Ministru kabineta noteikumu projekta

„Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta trešās daļas 4.punkts, 11.panta pirmā un otrā daļa, 12.panta trešā daļa un 16.panta otrā daļa un Ministru kabineta 2014.gada 13. maija protokollēmuma 4.punkts (Ministru kabineta sēdes protokols Nr.28 26§). |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007.gada 23.oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (turpmāk – Regula) 4.panta 1.punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos iepriekš objektīvi un pārredzami jābūt noteiktiem parametriem kompensācijas maksājumu aprēķināšanai.  Spēkā esošie 2012.gada 15.maija Ministru kabineta noteikumi Nr.341 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" (turpmāk tekstā- MK noteikumi Nr.341) paredz, ka no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem pārvadātājam sedz:  1) zaudējumus, kas radušies, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas pārsniedz gūtos ieņēmumus, pieskaitot peļņas apmēru (turpmāk – kompensācija). Peļņas apmēru nosaka, no biļešu (tai skaitā abonementa biļešu un bagāžas biļešu) pārdošanas gūto ieņēmumu summu reizinot ar peļņas procentu, ko aprēķina, summējot 2,5% un Eiropas starpbanku tirgus likmes EURIBOR pārskata (kalendāra) gada 12 mēnešu vidējo vērtību procentos.  2) nesaņemtos ieņēmumus par tādu pasažieru pārvadāšanu, kuriem saskaņā ar normatīvajiem aktiem par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus, noteikti braukšanas maksas atvieglojumi reģionālās nozīmes maršrutos.  Aprēķinot zaudējumu apmēru, pasūtītājs nosaka pārvadātājam maksimālo kompensējamo izmaksu apmēru, kur noteikšanas gadījumā katra pārvadātāja aprēķinātā viena kilometra pašizmaksa tiek salīdzināta ar vidējo svērto koriģēto viena kilometra pašizmaksu pasūtītāja maršrutu tīkla pārvadātājiem, tādējādi tiek salīdzināti reģionālie starppilsētu pārvadātāji ar reģionālajiem starppilsētu pārvadātājiem, bet reģionālie vietējie pārvadātāji ar sava reģiona reģionālajiem vietējiem pārvadātājiem (skat. MK noteikumu Nr.341 1.pielikuma 1.punktu).  Spēkā esošās kārtības piemērošana praksē identificēja sekojošas nepilnības:  1) pārvadātāji tiek sadalīti pēc teritorijām, kas dotajā brīdī rada nepilnīgus nosacījumus uzņēmumu izmaksu salīdzināšanā;  2) pārvadātājiem nav zināmi un paredzami maksājumi nepietiekama finansējuma un novēlotu aprēķinu apstākļos;  3) katram gadam plānotais budžeta apjoms esošajam sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklam tiek apstiprināts bez izvērsta ekonomiska pamatojuma, tādējādi neveicinot atbilstošu budžeta plānošanu un radot pastāvīgu spriedzi sabiedriskā transporta nozarē gan budžeta izpildītājiem, gan sadarbības partneriem (pārvadātājiem);  4) spēkā esošajos MK noteikumos Nr.341 ir paredzēta nepilnīga metodoloģija valsts budžeta līdzekļu pieprasījuma veidošanai, kā arī nav paredzēta metodoloģija, kā tiek sabalansēti pieejami valsts budžeta līdzekļi ar izpildāmo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu.  Par plānotā un piešķirtā valsts budžeta līdzekļu atbilstību sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomam tika norādīts arī Valsts kontroles revīzijas lietā Nr.5.1-2-11-6/2013.  Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums paredz vairākus principus, pēc kuriem jāvadās pakalpojuma sniegšanas organizētājam. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.panta trešajā daļā noteikts, ka pakalpojumus organizē, pamatojoties gan uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu (ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot pasažieru pārvadājumu organizēšanas veidu), gan sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsma. **Savukārt 6.panta ceturtajā daļā paredzēts, ka** maršrutu tīkluveido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā. Sabiedriskā transporta pakalpojumi ir organizējami, pamatojoties uz mainīgajiem rādītājiem, kurus pasūtītājam nav iespējams iepriekš prognozēt, īpaši slēdzot ilgtermiņa līgumus.  MK noteikumu projektā ietvertas precīzas sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāja (VSIA „Autotransporta direkcija” un republikas pašva;dības) un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizētāja (Sabiedriskā transporta padomes) veicamo darbību apjoms jau budžeta pieprasījuma sagatavošanas stadijā, kas ļaus veidot maršrutu tīklam atbilstošu budžeta plānošanu un radīs pārliecību sadarbības partneriem, ka valsts ir gatava pildīt savas uzņemtās saistības. MK noteikumu projektā tiek paredzētas pasūtītāja darbības gadījumos, kad apstiprinātais budžets nespēj nodrošināt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.panta ceturtajā daļā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas principus. MK noteikumu projektā iestrādātā kārtība ļaus budžeta izpildītājiem elastīgāk reaģēt uz izmaiņām pasūtāmajā pakalpojumu apjoma, jo pasūtāmais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms primāri ir atkarīgs no šim mērķim iedalītajiem valsts budžeta līdzekļiem. Piemēram, pasažieru skaita samazinājums (palielinājums) nozīmē pieprasījuma pēc pakalpojumiem samazināšanos (palielināšanos), kā rezultātā no pakalpojumu pasūtītāja puses tiek samazināts (palielināts) pakalpojumu sniedzējam piešķirto tiesību apjoms. Analoģiski pasūtītājs rīkojas arī situācijās, kad valsts vai pašvaldību budžetā tiek samazināti sabiedriskā transporta izmaksu kompensēšanai paredzētie naudas līdzekļi. MK noteikumos paredzētā kārtība ļauj arī objektīvi īsā laikā reaģēt uz gadījumiem, kad notiek iepriekš neprognozējami valsts budžeta konsolidācijas pasākumi.  Ar jauno tiesisko regulējumu tiek paredzēts, ka kompensējamo zaudējumu aprēķināšanas vajadzībām, t.i., no valsts budžeta līdzekļiem kompensējamo izdevumu, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu pārvadājumos ar autobusiem, apjoma noteikšanai, sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi tiek sadalīti grupās atbilstoši veiktajam nobraukumam maršrutu tīklā kalendārā gada ietvaros. Analizējot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju pārvadājumos ar autobusiem datus, tika konstatēts, ka pie noteikta pārvadājumu apjoma izmaksu apjomi par 1 veikto kilometru ir samērā līdzīgi, tādējādi pastāv iespēja objektīvam salīdzinājumam. Sniegto pakalpojumu apjomi kilometros tiek sadalīti trīs grupās, ņemot vērā faktiskā nobraukuma izkliedi. Līdz ar to pārvadātāja izdevumi tiks segti, vadoties no ierobežotajiem izmaksu grieztiem, t.i. pārvadātāja faktiskā pašizmaksa tiks salīdzināta noteiktās grupas ietvaros, un gadījumā, ja pārvadātāja faktiskā pašizmaksa atšķirsies no grupā vidējās pašizmaksas un pārvadātājs nespēs sniegt objektīvu pamatojumu pašizmaksas atšķirībām, pārvadātāja izmaksas tiks segtas grupas vidējās pašizmaksas apmērā. Izmaksu salīdzināšana grupas ietvaros notiks arī pa pārskatā par sabiedriskā transporta pakalpojumu peļņu vai zaudējumiem (MK noteikumu projekta 3.pielikums) ietvertajiem izmaksu posteņiem, tādējādi tiek panākta precīzāka uzņēmumu izmaksu salīdzināšana. Vienlaikus tiek precizēta MK noteikumu projekta 3.pielikuma *Pārskats par sabiedriskā transporta pakalpojumu peļņu vai zaudējumiem* forma, lai detalizēti būtu iespējams salīdzināt