**Informatīvais ziņojums**

**Par Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” ieviešanu**

**Ievads**

Ministru kabineta 2015.gada 31.marta sēdē tika apstiprināti noteikumi Nr.153 „Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” (turpmāk – Noteikumi). Noteikumi nosaka, ka norēķinu iestādēm, kas atbilst Noteikumu prasībām, ir bez maksas jānodrošina konta atvēršana, norēķinu līdzekļa izgatavošana, izsniegšana un lietošana sabiedriskā transporta pakalpojumu samaksai, vienlaikus sistēma paredz to, ka norēķinu sistēma ir atvērta protokola sistēma un tajā var piedalīties jebkura norēķinu iestāde, kas izpilda Noteikumu prasības, vienlaikus Noteikumi nosaka, ka norēķinu līdzekļiem jābūt derīgiem braucieniem visā valsts teritorijā jebkura sabiedriskā transporta veidos un atvieglojumu saņēmējiem norēķinu iestādes kontā nav nepieciešams rezervēt vai ieskaitīt savus personīgus līdzekļus, lai saņemtu valsts noteiktos atvieglojumus sabiedriskajā transportā. Noteikumi uzliek par pienākumu VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD), pamatojoties uz noslēgtu līgumu ar Noteikumiem atbilstošu norēķinu iestādi, nodrošināt braukšanas maksas kompensācijas pārskaitīšanu pārvadātājiem par personām ar braukšanas maksas atvieglojumiem sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem no Satiksmes ministrijas (turpmāk – SM) šim mērķim piešķirtajiem valsts budžeta līdzekļiem. Noteikumu ieviešana ir nepieciešama, lai primāri izskaustu ēnu ekonomiku nozarē un iespējas veikt manipulācijas ar tā dēvētajām “nulles biļetēm”, jo statistika apliecina, ka pie kopējā pasažieru skaita samazinājuma, braucienu skaits personām ar atvieglojumiem un par šiem braucieniem iztērētie valsts budžeta līdzekļi (pārvadātāju negūto ienākumu kompensēšanai) katru gadu palielinās.

Ministru kabineta 2015.gada 31.marta sēdes protokola Nr.17 24.§ (TA-484) 4.punkts nosaka, ka Pārresoru koordinācijas centrs (turpmāk – PKC) sadarbībā ar SM līdz 2016.gada 1.aprīlim iesniedz izskatīšanai Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par Noteikumu ieviešanu, **lai risinātu sabiedriskajā transportā pārvadāto personu uzskaites un identificēšanas problēmas.**

Noteikumu tiesiskais regulējums paredz jaunu kārtību braukšanas maksas atvieglojumu saņemšanā, kā arī ir plānots, ka noteikumu ieviešanas rezultātā tiks ieekonomēts finanšu līdzekļu apjoms. Pēc noteikumu izstrādes un saskaņošanas procesā LPPA sniegtās informācijas, kas iekļauta arī noteikumu anotācijā, provizoriskais valsts budžeta finanšu līdzekļu ietaupījums veidotu līdz 5,- milj. Eiro, par pamatu ņemot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pieredzi Jelgavas pilsētā un uz šīs pieredzes balstītos aprēķinus par iegūto ekonomiju attiecinot pret visu sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu, kurus izmanto personas ar tiesībām uz braukšanas maksas atvieglojumiem sabiedriskajā transportā. Jelgavas pašvaldībā un novadā ir ieviesta sīkmaksājumu karšu tehnoloģija pašvaldības atvieglojumu administrēšanai, kuru nodrošina AS SEB banka, attiecīgi balstoties uz šīs pieejas Latvijas teritorijā, kā arī apskatot virkni līdzīgu sistēmu Eiropas Savienībā, tika secināts, ka šāda pieeja nodrošina drošu, ērtu un ekonomiski izdevīgu pabalstu vai atvieglojumu administrēšanu. Ņemot par piemēru Jelgavas pieredzi, pēc sistēmas ieviešanas palielinājās norēķinu apjoms un apgrozījums pārvadātājiem par 10%, un vienlaikus samazinājās fiziskās naudas aprite, attiecīgi samazinājās visi ar fiziskās naudas apriti saistītie riski un izmaksas. ATD rīcībā esošā statistika to apšauba, jo atbilstoši tās veikto pārbaužu rezultātiem 2015.gadā (veiktas ap 700 pārbaužu autobusos), netika konstatēts neviens gadījums, kad pasažierim, kuram nepienākas valsts apmaksāti braucieni, būtu izsniegta nulles biļete. Vienlaikus viennozīmīgi secināms, ka pašreizējā atvieglojumu administrēšanas sistēma nenodrošina, ka krāpniecības iespējas saistībā ar sabiedriskā transporta atvieglojumiem ir pilnībā novērstas, kā to apliecinājuši arī mediju veiktie pētnieciskie eksperimenti.

Noteikumu ieviešanas izmaksas, atbilstoši noteikumu anotācijai, sastādītu 123 738 tūkstošus euro pirmajā sistēmas ieviešanas gadā un 30 732 euro katru gadu turpmākajos gados. Vienlaikus jānorāda, ka ATD noteikumu saskaņošanas procesā izteica iebildumus par nepieciešamu papildus finansējumu iepriekšminētajam, taču noteikumu saskaņošanas un izskatīšanas Ministru kabinetā ietvaros tas netika atzīts par pamatotu. Ar noteikumos paredzēto sistēmas ieviešanu turpmāk varētu tikt nodrošinātas bezskaidras naudas norēķinu iespējas sabiedriskajā transportā arī tiem pasažieriem, kuri neizmanto atvieglojumus sabiedriskajā transportā, jo papildus atvieglojumu izmantošanai ar norēķinu līdzekli norēķinu iestādes būs ieinteresētas piedāvāt bezskaidras naudas norēķina iespējas jebkuram pasažierim. Tādejādi būtiski samazināsies arī krāpnieciskās iespējas ar skaidras naudas darījumiem. Elektroniskie norēķini ir viens no efektīvākajiem līdzekļiem cīņai ar ēnu ekonomiku, tie ir lietotājam ērti un valsts atvieglojumu jomā garantē valsts budžeta līdzekļu caurspīdīgu izlietojumu. Papildus tam norēķinu līdzekļa (ja tiek izmantota atbilstoša bez-kontakta tehnoloģija) lietošana ir vienkārša un ātra, jo tā nodrošina pakalpojuma izmantošanas apstiprinājumu bez drošības koda ievadīšanas, tas nozīmē, ka personai ir tikai nepieciešams pietuvināt norēķinu līdzekli norēķinu terminālim. Noteikumu ieviešana jāveic, ievērojot nepieciešamību nodrošināt valsts budžeta līdzekļu lietderīgu izmantošanu un to apriti atbilstoši normatīvo aktu prasībām, izslēdzot valsts budžeta līdzekļu rezervēšanu norēķinu iestādēs avansa veidā. Viens no būtiskākajiem aspektiem gan no sistēmas darbības, gan klienta viedokļa ir noteikt, ka norēķinu iestāde nodrošina jebkuras citas norēķinu iestādes izsniegta norēķinu līdzekļa pieņemšanu sabiedriskajos transportlīdzekļos.

**Pašreizējās situācijas raksturojums**

1. Lai nodrošinātu Noteikumu sekmīgu ieviešanu, Ministru prezidente ar 21.07.2015. rezolūciju Nr.1.1.1/70 ir uzdevusi izveidot darba grupu. Darba grupa tika izveidota ar ATD 2015.gada 15.septembra rīkojumu Nr.1-3/28. Darba grupā iekļauti ATD, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (turpmāk – VARAM), SM, Valsts kases, Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes (turpmāk – PMLP), Valsts reģionālās attīstības aģentūras, Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijas (turpmāk – VDEĀVK), Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras, Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcijas (turpmāk – VBTAI), Latvijas Pašvaldību savienības (turpmāk – LPS), biedrības “Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācija” (turpmāk – LPPA), biedrības “Latvijas komercbanku asociācija”, Invalīdu un viņu draugu apvienības “Apeirons”, biedrības “Latvijas politiski represēto apvienība” un biedrības “Latvijas Bāriņtiesu darbinieku asociācija” pārstāvji.

Saskaņā ar Мinistru prezidentes 25.08.2015 rezolūciju Nr.45/SAN-1264/9465 satiksmes ministram ir dots uzdevums nodrošināt darba organizāciju, lai, ņemot vērā, ka ATD savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus, līdz noteikumu spēkā stāšanās brīdim tiktu noslēgti līgumi starp pasažieru pārvadātājiem un tām norēķinu iestādēm, kas atbilst noteikumu prasībām, kā arī uzdot ATD informēt pasažieru pārvadātājus par sekām, kas iestāsies pēc noteikumu ieviešanas, ja attiecīgajā transportlīdzeklī nebūs iespējams veikt bezskaidras naudas norēķinus atbilstoši noteikumu prasībām.

Saskaņā ar Мinistru prezidentes rezolūciju Nr.45/SAN-1264/9465, SM un ATD ir dots uzdevums nodrošināt, ka komersantiem, kuri piedalās Noteikumu ieviešanā, ir nodrošināta pilna informācija par valsts institūciju plānotajiem soļiem un laika grafiku Noteikumos ietverto prasību atzīšanai un līgumu noslēgšanai par līdzdalību pakalpojuma administrēšanā. SM ir sniegusi 4 progresa ziņojumus Ministru prezidentam, informējot par MK noteikumu Nr.153 ieviešanas gaitu un konstatētajām sistēmas ieviešanas problēmām.

Kopš ATD darba grupas izveidošanas ir notikušas 10 darba grupas sanāksmes, kurās apspriestas Noteikumu ieviešanas procesa aktualitātes un ar to saistītās problēmas. Darba grupas pirmā sēde notika 2015.gada 6.oktobrī un tās laikā tika diskutēti darba grupas uzdevumi un mērķi, kā arī ar Noteikumu ieviešanu saistītie problēmjautājumi. Turpmākajās darba grupas sēdēs diskutēti jautājumi par datu saņemšanu par personas sociālo statusu, par datu bāzu gatavību datu nodošanai, par atbildīgo institūciju Noteikumu ieviešanā, par pārvadātāju gatavību Noteikumu ieviešanai, par norēķinu iestāžu gatavību iesaistīties Noteikumu ieviešanā, par norēķinu iestāžu nepieciešamo sadarbību norēķinu līdzekļu pieņemšanā, par klientu problēmjautājumiem, kā arī citiem ar Noteikumu ieviešanu saistītiem jautājumiem. Vienlaikus jānorāda, ka šīs darba grupas diskusijas to gala rezultātā nav noslēgušās ar to, ka būtu īstenoti praktiski soļi un nepieciešamā rīcība (līgumu noslēgšana, datu apmaiņas risinājumu izstrāde un ieviešana) noteikumu ieviešanai, bet tā vietā darba grupa ir identificējusi virkni noteikumu ieviešanai problemātisku jautājumu. ATD savā 2016.gada 11.aprīļa atzinumā par šo informatīvo ziņojumu norādījusi, ka Satiksmes ministrija 2015.gada decembrī sagatavoja MK noteikumu Nr.153 grozījumu projektu. ATD sniegtais viedoklis ir, ka projektā bija ietverti vairāki būtiski nosacījumi, kuri sagatavoti atbilstoši Finanšu ministrijas, Latvijas lielo banku un LPPA viedoklim, taču tie netika pieņemti. Neskatoties uz pārējo banku un LPPA lūgumu pamatotu iemeslu dēļ sistēmas ieviešanas termiņu noteikt ne ātrāk kā 2017.gada 1.janvārī, kas sakrīt ar starptautisku prasību piemērošanas norēķinu iestādēm termiņu, MK noteikumu termiņš tika noteikts 2016.gada 1.jūlijs

1. Ministru kabineta 2015.gada 15.decembra sēdē tika izskatīts Labklājības ministrijas Informatīvais ziņojums “Par nepieciešamo finansējumu Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijai un Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcijai datu apmaiņas risinājumu izveidei, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” īstenošanu”, kurā norādīts, ka Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijas (VDEĀVK) un Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcijas (VBTAI) informatīvo sistēmu pilnveidošanai nepieciešams 18 200 *euro*, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Informatīvajam ziņojumam pievienotais Ministru kabineta sēdes protokollēmums paredz Labklājības ministrijai uzsākt informatīvo sistēmu pilnveidošanu un minēto datu apmaiņas risinājumu izveides izmaksas Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijai un Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcijai sākotnēji nodrošināt likumā "Par valsts budžetu 2016.gadam" piešķirtā finansējuma ietvaros, bet pēc informatīvo sistēmu pilnveidošanas iesniegt Ministru kabinetā pieprasījumu par finansējuma piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem" atbilstoši faktiskajām izmaksām.

VDEĀVK kā Invaliditātes informatīvās sistēmas pielāgošanas aptuvenais darbu izpildes termiņš ir viens mēnesis. Savukārt, VBTAI ir SQL datubāzei BĀREŅI nepieciešama uzturēšana ALS sistēmā, un DIT kanālu veidošana sadarbojoties ar Valsts reģionālās attīstības aģentūru (VRAA) ar prognozēto darbu izpildes termiņu - 2016.gada 1.jūlijs.

Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde (PMLP) apliecinājusi gatavību sniegt datus un gadījumā, ja PMLP nav jāveic jaunas datu izsniegšanas izstrādes, papildus finansējums nav nepieciešams.

