

Uzņēmumu neatkarība tirgū un patstāvība savu tirgus cenu noteikšanā kā konkurences tiesību princips

Sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu noteikšana

**Latvijas Republikas Senāta
Administratīvo lietu departamenta
2023.gada 10.februāra
SPRIEDUMS**

Lieta Nr. A43007717, SKA-2/2023

[ECLI:LV:AT:2023:0210.A43007717.10.S](#)

Senāts šādā sastāvā: senatore referente Dzintra Amerika, senatores Anita Kovaļevska un Ieva Višķere

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” un pilnsabiedrības „Rīgas mikroautobusu satiksme” pieteikumu par Konkurences padomes 2017. gada 27. februāra lēmuma Nr. E02-5 atcelšanu, sakarā ar Konkurences padomes kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2018. gada 9. maija spriedumu.

Aprakstošā daļa

[1] 2011. gada 14. novembrī Rīgas dome un SIA „Rīgas satiksme” (turpmāk – Rīgas satiksme) noslēdza pasūtījuma līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā. Līguma noteikumi atļauj sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma daļu nodot apakšuzņēmējam.

Rīgas satiksme pieņēma lēmumu paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu uzticēt apakšuzņēmējam. Līdz ar to Rīgas satiksme 2012. gadā izsludināja atklātu konkursu „Par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas maršrutu tīkla daļas maršrutos”. Konkursa nolikumā norādīts, ka tiks vērtēts saimnieciski izdevīgākais piedāvājums, tostarp pretendenta piedāvātā maksa par paaugstināta servisa pakalpojumu, kam pieskaitīts Rīgas domes Pasažieru komercpārvadājumu Licencēšanas komisijā saskaņotais Rīgas pilsētā noteiktais sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksas pamattarifs.

Konkursā piedalījās divi pretendenti, tostarp pilnsabiedrība „Rīgas mikroautobusu satiksme” (turpmāk – Rīgas mikroautobusu satiksme). Rīgas mikroautobusu satiksme piedāvāja sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu par nulle latiem, tādējādi piedāvājot sniegt minēto pakalpojumu par pamattarifu, kāds ir noteikts Rīgas satiksmes sabiedriskajā transportā. Par konkursa uzvarētāju tika atzīta Rīgas mikroautobusu satiksme.

Ievērojot konkursa rezultātus, 2013. gada 4. janvārī Rīgas satiksme noslēdza līgumu ar Rīgas mikroautobusu satiksmi par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu (turpmāk arī – apakšuzņēmuma līgums). Atbilstoši līgumam Rīgas mikroautobusu satiksme veic regulāros pasažieru pārvadājumus par maksu, kas sastāv no pamattarifa, kas saskaņots Licencēšanas komisijā, un papildu maksas par

paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, kas noteikta atklāta konkursa rezultātā.

2013. gada 29. aprīlī un 16. jūnijā starp Rīgas satiksmi un Rīgas mikroautobusu satiksmi noslēgtas papildu vienošanās pie minētā līguma.

[2] Ar Konkurences padomes 2017. gada 27. februāra lēmumu Nr. E02-5 pieteicēju – Rīgas satiksmes un Rīgas mikroautobusu satiksmes – darbībās konstatēts Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpums, kas izpaudies kā vertikāla vienošanās par minimālās braukšanas maksas (tarifa) noteikšanu par Rīgā sniegtajiem paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumiem, tādējādi horizontālā līmenī starp pieteicējam kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējām ierobežojot konkurenci.

Ar lēmumu pieteicējam uzlikti naudas sodi un uzdots tiesiskais pienākums izbeigt pārkāpumu: grozīt apakšuzņēmuma līguma un papildu vienošanos noteikumus, kas tieši vai netieši paredz, ka Rīgas mikroautobusu satiksmes braukšanas maksa (tarifs) nedrīkst būt zemāka par Rīgas satiksmes sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos normatīvajos aktos noteikto sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (pamattarifu); Rīgas mikroautobusu satiksmei braukšanas maksa (tarifs) jānosaka neatkarīgi, objektīvi un pamatoti.

Lēmumā konstatēts, ka abu pieteicēju darbībās pārkāpums izpaudies šādi: Rīgas satiksme ir iniciējusi pārkāpumu, konkursa nolikumā iekļaujot nosacījumu, ka apakšuzņēmēja tarifs ir sasaistīts ar Rīgas satiksmei noteikto pamattarifu, kā rezultātā noslēgts apakšuzņēmuma līgums, kurā ietverts attiecīgais nosacījums. Pats pārkāpums pieļauts, Rīgas satiksmei noslēdzot apakšuzņēmuma līgumu. Savukārt Rīgas mikroautobusu satiksme tiesības sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu varēja iegūt, tikai noslēdzot apakšuzņēmuma līgumu. Vienlaikus Rīgas mikroautobusu satiksme turpināja pielāgoties Rīgas satiksmei noteiktajam pamattarifam, neveicot aktīvas darbības, lai patstāvīgi noteiktu tarifu. Tā kā Rīgas mikroautobusu satiksme nevarēja ietekmēt apakšuzņēmuma līguma noteikumus, tad Rīgas mikroautobusu satiksmes pārkāpums izpaudies, 2013. gada 29. aprīlī noslēdzot papildu vienošanos pie apakšuzņēmuma līguma un īstenojot šo vienošanos.

Pieteicējas lēmumu pārsūdzēja administratīvajā tiesā.

[3] Administratīvā apgabaltiesa pieteikumu apmierināja, spriedumu pamatojot ar turpmāk norādītajiem argumentiem.

[3.1] Ievērojot to, ka Konkurences padomes norādītais pieteicēju pārkāpums izpaudies kā vienošanās par minimālās braukšanas maksas (tarifa) noteikšanu par Rīgā sniegtajiem paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumiem, lietā jānoskaidro, kāda ir sabiedriskā transporta pakalpojumu braukšanas maksas (tarifu) noteikšanas kārtība.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 16. panta pirmā daļa noteic, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, nosakot pakalpojuma tarifu. Šā panta otrā daļa noteic, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs pakalpojuma tarifu nosaka saskaņā ar Ministru kabineta apstiprināto tarifu aprēķināšanas metodiku sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Bet panta trešā daļa paredz, ka, piešķirot tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu,

pasūtītājs ir tiesīgs noteikt pakalpojuma tarifu, pilnībā uzņemoties zaudējumu segšanas finansiālās saistības. Likuma 1. panta 5. punkts noteic, ka pasūtītājs šā likuma izpratnē ir valsts vai pašvaldība, kas savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus. Ministru kabineta 2012. gada 15. maija noteikumu Nr. 341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu” (turpmāk – noteikumi Nr. 341), kas bija spēkā līdz 2015. gada 11. augustam, 82. punkts noteica, ka gadījumā, ja pasūtītājs nenosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu, to nosaka pārvadātājs un iesniedz pasūtītājam saskaņošanai. Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumu Nr. 435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” (turpmāk – noteikumi Nr. 435), kas stājās spēkā 2015. gada 12. augustā, 86. punkts noteic, ka gadījumā, ja sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu nosaka pārvadātājs, tas vismaz mēnesi pirms tarifa maiņas iesniedz pasūtītājam informāciju par plānoto sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa lielumu kopā ar papildu informāciju.

Tātad tiesiskais regulējums paredz divus atšķirīgus tarifa veidošanas mehānismus. Vienā gadījumā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs patstāvīgi saskaņā ar Ministru kabineta noteiktu metodiku aprēķina tarifu, ko saskaņo ar pasūtītāju, kas izskatāmajā lietā ir pašvaldība. Otrā gadījumā pasūtītājs pats izmanto tiesības noteikt tarifu, piešķirot tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu.

Tādējādi ir jāskaidro, kādā kārtībā tika noteikti abu pieteicēju piemērotie sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifi.

[3.2] Rīgas dome un Rīgas satiksme 2011. gada 14. novembrī noslēdza pasūtījuma līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā, piešķirot Rīgas satiksmei ekskluzīvas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā. Pasūtījuma līguma 10.2. punktā noteikts, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksa (tarifs) tiek noteikta atbilstoši sabiedriskā transporta nozari reglamentējošajiem normatīvajiem aktiem. Šā līguma 10.6. punkts noteic, ka Licencēšanas komisija izvērtē saskaņošanai iesniegtā tarifa atbilstību normatīvo aktu un pasūtījuma līguma prasībām, nepieciešamības gadījumā pieprasot papildu informāciju vai dokumentus Rīgas satiksmei, un mēneša laikā pieņem lēmumu, kas kļūst par šā pasūtījuma līguma neatņemamu sastāvdaļu.