uzņēmumu izmaksas arī no efektivitātes viedokļa, piemēram, uzņēmuma saimnieciskās darbības atdeve sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā, iesaistot struktūrvienības, vai ārpakalpojumu saņemšanas nepieciešamība. Tāpat ir precizēti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju pienākumi attiecībā uz grāmatvedības kārtošanas un organizācijas jautājumiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā, tādejādi veicinot caurspīdīgākas izmaksu, kas attiecināmi uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, uzskaites sistēmas izveidi, atvieglojot kompensācijām paredzēto līdzekļu izmantošanas likumības, lietderības un pareizības pārbaudes veikšanu pārvadājumu uzņēmumos.  Ar MK noteikumu projektu tiek mainīta arī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju izmaksu sadales metodika, precīzāk pārvadātāju uzņēmumu netiešo izmaksu jeb administrācijas izmaksu sadale. Ja līdzšinējā kārtība paredzēja, ka netiešās izmaksas, kas būtu attiecināmas uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, tiek nodalītas no citas pārvadātāju uzņēmumu saimnieciskās darbības, proporcionāli pārvadātāja saņemtajiem ieņēmumiem, neņemot vērā valsts vai pašvaldības izmaksātās kompensācijas vai dotācijas, tad MK noteikumu projektā ir iestrādāts princips, ka uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu attiecināmās netiešās izmaksas tiek dalītas proporcionāli ieņēmumiem, par kuriem minētajā gadījumā ir uzskatāmi no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas gūtie ieņēmumi, tai skaitā arī nesaņemtie ieņēmumi par tādu pasažieru kategoriju pārvadāšanu, kurām ir noteikti braukšanas maksas atvieglojumi. Attiecīgās izmaiņas izmaksu sadalē rada ietekmi uz valsts un pašvaldību budžetiem.  Saskaņā ar 2007.gada 23.oktobra Regulu Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (preambulas 34.punkts, 4.panta 1.punkta b) apakšpunkts, pielikuma 2. un 6.punkts) kompensācijā par sabiedriskā transporta pakalpojumiem ir jāiekļauj samērīga peļņa.  Garantētās peļņas aprēķināšanas kārtība nosaka, ka peļņa tiek aprēķināta ņemot vērā divus galvenos paveiktā darba apjoma rādītājus – ieņēmumus un nobrauktos kilometrus, katram no tiem dodot 50% īpatsvara peļņas aprēķinā. Pārvadātājam izmaksājamās peļņas aprēķināšanas kārtība nosaka arī minimālo peļņas procenta likmes apmēra ierobežojumu. Saskaņā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu un arī turpmāk peļņas aprēķins par pārskata (kalendāro) gadu tiek veikts reizi gadā, veicot gala norēķinu.  Ievērojot to, ka pašlaik noteiktais peļņas apmērs nerada pietiekamu atbalstu, lai pārvadātāju uzņēmumi varētu atjaunot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīto tehniku (transportlīdzekļu parku), kā arī paaugstināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kvalitāti, tad ar MK noteikumu projektu ir paredzēta pārejas kārtība, pakāpeniski palielinot peļņas apmēru, nobraukto kilometru komponentes ietvarā t.i., ar MK noteikumu projektu tiek paredzēts, ka ar 2015.gadu peļņas aprēķināšanai tiek piemērots nobraukuma reizinājums ar 0,01 EUR, ar 2016.gadu peļņas aprēķināšanai tiek piemērots rādītājs - 0,02 EUR un ar 2017.gadu peļņas aprēķināšanai tiek piemērots rādītājs 0,03 EUR, kas tiek noteikts, lai vidējais peļņas procents atbilstu 2015.gadā aptuveni 4% no ieņēmumiem, jeb vidēji 2% no apgrozījuma, 2016.gadā vidējais peļņas procents atbilstu aptuveni 5% no ieņēmumiem, jeb vidēji 3%, savukārt 2017.gadā vidējais peļņas procents atbilstu aptuveni 6% no ieņēmumiem, jeb vidēji 4% no apgrozījuma, kas, ņemot vērā pašreizējo finansiālo situāciju un normatīvajos aktos izvirzītās prasības pakalpojumu sniegšanā izmantojamajiem transportlīdzekļiem, atbilst „saprātīgas peļņas” jēdzienam ilgtermiņa valsts pasūtījuma līgumos. Attiecīgās izmaiņas peļņas noteikšanā rada ietekmi uz valsts un pašvaldību budžetiem.  