1. Ministru kabineta 2015.gada 15.decembra sēdes protokola Nr.67 80.§ (TA-2781) 3.punkts uzdod SM (ATD) sadarbībā ar TM (DVI) izvērtēt personu datu drošības aspektus datu apmaiņas risinājumu izveidē, ņemot vērā, ka konkrētā datu apmaiņas risinājuma īstenošana uzsākama tikai pēc DVI pozitīva atzinuma saņemšanas. Noteikumu pašreizējā redakcija paredz, ka personas dati tiek nodoti ATD un norēķinu iestādēm, lai īstenotu Noteikumos paredzētos to pienākumus. Vienlaikus TM (2016.gada 11.janvāra vēstule) un DVI ir sniegušas viedokli, ka Noteikumi paredz valsts rīcību, personas datus, tostarp sensitīvos datus, nododot privāto tiesību subjektiem, kā rezultātā tiek paredzēti būtiski personu Satversmē noteikto tiesību ierobežojumi.

Fizisko personu datu aizsardzības likuma 6.pants noteic, ka ikvienai fiziskajai personai ir tiesības uz savas personas datu aizsardzību. Minētās personas tiesības izriet no Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 96.panta, kas noteic, ka ikvienai personai ir tiesības uz privātās dzīves, mājokļa un korespondences neaizskaramību. Interpretējot Satversmes 96.pantā garantētās tiesības uz privāto dzīvi, Satversmes tiesa ir norādījusi, ka šīs tiesības skar dažādus aspektus. Tās aizsargā indivīda fizisko un garīgo integritāti, godu un cieņu, vārdu un identitāti, personas datus. Tiesības uz privāto dzīvi nozīmē, ka indivīdam ir tiesības uz savu privāto telpu, iespējami minimāli ciešot no valsts vai citu personu iejaukšanās (Satversmes tiesas 2005.gada 26.janvāra sprieduma lietā Nr.2004-17 01 10.punktu). Tādējādi jebkura personas datu apstrāde, kas tiek noteikta normatīvajos aktos, t.sk. Noteikumos, ir uzskatāma par iejaukšanos personas privātajā dzīvē, ko var ierobežot tikai likumā paredzētajos gadījumos, ievērojot Satversmes 116.pantā noteikto kārtību un kritērijus.

TM uzskata, ka likumdevējs (Saeima) ir tiesīgs noteikt ierobežojumu privātās dzīves neaizskaramībai, tādējādi likumā, nevis Ministru kabineta Noteikumos ir nosakāms datu apstrādes mērķis, personas (iestādes), kurām būs pienākums un tiesības apstrādāt personas datus, pārzinis datu apstrādei un personas datu glabāšanas termiņš. Ņemot vērā minēto, TM uzskata, ka ir nepieciešams veikt grozījumus Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā (turpmāk – STPL), nosakot personas datu apstrādes mērķi, pārzini, iestādes, kurām būs tiesības veikt datu apstrādi, un datu glabāšanas termiņu.

Izvērtējot minētos argumentus, Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija, Labklājības ministrija un Pārresoru koordinācijas centrs ir vienojušies par nepieciešamību veikt grozījumus Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā un papildināt 14.pantu ar jaunu deleģējumu, nosakot personas datu apstrādes mērķi, pārzini un iestādes, kuras būs tiesīgas veikt datu apstrādi un datu glabāšanas termiņu. Satiksmes ministrija likumprojektu ir nosūtījusi steidzamai saskaņošanai atbildīgajām ministrijām 16.martā.

1. 2016.gada 3.marta starpinstitūciju sanāksmē sistēmas ieviešanā iesaistītās institūcijas vienojās, ka, izvērtējot vairāku lielāko norēķinu iestāžu iebildumus par slēgtas sistēmas rašanās un monopola veidošanās riskiem, MK noteikumos paredzētās sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt un piedāvāt risinājumu, kas paredz datu apmaiņai veidot vienotu datubāzi - ATD valsts informācijas sistēmu, ar kuras palīdzību ATD un norēķinu iestādes īstenos braukšanas maksas atvieglojumu kompensācijas uzskaites funkciju, kā arī norēķinu iestādes realizēs savstarpēji aktuālās norēķinu līdzekļu informācijas apmaiņu. Šis risinājums neatbilst pašlaik MK noteikumos Nr.153 noteiktajam risinājumam, līdz ar to pēc attiecīgu grozījumu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā pieņemšanas, būs nepieciešams izstrādāt un veikt attiecīgus grozījumus MK noteikumos Nr.153, jo šāds risinājums pašlaik nav ticis virzīts, saskaņots un akceptēts valdības līmenī. Turklāt nepieciešams uzsvērt, ka plānotās ATD valsts informācijas sistēmas izstrādes un ieviešanas termiņš ir 13 mēneši sākot no attiecīgu normatīvo aktu grozījumu pieņemšanas. Tā kā ATD kompetencē ir nodrošināt sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu un piešķiršanu Ministru kabineta noteiktajā kārtībā, tad attiecīgo valsts informācijas sistēmu jāizveido un jāuztur ATD, vienlaikus nosakot likumā tiesības un pienākumu apstrādāt personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem datus noteiktu funkciju veikšanai. Informācijas sistēmas izveide ir nepieciešama arī, lai nodrošinātu informācijas apriti starp ATD un bankām par to, vai konkrētai personai ir izsniegts norēķinu līdzeklis, kā arī par izmanto braukšanas maksas atvieglojumu maršrutu tīkla maršrutos apjomu. Informācijas apmaiņa reģistrā novērsīs iespēju vienai personai iegūt vairākus norēķinu līdzekļus dažādās bankās.

Lai ATD izpildītu Ministru kabineta 2015.gada. 31.marta sēdes protokollēmuma Nr.17, 24.§ un Ministru prezidentes 2015.gada 25.augusta rezolūcijā Nr.45/SAN-1264/9465 noteikto, kā arī, lai nodrošinātu centralizētu pasažieru ar braukšanas maksas atvieglojumiem sistēmas izveidi atbilstoši MK 2015.gada 31.marta noteikumiem Nr.153 2016.gada valsts budžeta finansējums apakšprogrammā 31.05.00 *Dotācija Autotransporta direkcijai sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai* tika palielināts par 184 300 *euro* un 2017.-2018.gadā tiks palielināts par 86 000 *euro*.

**5.** Ar Ministru kabineta 2016.gada 5.janvāra noteikumiem Nr.17 “Grozījums Ministru kabineta 2015.gada 31. marta noteikumos Nr.153 “[Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos](http://likumi.lv/ta/id/273557-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos)”” tika noteikts iepriekš Noteikumos noteikto ieviešanas termiņu pārcelt no 2016.gada 8.janvāra uz 2016.gada 1.jūliju. Līdz ar to, sākot ar 2016.gada 1.jūliju norēķinu iestādēm jānodrošina norēķinu karšu izsniegšana, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem jānodrošina norēķinu līdzekļa pieņemšana, savukārt ATD jāpārskaita braukšanas maksas kompensācija par pasažieriem sniegtajiem transporta pakalpojumiem, kas saņemti izmantojot norēķinu līdzekļus. Sistēmas darbība pilnā apmērā jānodrošina no 2017.gada 1.janvāra. Savukārt 2016.gads ir pārejas periods, kura laikā braukšanas maksas atvieglojumus sabiedriskajā transportā attiecīgās personas varēs izmantot arī līdzšinējā kārtībā, uzrādot sociālo statusu apliecinošu dokumentu.

**6.** 2016.gada 22.februārī, atbilstoši Ministru Prezidentes rezolūcijai un pēc iesaistīto pušu priekšlikumu saņemšanas un apkopošanas notika PKC organizēta sanāksme, lai izstrādātu Noteikumu ieviešanas pasākumu un komunikāciju plānu (turpmāk – plāns). Sanāksmē piedalījās pārstāvji no ATD, SM, Labklājības ministrijas, VARAM, LPPA, LPS un Jelgavas pašvaldības. Plāna mērķis sadarbībā ar iesaistītajām pusēm ir nodrošināt mērķa grupu informētību par Noteikumu saistošajām prasībām un attiecināmajām izmaiņām sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanā. Plānā iekļautie pasākumi attiecināmi uz tā ieviešanā iesaistītajām pusēm un to sadarbības partneriem, plāna projekts atrodas saskaņošanas procesā ar iesaistītajām pusēm un tiks virzīts izskatīšanai MK pēc šī informatīvā ziņojuma izskatīšanas un ar to saistīto MK lēmumu pieņemšanas par noteikumu turpmāko ieviešanu. Plāna īstenošanas termiņi atkarīgi no Ministru kabineta un Saeimas lēmumiem par grozījumiem STPL un Noteikumu ieviešanas turpmāko procesu. Satiksmes ministrija sniegusi informāciju, ka VAS “Latvijas Pasts” ir gatava sniegt atbalstu, lai nogādātu MK noteikumos Nr.153 paredzēto norēķinu līdzekli un tā pavaddokumentus adresātiem, izmantojot plašo pasta pakalpojumu sniegšanas vietu infrastruktūru un pastnieku tīklu, nodrošinot piegādes braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju dzīvesvietās. Tāpat VAS “Latvijas Pasts” ir gatavs sniegt atbalstu informatīvās kampaņas norisē, izplatot sagatavoto informāciju pasta pakalpojumu sniegšanas vietās un caur pastnieku tīklu. Tomēr jāņem vērā, ka minētie pasākumi radīs VAS “Latvijas Pasts” papildus izdevumus, un būs nepieciešams rast finanšu līdzekļu avotu šo izdevumu segšanai.

**7.** MK noteikumos Nr.153 paredzētās sistēmas ieviešana pilnā apmērā nebūs iespējama, ja bankas nenodrošinās savstarpējo sadarbību norēķinu līdzekļu izsniegšanas un pieņemšanas finanšu pakalpojumu sniegšanā. Kā MK noteikumu Nr.153 noteiktās norēķinu iestādes ir pieteikušās AS “Norvik banka”, AS “Citadele banka”, AS “Latvijas Pasta banka”, AS “Rietumu Banka”, AS “Meridian Trade Bank”. Satiksmes ministrija un ATD informējusi, ka AS “Norvik banka” piedāvā slēgtu norēķinu sistēmu, kura neparedz iespēju pieņemt citas bankas izsniegtu norēķinu līdzekli, tāpat arī nav paredzēta bankas atbildība par sistēmas darbības nepārtrauktības nodrošināšanu. Savukārt, AS “Citadele banka” balstās uz jau strādājošo SIA “Rīgas karte” e-talona sistēmu, kura arī ir slēgta sistēma. Ieviešot šādu slēgtu sistēmu, iespējams, tiks radīti šķēršļi sabiedriskā transporta pakalpojumu saņēmējiem, jo vienas bankas izsniegto karti nevarēs validēt citas bankas apkalpotā sistēmā. Šāds risinājums novestu pie situācijas, kad pasažierim- atvieglojumu saņēmējam rodas papildus apgrūtinājums, jo jāatver konti dažādās bankās un jāsaņem vairāki norēķinu līdzekļi, lai pārvietotos ar sabiedriskā transporta līdzekļiem dažādās pilsētās un reģionālajos starppilsētu maršrutos. Turklāt, šajā kontekstā ir jāvērtē konkurences aspekti, lai nodrošinātu vienlīdzīgus tirgus nosacījumus bankām, kā arī radītu iespēju braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem izvēlēties bankas pakalpojumu sniedzēju.

Darba grupas MK noteikumu Nr.153 noteikto prasību ieviešanas procesa uzraudzībai, pienākumu koordinācijai un konstatēto risināmo jautājumu identificēšanai (turpmāk – Darba grupa) ietvaros konstatēts, ka pašreiz MK noteikumu Nr.153 paredzētā sistēmas darbības procesu shēma nav īstenojama, jo AS “Norvik banka” un AS “Citadele banka” veidotie slēgtas sistēmas risinājumi savstarpēji nav integrēti un nevar darboties visā Latvijas teritorijā. Banku sektora pārstāvji ir vienisprātis, ka sistēmu ir jāveido kā atvērta protokola sistēmu, kurai var pievienoties jebkura norēķinu iestāde, kas to vēlas.

Satiksmes ministrija ir sniegusi informāciju, ka AS “Swedbank”, AS “SEB banka”, AS “DNB banka” un AS “Citadele banka” ierosina šādus rīcības virzienus:

- nepieciešams noteikt vienotus banku savstarpējās sadarbības un datu apmaiņas standartus;

- nepieciešams optimizēt pašlaik paredzēto datu apmaiņas kārtību par personu ar braukšanas masas atvieglojumiem statusu;

- nepieciešams izveidot risinājumu, kura ietvaros norēķinu iestādes varētu nodrošināt savstarpējās informācijas apmaiņu par aktuālajiem norēķinu līdzekļiem;

- nepieciešams izvērtēt pašlaik norēķinu iestādei izvirzītās prasības par nepieciešamību darījuma izpildes analīzi atspoguļot personas norēķinu kontā (nelietojot informatīvos kontus) lietderību;

- nepieciešams izvērtēt pašlaik norēķinu iestādēm noteiktā pienākuma nodrošināt gan karšu izsniegšanas, gan karšu pieņemšanas pakalpojumus lietderību.

ATD izstrādāja un 25.01.2016. elektroniski iesniedza izskatīšanai Norvik bankai nepieciešamo sadarbības līgumprojektu. 27.01.2016. ATD un Norvik bankas savstarpējā sanāksmē līgumprojekts tika pārrunāts un sanāksmē tika panākta vienošanās, ka Norvik banka iesniegs elektroniski savus priekšlikumus par līgumprojektu vienas nedēļas laikā. Tā kā līdz 09.02.2016. viedoklis par līgumprojektu no Norvik bankas netika saņemts, ATD sagatavoja un nosūtīja minēto līgumprojektu Norvik bankai ar vēstuli Nr.6-18/340.