Savukārt 2013. gada 4. janvārī saskaņā ar atklāta konkursa rezultātiem Rīgas satiksme ar apakšuzņēmēju Rīgas mikroautobusu satiksmei noslēdza līgumu par paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla daļas maršrutos. Apakšuzņēmuma līguma 1.4. punktā noteikts, ka Rīgas mikroautobusu satiksmei ir pienākums paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegt par konkursa rezultātā noteikto sabiedriskā transporta pakalpojuma braukšanas maksu (tarifu). Saskaņā ar šā līguma 7.1. punktu Rīgas mikroautobusu satiksme veic regulāros pasažieru pārvadājumus maršrutu tīklā par braukšanas maksu (tarifu), ko veido Rīgas satiksmes sabiedriskā transporta nozari reglamentējošajos normatīvajos aktos noteiktā braukšanas maksa (pamattarifs), kas saskaņota Licencēšanas komisijā, un kam pieskaitāma konkursa rezultātā noteiktā papildu maksa. Saskaņā ar līguma 7.4. punktu, ja Rīgas satiksme normatīvajos aktos noteiktā kārtībā groza pamattarifu, Rīgas satiksme par to savlaicīgi brīdina Rīgas mikroautobusu

satiksmi, kurai ir tiesības attiecīgi palielināt tarifu, nepalielinot papildu maksu, kas noteikta atklāta konkursa rezultātā.

2013. gada 29. aprīlī un 16. jūnijā starp Rīgas satiksmi un Rīgas mikroautobusu satiksmi noslēgtas papildu vienošanās pie apakšuzņēmuma līguma. Atbilstoši to nosacījumiem maksa par braucienu, norēķinoties ar e-talonu, paaugstināta servisa pakalpojumam pielīdzināma maksai par braucienu Rīgas satiksmes veiktajos pārvadājumos. Papildu vienošanās arī noteikts, ka, mainoties maksai par braucienu Rīgas satiksmes veiktajos pārvadājumos, Rīgas mikroautobusu satiksme šīm izmaiņām piekrīt.

Konkurences padomes ieskatā pieteicējas minētajos līgumos aizliegti vienojās par sabiedriskā transporta pakalpojumiem piemērojamo braukšanas maksu (tarifiem) un pēc tam attiecīgi saskaņoja savus tarifus.

[3.3] Rīgas dome tiesā iesniedza Licencēšanas komisijas lēmumus, ar kuriem laika periodā, kurā pārsūdzētajā lēmumā konstatēts pieteicēju pārkāpums, saskaņoti un noteikti Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērotie tarifi. No minētajiem lēmumiem un pārsūdzētajā lēmumā norādītā konstatējams, ka laikā no 2013. gada 4. janvāra, kad tika noslēgts apakšuzņēmuma līgums, līdz 2013. gada 31. decembrim Rīgas mikroautobusu satiksmes sniegtajiem pakalpojumiem tika piemērots Rīgas satiksmes noteiktais tarifs atbilstoši konkursa rezultātiem. Savukārt laikā no 2014. gada 1. janvāra līdz 2015. gada 31. janvārim Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērotais tarifs par vienu braucienu, pērkot biļeti ar e-talonu, bija augstāks par Rīgas satiksmes noteikto, bet tarifs par vienu braucienu, pērkot biļeti pie vadītāja, bija zemāks par Rīgas satiksmes noteikto. Ņemot vērā minētos apstākļus, secināms, ka šajos laika periodos pieteicējas neīstenoja vienošanos par minimālā tarifa apmēra noteikšanu.

Savukārt ar Licencēšanas komisijas 2015. gada 16. janvāra lēmumu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 16. panta trešajā daļā noteiktajā kārtībā pašvaldība no 2015. gada 1. februāra spēkā esošo Rīgas mikroautobusu satiksmes tarifu 1,15 *euro* par vienu braucienu, pērkot biļeti ar e-talonu, noteica pati. Tātad arī attiecībā uz šo tarifu pieteicējas nav īstenojušas vienošanos par minimālā tarifa apmēra noteikšanu, jo tarifu noteica pašvaldība.

Ņemot vērā, ka līdz 2014. gada 31. martam nakts satiksmes pārvadājumus veica Rīgas satiksme, no 2014. gada 1. aprīļa, kad šo pakalpojumu sāka sniegt Rīgas mikroautobusu satiksme, tās pakalpojumam tika piemērots jau iepriekš noteiktais Rīgas satiksmes tarifs. Tātad arī attiecībā uz šo tarifu pieteicējas nav īstenojušas vienošanos par minimālā tarifa apmēra noteikšanu.

[3.4] No pārsūdzētā lēmuma izriet, ka pieteicēju aizliegtā vienošanās ir ietekmējusi šādu Rīgas mikroautobusu satiksmes tarifu noteikšanu: no 2015. gada 1. februāra noteikto vienreizējās biļetes cenu 2 *euro*, pērkot biļeti pie transportlīdzekļa vadītāja, un tādu pašu vienreizējās biļetes cenu nakts satiksmes maršrutos, kā arī no 2016. gada 1. aprīļa noteiktās braukšanas maksas. Tādējādi no 2015. gada 1. februāra viena brauciena maksa, pērkot biļeti pie vadītāja, abām pieteicējām noteikta vienāda – 2 *euro*, bet no 2016. gada 1. aprīļa, ieviešot integrēto e-talonu nakts satiksmē, tā cena noteikta tāda pati, kā no 2015. gada 1. februāra abām pieteicējām noteikta dienas satiksmē. Abos minētajos gadījumos Licencēšanas komisija saskaņoja tai iesniegto tarifu projektu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 16. panta pirmajā un otrajā daļā noteiktajā kārtībā, proti, tā saskaņoja Rīgas satiksmes iesniegtos tarifu projektus, ko bija sagatavojusi Rīgas mikroautobusu satiksme.

[3.5] Izvērtējot iepriekš konstatētos apstākļus, visupirms jāņem vērā, ka saskaņā ar konkursa nolikumu pretendenta finanšu piedāvājums nedrīkstēja būt zemāks par Licencēšanas komisijas saskaņoto sabiedriskā pakalpojuma braukšanas maksas pamattarifu. Turklāt apakšuzņēmuma līguma 1.4., 7.1. un 7.4. punkts, kas attiecas uz tarifiem, bija ietverts jau konkursa nolikuma pievienotajam līguma projektam. Līdz ar to Rīgas mikroautobusu satiksme nevarēja iebilst pret Rīgas satiksmes paredzēto, ka paaugstināta servisa pakalpojums nevar būt lētāks par pamatpakalpojumu, jo vienīgā iespēja, kā Rīgas mikroautobusu satiksme varēja pretendēt uz iespēju sniegt paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā, bija piekrist konkursa noteikumiem un piedāvātajam apakšuzņēmuma līguma projektam. No Rīgas mikroautobusu satiksmes bija atkarīga tikai tās piedāvātā papildu maksa, taču par šāda piedāvājuma iesniegšanu konkursā Rīgas mikroautobusu satiksme ar pārsūdzēto lēmumu nav sodīta.

Jāņem vērā arī tas, ka lēmumu projektus par tarifu maiņu saskaņā ar Rīgas satiksmes noteikto kārtību Rīgas mikroautobusu satiksme patstāvīgi nevarēja iesniegt saskaņošanai Licencēšanas komisijā, to darīja tikai Rīgas satiksme. Pēc pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas, kad Rīgas mikroautobusu satiksme vērsās Licencēšanas komisijā ar iesniegumu par tās aprēķinātā tarifa apstiprināšanu, lai izpildītu pārsūdzēto lēmumu daļā par tiesiskā pienākuma uzlikšanu, šis iesniegums ar Licencēšanas komisijas lēmumu tika noraidīts. Tādējādi arī gadījumā, ja Rīgas mikroautobusu satiksme pirms pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas pati būtu iesniegusi apstiprināšanai Licencēšanas komisijā tādu tarifu projektu, kas atšķiras no Rīgas satiksmes noteiktajiem tarifiem, šis iesniegums tiktu noraidīts.

Turklāt pēc šā lēmuma pieņemšanas Konkurences padome nav veikusi nekādas darbības, lai panāktu pārsūdzētā lēmuma izpildi daļā par pieteicējam uzlikto tiesisko pienākumu, tādējādi akceptējot situāciju, ka tās pieņemtais lēmums netiek izpildīts.

Ņemot vērā minēto, secināms, ka ar Rīgas satiksmes un Rīgas mikroautobusu satiksmes noslēgto apakšuzņēmuma līgumu tika izveidota sistēma, ka tarifus nosaka vai nu Rīgas satiksme vai arī Licencēšanas komisija, bet Rīgas mikroautobusu satiksmes iesaiste šajā procesā bija tikai formāla, tās tiesības administratīvi un ekonomiski neatkarīgi noteikt pakalpojuma tarifu tika izslēgtas. Šādos apstākļos pieteicējas nevar tikt vainotas aizliegtas vienošanās noslēgšanā, jo abas pieteicējas nevarēja brīvi noteikt braukšanas maksu (tarifu).

[4] Konkurences padome kasācijas sūdzībā par spriedumu norāda turpmāk minētos apsvērumus.

