



Konkurences padome

# Sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība platformās

Noslēguma ziņojums

Rīga

2022



## Saturs

Saīsinājumu saraksts un lietoto terminu skaidrojums .....	3
Ievads.....	4
I Normatīvais regulējums .....	5
II Autobusu pārvadājumu elektronisko biļešu tirdzniecības sistēma (spēkā esošā) ....	7
III Vilcienu pārvadājumu elektronisko biļešu tirdzniecības sistēma (spēkā esošā).....	9
IV Sabiedriskā transporta elektronisko biļešu tirdzniecības pakalpojuma attīstība .....	11
V Biļešu tirdzniecības sistēmas Lietuvā un Igaunijā.....	16
VI Konkrētais tirgus .....	18
Konkrētās preces tirgus.....	19
Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus.....	22
VII Konkurences tiesību attiecināmība.....	23
Dominējošais stāvoklis .....	24
Vertikālo vienošanos regulējuma attiecināmība.....	25
Konkurences neitralitātes regulējuma attiecināmība .....	27
VIII Citu valstu konkurences uzraudzības iestāžu prakse transporta biļešu tirdzniecības jomā.....	32
Francijas konkurences iestādes lēmums par priekšrocībām vilciena biļešu pārdošanā voyages-sncf.com.....	33
Zviedrijas konkurences iestādes izskatītā lieta par šķēršļu radišanu vilcienu biļešu tirdzniecības jomā .....	35
IX Kopsavilkums un secinājumi .....	36

## **Saīsinājumu saraksts un lietoto terminu skaidrojums**

**LESD** – līgums par Eiropas Savienības darbību

**KL** – Konkurences likums

**STPL** – Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums

**EST** – Eiropas Savienības Tiesa, arī Eiropas Kopienu tiesa

**OECD** – Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija

**KP** – Konkurences padome

**Direkcija** – VSIA "Autotransporta direkcija"

**STP** – Sabiedriskā transporta padome

**PV** – AS "Pasažieru vilciens"

**Mobilly** – SIA "Mobilly"

**Autoosta** – AS "Rīgas starptautiskā autoosta"

**BalticLines** – autobusu biļešu tirdzniecības sistēma "BalticLines"

**VBNIS** – valsts informācijas sistēma "Vienotā biļešu noliktavas sistēma"

**Vilcienu pārvadājumi** – iekšzemes pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu

**Autobusu pārvadājumi** – iekšzemes pasažieru pārvadājumi ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutos, t.i., reģionālās starppilsētu nozīmes maršrutos un reģionālās vietējās nozīmes maršrutos

## Ievads

- 1 Vēsturiski starppilsētu sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecību Latvijā lielākoties ir organizējuši paši transporta pakalpojumu sniedzēji, pārdodot biļetes biļešu kasēs vai pie transportlīdzekļu vadītājiem. Tomēr viedajām tehnoloģijām iegūstot arvien noteicošāku lomu patērētāju paradumu veidošanā, sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība internetā ir kļuvusi par nozīmīgu alternatīvu klātienē biļešu tirdzniecībai.
- 2 Sabiedrisko transportu Latvijā izmanto liels skaits iedzīvotāju – 2020. gadā Autobusu pārvadājumus bija izmantojuši 20,13 milj. pasažieru, savukārt Vilcienu pārvadājumus – 12,9 milj. pasažieru<sup>1</sup>. 2021. gada pirmajos sešos mēnešos Autobusu pārvadājumi tika sniegti 7,4 miljoniem pasažieru, kas, salīdzinot ar analoģu periodu 2020. un 2019. gadā, ir par attiecīgi 25 % un 50 % mazāk. Savukārt Vilcienu pārvadājumi tika sniegti 4,6 miljoniem pasažieru, kas ir par 24 % un 48 % mazāk, salīdzinot ar 2020. un 2019. gada pirmo pusgadu. Saskaņā ar Direkcijas sniegto informāciju, pasažieru skaita samazinājums skaidrojams ar ieviestajiem ierobežojumiem, lai mazinātu Covid-19 vīrusa izplatību.
- 3 Iegādāties transporta biļetes internetā piedāvā ne tikai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji, bet arī citi komersanti, kuri sniedz plašāku pakalpojumu klāstu, proti, pie tiem iespējams iegādāties vairāku veidu sabiedriskā transporta biļetes, kā arī veikt apmaksu par dažādiem pakalpojumiem, piemēram, apmaksāt autostāvvietu. Līdz ar to patērētājiem Latvijā tiek nodrošināta iespēja iegādāties sabiedriskā transporta biļetes internetā pie dažādiem pārdevējiem, izvēloties to, kas ir vispiemērotākais.
- 4 Piemēram, vilciena biļetes ir iespējams iegādāties valstij piederošās kapitālsabiedrības PV interneta vietnē [www.pv.lv](http://www.pv.lv) un tās mobilajā aplikācijā, kā arī privātā tirgus dalībnieka Mobilly interneta vietnē [www.mobilly.lv](http://www.mobilly.lv) un mobilajā aplikācijā. Savukārt autobusu biļešu starppilsētu maršrutos tirdzniecību internetā nodrošina tikai privātie tirgus dalībnieki interneta vietnēs [www.bezrindas.lv](http://www.bezrindas.lv) un [www.mobilly.lv](http://www.mobilly.lv), kas paši nesniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus.
- 5 Arī lielā daļā Eiropas valstu plašu popularitāti ir ieguvušas privāto tirgus dalībnieku interneta vietnes, kas piedāvā nokļūt līdz galamērķiem, kombinējot dažādus transporta veidus, piemēram, vilcienu un autobusu vai lidmašīnu un vilcienu, vienlaikus ļaujot patērētājiem izvēlēties sev piemērotāko variantu cenas un laika ziņā.
- 6 Sagaidāms, ka tuvākajos gados Latvijā būtiski attīstīsies un pieaugs attālinātās biļešu tirdzniecības – biļešu tirdzniecības platformās – apjoms, tādēļ ir būtiski nodrošināt, ka arī internetā šo biļešu tirdzniecība notiek atbilstoši godīgas konkurences principiem un tiek ievērotas konkurences tiesību normas.
- 7 2020. gada aprīlī KP ierosināja tirgus uzraudzību “Sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība platformās”, ievērojot, ka KP saņēma PV lūgumu sniegt vērtējumu par jaunas lojalitātes programmas ieviešanu elektronisko PV biļešu iegādei, kā arī Mobilly iesniegumu saistībā ar minēto lojalitātes programmu, kurā Mobilly norāda, ka tās vērtējumā jaunā lojalitātes programma sniedz PV priekšrocības attiecībā pret citiem vilciena biļešu tirgotājiem internetā.

---

<sup>1</sup><https://www.atd.lv/lv/jaunumi/covid-19-ietekm%C4%93-p%C4%93rn-pasa%C5%BEieru-skaitis-samazin%C4%81jies-par-aptuveni-30-bet-mar%C5%A1rutu-t%C4%ABkla> (skatīts 28.12.2022.)

- 8 Šis tirgus uzraudzības mērķis ir apzināt konkurences situāciju sabiedriskā pasažieru transporta biļešu tirdzniecības platformu tirgū Latvijas Republikas teritorijā. KP ir apskatījusi konkurences situāciju tirgū laika posmā no 2019. gada.
- 9 Tirgus uzraudzības ietvaros vērtēta biļešu tirdzniecība internetā autobusu un vilcienu starppilsētu (reģionālajos) maršrutos, ņemot vērā, ka šie divi transporta veidi nodrošina pasažieru pārvadājumus starp dažādām Latvijas pilsētām un līdz ar to ir salīdzināmi. Papildus tirgus uzraudzības ietvarā KP veic PV un Mobilly savstarpējās sadarbības novērtējumu KL ietvarā.
- 10 Veicot uzraudzību, KP pieprasīja un apkopoja informāciju no PV, Mobilly, SIA "Helio Media", SIA "Narvesen Baltija", SIA "Bezrindas", Direkcijas, Autoostas, saņēma informāciju no Igaunijas, Lietuvas, Vācijas un Zviedrijas konkurences uzraugiem, ieguva informāciju arī no tirgus dalībnieka Igaunijā, kā arī izvērtēja publiski pieejamo informāciju.
- 11 Lai aizsargātu tirgus dalībnieku intereses, ziņojuma publiskojamajā versijā nav iekļauta uzraudzības ietvaros iegūtā un analizētā informācija, kurai piešķirts ierobežotas pieejamības statuss.

## I Normatīvais regulējums

- 12 LESD 14. pantā un LESD pielikuma 26. protokolā par sabiedriskajiem pakalpojumiem noteikti vispārējie principi, saskaņā ar kuriem dalībvalstis definē un sniedz vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus. LESD 14. pantā noteikts, ka "Savienība un dalībvalstis, nepārsniedzot savas attiecīgās pilnvaras un Līgumu piemērošanas jomu, rūpējas, lai šādi (vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes) pakalpojumi pamatotos uz tādiem – jo īpaši ekonomikas un finanšu – principiem un nosacījumiem, kas ļauj īstenot to uzdevumus". Saskaņā ar LESD 26. protokolu valsts, reģionālajām un vietējām iestādēm ir būtiska nozīme un liela rīcības brīvība, nodrošinot, pasūtot un organizējot vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus, lai, cik vien iespējams, ievērotu patērētāju vajadzības. Viena no Savienības kopīgajām vērtībām ir tā, ka vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu jomā jātiecas uz augstu kvalitāti, drošumu un pieejamību, vienlīdzīgu attieksmi un vispārējas piekļuves veicināšanu un patērētāju tiesību aizsardzību<sup>2</sup>.
- 13 Dalībvalstu iespējas nodrošināt, pasūtīt un organizēt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem reglamentē Regula (EK) Nr. 1370/2007. Tās 1. pantā noteikts, ka regulas mērķis ir "saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus, lai, cita starpā, to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien".
- 14 Kā norādīts minētās regulas 2. panta e) punktā, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir kompetentās iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos

---

<sup>2</sup> Eiropas Komisija paziņojumā Nr. 2014/C 92/01 par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014XC0329\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014XC0329(01)&from=EN)

vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesāņemot papildu atlīdzību.

- 15 Arī biļešu tirdzniecības jautājumi ir regulēti gan nacionālajos, gan ES normatīvajos aktos, uzliekot pienākumu transporta pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt biļešu tirdzniecību.
- 16 Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem uzliek pienākumu dzelzceļu pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pakalpojumus valsts līguma ietvaros, nodrošināt vilcienu biļešu tirdzniecību, izmantojot vismaz vienu no turpmāk norādītajiem veidiem: 1) biļešu kasēs vai automātos; 2) vilcienos<sup>3</sup>.
- 17 Līdz ar to secināms, ka ar minēto tiesību normu PV, kas ir vienīgais iekšzemes sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs, kas pārvadā pasažierus pa dzelzceļu visā Latvijas teritorijā un ar kuru 2008. gadā noslēgts valsts pasūtījuma līgums, ir noteikts pienākums nodrošināt biļešu tirdzniecību klātienē, tomēr vienlaikus secināms, ka tiesību norma neliedz PV tirgot biļetes arī, piemēram, interneta vietnē.
- 18 Papildus atzīmējams, ka minētās regulas 9. panta 1. punktā tiesības tirgot vilciena biļetes ir piešķirtas gan pašam pārvadātājam, gan citiem biļešu pārdevējiem.
- 19 Savukārt attiecībā uz pārvadājumiem ar autobusiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem regulā (EK) Nr. 2006/2004 paredz pārvadātāja pienākumu nodrošināt iespēju pasažieriem iegādāties biļeti<sup>4</sup>, nenosakot konkrētus tirdzniecības veidus. Vienlaikus secināms, ka minētās regulas 5. panta 1. punkts piešķir tiesības pārvadātājiem uzdot veikt biļešu tirdzniecību citām personām, tomēr arī šajā gadījumā pārvadātājs ir atbildīgs par biļešu pārdevēju darbībām vai bezdarbību.<sup>5</sup>
- 20 Līdz ar to secināms, ka minētās regulas vispārīgais princips ir, ka autobusu pārvadātājs ir arī biļešu pārdevējs, tomēr pārvadātājs var pilnvarot šo darbību veikt trešās personas, uzņemoties atbildību par to darbību.
- 21 Arī STPL 13. panta trešajā daļā ietvertas tiesības pārvadātājam nodot biļešu tirdzniecības pienākuma izpildi ārpalpojuma sniedzējam. Minētā norma paredz, ka gadījumā, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto pakalpojumu (piemēram, braukšanas biļešu tirdzniecība, informācijas sniegšana) sniedzējs vienlaikus nav pārvadātājs, šos pakalpojumus sniedz saskaņā ar līgumu<sup>6</sup>, kas noslēgts starp pasūtītāju un attiecīgā pakalpojuma sniedzēju.
- 22 Vienlaikus sabiedriskā transporta biļešu pārdošanas kārtību Latvijā regulē Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība". Šo noteikumu 23. punkts paredz, ka biļetes pasažierim pārdod pārvadātāja vai pasūtītāja noteiktās biļešu tirdzniecības vietās: biļešu kasēs, elektroniski, pa tālruni, ja attiecīgais pakalpojuma sniedzējs to nodrošina, sabiedriskajā transportlīdzeklī vai citās tirdzniecības vietās. Savukārt noteikumu 48. punkts, regulējot jautājumu par pasažieru tiesībām atdot biļetes, nosaka, ka pasažierim ir tiesības elektroniski

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem, 9. panta 3. punkts.

<sup>4</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem regulā (EK) Nr. 2006/2004, 4. panta 1. punkts.

<sup>5</sup> Turpat, skatīt, piemēram, 5. pantu.

<sup>6</sup> Līguma būtiskās sastāvdaļas noteiktas STSL 17. pantā

iegādāto biļeti nodot atpakaļ elektroniskās biļešu tirdzniecības sistēmas uzturētājam. No abu minēto normu konteksta ir konstatējams, ka elektronisko biļešu tirgotājs var arī nebūt pārvadātājs, līdz ar to pārvadātājam ir tiesības nodot biļešu izplatīšanas tiesības trešajām personām.

- 23 Rezumējot par autobusu un vilcienu biļešu tirdzniecību, secināms, ka likumdevējs ir noteicis pienākumu gan vilciena, gan autobusu pārvadātājiem nodrošināt biļešu pieejamību pasažieriem, ko pārvadātāji var īstenot gan ar saviem resursiem, gan arī piešķirot tiesības veikt biļešu tirdzniecību ārpalpojuma sniedzējam.

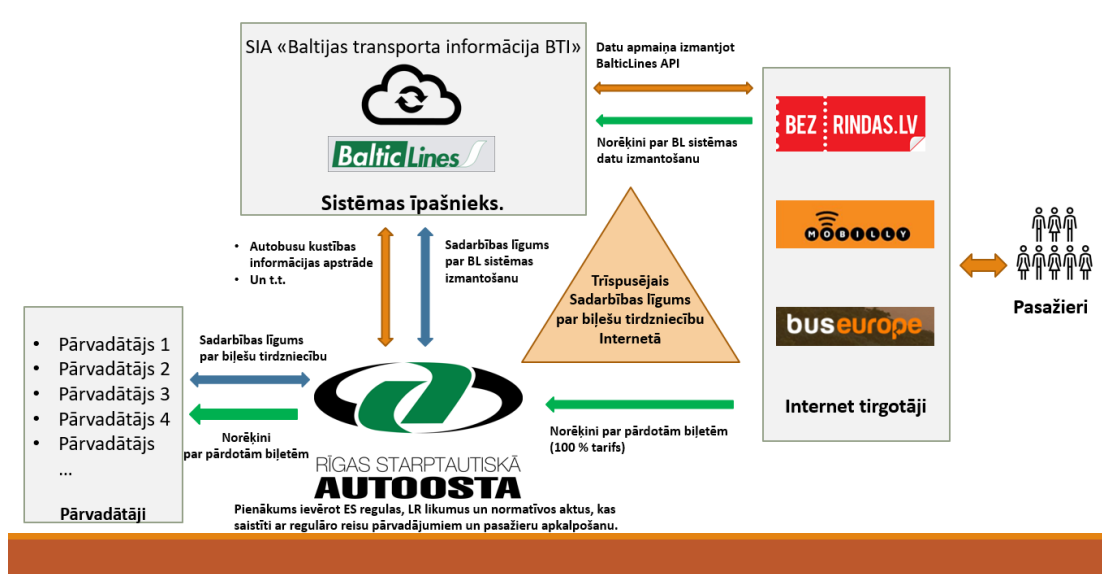
## **II Autobusu pārvadājumu elektronisko biļešu tirdzniecības sistēma (spēkā esošā)**

- 24 Autobusu pārvadājumu biļešu tirdzniecība šobrīd tiek nodrošināta ar sistēmas BalticLines palīdzību, kuras īpašnieks ir privātais tirgus dalībnieks SIA "Baltijas transporta informācija BTI", kas BalticLines sistēmu ieguva īpašumā Direkcijas rīkotās izsoles rezultātā 2010. gadā. BalticLines sistēma tiek izmantota biļešu tirdzniecībai gan klātienē, gan attālināti.
- 25 Vairākas Latvijas autoostas izmanto BalticLines sistēmu, pamatojoties uz noslēgtu sadarbības līgumu ar SIA "Baltijas transporta informācija BTI". Kopumā BalticLines izmanto 33 Latvijas autoostas, kas veido plašu tirdzniecības tīklu. Tomēr BalticLines neaptver informāciju par visu Autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem un BalticLines sistēmai nav pievienojušās visas Latvijas pilsētu autoostas.
- 26 Satiksmes ministrija, analizējot problemātiku Autobusu pārvadājumu biļešu tirdzniecības sistēmā, 2020. gada nogalē publicētajā informatīvajā ziņojumā "Par valsts līdzdalību valsts sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija" un tās vispārējo stratēģisko mērķi" ir vērsusi uzmanību, ka šobrīd 47 % autobusu reisu biļešu nav iespējams nopirkt attālināti (pirms iekāpšanas transportlīdzeklī). Satiksmes ministrija ir arī norādījusi, ka pārsvarā biļetes internetā ir dārgākas nekā transportlīdzeklī, jo pašlaik esošo vienoto "biļešu noliktavu", kurā pieejama informācija tikai par apmēram 40 % autobusu reisiem, uztur privāts komersants, kura nosacījumi informācijas piekļuvei nepieļauj veikt biļešu tirdzniecību<sup>7</sup>. Proti, autobusu biļešu tirdzniecību internetā komersanti nevar veikt, ja tie neizmanto BalticLines pakalpojumus.
- 27 Šobrīd izmantoto tehnisko risinājumu, kas sniedz iespēju biļešu tirgotājiem veikt biļešu tirdzniecību internetā, izmantojot BalticLines sistēmu, izstrādāja un ieviesa Autoosta.
- 28 Saskaņā ar spēkā esošo biļešu tirdzniecības sistēmu, ja pārvadātājs vēlas, lai tā biļetes tiktu tirgotas internetā, tam ir jāslēdz līgums par biļešu tirdzniecību ar Autoostu, kas nodrošina autobusu kustības datu uzturēšanu BalticLines sistēmā un norēķinās ar pārvadātājiem par visām pārdotajām biļetēm.
- 29 Savukārt, ja biļešu tirgotājs vēlas uzsākt Autobusu pārvadājumu biļešu tirdzniecību, iegūstot informāciju par pieejamajām biļetēm un autobusu kustību sarakstiem, tad tam ir jāslēdz trīspusējs līgums ar Autoostu un SIA "Baltijas transporta informācija BTI", apņemoties norēķināties par pārdotajām biļetēm ar Autoostu, bet par BalticLines sistēmas izmantošanu norēķināties ar SIA "Baltijas

<sup>7</sup> Sk. informāciju: <https://www.sam.gov.lv/lv/informativais-zinojums-par-valsts-līdzdalību-valsts-sabiedrība-ar-ierobežotu-atbildību-autotransporta-direkcija-un-tas-visparejo-strategisko-merki> (skatīts 28.12.2022.)

transporta informācija BTI". Šīs sistēmas ieguvums – biļešu tirgotājiem internetā nav jāslēdz līgumi ar katru pārvadātāju atsevišķi, tie norēķinās par pārdotajām biļetēm tikai ar Autoostu.

