**Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem par**

**likumprojektu “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā”**

**I. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās nav panākta**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas pamatojums iebilduma noraidījumam | Atzinuma sniedzēja uzturētais iebildums, ja tas atšķiras no atzinumā norādītā iebilduma pamatojuma | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Likumprojekta 1.pants.  3.pantā:  izteikt 2.punktu šādā redakcijā:  “2) **maršrutu tīkls** — izmantojot esošo autoceļu, ielu vai sliežu ceļu tīklu, veidots maršrutu kopums (pamata un ārpus pamata maršruti), kurā tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi;”;  papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21) **ārpus pamata maršruts** - reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti atbilstoši komerciāliem principiem un kurā netiek nodrošināti pamata maršrutu tīklā garantētie pakalpojuma apjomi;”;  “22) **pamata maršruts** — noteiktā kārtībā apstiprināts reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas ir pieejami sabiedrībai ar atvieglotiem nosacījumiem valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kā arī ir pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ;”. | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Izslēgt no likumprojekta trešo pantu.**  *Pamatojums*  Lūdzam sniegt skaidrojumu spēkā esošās definīcijas sašaurināšanas pamatojumam. Vienlaicīgi vēršam uzmanību uz to, ka likumprojektā iekļautās definīcijas tekstā iekavās iekļauto maršrutu uzskaitījums ir nepilnīgs, jo maršrutu tīklā ir arī pilsētas nozīmes maršruti, reģionālās nozīmes maršruti, starptautiskie maršruti.  Lūdzam sniegt arī skaidrojumu par pantā minēto 2.1 un 2.2 punktu maršrutu klasifikācijas ieviešanas pamatotību. Kādi ārējie normatīvie akti paredz šādu klasifikāciju un kā tā tiks skaņota ar Valsts statistikas datu pārvaldi, lai tur sniegtie dati būtu salīdzināmi arī Eiropas savienības dalībvalstu līmenī. Papildus tam vēlamies norādīt, ka Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Līdz ar to, 2.1 punktā minētais ir klajā pretrunā ar likuma mērķi. | **Iebildums daļēji ņemts vērā.**  Likumprojekts neparedz sašaurināt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā (turpmāk -STPL) lietotās definīcijas, bet nosaka, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi turpmāk tiks sniegti maršrutu tīklā, kurā ir gana pamata maršruti (citiem vārdiem sakot - no valsts budžeta dotētie maršruti), gan ārpus pamata maršruti (citiem vārdiem sakot- no valsts nedotētie maršruti). Maršrutu tīklā joprojām tiek paredzēti gan reģionālās starppilsētu nozīmes maršruti, gan reģionālās vietējās nozīmes, gan pilsētas nozīmes maršruti.  Noradām, ka starptautiskie maršruti netiek uzskatīti par sabiedriskā transporta pakalpojumiem un netiek iekļauti sabiedriskā transporta maršrutu tīklā. | **Uztur iebildumu.** | Likumprojekta 1.pants.  3.pantā:  izteikt 2.punktu šādā redakcijā:  “2) **maršrutu tīkls** — izmantojot esošo autoceļu, ielu vai sliežu ceļu tīklu, veidots maršrutu kopums (dotētie un komerciālie maršruti), kurā tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi;”;  papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21) **komerciālais maršruts** - reģionālās nozīmes maršruts, kurā no valsts vai pašvaldību budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi;”;  “22) **dotētais maršruts-**reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts vai pašvaldības garantēti, noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kurus uz atvieglotiem nosacījumiem ir tiesīgas izmantot valsts vai pašvaldības noteiktās pasažieru kategorijas un kuros ar pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē no valsts vai pašvaldību budžeta;”. |
| 2. | Projekta 7.pants. 8.pantā: papildināt pantu ar 3.2 un 3.3 daļu šādā redakcijā:  “(32) Ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības pārvadātājam ir piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, pārvadātājam ir aizliegts nodot apkalpošanai pasūtījumā līgumā ietverto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu citam pārvadātājam.  (33) Ja pārvadātājs nevar vai atsakās sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā un tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā pārvadātājam tika piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, tad pasūtītājs jaunas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā), piešķir, pamatojoties uz šā panta otro daļu.”. | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Izslēgt no likumprojekta 7.panta likuma 8.panta (33) daļu.**  (33) Ja pārvadātājs nevar vai atsakās sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā un tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā pārvadātājam tika piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, tad pasūtītājs jaunas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā), piešķir, pamatojoties uz šā panta otro daļu.”.  *Pamatojums*  Nepamatoti tiek sašaurināts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, 5.panta tvērums. | **Iebildums nav ņemts vērā.**  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 pārvadātājam 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. | **Uztur iebildumu.** | Projekta 7.pants. 8.pantā: papildināt pantu ar 3.2 un 3.3 daļu šādā redakcijā:  “(32) Ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības pārvadātājam ir piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, pārvadātājam ir aizliegts nodot apkalpošanai pasūtījumā līgumā ietverto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu citam pārvadātājam.  (33) Ja pārvadātājs nesniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā) un tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā pārvadātājam tika piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, tad pasūtītājs jaunas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā) piešķir, pamatojoties uz šā panta otro daļu, organizējot pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu.” |
| 3. | Likumprojekta  7.pants 8.pantā: papildināt pantu ar 3.2 un 3.3 daļu šādā redakcijā:  “(32) Ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības pārvadātājam ir piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, pārvadātājam ir aizliegts nodot apkalpošanai pasūtījumā līgumā ietverto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu citam pārvadātājam.  (33) Ja pārvadātājs nesniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā) un tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā pārvadātājam tika piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, tad pasūtītājs jaunas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā), piešķir, pamatojoties uz šā panta otro daļu, organizējot pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu.” | **Lielo pilsētu asociācija**  (23.01.2020.atzinums)  Iebilstam un atkārtoti  aicinām no Likumprojekta izslēgt ierosinājumu papildināt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.pantu ar 3.2 un 3.3 daļu.  Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra [Regula (EK) Nr. 1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=EN) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – Regula) nosaka, ka apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums. Turklāt Regulas 5. panta 2. punkta e) apakšpunktā noteikts, ka, ja kompetentā vietējā iestāde pieņem lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumu, tā apsver arī Regulas 4. panta 7. punktā noteikto.  Regulas preambulas 17. punkts nosaka, ka jebkura vietējā iestāde saskaņā ar valsts tiesību aktiem var izvēlēties pati sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus teritorijā, ko tā pārvalda, vai bez konkursa nodot tos tieši pakalpojuma sniedzējam. Preambulas 19. punkts nosaka, ka apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums. Lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus, kompetentajām iestādēm tomēr būtu jāspēj noteikt to, kā slēdz apakšuzņēmuma līgumus par savu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, jo īpaši attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs. Turklāt apakšuzņēmējam nebūtu jāliedz iespēja piedalīties konkursos jebkuras kompetentās iestādes teritorijā. Kompetentajai iestādei vai tās tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam apakšuzņēmēju vajadzētu izvēlēties saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.  