**Likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Likumprojekts “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” (turpmāk – likumprojekts) paredz noteikt valsts garantēto pakalpojumu apmēru dotējamo maršrutu segmentā, komerciālo/valsts nedotēto maršrutu veidošanas iespējas, pasūtītāja tiesības ieviest bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos un iespēju pašvaldībām iesaistīties sabiedriskā transporta pakalpojumu līdzfinansēšanā.Likums stājas spēkā Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likumā noteiktajā kārtībā. Likuma grozījumi par 8.panta papildināšanu ar 3.2  un 3.3 daļu stājas spēkā 2021.gada 1.janvārī. |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Satiksmes ministrijas iniciatīva. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Likumprojekts paredz valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana dotējamo maršrutu segmentā.Ņemot vērā reālo sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot lielāku dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, ņemot vērā sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsmu, tika izstrādāts minimālais valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoms, kas ir atbilstošs pieprasījumam, kas izriet no iedzīvotāju nepieciešamības pēc mobilitātes. Sabiedriskā transporta pakalpojumi spēj apmierināt dažādu iedzīvotāju grupu vajadzības, tostarp vecāka gadagājuma cilvēku, skolēnu, studentu, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām un strādājošo vajadzības, ņemot vērā pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo resursu izmantošanas sociāli-ekonomisko lietderību.Dzelzceļa pārvadājumus paredzēts saglabāt kā pamatu elektrificētajā Pierīgas zonā un dīzeļvilcienu zonā, kā arī citos virzienos pieprasītākajās stundās, kad tiek pārvadāts liels pasažieru skaits. Lai nodrošinātu lielāku vilcienu kustības ātrumu un padarītu šo pārvadājumu veidu efektīvāku, nepieciešams pārskatīt vilciena pieturas katrā līnijā. Samazinot vilciena pieturvietu skaitu, jānodrošina pasažieriem attiecīga autobusu satiksme ar iespēju uzņemt un izlaist pasažierus lielākā skaitā autobusu pieturu.Pilnveidojot reģionālo maršrutu tīklu, tika ņemts vērā iedzīvotāju pieprasījums, iedzīvotāju pārvietošanās paradumi, apdzīvoto vietu sasaiste ar novadu centriem, reģionālajiem attīstības centriem, republikas pilsētām un galvaspilsētu Rīgu un ekonomiskā efektivitāte. Likumprojektā tiek paredzēts, ka valsts nodrošina vismaz divus reisus darbadienā maršrutos, kas savieno pagastu, kurā iedzīvotāju skaits ir virs 500*,* ar novada centru vai pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 3000, kurā tiek sniegti valsts vai pašvaldību pakalpojumi.Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla valsts garantētais apjoms tika izveidots tā, lai nodrošinātu šādus sabiedriskā transporta savienojumus:1) galvaspilsētas savienojumus ar:-citām republikas nozīmes pilsētām; -reģionālās nozīmes attīstības centriem; -citām pilsētām un lielākajām apdzīvotajām vietām Pierīgā;2) republikas nozīmes pilsētu (izņemot galvaspilsētu) savienojumu ar: -citām republikas nozīmes pilsētām; -citām pilsētām un apdzīvotām vietām; 3) pilsētu savienojumus ar citām pilsētām un apdzīvotām vietām; 4) pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām; 5) tuvējo novadu savstarpēju savienojumu; 6) pagastu centru savienojumu ar novada centru vai tuvākajām pilsētām. Veidojot sabiedriskā transporta savienojumus, tika ņemts vērā šāds apdzīvoto vietu iedalījums:- Republikas nozīmes pilsētas (Rīga, Daugavpils, Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera, Ventspils);- Reģionālās nozīmes attīstības centri (Aizkraukle, Alūksne, Balvi, Bauska, Cēsis, Dobele, Gulbene, Krāslava