30 Autobusu biļešu tirdzniecības shēma internetā attēlota 1. attēlā.



1. attēls. **Autobusu biļešu pārdošanas nodrošināšana internetā**

Avots: AS "Rīgas starptautiskā autoosta"

31 Trīspusējs līgums par autobusu biļešu tirdzniecību internetā ir bijis noslēgts ar trīs komersantiem, tomēr viens no tiem – Buseurope.eu – ir pārtraucis biļešu tirdzniecību no 20.07.2021. Tādējādi autobusu biļetes internetā pārdod:

- SIA "Bezrindas.lv" vietnē bezrindas.lv un 1188.lv;
- SIA "Mobilly.lv" vietnē mobilly.lv.

32 Saskaņā ar Mobilly sniegto informāciju par BalticLines sistēmas izmantošanu Mobilly maksā SIA "Baltijas transporta informācija BTI" (\*). Attiecīgi 2019. gadā šī summa bija (\*), 2020. gadā – (\*), bet 2021. gadā – (\*). Savukārt pasažieri, iegādājoties autobusu biļetes pie Mobilly<sup>8</sup>, maksā Mobilly komisijas maksu (\*) apmērā.

33 Ar vairākiem pārvadātājiem<sup>9</sup> Mobilly pastāv atsevišķa vienošanās, kas paredz, ka pasažieriem par šo pārvadātāju biļešu iegādi nebūs jāmaksā papildu komisijas maksa, proti, biļešu cena Mobilly internetā vietnē vai aplikācijā būs tāda pati, kā iegādājoties biļeti pie autobusa vadītāja. Šie pārvadātāji maksā Mobilly komisijas maksu (\*) % robežās no pārdoto biļešu summas.

34 Ņemot vērā attiecināmos izdevumus uz autobusu biļešu tirdzniecību, Mobilly netto peļņa no autobusu biļešu tirdzniecības 2019. gadā bija (\*) EUR, 2020. gadā – (\*) EUR, savukārt 2021. gadā – (\*) EUR.

<sup>8</sup> Autobusu biļetes tiem pārvadātājiem, kuriem ir noslēgts līgums ar SIA "Baltijas transporta informācija"

<sup>9</sup> (\*)



- 35 Izvērtējot Autobusu pārvadājumu biļešu tirdzniecības sistēmu, var secināt, ka tā ir sarežģīta un tajā pastāv trūkumi, proti, BalticLines sistēmu nelieto visi pārvadātāji un visas autoostas, kā arī biļetes internetā lielākoties ir dārgākas nekā autobusos, kā rezultātā tiek samazināta sabiedriskā transporta izmantošanas plānošana Latvijas iedzīvotājiem un netiek veicināta bezskaidras naudas norēķinu izmantošana.
- 36 Vērtējot tirgus dalībnieku elektroniski pārdoto biļešu skaitu pēdējo trīs gadu<sup>10</sup> griezumā, secināms, ka elektronisko biļešu loma pārvadājumu tirgū pieaug, vienlaikus klātienē pārdoto biļešu skaits veido lielāko daļu no pārdoto biļešu kopskaita.

### **III Vilcienu pārvadājumu elektronisko biļešu tirdzniecības sistēma (spēkā esošā)**

- 37 Vilcienu pārvadājumu elektronisko biļešu tirdzniecība šobrīd norisinās caur PV uzturēto sistēmu "BUKS". Kopš 2019. gada augusta PV piedāvā pasažieriem iegādāties vilciena biļetes PV interneta vietnē un PV mobilajā lietotnē. Papildus arī Mobilly nodrošina PV elektronisko biļešu tirdzniecību, pamatojoties uz (\*) noslēgto sadarbības līgumu par elektronisko biļešu tirdzniecību. Šobrīd tirgū nedarbojas citi tirgus dalībnieki, kas veiktu PV elektronisko biļešu tirdzniecību.
- 38 Attiecībā uz PV elektronisko biļešu tirdzniecību spēkā ir lojalitātes programma<sup>11</sup>, kas paredz piemērot 5 % līdz 10 % atlaidi (atlaides apjoms atkarīgs no biļetes cenas – biļetēm ar cenu līdz 2,20 EUR – 5 % atlaide; cena virs 2,20 EUR – 10 % atlaide) visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām PV elektroniskajām biļetēm.
- 39 Sadarbībai ar komercaģentiem PV ir izstrādājusi vienotus sadarbības noteikumus, kas nosaka, ka komercaģents ir tiesīgs klientam piemērot maksu par elektroniskās biļetes pārdošanas pakalpojuma nodrošināšanu, taču klientam piedāvātā cena ar visiem nodokļiem nedrīkst būt lielāka kā 105 % no normatīvajos aktos apstiprinātās braukšanas maksas elektroniskajai biļetei ar pievienotās vērtības nodokli<sup>12</sup>.
- 40 Vienlaikus gan PV, gan Mobilly ir noslēgušas sadarbības līgumu ar SIA "Helio Media" kā starpnieku, kas sniedz iespēju PV un Mobilly izmantot SIA "Helio Media" interneta vietni 1188.lv biļešu tirdzniecības nodrošināšanai.
- 41 Analizējot PV elektronisko biļešu pārdošanas cenas, secināms, ka privātpersona, kas iegādājas biļeti, piemēram, PV interneta vietnē, maksā tādu pašu maksu par biļeti kā Mobilly, nodrošinot elektronisko biļešu tirdzniecības pakalpojumu.
- 42 Konstatējams, ka PV ieviestās un uzturētās biļešu tirdzniecības sistēmas darbības princips attiecībā uz biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzējiem ir līdzīgs tam, kāds tiek plānots ar VBNIS ieviešanu. Proti, saskaņā ar STPL 19. panta deviņto daļu biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēja pārdodamajām biļetēm tiek noteikta cena, kas ir par 10 % zemāka nekā noteiktā cena tām biļetēm, kuras tiek pārdotas sabiedriskajā transportlīdzeklī, autoostā vai dzelzceļa stacijā esošā biļešu

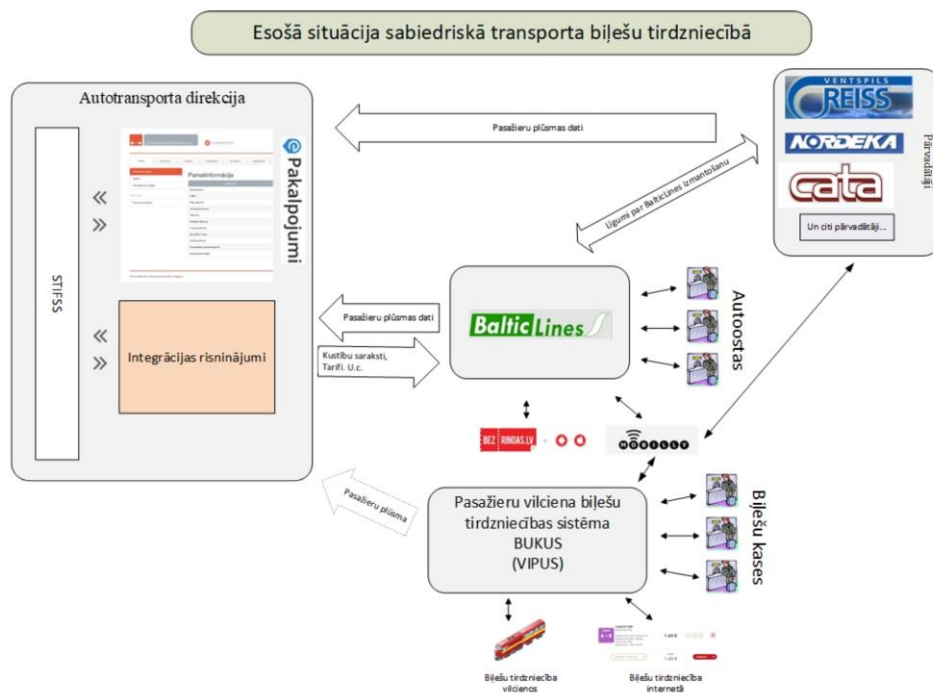
<sup>10</sup> 2019., 2020., 2021. gados

<sup>11</sup> Sabiedriskā transporta padome 2019. gada 20. jūnijā pieņēma lēmumu atbalstīt jaunas lojalitātes programmas ieviešanu un piemērot atlaidi 5 %-10 % apmērā visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām PV elektroniskajām biļetēm.

<sup>12</sup> [https://www.pv.lv/images/userfiles/articlescontent/Kartiba\\_e\\_biletas\\_2019.pdf](https://www.pv.lv/images/userfiles/articlescontent/Kartiba_e_biletas_2019.pdf) (skatīts 28.12.2022.)

tirdzniecības kasē, kurā tiek pārdotas biļetes tikai uz iekšzemes dzelzceļa maršrutiem. Papildus biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzējs būs tiesīgs piemērot biļešu tirdzniecības pakalpojuma maksu, nodrošinot, ka elektroniskās biļetes cena patērētājam ir zemāka nekā gadījumā, ja tas biļeti iegādātos sabiedriskajā transportlīdzeklī, autoostas vai dzelzceļa stacijas biļešu kasēs. Vienlaikus būtiski, ka atšķirībā no PV biļešu tirdzniecības sistēmas, VBNIS uzturētāja – Direkcija – pati nesniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kā arī VBNIS ietvaros PV, iegūstot automātisko piekļuvi sistēmai, neiegūs tiesības tirgot vilciena biļetes ar atlaidi.

- 43 Kopumā pasažieri arvien biežāk izmanto iespēju iegādāties biļetes internetā, piemēram, ja 2019. gada janvārī elektroniski pārdotās Vilcienu pārvadājumu biļetes bija vien (\*) % no kopējā pārdotā Vilcienu pārvadājumu biļešu skaita, tad 2021. gada novembrī elektroniski pārdotās biļetes veido jau (\*) % no pārdoto biļešu kopskaita. Reaģējot uz šīm izmaiņām, PV ir pārskatījusi biļešu kasu darba laikus, kā arī slēgusi vairākas biļešu kases<sup>13</sup> un plāno uzstādīt 79 biļešu tirdzniecības aparātus, lai nodrošinātu biļešu pieejamību arī personām bez viedierīcēm.
- 44 Vilcienu un Autobusu pārvadājumu biļešu tirdzniecības sistēma shematiski attēlota 2. attēlā.



2. attēls. **Sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība (autobusi un vilcieni)**  
 Avots: AS "Rīgas starptautiskā autoosta"

<sup>13</sup> [https://www.pv.lv/images/userfiles/12\\_m\\_parskats\\_publicesanai.pdf](https://www.pv.lv/images/userfiles/12_m_parskats_publicesanai.pdf) (skatīts 28.12.2022.)

## **IV Sabiedriskā transporta elektronisko biļešu tirdzniecības pakalpojuma attīstība**

- 45 2020. gada 17. decembrī likumdevējs ir pieņēmis grozījumus STPL, papildinot STPL cita starpā ar 19. pantu, tādējādi uzdodot Direkcijai izveidot vienotu biļešu noliktavas informācijas sistēmu – VBNIS, kuras funkcija būs vienoti organizēt un nodrošināt sabiedriskā transporta (sākotnēji vilcienu un autobusu) biļešu iegādes un rezervēšanas iespējas transportlīdzekļos un biļešu kasēs, kā arī nodrošināt pārvadātājiem un biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējiem informāciju par biļešu tirdzniecībā pieejamo un pārdoto biļešu veidu, skaitu un braukšanas maksu.
- 46 No 2022. gada augusta VBNIS ir uzsākusi darbību testa režīmā, nodrošinot iespēju iegādāties biļetes atsevišķos autobusa maršrutos, plānots, ka visaptveroši VBNIS sāks darboties 2023. gada laikā. VBNIS pamatu veido Direkcijas jau izveidotā Sabiedriskā transporta informācijas un finanšu statistikas sistēma un Braukšanas maksas atvieglojumu informācijas sistēma.
- 47 Ar VBNIS izveidi ir plānots novērst Direkcijas šobrīd identificētās nepilnības esošās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības organizēšanā un nodrošināšanā, kas rada neērtības pasažieriem, problēmas pārvadātājiem un arī neļauj Direkcijai kā reģionālās nozīmes maršrutu pasūtītājai organizēt un attīstīt ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem saistītos pakalpojumus, kā arī efektīvizēt pakalpojumu sniegšanā gūto ieņēmumu un izdevumu kontroli<sup>14</sup>. Plānotā VBNIS funkcionalitāte attēlota 3. attēlā.
- 48 Piekļuve VBNIS var tikt piešķirta vai nu automātiski vai to var iegūt biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējs, vēršoties pie Direkcijas. Šajā gadījumā biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējam ir jāatbilst vairākiem STPL noteiktajiem kritērijiem.
- 49 Piekļuve VBNIS automātiski tiks piešķirta Vilcienu un Autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, autoostām, kuras nodrošina biļešu tirdzniecību, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm. VBNIS automātiskās piekļuves gadījumā pārvadātājs iegūst tiesības tirgot biļetes tikai uz sevis nodrošinātajiem pārvadājumiem par pilnu cenu<sup>15</sup>.
- 50 Direkcija ir papildus skaidrojusi, ka gadījumā, ja pārvadātājs līdz šim ir pats nodrošinājis biļešu pārdošanu internetā, tad automātiskās piekļuves ietvaros tas būs tiesīgs turpināt savu biļešu izplatīšanu internetā, bet biļetēm šajā gadījumā netiks piemērota atlaide, kas tiek piemērota biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējiem par biļešu pārdošanu internetā.
- 51 Direkcija norādījusi, ka gadījumā, ja pārvadātājs vēlēties tirgot biļetes ar atlaidēm, kā arī citu pārvadātāju biļetes, tad šim pārvadātājam būs jānodala attiecīgi šāda saimnieciskā darbība, papildus kļūstot par biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēju un iegūstot attiecīgu piekļuvi VBNIS.
- 52 Saskaņā ar Direkcijas norādīto informāciju VBNIS sniegs iespēju visiem biļešu tirgotājiem pārdot arī abonementu biļetes un biļetes ar braukšanas maksas atvieglojumiem<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Anotācija 29.12.2020. Grozījumiem Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, <http://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/F97F5B1C80BB8941C225856500255980?OpenDocument> (skatīts 28.12.2022.)

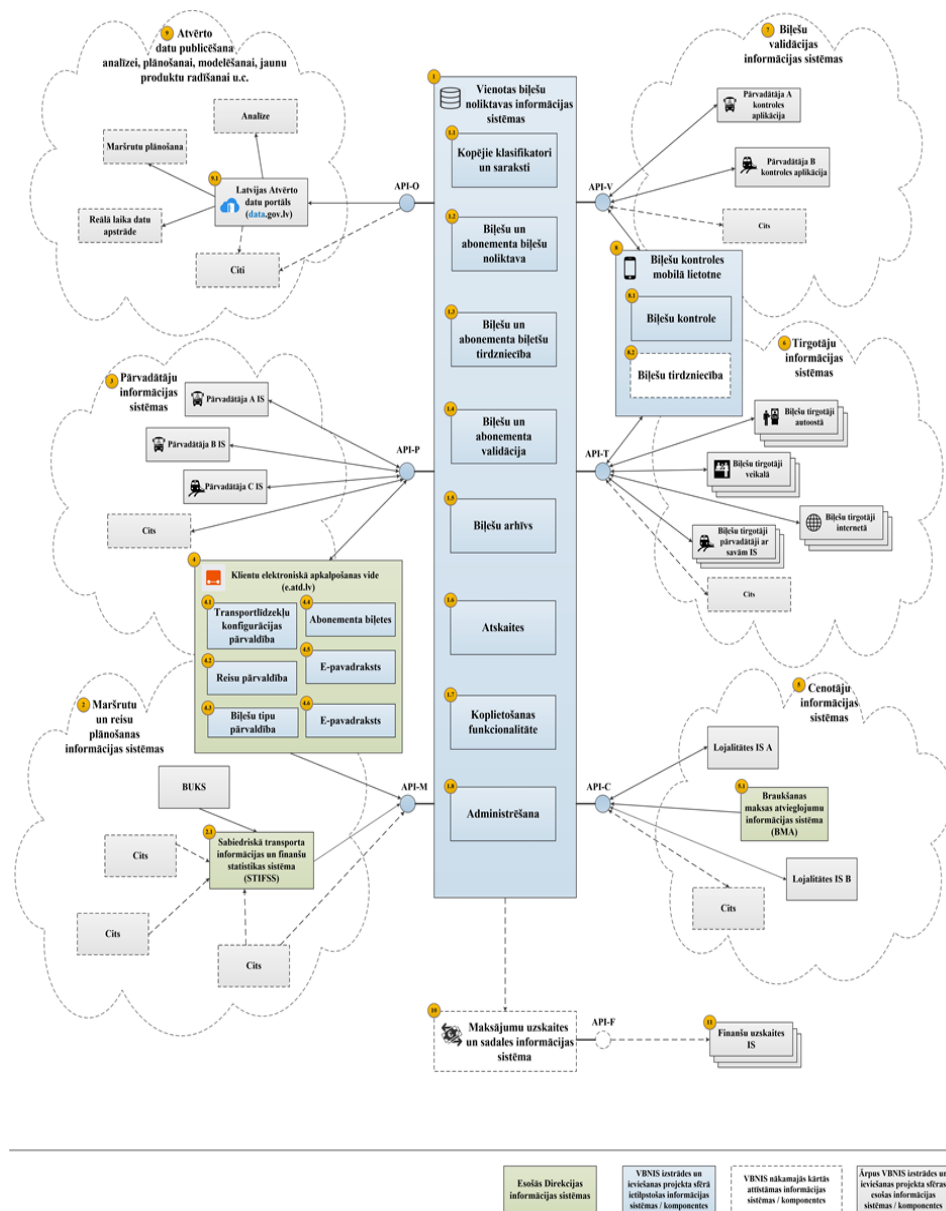
<sup>15</sup> <https://zz.lv/vienotaja-sabiedriska-transporta-bilesu-sistema-elektroniski-iegadatam-vilciena-biletam-vairs-nepiemeros-10-atlaidi/> (skatīts 28.12.2022.)