Tādējādi nepamatoti tiek sašaurināts Regulas Nr.1370/2007 5. panta tvērums.  Tāpat vēlamies norādīt, ka spēkā esošā 8. panta 3.1 daļa paredz, 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.  Kā nepieciešamība izdarīt šādus grozījumus, anotācijā norādīts sekojošais:  *“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”.*  Savukārt, izziņā norādīts sekojošais.  *“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.”*  Vēlamies norādīt, ka anotācijā augstāk norādītais pamatojums likuma izmaiņām ir kļūdains, jo balstās uz aplamu Regulas Nr. 1370/2007 normu iztulkošanu un iekšējo loģikas kļūdu.  Minētais Likumprojektā paredzētais 8. panta noteikums ir pilnībā pretrunā ar Regulā noteikto pamatprincipu par vienoto sabiedriskā transporta tīklu, tai skaitā, ka Regula tieši paredz tiesības vienotajam pakalpojuma sniedzējam nepieciešamības gadījumā piesaistīt apakšpakalpojuma sniedzēju. Saskaņā ar Regulas 19. apsvērumu apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums.  Tātad Regula veicina ekskluzīvu tiesību piešķiršanu pārvadātājam, sekmējot, ka ar ekskluzīvām tiesībām apveltītais pārvadātājs pakalpojuma sniegšanā var piesaistīt apakšuzņēmējus. No Regulas jēgas un būtības nepārprotami izriet, ka šāda kārtība nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu iekšējā tirgus netraucētu darbību, veicinot tā pieejamību pasažieriem, drošību, pārredzamību, efektivitāti, augstu kvalitāti, pareizu darbību, vides un sociālo faktoru ievērošanu.  Vienlaicīgi jānorāda, ka priekšlikumi 8. panta grozījumiem ir pretrunā ar Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumu, kurā ir noteikta kārtība, kādā pakalpojuma sniedzējs drīkst piesaistīt apakšuzņēmēju.  Tādejādi, īstenojot Likumprojektā paredzēto kārtību, maršruta tīkls tiktu mākslīgi sadalīts, pārkāpjot Regulā noteikto principu par vienoto maršrutu tīklu, tiktu nodarīts kaitējums reglamentētajam tirgum, kas ir pretrunā Regulas jēgai un mērķiem. Ja pasūtītājs sadala maršruta tīklu, paralēli piesaistot citus pārvadātājus, lai arī maršruta tīkls ar ekskluzīvām tiesībām ir nodots vienam pārvadātājam, vēl jo vairāk tiek traucēts vienotais sabiedriskā transporta iekšējais tirgus. Tāpat jānorāda, ka šāda kārtība, ka pasūtītājs atsakās sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā, rada iespēju šādu tiesību ļaunprātīgai izmantošanai, pārvadātājam atsakoties no nerentablo maršrutu veikšanas maršrutu tīklā, bet saglabājot sev tikai izdevīgākos un pelnošākos maršrutus.  Ņemot vērā minēto, lai risinātu Likumprojekta anotācijā identificētās problēmas un ievērotu Regulas noteikumus, **aicinām noteikt apakšuzņēmēju pakalpojumu cenu veidojošos mehānismus, kontroles pasākumus u.tml. normatīvajos aktos.** | **Iebildums nav ņemts vērā.**  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 pārvadātājam 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 | **Uztur iebildumu.** | Likumprojekta 7.pants.  8. pantā:  papildināt pantu ar 3.2 un 3.3 daļu šādā redakcijā:  “(32) Ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības pārvadātājam ir piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, pārvadātājam ir aizliegts nodot apkalpošanai pasūtījumā līgumā ietverto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu citam pārvadātājam.  (33) Ja pārvadātājs nesniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā) un tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā pārvadātājam tika piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, tad pasūtītājs jaunas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā) piešķir, pamatojoties uz šā panta otro daļu, organizējot pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu.” |