Kuldīga, Limbaži, Līvāni, Ludza, Madona, Ogre, Preiļi, Saldus, Sigulda, Smiltene, Talsi, Tukums, Valka);- Pilsētas ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, kas nav reģionālās nozīmes attīstības centri vai republikas nozīmes pilsētas (Salaspils, Olaine, Ikšķile, Lielvārde, Baloži);- Apdzīvotās vietas ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 (Mārupe, Ādaži, Iecava, Ķekava);- Apdzīvotās vietas ar iedzīvotāju skaitu virs 3000, bet zem 5000 (piemēram, Aizpute, Kandava, Grobiņa, Vangaži, Pļaviņas, Baldone, Saulkrasti, Viļāni, Rūjiena, Brocēni, Ozolnieki, Carnikava, Piņķi). Veidojot valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu, ekonomiskās efektivitātes novērtēšanai tika izmantoti divi savstarpēji saistītie rādītāji:ieņēmumu daļa (ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem), kas nosedz pārvadājumu izmaksas;vidējais pasažieru skaits transportlīdzeklī visā maršruta garumā (pieprasījums). Prioritāri nodrošina reģionālās nozīmes maršrutus, kuros kopējo saņemto ieņēmumu segums pār kopējām izmaksām vai vidējais pasažieru skaits transportlīdzeklī visā maršruta garumā nav mazāks par:50% vai deviņiem pasažieriem maršrutos, kas nodrošina Rīgas pilsētas saistību ar citu republikas nozīmes pilsētu, republikas nozīmes pilsētu saistību ar citu republikas nozīmes pilsētu, Rīgas pilsētas saistību ar reģionālās nozīmes attīstības centriem, vai pilsētām un apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 vai republikas nozīmes pilsētu saistību ar pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000; 40% vai pieciem pasažieriem maršrutos, kas nodrošina pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 saistību ar citu pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 saistību ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 3000, pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumi ar citām pilsētas daļām vai pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumi ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu zem 3000.25% vai trim pasažieriem maršrutos, kas nodrošina tuvējo novadu savstarpējo saistību, pagastu sasaisti ar novada centru vai tuvāko pilsētu, kā arī citus savienojumus pēc nepieciešamības.Lielāka pieprasījuma gadījumā reisu skaits maršrutā var tikt palielināts, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem, ievērojot ekonomiskās efektivitātes kritērijus. Ja ekonomiskās efektivitātes kritēriji kādā maršrutā netiek sasniegti, veic pasākumus vidējā pasažieru skaita maršruta reisā palielināšanai: * pārskata kustības sarakstus;
* veic izmaiņas reisu izpildē.

Likumprojekts paredz pasūtītāja tiesības ieviest bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos. Lai paaugstinātu sabiedriskā transporta pieejamību mazapdzīvotās teritorijās un stimulētu iedzīvotājus pēc iespējas vairāk izmantot sabiedrisko transportu maršrutos, kas apkalpo teritorijas ar zemu iedzīvotāju blīvumu un kuru rentabilitātes rādītāji ir ļoti zemi, paredzēts ieviest braukšanu bez maksas (100% braukšanas maksas atlaidi). Plānots, ka no 2021. gada aptuveni 20 maršrutos visos reģionos, izņemot Rīgas, sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks nodrošināti bez maksas (turpmāk – bezmaksas maršruti) (piemēram, *Viļaka- Žīguri- Katleši (Latgales Plānošanas reģions), Skujene- Kaive- Skujene (Vidzemes Plānošanas reģions), Kuldīga- Kabile (Kurzemes Plānošanas reģions), Pilskalne- Sproģi (Zemgales Plānošanas reģions).