**Likumprojekta „Grozījums** [**Ceļu satiksmes likumā**](http://likumi.lv/ta/id/36720-autoparvadajumu-likums)**” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. |  Pamatojums | Iekšlietu ministrijas iniciatīva, īstenojot Latvijas Republikas Valsts kontroles 2013.gada 25.novembra revīzijas ziņojumā Nr.5.1-2-9-1/2013 “Starptautisko autopārvadājumu nodrošināšanā iesaistīto institūciju darbības atbilstība normatīvo aktu prasībām, un Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas valdību nolīguma par automobiļu starptautisko satiksmi izpildes izvērtējums” (turpmāk – revīzijas ziņojums) minēto ieteikumu ieviešanu. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Atbilstoši revīzijas ziņojumā sniegtajiem ieteikumiem, šī likumprojekta mērķis ir noteikt tādus administratīvās iedarbības līdzekļus, lai autopārvadājumu jomā konstatētie pārkāpumi, kurus izdarījuši ārvalstu pārvadātāji, tiktu savlaicīgi novērsti un piemērotie naudas sodi par administratīvajiem pārkāpumiem valsts budžetā tiktu samaksāti savlaicīgi un pilnā apmērā.Tāpat, šī likumprojekta mērķis saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp ārvalstu un nacionālajiem pārvadātājiem, nodrošinot atbildības par administratīvo pārkāpumu - uzliktā pienākuma novērst pārkāpumu tā konstatēšanas vietā neizbēgamības principa īstenošanu neatkarīgi no pārkāpēja valstiskās piederības. Latvijai saistošās starptautiskās tiesību normas attiecībā uz kravu un pasažieru autopārvadājumiem ir ietvertas Eiropas Savienības tiesību aktos, Daudzpusējos starptautiskajos līgumos, Divpusējos starpvaldību līgumos un Latvijas Republikas tiesību aktos.Saskaņā ar Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR) 3.pantu, pārvadātājs ir atbildīgs par savu pārstāvju, darbinieku un citu personu, kuru pakalpojumus viņš izmanto, veicot pārvadājumu, darbību un kļūmēm viņu kompetences sfērā, it kā šī darbība vai kļūmes būtu viņa paša.Līdzīgs regulējums noteikts Konvencijas par pasažieru un bagāžas starptautisko autopārvadājumu līgumu (CVR), kur Konvencijas 4.pantā noteikts, ka pārvadātājs atbildīgs par savu pārstāvju, darbinieku un citu personu, kuru pakalpojumus viņš izmanto, izpildot viņam ar pārvadājuma līgumu uzliktās saistības, darbību un kļūmēm tā, it kā šī darbība un kļūmes būtu viņa paša, ja šie pārstāvji, darbinieki un personas darbojas savā kompetencē.Atbilstoši likuma “Par Latvijas Republikas valdības un Krievijas Federācijas valdības nolīgumu par automobiļu starptautisko satiksmi” 9.pantam, Līgumslēdzēju Pušu pārvadātājiem un autotransporta vadītājiem jāievēro tās valsts ceļu satiksmes noteikumi un tiesiskās normas, kuras teritorijā tiek veikti pārvadājumi. Šī nolīguma 14.pants nosaka, ka pārvadājumus var veikt tikai tie pārvadātāji, kuri ir tiesīgi veikt starptautiskos pārvadājumus saskaņā ar savas valsts likumdošanu.Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (turpmāk – regula Nr. 1071/2009) 2.panta 4.apakšpunkts nosaka, ka “uzņēmums” ir pasažieru pārvadājumos iesaistīta jebkura fiziska persona, jebkura juridiska persona, kas gūst vai negūst peļņu, jebkura apvienība vai personu grupa, kam nav juridiskās personas statusa un kas gūst vai negūst peļņu, vai jebkura publiska iestāde, kura pati ir juridiskā persona vai arī ir atkarīga no iestādes, kura ir juridiskā persona, vai arī ikviena fiziska vai juridiska persona, kas komerciālos nolūkos veic kravu pārvadājumus. Savukārt, regulas Nr. 1071/2009 5.panta b) apakšpunkts nosaka, ka uzņēmuma attiecīgajā dalībvalstī pēc atļaujas