<sup>16</sup> Direkcijas 03.01.2022. e-pasta vēstule KP

- 53 Lai komersants kļūtu par biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēju un iegūtu VBNIS piekļuves tiesības, tam saskaņā ar STPL 19. panta trešo daļu jāatbilst šādām prasībām:
- 1) jābūt reģistrētam kādā Eiropas Savienības dalībvalstī atbilstoši komersanta reģistrācijas valsts normatīvo aktu prasībām;
  - 2) nedrīkst būt nodokļu, nodevu un citu valsts noteikto obligāto maksājumu parādu, kuru kopsumma pārsniedz likumā "Par nodokļiem un nodevām" noteikto nodokļu (nodevu) parāda kopsummu, no kuras sākot nodokļu administrācija nodrošina publisku informācijas pieejamību;
  - 3) jābūt izpildīušam visas Patērētāju tiesību aizsardzības centram rakstveidā iesniegtās apņemšanās novērst konstatētos pārkāpumus un visus tam Patērētāju tiesību aizsardzības centra piemērotos lēmumus;
  - 4) jābūt noslēgušam līgumu par biļešu tirdzniecību ar pārvadātājiem un jānodrošina biļešu tirdzniecību visiem autobusu un vilcienu reisiem, tostarp vienoto biļešu (biļetes, kas apliecina tiesības izmantot sabiedrisko transportlīdzekli vairākos pārvadājumu veidos) tirdzniecību.
- 54 Attiecībā uz braukšanas maksas noteikšanu STPL 19. panta devītajā daļā ir paredzēts, ka biļetēm pie biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēja tiek noteikta cena, kas ir par 10 % zemāka nekā biļetes cena transportlīdzeklī, autoostā un dzelzceļa biļešu kasēs. Papildus noteiktajai braukšanas maksai biļetēm interneta vietnēs un citās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības kasēs attiecīgais pakalpojumu sniedzējs būs tiesīgs piemērot biļešu tirdzniecības pakalpojuma maksu, ar kuras palīdzību tas kompensēs tam esošās izmaksas biļešu tirdzniecības kanāla izveidei, uzturēšanai un attīstībai. Biļešu tirgotājs minēto pakalpojumu maksu būs tiesīgs noteikt tādā apmērā, lai kopējā pārdodamās biļetes cena nesasniedz un nepārsniedz braukšanas maksas apmēru, kas noteikts attiecīgajai biļetei transportlīdzeklī, autoostā un vilcienu kasē.
- 55 Vienlaikus norādāms, ka STPL 19. panta sestā daļa paredz, ka biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzējam ir jāslēdz līgums ar katru pārvadātāju, kura biļetes tiek tirgotas VBNIS, un līgumā jāparedz nosacījumi par savstarpējo norēķinu kārtību un regularitāti, biļešu anulēšanas un atdošanas kārtību un citi būtiski nosacījumi. Saskaņā ar Direkcijas sniegto informāciju biļešu tirgotājs nebūs tiesīgs vienoties ar pārvadātāju par papildu komisijas maksas piemērošanu, tirgojot pārvadātāja biļetes.
- 56 Piemērojamais 10 % cenas samazinājums biļetes cenai to tirdzniecībai internetā ir noteikts, balstoties uz Direkcijas veiktā pētījuma rezultātiem, kuru ietvaros cita starpā tika veikta izpēte par Latvijā esošo situāciju attiecībā uz biļešu tirdzniecībā piemērotajām komisijas (pārdošanas kanāla uzturēšanas) izmaksām. Veikto izpētes pasākumu laikā iegūtie dati liecina, ka biļešu tirdzniecības izmaksas svārstās robežās no 2,25 % līdz 20 %. Pētījumā tika secināts, ka zema komisijas maksas ir novērojama gadījumos, kad biļešu tirdzniecība komersantam pilda atbalsta funkciju sniegtajam pamatpakalpojumam, savukārt komersantiem, kuriem biļešu tirdzniecība ir pamatdarbības veids, komisijas maksas ir salīdzinoši augstas. Tāpat tika konstatēts, ka komisijas maksa atšķiras, vadoties no sniegto pakalpojumu un servisa apjomiem (klātienē apkalpošana, klientu serviss, atbalsts utt.). Balstoties uz pētījuma ietvaros apkopoto informāciju, kas iekļāva dažādu iesaistīto pušu un publiski pieejamās informācijas (pētījumi, publiskie iepirkumi utt.) apkopšanu, pārstāvju aptauju, tika konstatēts, ka sagaidāmais biļešu tirdzniecības komisijas apjoms varētu būt 3,5 %–10% apmērā no biļetes pamata cenas. Pētījuma ietvaros tika konstatēts, ka 10 % komisijas maksa varētu tikt piemērota klātienē tirdzniecības vietās, nodrošinot klātienē biļešu tirdzniecību, bet apakšējais sliekšnis 3,5 % apmērā varētu tikt piemērots interneta vietnēs, kas

jau tirgo biļetes un sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība šajās vietnēs būtu to darbības papildinājums. Secīgi attiecīgais biļetes cenas samazinājums par 10 % dotu iespēju veicināt iespējami plašāku biļešu tirdzniecību no dažādu pakalpojumu sniedzēju puses, tiem piemērojot komisijas maksu, kas segtu to izmaksas attiecīgā pakalpojuma sniegšanā.

- 57 Attiecībā uz autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, kas darbojas uz komerciāliem principiem (nav noslēguši valsts pasūtījuma līgumu un nesaņem valsts dotācijas), norādāms, ka saskaņā ar Direkcijas sniegto informāciju VBNIS izveides un ieviešanas sākuma posmā caur VBNIS netiks nodrošināta šo pārvadātāju biļešu tirdzniecība. Šāda pieeja skaidrojama ar apsvērumu, ka komerciālos maršrutos netiek regulēts pārvadājuma braukšanas maksas tarifs (biļešu cena), biļešu realizācijas kanāli u.tml. Valsts dotēto maršrutu gadījumā ir noteikti vienoti biļešu tarifi un noteikti ierobežojumi iespējamajam biļešu cenu apmēram (pakalpojuma maksai) gadījumos, kad biļešu tirdzniecību VBNIS veic biļešu tirgotājs. Savukārt komerciālo maršrutu biļešu cenas nosaka pats pārvadātājs, tostarp cenu izmaiņu biežumu, dažādus lojalitātes un citus nosacījumus.
- 58 Vienlaikus Direkcija informēja, ka VBNIS tiek izstrādāta kā atvērta sistēma, kura sadarbojas ar citām ārējām sistēmām, tostarp pārvadātāju un biļešu tirgotāju sistēmām, izmantojot vienotas saskarnes. Šāda pieeja tehniski ļauj nākotnē, pilnveidojot sistēmu, izmantot to arī vienotai komerciālo pārvadājumu biļešu tirdzniecībai atbilstoši vajadzībām un normatīvajos aktos ietvertajiem nosacījumiem attiecībā uz komerciālo maršrutu biļešu tirdzniecību.
- 59 Ņemot vērā minēto, secināms, ka VBNIS ieviešanas rezultātā kā būtiskākie plānotie ieguvumi ir:
- 1) radīta iespēja paplašināt biļešu tirdzniecības kanālus;
  - 2) nodrošināta iespēja realizēt biļešu tirdzniecību uz visiem reģionālās nozīmes maršrutu reisiem, tādējādi paplašinot pakalpojuma pieejamību pasažieriem;
  - 3) ieviest biļešu cenas, kas attālinātas iegādes rezultātā būtu lētākas nekā transportlīdzeklī;
  - 4) samazināta skaidras naudas aprīte transportlīdzekļos, kas samazina biļešu neizsniegšanas risku;
  - 5) nodrošināta iespēja pilnvērtīgi ieviest vienotas biļetes uz vilciens–autobuss, autobuss–autobuss un vilciens–vilciens braucieniem un citām biļetēm ar lojalitātes programmām;
  - 6) radīta iespēja iegūt informāciju par pārdotajām biļetēm un pasažieru plūsmu tiešsaistes režīmā, tādējādi atvieglojot kontroles funkciju veikšanu;
  - 7) nodrošināta katra sistēmas lietotāja pārdoto un anulēto biļešu uzskaitē;
  - 8) novērsti konkurences neitralitātes riski, ņemot vērā pārvadātāju un biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzēju atšķirīgo regulējumu un diferencētās biļešu maksas VBNIS.



3. attēls. **Plānotā VBNIS sistēmas funkcionalitāte**

Avots: VSIA "Autotransporta direkcija"

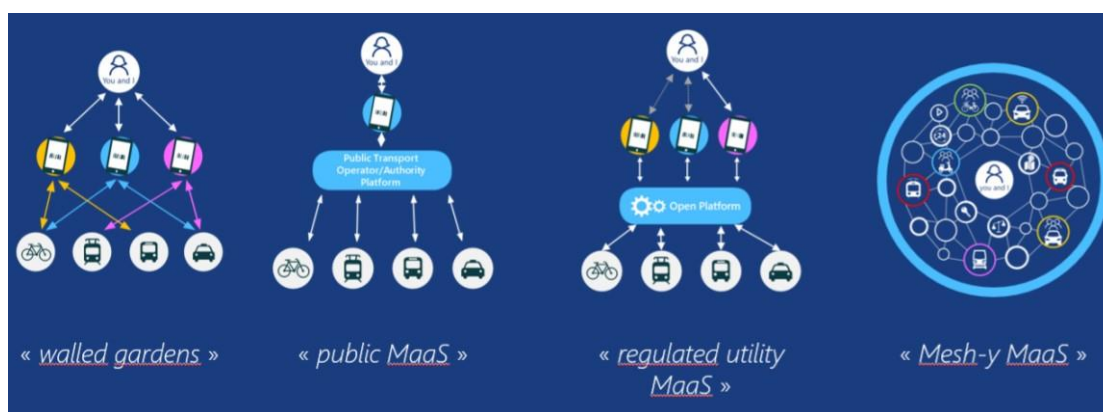
60 Savukārt attiecībā uz multimodālo pakalpojumu jomas attīstību norādāms, ka 2019. gada 4. jūnijā Ministru kabinets atbalstīja<sup>17</sup> Direkcijas un Satiksmes ministrijas izstrādāto sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības koncepciju 2021.–2030. gadam<sup>18</sup>. Saskaņā ar minēto koncepciju tiek plānots, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu pārvadājumi lielākoties tiks nodrošināti ar vilcieniem, savukārt Autobusu pārvadājumu funkcija būs papildināt Vilcienu pārvadājumus, proti, pārvadājumi ar autobusiem tiks veikti vietās, kur vilcieni nekursē, kā arī pārvadājumi ar autobusiem nodrošinās pasažieru nogādāšanu līdz vilcienam.

<sup>17</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/print/pdf/node/881> (skatīts 28.12.2022.)

<sup>18</sup> [http://www.atd.lv/sites/default/files/ATD-SM-SabiedriskaisTransports-2030\\_05.2019.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transports-koncepcija-paredz-stiprin%25C4%2581t-dzelzce%25C4%25BCa-lomu-pasa%25C5%25BEieru-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumus](http://www.atd.lv/sites/default/files/ATD-SM-SabiedriskaisTransports-2030_05.2019.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transports-koncepcija-paredz-stiprin%25C4%2581t-dzelzce%25C4%25BCa-lomu-pasa%25C5%25BEieru-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumus) (28.12.2022.)



- 61 Attiecībā uz biļešu tirdzniecību minētajā koncepcijā paredzēts, ka, attīstot multimodālu sabiedriskā transporta sistēmu, ir nepieciešams attīstīt arī vienotās biļetes sistēmu. Proti, pasažierim, pārsēžoties no viena transportlīdzekļa otrā, būs jāiegādājas un jāuzrāda tikai viena biļete.
- 62 Arī OECD Starptautiskajā transporta foruma<sup>19</sup> (International Transport Forum) 2020. gada nogalē organizētajā diskusijā<sup>20</sup> par transporta nozares attīstību, tika uzsvērtā mobilitātes kā pakalpojuma (Mobility as a Service jeb "MaaS") koncepta attīstības nepieciešamība<sup>21</sup>.
- 63 MaaS koncepts sevī ietver transporta un ar ceļošanu saistītu pakalpojumu pārvaldību, izmantojot vienotu digitālu lietotni. Proti, MaaS sistēmas gadījumā vienā datu platformā tiek integrēti dažādi transporta pakalpojumi, tostarp multimodālā sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas reaģē uz pieprasījumu. Attiecībā uz lietotnes īpašuma tiesībām tika norādīts, ka datu platforma var piederēt valsts iestādei, transporta operatoram vai informācijas tehnoloģiju uzņēmumam.
- 64 Diskusijā tika aplūkoti arī dažādie MaaS modeļi un norādīts uz katra modeļa priekšrocībām un trūkumiem.



#### 4. attēls. **MaaS modeļi**

Avots: OECD ITF 2020

- 65 4. attēlā pirmais MaaS modelis atspoguļo situāciju, kad tirgū darbojas vairākas biļešu tirdzniecības platformas un katrai ir noslēgtas atsevišķas vienošanās ar transporta operatoriem. Līdz ar to katras platformas piedāvājums patērētājiem var atšķirties ne tikai cenas ziņā, bet arī piedāvāto pakalpojumu ziņā.
- 66 Savukārt otrais MaaS modelis atspoguļo situāciju, kad sabiedriskā transporta iestāde (kas nav transporta operators un nekonkurē ar citiem privātā un sabiedriskā transporta operatoriem) nodrošina visas informācijas apkopošanu par dažādiem sabiedriskā transporta veidiem un parasti sadarbojas ar vienu biļešu tirdzniecības platformu, kurā iespējams iegādāties un veidot dažādas brauciena kombinācijas no visiem platformā esošajiem transporta veidiem. Šādas sistēmas

<sup>19</sup> <https://www.itf-oecd.org/about-itf> (skatīts 28.12.2022.)

<sup>20</sup> <https://www.itf-oecd.org/public-transport-mobility-service> (skatīts 28.12.2022.)

<sup>21</sup> <https://www.itf-oecd.org/integrating-public-transport-mobility-service-maas-roundtable> (skatīts 28.12.2022.)

rezultātā var samazināties konkurences spiediens, kā rezultātā var tikt kavēta inovatīvu risinājumu rašanās.

- 67 Trešajā modelī ir attēlota sistēma, kad publiskā persona ir atbildīga par datu platformas nodrošināšanu, bet biļešu tirdzniecību konkrētajā gadījumā nodrošina vairāki tirgus dalībnieki. Šīs sistēmas gadījumā konkurences klātesamība arī var veicināt dažādu inovatīvu risinājumu rašanos.
- 68 Ceturtajā attēlā ir attēlota sistēma, kuru pagaidām nav iespējams īstenot, jo tās pamatā esošā tehnoloģija, kas balstīsies uz automātiskiem darījumiem nepastarpināti starp pasažieriem un transporta operatoriem, vēl nav pieejama.
- 69 Kaut arī sabiedriskā transporta sistēma Latvijā vēl plaši nepiedāvā dažādu transporta veidu kombinēšanu un vienoto biļešu iegādi, tomēr iespējams salīdzināt pašlaik Latvijā spēkā esošo sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības sistēmu, kā arī plānoto biļešu tirdzniecības sistēmu ar piedāvātajiem MaaS modeļiem.
- 70 Šobrīd spēkā esošā biļešu tirdzniecība gan Autobusu, gan Vilcienu pārvadājumiem visvairāk līdzinās pirmajam MaaS modelim, kur lietotņu īpašnieki atsevišķi vienojas ar katra transporta veida pakalpojumu sniedzēju par tā biļešu tirdzniecību. Savukārt plānotais sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības modelis pirmšķietami līdzinās trešajam MaaS modelim. Līdz ar to var secināt, ka iespēja Latvijā neierobežotam skaitam tirgus dalībnieku tirgot visu transportlīdzekļu biļetes, kas būs pieejamas datu sistēmā, labvēlīgi ietekmēs konkurenci un var veicināt inovatīvu risinājumu rašanos.
- 71 Papildus KP vērš uzmanību, ka Eiropas Komisija<sup>22</sup>, definējot tirgu MaaS pastāvēšanas gadījumā, ir secinājusi, ka MaaS transporta/mobilitātes pakalpojumu mazumtirdzniecības izplatīšana ir jaunattīstības tirgus, kura galvenās iezīmes un robežas vēl ir jānosaka. Saskaņā ar Eiropas Komisijas sniegto informāciju tirgū ietilpst (i) mobilitātes un transporta pakalpojumu sniedzēji, kuru pakalpojumi ir pieejami ceļotājiem (parasti, izmantojot lietotnes), un (ii) MaaS pakalpojumu sniedzēji, kas nodrošina mobilitātes un transporta pakalpojumu kopumu (kopā ar atbalsta piedāvājuma pakalpojumiem, piemēram, ceļojumu informāciju un maksājumu iespējām) kā daļu no integrēta MaaS pakalpojuma. Pamatojoties uz tirgus izpētes rezultātiem un šo pakalpojumu acīmredzamo aizstājamību pieprasījuma pusē, Eiropas Komisija ir nonākusi pie sākotnējā secinājuma, ka par konkrēto preces tirgu pieņemams MaaS transporta/mobilitātes pakalpojumu izplatīšanas mazumtirdzniecības tirgus, izmantojot lietotnes.

## **V Biļešu tirdzniecības sistēmas Lietuvā un Igaunijā**

- 72 Lietuvā Autobusu pārvadājumu sistēmu uztur uzņēmums UAB "KAUTRA", kas ir viens no lielākajiem pasažieru pārvadātājiem, kā arī Kauņas autoostas īpašnieks un apsaimniekotājs. Pārvadājumu un autoostas vajadzībām uzņēmums ir izstrādājis datu bāzi (informācijas sistēmu), kas kalpo uzziņai par autobusu maršrutiem – reisu kustības sarakstiem, tarifiem.
- 73 Būtiski, ka Lietuvā autobusu biļetes var iegādāties tikai interneta vietnē [www.autobusubilietai.lt](http://www.autobusubilietai.lt), kas pieder UAB "KAUTRA". Minētā interneta vietne nodrošina iespēju iegādāties autobusu biļetes tiešsaistē visiem datu bāzes lietotājiem, tajā skaitā citām autoostām, kā arī pasažieriem, iegādājoties biļetes internetā.

---

<sup>22</sup> [https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m9545\\_294\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m9545_294_3.pdf), 23. paragrāfs (skatīts 28.12.2022.)



- 74 UAB "KAUTRA" par starpniecību iekasē 1 % no biļetes cenas par pārdotajām biļetēm kasēs un 4 % no pārdotajām biļetēm internetā.
- 75 Lietuvā no kopējā pārdoto autobusa biļešu skaita 30–40 % tiek pārdotas internetā. Vairums pārvadātāju ir noteikuši par ~5 % zemāku biļetes cenu, ja tā tiek iegādāta internetā. Pašapkalpošanās biļešu automātos tiek pārdotas aptuveni 5 % biļešu.
- 76 Savukārt vilciena biļešu tirdzniecību nodrošina pārvadātājs UAB "LTG Link", kas ir valstij piederoša kapitālsabiedrība. Vilciena biļešu tirdzniecība tiek nodrošināta dzelzceļa biļešu kasēs, UAB "LTG Link" piederošā biļešu tirdzniecības interneta vietnē [www.traukiniobilietas.lt](http://www.traukiniobilietas.lt), kā arī vilcienos.
- 77 Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju UAB "LTG Link" ir parakstījusi vienošanos ar UAB "Fortevento" un ar Igaunijas uzņēmumu OU "Turnit" par jaunas biļešu sistēmas ieviešanu<sup>23</sup>. UAB "LTG Link" plāno veikt investīcijas interneta biļešu tirdzniecības platformā, padarot to modernāku un pievilcīgāku patērētājiem.
- 78 Savukārt Igaunijā Autobusu pārvadājumu biļešu tirdzniecības risinājumus nodrošina privātie uzņēmumi AS "Ridango"<sup>24</sup> un OU "Cargobus"<sup>25</sup>.
- 79 Saskaņā ar Igaunijas konkurences iestādes sniegto informāciju OU "Cargobus" viennozīmīgi atrodas dominējošā stāvoklī starppilsētu autobusu biļešu izplatīšanas tirgū Igaunijā.
- 80 OU "Cargobus" pārdod autobusu biļetes tādiem pārvadātājiem kā AS "Lux Express Estonia", AS "GoBus", OU "Estnioniam Lines" u.c. OU "Cargobus" par biļešu pārdošanu ietur komisijas maksu 0,50 EUR apmērā no katras pārdotās biļetes no katra pasažiera<sup>26</sup>. Vienlaikus Igaunijas konkurences iestāde ir norādījusi, ka arī pārvadātāji maksā OU "Cargobus" par biļešu iekļaušanu interneta vietnē [www.tpillet.ee](http://www.tpillet.ee), kas ir noteikta procentuālā izteiksmē pret pārdoto biļešu summu mēnesī. OU "Cargobus" darbība lielākoties ir vērsta uz biļešu pārdošanu vienam braucienam ("one way" vai "roundtrip"), interneta vietnē netiek tirgoti abonementi.
- 81 OU "Cargobus" arī apsaimnieko vairākas autoostas Igaunijā, tai skaitā Tallinas autoostu.
- 82 Savukārt AS "Ridango" izveidotā sistēma sevī ietver ne tikai Autobusu biļešu tirdzniecības pakalpojumus, bet tā nodrošina arī virkni citu pakalpojumu, piemēram, interneta vietnē [www.pilet.ee](http://www.pilet.ee) iespējams iegādāties Tallinas Zooloģiskā dārza un Botāniskā dārza biļetes, iegādāties makšķerēšanas un medību licences. AS "Ridango" izveidotā sistēma, kaut arī pieļauj vienreizēja pirkuma veikšanu, ir vērsta uz personalizēta konta izveidi. Proti, personas kontā tiek apstrādāta visa biļešu tirdzniecībai, atlaižu piemērošanai un lojalitātes programmu piemērošanai nepieciešamā informācija. Pasažierim, identificējoties braucienam sistēmā ar karti, atkarībā no viņam lojalitātes programmām, sistēmas datubāze piemēro izdevīgāko tarifu. Visas biļetes iespējams lejupielādēt lietotāja kontam piesaistītā kartē, kas nopērkama vairākās tirdzniecības vietās par 2,00 EUR.
- 83 Tiesības sniegt iepriekš norādītos pakalpojumus AS "Ridango" ieguvusi atklātu konkursu rezultātā. Par biļešu iegādi [www.pilet.ee](http://www.pilet.ee) pasažieriem netiek piemērota komisijas maksa.