* Šobrīd identificētie bezmaksas maršruti un to daudzums varētu mainīties. Kritēriji, pēc kuriem tiek atlasīti bezmaksas maršruti, ir divi: apdzīvotības blīvums ir mazāks par četriem iedzīvotājiem uz 1 kvadrātkilometru un ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniedz 15% (valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% izmaksu, kas rodas, lai maršrutu uzturētu). Gadījumos, kad apdzīvotības blīvums konkrētajā teritorijā būs virs četriem iedzīvotājiem uz kvadrātkilometru, bet ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniegs 15% (valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% izmaksu, kas rodas, lai maršrutu uzturētu), tiek plānots šādos maršrutos attīstīt pakalpojumu transports pēc pieprasījuma. Tiek plānots, ka pārvadājumu pēc pieprasījuma ietvaros, kad pārvietošanās vajadzības tiks nodrošinātas 1-3 pasažieriem, šādu pakalpojumu varētu izpildīt ar vieglo automašīnu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā (turpmāk - Likums) M1 kategorijas transportlīdzeklis ir minēts kā pieļaujamais sabiedriskā transportlīdzekļa veids (*saskaņā ar Likuma* [*1.*](https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums#p1)*panta pirmās daļas 14.punktu, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā var izmantot M1 kategorijas transportlīdzekli*) 1-3 pasažieru pārvadāšana. Likumprojekts paredz komerciālo/valsts nedotēto maršrutu veidošanas iespējas, paredzot, kapasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu ārpus pamata maršrutu tīkla maršrutos organizē, piešķirot pārvadātājam tiesības sniegt pakalpojumus. Tiesību piešķiršanas kārtību un nosacījumus apstiprina Sabiedriskā transporta padome. 2021.gadā reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas ir paralēli vilcieniem Pierīgā un posmā Rīga - Daugavpils un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, paredzēts saglabāt, bet bez valsts dotācijām. Līdz ar to autobusu maršruti savienojumos Rīga–Ogre, Rīga – Salaspils, Rīga-Jelgava, Rīga- Olaine, Rīga- Jaunķemeri, Rīga- Sloka, Rīga-Sigulda, Rīga-Daugavpils tiks apkalpoti uz komerciāliem principiem, taču to skaits varētu palielināties, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus. Plānotajā iepirkumā tiek paredzēts, ka pārvadātājam piešķiramo tiesību apjomu līguma darbības laikā var samazināt vai palielināt līdz 30%. Potenciāli tiek paredzēts, ka komerciālie/valsts nedotētie maršruti varētu tiks veidoti Rīgas savienojumos ar Rēzekni, Liepāju, Ventspili un Bausku.Līdz ar to maršrutu tīkla daļās (lotēs), kurās ietilpst minētie savienojumi, tiek paredzēts maksimālā iespēja samazināt piešķirto tiesību apjomu, t.i., līdz 30%. Šāds apjoma samazinājums būs paredzēts iepirkuma dokumentācijā un ar šāda samazinājuma apmēru pretendentiem un turpmāk arī pakalpojuma sniedzējiem būs jāierēķinās un šāds potenciāls apjoma samazinājums pretendētiem būs jāierēķina piedāvātajā pakalpojuma cenā. Paredzēts, ka pārvadātāji iegūs tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem uz komerciāliem principiem uz noteiktu termiņu. Ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi būs pārvadātāja pašrisks un tie no valsts vai pašvaldību budžeta netiks kompensēti, taču pārvadātāji būs tiesīgi paši noteikt biļešu cenu. Pakalpojuma sniegšanas un transportlīdzekļu kvalitātes prasības uz komerciāliem principiem apkalpojamajos maršrutos nosakāmas līdzīgas kā maršrutos, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem (A kategorijas savienojumi). Paredzēts noteikt, ka visiem komerciālo pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem būs jābūt pielāgotiem personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai. Pasažieri, kas tiesīgi saņemt valsts noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus, tos varēs saņemt arī maršrutos, kas tiek apkalpoti uz komerciāliem principiem.Likumprojekts paredz iespēju pašvaldībām iesaistīties sabiedriskā transporta pakalpojumu līdzfinansēšanā. Sabiedriskā transporta padomei bieži pēc