības, kas ietekmē naudas plūsmas elastību. 2025. gadā nomāto pamatlīdzekļu izpirkumam novirzītie līdzekļi veidoja 1 183,8 tūkst. EUR, kas norāda uz regulāru naudas plūsmas novirzīšanu investīciju saistību izpildei.

Apgrozāmie līdzekļi 3 076,7 tūkst. EUR apmērā nodrošina pietiekamu īstermiņa likviditāti. Naudas līdzekļi veido lielāko daļu no apgrozāmajiem līdzekļiem - 2 491,1 tūkst. EUR. Šis apmērs ļauj segt vairāk nekā trīs mēnešu darbības izdevumus, kas formāli uzskatāms par pietiekamu likviditātes rezervi.

Sabiedrības tekošās likviditātes rādītājs 1,12 norāda, ka īstermiņa saistības kopumā var tikt segtas, tomēr šis rādītājs atrodas tuvu robežlīmenim, kas nozīmē ierobežotu finanšu elastību ārēju izmaksu pieauguma vai ieņēmumu samazinājuma gadījumā.

Kapitāla struktūra un saistības

Sabiedrības pašu kapitāls 7 211,2 tūkst. EUR apmērā atspoguļo būtisku ilgtermiņā uzkrātu kapitāla vērtību. Tas vairāk nekā četras reizes pārsniedz pamatkapitālu (1 689,8 tūkst. EUR), un norāda, ka vēsturiski Sabiedrības darbība ir nodrošinājusi kapitāla pieaugumu.

Pašu kapitāla īpatsvars 51,8% apmērā formāli raksturo sabalansētu kapitāla struktūru, kas nozīmē, ka Sabiedrība nav pārmērīgi atkarīga no ārējā finansējuma un spēj nodrošināt savu darbību ar pašu resursiem.

Vienlaikus 2026. gada 2. aprīlī veiktajā neatkarīgajā uzņēmuma kapitāldaļu novērtējumā, ko veica SIA "Interbaltija", Sabiedrības kapitāldaļu tirgus vērtība noteikta 4 500,0 tūkst. EUR apmērā. Šī vērtība ir būtiski zemāka par bilancē uzrādīto pašu kapitālu (7 211,2 tūkst. EUR 2025. gada beigās), kas norāda uz neatbilstību starp grāmatvedības uzskaites vērtību un Sabiedrības ekonomisko (tirgus) vērtību, kā arī ierobežotu nākotnes peļņas potenciālu un zemu kapitāla atdeves novērtējumu.

Sabiedrības pašu kapitāla atdeves rādītājs (*Return on Equity jeb ROE*) ir -5,9% (negatīvs) 2025. gadā. Tas liecina, ka Sabiedrība neefektīvi izmanto ieguldīto pašu kapitālu un nespēj nodrošināt pozitīvu finanšu atdevi. Līdz ar to Sabiedrības dalībnieki nesaņem atbilstošu ekonomisko atdevi no veiktā ieguldījuma.

Sabiedrība neveic dividenžu izmaksu, līdz ar to Pašvaldība arī nesaņem finansiālu atdevi no veiktā ieguldījuma.

Sabiedrības aizņēmumi no kredītiestādēm ir 3 597,1 tūkst. EUR, kas absolūtā izteiksmē ir mēreni attiecībā pret kopējo aktīvu un pašu kapitāla apjomu.

Nākotnes perspektīvas

Sabiedrības darbību nākotnē būtiski ietekmē noslēgtie ilgtermiņa pārvadājumu līgumi, kas nodrošina prognozējamu ieņēmumu bāzi un finanšu stabilitāti vidējā termiņā. Šie līgumi ir spēkā un nodrošinās ieņēmumus līdz pat 10 gadu periodam.

2026. gadā Sabiedrība sāks izpildīt pārvadājumus konkursa kārtībā iegūtajā maršrutu lotē Sigulda/ Limbaži, kas prognozējami nodrošinās līdz 6 milj. EUR papildu ieņēmumu gadā un palielinās kopējo apgrozījuma apjomu.

Tomēr Sabiedrības finanšu rezultātus joprojām būtiski ietekmē esošais ilgtermiņa līgums ar VSIA "Autotransporta direkcija", kas pašreizējos izmaksu apstākļos ir finansiāli neizdevīgs un rada zaudējumus. Tiek pieņemts, ka šie zaudējumi tiks pakāpeniski mazināti ar kompensācijas mehānismu palīdzību, tomēr 2026. un 2027. gads joprojām prognozējams ar negatīvu finanšu rezultātu, saskaņā ar Sabiedrības sniegtajām prognožu vadlīnijām.

Papildus tam 2026. gada 1. ceturksnī novērotais būtiskais degvielas izmaksu pieaugums rada papildu spiedienu uz Sabiedrības izmaksu struktūru un negatīvi ietekmēs finanšu rezultātus, jo degviela ir viena no nozīmīgākajām mainīgo izmaksu pozīcijām pamatdarbībā.

Pakalpojuma tirgus un pakalpojuma saņēmēji

Sabiedrības pamatdarbības nozare ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana reģionālās nozīmes maršrutos un Valmieras pilsētas nozīmes maršrutos, pamatojoties uz noslēgtajiem līgumiem ar pasūtītājiem.

Pamatdarbības ieņēmumu struktūra:

- pārvadājumi reģionālās nozīmes maršrutos – 61,9%;
- pārvadājumi pilsētas nozīmes maršrutos Valmieras pilsētā – 6,79%;
- neregulārie pārvadājumi – 16,24%;
- skolēnu pārvadājumi – 14,96%;
- autovadītāju apmācība – 0,11%.

Ieņēmumu struktūra liecina, ka Sabiedrības darbībā dominē regulētie sabiedriskā transporta pakalpojumi, savukārt komerciālie segmenti veido salīdzinoši nelielu daļu no kopējās darbības.

Pakalpojuma saņēmēji un sociālā funkcija

Sabiedrība sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus plašam iedzīvotāju lokam, nodrošinot mobilitāti iedzīvotājiem, lai tie varētu nokļūt izglītības un ārstniecības iestādēs, darbavietās, kā arī valsts un pašvaldību institūcijās.

Sabiedriskā transporta pakalpojumiem ir būtiska sociālā funkcija, jo ievērojama daļa pasažieru izmanto braukšanas maksas atvieglojumus, un pakalpojuma nodrošināšana lielā mērā tiek finansēta no publiskajiem līdzekļiem.

Tirgus tendences un demogrāfiskie faktori

Pasažieru pārvadājumu nozari būtiski ietekmē negatīvas demogrāfiskās tendences - iedzīvotāju skaita samazināšanās dabiskā pieauguma krituma un migrācijas dēļ. Papildus tam Latvijā raksturīgs zems iedzīvotāju blīvums, viensētu apdzīvojuma struktūra un vāja ekonomiskā saistība starp pagastiem un pilsētām. Šie faktori palielina sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas izmaksas uz vienu pasažieri un vienlaikus rada spiedienu uz publiskā finansējuma nepieciešamību. Ilgtermiņā tas var nozīmēt vai nu pieaugošu pasūtītāja finanšu slogu, vai maršrutu tīkla optimizāciju (samazināšanu).

Vienlaikus ekonomiskās attīstības un motorizācijas pieauguma ietekmē palielinās personīgā transporta izmantošana, kas negatīvi ietekmē potenciālo pasažieru skaitu.

Normatīvā un institucionālā vide

Sabiedrība kā pašvaldības kapitālsabiedrība ir pakļauta publisko iepirkumu regulējumam, kas nosaka piegādātāju izvēli iepirkuma procedūru ietvaros. Tas ierobežo iespējas elastīgi un operatīvi izvēlēties ekonomiski izdevīgākos risinājumus, salīdzinot ar komerciālu tirgus dalībnieku darbības modeli.