ATD noteikumos noteikto prasību izpildei nodrošina tās vajadzībām nepieciešamā biznesa modeļa izstrādi un šī biznesa modeļa atbalstošas sistēmas funkcionālo prasību sagatavošanu. Autotransporta direkcija arī uzsākusi pārrunas ar visiem noteikumos noteiktajiem datu devējiem par nepieciešamo starpresoru vienošanās projektu sagatavošanu. Taču abi minētie dokumenti būs precizējami atbilstoši Datu valsts inspekcijas norādījumiem un datu apmaiņas izstrāde uzsākama tikai pēc pozitīva Datu valsts inspekcijas atzinuma saņemšanas. Ņemot vērā minēto, nepieciešamā tehniskā risinājuma izstrādei pašlaik paredzētais noteikumu obligātās ieviešanas termiņš var nebūt pietiekams, jo pastāv risks, ka Autotransporta direkcija sākotnēji nevarēs nodrošināt nepieciešamos datu kontroles pasākumus.

**8.** Satiksmes ministrija norādījusi, ka ar MK noteikumiem Nr.153 no 2017.gada 1.janvāra tiek mainīta kārtība, kādā uzskaitāmi darījumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kuriem tiek piemēroti valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi. Patlaban saskaņā ar Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 3.punktu par zaudējumiem par tādu pasažieru pārvadāšanu, kuriem braukšanas maksas atvieglojumi noteikti saskaņā ar normatīvajiem aktiem, uzskata no pasažiera nesaņemto braukšanas maksu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Lai noteiktu pārvadātāja prognozēto un faktisko zaudējumu apmēru un pasūtītājs varētu aprēķināt izmaksājamās kompensācijas apmēru, pārvadātājs iesniedz pasūtītājam šo noteikumu 4.pielikumā noteikto pārskatu, norādot ieņēmumu summu bez pievienotās vērtības nodokļa. Kompensācijām piemēro Pievienotās vērtības nodokļa likuma (turpmāk – PVN likums) 35.panta piektās daļas 2.punktu. Satiksmes ministrija minētos izdevumus un zaudējumus pārvadātājiem kompensē no valsts budžeta apakšprogrammā 31.07.00 “Dotācija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai” pieejamā finansējuma, kura apmērs 2016.gadā ir 17 612 332 *euro.*

Satiksmes ministrija informējusi, katā kā PVN likuma 35.panta 2.punktā paredzēto normu no 2017.gada 1.janvāra vairs nevarēs piemērot, zaudējumu kompensācijas nepieciešamais apmērs palielināsies par sniegto pakalpojumu PVN daļu aptuveni 2 miljoniem *euro* gadā. Atkarībā no pārvadāto pasažieru skaita 2017.gadā būs nepieciešams iedalīt papildus līdzekļus valsts budžeta apakšprogrammā 31.07.00 “Dotācija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai” aptuveni 2 miljonu *euro* apmērā. Taču jānorāda, ka tas neradīs valsts budžetam zaudējumus, jo valsts samaksātais PVN pārvadātājiem ir jāiemaksā atpakaļ valsts budžetā, vienlaikus izveidojas papildus līdzekļu aprite PVN apjomā, kuras lietderībai trūkst pamatojuma.

Finanšu ministrija, saskaņojot Pārresoru koordinācijas centra sagatavoto Ministru kabineta atbildes vēstules projektu uz Saeimas Sociālo un darba lietu komisijas 2015.gada 17.decembra vēstuli Nr.142.9/9-57-12/15 (TA-2866), sniedza viedokli Pārresoru koordinācijas centram, ka ar Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumiem Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” (turpmāk – Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumi Nr.153) tiek mainīta vienīgi pārvadātāja sniegto pārvadājuma pakalpojumu izmantošanas kārtība noteiktajām pasažieru kategorijām. Ar jaunu pārvadātāja sniegto pārvadājuma pakalpojumu izmantošanas kārtību noteiktajām pasažieru kategorijām (Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumiem Nr.153) netiek mainīta pārvadātāja sniegtā pārvadājuma pakalpojuma ekonomiskā būtība, kā arī pasažieru kategoriju, kuras ir tiesīgas izmantot sabiedrisko transportu ar braukšanas maksas atvieglojumiem, loks paliek nemainīgs, līdz ar to arī PVN piemērošanas kārtība pārvadātāja sniegtā pārvadājuma pakalpojumam Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumos Nr.153 minētajām pasažieru kategorijām paliek nemainīga. Satiksmes ministrija saskaņoja Pārresoru koordinācijas centra sagatavoto Ministru kabineta atbildes vēstules projektu uz Saeimas Sociālo un darba lietu komisijas 2015.gada 17.decembra vēstuli Nr.142.9/9-57-12/15 (TA-2866), kurš tika skatīts Ministru kabineta 2016.gada 9.februāra sēdē A sadaļā (prot. Nr.6 45.§) un kurā tika iekļauts Finanšu ministrijas sagatavotais viedoklis par PVN piemērošanu.

Finanšu ministrija norāda, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšana ir ar PVN apliekams darījums, tad, kā tas bija līdz Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 spēkā stāšanās brīdim, kompensācijas par veikto pasažieru pārvadājumu apmēru veido arī izmaksas par valsts budžetā maksājamo PVN summu. Līdz ar to nav saprotama Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 4.pielikumā noteiktajā pārskatā sniedzamā informācija, ka kompensējama pārvadātāja ieņēmumu summa bez PVN, vēl jo vairāk, ja saskaņā ar šo noteikumu 3.punktā sniegto skaidrojumu, ka par zaudējumiem par tādu pasažieru pārvadāšanu, kuriem braukšanas maksas atvieglojumi noteikti saskaņā ar normatīvajiem aktiem, uzskata no pasažiera nesaņemto braukšanas maksu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

**Institūciju sniegtie viedokļi par turpmāko nepieciešamo rīcību**

1. **SM priekšlikumi.**

SM ir piedāvājusišādu turpmākā risinājuma modeli, kas izklāstīts zemāk. Pašlaik MK noteikumu Nr.153 paredzētais pienākums datu devējiem paralēli sniegt informāciju bankām un Autotransporta direkcijai, kā arī katru dienu pilnā apmērā pārliecināties par katras personas, kurai izsniegts norēķinu līdzeklis, sociālo statusu, ir neracionāls no datu apmaiņas apjoma viedokļa, kā arī nepamatots no datu apstrādes viedokļa. Turklāt MK noteikumu Nr.153 darbības nodrošināšanas obligāts priekšnosacījums ir tādu apstākļu radīšana norēķinu iestādēm, kas ļauj korekti realizēt pašlaik MK noteikumos paredzēto banku sadarbību savstarpējas informācijas apmaiņā par banku izsniegtajiem un anulētajiem norēķinu līdzekļiem.

Datu iegūšanai un apstrādei personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem braucienu uzskaites nodrošināšanai, banku sadarbības un informācijas apmaiņas nodrošināšanai, kā arī Autotransporta direkcijai paredzētās valsts budžeta līdzekļu likumīgas izmantošanas kontroles nodrošināšanai, nepieciešams izveidot informācijas sistēmu, kurā veiktu nepieciešamo informācijas apmaiņu un uzturēšanu ATD, bankas un datu devēji.

MK noteikumu Nr.153 pakalpojumu sniegšanā ieinteresētās bankas (AS “Swedbank”, AS “SEB banka”, AS “DNB banka”, AS “Citadele banka”, AS “Norvik banka”) ir norādījušas, ka pašlaik MK noteikumos paredzētā datu apmaiņa nav lietderīga un tā jāpārveido. Minētās bankas (izņemot AS “Norvik banka”) ir arī vairākkārtīgi paziņojušas, ka bez attiecīga vienota IT risinājuma izveides, kurā bankām būtu iespējams veikt informācijas apmaiņu par norēķinu līdzekļiem, MK noteikumu Nr.153 prasību izpildē nevar darboties vairāk nekā viena banka. Bankas pēc savas iniciatīvas neveidos attiecīgu IT risinājumu. Turklāt bankas uzskata, ka valstij nepieciešams sistēmas ietvaros nodrošināt vienotus, visām bankām brīvi pieejamus datu apmaiņas standartus.

Ņemot vērā minēto, SM ierosina izveidot šādu valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu informācijas sistēmas darbības modeli:

ATD izveido un uztur sistēmu, kurā paredzēta datu apmaiņa un datu apstrāde, lai nodrošinātu šādus procesus:

1. Datu apmaiņa ar MK noteikumos Nr.153 minētajiem datu turētājiem par personām, kurām pienākas braukšanas maksas atvieglojumi. Tiek pieprasīti un apstrādāti dati tikai par tām personām, kuras vērsušās norēķinu iestādēs ar lūgumu izsniegt norēķinu līdzekli. Datu devēji nodrošina datu monitoringu, t.i., pēc norēķina līdzekļa izsniegšanas, no datu devējiem tiek saņemta informācija tikai personas statusa izmaiņu gadījumā.
2. Banku pieprasījumu apstrāde par to, vai personām pienākas braukšanas maksas atvieglojumi.
3. Banka, pēc personas pieprasījuma izsniedzot vai anulējot norēķinu līdzekli, dienas beigās šifrētā veidā nosūta sistēmai informāciju par kartes numuru.
4. Banka reizi dienā saņem informāciju par šīs bankas klientu anulēto norēķinu līdzekļu numuriem, ja tie noformējuši norēķinu līdzekli citā bankā.
5. Banka reizi dienā saņem informāciju par visu aktuālo norēķinu līdzekļu numuriem un izmaiņām informācijas ielādei POS terminālos;
6. Autotransporta direkcija izmanto informācijas sistēmu valsts budžeta līdzekļu izmaksu pamatotības kontrolei.
7. Informācijas sistēmas ietvaros notiks datu apmaiņa starp ATD un bankām par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem veiktajiem darījumiem, lai nodrošinātu kompensāciju aprēķinu, kā arī pārbaudīti un akceptēti nepieciešamie maksājumu dokumenti.

Informācijas sistēmas ietvaros nepieciešams izstrādāt un noteikt vienu datu apmaiņas protokolu datu apmaiņai starp ATD sistēmu un datu devējiem, kā arī starp ATD sistēmu un banku informācijas sistēmām. Papildus nepieciešams noteikt vienotas sadarbības vadlīnijas starp banku procesinga kompānijām un vienotas prasības norēķinu līdzekļu pieņemšanas ierīcēm (POS termināliem).

Informācijas sistēmas iespējamais izstrādes laiks:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pozīcija | Laiks (mēnešos) | Kopā (mēneši) |
| Tehniskās specifikācijas izstrāde | 3 |  |
| Iepirkumu procedūras | 2 |  |
| Programmatūras izstrāde un ieviešana | 6 |  |
| Informācijas sistēmas drošības audits | 1 |  |
| Saskaņošana VARAM | 1 |  |
|  |  | 13 |

Informācijas sistēmas plānotās izmaksas aprēķinātas, ievērojot, ka biznesa prasību konsultācijas no banku un procesinga kompāniju puses tiks sniegtas bez maksas. Finansējums ATD ir pieejams piešķirto valsts budžeta līdzekļu ietvaros, proti, 2016.gadā papildus valsts budžeta finansējums apakšprogrammā 31.05.00 *Dotācija Autotransporta direkcijai sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai* 184 300 *euro* un 2017.-2018.gadā plānotais papildus 86 000 *euro*.

Piedāvātā risinājuma (valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu informācijas sistēmas) priekšrocības:

1. Tiek novērsta pašlaik MK noteikumos Nr.153 paredzētā apjomīgā un nelietderīgā privātpersonu datu apmaiņa, jo, samazinot datu apmaiņas apjomu, ļaujot racionālāk organizēt datu devēju tehnisko resursu izmantošanu, kā arī, izslēdzot nepieciešamību komersantiem (bankām) nodot datus par personu sociālo statusu.
2. Tiek novērsts monopolstāvokļa un negodīgas konkurences veidošanās risks karšu izsniegšanas un karšu pieņemšanas procesos.

3. Kļūst saprotami, zināmi un novērtējami banku savstarpējās sadarbības nosacījumi.

4. Vairākām bankām iesaistoties procesā, tiek nodrošināta pakalpojuma pieejamība gan pasažieru, gan pārvadātāju pusē.

5. Konkurences apstākļos tiek nodrošināta zemāka pakalpojuma cena.

6. Tiek izslēgta iespēja personām ļaunprātīgi izmantot vairākas kartes.

7. Tiek nodrošināta informācijas pieejamība valsts budžeta līdzekļu izlietošanas likumības kontrolei.

8. Sistēma var darboties noteiktas regularitātes (*offline*) režīmā, kas būtiski sabiedriskā transporta specifikas dēļ (nevienmērīgs interneta pārklājums, darbība transportlīdzeklī).

9. Tiek izslēgts risks, ka personai nezinot brauciena apmaksai tiktu izmantoti tās konta personiskie līdzekļi.

10. Tiek radīta iespēja izmantot arī starptautisko karšu norēķinus, ja pārvadātājs var nodrošināt attiecīgos pakalpojumus.

11. Tiek nodrošināts procesā ieinteresēto vairāku banku (AS “Swedbank”, AS “SEB banka”, AS “DNB banka”, AS “Citadele banka”) ierosinājums izveidot vienotu “pēdējās kartes reģistru” un noteikt vienotu datu apmaiņas standartu.