| 4. | Likumprojekta 3.pants.  1.pantā:  izteikt 2.punktu šādā redakcijā:  “2) **maršrutu tīkls** — izmantojot esošo autoceļu, ielu vai sliežu ceļu tīklu, veidots maršrutu kopums (pamata un ārpus pamata maršruti), kurā tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi;”;  papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21) **ārpus pamata maršruts** - reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti atbilstoši komerciāliem principiem un kurā netiek nodrošināti pamata maršrutu tīklā garantētie pakalpojuma apjomi;”;  “22) **pamata maršruts** — noteiktā kārtībā apstiprināts reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas ir pieejami sabiedrībai ar atvieglotiem nosacījumiem valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kā arī ir pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ;”. | **Latvijas pašvaldību savienība**  Ieviešot maršrutu tīklā esošo maršrutu dalījumu pamata un ārpus pamata maršrutos kas tiks sniegti atbilstoši komerciāliem principiem, nav garantēti nepieciešamie pakalpojuma apjomi, pastāv risks, ka tie nebūs pieejami pasažieriem, kam valsts noteikusi atvieglojumus, gan arī pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām.  Vairums komercpārvadājumu, kurus paredzēts organizēt Rīgas plānošanas reģionā pēc būtības ir reģionālie vietējie maršruti, kas pamatā nodrošina iedzīvotājiem nokļūšanu uz darbu un mācību iestādēm.  Sabiedrībā paustais Satiksmes ministrijas amatpersonu viedoklis, ka maršruti uz komerciāliem principiem tiks ieviesti maršrutos, kas ir paralēli vilcienu maršrutiem un apkalpo tos pašus pasažierus, neiztur kritiku, jo nav novērot, ka autobusi pietur pie vilcienu stacijām vai apstāšanās vietām. Sabiedriskā transporta līdzekļu – autobusu un dzelzceļa pārvadājumu efektīva savietojamība ir iespējama tikai pēc infrastruktūras sakārtošanas pie dzelzceļa stacijām (multimodālās stacijas izbūve, tai skaitā papildus stāvlaukumu izbūve). | **Iebildums daļēji ņemts vērā.**  Saskaņā ar STPL 11. panta pirmās daļas nosacījumiem, ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē atbilstoši apmēriem un kārtībai, ko nosaka Ministru kabinets un šos zaudējumus kompensē no valsts budžeta.  Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas jeb pasūtījuma veikšanas pamatprincipus reglamentē STPL. Saskaņā ar STPL 1. panta 2.punktu. 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām.  Ar izstrādāto likumprojektu netiek samazināta sabiedriskā transporta pieejamība, jo ar likumprojektu tiek paredzēts sabiedriska transporta pieejamību sasniegt, ievērojot šādus četrus reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārzināšanas pamatprincipus:  1) lielāks uzsvars dzelzceļa pārvadājumiem;  2) valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana dotējamo maršrutu segmentā;  3) komerciālo/valsts nedotēto maršrutu veidošana;  4) bezmaksas sabiedriskais transports.  Vienlaikus noradām, ka reģionālās nozīmes maršrutu tīkls 2021.gadā tiks veidots tā, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu, pārvadājumi pamatā tiks nodrošināti ar vilcieniem, savukārt pārvadājumi ar autobusiem tiks veikti vietās, kur vilcieni nekursē, vai kā pārvadājumi, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei. Lai nodrošinātu lielāku vilcienu kustības ātrumu un padarītu šo pārvadājumu veidu efektīvāku, tiks samazināts vilcienu pieturu skaits katrā līnijā.  Vēršam uzmanību, ka ar likumprojektu tikai paredzēts komerciālos maršrutus veidot tikai maršrutos, kuri 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. | **Uztur iebildumu.** | Likumprojekta 3.pants.  1.pantā:  izteikt 2.punktu šādā redakcijā:  “2) **maršrutu tīkls** — izmantojot esošo autoceļu, ielu vai sliežu ceļu tīklu, veidots maršrutu kopums (dotētie un komerciālie maršruti), kurā tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi;”;  papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21) **komerciālais maršruts** - reģionālās nozīmes maršruts, kurā no valsts vai pašvaldību budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi;”;  “22) **dotētais maršruts-**reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts vai pašvaldības garantēti, noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kurus uz atvieglotiem nosacījumiem ir tiesīgas izmantot valsts vai pašvaldības noteiktās pasažieru kategorijas un kuros ar pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē no valsts vai pašvaldību budžeta;”. |