Pasažieru plūsmas rādītāji

2025. gadā reģionālās nozīmes maršrutos tika pārvadāti 1 424 895 pasažieri, kas ir par 2% mazāk nekā 2024. gadā.

Savukārt pilsētas nozīmes maršrutos 2025. gadā tika pārvadāti 1 074 148 pasažieri, kas ir par 7,7% vairāk nekā 2024. gadā. No tiem 35,3% bija skolēni un 25,3% pensionāri. Tikai 28,7% pasažieru izmantoja pakalpojumu par pilnu maksu, kas apliecina būtisku sociālo funkciju un augstu atkarību no braukšanas maksas atvieglojumu kompensācijām, kuras galvenokārt tiek finansētas no novada budžeta līdzekļiem.

Ietekmes uz konkurenci izvērtējums

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana Valmieras valstspilsētas maršrutu tīkla maršrutos un novada administratīvajā teritorijā ir būtiska Pašvaldības iedzīvotājiem un uzņēmējiem, jo ar šo pakalpojumu tiek nodrošināta iedzīvotāju droša un uzticama pārvietošanās Valmieras valstspilsētas un Pašvaldības administratīvajā teritorijā: nokļūšana uz darbu, izglītības vai medicīnas iestādī. Sabiedrība nodrošina operatīvu, kvalitatīvu, drošu un precīzu sniegto pakalpojumu pieejamību pasažieriem reģionālās un pilsētas nozīmes maršrutos.

Pašvaldības darbība Sabiedrībā garantē tās darbības stabilitāti, nepārtrauktību un kvalitāti, savukārt kapitālsabiedrības darbības stabilitāte un nepārtrauktība ir saistīta ar Pašvaldības spēju nodrošināt Valsts civilās aizsardzības plānā un Pašvaldības civilās aizsardzības plānā noteiktos pienākumus, tādējādi Sabiedrības darbība ir stratēģiski svarīga ne tikai pasažieru pārvadājumu nodrošināšanas ziņā, bet arī Pašvaldības administratīvās teritorijas drošībai. Sabiedrības ieguldījumi projektu realizācijā, atjaunot autobusu parku un iegādājoties videi draudzīgus autobusus, vērtējami kā stratēģiski svarīgi un kopumā pozitīvi ietekmē Pašvaldības administratīvās teritorijas attīstību.

Vienlaikus jāatzīmē, ka stratēģiski svarīgas preces/pakalpojuma nostiprināšana politikas plānošanas dokumentos vai normatīvajos aktos ir atzīstams tikai par pirmo priekšnoteikumu publiskas personas līdzdalībai publiskas personas kapitālsabiedrībā, kas publiskai personai jāvērtē kopsakarā ar pastāvošo problēmu tirgū (piemēram, iespējami pakalpojuma piegādes

pārtraukumi), pamatojot, ka konkrēto mērķi nav iespējams sasniegt ar citiem līdzekļiem⁸, jo arī stratēģiski svarīgas preces/pakalpojumus var sniegt privāts uzņēmums regulēta tirgus ietvaros.

Līdz ar to stratēģiski svarīgu preču un pakalpojumu gadījumā publiskajai personai ir pienākums izvērtēt tās kapitālsabiedrības saimnieciskās darbības ietekmi uz konkurenci un to, vai konkrēto mērķi nav iespējams sasniegt citā veidā, it sevišķi, ja tirgū jau darbojas privāti uzņēmumi.

Konkurences likuma 14.¹ pants noteic, ka tiešās pārvaldes un pastarpinātās pārvaldes iestādei, kā arī kapitālsabiedrībai, kurā publiskai personai ir izšķiroša ietekme, aizliegts ar savu darbību kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci, kas var izpausties arī kā:

- 1) tirgus dalībnieku diskriminācija, radot atšķirīgus konkurences apstākļus;
- 2) priekšrocību radīšana kapitālsabiedrībai, kurā publiskai personai ir tieša vai netieša līdzdalība;
- 3) darbības, kuru dēļ cits tirgus dalībnieks ir spiests atstāt kādu konkrēto tirgu vai tiek apgrūtināta potenciāla tirgus dalībnieka iekļūšana vai darbība tirgū.

Konkurences neitralitātes būtība ir nodrošināt, ka visām kapitālsabiedrībām (publiskām un privātām) jādarbomas vienlīdzīgas konkurences apstākļos. Attiecīgi kapitālsabiedrības piederība publiskai personai vai publiskas personas iesaiste nedrīkst sniegt nepamatotas konkurences priekšrocības konkrētam uzņēmumam.⁹

Konkurences neitralitātes princips pieprasa, lai valsts pārvalde, veicot komercdarbību, nebauda konkurences priekšrocības pār tās privātā sektora konkurentiem, sakarā ar piederību publiskai personai.¹⁰

Konkurences padome, iepriekš sniedzot atzinumus par Pašvaldības līdzdalību Sabiedrībā kontekstā ar Sabiedrības pamatdarbības jomu, norādījusi, ka:

- nepiekrīt Pašvaldības uzskatam, ka privāto tirgus dalībnieku kapacitāte nebūtu pietiekama, lai spētu nodrošināt pakalpojumus, jo Konkurences padomes ieskatā privātie sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēji spēj piesaistīt līdzekļus un nodrošināt kvalitatīvus pakalpojumus, kā piemērus norādot AS "Nordeka" un AS "Liepājas autobusu parks" (Konkurences padomes 2021. gada 29. jūnija vēstule Nr. 1.7-2/905);
- Konkurences padomes vērtējumā pasažieru pārvadājumi reģionālās nozīmes maršrutos nav atzīstami par stratēģiski svarīgu pakalpojumu Pašvaldības teritorijā VPIL 88. panta 2. punkta izpratnē, jo stratēģiska starppilsētu maršrutu plānošana un satiksmes organizēšana ir uzdots Sabiedriskā transporta padomei un VSIA "Autotransporta direkcija", kuras ietvaros izvēlētais modelis valsts līmenī, ņemot vērā ekonomisko kopējo realitāti, ietver arī pašvaldību intereses uz tās iedzīvotāju mobilitāti arī ārpus pašvaldības [...] Konkurences padome arī secina, ka Sabiedrība darbojas tirgū, kur pirmšķietami nepastāv tirgus nepilnība un sniegtos pakalpojumus varētu nodrošināt arī privātie komersanti, pie nosacījuma, ja tie var piedalīties publiskajos iepirkumos un spēj izpildīt VSIA "Autotransporta direkcija" iepirkumu rezultātā noslēgto līgumu saistības. Vienlaikus Konkurences padome secina, ka Sabiedrības darbība reģionālo pārvadājumu tirgū ir atkarīga no konkursa rezultātiem. Līdz ar to Pašvaldībai lēmumu par Sabiedrības darbības turpināšanu vai neturpināšanu reģionālo pārvadājumu jomā jāpieņem, vadoties no konkursa rezultātiem (*Konkurences padomes vēstules sagatavošanas laikā par VSIA "Autotransporta direkcija" atklāto konkursu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem līdz 2033. gadam bija iesniegtas vairākas sūdzības, un iepirkumu uzraudzības birojs vēl nebija pieņēmis lēmumu par tām*) (Konkurences padomes 2023. gada 26. janvāra vēstule Nr. 1.7-2/100);
- Konkurences padomes vērtējumā pasažieru pārvadājumi ar autobusiem Pašvaldības teritorijā ir atzīstami par stratēģiski svarīgiem pakalpojumiem VPIL

⁸ Konkurences padome "Priekšnoteikumi publiskas personas līdzdalībai kapitālsabiedrībā un tās izvērtēšana".

⁹ Konkurences padome "Konkurences neitralitātes izvērtēšanas vadlīnijas".