Vienlaikus SM informē, ka ATD vadītā darba grupa ir konstatējusi, ka pēc likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” pieņemšanas būs nepieciešams izstrādāt grozījumus MK noteikumos Nr.153.

Šobrīd identificētie aspekti, kuriem atbilstoši risinājumi būtu iekļaujami MK noteikumu Nr.153 grozījumu projektā:

* Skaidri un nepārprotami jānosaka bankām obligāts pienākums nodrošināt savstarpējo sadarbību norēķinu līdzekļu izsniegšanas un pieņemšanas finanšu pakalpojumu sniegšanā, lai novērstu situāciju, ka, izmantojot sabiedrisko transportu, pasažierim būs nepieciešami vairāki norēķinu līdzekļi, un transportlīdzekļos būs jāuzstāda vairāki apstrādes termināli (POS).
* Valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu informācijas sistēmā tiek pieprasīti un apstrādāti dati tikai par tām personām, kuras vērsušās norēķinu iestādēs ar lūgumu izsniegt norēķinu līdzekli. Datu devēji nodrošina datu monitoringu, t.i., pēc norēķina līdzekļa izsniegšanas, no datu devējiem tiek saņemta informācija tikai personas statusa izmaiņu gadījumā. VSIA “Autotransporta direkcija” izmanto informācijas sistēmu valsts budžeta līdzekļu izmaksu pamatotības kontrolei un veic datu apmaiņu ar bankām par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem veiktajiem darījumiem, lai nodrošinātu braukšanas maksas atvieglojumu kompensāciju aprēķinu.
* Valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu informācijas sistēmas ietvaros nepieciešams izstrādāt un noteikt vienu datu apmaiņas protokolu datu apmaiņai starp VSIA “Autotransporta direkcija” sistēmu un datu devējiem, kā arī starp VSIA “Autotransporta direkcija” sistēmu un banku informācijas sistēmām. Papildus nepieciešams noteikt vienotas sadarbības vadlīnijas starp banku procesinga kompānijām un vienotas prasības norēķinu līdzekļu pieņemšanas ierīcēm (POS termināliem).”

1. **LPPA priekšlikumi.** LPPA ierosina sekojošo:

1) grozīt noteikumu ieviešanas termiņus, nosakot, ka pārvadātājiem jāsāk nodrošināt pakalpojuma sniegšana ne ātrāk kā ar 2017.gada 1.jūliju;

2) grozīt Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumus Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos”, lai tikai tiktu nodrošināta pasažieru identifikācija, bet tā netiktu saistīta ar finansējumu caur šo personu kontu;

3) uzsākt darbu pie projekta izstrādes, lai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem varētu identificēties, izmantojot Identifikācijas kartes (eID).

Papildus LPPA sniegusi šādu skaidrojošo informāciju saviem priekšlikumiem.

Būtiski, pieņemot attiecīgus lēmumus, ir saprast par tālāko sabiedriskā transporta attīstības koncepciju. Šī koncepcija jau tiek iezīmēta ar šobrīd veiktām iepirkumu procedūrām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā. Respektīvi, pasažieru pārvadājumos daļā reģionālajos maršrutos, konkrēti, Centrs 1 lotēs jau šobrīd pēc fakta netiek segti atsevišķi izdevumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus, bet tiek piedāvāta pakalpojuma cena vienam kilometram. Šāda pat pieeja ir īstenota konkursos reģionālajos pārvadājumos Kurzemē un Latgalē, kur notiek piedāvājumu izvērtēšana. No šī LPPA secina, ka valsts kā sabiedriskā transporta pasūtītājs ir iezīmējusi turpmāko redzējumu attiecībā uz paredzētajām konkursa procedūrām līdz 2018.gadam – Vidzemē četri līgumi, Kurzemē viens līgums, Latgalē viens līgums un Zemgalē seši līgumi. Līdz ar to LPPA uzskata, ka šobrīd vairs nav racionāli virzīt šos noteikumus esošā redakcijā, jo daļā Latvijas teritorijas pārvadātājiem būs vairs tikai pienākums veikt statistisko uzskaiti par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos. Lai nodrošinātu sabiedriskajā transportā pārvadāto atviegloto kategoriju personu uzskaiti un šo personu identificēšanu atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, ir nepieciešams transporta pakalpojuma sniegšanas brīdī uzskaitīt, ka biļete atbilstoši sniegtajam transporta pakalpojumam ir izsniegta konkrētai identificētai atvieglotas kategorijas personai.

Lai atrisinātu pārvadātāja interešu konfliktsituāciju, ir nepieciešams izslēgt iespēju, kad pārvadātājs vai biļešu pārdevējs pats identificē personu un pats nodrošina transporta pakalpojumu uzskaiti konkrētai personai, kurai piešķirti atvieglojumi.

Pēc LPPA domām, sistēma, ka pārvadātājs saņem kompensācijas no valsts avansā, ir saglabājama un nav nepieciešams nodrošināt, lai atvieglojumu apmaksa par sniegtiem pakalpojumiem tiktu garantēta vienlaikus ar maksu par pakalpojumu, tādejādi iesaistot šajā procesā norēķinu iestādes (komercbankas). Tieši šī prasība ir sagādājusi vislielākās problēmas (sadārdzinājums, PVN, personu datu aizsardzība, datu apmaiņas protokoli, u. c.). Noteikumu projektu izstrādes ietvaros tika analizēta arī iespēja atvieglojumu saņēmēju identifikācijai un apmaksai par braucienu izmantot eID karti. Tika secināts, ka eID kartes pielāgošana sistēmas ieviešanai neļautu izpildīt normatīvajā regulējumā noteiktos uzdevumus, jo nebūtu iespējams vienlaicīgi reģistrēt un apmaksāt braucienu. Rodas pamatots jautājums, kas šādu uzstādījumu – apmaksāt braucienu – ir devis?

Valsts informācijas sistēmu savietotāja (turpmāk tekstā – Savietotājs) mērķis ir īstenot elektronisko pakalpojumu attīstību un valsts elektroniskās pārvaldes ieviešanu Latvijā. Savietotājs ir paredzēts e-pakalpojumu izveidošanai valsts pārvaldes iestādēs izstrādātājiem un tiem, kuri vēlas veikt informācijas sistēmas integrāciju, lietojot mūsdienu tehnoloģijas un standartus. Savietotājs ir uz neatkarīgu servisu bāzēta platforma, kura izveidota pēc neatkarīgiem atvērtiem standartiem. Savietotāja portāla saturu veido visa tehniskā informācija, kas attiecas uz sistēmas integrāciju un palīdzības informāciju, lai veiksmīgi izveidotu elektronisko pakalpojumu portālā www.latvija.lv. Viens no piedāvātiem servisiem ir autentifikācijas serviss. Ar autentifikācijas servisa palīdzību iestādes var ērti savos pakalpojumu portālos vai reģistros autentificēt pakalpojuma lietotāju atbilstoši visiem drošības standartiem. Iestādei vairs nav nepieciešams veidot jaunus autentifikācijas mehānismus un juridiski slēgt vienošanos ar katru no autentifikācijas iespējas nodrošinātājiem. Šobrīd pieejamos autentifikācijas līdzekļus var apskatīties portālā www.latvija.lv sadaļā „E-pakalpojumi".

Ministru kabinets ir atbalstījis Iekšlietu ministrijas priekšlikumu par konceptuāli jaunas pieejas izvērtēšanu personas statusu apliecinošu dokumentu izsniegšanai, kā arī pilotprojekta realizāciju. Iecere paredz, ka persona, piemēram, savu aizbildņa statusu varēs apliecināt, izmantojot eID karti. Šī jaunā pieeja paredz vienotu personas statusa apliecību izsniegšanu elektroniska dokumenta formā, kuru būtu iespējams vizualizēt QR koda veidā uz dažādiem datu nesējiem un lietot kopā ar personu apliecinošu dokumentu. Minētā risinājuma priekšnoteikums ir efektīva pieeja personas statusa informācijai valsts informācijas sistēmās.

Informatīvajā ziņojumā uzskaitīti vairāki personas statusi, kurus nākotnē varētu apliecināt, izmantojot eID karti, proti:

* vecuma pensionāra statusa apliecināšanai;
* izdienas pensijas saņēmēja statusa apliecināšanai;
* invaliditātes statusa apliecināšanai;
* Černobiļas atomelektrostacijas avārijas seku likvidēšanas dalībnieka un Černobiļas atomelektrostacijas avārijas rezultātā cietušās personas statusa apliecināšanai;
* daudzbērnu ģimenes statusa apliecināšanai;
* audžuģimenes statusa apliecināšanai;
* aizbildņa statusa apliecināšanai;
* bāreņa un bez vecāku gādības palikušā bērna statusa apliecināšanai.

Personas apliecību nākotnē varētu izmantot arī, lai pacientiem nodrošinātu attālinātu piekļuvi saviem datiem e-veselības sistēmā. Šobrīd Latvijas e-veselības koncepcija neparedz speciālu veselības karšu izmantošanu, tādēļ eID kartes izmantošana varētu būt lietderīgs veids, kā pacientiem nodrošināt piekļuvi saviem datiem. LPPA ieskatā nav saprotams, kāpēc eID karte personas statusa apliecināšanai nevar izmantot sabiedriskajā transportā?

Pēc LPPA domām, noteikumos un anotācijā nav jāparedz, ka sistēma tiks pielāgota un nodrošinās bezskaidras naudas norēķinu iespējas sabiedriskajā transportā arī pasažieriem, kas paši apmaksā braukšanu tajā. Tirgus ar šo jautājumu tiks galā saviem spēkiem, jo tuvāko piecu gadu laikā, atbilstoši starptautisko karšu organizāciju VISA un MasterCard publiskotajiem dokumentiem, visas banku izsniegtās kartes būs nomainītas uz jaunām kartēm, kuras būs pielāgotas sīkmaksājumu kartes funkcionalitātei, tā ļaujot ikvienam pasažierim ar personīgu bankas izsniegtu norēķinu karti norēķināties par braucienu sabiedriskajā transportā.

1. **VARAM priekšlikumi.**
2. VARAM, sniedzot iebildumus par likumprojektu „Grozījumi Sabiedriskā transporta likumā”, norādīja, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 14.panta trešā daļa paredz iespēju pašvaldībām piešķirt atvieglojumus noteiktām personu kategorijām. Ministru kabineta noteikumi Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” (turpmāk – Noteikumi) paredz divus atvieglojumu devējus: valsts (VSIA “Autotransporta direkcija”) un pašvaldības. Sensitīvo datu nodošanas jautājumu nepieciešams atrisināt gan valsts, gan pašvaldību līmenī..

Tā kā pašvaldības šobrīd jau administrē atvieglojumus saskaņā ar Noteikumu prasībām, kā arī, izmantojot to pašu norēķinu iestādes finanšu pakalpojumu, administrē cita veida atvieglojumus (piemēram, skolēnu ēdināšana) nododot datus tieši norēķinu iestādēm, bet norēķinu iestādes tos pieņem, datu devējiem jābūt pašvaldībām un attiecīgajiem reģistriem, bet datu saņēmējiem norēķinu iestādēm un VSIA “Autotransporta direkcija”. Attiecīgi būtu precīzi jānorāda, kurš būs datu devējs, kurš datu saņēmējs: lai kontrolētu atvieglojumu administrēšanas pareizību, informācijas par norēķinu līdzekļiem saņēmējam ir jābūt gan pašvaldībām, gan VSIA “Autotransporta direkcija”, sevišķi ņemot vērā to, ka vairākas pašvaldības jau šobrīd nodrošina atvieglojumu administrēšanu, kas atbilst Noteikumu prasībām, kā arī jāpapildina secinājumu daļa, norādot, ka vairākas pašvaldības jau nodrošina Noteikumiem atbilstošu atvieglojumu administrēšanu. Kā arī VARAM norādījusi, ka ziņojumam jāpievieno korekta Likumprojekta redakcija:

*“Papildināt 14.pantu ar (1)1, (1)2 daļu šādā redakcijā:*

*(1)1 Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisija, Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcija, Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde un pašvaldības, lai izpildītu normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanas jomā kā datu pārziņi, nodod datus, kas apliecina personas tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus, Autotransporta direkcijai un Latvijā reģistrētām bankām vai ārvalstu banku filiālēm, par tiem šo banku klientiem, kuriem ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos.*

*(1)2  Latvijā reģistrētas bankas vai ārvalstu banku filiāles Latvijā nodod informāciju par norēķinu līdzekļiem, kuri tiek izmantoti atvieglojumu saņemšanai, pašvaldībām un Autotransporta direkcijai, lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteikto uzdevumu braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanas jomā kontroli.”*

2. Kā izriet no ATD vadītās darba grupas protokoliem, viens no priekšnoteikumiem sistēmas ieviešanai ir banku un VSIA “Autotransporta direkcija” sadarbība, lai nodrošinātu pārvadātājus ar nepieciešamo infrastruktūru Noteikumu ieviešanai. Lai valsts un pašvaldības ieviestu transporta pabalstu uzskaiti, nepieciešams aprīkot pārvadātājus ar attiecīgo infrastruktūru pēc tam, kad tiks noslēgti līgumi starp VSIA “Autotransporta direkcija” un bankām. Līgumos jāparedz, ka datu nodošana un valsts noteikto atvieglojumu (kurus administrē VSIA “Autotransporta direkcija”) pārskaitīšana tiks uzsākta pēc jautājumu ar reģistriem atrisināšanas. Infrastruktūras ieviešana aizņems noteiktu laika periodu, kuru valsts pārvaldei būtu jāizmanto datu nodošanas jautājumu risināšanai par valsts noteiktajiem atvieglojumiem. Tas ļaus pašvaldībām nodrošināt savu pabalstu administrēšanu negaidot reģistru un VSIA “Autotransporta direkcija” datu apmaiņas jautājumu atrisināšanu, kā arī nodrošinās pāreju uz bezskaidras naudas lietošanu ēnu ekonomikas mazināšanai. VARAM arī ir saņēmis informāciju no Salaspils novada domes par to, ka dome ir noslēgusi līgumu par norēķinu iestāžu izsniegtu maksājumu karšu izmantošanu sabiedriskā transporta atvieglojumu uzskaitei, taču VSIA “Autotransporta direkcija” nav nodrošinājusi to, ka pārvadātājs aprīko savus transporta līdzekļus ar atbilstošu infrastruktūru. Ziņojums un Ministru kabineta lēmuma projekts būtu papildināms ar uzdevumu VSIA “Autotransporta direkcija” noslēgt atbilstošas vienošanās ar norēķinu iestādēm, kas ir gatavas sniegt Noteikumos minētos finanšu pakalpojumus, ietverot atrunu, ka datu nodošana par valsts noteiktajiem atvieglojumu pārskaitīšana tiks uzsākta pēc likumprojekta grozījumu apstiprināšanas.