[4.1] Tiesa kļūdaini piemērojusi aizliegtas vienošanās jēdzienu. Lai pastāvētu vienošanās, pietiek ar to, ka attiecīgie uzņēmumi ir izteikuši savu kopīgo gribu noteiktā veidā rīkoties tirgū. Vienošanās aizliegums neattiecas uz gadījumiem, kad noteikta veida darbības ir uzņēmuma vienpusēja rīcība, tomēr ir jānošķir gadījumi, kad uzņēmums patiešām pieņem vienpusēju pasākumu, no gadījumiem, kad vienpusējais raksturs ir tikai šķietams. Konkrētajā gadījumā vienotā griba izriet gan no pieteicēju starpā noslēgtā apakšuzņēmuma līguma un tā pielikumiem, gan arī no apstākļiem, kādos tiek sniegts sabiedriskā transporta pakalpojums. Arī vienošanās mērķis ir acīmredzams – izveidot tādu sabiedriskā transporta sistēmu Rīgā, kur pieteicējas kā faktiski konkurējoši pasažieru pārvadātāji savā starpā izslēgtu savstarpējo konkurences spiedienu uz maksu, par kādu pakalpojums tiek sniegts. Savukārt tam, kādā veidā katrs no uzņēmumiem ir ieguvis

tiesības sniegt pakalpojumu, ir nozīme, nosakot vienošanās veidu, bet ne vērtējot, vai pastāv vienošanās.

[4.2] No lietas apstākļiem neizriet nosacījumi, kas ierobežotu vai spiestu Rīgas satiksmi fiksēt minimālo cenu, par kādu uzņēmums, kuram tiek nodota sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana, šo pakalpojumu sniegs. Starp Rīgas domi un Rīgas satiksmi noslēgtais pasūtījuma līgums tikai piešķir tiesības Rīgas satiksmei piesaistīt apakšuzņēmēju. Līgumā nav noteikts, kādā veidā Rīgas satiksme var piesaistīt apakšuzņēmēju, tādējādi līguma veida, formas un satura izvēle atstāta Rīgas satiksmes kompetencē. Tāpēc Rīgas satiksmes darbības, nosakot braukšanas maksu un regulējot tās apmēru konkurējošam uzņēmumam, ir Rīgas satiksmes autonoma rīcība.

[4.3] Par vienotu gribu liecina arī tas, ka pēc tiesību sniegt pakalpojumu saņemšanas Rīgas mikroautobusu satiksme turpināja pielāgoties Rīgas satiksmes noteiktajam tarifam. Tāpat Rīgas mikroautobusu satiksmei nepastāvēja tiesiski šķēršļi patstāvīgi noteikt savu tarifu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, bet tā šādu iespēju neizmantoja.

[4.4] Spriedumā kļūdaini aizliegtas vienošanās esības pārbaudē vērtēts, vai pieteicējas vienošanos ir īstenojušas. Lai noteiktu, vai pastāv vienošanās, nav svarīgi, vai šī vienošanās ir sekmīgi izpildīta un vai vienošanās vispār tikusi piemērota. Turklāt vienošanās mērķis bija vērsts uz braukšanas maksas minimālās robežas ierobežošanu maksai, par kādu pakalpojumu pērk galalietotājs, tādējādi gadījumā, ja sabiedriskā transporta pakalpojumu apstiprinātais tarifs pašvaldībā atšķiras no tarifa, par kādu pakalpojums tiek pārdots galalietotājam, nav pamata secināt, ka vienošanās nav īstenota tikai tāpēc, ka atšķiras pašvaldības apstiprinātais tarifs.

[4.5] Laika periodā, kad Rīgas satiksme pakalpojumu sniedza, piemērojot galalietotājiem braukšanas maksu 0,60 *euro*, Rīgas dome īstenoja mobilitātes programmu, kuras ietvaros Rīgas satiksmes tarifam tika piemērots 50 % samazinājums, starpību kompensējot pašvaldībai. Proti, pakalpojuma apstiprinātais tarifs bija 1,20 *euro*, bet faktiski galalietotājs maksāja 0,60 *euro*. Lai gan šāds samazinājums netika piemērots sabiedriskā transporta paaugstināta servisa pakalpojumiem un Rīgas mikroautobusu satiksme sniedza pakalpojumus par tarifu, kas bija zemāks par pašvaldībā apstiprināto Rīgas satiksmes tarifu, galalietotājiem pakalpojums joprojām tika sniegts par maksu, kas nav zemāka par Rīgas satiksmes pieprasīto braukšanas maksu galalietotājiem, iegādājoties e-talonu – 0,70 *euro*.

[4.6] Ja tirgus dalībnieka pret konkurenci vērstā rīcība izriet no normatīvo aktu prasībām, tad par šādu rīcību sodīt nevar. Taču tiesa nav konstatējusi, ka pieteicēju rīcību noteikt braukšanas maksu ierobežotu normatīvais regulējums, ciktāl tam ir nozīme konkurences tiesību kontekstā.

Sistēmiski interpretējot nozares normatīvo regulējumu, konstatējams, ka primāri rīcības brīvība noteikt braukšanas maksu ir pakalpojuma sniedzējam. Braukšanas maksai ir jāatbilst viena pasažiera brauciena pašizmaksai, kā to paredz noteikumu Nr. 435 96. punkts. Izņēmuma gadījumos pašvaldība var iestāties pakalpojuma sniedzēja vietā, bet šādā gadījumā pašvaldības lēmumam ir jābūt objektīvi ekonomiski pamatotam, ņemot vērā, ka tai ir jāuzņemas segt zaudējumus, kas veidojas starp pakalpojuma sniedzēja plānoto un pašvaldības noteikto tarifu.

Nepieciešamība pēc minētā regulējuma saistīta ar sabiedriskā transporta pakalpojuma vispārējo ekonomisko nozīmi, valstij ir pienākums nodrošināt šādu

pakalpojumu sniegšanu tās iedzīvotājiem. Valstij vai pašvaldībai ir tiesības izvēlēties piemērotāko veidu, kādā šis pakalpojums sniedzams. Tādējādi rīcībai, ar kuru pašvaldība iejaucas tirgus darbībā, veicot cenu regulāciju, jābūt nepieciešamai un pamatotai. Tomēr iejaukšanās nebūtu pieļaujama, ja tirgus pats spēj nodrošināt atbilstošu tarifu. Līdz ar to valsts iejaukšanās nav absolūta. Tikai gadījumā, ja pašizmaksa, kuru uzrāda sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs, ir augstāka par to, kādu par atbilstošu uzskata pašvaldība, būtu attaisnojama pašvaldības kā pasūtītāja iejaukšanās cenu regulācijā. Ciktāl šāda pašvaldības rīcība nav konstatējama, nav pamata apgalvot, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs ir ierobežots brīvi noteikt pakalpojuma tarifu.

No lietas apstākļiem nav konstatējams, ka pašvaldība ir regulējusi cenu minētajā kontekstā. Rīgas domes Licencēšanas komisijā apstiprinātais tarifs ir pašvaldības rīcība, ar kuru ir pieņemta zināšanai noteikta veida informācija, nevis noteikta braukšanas maksa. To apstiprina Rīgas domes Licencēšanas komisijas protokolos ietvertās normas, uz kurām pašvaldība atsaukusies, apstiprinot tarifu, šo protokolu saturs, atbilstoši kuram Rīgas domes Licencēšanas komisija veic tikai formālu tarifa saskaņošanu, neiedziļinoties pašizmaksā, kā arī pasūtījuma līguma starp Rīgas domi un Rīgas satiksmi 10.6. punkts.

Turklāt pašvaldībai, rīkojoties kā cenu regulatoram, jāpieņem objektīvi ekonomiski pamatots lēmums, ņemot vērā zaudējumu kompensēšanas nepieciešamību. Tikai šādos apstākļos saskatāma pašvaldības tiesību īstenošana. Līdz ar to par pašvaldības regulatora lomu neliecina arī Rīgas domes 2015. gada 16. janvāra lēmuma, kas nosaka maksu 1,15 *euro* apmērā, pamatojums, atbilstoši kuram šāda braukšanas maksa noteikta, jo biļešu automāti kā maksāšanas līdzekli nepieņem 0,01 *euro* un 0,02 *euro* monētas. Par pretēju normatīvā regulējuma mērķim un būtībai uzskatāma pašvaldības iestāšanās kā regulatoram tās pieļauto kļūdu dēļ.

Ievērojot minēto, tiesas atziņas par rīcības brīvības neesību pieteicējam tarifa noteikšanā ir kļūdainais.

[4.7] Tiesa spriedumā secināja, ka pārsūdzētajā lēmumā sniegtais aizliegts vienošanās vērtējums balstīts tikai uz pieteicēju starpā noslēgto apakšuzņēmuma līgumu un tā pielikumiem, kur noteikts, ka paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifs ir piesaistīts tarifam, par kādu pakalpojumu sniedz Rīgas satiksme. Konkurences padome uzskata, ka šādā veidā Rīgas satiksme un Rīgas mikroautobusu satiksme aizliegti vienojušās par sabiedriskā transporta pakalpojumiem piemērojamo braukšanas maksu.

Konkurences padome piekrīt, ka vienošanās priekšmets izriet no apakšuzņēmuma līguma un tā pielikumiem. Taču lietas apstākļu konteksts, kuru dēļ Konkurences padome ir atzinusi, ka vienošanās priekšmets liecina par aizliegtu vienošanos, ir plašāks nekā minētais līgums un tā pielikumi. Šajā kontekstā Konkurences padome ir secinājusi, ka Rīgas mikroautobusu satiksme sniedz pakalpojumu autonomi, nevis kā Rīgas satiksmes apakšuzņēmējs, ko apstiprina arī Rīgas mikroautobusu satiksmes autonomā rīcība attiecībā uz izmaksu kontroli.