¹⁰ Likumprojekta „Grozījumi Konkurences likumā” (Nr.1312/Lp12) sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija).

88. panta izpratnē un ir būtiski nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību sabiedrības interesēs. Vienlaikus Konkurences padomes ieskatā tieši iepirkumu procedūras organizēšana veicina nozares attīstību, kvalitātes paaugstināšanos, kā arī tirgum atbilstošu cenu līmeni. Līdz ar to atbalstāma ir Pašvaldības rīcība, rīkojot konkursu par pārvadājumiem ar autobusiem Valmieras pilsētā, tādējādi iegūstot iespējami izdevīgāko piedāvājumu. Konkurences padome secina, ka nepieciešamību Sabiedrībai turpināt sniegt šo pakalpojumu noteiks iepirkuma rezultāti (Konkurences padomes 2023. gada 26. janvāra vēstule Nr. 1.7-2/100);

- Konkurences padomes ieskatā Sabiedrības sniegtais autoostas apsaimniekošanas pakalpojums vērtējams kā stratēģiski svarīgs. Konkurences padome norāda, ka autoostas darbības nodrošināšana ir būtiska un neatņemama sabiedriskā transporta pakalpojuma sastāvdaļa, kas nodrošina dažādu maršrutu savienojamību un pilsētas attīstību, līdz ar to autoostas darbība ir atzīstama par pakalpojumu, kura sniegšana pamatojama ar VPIL 88. panta 2. un 3. punktā minētajiem izņēmumiem (Konkurences padomes 2023. gada 26. janvāra vēstule Nr. 1.7-2/100).

Savukārt Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, sniedzot viedokli par Pašvaldības līdzdalību Sabiedrībā saistībā ar Sabiedrības pamatdarbības jomu, 2020. gada 19. oktobra vēstulē Nr. 2020/1158 norādījusi, ka pasažieru pārvadājumi kā pakalpojuma veids ir stratēģiski svarīgs, tomēr aicinājusi Pašvaldību izvērtēt, vai nākotnē to var nodrošināt privātpersonas.

Nemot vērā iepriekš norādīto, pirmšķietami atzīstams, ka Sabiedrības darbība attiecas uz sabiedriski nozīmīgu un stratēģiski svarīgu pakalpojumu. Savukārt, vērtējot Sabiedrības darbību kontekstā ar konkurences tiesībām pastāvošajiem nosacījumiem, konkrētajā gadījumā būtiski ir tas, ka Sabiedrība nevienu no tās sniegtajiem pakalpojumiem nenodrošina ārpus konkurences apstākļiem. Tieši pretēji – tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos, Valmieras pilsētas nozīmes maršrutu tīklā, kā arī skolēnu regulāros pārvadājumus attiecīgajās Valmieras novada teritorijās Sabiedrība ir ieguvusi atklātu konkursu rezultātā. Šādos apstākļos Sabiedrības pašreizējā darbība pati par sevi nav vērtējama kā tāda, kas tiešā veidā ierobežotu konkurenci, jo konkrēto pakalpojumu sniegšanas tiesības nav piešķirtas ārpus konkurences apstākļos, bet gan iegūtas konkursa rezultātā. Vienlaikus tas, ka Sabiedrība savas pakalpojuma sniegšanas tiesības ir ieguvusi konkurences apstākļos, kā arī iepriekš aplūkotais citu tirgus dalībnieku izvērtējums apliecina, ka attiecīgajā tirgū pastāv efektīvs konkurences mehānisms un tajā darbojas vairāki lielāki vai salīdzināma mēroga tirgus dalībnieki, respektīvi, nav konstatējama acīmredzama tirgus nepilnība, un, iespējams, stratēģiski svarīgos pakalpojumus var sniegt privāts uzņēmums.

Juridiskais izvērtējums

Konkurences padome ir skaidrojusi, ka juridiskā izvērtējuma ietvaros jāidentificē un jāspēj pamatot VPIL 88. panta pirmajā daļā noteikto nosacījumu īstenošanos. Veicot juridisko izvērtējumu, publiskai personai ir jāspēj atbildēt uz šādiem jautājumiem:

- vai publiskas personas kapitālsabiedrības darbība atbilst publiskas personas pamatdarbības veidiem (pašvaldības deleģētajai funkcijai vai brīvprātīgajai iniciatīvai);
- vai publiskas personas kapitālsabiedrības veicamā komercdarbība atbilst kādam no VPIL 88. pantā minētajiem mērķiem.¹¹

Atbildot uz pirmo jautājumu, jāsecina, ka Sabiedrības pamatdarbība atbilst Sabiedrībai dotajam uzdevumam. Sabiedrības darbības vispārējais stratēģiskais mērķis – sniegt videi draudzīgus, kvalitatīvus un nepārtrauktus sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot efektīvu transporta maršruta sistēmu, ieviešot mūsdienīgus informācijas tehnoloģiju risinājumus un turpinot pakāpenisku videi draudzīga autobusu parka atjaunošanu.

Sabiedrības pamatdarbība ir saistīta ar sabiedriski nozīmīgu un stratēģiski svarīgu pakalpojumu. Vienlaikus secināms, ka Sabiedrība tiesības sniegt reģionālos, pilsētas un skolēnu pārvadājumu pakalpojumus ir ieguvusi tieši konkursa kārtībā, kā arī tirgū jau darbojas

¹¹ Konkurences padome "Priekšnoteikumi publiskas personas līdzdalībai kapitālsabiedrībā un tās izvērtēšana"

citi salīdzināmi tirgus dalībnieki ar atšķirīgu īpašnieku struktūru, tostarp privātas kapitālsabiedrības. Tas nozīmē, ka attiecīgais tirgus nav uzskatāms par tādu, kurā pakalpojuma nodrošināšana būtu iespējama tikai ar Pašvaldības vienpersonisku dalību Sabiedrībā.

Vienlaikus no Sabiedrības darbības specifikas izriet, ka tās turpmākā attīstība būs saistīta ar pieaugošu nepieciešamību veikt būtiskas investīcijas autobusu parka atjaunošanā, videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanā, energoefektivitātes uzlabošanā un infrastruktūras pielāgošanā ilgtspējas un klimata politikas prasībām. Tādēļ Sabiedrības turpmākā attīstība ir vērtējama ne tikai no pakalpojuma nepārtrauktības un stratēģiskās nozīmes aspekta, bet arī no kapitāla pieejamības, investīciju piesaistes un konkurenci mazāk ierobežojoša darbības modeļa viedokļa. Šādos apstākļos par saimnieciski un tiesiski pamatotu risinājumu pirmšķietami uzskatāma publiskas personas (Pašvaldības) tiešas līdzdalības mazināšana.

Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1. panta pirmās daļas 12. punkts paredz, ka pašvaldības kapitālsabiedrība ir kapitālsabiedrība, kurā visas kapitāla daļas vai balsstiesīgās akcijas pieder vienai pašvaldībai, savukārt saskaņā ar minētā likuma panta 6. punktu privātā kapitālsabiedrība šā likuma izpratnē ir kapitālsabiedrība, kurā kapitāla daļas vai akcijas pieder publiskai personai un citai personai.

Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 148. panta pirmās daļas 1. punkts paredz, ka publiskas personas kapitālsabiedrība var kļūt par privāto kapitālsabiedrību, cita starpā palielinot kapitālsabiedrības pamatkapitālu, un ka pamatkapitālu atbilstoši 149. panta 3. punktam drīkst palielināt kapitāla piesaistei, apmaksājot kapitāla daļas ar naudu.