piešķiršanas jābūt vienam vai vairākiem transportlīdzekļiem, kas ir pilnīgā uzņēmuma īpašumā vai rīcībā, piemēram, izmantojot nomas-izpirkuma vai nomas vai līzinga līgumu, un kuri ir reģistrēti vai kā savādāk piedalās satiksmē saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem. Pārvadātāju atbildība noteikta regulas Nr. 1071/2009 6.panta 1.punkta trešajā daļā, tajā skaitā atbildība par:* transportlīdzekļa vadīšanas laika un transportlīdzekļa vadītāja atpūtas laika, darba laika un kontrolierīču uzstādīšanu un izmantošanu;
* starptautiskajā satiksmē izmantojamo komerciālo transportlīdzekļu maksimālajām masas un gabarītu normām;
* transportlīdzekļa vadītāju sākotnējo kvalifikāciju un turpmāko apmācību;
* komerciālo transportlīdzekļu tehnisko pārbaudi uz ceļiem, tostarp mehānisko transportlīdzekļu obligātajām tehniskajām pārbaudēm;
* piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum vai arī atkarībā no gadījuma, piekļuvi pasažieru autopārvadājumu tirgum;
* bīstamu kravu autopārvadājumu drošību;
* ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos;
* transportlīdzekļa vadītāja apliecību;
* profesionālās darbības atļaušanu;
* dzīvnieku pārvadāšanu.

Ministru kabineta 2011.gada 24.maija noteikumos Nr.411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība” (turpmāk – Noteikumi Nr.411) noteiktas autopārvadājumu kontrolē iesaistītās institūcijas, tostarp, Valsts policija, kura veic:1. transportlīdzekļu pārbaudi uz ceļiem;
2. bīstamo kravu pārbaudi;
3. faktiskās masas pārbaudi;
4. kravas nostiprināšanas pārbaudi;
5. kravas gabarītu pārbaudi;
6. tahogrammu pārbaudi uz ceļiem un uzņēmumos;
7. autoceļu lietošanas nodevas samaksas pārbaudi;
8. uzņēmumu pārbaudi.

Saskaņā ar likuma “Par policiju” 12. panta pirmās daļas 20.2 punktu, policijas darbiniekam, pildot viņam uzliktos pienākumus atbilstoši dienesta kompetencei, ir tiesības veikt autopārvadājumu uzraudzību un kontroli.Pašreizējais tiesiskais regulējums, kāds tas noteikts Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (turpmāk – LAPK), Autopārvadājumu likumā, Ceļu satiksmes likumā un uz šo likumu pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos, nespēj pilnvērtīgi sasniegt mērķi, jo uz šo tiesību aktu pamata piemērotie naudas sodi ārvalstu pārvadātājiem nav efektīvi iekasējami, kā arī iztrūkst iedarbīgi administratīvās ietekmēšanas līdzekļi ierobežot tādu autopārvadājumos iesaistītu transportlīdzekļu dalību ceļu satiksmē, kuriem nav novērsti konstatētie pārkāpumi. Tā, piemēram, ievērojamas grūtības rada LAPK 248.1 panta kontekstā ar LAPK 248.panta otrās daļas 1.un 2.punkta piemērošana attiecībā uz ārvalstu pārvadātājiem, un proti, ja objektīvu iemeslu dēļ administratīvā pārkāpuma protokolu nav iespējams sastādīt tās personas klātbūtnē, kuru sauc pie administratīvās atbildības, vai juridiskās personas pārstāvja klātbūtnē, to sastāda bez minēto personu klātbūtnes un protokola kopiju paziņo attiecīgajai personai (veidā, kādā persona vēlas, lai tai paziņo informāciju un dokumentus administratīvā pārkāpuma lietā). Respektīvi, ja administratīvā pārkāpuma protokols tiek sastādīts ārvalstu pārvadātājam bez tā klātbūtnes, nav iespēju noskaidrot tā viedokli, kādā veidā ārvalstu pārvadātājs vēlas saņemt paziņojumu un dokumentus administratīvā pārkāpuma lietā. Šādos apstākļos, institūcijai, kuras amatpersona sastādījusi administratīvā pārkāpuma protokolu, ir pienākums paziņot protokola kopiju Paziņošanas likumā noteiktajā kārtībā.Tā kā pārkāpumi, kas izdarīti ceļu satiksmē un