Konkurences padome ir vērtējusi tirgū pastāvošos apstākļus. Veids un nosacījumi, saskaņā ar kuriem Rīgas satiksme nodeva tiesības sniegt paaugstināta servisa pakalpojumus Rīgas mikroautobusu satiksmei, izveidoja autonomu pakalpojumu sniedzēju, kas sniedz Rīgas satiksmei konkurējošu pakalpojumu, taču vienlaikus šis pakalpojums ir pakļauts tarifam, kas izriet no cita pakalpojumu sniedzēja pašizmaksas. Lēmumā nav konstatēts, ka Rīgas satiksmes un Rīgas mikroautobusu satiksmes starpā

pastāvētu jebkādi savstarpēji norēķini, kas būtu saistīti ar sabiedriskā transporta paaugstināta servisa pašizmaksu. Proti, tirgū, kurā nepieciešams sasniegt maksimālu līdzekļu izlietojuma efektivitāti, pakalpojumus sniedz uzņēmums par samaksu, kuru tam nav jāpamato. Tas vien, ka tarifs atsevišķi tiek apstiprināts sabiedriskā transporta paaugstināta servisa pakalpojumam, nemaina to, ka šo pakalpojumu faktiski sniedz Rīgas mikroautobusu satiksme, darbojoties kā autonomas pakalpojuma sniedzējs.

[4.8] Rīgas mikroautobusu satiksmes sniegtajiem pakalpojumiem trūkst pašizmaksas aprēķina, taču bez šādu aprēķinu esības nav iespējams, pirmkārt, apstiprināt pamatotu tarifu, otrkārt, noteikt tarifu, kas pasūtītāja ieskatā tās iedzīvotājiem ir pieejams, ja pašvaldība kā pasūtītājs vēlētos iestāties cenu regulatora vietā. Tas būtu pretēji normatīvajam regulējumam, kas paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifs pilsētas nozīmes maršrutos nosakāms, ievērojot viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksu.

[4.9] Tāpat Rīgas satiksmes sniegtie aprēķini attiecībā uz tās pašizmaksu neietver tās izmaksas, kas rodas Rīgas mikroautobusu satiksmei, sniedzot paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu. Lai arī attiecībā uz Rīgas mikroautobusu satiksmi attiecinātu vienoto Rīgas satiksmes tarifu, tam būtu jāatspoguļo izmaksas, kas attiecināmas uz visu sniedzamo pakalpojumu kopumu, nevis tikai daļu. Savukārt, ja Rīgas satiksme kā vienīgais pakalpojumu sniedzējs, pat atbilstoši Rīgas mikroautobusu satiksmes izteiktam lūgumam, lūdz apstiprināt paaugstināta servisa pakalpojumam paaugstinātu tarifu, Rīgas satiksmes sniegtajam priekšlikumam neatkarīgi no pasūtītāja rīcības ir jāatspoguļo šī pakalpojuma izmaksas. Sabiedriskā transporta paaugstināta servisa pakalpojuma faktiskās izmaksas neatspoguļo Rīgas satiksmes tarifs.

Tas, ka normatīvais regulējums par sabiedriskā transporta paaugstināta servisa pakalpojumu paredz noteikt nevis tarifu, bet gan piemaksu, kas iekļaujama tarifā, nemaina šīs lietas apstākļu novērtējumu. Sabiedriskā transporta pakalpojumam ir jāatspoguļo šī pakalpojuma izmaksas neatkarīgi no tā, vai gala tarifu nosaka pasūtītājs vai pakalpojuma sniedzējs.

[4.10] Tiesiskā pienākuma piespiedu izpildes procedūras uzsākšana ir Konkurences padomes rīcības brīvība, kuras piemērošanā ir jāņem vērā noteiktās prioritātes, kā arī iestādes resursi. Tiesa nevar prasīt Konkurences padomei veikt tiesiskā pienākuma piespiedu izpildi, tiesa var tikai novērtēt tiesiskā pienākuma satura tiesiskumu.

[4.11] Nepamatots ir tiesas secinājums, ka Rīgas mikroautobusu satiksme nevar patstāvīgi iesniegt tarifu saskaņošanai Licencēšanas komisijā. Tiesiskā pienākuma tiesiskums nav vērtējams pēc izpildes iespējamības. Šajā gadījumā Rīgas mikroautobusu satiksme nebija ierobežota vērsties pie Rīgas satiksmes, lūdzot tās vārdā iesniegt tarifa projektu Licencēšanas komisijā.

[5] Pieteicējas paskaidrojumos par kasācijas sūdzību norāda, ka tiesas spriedums ir tiesisks, bet kasācijas sūdzība nav pamatota. Pieteicējas lūdz uzdot prejudiciālos jautājumus Eiropas Savienības Tiesai.

Motīvu daļa

[6] Konkurences padome uzskata, ka pieteicējas aizliegti vienojušās par minimālo braukšanas maksu jeb tarifu, par kādu patērētājiem tiek sniegts paaugstināta servisa

sabiedriskā transporta pakalpojums, tādējādi pārkāpjot Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas 1. punktu, atbilstoši kuram ir aizliegtas un kopš noslēgšanas brīža spēkā neesošas tirgus dalībnieku vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana Latvijas teritorijā, to skaitā vienošanās par tiešu vai netiešu cenu vai tarifu noteikšanu jebkādā veidā vai to veidošanas noteikumiem, kā arī par tādas informācijas apmaiņu, kura attiecas uz cenām vai realizācijas noteikumiem.

Taču tiesa, balstoties uz konstatētajiem apstākļiem, secinājusi, ka pieteicējas nav īstenojušas vienošanos par minimālo braukšanas maksu. Tāpat tiesa secinājusi, ka pieteicējas nevar tikt vainotas aizliegtas vienošanās par minimālā tarifa apmēra noteikšanu noslēgšanā, jo ne Rīgas satiksme, ne Rīgas mikroautobusu satiksme nevarēja brīvi noteikt braukšanas maksu.

Konkurences padome kasācijas sūdzībā norāda, ka tiesas secinājumi ir nepamatoti, jo pieteicējas izteikušas vienotu gribu noteiktā veidā rīkoties tirgū, no lietas apstākļiem neizriet nosacījumi, kas ietekmētu Rīgas satiksmes rīcību, fiksējot minimālo braukšanas maksu, tiesa nav konstatējusi tādus tiesiskus šķēršļus, kas ierobežotu pieteicēju tiesības patstāvīgi noteikt braukšanas maksu, Rīgas mikroautobusu satiksmes rīcība tirgū ir autonoma, tāpat lietā nav būtiski noskaidrot, vai vienošanās ir īstenota.

Senāts turpmāk minēto iemeslu dēļ Konkurences padomes kasācijas sūdzību atzīst par pamatotu.

[7] Tiesai šajā lietā ir jāpārbauda, vai pārsūdzētais lēmums, ar kuru ir konstatēta aizliegta vienošanās, ir tiesisks. Šim mērķim ir jānoskaidro, vai Konkurences padome pamatoti konstatējusi, ka ir bijusi vienošanās un ka tā saskaņā ar Konkurences likuma 11. panta pirmo daļu ir aizliegta (sal. *Senāta 2011. gada 29. aprīļa sprieduma lietā Nr. SKA-100/2011, A43005209, 10. punkts*). Ņemot vērā to, ka atbilstoši Konkurences likuma 11. panta pirmajai daļai aizliegtas ir tikai tādas vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana, ir jāpārbauda, vai vienošanās negatīvi ietekmē konkurenci. Tas citstarp pagērē vispirms noskaidrot, vai pieteicējas konkrētās lietas apstākļos ir konkurentes, tostarp – vai ir izslēgta cenu konkurence.

Vienošānās par cenu, kas tiek piemērota patērētājam, ir cenu konkurenci izslēdzoša, jo tādējādi cena vairs nepakļaujas tirgus nosacījumiem un konkurences spiedienam, un patērētājam nav iespējams to ietekmēt, secīgi – nav iespējams panākt cenu konkurences mērķi noturēt cenu viszemākajā iespējamajā līmenī (sal. *Eiropas Savienības Tiesas 1972. gada 14. jūlija sprieduma lietā „ICI pret Komisiju”, C-48/69, [ECLI:EU:C:1972:70](#), 9. punkts*). Tāpēc ir būtiski, ka katrs uzņēmums savu darbību tirgū noteic neatkarīgi (sal. *Senāta 2011. gada 29. aprīļa sprieduma lietā Nr. SKA-100/2011 (A43005209) 12. punkts*), tostarp patstāvīgi nosakot patērētājiem sniegto pakalpojumu cenu. Tādējādi, ja pieteicējas konkurē, tad tām ir jāievēro minētais princips, ka tās savu darbību tirgū noteic neatkarīgi, pretējā gadījumā tas var būt pamats konstatēt aizliegtu vienošanos.