Vienlaikus, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pamatprincipus, ar MK noteikumu projektu tiek noteikts, ka pasūtītājam ir jānodrošina avansa maksājums sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem vismaz 95% apmērā no kopējiem plānotajiem zaudējumiem.  Ņemot vērā, ka projektā paredzētie grozījumi pārsniedz pusi no MK noteikumu Nr. 341 normu apjoma un vairums tiesību normu tiek izteiktas jaunā redakcijā, noteikumi ir sagatavoti izdošanai jaunā redakcijā. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija, Autotransporta direkcija, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija (turpmāk tekstā – LPPA) organizēja vairākas sanāksmes MK noteikumu projekta izstrādes gaitā, kas norisinājās 2014.gada 29.jūlijā; 28.augustā; 4.septembrī; 13.oktobrī.  Projekta izstrādes gaitā ir panākta konceptuāla vienošanās ar LPPA par MK noteikumos ietverto regulējumu, izņemot sekojošu jautājumu:  Peļņas aprēķināšanas kārtība (MK noteikumu projekta 54.punkts). LPPA uzskata, ka peļņas aprēķināšanas vajadzībām ir izmantojama tikai viena komponente, kas ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā veiktais nobraukums. Ar MK noteikumu projektā noteikto peļņas aprēķināšanas kārtību ir paredzēts izmantot arī ieņēmumu komponenti, kas stimulē pārvadātājiem gūt ieņēmumus, nevis tikai izpildīt sabiedriskā transporta pasūtījumu;  Par noteikumu projektu viedokli ir sniegusi arī Latvijas Pašvaldību savienība, kura savā atzinumā nav paudusi viedokli par finansējuma apjomu vai citiem ar republikas pilsētu pašvaldību darbību ietekmējošiem faktoriem. Latvijas Pašvaldību savienība līdzīgi kā Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija uztur iebildumu par peļņas par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu apmēru, kuram pēc savienības ieskata jābūt lielākam.  Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja (turpmāk – Birojs) ieskatā MK noteikumu 53 un 56.punkta redakcijas netieši rada korupcijas riskus. Satiksmes ministrija nepiekrīt šādam viedoklim, tomēr veiks padziļinātu MK noteikumu 53. un 56.punkta izpēti. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību**  **un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Satiksmes ministrija, Sabiedriskā transporta padome, Autotransporta direkcija, republikas pilsētu pašvaldības un 50 uzņēmumi, kas sniedz regulāros sabiedriskā transporta pakalpojumus. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Ministru kabineta noteikumu projekta tiesiskais regulējums nemaina sabiedrības mērķgrupas tiesības un pienākumus, kā arī veicamās darbības. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Tiesiskais regulējums Autotransporta direkcijai rada izmaksas saistībā ar informācijas pieņemšanas, apstrādes vai uzglabāšanas pienākumiem, kas saskaņā ar Autotransporta direkcijas aprēķiniem sastāda 4 642.81 EUR gadā. Pievienojam detalizētu aprēķinu izmaksu novērtējumam anotācijas 1.pielikumā. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | |
| **Rādītāji** | **2015.gads** | | Turpmākie trīs gadi (euro) | | |
| ***2016*** | ***2017*** | ***2018*** |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu | izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu | izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Budžeta ieņēmumi: | ***77 590 629*** |  |  |  |  |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi |  |  | ***0*** | ***0*** | ***0*** |