<sup>23</sup> <https://www.railwaypro.com/wp/ltg-link-signs-contract-for-smart-ticketing-system-development/> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>24</sup> [www.pilet.ee](http://www.pilet.ee), <https://kaugliinid.pilet.ee/> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>25</sup> <https://www.tpillet.ee/en/> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>26</sup> <https://www.tpillet.ee/en/contact> (Skatīts 28.12.2022.)

- 84 Vilcienu biļešu tirdzniecību Igaunijā lielākoties nodrošina valsts kapitālsabiedrība AS "Esti Liinirongid" (preču zīme Elron) interneta vietnē [www.elron.ee](http://www.elron.ee). AS "Esti Liinirongid" ir arī Vilcienu pārvadājumu veicējs Igaunijas teritorijā. Vietnē [www.elron.ee](http://www.elron.ee) pirktajām biļetēm tiek piemērota 15 % atlaide, salīdzinot ar biļešu kasēs vai vilcienā iegādātajām biļetēm<sup>27</sup>.
- 85 Vilciena biļetes Tallinas apkārtnes maršrutos iespējams arī iegādāties, izmantojot AS "Ridango" starpniecību, interneta vietnē [www.pilet.ee](http://www.pilet.ee). Vienlaikus ir jāņem vērā, ka Elron Tallinas un tās tuvākās apkārtnes maršrutos veic atsevišķus vilciena pārvadājumus, kas ir daļa no Tallinas transporta sistēmas.
- 86 No iepriekš minētās informācijas secināms, ka Lietuvā un Igaunijā elektronisko autobusu biļešu tirdzniecību veic privātie tirgus dalībnieki, kamēr elektronisko vilciena biļešu tirdzniecībā kā Lietuvā, tā Igaunijā izteikti dominē paši pārvadātāji – valsts kapitālsabiedrības.
- 87 Tirgus dalībnieks Igaunijā sniedzis KP informāciju, ka Igaunijā, gadījumā, ja pasažieru pārvadājumu veicējs ir publiskā persona, biļešu izplatītājam nav tiesību piemērot papildu maksu par biļešu pārdošanu pasažieriem. Līdz ar to lielākoties pasažieru transporta biļešu izplatīšanā darbojas pats pārvadātājs, rīkojot publisko iepirkumu par biļešu sistēmas izstrādi vai uzturēšanu.

## VI Konkrētais tirgus

- 88 Atbilstoši Mobilly iesniegumā norādītajam PV rīcība ierobežo Mobilly iespējas efektīvi konkurēt tirgū ar PV, jo PV jaunā lojalitātes programma sniedz PV priekšrocības attiecībā pret citiem vilciena biļešu tirgotājiem internetā. Lai to pārbaudītu, vispirms nosakāms konkrētais tirgus un robežas, kādās tirgus dalībnieki sacenšas vai atrodas tādos apstākļos, kuros tie var sacensties viena veida vai savstarpēji aizstājamu preču ražošanā un realizācijā vai pakalpojumu sniegšanā<sup>28</sup>.
- 89 Atbilstoši KL 1. panta 4. punktam konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu.
- 90 Eiropas Komisijas paziņojumā par jēdziena "konkrētais tirgus" definīciju Kopienas konkurences tiesībās ir noteikts, ka "Konkrētā produkta tirgus ietver visus tos produktus un/vai pakalpojumus, kas produktu īpašību, cenu vai paredzētā pielietojuma dēļ no patērētāja viedokļa uzskatāmi par apmaināmiem vai aizstājamiem."<sup>29</sup>
- 91 Ar mērķi noskaidrot sabiedriskā transporta biļešu tirgotāju un izplatītāju viedokli par tirgu un tā robežām KP vērsās pie pieciem tirgus dalībniekiem, kas izplata sabiedriskā transporta biļetes Latvijas teritorijā: Mobilly, PV, SIA "Helio Media", SIA "Narvesen Baltija", SIA "Berzrindas".
- 92 KP vērtējumā sabiedriskā transporta biļešu izplatītājus iespējams iedalīt divās pamatgrupās: 1) sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošinātāji (pārvadātāji),

<sup>27</sup> <https://www.elron.ee/en/piletiinfo/piletid> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>28</sup> KP Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai un konkurences stāvokļa izvērtēšanai, 2. lpp., Pieejams: [https://www.kp.gov.lv/lv/vadlinijas/citi\\_vadlinijas\\_konkreta\\_tirgus\\_noteiksanai\\_20161.pdf](https://www.kp.gov.lv/lv/vadlinijas/citi_vadlinijas_konkreta_tirgus_noteiksanai_20161.pdf) (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>29</sup> Eiropas Komisijas paziņojums par jēdziena "konkrētais tirgus" definīciju Kopienas konkurences tiesībās (97/C 372/03) [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=LV](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=LV) (Skatīts 28.12.2022.)

kas vienlaikus arī tirgo biļetes uz to nodrošinātajiem sabiedriskā transporta pārvadājumiem; 2) privātie tirgus dalībnieki, kas nodrošina infrastruktūru, kas pārvadātājiem dod iespēju tiešsaistē pārdot biļetes pasažieriem, bet paši uzņēmumi nav ne juridiski, ne faktiski atbildīgi par pārvadājuma izpildi, proti, šajā grupā ietilpstošie uzņēmumi ir starpnieki pārvadātājiem.

- 93 Attiecīgi pirmajā grupā ietilpst, piemēram, tādi uzņēmumi kā PV, kuras vienīgais akcionārs ir Latvijas valsts<sup>30</sup>, kā arī 31 pārvadātājs<sup>31</sup>, kas veic savukārt Autobusu pārvadājumus, no kuriem daļa ir kapitālsabiedrības ar privāto kapitālu un daļa – pašvaldību kapitālsabiedrību, SIA "Rīgas Satiksme", kas ir Rīgas valstspilsētas pašvaldībai piederoša kapitālsabiedrība.
- 94 Iepriekš minētajiem uzņēmumiem pienākums pārdot biļetes uz attiecīgajiem pārvadājumiem izriet no normatīvo aktu prasībām.
- 95 Būtiski, ka gan Autobusu, gan Vilcienu pārvadājumu sniedzēji saņem valsts dotācijas, līdz ar to arī biļešu cenas tarifu noteikšana ir regulēta, proti, saskaņā ar STPL 5. panta pirmās daļas 4. punktu Sabiedriskā transporta padome apstiprina sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus un to izmaiņas reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos.
- 96 Savukārt otrajā grupā – privātie tirgus dalībnieki, kas piedāvā pasažieriem iegādāties sabiedriskā transporta biļetes, iekļaujami tādi uzņēmumi kā, piemēram, Mobilly, SIA "Bezrindas", SIA "Narvesen Baltija", SIA "Helio Media".
- 97 Konkrētā tirgus definēšanā KP ir ņēmusi vērā tirgus dalībnieku sniegto informāciju par situāciju Latvijā, kā arī vērtējusi EK lēmumus. Vienlaikus, KP ieskatā, biļešu tirdzniecība Latvijā ir atšķirīga no citu valstu biļešu tirdzniecības prakses.

### **Konkrētās preces tirgus**

- 98 Atbilstoši KL 1. panta 5. punktam konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt ar šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījumu un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības.
- 99 Pieprasījuma aizvietojamība ir patērētāju spēja pārslēgties starp dažādām precēm un alternatīviem piegādes kanāliem. Pārsvārā konkrētās preces tirgus tiek noteikts, pamatojoties uz pakalpojumu pieprasījuma aizstājamību. Izvērtējot preču pieprasījuma aizstājamību, uzsvars liekams uz tādiem faktoriem kā pakalpojuma cena, tā īpašības un paredzētais pielietojums<sup>32</sup>. Savstarpējā aizstājamība netiek vērtēta tikai saistībā ar attiecīgo produktu un pakalpojumu

---

<sup>30</sup> <https://www.pv.lv/lv/par-mums/par-mums/> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>31</sup> SIA "AIPS", SIA "AIVA auto", IK "Auto un būve", SIA "Balvu autotransports", AS "CATA", SIA "Ceļavējš" – ATP, SIA "DAUTRANS", SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS", SIA "DUNDAGAS ABC", SIA "Daugavpils autobusu parks", SIA "Ekspress-Ādaži", SIA "Galss Buss", SIA "Gulbenes autobuss", SIA "Jelgavas autobusu parks", SIA "Jēkabpils autobusu parks", AS "Liepājas autobusu parks", SIA "Ludzas autotransporta uzņēmums", SIA "Madonas Ceļa būves SIA", SIA "Migar", AS "NORDEKA", SIA "NORMA-A", SIA "Ogres autobuss", SIA "Rubenītis", AS "Rēzeknes autobusu parks", AS "Rīgas Taksometru parks", SIA "Sabiedriskais autobuss", AS "Talsu Autotransports", SIA "Tukuma auto", SIA "VTU Valmiera", PSIA "Ventspils reiss", SIA "Viesītes transports".

<sup>32</sup> AT 04.12.2008. spriedums lietā SKA-511/2008, BT1, 10. punkts

objektīvajām iezīmēm, bet jāņem vērā arī konkurences apstākļi un piedāvājuma un pieprasījuma struktūra tirgū<sup>33</sup>.

- 100 Savukārt piedāvājuma aizstājamības novērtējuma nepieciešamība var rasties, piemēram, uzņēmumiem piedāvājot tirgū vienu produktu ar plašu īpašību vai paveidu klāstu. Arī tad, ja patērētājam vai patērētāju grupai šis dažādu veidu preces nav aizstājamās, tās tiek grupētas vienā preces tirgū, ņemot vērā, ka lielākā piegādātāju daļa spēj operatīvi piedāvāt un pārdot dažādu veidu preces, būtiski nepalielinot savas izmaksas. Tādos gadījumos konkrētās preces tirgus ietvers visas preces, kas ir savstarpēji aizstājamās attiecībā uz pieprasījumu un piedāvājumu<sup>34</sup>.
- 101 Iepazīstoties ar šīs tirgus uzraudzības noslēguma ziņojuma projektu pirms tā publicēšanas, Mobilly nav piekritusi KP veiktajam tirgus definējumam<sup>35</sup>. Mobilly ieskatā, KP nav ņēmusi vērā tādos apsvērumus kā patērētāju cenu jutīgums, kā arī kļūdaini nav sašaurinājusi tirgus definīciju, balstoties uz tādiem faktoriem kā transportlīdzekļa veids, apkalpotie maršruti, pārvadājuma laika logi, pārvadājuma ērtības, nokļūšanas ātrums, biļešu cenas un citiem, kā rezultātā nav korekti KP secinājumi par konkurences tiesību attiecināmību. Mobilly atsaukusies uz 20.07.2011. Eiropas Komisijas Konkurences Ģenerāldirektorāta lēmumu lietā Nr. COMP/M.6150 – VEOLIA TRANSPORT/TRENITALIA/JV<sup>36</sup>, kā arī Eiropas Komisijas Transporta un mobilitātes Ģenerāldirektorāta 2016. gada pētījumu par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu cenām un kvalitāti<sup>37</sup>.
- 102 KP konstatē, ka Mobilly nav iebildusi pret piedāvājuma un pieprasījuma puses analīzi kopumā un KP izmantoto metodi – tirgus dalībnieku aptauju. KP norāda, ka tirgus pirmšķietamā definīcija šīs uzraudzības ietvaros ir lielā mērā balstīta respondentu sniegtajā informācijā par tirgu.
- 103 KP konstatē, ka lēmumā lietā Nr. COMP/M.6150 – VEOLIA TRANSPORT/TRENITALIA/JV Eiropas Komisijas Konkurences Ģenerāldirektorāts ir vērtējis apvienošanās darījumu starp pusēm, kuru pamatdarbība ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana un darījumu rezultātā tiek ietekmēts tieši sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus, veids, kā apvienošanās dalībnieki izplata vai izplatīs biļetes, netiek analizēts. Ņemot vērā, ka tirgus uzraudzībā tiek analizēts biļešu izplatīšanas tirgus, nevis sabiedriskā transporta tirgus, šis tirgus uzraudzības ietvaros būtu pamatoti nebalstīties uz *point of origin/point of destination* tirgus noteikšanas metodi.
- 104 Arī Mobilly pieminētais pētījums par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu cenām un kvalitāti nav vērstas uz biļešu izplatīšanas tirgu analīzi. Pētījumā netiek analizētas pārvadātāju un trešo personu, kas nodarbojas ar biļešu tirdzniecību, tiesiskās attiecības. Vienlaikus minētajā pētījumā tiek norādīts, ka daudzi ceļojumu aģenti vai tīmekļa vietnes nepārdod biļetes īsiem ceļojumiem. Tiek skaidrots, ka šāda situācija veidojas, jo īsiem ceļojumiem ir nelielas

<sup>33</sup> EST spriedums lietā 322/81 Michelin, 37. punkts, un Vispārējās tiesas spriedums lietā T 219/99 British Airways, 91. punkts

<sup>34</sup> KP Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai un konkurences stāvokļa izvērtēšanai, 18. lp., Pieejams: [https://www.kp.gov.lv/lv/vadlinijas/citi\\_vadlinijas\\_konkreta\\_tirgus\\_noteiksanai\\_20161.pdf](https://www.kp.gov.lv/lv/vadlinijas/citi_vadlinijas_konkreta_tirgus_noteiksanai_20161.pdf) (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>35</sup> Mobilly 15.11.2022. vēstule b/n

<sup>36</sup> [https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6150\\_460\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6150_460_2.pdf) (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>37</sup> <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2016-04-price-quality-rail-pax-services-final-report.pdf> (Skatīts 28.12.2022.)

pārdošanas komisijas maksas (parasti fiksēta summa no biļetes nominālvērtības), savukārt ieviešanas, reklāmas un darījumu izmaksas visām biļetēm, neatkarīgi no to cenas, ir vienādas, kas nozīmē, ka trešajām pusēm ir mazāk izdevīgi pārdot šos produktus<sup>38</sup>.

- 105 KP ieskatā, ir nošķirams sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgus no pašu pārvadājumu tirgus, proti, sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgū nav veidrojama sasaiste ar noteiktu maršrutu biļetēm vai sabiedriskā transporta veidiem.
- 106 Turklāt ir jāņem vērā, ka Latvijas vilcienu pārvadājumu biļešu tirdzniecība atšķiras no pārvadājumiem lielākajā daļā Eiropas valstu, piemēram, pasažieru biļetes netiek segmentētas pēc klasēm (biznesa klase un ekonomiskā klase), kuru pastāvēšanas gadījumā varētu būt aktuāls jautājums par cenu jutīgumu. KP ir arī ņēmusi vērā, ka aptaujātajiem tirgus dalībniekiem, sniedzot atbildi uz jautājumu par faktoriem, kas ietekmē konkurētspēju starp uzņēmumiem, kas sniedz biļešu tirdzniecības pakalpojumus, gandrīz neviens nav norādījis uz biļešu cenu kā būtiskāko konkurētspējas faktoru.

#### Pieprasījuma puses aizvietojamība

- 107 Noskaidrojot preču pieprasījuma aizstājamību, ir jāņem vērā arī attiecīgās preces izmantošanas mērķi<sup>39</sup>. Ir iespējami gadījumi, kad preces ar dažādu izmantošanas mērķi tiek ierindotas vienā konkrētās preces tirgū, piemēram, piegādātājiem nodrošinot ar plašu preču klāstu viena veida pircējus (piemēram, farmācijas nozarē).
- 108 Konkrētajā gadījumā KP vērtējumā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība ir nošķirama no cita veida biļešu tirdzniecības, ņemot vērā, ka sabiedriskās transporta biļetes iegādājas patērētāju grupa, kuru apvieno nepieciešamība izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus.
- 109 Nosakot pieprasījuma puses aizvietojamību, nav nošķirti vērtējama patērētāju interese iegādāties kāda noteikta transportlīdzekļa veida biļetes, bet gan patērētāja interese un iespējas iegādāties sabiedriskā transporta biļetes vispār.
- 110 Attiecībā uz biļešu izplatīšanas kanāliem lielākā daļa aptaujāto tirgus dalībnieku ir pauduši viedokli, ka biļešu tirdzniecība Latvijā (i) internetā, (ii) biļešu tirdzniecības vietās (kasēs) klātienē, (iii) biļešu automātos katra neveido atsevišķu tirgu, jo pārdota tiek viena un tā pati prece – sabiedriskā transporta biļete.
- 111 Tirgus dalībnieki pauduši arī viedokli, ka arī patērētājiem iepriekš minētie biļešu tirdzniecības veidi spēj cits citu aizstāt, norādot, ka patērētāji visdrīzāk reaģētu uz pat nelielām cenas svārstībām, attiecīgi dodot priekšroku vienam vai citam biļešu iegādes kanālam.
- 112 Cena ir tikai viens no kritērijiem, kas, tirgus dalībnieku ieskatā, mudina patērētājus izvēlēties viena konkrēta tirgus dalībnieka pakalpojumus, proti, attiecībā uz fiziskajām biļešu tirdzniecības vietām tirgus dalībnieki ir norādījuši tādu kritēriju kā lokācijas vieta, savukārt attiecībā uz elektroniskajām biļetēm lielākā daļa tirgus dalībnieku ir norādījuši lietotnes ērtumu, funkcionalitāti un klientorientētību.
- 113 Līdz ar to pirmšķietami šis tirgus uzraudzības ietvaros secināms, ka no biļešu gala patērētāju viedokļa nav būtiski, izmantojot kādu biļešu iegādes kanālu, tie

---

<sup>38</sup> Turpat, 79. lpp.