Ja tiek konstatēti visi iepriekš minētie apstākļi un vienošanās atzīstama par aizliegtu, tad tiesai ir jāpārbauda, vai aizliegtās vienošanās dalībniekiem pareizi noteikta atbildība, tostarp attiecībā uz naudas soda noteikšanu. Atbilstoši Ministru kabineta 2016. gada 29. marta noteikumiem Nr. 179 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā un 13. pantā un Negodīgas mazumtirdzniecības prakses aizlieguma likuma 5., 6., 7. un 8. pantā paredzētajiem

pārkāpumiem” Konkurences padome, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu. Savukārt, nosakot pārkāpuma smaguma pakāpi, ņem vērā katra iesaistītā tirgus dalībnieka lomu pārkāpumā, tostarp, vai tirgus dalībnieks ir bijis pārkāpuma iniciators, vai pārkāpumā tirgus dalībniekiem bijusi aktīva vai pasīva loma (sal. arī *Senāta 2017. gada 7. februāra sprieduma lietā Nr. SKA-104/2017, A43014213, 6. punkts*). Tiesai ir jāpārbauda, vai naudas soda noteikšanā nav pieļauti pārkāpumi un tas nav nesamērīgs (*Senāta 2015. gada 28. decembra sprieduma lietā Nr. SKA-1286/2015, A43014713, 17. punkts*).

[8] Konkurences padome atzinusi, ka aizliegtā vienošanās ietverta apakšuzņēmuma līgumā un papildus noslēgtajās vienošanās. Savukārt novērtējot vienošanās dalībnieču lomu aizliegtās vienošanās noslēgšanā, Konkurences padome norādījusi uz Rīgas satiksmes iniciatīvu pārkāpuma īstenošanā, iekļaujot attiecīgo nosacījumu konkursa nolikumā, kas vēlāk iekļauts apakšuzņēmuma līgumā. Savukārt Rīgas mikroautobusu satiksmes loma novērtēta kā pasīva. Attiecībā uz apakšuzņēmuma līguma noslēgšanu Konkurences padome atzinusi, ka tiesības sniegt pakalpojumu Rīgas mikroautobusu satiksmei varēja iegūt tikai, noslēdzot apakšuzņēmuma līgumu. Taču attiecībā uz papildus noslēgtajām vienošanām Rīgas mikroautobusu satiksmei pārmesta aktīvu darbību neveikšana, lai tās tarifs tiktu aprēķināts patstāvīgi.

Tādējādi atbilstoši iepriekš minētajam tiesai bija jānoskaidro, vai pati par sevi vienošanās – apakšuzņēmuma līgumā ietvertais noteikums par minimālo braukšanas maksu – ir aizliegta un katras dalībnieces atbildība šai sakarā. Šim mērķim tiesai bija jāpārbauda, vai Rīgas satiksme un Rīgas mikroautobusu satiksme (vai jebkurš cits konkursa pretendents) konkrētās lietas apstākļos, ņemot vērā gan tiesisko regulējumu, gan lietas faktus, ir konkurentes, tostarp – vai pieteicējas konkurē (vai tām būtu jākonkurē) ar cenu. Gadījumā, ja pieteicējas ir konkurentes, tad tiesai bija jāpārbauda, vai pastāv tiesisks un faktiskais pamats Rīgas satiksmei jau konkursa nolikumā un apakšuzņēmuma līgumā noteikt minimālo braukšanas maksu, par kādu Rīgas mikroautobusu satiksme (vai jebkurš cits konkursa pretendents) sniegs paaugstināta servisa sabiedriskā transporta pakalpojumu patērētājiem, un secīgi – Rīgas mikroautobusu satiksmei piekrist apakšuzņēmuma līguma un papildu vienošanos noteikumiem, tādējādi atkāpjoties no neatkarīgas darbības tirgū principa.

[9] No sprieduma motīviem nevar izdarīt skaidru secinājumu par to, vai tiesa pieteicējas ir uzskatījusi par konkurentēm, jo spriedumā šādu motīvu nav. Līdz ar to Senātam nav iespējams pārbaudīt ne iespējamo motīvu, ne arī iespējamā secinājuma pareizību. Tomēr, spriežot pēc tā, ka tiesa, ja Senāts pareizi saprot, ir pievērsusies jautājumam par to, vai pieteicējas savu darbību tirgū ir noteikušas neatkarīgi, var pieņemt, ka tiesa pieteicējas uzskata par konkurentēm, kurām pēc būtības būtu jārikojas autonomi, tostarp nosakot sniegto pakalpojumu cenu, taču citi apstākļi ierobežojuši šādu iespēju.

Tiesa ir atzinusi, ka abas pieteicējas nemaz nevarēja brīvi noteikt minimālo braukšanas maksu, jo, kā tas saprotams no tiesas sprieduma motīviem, dažādi apstākļi neatstāja pieteicējam izvēli, kā vien pielīdzināt minimālo braukšanas maksu Rīgas satiksmei noteiktajam pamattarifam.

Senāts atzīst, ka sprieduma motīvi nepamato šo secinājumu.

[10] Vispirms ir jāatzīmē: lai gan tiesa minēto secinājumu izdarījusi attiecībā uz abām pieteicējām, tomēr sprieduma motīvi ir vērsti vienīgi uz Rīgas mikroautobusu satiksmes iespējām brīvi noteikt minimālo braukšanas maksu. Uz to norāda turpmāk minētais.

Tiesa kontekstā ar Konkurences padomes apgalvoto pārkāpumu nolūkā noskaidrot, kādā kārtībā tiek noteikta braukšanas maksa, ir atsaukusies uz normatīvo regulējumu. Taču no šā normatīvā regulējuma tiesa nav izdarījusi galīgus secinājumus par to, vai tas ir ietekmējis pieteicēju – gan Rīgas satiksmes, gan Rīgas mikroautobusu satiksmes – rīcību minimālās braukšanas maksas noteikšanā. Tā vietā tiesa ir secinājusi, ka normatīvais regulējums paredz divus alternatīvus braukšanas maksas jeb tarifa noteikšanas veidus, kas tādējādi prasa turpmāku pārbaudi par to, kādā kārtībā tika noteikti abu pieteicēju piemērotie sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifi (šā sprieduma 3.1. punkts).

Tālāk tiesa šai sakarā atsaukusies uz Rīgas domes un Rīgas satiksmes starpā noslēgto 2011. gada 14. novembra pasūtījuma līgumu, citējot punktus, kur ir atspoguļota procedūra, kādā Rīgas satiksmei tiek saskaņots tarifs. Tāpat tiesa atsaukusies uz apakšuzņēmuma līgumu, par kura nosacījumiem lietā ir strīds, un uz tā punktiem, kas noteic Rīgas mikroautobusu satiksmes pienākumu sniegt pakalpojumu par konkursa rezultātā noteikto braukšanas maksu – Licencēšanas komisijā saskaņoto pamattarifu, kam pieskaitāma konkursa rezultātā noteiktā papildu maksa – un Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērojamā pamattarifa palielināšanu, ja mainās Rīgas satiksmei noteiktais tarifs. Visbeidzot tiesa atsaukusies arī uz 2013. gada 29. aprīlī un 16. jūnijā starp Rīgas satiksmi un Rīgas mikroautobusu satiksmi noslēgtajām papildu vienošanām pie apakšuzņēmuma līguma un tajās regulētajiem nosacījumiem par to, kā Rīgas mikroautobusu satiksmes sniegtā pakalpojuma cena pielīdzināma maksai par braucienu Rīgas satiksmes veiktajos pārvadājumos un kā Rīgas mikroautobusu satiksmes pakalpojuma cena mainās līdz ar Rīgas satiksmes sniegtā pakalpojuma cenu. Arī pēc šo apstākļu atreferējuma tiesa neizdara secinājumus, vienīgi konstatē Konkurences padomes viedokli, ka tā šīs vienošanās uzskata par aizliegtām (šā sprieduma 3.2. punkts).

Turpmāk tiesa pārliecinājusies par to, uz kāda pamata un kādā procedūrā faktiski saskaņoti un noteikti Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērotie tarifi, tiesai izdarot secinājumu, ka pieteicējas nav īstenojušas vienošanos par minimālās braukšanas maksas noteikšanu (šā sprieduma 3.3. punkts). Tāpat tiesa pārbaudījusi aizliegtās vienošanās faktisku ietekmi uz Rīgas mikroautobusu satiksmei noteikto braukšanas maksu (šā sprieduma 3.4. punkts).

Tiesa arī atzīmējusi, ka lietā visupirms ir jāņem vērā apstāklis, ka saskaņā ar konkursa nolikumu pretendenta finanšu piedāvājums nedrīkstēja būt zemāks par Licencēšanas komisijas saskaņoto sabiedriskā pakalpojuma braukšanas maksas pamattarifu. Savukārt apakšuzņēmuma līguma punkti, kas attiecas uz tarifiem, bija ietverti jau konkursa nolikumam pievienotajā līguma projektā. Tiesa norādījusi, ka lēmumu projektus par tarifu maiņu saskaņā ar Rīgas satiksmes noteikto kārtību Rīgas mikroautobusu satiksme patstāvīgi nevarēja iesniegt saskaņošanai Licencēšanas komisijā, to darīja tikai Rīgas satiksme, kādēļ Rīgas mikroautobusu satiksmei nav bijis iespējams izpildīt arī tiesisko pienākumu, kas uzlikts ar pārsūdzēto lēmumu. Visbeidzot tiesa secinājusi, ka ar Rīgas satiksmes un Rīgas mikroautobusu satiksmes noslēgto apakšuzņēmuma līgumu tika izveidota sistēma, ka tarifus nosaka vai nu Rīgas satiksme

vai arī Licencēšanas komisija, bet Rīgas mikroautobusu satiksmes iespējas neatkarīgi noteikt pakalpojuma tarifu tika izslēgtas (šā sprieduma 3.5. punkts).