| 1.2. valsts speciālais budžets |  |  |  |  |  |
| 1.3. pašvaldību budžets |  |  | ***0*** | ***0*** | ***0*** |
| 2. Budžeta izdevumi: |  |  |  |  |  |
| 2.1. valsts pamatbudžets | ***77 590 629*** |  | ***0*** | ***3 418 690*** | ***2 229 675*** |
| 2.2. valsts speciālais budžets |  |  |  |  |  |
| 2.3. pašvaldību budžets |  |  | ***972 779*** | ***1 552 497*** | ***1 552 497*** |
| 3. Finansiālā ietekme: |  |  |  |  |  |
| 3.1. valsts pamatbudžets |  |  |  |  |  |
| 3.2. speciālais budžets |  |  |  |  |  |
| 3.3. pašvaldību budžets |  |  |  |  |  |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: |  |  |  |  |  |
| 5.1. valsts pamatbudžets |  |  | ***-3 418 690*** | ***-2 229 675*** |
| 5.2. speciālais budžets |  |  |  |  |
| 5.3. pašvaldību budžets |  | ***-972 779*** | ***-1 552 497*** | ***-1 552 497*** |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepie­ciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pie­vienot anotācijas pielikumā): | MK noteikumu projekta paredzētās normas attiecībā uz netiešo izmaksu jeb administrācijas izmaksu sadales kārtības maiņu un peļņas apjoma palielināšanu no 2016.gada rada negatīvu finansiālu ietekmi attiecībā pret 2015.gadam apstiprināto valsts budžetu programmā 31.00 *Sabiedriskais transports*.  Valsts budžeta izdevumu aprēķins veikts pamatojoties uz 2013. un 2014.gada faktiskajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju, tai skaitā republikas pašvaldībās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju datiem. Detalizēts aprēķins pa pārvadājumu veidiem ir pievienots anotācijas 2.pielikumā. Aprēķinos ir ņemts vērā pieņēmums, ka ieņēmumi saglabāsies 2014.gada apmērā, ņemot vērā to, ka, sākot ar 2015.gada vidu ir plānotas izmaiņas reģionālās nozīmes maršrutu tarifu noteikšanā, kas ļaus saglabāt ieņēmumus 2014.gada apjomā. Netiešo izmaksu sadales metodikas maiņa rada kopējo netiešo izmaksu pieaugumu 6.5% apmērā (precīzāk reģionālās nozīmes pārvadājumos 2.4%; republikas pilsētu pārvadājumos 4.1%), kas kopumā palielina pārvadātājiem kompensējamo zaudējumu apmēru, kas kompensējams no valsts un pašvaldību budžetiem. Neskatoties uz to, ka saskaņā ar vidējā termiņa budžeta ietvaru 2015., 2016. un 2017.gadam ir paredzēti 77 590 629 EUR (tai skaitā 5 000 000 EUR ar papildu piešķirtajiem līdzekļiem jaunās politikas iniciatīvai), tomēr minētais finansējums nodrošina zaudējumu kompensēšanu, neņemot vērā paredzētās izmaiņas attiecībā uz peļņas apjoma un netiešo izmaksu sadales kārtības maiņu. Līdz ar to no valsts budžeta papildus 2016.gadā un turpmākos gados ir nepieciešami ne mazāk kā 148 355 EUR par netiešo izmaksu sadales kārtības maiņu. Savukārt attiecībā uz peļņas apmēra palielinājumu, sākot no 2016.gada, papildus no valsts budžeta ir nepieciešami 2016.gadā - 1 040 660 EUR; 2017.gadā un 2018.gadā – 2 081 320 EUR. 2015.gadā plānotā peļņas daļa, kas izmaksājama no valsts budžeta par reģionālās nozīmes pārvadājumiem un pilsētas nozīmes pārvadājumiem, sastāda aptuveni 2.3 milj. EUR, un palielinot peļņas apmēru 2016.gadā vidējais peļņas procents atbilstu aptuveni 5% no ieņēmumiem, jeb vidēji 3% no apgrozījuma, savukārt 2017.gadā vidējais peļņas procents atbilstu aptuveni 6% no ieņēmumiem, jeb vidēji 4% no apgrozījuma. Papildus nepieciešamais finansējums valsts budžetam tiks pieteikts Jauno politikas iniciatīvu sagatavošanas procesā atbilstoši valsts budžeta attiecīgajam kalendārajam gadam sagatavošanas grafikam.  