autopārvadājumu jomā atzīstami par ceļu satiksmi, cilvēku veselību un dzīvību apdraudošiem, nacionālajā likumdošanā noteiktie paziņošanas procesuālie termiņi un administratīvās procedūras attiecībā uz ārvalstu pārvadātājiem no tiesiskās iedarbības efektivitātes un administratīvo resursu patēriņa viedokļa ir resursietilpīgi procesi ar zemu lietderības koeficientu. Kā otrs būtiskākais aspekts šī projekta nepieciešamībai ir apstāklis, ka tiesiskā sadarbība administratīvo pārkāpumu lietās netiek tieši regulēta ar Eiropas Savienības tiesību aktiem un starptautiskiem līgumiem. Līdz ar to nav tiesiskā regulējuma, lai varētu nosūtīt Latvijā pieņemtu lēmumu izpildei ārvalstī, jo Latvijai nav noslēgtu līgumu par tiesisko sadarbību administratīvo pārkāpumu lietās ar Eiropas Savienības valstīm un valstīm, kuras nav Eiropas Savienības dalībvalstis. Kā liecina statistikas dati, lēmumi, ar kuriem personai piemērots administratīvais sods, gan gadījumos, kad pārkāpējs ir no Eiropas Savienības dalībvalsts, gan gadījumos, kad pārkāpējs ir no valsts, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts tiek izpildīti tikai daļēji. Tā, laika posmā no 2011.gada līdz 2013.gadam naudas sodi autopārvadājumu jomā uzlikti 1624 ārvalstu fiziskām un juridiskām personām, taču tikai 31 % apmērā iemaksāti valsts budžetā. Savukārt laika posmā no 2013.gada līdz 2015.gadam pie administratīvās atbildības autopārvadājumu jomā sauktas 1707 ārvalstu fiziskās un juridiskās personas, bet labprātīgi samaksātie naudas sodi sastāda vien 48% apmēru.Ar [2010](http://likumi.lv/ta/id/221370-grozijumi-latvijas-administrativo-parkapumu-kodeksa).gada 28.oktobra likuma “Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” redakciju, kas stājās spēkā [2011.](http://likumi.lv/ta/id/89648-latvijas-administrativo-parkapumu-kodekss/redakcijas-datums/2011/01/01)gada 1.janvārī, LAPK papildināts ar garantijas naudas institūtu. Savukārt 2011.gada 20.decembrī stājās spēkā Ministru kabineta noteikumi Nr.969 “Garantijas naudas iemaksas, atmaksas un dokumentu aizturēšanas kārtība”. Taču minētie normatīvie akti regulē lēmuma izpildes kārtību administratīvā pārkāpuma lietā par naudas soda uzlikšanu, ja pārkāpumu izdarījis ārvalstīs reģistrēta *transportlīdzekļa vadītājs* autopārvadājumu jomā*.*Vienlaikus, praksē vērojama tendence, ka, lai arī garantijas nauda no ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu vadītājiem tiek iekasēta, tomēr nereti konstatētais pārkāpums netiek novērsts un transportlīdzeklis turpina piedalīties ceļu satiksmē, faktiski turpinot izdarīt pārkāpumu. Piemēram, gadījumos, ja krava nav pienācīgi nostiprināta, transportlīdzekļa vadītājs to labprātīgi novērš pārbaudes vietā, bet gadījumos, kad tiek konstatēts faktiskās masas pārsvars, kurš būtu nekavējoties jānokrauj, nekas netiek darīts, jo patreizējais normatīvais regulējums neparedz piespiedu pasākumus pārkāpumu novēršanai. Tas pats attiecināms uz administratīvajiem pārkāpumiem, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu (ikdienas atpūtas, iknedēļas atpūtas un pārtraukumu) neievērošanu un pārkāpuma turpināšanu. Projekta mērķis ir papildus esošajiem tiesiskajiem mehānismiem efektivizēt pārkāpumu novēršanas pasākumu kopumu ceļu satiksmes un autopārvadājumu jomā, kā arī radīt vienkāršotus juridiskos un faktiskos apstākļus naudas soda izpildei pārkāpuma konstatēšanas vietā. LAPK 9.panta trešā daļa nosaka, ka paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka (valdītāja) administratīvās atbildības īpatnības var