| 5. | Likumprojekta 7.pants  papildināt pantu ar 3.2 un 3.3 daļu šādā redakcijā:  “(32) Ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības pārvadātājam ir piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, pārvadātājam ir aizliegts nodot apkalpošanai pasūtījumā līgumā ietverto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu citam pārvadātājam.  (33) Ja pārvadātājs nevar vai atsakās sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā un tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā pārvadātājam tika piešķirtas, pamatojoties uz šā panta trešo daļu, tad pasūtītājs jaunas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šajā maršrutu tīkla daļā, maršrutā (reisā), piešķir, pamatojoties uz šā panta otro daļu.”. | **Latvijas pašvaldību savienība**  Ar likumprojektu plānots papildināt Sabiedriskā transporta likuma 8.pantu ar 3.2 un 3.3 daļu, liedzot kompetentās vietējās iestādes kontrolētajam patstāvīgajam subjektam nodot apkalpošanai pasūtījuma līgumā ietverto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu citam pārvadātājam, proti, noslēgt apakšuzņēmuma līgumu. Norādām, ka, piemēram, Rīgā pilsētas maršrutu tīkls ir komplicēts, jo jānodrošina rīdzinieki un pilsētas viesi ar pieejamu sabiedrisko transportu maksimāli lielā pilsētas teritorijā, līdz ar to Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” (t.i., pārvadātājam, kurš apkalpo Rīgas pilsētas maršrutu tīklu) pasūtījuma līgumā tika paredzētas tiesības noslēgt apakšuzņēmuma līgumu. Papildus norādām, ka pašreiz spēkā esošo apakšuzņēmuma līgumu pārvadātājs noslēdza iepirkuma procedūras rezultātā.  Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – regula) nosaka, ka apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums. Turklāt regulas 5.panta 2.punkta e) apakšpunktā noteikts, ka, ja kompetentā vietējā iestāde pieņem lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumu, tā apsver arī regulas 4.panta 7.punktā noteikto.  Ņemot vērā iepriekš minēto, aicinām no likumprojekta 7. punkta izslēgt ierosinājumu papildināt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. pantu ar 3.2 un 3.3 daļu.  7. Lūdzam papildināt likumprojekta 10. punktu, nosakot, ka pārejas noteikumu 27. panta redakcija sekojošā redakcijā:  “Šā likuma grozījumi par 8.panta papildināšanu ar 3.2 un 3.3 daļu stājas spēkā 2021.gada 1.janvārī, bet līdz šī likumprojekta spēkā stāšanās brīdim uz šā likuma 8.panta trešās daļas pamata noslēgtie līgumi beidzas šajos līgumos noteiktajā termiņā”. | **Iebildums daļēji ņemts vērā.**  Precizēts likumprojekta 14.pants un papildināta likumprojekta anotācija | **Uztur iebildumu.** | Likumprojekta 14.pants.  Papildināt pārejas noteikumus ar 27. un 28. punktu šādā redakcijā:  “27. Šā likuma grozījumi par 8. panta papildināšanu ar 3.2  un 3.3 daļu nav attiecināmi uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumiem, kuri ir noslēgti pirms šo grozījumu spēkā stāšanās dienas.” |
| 6. | Likumprojekta 8.pants.  11.pantā  papildināt pantu ar 1.1 daļu šādā redakcijā:  “(11)Sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā ārpus pamata maršrutos sniedz atbilstoši komerciāliem principiem, ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi ir pārvadātāja pašrisks un tie netiek kompensēti no valsts vai pašvaldību budžeta.” | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Izslēgt no likumprojekta 8.panta sekojošu daļu:**  ,,papildināt pantu ar 1.1 daļu šādā redakcijā:  “(11) Sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā ārpus pamata maršrutos sniedz atbilstoši komerciāliem principiem, ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi ir pārvadātāja pašrisks un tie netiek kompensēti no valsts vai pašvaldību budžeta.””  *Pamatojums*  Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 sabiedriskais pasažieru transports – vispārējas ekonomiskas nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai. | **Iebildums daļēji ņemts vērā.**  Likumprojekts papildināts ar **8.1pantu** | **Uztur iebildumu.** | Skatīt precizēto likumprojektu. |