Attiecībā uz finansējuma ietekmi pašvaldību budžetos, ir izdarīti pieņēmumi, kā noteikumu projektā iestrādātās izmaiņas varētu ietekmēt republikas pilsētu pašvaldību izdevumus, ievērojot republikas pilsētu pašvaldību sabiedrisko transporta pakalpojumu sniedzēju iesniegtos datus, tomēr nav ņemtas vērā izmaiņas saistībā ar republikas pilsētu pašvaldību pieņemtajiem lēmumiem sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā konkrētajās administratīvajās teritorijās. Visas ar noteikumu projektu saistītās izmaiņas, kas rada ietekmi uz pašvaldību budžetiem saistībā ar pilsētas nozīmes pārvadājumiem, jāsedz no pašvaldību budžetiem. Par noteikumu projektu viedokli ir sniegusi arī Latvijas Pašvaldību savienība, kura savā atzinumā nav paudusi viedokli par finansējuma apjomu vai citiem ar republikas pilsētu pašvaldību darbību ietekmējošiem faktoriem. | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Cita informācija | Ievērojot to, ka MK noteikumu projekta sagatavošanas procesā Ministru kabinets 2015.gada 13.aprīļa sēdē Nr.19 (prot. Nr.19 1.§) pieņēma lēmumu atbilstoši Likuma par budžetu un finanšu vadību 16.1panta otrajā daļā noteiktajam un ņemot vērā aktuālās makroekonomiskās attīstības prognozes, ministrijām un citām centrālajām valsts iestādēm negatavot un neiesniegt priekšlikumus jaunajām politikas iniciatīvām 2016., 2017. un 2018.gadam, izņemot veselības un izglītības jomu saistībā ar strukturālām reformām, kā arī iekšējās un ārējās drošības jomu, tad no valsts budžeta papildus nepieciešamais finansējums 2016.gadam, netiek norādīts anotācijas 3.sadaļas 2.1.punktā. Ņemot vērā to, ka ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem gala norēķini par 2016.gadu tiks veikti 2017.gadā, tad nepieciešamais papildus finansējums 2016.gadam tiks pieteikts Jauno politikas iniciatīvu sagatavošanas procesā vienlaikus ar 2017.gadam nepieciešamo finansējumu atbilstoši valsts budžeta 2017.gadam sagatavošanas grafikam. | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regulas (EK) Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus. |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **1.tabula**  **Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regulas (EK) Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus. | | |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.  Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.  Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.  Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu.  Norāda iespējamās alternatīvas (t.sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| 4., 5. un 6. pants | 28.3.2.punkts un noteikumu IV sadaļa. | ES tiesību akta norma tiek īstenota pilnībā. | Normatīvā akta projekta vienība neparedz stingrākas prasības. |
| 1.pielikums | 53., 54. un 101.punkts | ES tiesību akta norma tiek īstenota pilnībā. | Normatīvā akta projekta vienība neparedz stingrākas prasības. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas?  Kādēļ? | Projekts šo jomu neskar. | | |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. | | |
| Cita informācija | Projekts šo jomu neskar. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2.tabula**  **Ar tiesību akta projektu izpildītās vai uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem.**  **Pasākumi šo saistību izpildei** | | |
| Attiecīgā starptautiskā tiesību akta vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumenta (turpmāk – starptautiskais dokuments) datums, numurs un nosaukums | Projekts šo jomu neskar. | |
| A | B | C |