noteikt citos likumos. Neapšaubāmi, ka transportlīdzeklis ir atzīstams par paaugstinātas bīstamības avotu.Minētais nostiprina atšķirīgu no LAPK administratīvi procesuālā regulējuma pieļaujamību speciālajās materiālo tiesību normās – Ceļu satiksmes likumā.LAPK 16.pants nosaka, ka ārvalstu pilsoņi un bezvalstnieki Latvijas teritorijā saucami pie administratīvās atbildības uz tādu pašu noteikumu pamata kā Latvijas Republikas pilsoņi, ja šis kodekss neparedz citādi. Projekts nosaka autopārvadājumus kontrolējošās institūcijas (amatpersonas) tiesības sastādīt protokolu-lēmumu par ārvalstu pārvadātāja izdarītu pārkāpumu par naudas soda uzlikšanu bez tā klātbūtnes, vienlaicīgi nepieciešamības gadījumā piemērojot kādu no projekta 43.9 pantā paredzētajiem nodrošinājuma līdzekļiem.Par sastādīto protokolu-lēmumu un piemēroto nodrošinājuma līdzekli, ja tāds piemērots, autopārvadājumus kontrolējošā institūcija (amatpersona) informē ārvalstu pārvadātāju, izmantojot elektroniskās saziņas līdzekļus, kā arī transportlīdzekļa vadītāju. Ārvalstu autopārvadātāja kontaktinformācija kā obligāta sastāvdaļa norādīta Eiropas kopienas atļaujas kopijā (Regulas (EK) Nr.1072/2009 4.pants).Projekts nosaka, ka ārvalstu pārvadātājiem piemērotie naudas sodi samaksājami nekavējoties. Šādu maksājumu veikšanu var īstenot veicot bezskaidras naudas norēķinus, tostarp, izmantojot mobilos *point of sale* (POS) terminālus, ar kuriem aprīkoti Valsts policijas operatīvie transportlīdzekļi. Lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību, kā arī vienveidīgu praksi pārkāpumu novēršanas izpildei ceļu satiksmes un autopārvadājumu jomā, projekts nosaka vienlīdzīgus nosacījumus kā ārvalstu, tā nacionālajiem pārvadātājiem.LAPK 40.pants nosaka, ka administratīvā soda uzlikšana neatbrīvo personu, kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu, no tā pienākuma izpildīšanas, par kura nepildīšanu uzlikts administratīvais sods, praksē vērojama tendence, ka pēc administratīvā soda uzlikšanas autopārvadājums tiek turpināts bez konstatētā pārkāpuma novēršanas, jo patreizējais normatīvais regulējums neparedz piespiedu pasākumus pārkāpumu novēršanai. Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmā daļa nosaka, ka ceļu satiksmes dalībniekiem ir jāizpilda šā likuma, [Ceļu satiksmes noteikumu](http://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi) un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus; jāizpilda policijas darbinieku un to personu norādījumi, kuras pilnvarotas regulēt satiksmi.Tiesības aizturēt attiecīgo transportlīdzekli uz laiku, kamēr pārkāpuma iemesls tiek novērsts, kā arī anulēt, apturēt vai ierobežot transportlīdzekļa vadītāja apliecību tajos gadījumos, ja dalībvalsts uzskata, ka pārkāpums var apdraudēt satiksmes drošību, paredzētas Regulas (EK) Nr.561/2006 21.pantā.Ceļu satiksmes likuma 18.pants paredz tiesības aizliegt piedalīties ceļu satiksmē un aizliegt iebraukt Latvijas Republikas teritorijā, ja:1) transportlīdzeklim ir normatīvajos aktos noteiktie bojājumi, kuru dēļ tas nedrīkst braukt;2) nav saņemta atļauja piedalīties ceļu satiksmē, arī ja nav veikta transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana;3) tiek pārvadāta neatļauta bīstamā krava vai ir bīstamās kravas noplūde;4) transportlīdzekļa (transportlīdzekļu sastāva) gabarīti ar kravu vai bez tās, faktiskā masa vai ass slodze pārsniedz [Ceļu satiksmes noteikumos](http://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi) paredzētos lielumus un nav attiecīgās atļaujas