3. Darba grupas sanāksmēs norēķinu iestādes vairākkārt ir paudušas viedokli, ka nav pieņemama situācija, ka datu saņemšana no Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes Noteikumos minēto pakalpojumu sniegšanai tiek aplikta ar valsts nodevu. Jānorāda, ka MK noteikumu Nr.391 “Noteikumi par valsts nodevu par informācijas saņemšanu no Iedzīvotāju reģistra” 2.4.punkts paredz nodevas iekasēšanu par informāciju, kas “sagatavota pēc tās pieprasītāja sagatavotiem kritērijiem”, taču Noteikumu izpildei nepieciešamā informācija tiek noteikta normatīvajos aktos. Nepieciešams PMLP, sadarbībā ar Iekšlietu ministriju, nodrošināt vienveidīgu un likumam atbilstošu šīs normas tulkojumu, lai nodrošinātu Noteikumu ieviešanu

4. Ziņojumā minēts, ka turpinot izvērtēt ar noteikumu ieviešanu saistītos jautājumus, iespējams, būtu virzāmi grozījumi Noteikumos. Ņemot vērā to, ka normatīvo problēmu, kas saistīta ar sensitīvajiem datiem ir iespējams atrisināt ar Grozījumiem likumā, precīzi paredzot pašvaldību lomu, kā arī to, ka pašvaldības jau šobrīd izmanto Noteikumos paredzētos finanšu pakalpojumus un VARAM piedāvātā likumprojekta redakcija neprasa Noteikumu grozīšanu, VARAM secina, ka Noteikumu grozīšana ne tikai attālinās mērķi, kas tika noteikts tos pieņemot, bet arī nesīs papildus izdevumus pašvaldībām, kas jau ir pielāgojušas savas sistēmas spēkā esošo normatīvo aktu izpildei, līdz ar to nav pamata Ziņojumā ietvert nepieciešamību grozīt Noteikumus

1. **LPS priekšlikumi**.
2. Jelgavas pašvaldība jau ir ieviesusi 2015. gada 31. marta noteikumus Nr. 153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” sabiedriskajā transportā, kā arī izmanto norēķinu iestādes finanšu pakalpojumus skolēnu ēdināšanai nododot datus tieši norēķinu iestādei

Jelgavas pašvaldība aicina ievērot tiesiskās paļāvības principu un šajos noteikumos grozījumus neveikt, jo pašvaldība jau ir pielāgojusi savas sistēmas spēkā esošo normatīvu izpildei. Jelgavas pašvaldība norāda, ka jau 2012. gada 13. septembrī pašvaldība Latvijas Valsts Republikas Datu valsts inspekcijā ir reģistrēta kā personas datu apstrādes pārzinis, grozījumi normatīvajos aktos radīs papildus izdevumus pašvaldībai. Vienlaikus Jelgavas pašvaldība norāda, ka, lai izpildītu normatīvo aktu prasības atvieglojumu administrēšanā sabiedriskajā transportā, nepieciešams fizisko datu nodošanas jautājumu atrisināt valsts un pašvaldību līmenī, norādot, ka jāizdara grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, precīzi definējot kā pašvaldībai rīkoties kā datu pārzinim.

1. Savukārt, Rīgas pašvaldība norāda, ka pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” ir sava elektronisko norēķinu sistēma - t.i., gatavs risinājums, kas jau 8 gadus veiksmīgi darbojas Rīgas sabiedriskajā transportā. Pasažieri, kuriem ir piešķirta braukšanas maksas atlaide, izmanto personalizētu viedkarti. Sistēmas ietvaros ir realizēts elektroniskā maciņa (e-maks) projekts, viedkartes lietotājiem nodrošinot iespēju veikt norēķinus ar elektronisko naudu. Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” apkalpo un sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus 70% Latvijas pasažieru. Tādējādi pašvaldība norāda, ka tai nav saprotama, MK noteikumos Nr. 153 noteiktā pamatprasība par bankas karti kā norēķinu (maksāšanas) līdzekli.

Pasaules praksē bezkontaktakta bankas kartes tiek izmantotas parastās tarifikācijas maksājumiem, bet braukšanas maksas atlaides piemēro attiecībā uz e-maku vai personalizētajām viedkartēm, piem., Londonā. Atsauce: <https://tfl.gov.uk/fares-and-payments/contactless/is-contactless-for-me>

1. Ņemot vērā to, ka nav atrisināts jautājums ar biļešu pārbaudi, pašvaldība norāda - lai nodrošinātu fizisko personu datu izplatīšanu noteiktajiem mērķiem, normatīvajā regulējumā jāparedz, ka VSIA “Autotransporta direkcija” jābūt koordinējošai iestādei, kas nodrošina visu MK noteikumos noteikto prasību izpildes koordinēšanu, t.sk. prasību izpildei nepieciešamo datubāzu administrēšanu.
2. Tā kā pašvaldību viedokļi ir atšķirīgi, Latvijas Pašvaldību savienība atkārtoti aicina VSIA “Autotransporta direkcija” organizēt sanāksmi, kurā piedalītos 9 Republikas pilsētas, lai panāktu vienotu pozīciju informatīvajā ziņojumā norādīto problēmu risinājumu.
3. **ATD priekšlikumi un sniegtā informācija.**
4. ATD uzskata, ka noteikumus to esošajā redakcijā un noteiktajā termiņā nav iespējams ieviest, jo pastāv būtiski to ieviešanas problēmjautājumi – 1) nepieciešams valdības līmenī izšķirties par iespējamajiem braukšanas maksas atvieglojumu uzskaites sistēmas ieviešanas scenārijiem; 2) risināt radušos situāciju PVN jautājumā, kas paredz nozarei papildus izdevumus 2 milj. apmērā valsts budžetā maksājamā PVN veidā; 3) veikt nepieciešamos grozījumus noteikumos.
5. Attiecībā par ilgtermiņa jautājumiem sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā ATD informē, ka Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija  noteikumu Nr.435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” (turpmāk - MK noteikumi Nr.435) 56.punkts paredz, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā var noteikt kompensācijas apmēru (līgumcenu) vai šīs kompensācijas (līgumcenas) aprēķināšanas kārtību.

ATD Informē, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu tiesības tiek piešķirtas atklāta konkursa rezultātā, kā rezultātā tiek slēgts līgums par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos maršrutos un sākot ar 2014.gadu līgumi tiek slēgti, nosakot kompensācijas apmēru (līgumcenu) vai šīs kompensācijas (līgumcenas) aprēķināšanas kārtību. Autotransporta direkcijas slēgtajoslīgumos tiek paredzēts, ka zaudējumi, kas Pārvadātājam rodas, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem, atsevišķi netiek kompensēti.   Tas nozīmē, ka pasūtītājs izmaksā pārvadātājam vienīgi līgumā noteikto līgumcenu (kompensāciju), papildus nekompensējot citus pārvadātāja zaudējumus. Ieviešot MK noteikumos Nr.153 paredzēto sistēmu, Autotransporta direkcijai būs nepieciešams uzskaitīt banku aprēķinātos kompensāciju līdzekļus, kas tiek pārskaitīti pārvadātājiem, ar kuriem noslēgti sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumi saskaņā ar MK noteikumu Nr.435 56.punktu, lai pēc tam par šo summu samazinātu pārvadātājam pienākošos kompensācijas apmēru. ATD uzskata, ka turklāt pārvadātājam radīsies nelietderīgi papildus izdevumi saistībā ar MK noteikumos Nr.153 paredzētas sistēmas ieviešanu, sistēmā saņemtajiem pakalpojumiem, bet nozarei būs papildus izdevumi par pārvadātāju darījumos maksājamo PVN, kā arī nelietderīgi veiktiem pārvadātāju izdevumiem par sistēmas darbības nodrošināšanu.

Šobrīd, pamatojoties uz MK noteikumu Nr.435 56.punktā ietverto regulējumu, jau ir noslēgti sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumi sekojošās maršruta tīkla daļās:

- Kurzeme – kopā 5 līgumi;

- Latgale - kopā 4 līgumi;

- Centrs-1 – kopā 3 līgumi.

Papildus minētajam 2017. gadā plānots atklāts konkurss Zemgales un Vidzemes reģionā, kura rezultātā tiks noslēgti vismaz 8 līgumi, par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālās nozīmes maršrutos, kurostiks noteikts kompensācijas apmērs (līgumcenu) vai šīs kompensācijas (līgumcenas) aprēķināšanas kārtība, t.sk., neparedzot atsevišķi kompensēt zaudējumus par personu, kas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir tiesīgas izmantot sabiedrisko transportu bez maksas, pārvadāšanu.

2016. – 2017.gadā 21% no pārvadājumu apjoma reģionālās nozīmes maršrutos apkalpo pārvadātāji, ar kuriem noslēgtie sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumi paredz zaudējumu kompensēšanu pārvadātājiem izejot no līgumā noteiktās līgumcenas par vienu nobraukto kilometru, neparedzot atsevišķu kompensāciju par pasažieru ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu. No 2018.gada tādi būs 29%, no 2021./2022.gada – 100%. Pēc Autotransporta direkcijas aprēķiniem 2016. – 2017.gadā aptuveni 26,5% no kopējā bezmaksas pārvadāto pasažieru skaita reģionālās nozīmes maršrutos, tiks pārvadāti, izmantojot pārvadājumus, koros pasūtītājs noteicis līgumcenu.

1. **Norēķinu iestāžu sniegtie viedokļi par ATD piedāvātajiem risinājuma variantiem satiksmes ministra vadītajā š.g.18.aprīļa sanāksmē par noteikumu ieviešanu**
   1. **AS “Swedbank”** par prezentācijā minētājiem alternatīvajiem risinājumiem sniedza šādu viedokli, komentārus:

1. Divu banku risinājums (Norvik un Citadele) - neatbalstām minēto risinājumu. Galvenie iebildumi balstās uz to, ka:

• atvieglojumu saņēmēju auditorijai ir jāmaina bankas kartes, lai varētu izmantot sabiedrisko transportu, kas ir nesamērīgs risinājuma piedāvājums no klientu apkalpošanas viedokļa un nav ērts klientiem, ņemot vērā, ka mēs runājam par invalīdiem, represētajām personām, bērniem bāreņiem;

• Risinājums nav ilgtspējīgs attiecībā uz piemērošanu citiem publiskiem pakalpojumiem, kur nepieciešama atlaižu vadības risinājumu izmantošana, jo persona var būt vienlaicīgi gan valsts, gan pašvaldību pakalpojumu saņēmējs. Attiecīgi mēs saskatām nepieciešamību risinājumu izvēlē jau šobrīd domāt par iespējamu dažādu atlaižu sniedzēju sadarbības iespējām. Šis ir arī jautājums par iespēju ietaupīt vai neietaupīt izmaksas risinājumu izvēlē un izveidošanā;

• invalīdiem un citām personām, kam pienākas atvieglojumi kontā ir jābūt līdzekļiem brauciena brīdī un attiecīgi notiek naudas noņemšanas transakcija un atkal atgriešanas transakcija, kas risinājumu sadārdzina;

• Publiskais sektors subsidē norēķinu karšu izdošanu, ko var raksturot kā nelietderīgas izmaksas;

• Var veidot ierobežotu konkurenci no norēķinu karšu pieņemšanas puses.

2. Atvērtais risinājums (iesakām izmantot šādu risinājuma nosaukumu, jo tas atbilst piedāvājuma būtībai - ikviens no tirgus dalībniekiem, kas vēlās strādāt norēķinu karšu pieņemšanas pusē var pievienoties un strādāt risinājuma ietvaros) - atbalstām piedāvāto risinājumu ar šādiem papildus argumentiem:

• ilgtspējīgs risinājums, ko var izmantot visā publiskajā sektorā - kā valsts pakalpojumiem, tā pašvaldību pakalpojumiem, kur tiek piemērotas gan 100%, gan daļējas atlaides. Tātad, izmantojot norēķinu karšu infrastruktūru var veidot starpnozaru sinerģiju. Piemēram, šo infrastruktūru var izmantot arī cita sabiedriskā transporta jautājuma risināšanai kā, piemēram, mēneša biļešu iegādei.