| Starptautiskās saistības (pēc būtības), kas izriet no norādītā starptautiskā dokumenta.  Konkrēti veicamie pasākumi vai uzdevumi, kas nepieciešami šo starptautisko saistību izpildei | Ja pasākumi vai uzdevumi, ar ko tiks izpildītas starptautiskās saistības, tiek noteikti projektā, norāda attiecīgo projekta vienību vai norāda dokumentu, kurā sniegts izvērsts skaidrojums, kādā veidā tiks nodrošināta starptautisko saistību izpilde | Informācija par to, vai starptautiskās saistības, kas minētas šīs tabulas A ailē, tiek izpildītas pilnībā vai daļēji.  Ja attiecīgās starptautiskās saistības tiek izpildītas daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā.  Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā |
| Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | Projekts šo jomu neskar. | |
| Cita informācija | Nav. | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 11 | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Satiksmes ministrija, Autotransporta direkcija, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija organizēja vairākas sanāksmes MK noteikumu projekta izstrādes gaitā, kas norisinājās 2014.gada 29.jūlijā; 28.augustā; 4.septembrī; 13.oktobrī. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sarunā procesā Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas biedri varēja izteikt savus priekšlikumus un iebildumus, par kuriem pamatā ir panākta vienošanās. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Nav attiecināms. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija, Sabiedriskā transporta padome, Autotransporta direkcija, republikas pilsētu pašvaldības un 54 uzņēmumi, kas sniedz regulāros sabiedriskā transporta pakalpojumus. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pār­valdes funkcijām un institucionālo struktūru.  Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorga­nizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Anotācijas IV sadaļa – projekts šo jomu neskar.

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vīza: Valsts sekretārs K.Ozoliņš

15.05.2015. 11:05

3 828

K.Grīviņa, 67686486

[Kristine.Grivina@atd.lv](mailto:Kristine.Grivina@atd.lv)

V.Ļeonova, 67686488

[Vizma.Leonova@atd.lv](mailto:Vizma.Leonova@atd.lv)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Anotācijas 1.pielikums  **Ministru kabineta noteikumu projekta „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums** | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Informācija par pārskatiem | Pārskatu iesniegšanas biežums (termiņš) | Respondenti | Respondentu skaits | Autotransporta direkcijas darbinieku skaits | Vidējās darba spēka izmaksas EUR/h | Patērētais laiks pārskata apstrādei (min) | Patērētais laiks pārskata apstrādei (h) | Pārskatu apkopošanas biežums | C=(f x l) x (n x b) |
| Pārskats par sabiedriskā transporta pakalpojumu peļņu vai zaudējumiem | Katru mēnesi, 27 dienu laikā pēc pārskata perioda beigām un 1 reizi gadā (gada pārskats) līdz 25 martam | Pārvadātāji ar kuriem ir noslēgti līgumi par pasažieru pārvadājumiem reģionālajā starppilsētu un reģionālajā vietējā maršrutu tīklā | ~45 pārvadātāji, no kuriem saņemts ~ 75 pārskats | 2 | 7.458 | 10 | 0.17 | 14 | 2 610.42 |
| Informācija par pasažieru pārvadāšanu un braukšanas maksas atvieglojumiem | Katru mēnesi, 10 dienu laikā pēc pārskata perioda beigām | Pārvadātāji ar kuriem ir noslēgti līgumi par pasažieru pārvadājumiem reģionālajā starppilsētu un reģionālajā vietējā maršrutu tīklā | ~45 pārvadātāji, no kuriem saņemts ~ 71 pārskats | 2 | 7.458 | 5 | 0.08 | 12 | 1 059.08 |