Ievērojot minēto, ir pamats secināt, ka Sabiedrības turpmākai attīstībai atbilstošākais modelis ir tās pārveide no pašvaldības kapitālsabiedrības par privātu kapitālsabiedrību Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma izpratnē, t.i., kapitāla piesaistes nolūkā palielinot Sabiedrības pamatkapitālu un piesaistot jaunu dalībnieku – privātpersonu (fiziskā persona, privāto tiesību juridiskā persona vai šādu personu apvienība) –, vienlaikus samazinot Pašvaldības tiešās līdzdalības Sabiedrībā apjomu. Šāds risinājums pirmšķietami ļautu vienlaikus sasniegt vairākus mērķus: mazināt publiskas personas (Pašvaldības) tiešu iesaisti komercdarbībā, tādā veidā sekmējot pakalpojuma sniegšanu konkurences apstākļos un ierobežojot no konkurences neitralitātes principa izrietošo nosacījumu pārkāpumu riskus; nodrošināt papildu investīciju pieejamību.

Vienlaikus, piesaistot kā Sabiedrības dalībnieku privātpersonu un pārveidojot Sabiedrību par privātu kapitālsabiedrību, dalībnieku līgumā būtu paredzami mehānismi, kas nodrošina Pašvaldības interešu nodrošināšanu un ietekmi jautājumos, kas ir tieši saistīti ar Sabiedrības sniegto stratēģiski svarīgo pakalpojumu. Tas ir nepieciešams, lai privātā kapitāla piesaiste neapdraudētu sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību, pieejamību, kvalitāti un Sabiedrības finansiālo stabilitāti, kā arī lai tiktu saglabāta Pašvaldības spēja ietekmēt lēmumus, kuri skar iedzīvotājiem būtiska pakalpojuma nodrošināšanu. Dalībnieku līgumā būtu nostiprināms princips, ka jaunais dalībnieks, īstenojot savas dalībnieka tiesības, ievēro Sabiedrības darbības stratēģisko nozīmi un atturas no tādas rīcības, kas var apdraudēt attiecīgā pakalpojuma nepārtrauktību, pieejamību, kvalitāti vai Sabiedrības finanšu stabilitāti. Tāpat dalībnieku līgumā būtu paredzama pušu sadarbība, lai nodrošinātu Sabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas, budžeta, investīciju plāna un citu būtisku plānošanas dokumentu savlaicīgu izskatīšanu, apstiprināšanu un izpildi. Tāpat, lai nodrošinātu minēto mērķu sasniegšanu praksē, dalībnieku līgumā būtu lietderīgi noteikt, ka bez Pašvaldības piekrišanas nevar tikt pieņemti lēmumi par Sabiedrības darbības maiņu, stratēģiski svarīgo pakalpojumu sniegšanas būtisku ierobežošanu vai izbeigšanu, būtisku aktīvu atsavināšanu, investīciju plāna grozīšanu, peļņas sadales principiem, kā arī citiem jautājumiem, kuri var ietekmēt sabiedrībai nozīmīgā pakalpojuma nodrošināšanu. Tādējādi jaunā dalībnieka piesaiste būtu savienojama ar Pašvaldības pienākumu saglabāt ietekmi pār jautājumiem, kas skar stratēģiski svarīga pakalpojuma sniegšanu.

Citi Sabiedrības komercdarbības veidi

Transportlīdzekļu vadītāju apmācība

Lai nodrošinātu Sabiedrības pamatdarbības pakalpojumu, Sabiedrības autoskola piedāvā kvalifikācijas paaugstināšanas kursus “D”, “D(95)” kategoriju iegūšanai, kā arī periodiskās apmācības kursus (95. kods) profesionālā autobusu vadītāja apliecības iegūšanai. Autoskolas sniegto pakalpojumu saņem gan fiziskas personas, gan juridiskas personas saistībā ar darba spēka piesaisti pasažieru un autopārvadājumos.

Sabiedrības autoskolai ir savs mācību autobuss, ar kuru tiek nodrošināta autobusu vadītāju apmācību visā Vidzemes reģionā gan saviem kursantiem, gan sadarbībā ar citām autoskolām viņu kursantu apmācībai. Vidzemes reģionā ir tikai divi mācību autobusi – Sabiedrībai un SIA “Gulbenes auto-moto”. Vidzemes reģiona autoskolas vairāk nekā 15 gadus nav izrādījušas interesi par sava autobusa iegādi un par “D” kategorijas apmācību. Mācību autobuss tiek iznomāts arī privātajām autoskolām. No 2018. gada darba spēka tirgū ir vērojama krasa tendence samazināties interesei par autobusu vadītāja profesijas apguvi, tāpēc privātā sektora autoskolas nevar un nav finansiāli ieinteresētas iegādāties un ekspluatēt savu mācību autobusu. Sabiedrībai, lai piesaistītu autobusu vadītājus, ir nepieciešams saglabāt gan “D” kategorijas teorētisko, gan praktisko apmācību. Sabiedrība ir nodrošinājusi mācību autobusu un apmācības laukumu. Ja Sabiedrība atteiktos no autobusu vadītāju apmācības (vienīgā mācību autobusa Valmieras novadā), paredzams, ka vēl vairāk pasliktinātos iespējas piesaistīt darbiniekus autobusa vadītāja darbam. Pēc “D” kategorijas iegūšanas Sabiedrības autoskolā, pēdējo piecu gadu laikā darbu Sabiedrībā uzsākuši 34 autobusu vadītāji, kas ir ievērojams atbalsts kvalificētu autobusu vadītāju piesaistē.

Tāpat jānorāda, ka, veicot 95. koda apmācības, Sabiedrība var būt pārliecināta, ka apmācības veiktas augstā kvalitātē. 95. koda apmācībās papildus normatīvajos aktos noteiktai programmai, Sabiedrība piedāvā papildu zināšanas par aktualitātēm normatīvajos aktos – grozījumiem Ceļu satiksmes likumā, izmaiņām Ceļu satiksmes noteikumos. Apmācībās apskata, rekonstruē un izanalizē aktuālās problēmsituācijas autokravu un pasažieru pārvadājumos, kas saistītas ar pārvadājumu drošību un normatīvo aktu ievērošanu. 95. koda kursi tiek organizēti atļautajā termiņā, ņemot vērā Sabiedrības autobusu vadītāju darba noslodzi un iespējas optimāli saplānot viņu darba grafikus, netraucējot reisu izpildi. 95. koda apmācība ir obligāta reizi piecos gados, ar mērķi paaugstināt profesionālo vadītāja kvalifikāciju.

Vidzemē privātās autoskolas autoapmācības pakalpojumus piedāvā galvenokārt “A” (motocikli) un “B” (vieglās automašīnas) kategoriju iegūšanai, kas ir lielākā tirgus daļa autoapmācībā. Sabiedrības autoskola šādus pakalpojumus nesniedz un konkurenci privātajam sektoram nerada.

Sabiedrība transportlīdzekļu vadītāju apmācības pakalpojuma sniegšanai Pašvaldības dotācijas zaudējumu segšanai nesaņem.

Automobiļu apkope un remonts

Autotransporta mazgāšanas un tīrīšanas pakalpojumi: primāri tiek nodrošinātas Sabiedrībai piederošo transportlīdzekļu (autobusu) mazgāšana un tīrīšana. Lai nodrošinātu aktīvu atdeves efektivitāti un ņemot vērā, ka Sabiedrības pašas vajadzības nenodrošina pilnīgu noslodzi, pakalpojums tiek piedāvāts arī citiem interesentiem. Konkrētajam pakalpojumam ir sava specifika – ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt autobusu mazgāšanu un tīrīšanu, tiek piedāvāta iespēja veikt lielgabarīta (autobusu un kravas automašīnu) transporta līdzekļu mazgāšanu un tīrīšanu visas sezonas garumā Valmieras novadā. Vieglo transporta līdzekļu mazgāšanas un tīrīšanas pakalpojuma piedāvājums Valmierā ir piesātināts, to piedāvā vismaz astoņi uzņēmumi. Savukārt kravas automašīnu mazgāšanas pakalpojumu var piedāvāt tikai viens uzņēmums – SIA “Formatik”, kas sniedz ierobežotu līdzīga veida pakalpojumu, bet tikai vasarā un ārpus telpām, jo tam nav atbilstoša izmēru slēgtās auto mazgātavas. Slēgtā tipa auto mazgātava ir SIA “Scania Latvia”, bet minētais uzņēmums sniedz auto mazgāšanas ārpakalpojumu tikai saviem klientiem. Autobusu mazgāšanu Valmierā neviens uzņēmums nepiedāvā, bet autobusu mazgāšana kā obligāti izpildāma prasība Sabiedrībai jānodrošina, pamatojoties uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāju noteiktajiem nosacījumiem noslēgtajos pakalpojumu līgumos.