• atvērts no tirgus un konkurences viedokļa - darbojas atbilstoši starptautiskajiem VISA un MasterCard nosacījumiem;

• publiskais sektors netērē līdzekļus attiecībā uz norēķinu karšu izdošanu;

• norēķinu karšu izplatība un izmantošana iedzīvotāju vidu ir daudz plašāka (virs 90%) nekā e-ID karšu izmantošana;

• komercbanku pusē norēķinu karšu nomaiņa uz kartēm ar contactless funkcionalitāti norisināsies ātrāk nekā iespējama e-ID karšu nomaiņa, jo norēķinu karšu derīguma termiņš ir 3 gadi, e-ID ir 5gadi;

• salīdzinot ar e-ID risinājumu (skat. zemāk), no klienta viedokļa tiek izmantots tikai viens identificēšanas un maksāšanas līdzeklis visās situācijās transportā - bankas karte -gan pie 100% atlaižu, gan daļēja, gan parastā-nekompensējamā brauciena.

3. e-ID karšu izmantošana - uzskatām, ka ir iespējams atbalstīt šo risinājumu, tomēr vēršam uzmanību uz šādiem trūkumiem, neskaidrībām, ko aicinām izvērtēt pirms pieņemt lēmumu par šī risinājuma izvēli:

• e-ID šī brīža izmantošanas iespēja neliecina par plašu pieprasījumu. Šobrīd, piedāvājot jaunās paaudzes e-ID kartes, atvērts paliek jautājums par kopējo e-ID kartes izmantošanas funkcionalitāti un popularizēšanu iedzīvotāju vidū, t.sk. arī apmācību rīkoties izmantojot e-ID karti. PMLP sanāksmes laikā apliecināja, ka nevēlas plaši popularizēt potenciālās iespējas jaunās paaudzes e-ID kartei, tomēr ja valsts saskata plašāku e-ID izmantošanu iespēju, tad ir jānosaka atbildība noteiktai iestādei šādu uzdevumu veikt.

• e-ID karšu izdošana maksā iedzīvotājiem noteiktu samaksu. Iesakām diskutēt un izlemt jautājumu par e-ID karšu bezmaksas izsniegšanu, vai par samazinātas maksas izsniegšanu, kas noteikti ietekmēs to nomaiņu. Šajā ziņā arī aicinām novērst pretrunu, pieprasot bankām izsniegt norēķinu kartes bez maksas, kas šobrīd ir noteikts MK noteikumos nr.153. Nav samērīgi prasīt no privātā sektora bezmaksas pakalpojuma sniegšanu, ja valsts par līdzīga pakalpoja sniegšanu pieprasa maksu no iedzīvotājiem.

• e-ID risinājums derēs tikai 100% atlaidēm, bet nederēs daļējām atlaidēm valsts pakalpojumos, ja tādi ir noteikti.

• e-ID karšu izmantošana faktiski pieprasa ilgtspējīga risinājuma izmantošanu un šajā ziņā tātad tam būtu jābūt izmantojamam arī citu publisko pakalpojumu saņemšanā, t.sk. valsts un pašvaldību. Ja e-ID izmanto dažādu nozaru pakalpojumu saņemšanā, tad attiecīgi ir jārisina jautājums, kā e-ID un vai to var izmantot arī daļēju publisko pakalpojumu atvieglojumu izmantošanai.

• e-ID karšu izmantošanā arī aktuāls ir karšu reģistra jautājums un klientu apkalpošanas servisa jautājums. Ja Autotransporta direkcija ir atbildīgā iestāde par sabiedriskā transporta pakalpojumu vadību, bet PMLP izsniedz e-ID kartes, svarīgi izlemt, kurai no iestādēm būs pietiekama informācija klientu līmenī, lai nodrošinātu klientu apkalpošanas servisu; kura spēs reaģēt uz dažādām ar klientu apkalpošanu saistītām sūdzībām, strīdiem, arī ikdienas situācijām. Jautājumu par PVN var atrisināt atsevišķi, jo valsts līmenī tam ir izbalansējošs neto efekts. Uzskatāmai salīdzināšanai prezentācijā iesakām salīdzināt risinājumus, vai nu visiem piemērojot PVN, vai arī apskatot risinājumu izmaksas bez PVN.

* 1. **AS “SEB banka”:** Lai arī pie otrās risinājuma alternatīvas – atvērtā risinājuma – aktīvs darbs turpinās jau vairāk nekā sešus mēnešus, ir sagaidāms, ka pilnvērtīga tā izstrāde varētu prasīt vēl ilgāku laiku. Šis risinājums ir saistīts ar apjomīgiem programmatūras izstrādes darbiem, nozīmīgām investīcijām, tajā iesaistīts liels partneru skaits, turklāt tam ir augsta komplicētības pakāpe, jo šis risinājums paredz komercbankām nodot vairākas funkcijas, kas iepriekš nav atradušās to kompetencē.

Savukārt trešā VSIA “Autotransporta direkcijas” piedāvātā alternatīva – risinājumu bāzēt uz ID karšu platformas – varētu būt ieviešama ātrāk. Mūsuprāt, starp šī modeļa priekšrocībām ir ieviešanas vienkāršība, raugoties no klientu viedokļa, kā arī tas, ka sensitīvu ar pasažieriem saistītu personas datu apstrādi un ar tiem saistītos subsīdiju aprēķinus veic valsts vai pašvaldību iestādes. Uzskatām, ka MK noteikumu nr.153 ieviešanas kontekstā par komercbanku galveno uzdevumu ir jāuzstāda ātru un ērtu norēķinu nodrošināšana.

Vērtējot MK noteikumu nr.153 ieviešanu no brīvas konkurences principu viedokļa finanšu sektorā, ir svarīgi, lai izvēlētā risinājuma ieviešanas rezultātā klienti, kas vēlas saņemt tiem pienākošās atlaides, nebūtu spiesti kļūt par kādas konkrētas bankas klientiem, un tiem saglabātos iespējas brīvi izvēlēties savu finanšu partneri. Uz ID karšu platformas bāzētais risinājums šīs iespējas nekādi neierobežo.

SEB banka sadarbībā ar globālajām maksājumu karšu kompānijām VISA un MasterCard turpina darbu pie bezkontakta karšu izsniegšanas Latvijas tirgū, un, visticamāk, jau no 2017. gada to lietotāju skaits pieaugs. Ņemot vērā PMLP pausto informāciju par nākamās paaudzes ID karšu ar bezkontakta funkcionalitāti ieviešanu, sagaidāms, ka, īstenojot uz šādu ID karšu platformas balstīto risinājumu, izdosies veiksmīgi sasniegt arī izvirzītos mērķus samazināt skaidras naudas apgrozījumu sabiedriskā transporta pārvadājumu nozarē un nodrošināt pasažieriem iespēju ātri un ērti norēķināties par saņemto pakalpojumu.

* 1. **AS “Citadele banka”:** No ATD piedāvātajiem trijiem risinājumiem mēs kā ilgtspējīgāko redzam, ka Klientu identifikācijai tiktu izmantotas ID kartes. Tomēr lūgums ņemt vērā, ka šis risinājums varētu labi kalpot Klientu identifikācijai, tomēr situācijās, kad klientam pašam ir jāveic līdzmaksājums šo risinajumu būtu nepieciešams integrēt ar maksājumu karšu funkcionalitāti, līdz ar to būtu jāņem verā sekojošas nianses:

- tehniskajai infrastruktūrai ir jabalstās vai jābūt savietojamai ar maksājumu karšu infrastruktūru, lai pārvadātājiem un nākotnē vēl citām potenciālām nozarēm nebūtu paralēli jāuztur divas vai pat vairākas tehniskās sistēmas (piemēram, viena klientu identifikācijai, otra norēķiniem) un no lietotāju viedokļa šo sistēmu varetu integrēt maksājumu kartēs;

- ID kartes varētu kalpot kā identifikācijas un uzskaites mehānisms gadījumiem, ja Valsts dotācija vai kompensācija ir 100% apmērā. Gadījumos, kad klientam ir jāveic līdzmaksājums, tad tas būtu veicams kā bezskaidras naudas norēķins (maksājumu karšu maksājums);

- lai paātrinātu risinājuma realizāciju, kompensāciju aprēķināšanai būtu lietderīgi izmantot jau esošos un darbojošos kompensāciju aprēķināšanas mehānismus.

Izvēloties ID karšu risinājumu, pirms tā realizācijas un normatīvo aktu pieņemšanas būtu nepieciešams kopējs visu potenciālo sistēmas dalībnieku vērtējums par šīs alternatīvas dzīvotspēju, realizāciju un dalībnieku lomām tajā.

Respektējam to, ka valsts rūpīgi izvēlas sev vēlamo, ērtāko un perspektīvi labāko alternatīvu. Izšķirošais lēmums ir valsts pusē, bet esam gatavi izvērtēt savu lomu un dalību visās trīs ATD prezentācijā apskatītajās alternatīvās.

* 1. **AS “DNB banka”:** AS “DNB banka” atbalsta ATD piedāvāto risinājumu ar ID kartes izmantošanu personu identifikācijai un braukšanas uzskaitei. Mūsuprāt, jau sākotnējais uzstādījums mākslīgi veikt finanšu darījumus tur, kur ir nepieciešama tikai uzskate (0 biļetes) sadārdzināja darījumu apstrādi un radīja virkni nevajadzīgu izmaksu apjomu banku pusē.

Atbalstāms ir arī tas, ka atlaižu administrēšana un sensitīvu datu apstrāde paliek Valsts kontrolē, nevis banku pārziņā.

Plānojot izstrādi un ieviešanu, vajadzētu koncentrēties uz risinājumu, kas būtu savietojams ar esošo maksājumu karšu pieņemšanas infrastruktūru – POS termināļiem. Un pārvadātājiem nebūtu vajadzības uzstādīt divus dažādus risinājumus ID kartes un parasto VISA/MC karšu nolasīšanai un pieņemšanai.

**6.5. AS ”Norvik Banka”: N**orvik Banka informē, ka tā viennozīmīgi atbalsta Ministru kabineta noteikumu Nr. 153 izpildi, izmantojot banku emitētās kartes un lokālo procesinga risinājumu (2 banku risinājums), šādu iemeslu dēļ:

1.Aprobēts risinājums – tirgū jau pastāvošs risinājums ir ieviests un veiksmīgi tiek izmantots pašvaldību atvieglojumu monitoringā. Tādā veidā piedāvātās shēmas izstrādei un ieviešanai nav nepieciešams ilgs laiks un tās izmaksas (cena) ir zināmas un noteiktas. Starptautisko maksājumu sistēmu shēma vai eID kartes paredz atsevišķa procesinga centra izveidi, ņemot vērā to, ka nav saprotami šādas izstrādes finanšu avoti, kā arī tās ieviešanas laika termiņi.

2.Valsts institūcijām nav nepieciešams iesaistīties dārgos un ilgtermiņa IT projektos procesinga centra izveidei, lai apstrādātu transakcijas un veidotu eID kartes sasaisti ar bankas kontiem. Turklāt bankām arī ir jābūt gatavām eID kartes piesaistei bankas kontam. Līdz ar to, ja banka nepiekritīs piedalīties MKN Nr. 153 izpildē, klientam jebkurā gadījumā nāksies mainīt banku. Atsevišķi ir jāatzīmē, ka nav saprotams, kā tiks nodrošināta eID karšu pieņemšana, vai bankas vēlēsies tās apkalpot tirgotāju pusē, vai ir tehniskā iespēja izmantot esošos POS-terminālus šādu maksājumu pieņemšanai.

3.Piedāvātā 2 banku lokālā shēma skaidri nosaka atbildīgos par tās darbspēju un atvieglojumu aprēķināšanas pareizību – tās ir bankas, kuras pieņēma lēmumu piedalīties MKN Nr.153 izpildē. Klients vienmēr zinās, kur vērsties pretenziju gadījumos. Lomu sadalīšana radīs atbildības sadrumstalotības problēmu (piemēram, banka nevar garantēt eID kartes čipa tehnisko darbspēju, ja banka nav tās emitents). Papildus vēršam uzmanību, ka PMLP kā eID karšu emitents būs spiests arī radīt klientu bāzes atbalsta infrastruktūru (zvanu centrs, klientu konsultēšana, pieprasījumu apstrāde utt.).

4.Piedāvātajā 2 banku shēmā skaidri ir definēts kurš kādus pakalpojumus sniedz un par kādu cenu. Jebkurš cits variants paredz to, ka pakalpojuma cena būs atkarīga vai nu no starptautiskās maksājumu sistēmas (kas nebūs pieņemams valstij) vai tā tiks direktīvi diktēta no „augšas”, no valsts struktūrām, kas savukārt nebūs pieņemami komercuzņēmumiem.

5.Piedāvātā lokālā risinājuma shēma ir būvēta tā, lai netiktu veidots monopolstāvoklis, jebkurš sistēmas subjekts (banka vai procesinga centrs) var būt aizvietots, kas veido konkurenci starp dalībniekiem pakalpojuma cenā, kas savukārt ir labi gan budžetam, gan patērētājam.