| Prognozēto izmaksu un tarifa (braukšanas maksas) aprēķins | Pēc pieprasījuma, prognozējot pārvadātāju zaudējumu apmēru nākamajam gadam. | Pārvadātāji ar kuriem ir noslēgti līgumi par pasažieru pārvadājumiem reģionālajā starppilsētu un reģionālajā vietējā maršrutu tīklā, republikas pilsētas | ~45 pārvadātāji, 9 republikas pilsētas | 2 | 7.458 | 15 | 0.25 | 2 | 626.50 |
| Informācija par zaudējumiem maršrutos, kuriem vairāk nekā 30 % no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas | 10 dienu laikā pēc pārskata saņemšanas no pārvadātāja (reizi mēnesī) | Republikas pilsētas pašvaldība | 9 republikas pilsētas; 9 pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus republikas pilsētās | 1 | 7.458 | 10 | 0.17 | 12 | 134.25 |
| Pārskats par sabiedriskā transporta pakalpojumu peļņu vai zaudējumiem | 10 dienu laikā pēc pārskatu saņemšanas no pārvadātāja (reizi mēnesī) | Republikas pilsētas pašvaldība | 9 republikas pilsētas; 9 pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus republikas pilsētās | 1 | 7.458 | 10 | 0.17 | 13 | 145.44 |
| Informācija par pasažieru pārvadāšanu un braukšanas maksas atvieglojumiem | 15 dienu laikā pēc pārskata perioda beigām no pārvadātāja (reizi mēnesī) | Republikas pilsētas pašvaldība | 9 republikas pilsētas; 9 pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus republikas pilsētās | 1 | 7.458 | 5 | 0.08 | 12 | 67.13 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  | **4 642.81** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Anotācijas 2.pielikums | | | | | | | | | | | |  |
| **Ministru kabineta noteikumu projekta „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” Finansiālās ietekmes aprēķins** | | | | | | | | | | |
| Pārvadājumu veids | Biļešu ieņēmumi 2014.gads | Nobraukums 1 2014.gads | Situācija pirms MK noteikumu projektā normu pieņemšanas | | Situācija pēc MK noteikumu projektā normu pieņemšanas | | Biļešu ieņēmumi x (12 mēn EURIBOR + 2.5%) | (Biļešu ieņēm./2 x 4%) + (nobraukums x 0.01) | (Biļešu ieņēm./2 x 4%) + (nobraukums x 0.02) | (Biļešu ieņēm./2 x 4%) + (nobraukums x 0.03) |
| Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos ieņēmumu īpatsvars kopējos ieņēmumos (pamatojoties uz 2013.gada datiem) | Aprēķinātais netiešo izmaksu apmērs | Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos ieņēmumu un zaudējumu par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem īpatsvars kopējos uzņēmumu ieņēmumos (pamatojoties uz 2013.gada datiem) | Aprēķinātais netiešo izmaksu apmērs | Aprēķinātā peļņa 2014.gads | Aprēķinātā peļņa 2015.gads | Aprēķinātā peļņa 2016.gads | Aprēķinātā peļņa 2017.gads |
| Reģionālās nozīmes pārvadājumi | 59 080 970 | 104 066 008 | 69.96% | 6 104 444 | 72.04% | 6 252 799 | 1 757 659 | 2 222 279 | 3 262 940 | 4 303 600 |
| Pilsētas nozīmes pārvadājumi | 50 906 374 | 57 971 772 | 70.02% | 2 237 553 | 72.34% | 2 630 614 | 1 514 465 | 1 597 845 | 2 177 563 | 2 757 281 |
| Kopā summas: | 109 987 344 | 162 037 780 |  | 8 341 997 |  | 8 883 413 | 3 272 123 | 3 820 124 | 5 440 503 | 7 060 881 |
|  |  |  |  |  |  | ik gadu |  | 2015/2014 | 2016/2015 | 2017/2015 |
| Izmaiņas pret 2015.gada budžetu | | | | **Valsts budžets 2** | | **148 355** |  | **464 621** | **1 040 660** | **2 081 320** |
| **Pašvaldību budžets** | | **393 061** |  | **83 380** | **579 718** | **1 159 436** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1 Nobraukums autobusiem un trolejbusiem - veiktie kilometri; sliežu transportam (tramvaji; vilcieni) - veiktie vagonkilometri | | | | | |  |  |  |  |  |
| 2 Valsts budžeta izdevumos nav aprēķināta ietekme no zaudējumiem, kas radušies par pilsētas nozīmes maršrutiem, kas iziet ārpus pilsētas administratīvās teritorijas vairāk kā 30%. | | | | | | | | | |  |