Sabiedrība autotransporta mazgāšanas un tīrīšanas pakalpojuma sniegšanai Pašvaldības dotācijas zaudējumu segšanai nesaņem.

Remonta pakalpojumi: primāri tiek nodrošināta remonta bāze Sabiedrībai piederošo transportlīdzekļu (autobusu) remontam. Lai nodrošinātu aktīvu atdeves efektivitāti un pilnu noslodzi, pakalpojumi tiek piedāvāti arī citiem interesentiem. Ņemot vērā Sabiedrības darbības specifiku (remontēti tiek Sabiedrības īpašumā esošie autobusi), remonta pakalpojumus ir iespēja sniegt arī kravas automašīnām. Analogi kā gadījumā ar mazgāšanas un tīrīšanas pakalpojumiem, Valmierā vieglā autotransporta remonta pakalpojumu piedāvājums ir piesātināts, savukārt kravas automašīnu remonta pakalpojumus piedāvā tikai četri uzņēmumi – SIA “AB PLUS”, SIA “AK12” un SIA “Volvo Truck Latvia”, SIA “Scania Latvia” Valmieras filiāle, taču kravas automašīnu un mikroautobusu, kuru augstums pārsniedz 2 metrus, remonta pakalpojumus (krāsošanas darbus) sniedz tikai Sabiedrība, jo tai ir izveidota nepieciešamā infrastruktūra, lai nodrošinātu saimnieciskai darbībai nepieciešamo autobusu operatīvu un kvalitatīvu krāsošanas darbu izpildi. Remonta pakalpojumus saņemt ārpakalpojumā būtu neefektīvi, tiktu ietekmēta savlaicīga autobusu reisu izpilde, veidotos papildu nobraukums uz servisa centriem (tajā skaitā uz Rīgu), kas radītu ievērojamas papildu izmaksas. Pamatā visiem Sabiedrības autobusiem (sākot ar trešo gadu pēc pirmās reģistrācijas) tiek veiktas tehniskās apskates divas reizes gadā. Lai sagatavotu katru autobusu tehniskai apskatei, nepieciešams izvērtēt autobusa tehnisko stāvokli, līdz ar to nav racionāli meklēt ārpakalpojumu, lai nodrošinātu autobusu ikdienas tehnisko uzraudzību un remontdarbus. Sabiedrībai pašai ir iespējas plānot un noteikt prioritātes autobusu remontdarbu izpildē, kas nodrošina optimālāko iespēju nodrošināt kvalitatīvu un nepārtrauktu pasažieru pārvadājumu izpildi. Remonta pakalpojumu bāze un infrastruktūra spēj nodrošināt arī kravas transporta ceļu satiksmes negadījumu seku likvidēšanu un bojāta transportlīdzekļa transportēšanu. Šādu pakalpojumu visiem transportlīdzekļiem nodrošina tikai Sabiedrība. Lai gan attiecīgo pakalpojumu sniedz arī SIA “SCANIA Latvija”, minētais uzņēmums konkrēto pakalpojumu nodrošina tikai SCANIA kravas automašīnām.

Pakalpojuma nodrošināšanai netiek veiktas būtiskas papildu investīcijas. Sabiedrība remonta pakalpojuma sniegšanai Pašvaldības dotācijas zaudējumu segšanai nesaņem.

Apsargātas auto stāvvietas nomas pakalpojums

Ņemot vērā Sabiedrībai piederošās teritorijas konfigurāciju un darbības specifiku balstītu transporta parka novietni (apsargāta teritorija ar kontrolētu iebraukšanu un izbraukšanu), Sabiedrība piedāvā pašu vajadzībām neizmantojamās teritorijas daļas (stāvvietas) nomai. Sabiedrībai ir stāvlaukums lielgabarīta transportlīdzekļu novietošanai un manevrēšanas iespējām autoceļa A3 tiešā tuvumā, nelielā attālumā no Valmieras pilsētas robežas.

Nekustamā īpašuma efektīva izmantošana, gūstot no tā pēc iespējas lielākus ienākumus, ir Sabiedrības pienākums, kas izriet no Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma.

Sabiedrība apsargātas auto stāvvietas nomas pakalpojuma sniegšanai Pašvaldības dotācijas zaudējumu segšanai nesaņem.

Autobusu nomas pakalpojums

Autobusu nomas pakalpojumu Sabiedrība sniedz, lai nodrošinātu racionālu autobusu parka izmantošanu.

Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanā izmantoto autobusu skaits ir mainīgs. Sabiedrība sniedz autobusu nomas pakalpojumu, ja tas nekavē ar tās pamatdarbību saistīto pakalpojumu sniegšanu. Tā neiegādājas papildu transportlīdzekļus ar mērķi sniegt autobusu nomas pakalpojumu. Pakalpojuma sniegšanā tiek izmantots personāls, kas tiek nodarbināts sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanā.

Ņemot vērā brīvdienas, svētku dienas, skolēnu brīvlaikus mācību gada laikā un vasarā, veidojas situācija, ka netiek pilnībā noslogoti visi Sabiedrības rīcībā esošie autobusi. Ievērojot minēto un nepieciešamību nodrošināt racionālu autobusa parka noslogojumu, konkrētajā brīdī

brīvie (nav nepieciešamība izmantot sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanā) autobusi tiek piedāvāti iznomāšanai neregulāro pasažieru pārvadājumu veikšanai. Papildus uzņēmums arī piedalās iepirkumos par neregulāro pasažieru pārvadājumu veikšanu, nodrošinot transporta pakalpojumu sniegšanu sporta skolām, izglītības iestādēm, kultūras kolektīviem u.c. Ņemot vērā to, ka liela mēroga pasākumu (piemēram, Dziesmu svētki, Latvijas olimpiāde u.c.) gadījumos ir nepieciešams arī liels transporta līdzekļu skaits dalībnieku nogādāšanai, šādu pasākumu starplaikā Sabiedrība piedāvā autobusu nomu jebkuram interesentam. Valmieras pilsētā ir pieejams arī citu uzņēmumu piedāvājums autobusu nomas pakalpojumam, taču ar ierobežotu autobusu skaitu. Šādus pakalpojumus sniedz SIA "Ramare Tours", ZS "Šiveriņi", SIA "Balt go", ZS "Jaunstokas", SIA "Salisbourg Tour", SIA "ME.LAT.LUX", kā arī AS "CATA" (vairāk nekā 10 autobusi). Sabiedrības iesaistīšanās autobusu nomas tirgū ir saistīta ar tai piederoša īpašuma efektīvu pārvaldīšanu, gūstot pēc iespējas lielākus ienākumus no tā. Īpašuma efektīva izmantošana, gūstot no tā pēc iespējas lielākus ienākumus, ir Sabiedrības pienākums, kas, kā jau minēts, izriet no Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma.

Kapitālsabiedrība sniedz autobusu nomas pakalpojumu brīvā tirgus apstākļos un tā cenas tiek noteiktas, balstoties uz ekonomiski pamatotām izmaksām.