* 1. **AS “Meridian Trade Bank”:** Lai atvieglotu norēķinu kārtību sabiedriskajā transportā un veiktu efektīvu sistēmas uzturēšanu un atlaižu piemērošanu Meridian Trade Bank atzīst atvērto risinājumu (5 banku risinājums) par viss efektīvāko un ērtāko pašiem lietotājiem, t.i. atlaižu saņēmējiem. Risinājumam ir jābūt pieejamam jebkuras izdevējbankas klientam, jo liela daļa klienti bankas pakalpojumus izvēlas pēc pieejamības savai dzīves vietai, līdz ar ko ieviešot risinājumu ar ierobežotu  dalībbanku skaitu klientam zūd iespēja noformēt pakalpojumu un saņemt sev pienākošo pakalpojuma atlaidi.

Kas attiecas uz risinājumu nodrošināšanu ar ID karti, tad īsti nav saprotama tā norēķinu kartībā, kā arī ID kartes noformēšana reģionāli ir ļoti ierobežota.

**7.Nevalstisko organizāciju viedokļi par ATD piedāvātajiem risinājuma variantiem satiksmes ministra vadītajā š.g.18.aprīļa sanāksmē par noteikumu ieviešanu**

* 1. **Latvijas Politiski represēto apvienība":** Atbalsta ATD piedāvāto pozīciju - ID karšu risinājuma ieviešanu, mums šis variants ir pieņemamāks, nekā alternatīvie banku risinājumi. Neesam tik kompetenti, lai objektīvi spriestu, taču mums liekas, ka sistēmas ieviešanai vajadzētu īsākus termiņus. Pozitīvi ir tas, kas visi risinājumi tiek izdiskutēti, cerams, ka gala rezultāts būs vienkāršs klientiem, izdevīgs valstij un apmierinās arī pakalpojuma sniedzējus.
  2. **Biedrība Sustento** – viennozīmīgi izvēlas ATD piedāvāto trešo modeli – ID karte, kas ir LR atzīts dokuments, drošāks un cilvēkiem ar dažāda veida invaliditāti pieņemamāks. Ieviešanas datums nevar būt ātrāks par 2017.gada otro pusi, jebkurš cits risinājums, kas sasteigti tiktu īstenots 2016.gadā, radītu nevajadzīgu stresu un nenoteiktību pakalpojumu saņēmējiem.

**Secinājumi**

1. Lai gan interesi iesaistīties noteikumu ieviešanā izrādījušas un gatavību uzsākt sarunas ar ATD par līguma slēgšanu paudušas vairākas norēķinu iestādes, to starpā nav panākta vienošanās par savstarpējās sadarbības nosacījumiem, tai skaitā, vienota programmatūras risinājuma izmantošanu un informācijas uzturēšanas un apmaiņas par norēķinu līdzekļiem nodrošināšanu. Daļa norēķinu iestāžu atbalsta noteikumu ieviešanu, bet ieviešot vienotos tehnoloģiskos standartus (norēķinu līdzekļos un norēķinu terminālos izmantojamo programmatūru) un uzsākot sistēmas darbību ar 2017.gada 1.jūliju. Vairākas norēķinu iestādes atbalsta ID kartes izmantošanas modeli, ņemot vērā norēķinu iestāžu pienākumu un izmaksu samazinājumu šajā modelī, atteikšanos no darījumu transakcijām un to izmaksām (t.sk. PVN), kā arī norēķinu iestādēm nav nepieciešams apstrādāt personu datus.
2. Mērķgrupu nevalstiskās organizācijas un vairākas valsts institūcijas (LM, FM, ATD, VRAA) atbalsta ID kartes risinājumu, to atbalsta arī VAS “Pasažieru vilciens”.
3. Pašlaik nav noslēgts neviens līgums starp ATD un kādu no norēķinu iestādēm. Nav noslēgti līgumi par datu apmaiņu ATD un VBTAI, ATD un PMLP, ATD un VDEĀVK, kā arī nav noslēgti līgumi par datu apmaiņu starp norēķinu iestādēm un VBTAI, norēķinu iestādēm un PMLP, norēķinu iestādēm un VDEĀVK. Nepieciešams nodrošināt, ka norēķinu iestādes un ATD noteikumu prasību izpildei nepieciešamos personu datus saņem no PMLP, VBTAI un VDEĀVK bez maksas.
4. Nepieciešams nodrošināt valstij no izmaksu viedokļa izdevīgāko risinājumu noteikumu ieviešanai, tai skaitā, jānodrošina, ka pārvadātājiem ir iespēja izvēlēties no vairākām norēķinu iestādēm, lai slēgtu līgumu uz izdevīgākajiem nosacījumiem.
5. Ņemot vērā nepieciešamību pēc iespējas pilnvērtīgāk nodrošināt personas datu aizsardzību, nepieciešams veikt grozījumus noteikumos, paredzot, ka VBTAI, VDEĀVK un PMLP sniedz informāciju par personas sociālo statusu tikai ATD, bet ATD sniedz informāciju norēķinu iestādēm par to vai personai pienākas atvieglojumi sabiedriskajā transportā un atvieglojumu apjomu.
6. Nepieciešams veikt grozījumus noteikumos, paredzot, ka informācija par personas sociālo statusu tiek piegādāta sociālā statusa izmaiņu gadījumā, nevis katru reizi dienas laikā pēc tam, kad persona izmantojusi sabiedriskā transporta pakalpojumu.
7. Nepieciešams veikt grozījumus noteikumos, paredzot, ka norēķinu iestādei obligāts pienākums vienlaikus nodrošināt visus trīs noteikumos minētos finanšu pakalpojumus ir tikai gadījumos, ja tā nodrošina norēķinu līdzekļa pieņemšanas finanšu pakalpojumu, bet ir pieļaujama arī situācija, ka norēķinu iestāde nodrošina tikai norēķinu līdzekļa izsniegšanas finanšu pakalpojumu. Tas ļautu nodrošināt, ka pakalpojumu tirgū jebkurā brīdī var iesaistīties arī citas norēķinu iestādes.
8. Ministru kabineta noteikumi nav pietiekams pamats personas sensitīvo datu (sociālais statuss) apstrādei, tādēļ nepieciešams steidzami nodrošināt, ka personas datu apstrāde noteikumu īstenošanas ietvaros notiek uz likuma (STPL) deleģējuma pamata, kā arī likumā ir paredzēta informācijas sistēmas izveide un uzturēšana par izsniegtajiem un derīgajiem norēķinu līdzekļiem.
9. Norēķinu līdzekļu informācijas sistēmas veidošanā un norēķinu līdzekļa izsniegšanas un pieņemšanas finanšu pakalpojumu tehnoloģiskā risinājuma izvēlē jāņem vērā, ka norēķinu līdzekļa izmantošanas iespējas nākotnē varētu tikt paplašinātas, piemēram, izmantojot tos kompensējamo medikamentu iegādei, noteiktu pakalpojumu atlaižu saņemšanai, u.c.
10. Noteikumu ieviešana noteiktajā termiņā nav iespējama, jo nav panākts nepieciešamais progress Noteikumu ieviešanā.
11. Izvēle pastāv starp četriem iespējamiem risinājumiem:
    1. ATD izveido norēķinu līdzekļu informācijas sistēmu un programmatūras risinājumu (lietotni) uzstādīšanai visos norēķinu līdzekļos un norēķinu termināļos, kuri uz vienotiem, nediskriminējošiem nosacījumiem ir brīvi pieejami norēķinu iestādēm;
    2. ATD rīkokonkursu (iepirkumu) par norēķinu līdzekļu informācijas sistēmas uzturēšanas pakalpojumu un programmatūras risinājuma (lietotnes) izmantošanas pakalpojumu, kuri uz vienotiem, nediskriminējošiem nosacījumiem ir brīvi pieejami norēķinu iestādēm. Konkursa rezultātā tiek izvēlēts komersants, kurš piedāvā norēķinu iestādēm saimnieciski izdevīgāko risinājumu.
    3. Norēķinu iestāžu sadarbības modelis – norēķinu iestādes vienojas par vienu vai vairākām norēķinu līdzekļu informācijas sistēmām un attiecīgi par vienu vai vairākiem programmatūras risinājumiem (lietotnēm), izvēloties saimnieciski izdevīgāko risinājumu un nodrošinot informācijas sistēmu un programmatūras risinājumu (lietotņu) sadarbspēju (noteikumu ieviešanā iesaistīto norēķinu iestāžu norēķinu līdzekļi tiek pieņemti jebkurā noteikumu ieviešanā iesaistītās bankas norēķinu terminālī), ja tiek izmantotas vairākas informācijas sistēmas un programmatūras risinājumi (lietotnes). Tiek veikti nepieciešamie grozījumi noteikumos, kas veicina norēķinu iestāžu sadarbību un iesaistīšanos noteikumu ieviešanā;
    4. ID kartes izmantošanas modelis – tiek izstrādāta jauna paplašināta ID kartes funkcionalitāte un izsniegtas ID kartes visām personām, kurām ir tiesības sabiedriskajā transportā braukt bez maksas. ID kartes tiek izmantotas brauciena reģistrēšanai norēķinu terminālos (tiem jābūt līdz tam uzstādītiem visos sabiedriskajos transportlīdzekļos), bet informācija par braucieniem un tiem atbilstošajām summām tiek nodota ATD uzskaites un norēķinu ar pārvadātājiem veikšanas vajadzībām.
12. No valsts budžeta izmaksu viedokļa izdevīgākais risinājums no turpmāk piedāvātājiem ir trešais risinājuma variants, jo valstij nav jāuzņemas informācijas sistēmas izstrāde un uzturēšana, nav jāizstrādā īpaša bezmaksas braucienu identificēšanas lietotne norēķinu termināliem un norēķinu līdzekļiem vai ID kartēm (tirgū ir divi esoši risinājumi), kā arī nav jāuzņemas izsniegt un regulāri atjaunot vairāk kā 130 000 ID karšu. Turklāt ieviešot trešo risinājuma variantu, sistēmas administrēšanas izmaksas tiek noteiktas konkurences apstākļos, norēķinu iestādēm konkurējot par līgumu slēgšanu ar pārvadātājiem par bezskaidras naudas norēķinu iespējas nodrošināšanu sabiedriskajos transportlīdzekļos. Veicot grozījumus noteikumos, kas novērstu norēķinu iestāžu bažas par šķēršļiem jebkuras norēķinu iestādes līdzdalībai noteikumu ieviešanā uz līdzvērtīgiem nosacījumiem, būtu iespējams nodrošināt noteikumu ieviešanu veidā, kas vislabāk nodrošina valsts un citu iesaistīto pušu intereses. Ja tomēr norēķinu iestāžu sadarbību un ieinteresētību noteikumu ieviešanā šādi neizdodas panākt, kā nākamais labākais atbalstāms pirmais risinājuma variants, tai skaitā, izvērtējot divas iespējas: 1) norēķinu iestādes nodrošina norēķinus par katru braucienu un saņem transakcijas maksu par katru apmaksāto braucienu atbilstoši līgumam ar konkrēto pārvadātāju; 2) norēķinu iestādes veic tikai uzskaiti par personu veiktajiem braucieniem un nodod šos datus ATD norēķinu veikšanai ar pārvadātājiem.
13. ID kartes risinājums nav atbalstāms, jo valstij jāuzņemas nozīmīgas sākotnējās izmaksas sistēmas ieviešanai, bet valsts budžeta pastāvīgās izmaksas noteikumu īstenošanai būs atkarīgas no norēķinu iestāžu nosacījumiem par maksu par ID kartes pieņemšanas un braucienu informācijas nodošanas pakalpojumiem (šīs maksas valstij nebūs iespēju ietekmēt vai radīt konkurenci starp norēķinu iestādēm šo pakalpojumu sniegšanā), tāpat tas liedz iespēju vienlaikus nodrošināt simtprocentīgu atvieglojumu, daļēju atvieglojumu un standarta maksājumu veikšanas funkcionalitāti.

**Iespējamā turpmākā rīcība**

**1.variants**. ATD nodrošināta informācijas sistēma un programmatūras risinājums

**Norēķinu līdzekļu izdošana un pieņemšana.** ATD izveido programmatūras risinājumu (lietotni), kas nodrošina atvieglojumu izmantošanai izsniegto norēķinu līdzekļu izsniegšanas un pieņemšanas pakalpojumu funkcionalitāti, visām norēķinu iestādēm (kuras vēlētos šādus norēķinu līdzekļus izsniegt) šī lietotne jāizmanto, tādējādi nodrošinot, ka jebkuras noteikumu ieviešanā iesaistījušās norēķinu iestādes izsniegts norēķinu līdzeklis tiek pieņemts jebkuras noteikumu ieviešanā iesaistījušās norēķinu iestādes uzstādītā norēķinu terminālā. **Norēķinu līdzekļu uzskaite un kontrole.** ATD būtu jāizveidoun jāuzturnorēķinu līdzekļuinformācijas sistēma par derīgajiem norēķinu līdzekļiem (karšu reģistrs), kura norēķinu iestādēm un darījumu transakciju datu apstrādes uzņēmumiem jāizmanto noteikumu ieviešanas ietvaros.