braukšanai pa ceļu;5) pārkāptas [Ceļu satiksmes noteikumos](http://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi) reglamentētās kravas novietošanas un nostiprināšanas prasības.Saskaņā ar Noteikumu Nr.411 7.punktu, Valsts policija dod norādījumu apturēt transportlīdzekli kontrolējamā transportlīdzekļa vadītājam uz autoceļa vietās, kur netiek apdraudēta satiksmes drošība. Šo noteikumu 8.punkts nosaka, ka Valsts policija apturēto transportlīdzekli novirza uz autoceļa tuvumā esošām piemērotām vietām (piemēram, stāvlaukumiem, kravas iekraušanas un izkraušanas laukumiem). Atbilstoši Ministru kabineta 2015.gada 2.jūnija noteikumu Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” 25.9.apakšpunktam, transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums pakļauties kompetentās iestādes amatpersonu veiktajām pārbaudēm, tām veicot normatīvajos aktos noteiktās uzraudzības un kontroles funkcijas, tai skaitā policijas vai muitas darbinieka prasībai nogādāt transportlīdzekli kontroles veikšanas vietā, kā arī nodot transportlīdzekli minēto kontroļu veikšanai, ļaut veikt šo noteikumu [218.](https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi#p218), [219.](https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi#p219) un [220. punktā](https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi#p220) minētā aprīkojuma apskati.Minētais nozīmē, ka galējās nepieciešamības rezultātā piemērotais nodrošinājuma līdzeklis – imobilizatora/riteņu bloķētāja uzlikšana autopārvadājumā iesaistītajam transportlīdzeklim netraucēs vispārējai ceļu satiksmei.Projekts paredz, ka piemērotie nodrošinājuma līdzekļi ir spēkā līdz naudas soda un/vai pārkāpuma novēršanai, bet ne ilgāk kā 30 dienas. Šāds regulējums noteikts ņemot vērā, ka autopārvadājumos iesaistītās personas ir finansiāli motivētas savlaicīgi un noteiktos termiņos nodrošināt autopārvadājumu civiltiesisko saistību izpildi, jo katra transportlīdzekļa dīkstāves diena rada pārvadātājam ievērojamus zaudējumus, tādēļ piemērotie nodrošinājuma līdzekļi pēc 30 dienu termiņa kļūst juridiski neefektīvi, līdz ar ko atceļami.  |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Iekšlietu ministrija un Valsts policija. |
| 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 | Pārvadātāji un autopārvadājumu transportlīdzekļu vadītāji. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Tiks novērsta nevienlīdzīgā situācija starp ārvalstu un nacionālajiem pārvadātājiem, nodrošinot vienlīdzīgu personu atbildību par administratīvo pārkāpumu, piemērotā naudas soda neizbēgamības principu īstenošanu neatkarīgi no pārkāpēja valstiskās piederības, kā arī tiks uzlabota valsts budžeta ienākumu no uzliktajiem naudas sodiem nodrošināšana.  |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums |  Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Cita informācija |  Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Rādītāji | 2017. gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| 2018.gads | 2019.gads | 2020.gads |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo(2017.)gadu | izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo  (2017.)gadu | izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo  (2017.)gadu |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Budžeta ieņēmumi: | 8 096 796 | 0 | 259 297 | 259 297 | 259 297 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 8 096 796 | 0 | 259 297 | 259 297 | 259 297 |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi: | 0 | 0 | 7 