Sabiedrība autobusu nomas pakalpojuma sniegšanai Pašvaldības dotācijas zaudējumu segšanai nesaņem.

Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, sniedzot viedokli par Pašvaldības līdźdalību Sabiedrībā, 2020. gada 19. oktobra vēstulē Nr. 2020/1158 attiecībā uz Sabiedrības papildu darbības veidiem (autotransporta mazgāšana, dažādu remonta pakalpojumu sniegšana, autovadītāju apmācība), norādījusi, ka, tie Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras ieskatā nav stratēģiski svarīgi un nepastāv tirgus nepilnība, tāpēc Pašvaldības iesaiste minētā pakalpojuma sniegšanā nav atbalstāma.

Konkurences padome, sniedzot atzinumu attiecībā uz Pašvaldības līdźdalības saglabāšanu Sabiedrībā, kontekstā ar Sabiedrības papildu darbības jomām vērsusi uzmanību uz Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras secinājumiem attiecībā uz papildpakalpojumiem sabiedriskā transporta nozarē, proti, ka papildus pasažieru pārvadājumiem visbiežāk kapitālsabiedrības sniedz tādus pakalpojumus kā autotransporta mazgāšana, dažādus remonta pakalpojumus un autovadītāju apmācību. Šie pakalpojumi Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras ieskatā nav stratēģiski svarīgi un atsevišķos gadījumos nav konstatējama tirgus nepilnība, tāpēc pašvaldību kapitālsabiedrībām šādi un līdźīgi pakalpojumi būtu jāizbeidz, maksimāli ar pasažieru pārvadājumu saistīto pakalpojumu ciklā iesaistot privātpersonas, ja tās spēj nodrošināt pakalpojumu nepieciešamajā apjomā un kvalitātē par saimnieciski izdevīgāku cenu. Ievērojot minēto, Konkurences padomes vērtējumā attaisnojama būtu auto remonta pakalpojumu sniegšana, ciktāl tā nepieciešama Kapitālsabiedrības pašpatēriņam. Savukārt minēto pakalpojumu sniegšana brīvajā tirgū, nepastāvot tirgus nepilnībai, nebūtu atbalstāma. Konkurences padome vērs uzmanību, ka Sabiedrībai, lai mazinātu konkurences neitralitātes pārkāpuma risku, būtu jāpārlicinās, ka auto remonta un apkopes pakalpojumu cenas nosedz pakalpojuma faktiskās izmaksas un ir pielīdźzināmas tirgus cenām. Tāpat Konkurences padome norādījusi, ka tās vērtējumā attaisnojama būtu automobiļu mazgāšanas un tīrīšanas pakalpojumu sniegšana, ciktāl tā nepieciešama Sabiedrības pašpatēriņam. Savukārt minēto pakalpojumu sniegšana brīvajā tirgū, nepastāvot tirgus nepilnībai, nebūtu atbalstāma. Konkurences padome atgādina par nepieciešamību pakalpojumu cenas noteikt tā, lai tās nosedz pakalpojuma faktiskās izmaksas un ir pielīdźzināmas tirgus cenām (2023. gada 26. janvāra vēstule Nr. 1.7-2/100).

Kapitālsabiedrības, realizējot pamatdarbību, atsevišķos gadījumos veic papildu darbības ar mērķi pēc iespējas efektīvāk izmantot pamatpakalpojuma sniegšanai piešķirtos resursus [...] Konkurences padome ir norādījusi, ka tās ieskatā publiskas personas kapitālsabiedrībai būtu pēc iespējas jāatturas no tādu papildu darbību veikšanas, kas nav kapitālsabiedrības pamatdarbības veidi, tā vietā nododot tās veikt privātajiem tirgus dalībniekiem (uz vienlīdźīgiem, konkurenci veicinošiem nosacījumiem). Vienlaikus norādāms, ka papildu darbībai ir jābūt

saistītai ar publiskas personas kapitālsabiedrības esošo aktīvu izmantošanu, nav atbalstāma jaunu (ar pamatdarbību nesaistītu) aktīvu iegāde minētās darbības nodrošināšanai.¹²

Neskatoties uz Konkurences padomes un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras atzinumos norādīto, pirmšķietami tomēr ir pamats secināt, ka Sabiedrības papildu komercdarbības veidi – transportlīdzekļu vadītāju apmācība, automobiļu apkope un remonts – ir izrietoši no Sabiedrības pamatdarbības un tiem ir papildu darbības raksturs (pastāv saistība ar publiskas personas kapitālsabiedrības esošo aktīvu izmantošanu). To galvenais mērķis nav patstāvīga darbība atsevišķā tirgū, bet gan Sabiedrības pamatdarbības nodrošināšana, tās efektivitātes paaugstināšana un nepieciešamo resursu pieejamības nodrošināšana. Īpaši tas attiecas uz autobusu vadītāju apmācību, kas ir tieši vērsta uz kvalificēta darbaspēka piesaisti, kā arī uz remonta, mazgāšanas un apkopes pakalpojumiem, kas primāri nodrošina Sabiedrības autobusu parka uzturēšanu tehniskā kārtībā.

Vienlaikus jāņem vērā, ka šie komercdarbības veidi būtiski neietekmē konkurenci. Transportlīdzekļu vadītāju apmācības jomā Sabiedrība nesniedz pakalpojumus tādos segmentos, kuros privātais sektors ir plaši pārstāvēts, bet koncentrējas uz specifisku profesionālās apmācības jomu, kas ir tieši saistīts ar autobusu vadītāju sagatavošanu un Sabiedrības personāla vajadzībām. Savukārt automobiļu apkopes, remonta, mazgāšanas un tīrīšanas pakalpojumi primāri tiek nodrošināti Sabiedrības pašu vajadzībām, bet trešajām personām tie tiek piedāvāti tikai tiktāl, ciktāl tas ir nepieciešams aktīvu efektīvākai izmantošanai un pilnīgākai noslodzei. Arī šajos segmentos attiecīgajos tirgos jau darbojas citi pakalpojumu sniedzēji, savukārt Sabiedrības piedāvājums ir saistīts ar specifiskiem lielgabariņa transportlīdzekļu apkalpošanas pakalpojumiem.

Savukārt stāvvietas nomas pakalpojumi un autobusu nomas pakalpojumi ir vērtējami kā no Sabiedrības pamatdarbības izrietoši blakus pakalpojumi, kas ļauj efektīvāk izmantot Sabiedrības rīcībā esošo autobusu parku, infrastruktūru un teritoriju. Šie pakalpojumi nav uzskatāmi par autonomu Sabiedrības darbības virzienu, kura mērķis būtu patstāvīga konkurence plašākā tirgū, bet gan par saimnieciski pamatotu veidu, kā izmantot Sabiedrības rīcībā esošos resursus laikā vai apjomā, kādā tie netiek pilnībā izmantoti pamatdarbības nodrošināšanai.

Ņemot vērā minēto, secināms, ka iepriekš aplūkotie Sabiedrības papildu darbības veidi ir izrietoši no Sabiedrības pamatdarbības un tiem ir blakusdarbības raksturs. Līdz ar to šo darbības veidu īstenošana pati par sevi nerada būtisku negatīvu ietekmi uz konkurenci un ir vērtējama kā funkcionāli pamatota Sabiedrības kopējās darbības sastāvdaļa.

Vienlaikus izvērtējumā iepriekš konstatētais attiecībā uz Sabiedrības turpmākās darbības attīstības perspektīvām (samazināt Pašvaldības tiešās līdzdalības Sabiedrībā apjomu, pārveidojot to no pašvaldības kapitālsabiedrības par privātu kapitālsabiedrību, īstenojot Sabiedrības pamatkapitāla palielināšanu kapitāla piesaistes nolūkā) novērstu arī Konkurences padomes un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras iepriekš paustās bažas saistībā ar Sabiedrības kā pašvaldības kapitālsabiedrības darbību iepriekš minētajās papildu darbības jomās.