1.varianta stipro un vājo pušu analīze

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Stiprās puses** | **Vājās puses** |
| 1 | Lielāks noteikumu ieviešanā iesaistījušos norēķinu iestāžu skaits | Noteikumu ieviešana atliekama vismaz līdz 2018.gada 1.janvārim |
| 2 | Valstī tiek izmantota viena norēķinu līdzekļu uzskaites, izsniegšanas un pieņemšanas sistēma un viens programmatūras risinājums (lietotne), nodrošinot sistēmas atvērtību | Valsts budžeta izmaksas norēķinu līdzekļu uzskaites sistēmas izveidei un uzturēšanai |
| 3 | Jebkura norēķinu iestāde var brīvi iesaistīties noteikumu ieviešanā uz līdzvērtīgiem nosacījumiem | Valsts budžeta izmaksas programmatūras risinājuma (lietotnes) izveidei |
| 4 | Iespējama konkurence starp komersantiem, kas piedāvā termināļu apkalpošanu transakciju datu apstrādi/nodošanu norēķinu iestādēm |  |
| 5 | Personai pietiek ar vienu norēķinu līdzekli, lai saņemtu pakalpojumu visā valsts teritorijā |  |
| 6 | Būs iespēja paplašināt norēķinu līdzekļu programmatūras risinājumu (lietotni) ar papildus funkcionalitāti, piemēram, kompensējamo medikamentu iegādi, citu personas statusu apliecināšanu, u.c. |  |
| 7. | Sistēmas un programmatūras risinājuma (lietotnes) turētājs ir valsts kapitālsabiedrība, līdz ar to sistēmas darbība nav atkarīga no privātā komersanta un tā stabilitātes |  |
| 8. | Netiek radīts programmatūras risinājuma (lietotnes) un uzskaites sistēmas turētāja privātais monopols, kura pakalpojuma cena ir paša noteikta |  |
| 9. | Galvenās izmaksas noteikumu ieviešanai (Informācijas sistēmas izveide un uzturēšana, lietotnes izveide) ir valsts kontrolē |  |

**2.variants**. Konkurss par līguma slēgšanu par uzskaites sistēmas un programmatūras risinājuma (lietotnes) izmantošanu

**Norēķinu līdzekļu izdošana un pieņemšana.** Uz konkursa pamata izvēlēties un ATD noslēgt līgumu ar komersantu, kurš piedāvā norēķinu iestādēm izdevīgāko priekšlikumu par norēķinu līdzekļuinformācijas sistēmas un programmatūras risinājuma (lietotnes) izmantošanu, un šim pakalpojumam būtu jābūt pieejamam visām norēķinu iestādēm uz vienādiem nosacījumiem par vienādu pakalpojuma cenu.

**Norēķinu līdzekļu uzskaite un kontrole.** Konkursa uzvarētājs uzturnorēķinu līdzekļuinformācijas sistēmu par derīgajiem norēķinu līdzekļiem, kura ir pieejama ATD un norēķinu iestādēm.

2.varianta stipro un vājo pušu analīze

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Stiprās puses** | **Vājās puses** |
| 1 | Noteikumi ieviešami dažu mēnešu laikā no lēmuma pieņemšanas, prognozējami ar 2017.gada 1.janvāri | Sistēmas funkcionēšana atkarīga no viena privātā sektora komersanta, ar kuru sadarbosies norēķinu iestādes, stabilitātes un darbības nosacījumu korektas ievērošanas |
| 2 | Valstī tiek izmantota viena uzskaites sistēma, kura izvēlēta uz konkursa pamata, tādējādi ieviešot noteikumus ar iespējami mazākām izmaksām valsts budžetam | Programmatūras risinājums (lietotne) un uzskaites sistēma ir komersanta īpašums, līdz ar šajā tirgus segmentā ilgstoši pastāvēs regulēts privātais monopols |
| 3 | Jebkura norēķinu iestāde var brīvi iesaistīties noteikumu ieviešanā ar vienādiem izmaksu nosacījumiem | Saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu iepirkuma līgumu slēdz uz laiku ne ilgāku par pieciem gadiem |
| 4 | Personai pietiek ar vienu norēķinu līdzekli, lai saņemtu pakalpojumu visā valsts teritorijā | Pilnīga atkarība no sistēmas uzturētāja, t.i., sistēmas uzturētāja bankrota, aiziešanas no tirgus u.tml. gadījumā atvieglojumu administrēšanas sistēmas darbība ir paralizēta |
| 5 | Galvenās izmaksas noteikumu ieviešanai (Informācijas sistēmas izveide un uzturēšana, norēķinu līdzekļu pieņemšana) ir nofiksētas konkurences apstākļos | Apgrūtināta sistēmas paplašināšanas iespēja, jo tās realizēšanai būtu jārīko atkārtots konkurss par visu sistēmas funkcionalitātes apjomu |

**3.variants**. Noteikumu pilnveide, sekmējot norēķinu iestāžu sadarbību

**Norēķinu līdzekļu izdošana un pieņemšana.** Norēķinu iestādes vienojas un pēc saimnieciskā izdevīguma principa izvēlas sadarbības modeli atvieglojumu administrēšanai, izmantojot vienu vai vairākas informācijas sistēmas un attiecīgi vienu vai vairākus programmatūras risinājumus (lietotnes), kas uz līdzvērtīgiem nediskriminējošiem nosacījumiem ir pieejami citām norēķinu iestādēm, ja tās vēlas iesaistīties noteikumu ieviešanā. Šo nosacījumu izpilde ir priekšnoteikums norēķinu iestāžu līguma slēgšanai ar ATD.

**Norēķinu līdzekļu uzskaite un kontrole.** Norēķinu iestādes izmanto vienu vai vairākas informācijas sistēmas, kuras ir pieejamas ATD, norēķinu iestādēm un to sadarbības partneriem.

3.varianta stipro un vājo pušu analīze

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Stiprās puses** | **Vājās puses** |
| 1 | Noteikumu ieviešanā iesaistītas lielākās un populārākās norēķinu iestādes | Nepieciešama visu ieinteresēto norēķinu iestāžu vienošanās par sadarbību, kas pašlaik nav panākta |
| 2 | Personai pietiek ar vienu norēķinu līdzekli, lai saņemtu pakalpojumu visā valsts teritorijā | Pēc būtības tas ir publiskās un privātās partnerības modelis, kura īstenošanas sekmes atkarīgas no privāto partneru vēlmes līdzdarboties |
| 3 | Valsts netērē resursus norēķinu līdzekļu uzskaites informācijas sistēmas un programmatūras risinājuma (lietotnes) izveidei | Pastāv ievērojams risks, ka bankas nevienojas par vienotu risinājumu, kā rezultātā veidojas vairāki savstarpēji konkurējoši risinājumi un bankas nespēj vienoties par to savstarpēju sadarbību |
| 4 | Nodrošināta norēķinu iestāžu savstarpēja sadarbība noteikumu ieviešanā, nodrošinot sistēmas atvērtību | Šāda risinājuma ieviešana un uzturēšana neietilpst banku darbības sfērā, tā ir bankām netipiska nodarbošanās, kas var radīt būtiskas izmaksas risinājuma darbināšanā, jo lielākajām bankām informācijas tehnoloģiju izstrādes nodaļas atrodas ārpus Latvijas, turklāt izstrādēm ir jāatbilst banku noteiktajai IT politikai |
| 5. | Tiek izveidota konkurence starp norēķinu iestādēm par līgumu slēgšanu ar pārvadātājiem |  |
| 6. | Noteikumu ieviešana iespējama ar 2017.gada 1.jūliju |  |
| 7. | Galvenās izmaksas noteikumu ieviešanai (Informācijas sistēmas izveide un uzturēšana, lietotnes izveide) ir banku izvēlētas, atbilstoši saimnieciskā izdevīguma principam |  |

4.variants. ID kartes izmantošana

**Norēķinu līdzekļu izdošana un pieņemšana.** Visos sabiedriskajos transportlīdzekļos ir bezskaidras naudas norēķinu iespējas (uzstādīti norēķinu termināli). Pasažieri, kuriem ir tiesības bez maksas braukt sabiedriskajā transportā, norēķinu līdzekļa vietā brauciena reģistrēšanai un biļetes saņemšanai sabiedriskajā transportlīdzeklī uzstādītajā norēķinu iestāžu terminālā izmanto PMLP bez maksas izsniegtu ID karti ar atbilstošu funkcionalitāti, kuru pieņemšanu jānodrošina norēķinu iestādēm.

**Norēķinu līdzekļu uzskaite un kontrole.** Izsniegtās ID kartes un ar tām veiktos braucienus uzskaita ATD, šim nolūkam izveidojot un uzturot nepieciešamo informācijas sistēmu.

4.varianta stipro un vājo pušu analīze

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Stiprās puses** | **Vājās puses** |
| 1 | Tiek veikta tikai braucienu uzskaite, netiek veiktas transakcija par katru personas braucienu | Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā jāuzliek pienākums pārvadātājiem un autoostām līdz noteiktam termiņam uzstādīt bezskaidras naudas norēķinu terminālus attiecīgi visos sabiedriskajos transportlīdzekļos un biļešu tirdzniecības vietās. Likuma grozījumi prasīs papildus laiku noteikumu ieviešanai |
| 2 | Personai pietiek ar ID karti, lai saņemtu sabiedriskā transporta pakalpojumu visā valsts teritorijā | Jāpanāk vienošanās ar visām norēķinu iestādēm (kuras uzstādījušas norēķinu terminālus) par ID kartes pieņemšanu to uzstādītajos norēķinu terminālos un informācijas pārraidi uz ATD informācijas sistēmu. Jārēķinās, ka valsts budžeta izmaksas par šo pakalpojumu nav prognozējamas, tās atkarīgas no katras norēķinu iestādes komerciālā piedāvājuma attiecībā uz maksu par šiem pakalpojumiem, kuru nebūs iespējams noteikt konkurences apstākļos. |
| 3 | Pārvadātāji brīvas konkurences apstākļos noslēdz līgumus ar norēķinu iestādēm par norēķinu terminālu uzstādīšanu un apkalpošanu | Jāizveido paplašināta ID kartes funkcionalitāte, kas prasa papildus programmatūras izstrādes darbu un ar to saistītās izmaksas |
| 4 | Īstenojas norēķinu iestāžu savstarpēja sadarbība bezskaidras naudas norēķinu ieviešanā un nodrošināšanā sabiedriskajā transportā, garantējot sistēmas atvērtību | ID kartes paplašinātā funkcionalitāte jāsaskaņo ar norēķinu iestāžu izmantoto norēķinu terminālu programmatūru, lai nodrošinātu to tehnisko sadarbspēju |
| 5 | Zemākas norēķinu iestāžu izmaksas noteikumu ieviešanā | Papildus valsts budžeta izmaksas ID karšu izsniegšanai bez maksas visām personām, kurām ir tiesības uz braukšanas atvieglojumiem sabiedriskajā transportā |
| 6 | Galvenās izmaksas noteikumu ieviešanai (Informācijas sistēmas izveide un uzturēšana, lietotnes izveide) ir valsts kontrolē | ATD jāizveido un jāuztur informācijas sistēma izsniegto ID karšu uzskaitei un ar tām veikto braucienu uzskaitei un kontrolei. Informācijas sistēmas izveides un uzturēšanas pastāvīgās izmaksas būs jāsedz no valsts budžeta. |
| 7 | ID kartes iespējams izsniegt arī nepilngadīgām personām | ID karte atšķirībā no norēķinu līdzekļa nav izmantojama standarta maksājumu, kā arī daļēji valsts vai pašvaldības apmaksātu pakalpojumu vai preču apmaksas veikšanai |
| 8 |  | Nav izpētītas iespējas/ izmaksas izstrādāt un nodrošināt atbilstošu ID funkcionalitāti |

**Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

1. Uzdot satiksmes ministram iesniegt Ministru kabinetā STPL grozījumus un paredzēt pēc to atbalstīšanas Ministru kabineta sēdē lūgt Saeimu atzīt likumprojektu par steidzamu.
2. Ministru kabinetam kā prioritāro atbalstīt iespējamās turpmākās rīcības trešo risinājuma variantu, uzlabojot regulējumu, lai sekmētu norēķinu iestāžu vienošanos par savstarpēju sadarbību (to īstenojot pēc atvērtas sistēmas principa) un nodrošinātu zemākās iespējamās noteikumu ieviešanas izmaksas. Šis variants, ja vismaz lielākās norēķinu iestādes vienojas par savstarpēju sadarbību, nozīmētu noteikumu ieviešanu ar zemākām valsts budžeta izmaksām un iespēju lielākai daļai personām un pārvadātājiem turpināt sadarbību ar tām norēķinu iestādēm, kuru pakalpojumus tās izmanto jau pašlaik.
3. Ja lielākās norēķinu iestādes neatbalsta un nevienojas par 2.punktā minēto risinājumu, kā nākamo prioritāri īstenojamo alternatīvu atbalstīt pirmo risinājuma variantu
4. Uzdot SM virzīt izskatīšanai Ministru kabinetā nepieciešamos grozījumus, t.sk. par bezskaidras naudas norēķinu iespējas ieviešanas un norēķinu līdzekļu obligātas izmantošanas termiņu, noteikumos, lai iespējami īsākā, vienlaikus, reāli izpildāmā termiņā, nodrošinātu pāreju uz norēķinu līdzekļu izmantošanu tām pasažieru kategorijām, kurām ir tiesības uz braukšanas maksas atvieglojumiem sabiedriskajā transportā, un risinātu šī ziņojuma secinājumos minētās problēmas.
5. Uzdot SM nodrošināt, ka ATD turpina sarunas ar norēķinu iestādēm, sabiedriskā transporta pasažieru pārvadātājiem, VBTAI, PMLP un VDEĀVK par noteikumu ieviešanu.

Ministru prezidents Māris Kučinskis

Vīza:

Pārresoru koordinācijas centra vadītājs Pēteris Vilks

10.05.2016 15:50

10931

V.Vesperis 67082812

[vladislavs.vesperis@pkc.mk.gov.lv](mailto:vladislavs.vesperis@pkc.mk.gov.lv)