Kā redzams, neviens no iepriekš minētajiem tiesas apsvērumiem un secinājumiem (arī saistībā ar normatīvo regulējumu un 2011. gada 14. novembra pasūtījuma līgumu) nav vērsts uz to, lai pamatotu to, kāpēc Rīgas satiksmei jau konkursa nolikumā un apakšuzņēmuma līguma projektā, kā arī pašā apakšuzņēmuma līgumā bija jānosaka minimālā braukšanas maksa jeb – citiem vārdiem – kāpēc ar konkursa nolikumu un apakšuzņēmuma līgumu bija jāizveido tāda sistēma, atbilstoši kurai Rīgas mikroautobusu satiksmei vairs nebija faktiskas iespējas patstāvīgi noteikt vēl zemāku braukšanas maksu un arī patstāvīgi iesniegt to saskaņošanai attiecīgajā iestādē. Jāuzsver, ka tiesa ir atsaukusies arī uz konkursa nolikumu, apakšuzņēmuma līgumu un papildu vienošanās pie apakšuzņēmuma līguma, lai pamatotu Rīgas mikroautobusu satiksmes ierobežotās iespējas patstāvīgi noteikt un saskaņot savu sniegto pakalpojumu cenu. Proti, tiesa, nepaskaidrojot, kāds tam ir pamats, Rīgas mikroautobusu satiksmes autonomijas trūkumu pamatojusi ar apstākļiem, kuri ir šīs lietas pārbaudes priekšmets.

Iepriekš minētais liek secināt, ka tiesa ir pievērsusies vienīgi Rīgas mikroautobusu satiksmes atbildībai (konkrēti – lomai) vienošanās noslēgšanā, bet nav pārbaudījusi vienošanās tiesiskumu kā tādu, tostarp nenoskaidrojot, kas ir tie pamati, kāpēc abas pieteicējas nevarēja īstenot savu darbību tirgū neatkarīgi un kāpēc tām apakšuzņēmuma līgumā bija jāvienojas par Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērojamo minimālo braukšanas maksu.

Ja tiesa secinājumu par to, ka abas pieteicējas nevarēja brīvi noteikt minimālo braukšanas maksu, izdarījusi uz tā pamata, ka viens no vienošanās dalībniekiem nav varējis ietekmēt vienošanās saturu, tad tiesai būtu jāpamato, kā šis apstāklis izslēdz Konkurences padomes apgalvoto vienošanās aizliegto raksturu un secīgi – vienošanās dalībnieču atbildību tās noslēgšanā. Taču arī šādu apsvērumu spriedumā nav.

[11] Senāts pieļauj, ka tiesa secinājumu par to, ka *abas* pieteicējas, tostarp Rīgas satiksme, nevarēja brīvi noteikt minimālo braukšanas maksu, vēlējusies balstīt uz normatīvo regulējumu, kādā vispār tiek saskaņots tarifs, un uz Rīgas domes un Rīgas satiksmes starpā noslēgtā 2011. gada 14. novembra pasūtījuma līguma punktiem, kur ir atspoguļota procedūra, kādā tiek saskaņots tarifs Rīgas satiksmei. Lai arī tiesa, kā jau minēts, nav izdarījusi konkrētus secinājumus no normatīvā regulējuma un minētā līguma, tomēr no tiesas izvirzītā uzdevuma noskaidrot, kādā kārtībā tika noteikti *abu* pieteicēju piemērotie sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifi (ar to domājot, vai tarifu nosaka pats pasūtītājs vai pārvadātājs), kā arī sprieduma struktūras var pieņemt, ka tiesa bija plānojusi noskaidrot, vai pastāv kādi tiesiski vai faktiski pamati, kas neatstāja Rīgas satiksmei citu izvēli kā vien iekļaut konkursa nolikumā un apakšuzņēmuma līgumā strīdus nosacījumu. Pretējā gadījumā Senāts nesaskata jēgu nedz tiesas piesauktajiem normatīvajiem aktiem, nedz arī citētajam pasūtījuma līgumam, kā arī neatrod jebkādu citu pamatu tiesas secinājumam, ka *abas* pieteicējas nevarēja brīvi noteikt Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērojamo minimālo braukšanas maksu.

Taču arī no tiesas piesauktā normatīvā regulējuma un pasūtījuma līguma punktiem Senāts nerod pamatojumu tam, kāpēc abām pieteicējām apakšuzņēmuma līgumā bija jāvienojas par Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērojamo minimālo braukšanas maksu

(it īpaši ņemot vērā, ka parastā gadījumā publiskā iepirkuma jēga ir fiksēt maksimālo cenu, nevis minimālo cenu, par kuru zemāka vairs nav iespējama).

[12] Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 16. panta (likuma redakcijā, kas bija spēkā līdz 2020. gada 29. decembrim), kas reglamentē sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus, pirmā daļa noteic, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, nosakot pakalpojuma tarifu. Panta otrā daļa paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs pakalpojuma tarifu nosaka saskaņā ar Ministru kabineta apstiprināto tarifu aprēķināšanas metodiku sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Atbilstoši panta trešajai daļai, piešķirot tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu, pasūtītājs ir tiesīgs noteikt pakalpojuma tarifu, pilnībā uzņemoties zaudējumu segšanas finansiālās saistības.

No minētajām normām izriet divi tarifu noteikšanas veidi: 1) pakalpojuma sniedzējs patstāvīgi nosaka tarifu, ievērojot Ministru kabineta noteikumos reglamentēto metodiku; 2) tarifu nosaka pasūtītājs, ja vien tas pilnībā uzņemas zaudējumu segšanas finansiālās saistības.

Šis pants iezīmē principu, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs ir brīvs tarifa noteikšanā, tam ir jāreķinās tikai ar metodiku, kā tarifu aprēķina. Vienīgi tad, ja iestājas panta trešās daļas priekšnoteikums – zaudējumu segšanas finansiālās saistības uzņemas pasūtītājs –, tarifu nosaka pasūtītājs.

Arī noteikumos Nr. 341 (spēkā līdz 2015. gada 11. augustam) un Nr. 435 (spēkā no 2015. gada 12. augusta; šie noteikumi aplūkoti to sākotnējā redakcijā) atspoguļotā tarifa noteikšanas metodika neliecina par to, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs (pārvadātājs) būtu ierobežots patstāvīgi noteikt tarifa apmēru, lai arī tas atbilstoši procedūrai ir jāaskaņo ar pasūtītāju.

Proti, gan noteikumu Nr. 341, gan noteikumu Nr. 435 normas liecina, ka attiecībā uz pilsētas nozīmes maršrutiem tarifa noteikšanas metode izpaužas kā tarifa noteikšana atkarībā no biļetes veida. Tā minēto noteikumu attiecīgi 90. un 92. punkts paredz, ka tarifu (braukšanas maksu) pilsētas nozīmes maršrutos nosaka saskaņā ar minētajos punktos norādītajām metodēm, piemēram: vienreizēja braukšanas maksa vienam braucienam vienā maršrutā (bez braukšanas attāluma ierobežojuma); abonementa maksa ar maršrutu un pārvadājumu veidu ierobežojumiem vai bez tiem noteiktam termiņam u. c.

Minēto noteikumu attiecīgi 95. un 96. punkts, kuri ir identiski, savukārt paredz, ka pilsētas nozīmes maršrutos nosaka viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksu. To aprēķina, prognozētās kopējās izmaksas attiecīgajā maršruta tīklā dalot ar pārvadāto pasažieru skaitu (pakalpojuma sniedzējam saskaņā ar minēto noteikumu attiecīgi 85. un 88. punktu ir pienākums veikt pārvadāto pasažieru (braucienu skaita) uzskaiti). Noteikumu Nr. 341 86. punkts savukārt paredz, ka pārvadātājs tarifu (braukšanas maksu) aprēķina katram pārvadājumu veidam.

Abi noteikumi – Nr. 341 un Nr. 435 – arī paredz, ka pakalpojuma sniedzējs ir tiesīgs noteikt papildu maksu un iekļaut to tarifā (braukšanas maksā) pēc būtības par paaugstināta servisa pakalpojumu (pārvadājuma ātrums, papildu ērtības (televīzija, internets u. c.), biļetes pārdošana sabiedriskajā transportlīdzeklī, ja pastāv alternatīvas iespējas iegādāties biļeti) (abi noteikumu attiecīgi 89. un 91. punkts, kas ir gandrīz identiski).