pašvaldību ierosinājuma ir jāpieņem lēmumi par reisu izveidi, kuru galvenais mērķis ir skolēnu nogādāšana uz izglītības iestādi. Vienlaikus aktuāli ir arī jautājumi par nerentablu maršrutu, reisu slēgšanu, taču, neskatoties uz pieprasījuma trūkumu, dažkārt pašvaldība uzstāj uz šāda sabiedriskā transporta pārvadājumu saglabāšanu pilnā apjomā. Šādos gadījumos un ierobežota valsts finansējuma apstākļos tiek diskutēts par pašvaldības finansiālu līdzdalību zaudējumu segšanā pārvadātājam. Pārsvarā pašvaldības ir gatavas līdzfinansējuma sniegšanai, taču valstī nav izstrādāti kritēriji, lai noteiktu, kādā apmērā līdzfinansējums būtu nepieciešams, kā arī nav noteikta kārtība, kādā pašvaldība ar līdzfinansējumu var piedalīties valsts pasūtījuma izpildē.  Ņemot vērā minēto, Likumā tiek paredzētas pašvaldības tiesības noteiktos apstākļos līdzfinansēt sabiedriskā transporta pārvadājumus, kompensējot noteiktu ar sabiedriskā transporta nodrošināšanu saistītu pārvadātāja zaudējumu daļu. Attiecīgi likumprojektā ir paredzētas, ka Sabiedriskā transporta padome noteiks kārtību, kādā pašvaldība varēs piedalīties ar līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos, cita starpā arī paredzot līdzfinansējuma apmēra noteikšanas kārtību. Sabiedriskā transporta padomes apstiprinātajā kārtībā var tikt paredzēts, ka, piemēram, pašvaldības līdzfinansējuma daļa tiks noteikta kā starpība starp reālajiem maršruta (reisa) ieņēmumiem un vidējiem ieņēmumiem attiecīgajā plānošanas reģionā iepriekšējā gadā. Ikmēneša līdzfinansējuma apjoms tiks noteikts, pamatojoties uz pārvadātāja prognozēm, bet gala norēķins tiks veikts atbilstoši faktiskajiem ienākumiem un izmaksām attiecīgajos reisos.Jāatzīmē, ka šāda likumprojektā paredzētā norma par pašvaldības līdzfinansējumu nav paredzēta kā obligāts pašvaldības pienākums piešķirt līdzfinansējumu. Likumprojekts paredz aizliegumu pakalpojumu sniedzējam nodot tam piešķirtās tiesības citam pakalpojumu sniedzējam. Atbilstoši Likuma 8. panta otrajai daļai pasūtītājs organizē sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai koncesiju piešķiršanu regulējošo likumu, ciktāl Likums nenosaka citādi. Šāds izņēmums ir paredzēts Likuma 8. panta trešajā daļā. Tajā ir noteikts, ka pasūtītājs var piešķirt tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus tieši, neievērojot šā panta otrajā daļā minēto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūru, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulā (EK) Nr. [1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) par sa*biedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr.* [*1191/69*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) *un Padomes regulu (EEK) Nr.* [*1107/70*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML) paredzētajos gadījumos un kārtībā.Likuma 8. panta trešajā daļā paredzēto nosacījumu tiešā līguma piešķiršanai ir jāaplūko kopā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulu (EK) Nr. [1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. [1191/69](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) un Padomes regulu (EEK) Nr. [1107/70](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML), (turpmāk – regula Nr.1370/2007). Regulā Nr.1370/2007 paredzēts, ka tad, ja tas nav aizliegts ar valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus:1. juridiski patstāvīgam subjektam, ko vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas (regulas Nr.1370/2007 5. panta 2.punkts);
2. neliela apjoma līgumiem (regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punkts) un mazajam vai vidējam uzņēmumam (regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punkts);
3. ārkārtas apstākļos (regulas Nr.1370/2007 5.panta 5.punkts).