<sup>39</sup> Eiropas Komisijas paziņojums par jēdziena konkrētais tirgus definīciju ES konkurences tiesībās (97/C 372/03), [1997], OV C 372/5, 36. punkts.

iegādājas sabiedriskā transporta biļetes. Proti, patērētāji Latvijā, iegādājoties sabiedriskā transporta biļetes, var viegli pārslēgties starp dažādiem to pārdošanas kanāliem – biļetes ir iespējams iegādāties gan klātienē, gan attālināti. Turklāt biļetes iespējams iegādāties, izmantojot vairāku tirgus dalībnieku pakalpojumus.

- 114 Par to, ka tirgus šajā gadījumā, iespējams, vērtējams plašāk, vadoties pēc biļešu izplatīšanas kanāla, liecina fakts, ka tirgus dalībnieki, sniedzot atbildes par saviem konkurentiem, ir norādījuši visus tirgus dalībniekus, kas tirgo analogas sabiedriskā transporta biļetes Latvijā, neizšķirot, vai tirgus dalībnieks pārdod biļetes klātienē vai internetā, vai biļešu automātos.

#### Piedāvājuma puses aizvietojamība

- 115 No piedāvājuma puses biļešu tirdzniecību lielā mērā nodrošina tirgus dalībnieki, kuri pārdod dažāda veida sabiedriskā transporta biļetes. Viena veida sabiedriskā transporta biļetes pārdod tikai sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošinātāji (pāravadātāji), kas vienlaikus arī tirgo biļetes uz to nodrošinātajiem sabiedriskā transporta pārvadājumiem, kuriem šāds pienākums izriet no normatīvā regulējuma. Ievērojot minēto, secināms, ka arī no piedāvājuma puses konkrētās preces tirgus šīs tirgus uzraudzības ietvaros būtu vērtējams kā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība.
- 116 Saistībā ar piedāvājuma puses aizvietojamību, KP secina, ka kopumā nav šķēršļu veikt pārslēgšanos uz citu biļešu tirdzniecību. Vienlaikus no tirgus dalībnieku sniegtās informācijas secināms, ka iemesls, kādēļ tirgus dalībnieki neuzsāk citu biļešu tirdzniecību, ir salīdzinoši zemais peļņas procents no biļešu tirdzniecības.
- 117 Kaut arī tirgus dalībnieku rīcībā ir nepieciešamie resursi, kā arī pirmšķietami netiek norādīts uz īpašiem šķēršļiem uzsākt klātienē biļešu tirdzniecību, elektronisko biļešu tirgotāju plānos nav uzsākt biļešu tirdzniecību fiziskajās tirdzniecības vietās.
- 118 Vienlaikus, KP ieskatā, vērtējot konkrētās preces piedāvājuma puses aizstājamību Mobilly iesnieguma kontekstā, ir jāņem vērā, ka Mobilly darbības profils ir plašs, proti, Mobilly papildus vilciena biļešu tirdzniecībai sniedz vēl 23 pakalpojumus<sup>40</sup>. Mobilly 2021. gada oktobra iepirkuma rezultātā ir ieguvusi tiesības izplatīt arī SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskā transporta biļetes, tādējādi kļūstot par vienīgo privāto tirgus dalībnieku, kas piedāvā pasažieriem vienviet iegādāties gan Autobusu, gan Vilcienu pārvadājumu, kā arī sabiedriskā transporta Rīgā biļetes.
- 119 Jāņem arī vērā, ka vilciena biļešu pārdošana veido aptuveni (\*) % no Mobilly kopējā apgrozījuma, līdz ar to iespējams secināt, ka PV biļešu tirdzniecība būtiski neietekmē Mobilly darbību kopumā, bet gan tikai vienu Mobilly darbības jomu. Savukārt PV nodrošina tikai PV biļešu tirdzniecību.

### **Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus**

- 120 Saskaņā ar KL 1. panta 3. punktu konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ģeogrāfiska teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.
- 121 KP secina, ka konkrētais ģeogrāfiskais tirgus uzraudzības ietvaros ir Latvijas teritorija, kas atbilst teritorijai, kurā tiek pārdots vairākums sabiedriskā transporta, kas darbojas Latvijas teritorijā, biļešu. Arī aptaujāto tirgus dalībnieku darbības

<sup>40</sup> <https://mobilly.lv/par-mobilly/> (Skatīts 28.12.2022.)



teritorija ir galvenokārt Latvijas teritorija, kas līdz ar to rada priekšnoteikumus ģeogrāfiskā tirgus robežu noteikšanai.

- 122 Ievērojot iepriekš minētos apsvērumus, KP vērtējumā tirgus šis tirgus uzraudzības ietvaros pirmšķietami varētu būt nosakāms kā sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgus Latvijas teritorijā. Vienlaikus, ņemot vērā, ka situācija tirgū ir mainīga, KP vērtējumā, tirgus definīcija būtu atstājama atvērta.

## VII Konkurences tiesību attiecināmība

- 123 Tiesības izplatīt PV elektroniskās biļetes Mobilly ieguva 2018. gadā, noslēdzot līgumu atbilstoši PV apstiprinātajai kārtībai sadarbībai ar komercaģentiem vilcienu elektronisko biļešu tirdzniecībai<sup>41</sup>. Saskaņā ar minētās sadarbības kārtības 3.5.2. punktu, komercaģents par elektronisko vilcienu biļešu tirdzniecību saņēma no PV komisijas maksu 3 % apmērā no katras pārdotās vilciena elektroniskās biļetes braukšanas maksas bez pievienotās vērtības nodokļa. Vienlaikus komercaģents bija tiesīgs piemērot pasažieriem komisijas maksu par elektroniskās biļetes pārdošanas pakalpojuma nodrošināšanu, taču pasažieriem piedāvātā cena ar visiem nodokļiem nedrīkstēja būt lielāka kā 105 % no normatīvajos aktos apstiprinātās braukšanas maksas ar pievienotās vērtības nodokli. Tādējādi komercaģentiem tika sniegta iespēja saņemt papildu komisijas maksu no pasažieriem līdz 5 % no biļešu cenas.
- 124 2019. gada sākumā vilciena biļetes tiešsaistē uzsāka tirgot arī pats pārvaldītājs – PV, ieviešot savu elektronisko sistēmu vilcienu elektronisko biļešu tirdzniecībai. Savukārt STP 2019. gada 20. jūnijā pieņēma lēmumu atbalstīt jaunas lojalitātes programmas ieviešanu, kas paredzēja piemērot 5 % atlaidi visām – gan PV, gan Mobilly – tiešsaistē pārdotajām PV elektroniskajām biļetēm<sup>42</sup>, tādējādi mudinot pasažierus iegādāties elektroniskās vilciena biļetes. 2020. gada janvārī stājās spēkā kārtība, kas paredzēja visām elektroniski pārdotajām viena brauciena biļetēm ar braukšanas maksu sākot no 2,10 EUR piemērot atlaidi 10 % apmērā, savukārt elektroniskajām biļetēm, kuru cena ir zemāka, saglabāt atlaidi 5 % apmērā.
- 125 2019. gada augustā PV informēja Mobilly, ka ar 2019. gada 15. augusta lēmumu PV ir apstiprinājusi jaunu kārtību sadarbībai ar komercaģentiem vilcienu elektronisko biļešu tirdzniecībai<sup>43</sup>, kas paredz, ka turpmāk komercaģentiem par vilcienu pasažieru elektronisko biļešu pārdošanas pakalpojuma nodrošināšanu PV vairs neizmaksās atlīdzību, kā tas bija līdz šim, bet tā vietā komercaģenti būs tiesīgi piemērot maksu par elektroniskās biļetes pārdošanas pakalpojumu nodrošināšanu.
- 126 Mobilly vērsās KP, iebilstot, ka PV, veicot vilciena elektronisko biļešu tirdzniecību, nepiemēro pakalpojuma maksu par biļešu pārdošanu pasažieriem, jo pakalpojuma izmaksas tiek kompensētas no ieņēmumiem par pasažieru vilcienu pārvaldījumiem. Savukārt Mobilly, nepastāvot šādai kompensēšanas iespējai, ir spiesta pārdot vilcienu pasažieru elektroniskās biļetes, piemērojot saviem

<sup>41</sup> [https://www.pv.lv/images/userfiles/normativi\\_noteikumi\\_dokumentacija/Kartiba-Agenti\\_groz.pdf](https://www.pv.lv/images/userfiles/normativi_noteikumi_dokumentacija/Kartiba-Agenti_groz.pdf) (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>42</sup> Skatīt lēmumu Nr. 4, [https://www.atd.lv/sites/default/files/STPLemumi\\_20062019\\_1.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-padomes-l%25C4%2593mumi](https://www.atd.lv/sites/default/files/STPLemumi_20062019_1.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-padomes-l%25C4%2593mumi) (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>43</sup> [https://www.pv.lv/images/userfiles/articlescontent/Kartiba\\_e\\_biletas\\_2019.pdf](https://www.pv.lv/images/userfiles/articlescontent/Kartiba_e_biletas_2019.pdf) (Skatīts 28.12.2022.)

klientiem papildu maksu par elektronisko biļešu pārdošanas pakalpojumu sniegšanu, lai nodrošinātu, ka biļešu tirdzniecība ir ekonomiski pamatota. Vienlaikus Mobilly iebilda pret atcelto komisijas maksu, norādot, ka tādā veidā PV ļaunprātīgi izmanto dominējošo stāvokli savu vilcienu pasažieru biļešu pārdošanas mazumtirdzniecības tirgū Latvijā.

- 127 Vienlaikus, nosakot 105 % kā maksimālo pasažieriem piemērojamo cenu par biļeti, Mobilly ieskatā, tiek ierobežots tās peļņas potenciāls.
- 128 Izvērtējot abu pušu argumentus, KP pauda viedokli<sup>44</sup>, ka, tā kā PV ir 100 % valstij piederoša kapitālsabiedrība, tai, sniedzot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus pa dzelzceļu, atbilstoši Publiskās personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 2. pantam, ir jānodrošina efektīva, racionāla un ekonomiski pamatota saimnieciskā darbība. Vienlaikus ir jāņem vērā, ka pasažieru pārvadājumi tiek finansēti no valsts budžeta, līdz ar to PV ir jāveic visas nepieciešamās darbības, lai novērstu zaudējumu rašanos vai vismaz iespēju robežās būtu jāsamazina to lielums, tādējā situācijā, kad PV pati efektīvi var nodrošināt elektronisko biļešu tirdzniecību, sadarbība, maksājot papildu komisijas maksu komercaģentiem par elektronisko biļešu pārdošanu, kas līdz ar to pastarpināti rada papildu valsts budžeta līdzekļu izdevumus, nav uzskatāma par ekonomiski lietderīgu.
- 129 KP pauda nostāju<sup>45</sup>, ka gadījumā, ja PV komercaģentiem nodrošina vienlīdzīgu piekļuvi savam elektronisko biļešu pārdošanas tīklam un atlaide 5 %-10 % apmērā tiek piemērota visiem elektronisko biļešu pārdevējiem, t.i., gan biļetēm, kuras pārdod PV, gan ikvienam komercaģentam, tad tiek nodrošināti vienlīdzīgi darbības apstākļi visiem vilcienu elektronisko biļešu tirgotājiem.

### **Dominējošais stāvoklis**

- 130 No KL 1. panta 1. punkta izriet, ka dominējošais stāvoklis ir tirgus dalībnieka ekonomisks (saimniecisks) stāvoklis konkrētajā tirgū, ja šis dalībnieks spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci jebkurā konkrētajā tirgū pietiekami ilgā laika posmā, darbojoties pilnīgi vai daļēji neatkarīgi no konkurentiem, klientiem, piegādātājiem vai patērētājiem.
- 131 Eiropas Komisija ir norādījusi, ka "ļoti iespējams, ka ļoti augstas tirgus daļas, kas saglabājušās kādu laiku, liecina par dominējošo stāvokli. Tas būtu gadījumā, ja uzņēmumam pieder 50 % vai vairāk no tirgus, ja konkurentiem pieder daudz mazāka tirgus daļa."<sup>46</sup> Arī EST tiesu praksē norādīts, ka tirgus daļas, kas pārsniedz 50 % robežu varētu liecināt par pastāvošo dominējošo stāvokli<sup>47</sup>. Lielākoties gadījumos, kad "dominējošā" uzņēmuma tirgus daļa par vairāk nekā 20 % pārsniedz sava nākamā lielākā konkurenta tirgus daļu, pastāv liela iespējamība, ka uzņēmums var tikt atzīts par dominējošu.
- 132 Ņemot vērā VI nodaļā norādīto, ciktāl tas attiecas uz vilciena biļešu tirdzniecību, PV darbojas sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgū Latvijā. Šajā sakarā KP

---

<sup>44</sup> KP 12.11.2019. vēstule Nr. 1.7-2/1013 Mobilly, PV un Satiksmes ministrijai

<sup>45</sup> Turpat.

<sup>46</sup> European Commission, DG Competition discussion paper on the application of Article 82 of the Treaty to exclusionary abuses, paragraph 31.

<https://ec.europa.eu/competition/antitrust/art82/discpaper2005.pdf>

(Skatīts 28.12.2022.)

<sup>47</sup> Skatīt, piemēram, EST 29.03.2012. spriedumu lietā Nr. T-336/07, *Telefónica*, 150. paragrāfs



ņem vērā, ka tirgū darbojas ievērojams skaits tirgus dalībnieku, kas piedāvā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu, turklāt KP nekonstatē, ka kādam no tirgus dalībniekiem būtu ievērojama tirgus vara šajā tirgū. Tā rezultātā KP secina, ka pirmšķietami nav pamats uzskatīt, ka PV atrodas dominējošā stāvoklī sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu tirgū. KP nekonstatē, ka PV tirgus daļa varētu pārsniegt 50 % no pārdoto sabiedriskā transporta biļešu skaita, ne arī pēc apgrozījuma no pārdotajām biļetēm. Ievērojot, ka KL 13. panta piemērošanas priekšnoteikums ir attiecīga tirgus dalībnieka atrašanās dominējošā stāvoklī konstatēšana, konkrētajā situācijā pirmšķietami nepastāv pamats vērtēt PV rīcību sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgū Latvijas teritorijā KL 13. panta tvērumā. Šai sakarā jāņem vērā, ka šīs tirgus uzraudzības ietvaros konkrētā tirgus definīcija ir atstāta atvērta un konkrētos apstākļos secinājumi var atšķirties.

- 133 Savukārt, ja PV atrastos dominējošā stāvoklī, vērtējams būtu fakts, ka Mobilly papildus vilciena biļešu tirdzniecībai sniedz vēl 23 pakalpojumus un PV biļešu pārdošana veido aptuveni (\*) % no Mobilly kopējā apgrozījuma. *Bronner* lietā EST secināja, ka, tā kā pieteicējam ir iespējams savu biznesu vadīt citādāk un dominējošā uzņēmuma atteikums sadarboties neizbeidz pieteicēja biznesu kā tādu, nav pamatoti uzskatīt, ka uzņēmumam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, ir pienākums sadarboties ar pieteicēju<sup>48</sup>.

### **Vertikālo vienošanos regulējuma attiecināmība**

- 134 Vertikāla vienošanās ir vienošanās, kuru noslēguši divi vai vairāki tirgus dalībnieki, no kuriem katrs veic saimniecisko darbību atšķirīgā ražošanas vai izplatīšanas līmenī jeb izplatīšanas ķēdes posmā, un kura attiecas uz preču vai pakalpojumu pirkšanas vai pārdošanas noteikumiem.
- 135 Ikvienas vienošanās novērtējums veicams atbilstoši KL 11. pantam. Saskaņā ar KL 11. panta pirmo daļu ir aizliegtas un kopš noslēgšanas brīža spēkā neesošas tirgus dalībnieku vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana Latvijas teritorijā, savukārt ar KL 11. panta otro daļu tiek paredzēts atbrīvojums tādām vienošanām, kas nodrošina pietiekamas priekšrocības, lai atsvērtu ar konkurenci nesaderīgo ietekmi. Lai atvieglotu nepieciešamību pēc katras vienošanās individuāla novērtējuma, ar Ministru Kabineta 2008. gada 29. septembra noteikumu Nr. 797 "Noteikumi par atsevišķu vertikālo vienošanos nepakļaušanu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā noteiktajam vienošanās aizliegumam" regulējumu jau nedefinētas atsevišķas tirgus dalībnieku vertikālās vienošanās, kas ir saderīgas ar KL 11. panta otro daļu un būtiski neietekmē konkurenci vai tieši otrādi – nesasniedz no KL 11. panta otrās daļas izrietošos nosacījumus.
- 136 ES tiesību līmenī vertikālās vienošanās novērtējamas saskaņā ar LESD 101. pantu un Eiropas Komisijas 10.05.2022. Regulu (ES) Nr. 2022/720 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām (turpmāk – VBER)<sup>49</sup>. Vienlaikus, pastāvot būtībā analogiskam regulējumam un likumdevēja atzītam mērķim harmonizēt Latvijas un ES konkurences tiesību normas, KL 11. panta pirmās daļas piemērošanai un vertikālu vienošanos novērtējumam nevajadzētu atšķirties no tā, kā tiek piemērots

<sup>48</sup> EST 26.11.1998. spriedums lietā Nr. C-7/97, *Bronner*, 41. paragrāfs

<sup>49</sup><https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32022R0720&qid=1652368074897>  
(Skatīts 28.12.2022.)

LESD 101. panta 1. punkts, neskatoties uz to, ka nacionālie tiesību akti satur atšķirīgu terminoloģiju un atbrīvojumu sliekšņus<sup>50</sup>. VBER piemērošana plašāk skaidrota arī Eiropas Komisijas paziņojumā "Pamatnostādnes vertikālo ierobežojumu jomā" (turpmāk – Pamatnostādnes)<sup>51</sup>. Pamatnostādņu mērķis ir palīdzēt uzņēmumiem veikt vertikālo nolīgumu pašnovērtējumu saskaņā ar ES konkurences noteikumiem. Ar VBER un Pamatnostādņēm tiek arī aktualizēts regulējums attiecībā uz tiešsaistes platformām un tiešsaistes tirdzniecību.