Tātad minētie noteikumi skaidri paredz, ka tarifu aprēķina pats pārvadātājs. Turklāt noteikumu metodika noteic vienīgi biļešu veidus, par ko tarifs ir aprēķināms, un piešķir tiesības tarifā iekļaut papildu maksu par paaugstināta servisa pakalpojumiem. Vienlaikus no metodikas neizriet tādi nosacījumi, kas pārvadātājam, aprēķinot tarifu, liktu nonākt pie viena konkrēta tarifa apmēra. Turklāt no noteikumos reglamentētās kārtības, kā tiek aprēķināta viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksa, izriet, ka tajā paredzēts ņemt vērā pozīcijas, kuras pašas par sevi ir mainīgas un atkarīgas no konkrētā pakalpojuma sniedzēja izmaksām un pārvadāto pasažieru skaita, ko savukārt var ietekmēt daudz un dažādi apstākļi, tostarp pārvadājuma veids, konkurence, pārvadātāja efektivitāte u. c.

Vienlaikus, kā jau minēts, pārvadātājs nav brīvs tarifa noteikšanā gadījumā, ja, iestājoties attiecīgam priekšnoteikumam, tarifu nosaka pasūtītājs.

Ievērojot minēto, lai tiesa varētu izdarīt secinājumu, ka Rīgas satiksmei nebija citas iespējas, kā vien apakšuzņēmuma līgumā noteikt Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērojamo minimālo braukšanas maksu, kas pielīdzināta Rīgas satiksmei noteiktajam pamattarifam, tiesai būtu jākonstatē, vai attiecībā uz Rīgas mikroautobusu satiksmi ir iestājušies priekšnoteikumi, kas paredz, ka tarifu nosaka pasūtītājs jeb Rīgas dome. Ja tomēr attiecībā uz Rīgas mikroautobusu satiksmi šādi priekšnoteikumi nav iestājušies, tad tiesai būtu jāpamato, uz kāda tiesiska un faktiskā pamata Rīgas mikroautobusu satiksmei nosakāmā minimālās braukšanas maksa neizbēgami saistīta ar Rīgas satiksmei noteikto tarifu (neatkarīgi no tā, vai Rīgas satiksme tarifu nosaka patstāvīgi vai to nosaka pasūtītājs). Spriedumā uz šādiem apstākļiem nav norādīts.

[13] Tiesa vienīgi ir atsaukusies uz noteikumu Nr. 341 un Nr. 435 attiecīgi 82. un 86. punktu, kuri reglamentē pārvadātāja rīcību, ja tarifu nosaka pārvadātājs, nevis pasūtītājs. Atbilstoši pirmajiem noteikumiem tarifs jāiesniedz pasūtītājam saskaņošanai, bet saskaņā ar nākamajiem noteikumiem – pārvadātājs informē pasūtītāju par plānoto tarifa lielumu. Taču no minētajiem punktiem neizriet, ka tādējādi pārvadātājs būtu ierobežots patstāvīgi noteikt tarifu. Vēl jo vairāk šīs normas nenoteic Rīgas satiksmei pienākumu piesaistīt apakšuzņēmuma tarifu Rīgas satiksmei noteiktajam pamattarifam. Senāts arī norāda, ka procedūra, kura ir jāievēro, lai tarifs tiktu saskaņots vai tiktu darīts zināms pasūtītājam, nevar ierobežot pakalpojuma sniedzēja likumā noteiktās tiesības brīvi noteikt tarifu.

Iepriekš minēto iemeslu dēļ arī tiesas atsauces uz Rīgas domes un Rīgas satiksmes 2011. gada 14. novembrī noslēgto pasūtījuma līgumu nepamato tiesas secinājumus, jo tiesa atsaukusies uz līguma 10.6. punktu, kas reglamentē procedūru, kādā tiek saskaņots tarifs, bet tas neliecina, ka Rīgas satiksme jebkādā veidā būtu ierobežota patstāvīgi noteikt tarifa apmēru. Savukārt līguma 10.2. punktā ir tikai vispārīga atsauce uz to, ka tarifu nosaka saskaņā ar normatīvajiem aktiem.

[14] Tiesa arī norādījusi, ka pieteicējas dažādu apsvērumu dēļ, kas katrs attiecas uz noteiktu laika periodu, nav īstenojušas vienošanos par minimālās braukšanas maksas apmēra noteikšanu (proti: Rīgas mikroautobusu satiksmes sniegtajiem pakalpojumiem tika piemērots Rīgas satiksmes noteiktais tarifs atbilstoši konkursa rezultātiem; Rīgas mikroautobusu satiksmei piemērotais tarifs atšķīrās no Rīgas satiksmes noteiktā tarifa; pasūtītājs jeb Rīgas dome atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 16. panta

trešajai daļai Rīgas mikroautobusu satiksmes tarifu noteica pati) (šā sprieduma 3.3. punkts). Tāpat tiesa konstatējusi, ka Rīgas dome ir saskaņojusi Rīgas mikroautobusu satiksmes sagatavotos tarifu projektus (šā sprieduma 3.4. punkts).

Senāts vērš uzmanību uz Konkurences padomes atzīto, ka pieteicējas ir pieļāvušas Konkurences likuma 11. panta pirmās daļas pārkāpumu, kas izpaudies kā aizliegtas vienošanās noslēgšana, kuras mērķis ir ierobežot konkurenci. Tiesas spriedumā šā apgalvojuma pamatotība nav pārbaudīta vai apšaubīta.

Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi: ja ir konstatēts nolīguma pret konkurenci vērsta mērķis, šā nolīguma ietekme uz konkurenci nav jāizvērtē; galvenais juridiskais kritērijs, lai noteiktu, vai nolīgums ietver konkurences ierobežojumu „mērķa dēļ”, ir konstatējums, ka šāds nolīgums pats par sevi ir pietiekami kaitīgs konkurencei, lai varētu tikt atzīts, ka tā sekas nav jāizvērtē; jautājumam, vai un kādā mērā šādas sekas faktiski rodas, nozīme ir tikai, lai aprēķinātu naudas soda apmēru un izvērtētu tiesības uz kaitējuma atlīdzinājumu (2015. gada 25. novembra sprieduma lietā „Maxima Latvija”, C-345/14, [ECLI:EU:C:2015:784](#), 17. un 20. punkts; 2013. gada 14. marta sprieduma lietā „Allianz Hungária Biztosító u. c.”, C-32/11, [ECLI:EU:C:2013:160](#), 38. punkts).

Tātad, ja tiek konstatēts, ka aizliegtā vienošanās konkurenci ierobežo „pēc mērķa”, tad nav vairs juridiskas nozīmes tam, vai šāda vienošanās ir radījusi arī faktiskas sekas. Līdz ar to Konkurences padome pamatoti norāda kasācijas sūdzībā, ka tiesa nevajadzīgi pievērsusies tam, vai vienošanās ir īstenota, jo tam nav nekādas ietekmes uz secinājumu par to, vai vienošanās ir aizliegta.

[15] Lai arī tiesa ir uzsvērusi, ka Konkurences padome neesot veikusi nekādas darbības, lai panāktu pārsūdzētā lēmuma izpildi daļā par pieteicējām uzlikto tiesisko pienākumu, tomēr nav pamatojusi šā fakta nozīmi lietā. Arī Senāts nesaskata tiesisku nozīmi šādiem tiesas apsvērumiem, līdz ar to atzīstams, ka tiesa lieki ir atsaukusies uz šādu faktu.

[16] Kopumā novērtējot spriedumu, Senāts atzīst, ka tiesa nav noskaidrojusi lietā būtiskos apstākļus, tiesas domu gaita nav loģiski izsekojama, tās uzskaitītajiem apstākļiem neseko secinājumi, līdz ar to nav skaidra uzskaitīto apstākļu nozīme, spriedums kopumā ir neskaidrs un pretrunīgs.

Ievērojot šajā spriedumā minētos apsvērumus, Senāts atzīst, ka tiesas spriedums ir atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai.

[17] Pieteicējas paskaidrojumos par kasācijas sūdzību pēc būtības iebilst pret Konkurences padomes lēmuma tiesiskumu, izvirzot argumentus tam, kāpēc lēmums nav pareizs (piemēram: pieteicējas nav konkurentes; apsvērumi par to, vai vienošanās ir vertikāla vai horizontāla; iebildumi saistībā ar konkrēto tirgu un izplatīšanas līmeņiem; apsvērumi par to, kāda ir nozīme veidam, kā tiek iegūtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu u. c.), kā arī izklāstot lietas apstākļus. Vienlaikus paskaidrojumos nav norādīts uz kasācijas sūdzības nepareizību iepretim tiesas sprieduma motīviem un vai sprieduma motīvi pamato pārsūdzētā lēmuma atcelšanu. Taču Senāts vērš uzmanību, ka kasācijas instances tiesa pārbauda vienīgi zemākas instances tiesas sprieduma tiesiskumu. Senāts nevar patstāvīgi pārbaudīt, vai visos aspektos iestādes lēmums ir bijis tiesisks, ja to nav darījusi zemākas instances tiesa. Ja tiesa kādu apstākli nav izvērtējusi, bet tas ir

būtisks sprieduma rezolutīvās daļas pamatošanai, tad tas ir pamats vienīgi atcelt tiesas spriedumu (ja vien nepastāv kādi citi apsvērumi, kas pamato sprieduma rezultātu), bet tas nevar būt pamats, lai Senāts veiktu savu pārbaudi. Tā būtu lietas izskatīšana pēc būtības, kas nav kasācijas instances tiesas kompetencē. Ievērojot minēto, Senāts nesaskata iespēju atbildēt uz paskaidrojumos norādītajiem argumentiem.