4. Līdzdalības saglabāšanas pamatojums un turpmākās attīstības

Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 19. punktā ir noteikts, ka viena no pašvaldības autonomajām funkcijām ir sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana.

Saskaņā ar Valmieras novada domes 2024. gada 20. februāra saistošo noteikumu Nr. 118 "Valmieras novada pašvaldības nolikums" 52.¹ punktu pašvaldības funkciju īstenošanas nolūkā pašvaldībai pieder un var piederēt kapitāla daļas vai akcijas kapitālsabiedrībās. Atbilstoši minēto noteikumu 52.² 7. apakšpunktam Pašvaldība ir kapitāla daļu turētāja Sabiedrībā.

VPIL 88. panta pirmajā daļā noteikts, ka ciktāl likumā nav noteikts citādi, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja īstenojas viens no šādiem nosacījumiem:

¹² Konkurences padome "Priekšnoteikumi publiskas personas līdzdalībai kapitālsabiedrībā un tās izvērtēšana"

- 1) tiek novērsta tirgus nepilnība — situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;
- 2) publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai;
- 3) tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Ievērojot visu iepriekš šajā izvērtējumā norādīto un konstatēto, var izdarīt secinājumus, ka:

- 1) Sabiedrības pamatdarbība (pilsētas un piepilsētas pasažieru sauszemes pārvadājumi) atbilst VPIL prasībām – Sabiedrība komercdarbību veic VPIL 88. panta pirmās daļas 2. un 3. punktā noteiktajos gadījumos, proti, nodrošina stratēģiski svarīgu pakalpojumu, kas skar ievērojamu sabiedrības daļu (attiecībā uz Sabiedrības pamatdarbību – pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem un autoostu darbību nodrošināšanu) un kura īstenošanai tiek pārvaldīti īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi (saistībā ar autoostu darbību nodrošināšanu);
- 2) Sabiedrības papildu darbības veidi – transportlīdzekļu vadītāju apmācība, automobiļu apkope un remonts, apsargātas auto stāvvietas nomas pakalpojums, kā arī autobusu nomas pakalpojums – ir izrietoši no Sabiedrības pamatdarbības un tiem ir blakus darbības raksturs. To mērķis nav patstāvīga darbība atsevišķā tirgū, bet gan Sabiedrības pamatdarbības nodrošināšana, tās efektivitātes paaugstināšana, nepieciešamo resursu pieejamības nodrošināšana, kā arī lietderīga Sabiedrības rīcībā esošo resursu izmantošana.

Lai noteiktu juridiski un ekonomiski pamatotāko, kā arī racionālāko Pašvaldības rīcību attiecībā uz līdzdalību Sabiedrībā, tika izvērtētas vairākas alternatīvas, ņemot vērā Sabiedrības finanšu rādītājus, nozares specifiku, pakalpojuma sociālo nozīmi un Pašvaldības ilgtermiņa intereses.

1. alternatīva – saglabāt 100% Pašvaldības līdzdalību

Saglabājot esošo līdzdalības modeli, Pašvaldība turpinātu pilnībā kontrolēt Sabiedrības darbību un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu. Tomēr, ņemot vērā Sabiedrības finanšu analīzes rezultātus, šī alternatīva ir saistīta ar būtiskiem riskiem:

- Sabiedrība nenodrošina pozitīvu kapitāla atdevi (negatīvs ROE), un prognozes liecina par turpmākiem zaudējumiem vidējā termiņā;
- nepieciešami papildu ieguldījumi pamatlīdzekļu atjaunošanā un uzturēšanā;
- ierobežotas iespējas uzlabot darbības efektivitāti esošā pārvaldības modeļa ietvaros.

Līdz ar to šī alternatīva nenodrošina ilgtspējīgu un ekonomiski pamatotu Sabiedrības attīstību.

2. alternatīva – pilnībā atteikties no līdzdalības (100% kapitāldaļu atsavināšana)

Pilnīga līdzdalības izbeigšana nozīmētu, ka Pašvaldība atsakās no īpašumtiesībām Sabiedrībā un nodod tās pilnībā privātajam sektoram. Šāds risinājums potenciāli samazinātu Pašvaldības tiešos finanšu riskus, tomēr tas ir saistīts ar būtiskiem trūkumiem:

- Pašvaldība zaudētu ietekmi pār stratēģiski nozīmīga pakalpojuma nodrošināšanu;
- pastāvētu risks attiecībā uz pakalpojuma pieejamību, kvalitāti un sociālo funkciju izpildi;
- ierobežotas iespējas ietekmēt maršrutu tīklu un pakalpojuma attīstību;
- iespējami reputācijas riski, ņemot vērā sabiedriskā transporta nozīmi iedzīvotājiem.

Līdz ar to pilnīga kapitāldaļu atsavināšana nav uzskatāma par sabalansētu risinājumu, kas nodrošina gan ekonomiskos, gan sabiedriskos mērķus.

3. alternatīva – daļēja līdzdalības samazināšana, piesaistot privāto investoru (51% kapitāldaļu atsavināšana)

Šī alternatīva paredz Pašvaldībai samazināt līdzdalību Sabiedrībā, pārdodot kontrolpaketi privātajam investoram, vienlaikus saglabājot būtisku līdzdalību un ietekmi. Kontrolpaketes (vismaz 51%) atsavināšana ir būtiska, jo tā nodrošina investoram reālas iespējas īstenot efektīvas pārvaldības un attīstības izmaiņas, vienlaikus ļaujot Pašvaldībai saglabāt būtisku līdzdalību un ietekmi stratēģiski nozīmīgu lēmumu pieņemšanā. Šāds risinājums nodrošina vairākas priekšrocības:

- tiek piesaistīts privātais kapitāls Sabiedrības attīstībai un investīcijām;
- efektīvāka izmaksu kontrole un elastīgāks lēmumu pieņemšanas process, izmantojot privātā sektora kompetences;
- tiek samazināts Pašvaldības finanšu risks un nepieciešamība pēc turpmākiem ieguldījumiem;
- Pašvaldība saglabā iespēju ietekmēt stratēģiskos lēmumus un nodrošināt pakalpojuma sociālo funkciju;
- tiek saglabāts līdzsvars starp ekonomisko efektivitāti un sabiedriskā pakalpojuma pieejamības nodrošināšanu.

Ņemot vērā Sabiedrības finanšu situāciju, nozares attīstības tendences un pakalpojuma sociālo nozīmi, šī alternatīva nodrošina optimālu risinājumu, kas apvieno privātā sektora efektivitāti ar Pašvaldības stratēģisko kontroli.

Ievērojot iepriekš izvērtējumā izdarītos secinājumus kopsakarā ar aplūkoto attīstības scenāriju novērtējumā konstatēto, secināms, ka **Sabiedrības turpmākai attīstībai atbilstošākais risinājums pirmšķietami ir tās pārveide no pašvaldības kapitālsabiedrības par privātu kapitālsabiedrību, samazinot Pašvaldības tiešo līdzdalību Sabiedrībā.** Izvērtējot alternatīvas, secināms, ka Pašvaldības pilnīga līdzdalības saglabāšana neatrisina efektivitātes un ilgtspējas jautājumus, savukārt pilnīga līdzdalības izbeigšana var radīt papildu riskus pakalpojuma pieejamībai. Tādējādi par samērīgāko risinājumu uzskatāma līdzdalības samazināšana, piesaistot privāto investoru, saglabājot Pašvaldības ietekmi stratēģiski nozīmīgu lēmumu pieņemšanā. 51% kapitāldaļu atsavināšana ļautu uzlabot Sabiedrības pārvaldības efektivitāti; piesaistīt privāto kapitālu investīcijām; samazināt Pašvaldības finanšu riskus; nodrošināt darbību atbilstoši tirgus principiem.