- 137 Vienlaikus KP vērš uzmanību, ka KL 11. panta regulējums un pārējie iepriekš minētie normatīvi piemērojami tādām vienošanās, kuras noslēguši neatkarīgi tirgus dalībnieki. Tādējādi tādās vienošanās, kas nav slēgtas starp neatkarīgiem tirgus dalībniekiem, var nebūt pakļautas KL 11. panta regulējumam. Viens no šādu vienošanos veidiem ir pilnvarojuma jeb aģenta vienošanās.
- 138 KP vadlīnijās "Par vertikālu vienošanos par tālākpārdošanas cenu noteikšanu atpazīšanu un izvērtēšanu"<sup>52</sup> ir norādīts: "ES tiesību aktos un judikatūrā pilnvarnieks apzīmēts arī ar terminu "agent" jeb aģents. Uz pilnvarojuma jeb aģenta līgumiem parasti neattiecas KL 11. panta pirmajā daļā un/vai LESD 101. panta 1. punktā minētais aizliegums [..]."
- 139 Proti, par aģenta jeb pilnvarojuma līgumiem uzskatāmas vienošanās, kur juridiskā vai fiziska persona kā pilnvarnieks ir pilnvarota apspriest un/vai slēgt līgumus citas personas uzdevumā, tostarp paša pilnvarnieka vārdā<sup>53</sup>.
- 140 Lai gan arī aģenti var būt neatkarīgi saimnieciskās darbības veicēji un tādējādi uzskatāmi par tirgus dalībnieku KL 1. panta 9. punkta izpratnē, konkrētās situācijās aģenti var arī darboties kā piegādātāja pilnvarnieki. Šādos gadījumos piegādātājs un pilnvarotā persona veido vienu tirgus dalībnieku vai ekonomisko vienību, kas tirgū rīkojas vienoti<sup>54</sup>. Līdz ar to var uzskatīt, ka principā pilnvarnieks ir iekļauts pilnvaras devēja uzņēmumā kā "palīgvienība" (*auxiliary organ forming an integral part of the latter's undertaking*), kurai jāseko pilnvarotāja norādēm un kas kā tirdzniecībā nodarbinātais ar šo uzņēmumu veido vienu saimniecisko vienību<sup>55</sup>. Tā rezultātā par aģentu darbībām ir atbildīgs pilnvarotājs un tādējādi šādas attiecības nav pakļautas KL 11. panta regulējumam.<sup>56</sup>
- 141 Konkrētajā gadījumā ir būtiski saprast, vai vienošanās, kas pastāv starp pārvaldītāju un privāto tirgus dalībnieku, kas pārdod pārvaldītāja biļetes, atbilst pilnvarojuma līguma pazīmēm.
- 142 Pamatnostādņēs tiek norādīts, ka uzņēmumi, kas darbojas tiešsaistes platformu pakalpojumu jomā, līgumattiecībās un komerciesībās nereti tiek kvalificēti kā

---

<sup>50</sup> KP, Vadlīnijas par vertikālu vienošanos par tālākpārdošanas cenu noteikšanu atpazīšanu un izvērtēšanu, 2021, 3.2. paragrāfs. Pieejamas: <https://www.kp.gov.lv/lv/media/9126/download> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>51</sup> Pieejamas: [https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2022-05/20220510\\_guidelines\\_vertical\\_restraints\\_art101\\_TFEU.pdf](https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2022-05/20220510_guidelines_vertical_restraints_art101_TFEU.pdf) (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>52</sup> <https://www.kp.gov.lv/lv/media/9089/download> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>53</sup> Vadlīniju 12. punkts.

<sup>54</sup> Vispārīgās tiesas 11.12.2003. spriedums T-66/99, *Minoan Lines*, 124. punkts. Vispārīgās tiesas 15.07.2015. spriedums T-418/10, *voestalpine AG*, 175., 394. punkts. Vispārīgās tiesas 15.09.2015. spriedums T-325/01 *DaimlerChrysler AG*, 85.–88. punkts.

<sup>55</sup> Vispārīgās tiesas 11.12.2003. spriedums T-66/99, *Minoan Lines*, 125. punkts

<sup>56</sup> EST 14.12.2006 spriedums C-217/05, *CEEES*, 41.–46., 60.–62., 65. punkts. EST 11.09.2008. spriedums C-279/06, *CEPSA*, 35., 40.–42., 44. punkts. Skatīt arī: Vadlīniju 18. punkts.

aģenti. Tomēr šai kvalifikācijai nav būtiskas nozīmes līgumu kvalifikācijā LESD 101. panta 1. punkta tvērumā<sup>57</sup>.

- 143 Attiecīgi atbilstoši Pamatnostādnēs norādītajam uzņēmumi, kas sniedz tiešsaistes starpniecības pakalpojumus, ir kategorizējami kā piegādātāji, un tāpēc tie principā nevar kvalificēties kā aģenti LESD 101. panta 1. punkta piemērošanas nolūkā. Turklāt tiešsaistes starpniecības pakalpojumu sniedzēji parasti darbojas kā neatkarīgi ekonomikas dalībnieki, nevis kā piederīgi to pārdevēju uzņēmumiem, kuriem tie sniedz tiešsaistes starpniecības pakalpojumus. Spēcīgais tīkla efekts un citas tiešsaistes platformu ekonomikas iezīmes var veicināt to, ka izveidojas ievērojama līgumslēdzēju pušu lieluma un spēju aizstāvēt savas intereses nelīdzsvarotība un rodas situācija, kurā līguma preču vai pakalpojumu pārdošanas nosacījumus un komercstratēģiju nosaka tiešsaistes starpniecības pakalpojumu sniedzējs, nevis pārdevēji, kuru precēm vai pakalpojumiem tiek izmantoti starpniecības pakalpojumi. Turklāt tiešsaistes starpniecības pakalpojumu sniedzēji bieži vienlaikus apkalpo ļoti daudzus pārdevējus, un tādējādi tiem nav iespējams faktiski piederēt kādam no pārdevēju uzņēmumiem. Bez tam tiešsaistes starpniecības pakalpojumu sniedzēji parasti veic būtiskas uz konkrēto tirgu attiecināmas investīcijas, piemēram, programmatūrā, reklāmā un pēcpārdošanas pakalpojumos, kas liecina, ka šie uzņēmumi uzņemas būtiskus finansiālos vai komerciālos riskus, kuri saistīti ar līgumiem, ko tie sagatavo pārdevēju vārdā, izmantojot savus tiešsaistes starpniecības pakalpojumus<sup>58</sup>.
- 144 Ievērojot iepriekš minēto pamatojumu, ir pirmšķietami secināms, ka privātie uzņēmumi, kas nodrošina infrastruktūru sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecībai, ir atzīstami par tirgus dalībniekiem KL 1. panta 9. punkta izpratnē, un līdz ar to vienošanās, kas slēgtas starp pārvaldātājiem ar šiem uzņēmumiem, ir pakļautas KL 11. panta regulējumam.
- 145 Vienlaikus KP nekonstatē, ka vienošanās starp PV un Mobilly pirmšķietami radītu konkurences ierobežošanas riskus, ņemot vērā, ka starp PV un Mobilly noslēgtā vienošanās nesatur stingros ierobežojumus, kas norādīti Ministru Kabineta 2008. gada 29. septembra noteikumu Nr. 797 "Noteikumi par atsevišķu vertikālo vienošanos nepakļaušanu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā noteiktajam vienošanās aizliegumam" 8. punktā. Turklāt PV un Mobilly tirgus daļas pirmšķietami nesasniedz 30 %, tādējādi atbilstoši iepriekš minēto noteikumu 3.-5. punktam vertikālā vienošanās netiek pakļauta vienošanās aizliegumam.

### **Konkurences neitralitātes regulējuma attiecināmība**

- 146 2020. gada 1. janvārī stājās spēkā KL 14.<sup>1</sup> pants, kura pirmajā daļā cita starpā noteikts aizliegums kapitālsabiedrībai, kurā publiskai personai ir izšķiroša ietekme, veikt darbības, kas kavē, ierobežo vai deformē konkurenci, cita starpā KL 14.<sup>1</sup> panta 1. punkts aizliedz publiskai personai vai tās kapitālsabiedrībai diskriminēt tirgus dalībniekus, radot tiem atšķirīgus konkurences apstākļus.
- 147 Konkurences neitralitātes regulējuma attiecināmība tirgus uzraudzībā tiek apskatīta no trīs jautājumu skatu punkta. Pirmkārt, vai PV darbība sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu tirgū pati par sevi rada konkurences neitralitātes pārkāpuma riskus, otrkārt, vai PV rīcība, pieņemot jaunus sadarbības noteikumus ar komercaģentiem, kas neparedz komisijas maksas maksāšanu komercaģentiem, rada konkurences neitralitātes pārkāpuma riskus un, visbeidzot,

<sup>57</sup> Turpat, 63. paragrāfs.

<sup>58</sup> Turpat, 46. rindkopa.

vai PV rīcība, pārdodot biļetes komercaģentiem par tādu pašu cenu, par kādu PV tirgo biļetes pasažieriem, rada konkurences neitralitātes pārkāpuma risku.

- 148 Attiecībā uz PV darbību sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu tirgū KP pirmšķietami secina, ka PV darbība šajā tirgū pati par sevi nerada konkurences neitralitātes pārkāpuma risku. Viedoklis pamatojams ar turpmāk norādītajiem apsvērumiem.
- 149 KL 14.<sup>1</sup> panta ceturrtā daļa nosaka šīs tiesību normas piemērojamības robežas, cita starpā paredzot, ka KL 14.<sup>1</sup> panta regulējumu piemēro, ciktāl konkrētā darbība tieši neizriet no citos likumos noteiktajām prasībām.
- 150 KP ņem vērā, ka Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem 9. pants uzliek pienākumu dzelzceļu pārvadājumu uzņēmumiem nodrošināt iespēju pasažieriem iegādāties vilcienu biļetes. Proti, ir noteiktas minimālās prasības biļešu pieejamības nodrošināšanai, vienlaikus likumdevējs ir ļāvis pārvadātājiem izvēlēties jebkādu citu papildu biļešu izplatīšanas veidus.
- 151 Minētajā regulā īpaša uzmanība vērsta uz pārvadātājiem, ar kuriem noslēgts valsts pasūtījuma līgums, proti, kas, veicot pārvadājumus, īsteno publiskās funkcijas. Šiem pārvadātājiem īpaši jā rūpējas par biļešu pieejamības nodrošināšanu visiem pasažieriem, biļešu pieejamības nepārtrauktību. Līdz ar to gan klātienē, gan tiešsaistes biļešu tirdzniecība ir būtiska komponente, kas nodrošina Vilcienu pārvadājumu iespējamību un nepārtrauktību. Šāda nostāja atbilst arī LESD 26. protokola 1. pantā ietvertajām vērtībām attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas cita starpā pieprasa augsta pieejamības līmeņa nodrošināšanu un vispārējās piekļuves veicināšanu.
- 152 Līdz ar to KP konstatē, ka PV pienākums nodrošināt pasažieru biļešu pieejamību PV veiktajiem pārvadājumiem ir noteikts jau normatīvajā regulējumā, turklāt, KP vērtējumā, PV darbība elektronisko biļešu izplatīšanas tirgū ir cieši saistīta un nepieciešama, lai PV varētu sniegt pamata pakalpojumus – pārvadājumus, līdz ar to PV darbība sabiedriskā transporta biļešu pārdošanas tirgū ir objektīvi pamatojama.
- 153 Turklāt, KP ieskatā, pārvadātājam, veicinot biļešu pieejamību, ir tiesības pilnveidoties, sekojot tehnoloģiskajai attīstībai, proti, biļešu tirdzniecības nodrošināšana tiešsaistē savā interneta vietnē un/vai caur komercaģentiem ir veids, kā pārvadātājs var padarīt pārvadājumus pieejamākus un ērtākus pasažieriem. Vienlaikus ir svarīgi, lai PV spētu nodrošināt nepārtrauktu biļešu tirdzniecību, kas nebūtu atkarīga no trešajām personām. Gadījumā, ja elektroniskā biļešu tirdzniecība tiktu uzticēta tikai komercaģentiem, pastāvētu riski, kas saistīti ar sadarbības pārtraukšanu, nepietiekamu pakalpojuma kvalitāti vai komercaģenta darbības pārtraukšanu.
- 154 Arī attiecībā uz jautājumu, vai PV rīcība, pieņemot jaunus sadarbības noteikumus ar komercaģentiem, kas neparedz komisijas maksas maksāšanu komercaģentiem, rada konkurences neitralitātes pārkāpumu, KP pirmšķietami secina, ka pati par sevi šāda rīcība pirmšķietami nerada konkurences neitralitātes pārkāpuma risku, kamēr vien šāds noteikums tiek piemērots attiecībā uz visiem komercaģentiem. Viedoklis pamatojams ar turpmāk norādītajiem apsvērumiem.
- 155 Vienlaikus KP vērš uzmanību, ka tā nav vērtējusi PV pienākumu un saistību izpildi, kas izriet no starp PV un Mobilly noslēgtā sadarbības līguma, kā arī to, vai komercaģenta institūtam ir atbilstoša tādu noteikumu pieņemšana, kas neparedz atlīdzības maksāšanu komercaģentam, jo šie ir komerciesību jautājumi un risināmi civilprocesuāla kārtībā.

- 156 Būtiski, ka PV ir valsts dotēta kapitālsabiedrība un saskaņā ar PV 2020. gada pārskatu PV no valsts ir saņēmusi vairāk nekā 27 milj. EUR, ko veido kompensācija par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, valsts finansējums par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, kā arī kompensācija par pasažieru, kam valsts piešķirusi braukšanas maksas atvieglojumus, pārvadājumiem.
- 157 PV biļešu sistēma vispārīgi ir vērsta tieši uz elektronisko biļešu tirdzniecības veicināšanu, kur visiem PV biļešu tirgotājiem tiek nodrošinātas vienādas atlaides salīdzinoši ar PV biļešu tirdzniecību klātienē.
- 158 KP ņem vērā, ka PV pienākums atbilstoši Publiskās personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 2. pantam ir nodrošināt efektīvu, racionālu un ekonomiski pamatotu saimniecisko darbību, it īpaši, ņemot vērā faktu, ka pasažieru pārvadājumi tiek finansēti no valsts budžeta. Līdz ar to PV ir jāveic visas nepieciešamās darbības, lai novērstu zaudējumu rašanos vai vismaz iespēju robežās būtu jāsamazina to lielums. Līdz ar to, vērtējot jautājumu, vai PV rīcība, pieņemot jaunus sadarbības noteikumus, kas neparedz komisijas maksāšanu komercaģentiem, konkurences neitralitātes tvērumā, nozīme ir tikai tam, vai lēmums nemaksāt komisijas maksu attiecas uz visiem tirgus dalībniekiem.
- 159 KP ņem vērā arī, ka VBNIS neparedz komisijas maksu biļešu pārdevējiem par pārdotajām biļetēm. Līdzīgi, kā to šobrīd paredz PV sadarbības noteikumi ar komercaģentiem, VBNIS paredz iespēju biļešu tirgotājiem noteikt par 10 % zemāku biļešu cenu nekā tā ir transportlīdzeklī, autoostā un vilcienu kasē. Papildus noteiktajai braukšanas maksai biļetēm interneta vietnēs biļešu pārdevēji būs tiesīgi piemērot biļešu tirdzniecības pakalpojuma maksu, ar kuras palīdzību būs iespējams kompensēt izmaksas par biļešu tirdzniecības kanāla izveidi, uzturēšanu un attīstību. Biļešu tirgotājs biļešu tirdzniecības pakalpojuma maksu būs tiesīgs noteikt tādā apmērā, lai kopējā pārdodamās biļetes cena nesasniedz un nepārsniedz braukšanas maksas apmēru, ko noteikusi STP dotēto autobusu un vilcienu pārvadājumu gadījumā attiecīgajai biļetei transportlīdzeklī, autoostā un vilcienu kasē. Vienlaikus ir būtiski ņemt vērā, ka VBNIS uzturēs Direkcija, kas nav pasažieru pārvadātājs.
- 160 Visbeidzot, attiecībā uz jautājumu, vai PV rīcība, pārdodot biļetes komercaģentiem par tādu pašu cenu, par kādu PV tirgo biļetes pasažieriem, būtu pēc analogijas ar dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma regulējumu pielīdzināma nepietiekamas cenu starpības noteikšanas ("*margin squeeze*") praksei, KP norāda uz turpmāko.
- 161 *Margin squeeze* ir viena no dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas izpausmes formām, kas pastāv gadījumos, ja vertikāli integrēts uzņēmums attiecīgajam produktam iepriekšējā posma tirgū uzliek tādu cenu, kas salīdzinājumā ar vertikāli integrētā uzņēmuma prasīto cenu par produktu šajā tirgū nelauj pat vienlīdz efektīvam konkurentam šajā tirgū ilgtermiņā strādāt bez zaudējumiem.
- 162 Ņemot vērā, ka KL 14.<sup>1</sup> panta pirmās daļas 3. punkts nosaka, ka publiskai personai vai publiskas personas kapitālsabiedrībai ir aizliegts veikt darbības, kuru dēļ cits tirgus dalībnieks ir spiests atstāt kādu konkrēto tirgu vai tiek apgrūtināta potenciāla tirgus dalībnieka iekļūšana vai darbība tirgū, konkrētajā gadījumā būtu jāvērtē, vai KL 14.<sup>1</sup> panta pirmās daļas 3. punkts neizpaužas kā *margin squeeze*, ņemot vērā, ka nav starpības starp cenu, par kādu PV pārdod biļetes pasažieriem un Mobilly kā komercaģentam. Līdz ar to, vadoties no *margin squeeze* koncepta, vērtējams, vai PV īstenotā biļešu tirdzniecības politika ļauj Mobilly strādāt tirgū kā vienlīdz efektīvam konkurentam.

- 163 Mobilly vērtējumā apstāklis, ka, tirgojot biļetes internetā, PV nepiemēro pasažieriem komisijas maksu par biļešu pārdošanu, tādējādi nosedzot izmaksas, kas rodas PV no biļešu pārdošanas, piemēram, bankas transakciju izmaksas, neļauj Mobilly efektīvi konkurēt tirgū un sniegt pakalpojumu, pašai neciešot zaudējumus, jo, lai nosegtu izmaksas, kas rodas no biļešu pārdošanas un strādātu ar peļņu, Mobilly būtu jāpiemēro komisijas maksa pasažieriem no PV biļešu pārdošanas, ko tā šobrīd nedara.
- 164 KP vērtējumā, apstāklis, ka nepastāv atšķirība starp cenu, par kādu PV pārdod elektroniskās vilciena biļetes pasažieriem savā interneta vietnē no cenas, par kādu PV tirgo biļetes komercaģentiem, var negatīvi ietekmēt komercaģentu vēlmi uzsākt vilciena biļešu izplatīšanu. Proti, komercaģenti nevar piedāvāt patērētājiem elektroniskās vilciena biļetes par līdzvērtīgu vai zemāku cenu nekā to piedāvā PV, vienlaikus gūstot peļņu no sniegtajiem pakalpojumiem. Līdz ar to, KP vērtējumā, ir saskatāmas pazīmes, kas liecina par tādu apstākļu pastāvēšanu, kas apgrūtina PV komercaģentu darbību attiecībā uz vilciena biļešu pārdošanu.
- 165 Vienlaikus KP ņem vērā, ka tuvākā laikā<sup>59</sup> vilciena biļetes tiks iekļautas VBNIS sistēmā, kas savukārt novērš KP iepriekš norādīto trūkumu vilciena biļešu tirdzniecībā. Iekļaujot vilciena biļetes VBNIS sistēmā, PV tiks piešķirta automātiskā piekļuve VBNIS, kas sniegs PV tiesības pārdot biļetes uz tās nodrošinātajiem pārvadājumiem bez 10 % atlaides. Biļešu 10 % atlaide būs pieejama tikai biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējiem. Tikai gadījumā, ja PV nodalītu saimniecisko darbību, piemēram, dibinot meitas uzņēmumu, un kļūstot par biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēju, PV iegūtu tiesības uz biļetēm ar 10 % atlaidi.
- 166 Līdz ar to, tā kā iespējamās priekšrocības PV tiks novērstas ar vilciena biļešu iekļaušanu VBNIS, tālāka padziļināta jautājuma izpēte nebūtu uzskatāma par lietderīgu.
- 167 Turklāt KP vērš uzmanību, ka saskaņā ar Dzelzceļa likuma 25. panta pirmās daļas 6. punktu Vilcienu pārvadājuma maksu un piemērojamās atlaides nosaka pasūtītājs, t.i., valsts. STPL 5. panta pirmās daļas 4. punktu šo kompetenci piešķir STP, nosakot, ka tās kompetencē ir apstiprināt sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus un to izmaiņas reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos. Ievērojot minēto likuma normu, KP vērtējumā, gadījumā, ja PV vēlētos noteikt papildu komisijas maksu pasažieriem par elektronisko biļešu iegādi, PV būtu jāsaskaņo šāda rīcība ar STP.
- 168 Attiecībā uz jautājumu, vai PV būtu jāpiemēro komisijas maksa pasažieriem par vilcienu elektronisko biļešu pārdošanu, tādējādi attaisnojot izdevumus, kas radušies no PV interneta vietnes un aplikācijas izveides un uzturēšanas, KP ņem arī vērā, ka izmaksas, kas saistītas ar biļešu pārdošanu internetā, līdzīgi, kā darba samaksa, ko PV maksā biļešu kasu darbiniekiem, ir cieši saistīta un nepieciešama, lai PV varētu nodrošināt Vilcienu pārvadājumu pieejamību pasažieriem.
- 169 KP vērš uzmanību arī uz faktu, ka transakciju izmaksas PV rodas arī gadījumā, ja pasažieris biļešu kasēs norēķinās par biļešu iegādi, maksājot ar bankas norēķinu karti. Ņemot vērā, ka, pērkot biļetes kasēs, biļešu cenai netiek atsevišķi piemērota papildu transakcijas maksa, nebūtu saprātīgi šādu maksu piemērot internetā pirktajām biļetēm, it īpaši, ņemot vērā, ka PV ir mērķis motivēt cilvēkus iegādāties biļetes attālināti.