Vienlaikus Senāts konstatē, ka pieteicēju argumenti pirmšķietami varētu būt saistīti ar tiem apstākļiem, uz kuriem Senāts šajā lietā norādījis kā uz tādiem, kas nav noskaidroti. Līdz ar to pieteicējām šie argumenti jāizvirza tiesai, kas lietu izskatīs no jauna.

Rīgas satiksme ir iesniegusi arī papildu paskaidrojumus, kuros tā norāda uz Konkurences padomes paustu viedokli citā lietā saistībā ar konkurences ierobežošanu sabiedriskā transporta nozarē. Taču arī no šiem paskaidrojumiem izriet, ka Rīgas satiksme faktiski vēlas atspēkot Konkurences padomes pieņemto lēmumu un tajā izdarītos secinājumus, kuru pārbaude nav Senāta kompetencē.

[18] Pieteicējas lūgušas uzdot šādus prejudiciālos jautājumus Eiropas Savienības Tiesai:

1) Vai Rīgas mikroautobusu satiksme šīs lietas faktu kontekstā atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulai (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – regula Nr. 1370/2007), ir uzskatāma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju (pāravadātāju), ja tai nav noslēgts līgums ar pasūtītāju (Rīgas domi)?

2) Vai atbilstoši regulas Nr. 1370/2007 5. pantam tirgus dalībnieks (Rīgas mikroautobusu satiksme), kuru nekontrolē pasūtītājs, var iegūt tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, noslēdzot apakšuzņēmuma līgumu ar tirgus dalībnieku (Rīgas satiksmi), kuram pasūtītājs šādas tiesības ir piešķīris tiešā piešķiruma rezultātā?

3) Vai apakšuzņēmums (Rīgas mikroautobusu satiksme), kuram nav noslēgts līgums ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāju (Rīgas domi), var būt vai tam ir jābūt tiesīgam noteikt pakalpojuma tarifu?

4) Vai apakšuzņēmums (Rīgas mikroautobusu satiksme), kuram nav noslēgts līgums ar pasūtītāju (Rīgas domi), var būt vai tam ir jābūt administratīvi un ekonomiski neatkarīgam, nosakot pakalpojuma tarifu?

5) Vai šajā lietā aplūkotās vienošanās starp sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju (Rīgas satiksmi), kurai ir līgums ar pasūtītāju (Rīgas domi), un tās apakšuzņēmēju (Rīgas mikroautobusu satiksmi), kurai nav līguma ar pasūtītāju (Rīgas domi), kontekstā ir pieļaujama cenu konkurences ierobežošana, pamatojoties uz regulā Nr. 1370/2007 ietverto tiesisko regulējumu?

6) Vai regulā Nr. 1370/2007 ietvertais speciālais regulējums pieļauj pasūtītājam (Rīgas domei) tiesības ierobežot cenu konkurenci, ja: a) pasūtītājs (Rīgas dome) kompensē pāravadātājam (Rīgas satiksmei) radušos zaudējumus; b) pasūtītājs (Rīgas dome) daļēji kompensē pāravadātājam (Rīgas satiksmei) radušos zaudējumus; c) pasūtītājs (Rīgas dome) kompensē pāravadātājam (Rīgas satiksmei) radušos zaudējumus, bet nekompensē tā apakšuzņēmējam (Rīgas mikroautobusu satiksmei) radušos zaudējumus?

7) Vai tirgus dalībniekam ir pienākums pierādīt tā rīcības atbilstību Konkurences likuma 11. panta otrajai daļai, ja minētā rīcība izriet no sabiedriskā transporta

pakalpojumu nacionālā tiesiskā regulējuma, regulas Nr. 1370/2007 un saistošiem sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāja (Rīgas domes) izdotajiem normatīvajiem aktiem, kā arī pasūtītāja (Rīgas domes) un pārvadātāja (Rīgas satiksmes) līgumos ietvertajiem norādījumiem?

[19] Senāts turpmāk minēto iemeslu dēļ atzīst, ka šis lūgums nav apmierināms.

Līguma par Eiropas Savienības darbību 267. panta pirmā daļa paredz, ka Eiropas Savienības Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālus nolēmumus par līgumu interpretāciju, kā arī par Eiropas Savienības iestāžu vai struktūru tiesību aktu spēkā esību un interpretāciju.

Eiropas Savienības Tiesa, interpretējot Eiropas Ekonomiskās Kopienas dibināšanas līguma (1957. gads) 177. pantu, kas būtiskajos aspektos ir identisks Līguma par Eiropas Savienības darbību 267. pantam, ir norādījusi, ka 177. pants nav tiesību aizsardzības līdzeklis pusēm lietā, ko izskata valsts tiesa. Tas vien, ka, pēc kādas puses domām, tiesvedība rosina jautājumu par Kopienas tiesību interpretāciju, nebūt nenozīmē, ka attiecīgajai tiesai būtu jāuzskata, ka ir ierosināts jautājums 177. panta nozīmē. No otras puses, valsts tiesa vajadzības gadījumā var vērsties Kopienas Tiesā pēc savas ierosmes. Ja tomēr šīs tiesas uzskata, ka konkrētajā lietā tās var pieņemt lēmumu, tikai atsaucoties uz Kopienas tiesībām, 177. pants tām uzliek pienākumu vērsties Tiesā ikreiz, kad tiek ierosināts jautājums par interpretāciju (*1982. gada 6. oktobra sprieduma lietā „CILFIT u. c.”*, C-283/81, [ECLI:EU:C:1982:335](#), 9. un 11. punkts). Turklāt Tiesai saistībā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu nav jālemj nedz par valsts tiesību normu interpretāciju, nedz arī jāspriež par to, vai iesniedzējtiesas veiktā šo normu interpretācija ir pareiza. Vienīgi valsts tiesas ir kompetentas lemt par iekšējo tiesību interpretāciju (*2015. gada 17. decembra sprieduma lietā „Tall”*, C-239/14, [ECLI:EU:C:2015:824](#), 35. punkts).

No iepriekš minētā izriet, ka Eiropas Savienības Tiesas kompetencē ir vienīgi jautājumi par Eiropas Savienības tiesību interpretāciju vai spēkā esību. Tādējādi, lai būtu pamats uzdot jautājumu, būtu jārodas šaubām par lietā piemērojamo Eiropas Savienības tiesību interpretāciju. Vienlaikus Eiropas Savienības Tiesa nerisina strīdu pēc būtības, līdz ar to tai nav uzdodami jautājumi par jebkuriem lietas strīdīgajiem aspektiem.

Novērtējot pieteicēju piedāvātos jautājumus, Senāts atzīst, ka tie ir vērsti uz lietas atrisināšanu pēc būtības. Vienlaikus no uzdotajiem jautājumiem neizriet šaubas par Eiropas Savienības tiesību normu interpretāciju (šādas analīzes nav arī paskaidrojumos par kasācijas sūdzību). Piemēram, jautājums par to, vai Rīgas mikroautobusu satiksmes regulas Nr. 1370/2007 izpratnē ir uzskatāma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju, ja tai nav noslēgts līgums ar pasūtītāju, ir tiesas, kas izskata lietu pēc būtības, kompetencē. Tieši tiesai ir jānoskaidro, vai šāds jautājums ir būtisks lietas atrisināšanai, tad jāpārbauda, kuras tiesību normas šo jautājumu regulē, un tikai tad, ja piemērojamās Eiropas Savienības tiesību normas šai sakarā nav skaidras, var lūgt Eiropas Savienības Tiesas interpretāciju. Līdzīgs novērtējums attiecināms arī uz pārējiem pieteicēju jautājumiem, kuros, turklāt, ir arī citi trūkumi (piemēram, jautājums nekādi nav sasaistīts ar Eiropas Savienības tiesību normu).

Tomēr iepriekš minētais neizslēdz iespēju, tostarp pārformulējot lietas dalībnieku iesniegtos jautājumus, valsts tiesai pašai apsvērt vēršanos Eiropas Savienības Tiesā, attiecīgi noskaidrojot lietā vērtējamās būtiskās tiesību jautājumus, tiesību normas, kas tos

regulē, un to, vai Eiropas Savienības tiesību normas šai sakarā ir skaidras. Vienlaikus konkrētajā gadījumā tas būtu jāapsver tiesai, kas lietu izskatīs no jauna pēc būtības, jo pretējā gadījumā Senāts, ņemot vērā jau šā sprieduma 17. punktā norādītos apsvērumus, pārkāptu savu kompetenci.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 348. panta pirmās daļas 2. punktu un 351. pantu, Senāts

nosprieda

atcelt Administratīvās apgabaltiesas 2018. gada 9. maija spriedumu un nodot lietu jaunai izskatīšanai Administratīvajai apgabaltiesai.

Spriedums nav pārsūdzams.