Sabiedrības pārveidi no pašvaldības kapitālsabiedrības par privātu kapitālsabiedrību pamato tas, ka Sabiedrība, darbojoties sabiedriski nozīmīgā un noteiktos aspektos stratēģiski svarīgā jomā, pakalpojumu sniegšanas tiesības iegūst konkurences apstākļos, kas kopsakarā ar tirgus dalībnieku izvērtējumā konstatētajiem apstākļiem apliecina to, ka tirgū veiksmīgi darbojas arī citi tirgus dalībnieki, tostarp privātā kapitāla sabiedrības. Līdz ar to nav pamata secināt, ka attiecīgo pakalpojumu nodrošināšanai ir nepieciešama vienpersoniska vai izšķiroša Pašvaldības daļība Sabiedrībā.

Tāpat būtisks apsvērums Sabiedrības turpmākās attīstības kontekstā ir nepieciešamība pēc papildu kapitāla. Veiktā analīze liecina, ka Sabiedrība ilgtermiņā nenodrošina pietiekamu kapitāla atdevi, tās darbība ir būtiski atkarīga no publiskā finansējuma, kā arī pastāv strukturāli nozares riski, kas ierobežo rentabilitātes uzlabošanas iespējas pašreizējā darbības modelī. Papildus jānorāda, ka Sabiedrības kapitāldaļu tirgus vērtība (4 500,0 tūkst. EUR) ir būtiski zemāka par tās bilanci uzrādīto pašu kapitālu (7 211,2 tūkst. EUR), kas liecina par neatbilstību starp grāmatvedības un ekonomisko vērtību. Tas norāda uz ierobežotu Sabiedrības nākotnes peļņas potenciālu un kapitāla atdeves iespējām esošajā darbības modelī, tādējādi pamatojot nepieciešamību pēc pārvaldības modeļa maiņas un privātā investora piesaistes.

Līdz pamatkapitāla palielināšanai Sabiedrības pamatkapitāls ir 1 689 774 *euro*, kas sadalīts 1 689 774 kapitāla daļās ar vienas daļas nominālvērtību 1 *euro*. Ieteicams Sabiedrības pamatkapitālu palielināt par 1 758 745 *euro*, izdodot 1 758 745 jaunas kapitāla daļas ar vienas daļas nominālvērtību 1 *euro*. Pēc pamatkapitāla palielināšanas Sabiedrības pamatkapitāls būtu 3 448 519 *euro*, kas sadalīts 3 448 519 kapitāla daļās ar vienas daļas nominālvērtību 1 *euro*.

Šāda pamatkapitāla struktūra nozīmētu, ka jaunajam dalībniekam piederētu 51% Sabiedrības kapitāla daļu, savukārt Pašvaldībai – 49%.

Šāds pamatkapitāla palielināšanas modelis ir pamatots ar mērķi nodrošināt ne vien Sabiedrības formālu statusa maiņu, bet arī reālu un ekonomiski nozīmīgu privātā kapitāla ieguldīšanu Sabiedrībā. Privātā dalībnieka ieguldījums šādā apmērā nodrošinātu pietiekamu ekonomisko ieinteresētību Sabiedrības attīstībā, ilgtermiņa darbības efektivitātē un investīciju projektu īstenošanā. Izvēlētais pamatkapitāla palielinājuma apmērs ir pamatots ar nepieciešamību stiprināt Sabiedrības kapitālu, ņemot vērā tās turpmākās investīciju vajadzības, tostarp autobusu parka modernizāciju, videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanu, energoefektivitātes uzlabošanu un infrastruktūras pielāgošanu ilgtspējas un klimata politikas prasībām. Vienlaikus norādītais pamatkapitāla palielināšanas modelis un kapitāldaļu sadalījums nodrošinātu Pašvaldībai būtisku līdzdalību Sabiedrībā. Lai aizsargātu Pašvaldības intereses un nodrošinātu stratēģiski svarīgā pakalpojuma nepārtrauktību, ar jauno dalībnieku būtu slēdzams dalībnieku līgums, paredzot tajā noteikumus, kas nodrošina Pašvaldības ietekmi jautājumos, kas saistīti ar Sabiedrības pamatdarbību, tās nepārtrauktību, pieejamību, kvalitāti, finanšu stabilitāti, attīstības stratēģiju, investīciju plānu, būtisku aktīvu atsavināšanu un citiem Sabiedrībai un Pašvaldībai stratēģiski nozīmīgiem lēmumiem.

Attiecīgi iepriekš minētais risinājums pirmšķietami ļautu vienlaikus sasniegt vairākus mērķus: mazināt publiskas personas (Pašvaldības) tiešu iesaisti komercdarbībā, tādā veidā sekmējot pakalpojuma sniegšanu konkurences apstākļos un ierobežojot no konkurences neitralitātes principa izrietošo nosacījumu pārkāpumu riskus; nodrošināt papildu investīciju pieejamību; nodrošināt sabiedrībai nozīmīgā pakalpojuma nepārtrauktu un tā kvalitatīvu sniegšanu.

Apsverot iespējamus veidus, kā piesaistīt Sabiedrībai jaunu dalībnieku un vienlaikus īstenot tās pārveidi par privātu kapitālsabiedrību, izvērtējami risinājumi, kas nodrošina atklātu, caurskatāmu, objektīvu un konkurenci veicinošu procedūru. Jaunā dalībnieka piesaiste nav vērtējama tikai kā formāla īpašnieku struktūras maiņa, bet arī kā līdzeklis Sabiedrības kapitāla stiprināšanai un turpmākai investīciju piesaistei.

Ņemot vērā minēto, par piemērotāko risinājumu ir uzskatāma privātā dalībnieka atlase izsoles kārtībā, paredzot tiesības izsoles uzvarētājam piedalīties Sabiedrības pamatkapitāla palielināšanā. Šāda procedūra nodrošinātu vienlīdzīgas attieksmes pret pretendentiem ievērošanu, samazinātu subjektīvas izvēles risku un ļautu atlasīt ne vien atbilstošu, bet arī ekonomiski un saimnieciski izdevīgāko pretendentu. Vienlaikus izsoles modelis ļauj Pašvaldībai iepriekš noteikt būtiskos nosacījumus dalībai Sabiedrībā, tostarp attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar stratēģiski svarīgā pakalpojuma nodrošināšanu, tā nepārtrauktību, pieejamību un kvalitāti. Tādējādi privātā dalībnieka atlase izsolē ir uzskatāma par tiesiski un saimnieciski pamatotu, kā arī ar konkurences tiesībās nostiprinātajiem principiem saderīgu risinājumu.

Ievērojot iepriekš norādīto, atzīstams, ka Pašvaldības līdzdalība Sabiedrībā ir saglabājama, pamatojoties uz VPIL 88. panta pirmās daļas 2. un 3. punktu, vienlaikus īstenojot Sabiedrības pārveidi no pašvaldības kapitālsabiedrības par privātu kapitālsabiedrību saskaņā ar šajā izvērtējumā noteikto Sabiedrības attīstības alternatīvu, kas paredz Pašvaldības līdzdalības Sabiedrībā samazināšanu, piesaistot privāto investoru (51% kapitāldaļu atsavināšana).

Saglabājot līdzdalību Sabiedrībā, tai nosakāms vispārējais stratēģiskais mērķis, kas izriet no tiesību aktiem, Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentiem un Pašvaldības funkcijām (Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 19. punkts, Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4. panta otrā daļa), un tas ir – sniegt videi draudzīgus, kvalitatīvus un nepārtrauktus sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot efektīvu transporta maršruta sistēmu, ieviešot mūsdienīgus informācijas tehnoloģiju risinājumus un turpinot pakāpenisku videi draudzīga autobusu parka atjaunošanu.