---

<sup>59</sup> <https://www.atd.lv/lv/jaunumi/pak%C4%81peniski-integr%C4%93jot-vienotaj%C4%81-sabiedrisk%C4%81-transporta-bi%C4%BCe%C5%A1u-sist%C4%93m%C4%81-%E2%80%9Cpsasa%C5%BEieru-vilciens%E2%80%9D> (skatīts 30.12.2022.)

170 (\*)

171 (\*)

172 Attiecībā uz pastāvošajām izmaksām par biļešu pārdošanas sistēmas izveidi PV ir sniegusi informāciju, ka kopējās PV investīcijas biļešu tirdzniecības nodrošināšanai, tai skaitā, biļešu uzskaites kasu sistēmas (BUKS) izveidei, (\*), pārsniedz (\*) EUR.

173 Attiecībā uz PV mobilās aplikācijas izveidi PV norādījusi, ka līdz 2022. gadam aplikācijas izveidē investēti (\*) EUR, vēl papildus katru gadu PV ir izmaksas saistībā ar aplikācijas uzturēšanu.

174 Attiecībā uz transakciju izmaksām no vilciena biļešu tirdzniecības PV interneta vietnē un mobilajā lietotnē PV ir sniegusi informāciju, ka 2021. gadā tās bija (\*) EUR, 2020. gadā – (\*) EUR un 2019. gadā – (\*) EUR. Līdz ar to secināms, ka vidēji vienas biļetes pārdošanai piemērotā transakcijas maksa ir (\*) EUR.

175 Savukārt Mobilly sniegusi informāciju, ka tās transakciju izmaksas no vilciena biļešu tirdzniecības 2021. gadā, kā arī 2020. gadā bija (\*) EUR, savukārt 2019. gadā – (\*) EUR. Līdz ar to secināms, ka vidēji vienas biļetes pārdošanai piemērotā transakcijas maksa ir (\*) EUR.

176 Iepriekš minētā kontekstā KP norāda, ka LESD 106. panta 2. punkts paredz izņēmumu attiecībā uz uzņēmumiem, kam uzticēti sabiedriski pakalpojumi, nosakot, ka LESD noteikumi par konkurenci piemērojami tiktāl, ciktāl šo noteikumu piemērojums *de iure* vai *de facto* netraucē veikt tiem uzticētos konkrētos uzdevumus. Proti, konkrētajā gadījumā, ja, piemērojot *margin squeeze* konceptu, veidotos situācija, ka PV būtu jāpaaugstina cenas pasažieriem pārdodamajām biļetēm, *tas būtu vērtējams kā traucēklis* PV veikt uzticētos pienākumus saskaņā ar STP apstiprinātajām cenām.

177 Attiecīgā uz *margin squeeze* EST ir norādījusi, ka, veicot pārbaudi, vai vertikāli integrētā uzņēmuma cenu politika traucē vienlīdz efektīviem konkurentiem veikt tikpat efektīvu darbību, kādu uzņēmums veic pats, ir jāņem vērā visi īpašie lietas apstākļi, kā arī jāvērtē, vai pastāv objektīva nepieciešamība uzņēmumam, kas atrodas dominējošajā stāvoklī, veikt šīs darbības. Piemēram, EST ir norādījusi, ka "Dominējoša stāvokļa izmantošana bez objektīvas nepieciešamības ir ļaunprātīga. Objektīva nepieciešamība ir apstākļu kopums, kas saprātīgi attaisno gan tirgus dalībnieka rīcību, gan tā noteikto cenu vai darījuma noteikumu."<sup>60</sup>

178 Attiecīgi arī EST lietā *Konkurrensverket pret TeliaSonera Sverige AB* norādījusi: "[..] LESD 102. pants attiecas tikai uz pret konkurenci vērstām darbībām, kuras uzņēmumi veic pēc savas iniciatīvas. Ja pret konkurenci vērstu rīcību uzņēmumam uzspiež valsts tiesību akti vai ja to rada tiesību normas, kas izslēdz jebkādu iespēju rīkoties atbilstoši konkurencei, LESD 102. pants nav piemērojams."<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Augstākās tiesas 2010. gada 3. decembra spriedums lietā Nr. SKA-304/2010 (A43003309), 7. punkts ar atsauci uz Eiropas Savienības Tiesas 1994. gada 5. oktobra spriedumu lietā Nr. C-323/93, *Centre d'insémination de la Crespelle v Coopérative de la Mayenne*, ECLI:EU:C:1994:368, 25. punkts, 2013. gada 30. janvāra rīcības sēdes lēmums lietā Nr. SKA-155/2013 (A43004211), 6. punkts, 2011. gada 7. oktobra spriedums lietā Nr. SKA-333/2011 (A43006209), 13. punkts, 2010. gada 15. novembra spriedums lietā Nr. SKA-SKA-70/2010 (A43000108), 9. punkts.

<sup>61</sup> EST 17.02.2011. spriedums lietā C-52/09 *Konkurrensverket pret TeliaSonera Sverige AB*, 49. paragrāfs. Pieejams: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=14D4958A8521C41919>



- 179 Papildus norādāms, ka, vērtējot Vilcienu pārvadājumu biļešu tirdzniecību citās valstīs, KP secina, ka Lietuvā Vilcienu pārvadājumu biļešu tirdzniecība netiek uzticēta komercaģentiem, biļešu tirdzniecību nodrošina tikai pats pārvadātājs – valstij piederoša kapitālsabiedrība. Arī Igaunijā vilciena biļešu tirgotājs starppilsētu braucieniem ir pārvadātājs, kas ir arī valstij piederoša kapitālsabiedrība. Arī lielākajās Eiropas valstīs pārvadātāji, kuru īpašumtiesības pilnībā vai daļēji pieder publiskajām personām, piedalās elektronisko biļešu tirdzniecībā caur savām interneta vietnēm un mobilajām aplikācijām. Līdz ar to secināms, ka no Baltijas valstīm tikai Latvijā ir sniegta iespēja komercaģentiem brīvi uzsākt Vilcienu pārvadājumu biļešu tirdzniecību.
- 180 Savukārt, salīdzinot vairāku Eiropas valstu dzelzceļa pārvadātāju internetā vietnēs pārdodamo biļešu cenas ar citu tirgus dalībnieku, kas arī piedāvā iegādāties šo pārvadātāju biļetes, piedāvātajām cenām, secināms, ka pārvadātāju biļetes ir lētākas<sup>62</sup>. Lielākoties tas izskaidrojams ar apsvērumu, ka tirgus dalībnieki, kas darbojas kā komercaģenti, piemēro komisijas maksu par biļešu pārdošanu. Nereti šajās interneta vietnēs arī ir norādīts, ka komisijas maksa tiek piemērota, lai nodrošinātu interneta vietnes darbību. Veiktā izpēte apliecina, ka citās Eiropas valstīs plaši izplatīta prakse ir, ka komercaģenti, tirgojot Vilcienu pārvadājumu biļetes, piemēro komisijas maksu par pārdotajām biļetēm, tādējādi sedzot interneta vietnes uzturēšanas izmaksas un bankas transakciju izmaksas. Tāpat secināms, ka paši pārvadātāji, kuru īpašumtiesības pilnībā vai daļēji pieder publiskajām personām, aktīvi iesaistās elektronisko vilciena biļešu pārdošanā.
- 181 Noslēgumā KP norāda, ka, tās vērtējumā, privātie tirgus dalībnieki ir spējīgi ātrāk ieviest jaunus tehnoloģiskos risinājumus, uzlabot aplikācijas funkcionalitāti un ērtumu, reaģēt un tirgus pieprasījumu, tādējādi kļūstot pievilcīgāki patērētājiem, kas savukārt būtu gatavi maksāt komisijas maksas par papildus saņemtajiem pakalpojumiem. Piemēram, Mobilly piedāvā saviem klientiem veikt samaksu par vilcienu pasažieru e-biļetēm, pieskaitot to pie mobilā tālruņa sakaru pakalpojuma rēķina. Saskaņā ar Mobilly sniegto informāciju šādu pakalpojumu izmanto jau vairāk nekā (\*) % no visiem PV biļešu pircējiem Mobilly aplikācijā. No minētā secināms, ka arī privātajiem tirgus dalībniekiem pastāv iespējas piedalīties tirgū ar risinājumiem, par kuriem pasažieri būs gatavi maksāt papildu maksu.

## **VIII Citu valstu konkurences uzraudzības iestāžu prakse transporta biļešu tirdzniecības jomā**

- 182 Ievērojot, ka digitālie tirgi strauji attīstās, KP, aplūkojot starptautisko praksi sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības platformās jomā, konstatēja, ka tā ir salīdzinoši maz vērtēta citu valstu konkurences uzraudzības iestāžu darbībā un tiesu nolēmumos.
- 183 Turklāt tiesu lēmumi biļešu tirdzniecības jomā, kas ir vairāk nekā 10 gadus seni, var būt zaudējuši savu aktualitāti, un lēmumos ietvertās atziņas var nebūt attiecināmas aktuālajai tirgus situācijai, ņemot vērā, cik strauji pēdējā desmitgadē ir attīstījusies tirdzniecība internetā un cik ievērojami audzis elektroniski pārdoto biļešu īpatsvars.

---

[55310722C6B4EA?text=&docid=81796&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=232647](https://www.ustr.gov/sections/oea/competition/55310722C6B4EA?text=&docid=81796&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=232647)

<sup>62</sup> Salīdzināta Vācijas pārvadātāja AG "Deutsche Bahn" interneta vietne bahn.com ar Omio.com un Thetrainline.com., kā arī Francijas pārvadātāja SA "SNCF" interneta vietne en.oui.sncf ar Omio.com un Thetrainline.com.



- 184 Turklāt, kaut arī citu valstu konkurences uzraugu lēmumus iespējams ņemt vērā, tomēr tie nav pilnībā pielīdzināmi un izmantojami, vērtējot sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības jautājumu Latvijā, ņemot vērā, ka Latvijā ne tikai pati transporta sistēmas attīstība, bet arī biļešu tirdzniecības sistēmu attīstība ir bijusi atšķirīga no lielākas daļas Eiropas valstu.
- 185 Piemēram, šajā nodaļā apskatītajā Francijas konkurences iestādes lēmumā tirgus ir noteikts šauri, proti, kā vilciena biļešu izplatīšanas tirgus, kur pārvaldītājs ir dominējošā stāvoklī, iegādājoties ceļojumu aģentūru pakalpojumus attiecībā uz vilciena biļešu izplatīšanu. Attiecībā uz šo lēmumu būtiski ņemt vērā, ka lēmums pieņemts gandrīz pirms 10 gadiem, kad pastāvēja daudz augstākas barjeras tirgus dalībnieku ienākšanai tirgū – biļešu pārdošanas sistēmas iekļaušana trešās personas interneta vietnē, ja vispār bija iespējama, prasīja nesalīdzināmi vairāk resursu.
- 186 Par strauji mainošos tirgu liecina arī tirgus dalībnieka Francijas dzelzceļa pārvaldītāja SNCF lūgums pārskatīt ar Francijas konkurences iestādes lēmumu uzliktos pienākumus, to pamatojot ar izmaiņām tirgū. SNCF lūgusi ļaut turpmāk pilnībā nedublēt savus biļešu pārdošanas rīkus konkurentiem, ievērojot, ka tie ir paši spējīgi izstrādāt nepieciešamos biļešu pārdošanas instrumentus. Ar lietas būtību var iepazīties turpmāk šajā nodaļā.
- 187 Savukārt attiecībā uz šajā nodaļā apskatīto Zviedrijas konkurences uzrauga lietu ir būtiski vērst uzmanību, ka atšķirībā no Latvijas, Zviedrijā darbojas vairāki pārvaldītāji un konkrētajā gadījumā Zviedrijas lielākais pasažieru pārvaldītājs bija arī lielākās vilciena biļešu tirdzniecības vietnes uzturētājs, kurā ievietot biļetes vēlējās citi pārvaldītāji. Līdzīgi kā Latvijā, risinājums pastāvošajai situācijai tika atrasts, grozot normatīvo regulējumu un paredzot citu biļešu tirdzniecības kārtību.

### **Francijas konkurences iestādes lēmums par priekšrocībām vilciena biļešu pārdošanā voyages-sncf.com<sup>63</sup>**

- 188 Lietas apraksts: 2014. gadā Francijas konkurences uzraudzības iestāde L'Autorité de la concurrence (turpmāk – AC) konstatēja, ka vilcienu pasažieru pārvaldītājs SNCF, kas ir valstij piederoša kapitālsabiedrība, vilcienu biļešu tirdzniecībā rada priekšrocības meitasuzņēmumiem piederošai interneta vietnei [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com), tādā veidā kaitējot konkurējošām ceļojumu aģentūrām.
- 189 AC pieņēma lēmumu, uzliekot SNCF vairākus tiesiskos pienākumus, lai nodrošinātu, ka SNCF visiem tirgus dalībniekiem nodrošina vienādus konkurences apstākļus.
- 190 Raksturojot tirgu, AC norādīja, ka SNCF izmanto tiešos un netiešos biļešu tirdzniecības kanālus. Par tiešajiem biļešu tirdzniecības kanāliem AC atzina vilciena biļešu kases, pašapkalpošanās termināļus, SNCF veikalus, kā arī interneta vietni [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com). Savukārt par netiešajiem tirdzniecības kanāliem AC atzina biļešu pārdošanu caur ceļojumu aģentūrām.
- 191 Lai ceļojumu aģentūras varētu pārdot SNCF biļetes, tām bija jāizmanto SNCF tiešsaistes biļešu rezervēšanas sistēma, par kuras izmantošanu SNCF izrakstīja ceļojumu aģentūrām rēķinus. Savukārt ceļojumu aģentūras saņēma komisijas maksu no SNCF par biļešu pārdošanu, kā arī varēja to iekasēt no pasažieriem.
- 192 Nosakot konkrēto preces tirgu, AC nodalīja vairākus skartos tirgus.

---

<sup>63</sup> <https://www.autoritedelaconurrence.fr/sites/default/files/commitments//14d11.pdf>  
(Skatīts 28.12.2022.)

- Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus. Lēmuma pieņemšanas laikā SNCF bija vienīgais tirgus dalībnieks, kas nodrošināja iekšzemes pārvadājumus pa dzelzceļu Francijā. Ievērojot, ka šādas tiesības SNCF bija nostiprinātas normatīvā līmenī, dzelzceļa pārvadājumu jomā iekšzemē pastāvēja dabiskais monopols.
  - Vilcienu biļešu izplatīšanas tirgus. AC norādīja, ka saskaņā ar Eiropas Komisijas praksi<sup>64</sup>, transporta biļešu izsniegšana ir "atsevišķs produktu tirgus, bet saistīts ar dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu". Lēmumā AC norādījusi, ka šajā tirgū ceļojumu aģentūras ir biļešu piegādātāji, un vienīgā dzelzceļa kompānija SNCF, kas pārvadā pasažierus iekšzemes satiksmē, ir pakalpojuma pircējs. Līdz ar to SNCF atrodas monopsona (pircēja monopols) situācijā attiecībā uz ceļojumu aģentūrām biļešu izplatīšanas pakalpojumu tirgū un ir dominējošā stāvoklī<sup>65</sup>.
  - Ceļojumu aģentūru pakalpojumu tirgus atpūtas braucieniem un ceļojumu aģentūru pakalpojumu tirgus profesionāliem (darba) braucieniem.
- 193 AC konstatēja, ka SNCF pret ceļojumu aģentūrām izturējās atšķirīgi, mazāk labvēlīgi nekā pret tās meitasuzņēmumu [voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com). Piemēram, atšķīrās maksājumu apmērs, ko SNCF maksāja [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com) un ceļojumu aģentūrām. Turklāt AC konstatēja, ka no SNCF interneta vietnes [www.sncf.com](http://www.sncf.com), kurā nebija pieejami vilcienu saraksti, tās apmeklētāji tika novirzīti uz vietni [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com), kur bija iespējams uzzināt gan maršrutu laikus, gan iegādāties biļeti.
- 194 Lai novērstu AC konstatētos trūkumus, SNCF apņēma visām ceļojumu aģentūrām piemērot vienādus komisijas maksas nosacījumus par pārdotajām biļetēm, kā arī visām ceļojumu aģentūrām piemērot līdzīgus maksājumu nosacījumus kā [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com) par tiešsaistes biļešu rezervēšanas sistēmas izmantošanu.
- 195 SNCF apņēma paredzēja arī pārveidot SNCF interneta vietni tā, lai [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com) rezervācijas vietnei vairs netiktu dota nekāda priekšrocība salīdzinoši ar ceļojumu aģentūrām. SNCF apņēma piedāvāt piekļuvi vilcienu kustības grafikam [www.sncf.com](http://www.sncf.com) vietnē bez atsauces vai klikšķa uz vietni [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com).
- 196 SNCF lūgums pārskatīt ar AC lēmumu uzliktos pienākumus<sup>66</sup>. 2020. gada 14. decembrī SNCF vērsās pie AC ar lūgumu pārskatīt ar lēmumu uzliktos pienākumus, pamatojot lūgumu ar būtiskām izmaiņām vilcienu biļešu izplatīšanas tirgū un pasažieru pārvadājumu ar vilcieniem tirgū.
- 197 Attiecībā uz pasažieru pārvadājumu tirgu SNCF ir norādījusi, ka kopš 2019. gada 3. decembra iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu tirgus ir atvērts konkurencei, kā arī no 2020. gada beigām konkurencei tiks atvērts ātro dzelzceļa līniju tirgus.
- 198 Savukārt attiecībā uz biļešu tirdzniecības tirgu SNCF ir norādījusi, ka jauni tirgus dalībnieki ir ienākuši vai vēl gatavojas ienākt mobilitātes pakalpojumu tirgū, kura sastāvdaļa ir arī dzelzceļa biļešu pārdošanas tirgus. SNCF norādījusi, ka šo mobilitātes pakalpojumu sniedzēju rīcībā ir ievērojami finanšu resursi, jo šie pakalpojumu sniedzēji jau lielākoties ir spēcīgi palīgtirgos, piemēram, mobilitātes pakalpojumu tirgū, piedāvājot koplietojuma mašīnas vai autovadītāju pakalpojumus, vai arī digitālajos tirgos, pārvaldot meklētājprogrammas vai tiešsaistes kartēšanas pakalpojumus. Līdz ar to SNCF lūdza AC ļaut turpmāk pilnībā

64

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992D0568&from=FR> (Skatīts 28.12.2022.)