Likumdevējs, 2013. gadā veicot grozījumus Likumā, ir paredzējis, ka pasūtītājs (*saskaņā ar Likuma 1.panta 5.punktu pasūtītājs ir valsts vai pašvaldība, kas savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus*) ir tiesīgs, neorganizējot atklāta konkursa procedūru (Likuma 8.panta otrā daļa), tieši piešķirt sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtījuma līgumu gadījumos, kas ir noteikti regulā Nr.1370/2007. No minētā ir secināms, ka ar valsts tiesību aktiem ir atļauts pasūtītājam piešķirt tiešos (t*ieša piešķiršana ir pakalpojumu valsts līguma piešķiršana bez iepriekšējas konkursa procedūras (regulas Nr.1370/2007 2.panta "h" punkts*) līgumus, ievērojot nosacījumus, kas noteikti regulas Nr.1370/2007 5. pantā. Slēdzot tiešo līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, pasūtītājs pārvadātājam piešķir ekskluzīvās tiesības. Ekskluzīvas tiesības regulas Nr.1370/2007 2.panta f) punktā definētas kā “*sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam”.* Tomēr praksē paradās situācijas, kad pārvadātājs, kuram, pamatojoties uz Likuma 8.panta trešo daļu, ir piešķirtas ekskluzīvās tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodot daļu no šīm ekskluzīvajām tiesībām citam pārvadātāja, piemēram, slēdzot apakšuzņēmuma līgumu. Šāda situācija ir pretrunā ekskluzīvo tiesību principam un nenodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu iekšējā tirgus netraucētu darbību. Ekskluzivitāte aizsargā uzņēmumu no citu pakalpojumu sniedzēju konkurences konkrētajā tirgū tādā mērā, ka neviens cits uzņēmums nedrīkst sniegt to pašu pakalpojumu. Eiropas Komisijas paziņojumā par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz regulu Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, (2014/C 92/01, 2014. gada 29. martā publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī Nr. C 92 57.sējumā) (turpmāk – Komisijas vadlīnijas) ir noteikts, ka valsts likumdevējs var pieņemt lēmumu, ka kompetentajai iestādei regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punktā noteiktajos gadījumos jāpiemēro noteikums, kas paredz, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības jāpiešķir, izmantojot taisnīgu, atklātu, paredzamu un nediskriminējošo konkursa procedūru.Latvijas likumdevējs Likuma 8.panta 31 daļā jau ir paredzējis, ka, *piešķirot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības saskaņā ar šā panta trešo daļu, pasūtītājam nav atļauts sadalīt šā panta pirmajā daļā minēto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu, lai izvairītos no šā panta otrajā daļā paredzētās sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūras piemērošanas.* Tas nozīmē, ka likumdevējs paredzēja nosacījumu tiešo līgumu piešķiršanai, proti, ka pasūtītājs nevar piemērot regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punktu reģionālās nozīmes maršrutos, jo ir aizliegts sadalīt pakalpojuma apjomu (maršrutu tīklu) tādos apjomos, lai tie atbilstu Regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punkta apjomiem, kas ļautu tieši piešķirt pakalpojuma pasūtījuma līgumus. Lai nekropļotu konkurenci un nodrošinātu vienlīdzīgu un nediskriminējošo attieksmi pret visiem pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, likumprojekts paredz aizliegumu pārvadātājam, kuram ekskluzīvās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības ir piešķirtas, pamatojoties uz Likuma 8.panta trešo daļu, nodot citam pārvadātām apkalpošanai maršruta tīkla daļu, maršrutu vai reisu. Vienlaikus likumprojektā ir paredzēts, ka, ja pārvadātājs, kuram ekskluzīvās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības ir piešķirtas, pamatojoties uz Likuma 8.panta trešo daļu, nespēj apkalpot nodoto maršrutu tīkla daļu, maršrutu vai reisu, tad šādos gadījumos, pasūtītājam pakalpojumu sniedzējs šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā, ir jāmeklē ar atklāta konkursa procedūras, kas minēta Likuma 8.panta otrajā daļā, starpniecību. Jāņem vērā, ka, piešķirot tiešo līgumu, pasūtītājam nav iespējams salīdzināt piedāvājumus, tādā veidā izvēlēties iespējams ekonomiski izdevīgāko pakalpojumu sniedzēju, kas spēj par samērojamu cenu sniegt konkursa prasībām atbilstošu pakalpojumu. Arī Valsts kontrole 2009.gada 22.decembra Revīzijas ziņojumā Nr.5.1-2-3/2009 ”Valsts budžeta dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem piešķiršanas un izlietojuma atbilstība normatīvo aktu prasībām un mērķiem” norādīja, ka pareizākais