500 | 0 | 0 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 7 500 | 0 | 0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Finansiālā ietekme: | 8 096 796 | 0 | 251 797 | 259 297 | 259 297 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 8 096 796 | 0 | 251 797 | 259 297 | 259 297 |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | X | 0 |  |  |  |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: | X | 0 | 251 797 | 259 297 | 259 297 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | 251 797 | 259 297 | 259 297 |
| 5.2. speciālais budžets | 0 |  |  |  |
| 5.3. pašvaldību budžets | 0 |  |  |  |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā): | 6.1. Prognozētie valsts pamatbudžeta papildu ieņēmumi:*Budžeta apakšprogrammā 06.01.00 „Valsts policija”.*Papildu ieņēmumu no naudas sodiem par administratīvajiem pārkāpumiem autopārvadājumu jomā, ko izdarījuši ārvalstu pārvadātāji, aprēķins veikts, vadoties no 2016.gada statistikas datiem. Ārvalstu pārvadātājiem par pārkāpumiem autopārvadājumu jomā 2016.gadā piemēroti naudas sodi 381 770 *euro* apmērā, no tiem samaksāti – 103 385 *euro*. Paredzams, ka, ieviešot grozījumus Ceļu satiksmes likumā, saņemto naudas sodu apjoms palielināsies līdz 95 % no piemērotajām summām, t.i., 362 682 *euro.*Prognozētie papildu ieņēmumi :362 682 *euro* – 103 385 *euro* = 259  297 *euro*2018.gadā un turpmāk ik gadu 259 297 *euro* (EKK 10.1.5.3.”Pārējie naudas sodi, ko uzliek Valsts policija par pārkāpumiem ceļu satiksmē”)6.2. Prognozētie valsts pamatbudžeta papildu izdevumi:*Budžeta apakšprogrammā 06.01.00 „Valsts policija”.* Lai nodrošinātu projekta izpildi, Valsts policijai nepieciešams iegādāties 15 vieglkonstrukcijas imobilizatorus/riteņu bloķētājus.Viena imobilizatora/riteņu bloķētāja cena 500 *euro* (t.sk. PVN 21%) .Prognozētie izdevumi:2018.gadā:15 gab. x 500 *euro* (t.sk. PVN 21%)= 7 500 *euro* (t.sk. PVN 21%)(EKK 5200 “Pamatlīdzekļi”). |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Cita informācija | Aprēķinā norādītas provizoriskās cenas, faktiskie izdevumi var mainīties atkarībā no konkrētā brīža tirgus cenas un citiem ietekmējošiem faktoriem. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Likumprojekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| Likumprojekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Sabiedrības līdzdalība nodrošināta saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumiem Nr.970 “Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā”, sagatavojot un publicējot paziņojumu par līdzdalības procesu. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Likumprojekts un tā sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija) ievietots Iekšlietu ministrijas tīmekļvietnē [www.iem.gov.lv](http://www.iem.gov.lv) sadaļā “Sabiedrības līdzdalība”, aicinot sabiedrību rakstveidā izteikt savu viedokli par projektu. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Nav. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas |  Ceļu satiksmi un autopārvadājumus kontrolējošās institūcijas. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Jaunas funkcijas un uzdevumi netiek radīti. Institūcijai pieejamos cilvēkresursus neietekmē.Jaunas institūcijas netiks veidotas. Esošo institūciju likvidācija vai reorganizācijanav plānota. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Iekšlietu ministrs R.Kozlovskis

Vīza: valsts sekretāre I.Pētersone–Godmane

Tupiņa, 67075354

arta.tupina@vp.gov.lv

Meistere, 67075077

agita.meistere@vp.gov.lv