65 Turpat, 51. punkts

66 <https://www.autoritedelaconurrence.fr/en/press-release/sncf-has-requested-revision-commitments-made-2014-regarding-sale-train-tickets> (Skatīts 28.12.2022.)

nedublēt savus biļešu pārdošanas rīkus konkurentiem, ievērojot, ka tie ir paši spējīgi izstrādāt nepieciešamos biļešu pārdošanas instrumentus.

- 199 AC vēl nav pieņēmusi lēmumu, vai SNCF lūgums ir apmierināms. Vienlaikus AC ir aicinājusi ieinteresētās trešās personas sniegt savu viedokli, vai SNCF lūgums ir pamatots.

### **Zviedrijas konkurences iestādes izskatītā lieta par šķēršļu radišanu vilcienu biļešu tirdzniecības jomā**

- 200 Lietas apraksts. Zviedrijas konkurences iestāde Konkurrensverket (turpmāk – KV) izskatīja jautājumu saistībā ar lielākā iekšzemes vilcienu pasažieru pārvadātāja AB "SJ" (turpmāk – SJ), kas ir arī valstij piederoša kapitālsabiedrība, rīcību par iespējamu šķēršļu radišanu konkurentiem biļešu tirdzniecībā. Proti, KV saņēma divas sūdzības no dzelzceļa pārvadātājiem – AB "MTR Nordic" (turpmāk – MTR) un AB "Saga Rail" (turpmāk – Saga Rail), kurās tika norādīts, ka SJ ļaunprātīgi izmanto savu dominējošo stāvokli tiešsaistes biļešu pārdošanas tirgū komerciāliem tāsatsiksmes braucieniem ar vilcienu Zviedrijā, atsakot MTR un Saga Rail pārdot biļetes SJ biļešu platformā. Vienlaicīgi MTR un Saga Rail arī apgalvoja, ka SJ rīcība pārkāpj arī Zviedrijas konkurences neitralitātes regulējumu.
- 201 Izvērtējot faktiskos apstākļus, KV konstatēja, ka SJ pieder aptuveni 80 % tirgus daļas no kopējiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu Zviedrijā. Pārējie operatori sadala atlikušos 20 % tirgus.
- 202 SJ piederošās interneta vietnēs tiek pārdots absolūtais vairākums Zviedrijā pārdoto komerciālo vilcienu biļešu. Lielāko daļu SJ interneta vietnēs nopērkamo biļešu veido SJ biļetes, tomēr pasažieriem ir iespējams iegādāties arī citu dzelzceļa operatoru biļetes, maksājot par to iegādi papildu komisijas maksu.
- 203 SJ ļauj izmantot savus pārdošanas kanālus tikai tiem satiksmes operatoriem, kuri, SJ ieskatā, papildina un veicina SJ biļešu tirdzniecību.
- 204 Ja kāds no vilcienu operatoriem, kuru biļetes tiek pārdotas, izmantojot SJ tiešsaistes kanālus, maina savu piedāvājumu, SJ veic jaunu novērtējumu par to, vai operatora biļetes arī turpmāk tiks pārdotas, izmantojot SJ tiešsaistes kanālus. Tādējādi SJ ir iespēja pārtraukt piekļuvi saviem pārdošanas kanāliem vilcienu operatoriem, kuri maina savu satiksmes diapazonu, lai lielākā mērā konkurētu ar SJ.
- 205 Novērtējot sūdzības iesniedzēju MTR un Saga Rail darbību, SJ secināja, ka tie nepapildina un neveicina SJ piedāvājumu, tāpēc uzņēmumiem tika atteikts pārdot to biļetes, izmantojot SJ tiešsaistes kanālus. Līdz ar to MTR un Saga Rail kā galveno biļešu tirdzniecības kanālu izmantoja tiem piederošās interneta vietnes un aplikācijas.
- 206 Izvērtējot iesniegto sūdzību, KV norādīja, ka pasažieru vilcienu biļešu rezervēšanai ir arī citi kanāli, piemēram, citu vilcienu operatoru interneta vietnes un aplikācijas, kā arī neatkarīgi ceļojumu plānotāju pakalpojumi. Turklāt šādu interneta vietņu vai ceļojumu plānotāju pakalpojumu uzsākšanai nav tehnisku šķēršļu.
- 207 Papildus KV norādīja, ka Zviedrijā arvien vairāk biļešu tiek pārdots, izmantojot digitālos pārdošanas kanālus. KV izmeklēšanā atklājās, ka tirdzniecība fiziskajos kanālos notiek ļoti ierobežotā apjomā.
- 208 Tirgus definēšana netika līdz galam pabeigta, jo KV nolēma vērsties pie valdības un lūgt izveidot neitrālu un nediskriminējošu pārdošanas kanālu visam Zviedrijas

sabiedriskajam transportam, tas pārvaldību uzticot publiskas personas kapitālsabiedrībai<sup>67</sup>.

## IX Kopsavilkums un secinājumi

- 209 Sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecība internetā ir kļuvusi par nozīmīgu alternatīvu klātienē biļešu tirdzniecībai un sagaidāms, ka tuvākajos gados Latvijā būtiski attīstīsies un pieaugs attālinātās biļešu tirdzniecības apjoms, tādēļ ir būtiski nodrošināt, ka arī internetā šo biļešu tirdzniecība notiek atbilstoši godīgas konkurences principiem un tiek ievērotas konkurences tiesību normas. Šis tirgus uzraudzības mērķis bija apzināt konkurences situāciju sabiedriskā pasažieru transporta biļešu tirdzniecības platformu tirgū Latvijas Republikas teritorijā un iespējamās konkurences neitralitātes riskus tajā.
- 210 Normatīvajos aktos ir noteikts pienākums gan Vilcienu, gan Autobusu pārvaldījumu pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt biļešu pieejamību pasažieriem, šo pienākumu pārvaldītāji var īstenot gan ar saviem resursiem, gan arī piešķirot tiesības veikt biļešu tirdzniecību ārvalsts pakalpojuma sniedzējam.
- 211 Pārvaldītājiem ir ierobežotas iespējas lemt par cenu izmaiņām sniegtajiem pakalpojumiem, jo gan Autobusu, gan Vilcienu pārvaldījumu sniedzēji saņem valsts dotācijas, līdz ar to arī biļešu cenas tarifu noteikšana ir regulēta, proti, saskaņā ar STPL 5. panta pirmās daļas 4. punktu Sabiedriskā transporta padome apstiprina sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus un to izmaiņas reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos. Šī iemesla dēļ pārvaldītāju tirgus vara minētajos tirgos ir relatīva.
- 212 Autobusu pārvaldījumu biļešu tirdzniecībā visplašāk izmantotā sistēma ir BalticLines, kuru izmanto 33 Latvijas autoostas. Tomēr BalticLines neaptver informāciju par visu Autobusu pārvaldījumu pakalpojumu sniedzējiem un BalticLines sistēmai nav pievienojušās visas Latvijas pilsētu autoostas. Līdz ar to KP secina, ka Autobusu pārvaldījumu biļešu tirdzniecības sistēma ir sarežģīta un sadrumstalota, proti, BalticLines sistēmu nelieto visi pārvaldītāji un visas autoostas, kā arī biļetes internetā lielākoties ir dārgākas nekā autobusos, kā rezultātā tiek samazināta sabiedriskā transporta izmantošanas plānošana Latvijas iedzīvotājiem un netiek veicināta bezskaidras naudas norēķinu izmantošana. BalticLines sistēmā esošās Autobusu pārvaldījumu biļetes nopērkamas [www.mobilly.lv](http://www.mobilly.lv), [www.1188.lv](http://www.1188.lv) un [www.bezrindas.lv](http://www.bezrindas.lv).
- 213 Savukārt Vilcienu pārvaldījumu biļešu tirdzniecība šobrīd norisinās caur PV uzturēto sistēmu BUKS. Vilcienu biļetes iespējams iegādāties PV interneta vietnē un PV mobilajā lietotnē, Mobilly interneta vietnē un mobilajā lietotnē.
- 214 Attiecībā uz PV elektronisko biļešu tirdzniecību spēkā ir lojalitātes programma<sup>68</sup>, kas paredz piemērot 5 % līdz 10 % atlaidi (atlaides apjoms atkarīgs no biļetes cenas – biļetēm ar cenu līdz 2,20 EUR – 5 % atlaide; cena virs 2,20 EUR – 10 % atlaide) visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām PV elektroniskajām biļetēm. T.i., gan tām, kas tiek pārdotas PV interneta vietnē un mobilajā lietotnē,

<sup>67</sup> <https://www.railjournal.com/news/swedish-competition-authority-calls-for-regulation-of-train-ticket-sales/> (Skatīts 28.12.2022.)

<sup>68</sup> Sabiedriskā transporta padome 2019. gada 20. jūnijā pieņēma lēmumu atbalstīt jaunas lojalitātes programmas ieviešanu un piemērot atlaidi 5 %–10 % apmērā visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām PV elektroniskajām biļetēm.

gan Mobilly interneta vietnē un mobilajā lietotnē, kā arī caur 1188.lv interneta vietni un mobilo lietotni.

- 215 2022. gadā darbību uzsākusi VBNIS, kuru uztur Direkcija. VBNIS funkcija ir vienoti organizēt un nodrošināt pasažieriem sabiedriskā transporta biļešu iegādes un rezervēšanas iespējas transportlīdzekļos un biļešu kasēs, kā arī nodrošināt pārvadātājiem un biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējiem informāciju par biļešu tirdzniecībā pieejamo un pārdoto biļešu veidu, skaitu un braukšanas maksu.
- 216 Piekļuve VBNIS automātiski tiek piešķirta Vilcienu un Autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, autoostām, kuras nodrošina biļešu tirdzniecību, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm. VBNIS automātiskās piekļuves gadījumā pārvadātājs iegūst tiesības tirgot biļetes tikai uz sevis nodrošinātajiem pārvadājumiem par pilnu cenu<sup>69</sup>.
- 217 Gadījumā, ja pārvadātājs vēlas tirgot biļetes ar atlaidēm kā biļešu tirdzniecības pakalpojumu sniedzējs, tad šim pārvadātājam jānodala attiecīgi šāda saimnieciskā darbība, papildus kļūstot par biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēju un iegūstot attiecīgu piekļuvi VBNIS.
- 218 Attiecībā uz braukšanas maksas noteikšanu STPL 19. panta devītajā daļā ir paredzēts, ka biļetēm pie biļešu tirdzniecības pakalpojuma sniedzēja tiek noteikta cena, kas ir par 10 % zemāka nekā biļetes cena transportlīdzeklī, autoostā un dzelzceļa biļešu kasēs. Papildus noteiktajai braukšanas maksai biļetēm interneta vietnēs un citās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības kasēs attiecīgais pakalpojumu sniedzējs būs tiesīgs piemērot biļešu tirdzniecības pakalpojuma maksu, ar kuras palīdzību tas kompensēs tam esošās izmaksas biļešu tirdzniecības kanāla izveidei, uzturēšanai un attīstībai. Biļešu tirgotājs minēto pakalpojumu maksu būs tiesīgs noteikt tādā apmērā, lai kopējā pārdodamās biļetes cena nesasniedz un nepārsniedz braukšanas maksas apmēru, kas noteikts attiecīgajai biļetei transportlīdzeklī, autoostā un vilcienu kasē.
- 219 VBNIS pavērs iespējas plašāk attīstīt arī vienotās biļetes sistēmu. Šāda tirgus attīstība būtu arī saskaņā arī ar OECD konceptu par mobilitātes kā pakalpojuma (Mobility as a Service jeb "MaaS") attīstības nepieciešamību<sup>70</sup>. Apstākļi, ka VBNIS varēs izmantot jebkurš tirgus dalībnieks, kas spēs izpildīt STPL noteiktos kritērijus, paver iespējas jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai tirgū, tādējādi veicinot konkurenci tajā.
- 220 KP ieskatā, konkrētais tirgus varētu būt nosakāms kā sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgus Latvijas teritorijā, vienlaikus atstājot tirgus definīciju atvērtu.
- 221 Vērtējot konkurences tiesību attiecināmību, KP konstatēja, ka sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas tirgū Latvijā darbojas ievērojams skaits tirgus dalībnieku, kas piedāvā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu, turklāt KP nekonstatēja, ka kādam no tirgus dalībniekiem būtu ievērojama tirgus vara šajā tirgū. KP vērtējumā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojums ir pilnībā nošķirams no paša sabiedriskā transporta tirgus. Līdz ar to KP secināja, ka nav pamats uzskatīt, ka PV atrodas dominējošā stāvoklī sabiedriskā transporta biļešu izplatīšanas pakalpojumu tirgū, kas izslēdz KP 13. panta piemērošanas iespējamību.

<sup>69</sup> <https://zz.lv/vienotaja-sabiedriska-transporta-bilesu-sistema-elektroniski-iegadatam-vilciena-biletēm-vairs-nepiemēros-10-atlaidi/> (skatīts 28.12.2022.)

<sup>70</sup> <https://www.itf-oecd.org/integrating-public-transport-mobility-service-maas-roundtable> (Skatīts 28.12.2022.)

- 222 Vērtējot vertikālo vienošanos regulējuma attiecināmību, KP pirmšķietami secināja, ka privātie uzņēmumi, kas nodrošina infrastruktūru sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecībai, ir atzīstami par tirgus dalībniekiem KL 1. panta 9. punkta izpratnē, un līdz ar to vienošanās, kas slēgtas starp pārvadātājiem ar šiem uzņēmumiem, ir pakļautas KL 11. panta regulējumam. Vienlaikus KP nekonstatēja, ka vienošanās starp PV un Mobilly pirmšķietami radītu konkurences ierobežošanas riskus, ņemot vērā, ka starp PV un Mobilly noslēgtā vienošanās nesatur stingros ierobežojumus, kas norādīti Ministru Kabineta 2008. gada 29. septembra noteikumu Nr. 797 "Noteikumi par atsevišķu vertikālo vienošanos nepakļaušanu Konkurences likuma 11. panta pirmajā daļā noteiktajam vienošanās aizliegumam" 8. punktā. Turklāt PV un Mobilly tirgus daļas pirmšķietami nesasniedz 30 %, tādējādi atbilstoši iepriekš minēto noteikumu 3.–5. punktam, vertikālā vienošanās netiek pakļauta vienošanās aizliegumam.
- 223 Konkurences neitralitātes regulējuma attiecināmība tirgus uzraudzībā tika apskatīta no trīs jautājumu skatu punkta. Pirmkārt, vai PV darbība sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu tirgū pati par sevi rada konkurences neitralitātes pārkāpuma riskus, otrkārt, vai PV rīcība, pieņemot jaunus sadarbības noteikumus ar komercaģentiem, kas neparedz komisijas maksas maksāšanu komercaģentiem, rada konkurences neitralitātes pārkāpuma riskus un, visbeidzot, vai PV rīcība, pārdodot biļetes komercaģentiem par tādu pašu cenu, par kādu PV tirgo biļetes pasažieriem, rada konkurences neitralitātes pārkāpuma risku.
- 224 Attiecībā uz PV darbību sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības pakalpojumu tirgū, KP pirmšķietami secināja, ka PV darbība šajā tirgū pati par sevi nerada konkurences neitralitātes pārkāpuma risku.
- 225 Arī attiecībā uz jautājumu, vai PV rīcība, pieņemot jaunus sadarbības noteikumus ar komercaģentiem, kas neparedz komisijas maksas maksāšanu komercaģentiem, rada konkurences neitralitātes pārkāpumu, KP pirmšķietami secina, ka pati par sevi šāda rīcība nerada konkurences neitralitātes pārkāpuma risku, kamēr vien šāds noteikums tiek piemērots attiecībā uz visiem komercaģentiem. Vienlaikus KP vērs uzmanību, ka jautājums, vai komercaģenta institūtam ir atbilstoša tādu noteikumu pieņemšana, kas neparedz atlīdzības maksāšanu komercaģentam, ir komercietisību jautājums un risināms civilprocesuāla kārtībā.
- 226 Attiecībā uz jautājumu, vai PV rīcība atbilst KL 14.<sup>1</sup> panta pirmās daļas 3. punktā minētajam pārkāpumam, ņemot vērā, ka nepastāv atšķirība starp cenu, par kādu PV pārdod elektroniskās vilciena biļetes pasažieriem savā interneta vietnē no cenas par kādu PV tirgo biļetes komercaģentiem, KP secināja, ka PV rīcība var negatīvi ietekmēt komercaģentu vēlmi uzsākt vilciena biļešu izplatīšanu. Proti, komercaģenti nevar piedāvāt patērētājiem elektroniskās vilciena biļetes par līdzvērtīgu vai zemāku cenu nekā to piedāvā PV, vienlaikus gūstot peļņu no sniegtajiem pakalpojumiem. Līdz ar to, KP vērtējumā, ir saskatāmas pazīmes, kas liecina par tādu apstākļu pastāvēšanu, kas apgrūtina PV komercaģentu darbību attiecībā uz vilciena biļešu pārdošanu. Tomēr tuvākā laikā vilciena biļetes tiks iekļautas VBNIS sistēmā, kas novērsīs KP iepriekš norādīto trūkumu vilciena biļešu tirdzniecībā, tādējādi tālāka iesaiste problēmas risināšanā nav nepieciešama.
- 227 KP veiktais pētījums liecina, ka Lietuvā un Igaunijā elektronisko autobusu biļešu tirdzniecību veic privātie tirgus dalībnieki, kamēr elektronisko vilciena biļešu tirdzniecībā kā Lietuvā, tā Igaunijā izteikti dominē paši pārvadātāji – valsts kapitālsabiedrības.
- 228 KP ieskatā, pasažieri var dot priekšroku biļešu iegādei privāto tirgus dalībnieku izstrādātajās lietotnēs arī gadījumā, ja tajās tiek piemērota komisijas maksa par

biļetes iegādi, ja tajās tiek piedāvāti inovatīvi risinājumi un paplašināta mobilo risinājumu funkcionalitāte, sniedzot tiem papildu ērtības.

## **Pateicība**

*Konkurences padome pateicas VSIA "Autotransporta direkcija", AS "Pasažieru vilciens", SIA "Mobilly", AS "Rīgas starptautiskā autoosta", SIA "Bezrindas", SIA "Narvesen Baltija", SIA "Helio Media", Igaunijas, Lietuvas, Zviedrijas un Vācijas konkurences uzraudzības iestādēm par sadarbību un informācijas sniegšanu tirgus uzraudzības vajadzībām*

## **Par tirgus uzraudzībām**

*Konkurences padome veic tirgus uzraudzības – padziļinātu konkurences situācijas analīzi – mērķtiecīgi izvēlētos tirgos, lai atklātu un novērstu konkurences kropļojumus, kas ierobežo uzņēmumu vienlīdzīgu sāncensību.*

*Uzraudzības noslēguma ziņojums tiek publiskots, ja to neliedz informācijas pieejamības ierobežojumi un ja informācija par tirgu, kas iegūta papildus pārkāpuma konstatēšanai vai nekonstatēšanai, uzskatāma par būtisku.*

## **Sabiedrības līdzdalības iespējas**

*Anonīmas ziņošanas iespēja Konkurences padomes interneta vietnē: <http://www.kp.gov.lv/lv/tipoffs>*

*Informēt Konkurences padomi par iespējamiem pārkāpumiem vai saņemt konsultāciju iespējams gan klātienē (iepriekš piesakoties), gan telefoniski (arī neatklājot savu identitāti).*

## **Konkurences padome**

Brīvības 55, 2. korp.,  
Rīga, LV-1010,  
Tālrunis: +371 67282865  
Fakss: +371 67242141  
E-pasts: [pasts@kp.gov.lv](mailto:pasts@kp.gov.lv)

[www.kp.gov.lv](http://www.kp.gov.lv)

 [@KPgovLV](https://twitter.com/KPgovLV)