un labas pārvaldības principam atbilstošs veids, kā noskaidrot pārvadātāju, kas sniegs sabiedriskā transporta pakalpojumus, ir atklāta konkursa rīkošana, kas ļauj pasūtītājam izvirzīt samērojamās kvalitātes prasības attiecībā uz pakalpojuma sniegšanā iesaistītiem transportlīdzekļiem.Likumprojekts paredz deleģējumu Valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija) izveidot un uzturēt vienotu biļešu tirdzniecības sistēmu. Autotransporta direkcija ir vienotas valsts politikas realizētāja pasažieru un kravu pārvadājumu jomā. Autotransporta direkcijas kompetencē ir reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta – pasažieru pārvadājumu ar autobusu un vilcienu – maršrutu plānošana; organizēšana (sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšana ar pārvadātājiem); sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšana un piešķiršana, kā arī ar sabiedrisko transportu saistīto pakalpojumu organizēšana, kas ietver Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju valsts informācijas sistēmas izveidi un uzturēšanu un vienotas Sabiedriskā transporta informācijas un finanšu statistikas sistēma (STIFSS) uzturēšanu. Autotransporta direkcijas STIFSS sistēmā tiek uzturēta aktuālā informācija par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutiem, reisiem, to kustības sarakstiem un braukšanas maksu (tarifiem). Pašlaik STIFSS tiek nodrošināta un uzturēta informācija par reģionālās nozīmes maršrutu autobusu pārvadājumiem. Pašlaik sistēmā reģionālās nozīmes autobusu pārvadātāji, iesniedz informāciju par pasažieru plūsmu, kas veidojas no pārdoto biļešu informācijas, kas reģistrēta ar kases aparātiem. Sistēmā tiek saņemta informācija arī par autoostās pārdotajām biļetēm no autoostu biļešu tirdzniecības un reisu uzskaites sistēmas.Autotransporta direkcija ir konstatējusi virkni problēmas esošās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības organizēšanā un nodrošināšanā, kas rada neērtības pasažieriem, problēmas pārvadātājiem un arī neļauj Autotransporta direkcijai kā reģionālās nozīmes maršrutu pasūtītājai organizēt un attīstīt ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem saistītos pakalpojumus, kā arī efektivizēt pakalpojumu sniegšanā gūto ieņēmumu un izdevumu kontroli. Lai sakārtotu biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizētu kontroli, Autotransporta direkcija plāno vienotas biļešu tirdzniecības sistēmas izveidi, kas spētu nodrošināt vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē.  |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija un VISA “Autotransporta direkcija”. |
| 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 | Likumprojekts attiecas uz pašvaldībām, tostarp republikas pilsētām, kā arī uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kuriem sabiedriskā transporta pakalpojumu tiesības ir piešķirtas, pamatojoties uz Likuma 8.panta trešo daļu. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Likumprojektam nav tiešas ietekmes uz tautsaimniecību un administratīvo slogu. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Projekts šo jomu neskar. |

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

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

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumiem Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai tika dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par likumprojektu tā izstrādes stadijā.  |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Paziņojums par līdzdalības iespējām tiesību akta izstrādes procesā ievietots 2019.gada 14.jūnijā tika publicēts Satiksmes ministrijas tīmekļvietnē http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=553 |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Iebildumi un priekšlikumi netika saņemti. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija un VSIA “Autotransporta direkcija”. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Saistībā ar likumprojekta izpildi nav nepieciešams veidot jaunas institūcijas, likvidēt vai reorganizēt esošās. VSIA “Autotransporta direkcija” tiek deleģēta papildu funkcija, kas paredz izveidot un uzturēt vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu. VSIA “Autotransporta direkcija” papildus deleģētā funkcija, tiks realizēta no VSIA “Autotransporta direkcija” pašu līdzekļiem, neveidojot jaunas štata vietas. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza:

valsts sekretāra p.i. Dž.Innusa