**Informācija par starpministriju (starpinstitūciju) sanāksmi vai elektronisko saskaņošanu**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datums | 01.10.2019., 09.10.2019., 16.01.2020. | | |
| Saskaņošanas dalībnieki | Finanšu ministrija, Tieslietu ministrija, Latvijas pašvaldību savienība, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju, Pārresoru koordinācijas centrs, Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, Latvijas Darba devēju konfederācija | | |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus | |  | Finanšu ministrija, Tieslietu ministrija, Latvijas pašvaldību savienība, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija. |
| Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz sanāksmi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu piedalīties elektroniskajā saskaņošanā | |  | |

**II. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās ir panākta**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas norāde par to, ka iebildums ir ņemts vērā, vai informācija par saskaņošanā panākto alternatīvo risinājumu | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11. | Likumprojekta 3.pants.  1.pantā:  papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  (21) Pasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu ārpus pamata maršrutu tīkla maršrutos organizē, piešķirot pārvadātājam tiesības sniegt pakalpojumus. Tiesību piešķiršanas kārtību un nosacījumus apstiprina Sabiedriskā transporta padome. | **Tieslietu ministrija**  Projektā vairākos gadījumos paredzētas Sabiedriskā transporta padomes tiesības noteikt kritērijus, nosacījumus vai kārtību, kas ietekmē arī pārvadātājus, pašvaldības vai pat pasažierus. Jāievēro, ka Sabiedriskā transporta padome ir Satiksmes ministrijas institucionālā pārraudzībā esoša koleģiāla institūcija (Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4.1 panta pirmā daļa). Iestādēm vai iestādes izveidotām koleģiālām institūcijām nav demokrātiskās leģitimācijas, tādēļ tās nedrīkst izdot ārējos normatīvos aktus (*Briede J., Danovskis E., Kovaļevska A. Administratīvās tiesības. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2016, 15. lpp.*). Līdz ar to katrā gadījumā izvērtējama Sabiedriskā transporta padomes lēmuma vai cita tiesību akta pieļaujamība. Ja tas atbilst ārējā normatīvā akta pazīmēm, attiecīgais regulējums projektā svītrojams.  Projekta 7. pantā paredzēts papildināt likuma 8. pantu ar 2.1daļu šādā redakcijā: "Pasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu ārpus pamata maršrutu tīkla maršrutos organizē, piešķirot pārvadātājam tiesības sniegt pakalpojumus. Tiesību piešķiršanas kārtību un nosacījumus apstiprina Sabiedriskā transporta padome."  Pirmkārt, nav saprotama šīs daļas pirmā teikuma nozīme. Tas, ka pasūtītājs piešķir pārvadātājam tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ārpus pamata maršrutā (reisā), ir paredzēts šā panta pirmajā daļā (projekta 7. pantā paredzētā likuma 8. panta pirmā daļa). Ja projektā paredzēts izveidot no Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta otrās un trešās daļas atšķirīgu kārtību, tad šāda kārtība precīzi nosakāma likumā. Otrkārt, projektā paredzēts, ka "tiesību piešķiršanas kārtību un nosacījumus apstiprina Sabiedriskā transporta padome". Pat tad, ja Sabiedriskā transporta padome varētu izstrādāt vai apstiprināt regulējumu, ko ievērotu pasūtītājs, tās regulējums nav saistošs privātpersonām (tostarp pārvadātājiem). No projekta anotācijas izriet, 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." Šāda veida prasības vai priekšnoteikumi pamatā nosakāmi ārējā normatīvajā aktā. | **Iebildums ņemts vērā, likumprojekta pants, ar kuru tika plānots papildināt likuma 8.1 pantu ar 2.1daļu, ir dzēsts.**  Likumprojekts papildināts ar **8.1pantu** | Likumprojekta 8.pants:  Papildināt likumu ar 8.1 pantu šādā redakcijā:  “**8.1 Sabiedriskā transporta pakalpojumi komerciālajos maršrutos:**   1. Komerciālos maršrutus (reisus) Autotransporta direkcija veido, izvērtējot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu intensitāti, pakalpojuma pieejamību un pieejamo valsts budžeta finansējumu. Informācija par izveidotiem komerciālajiem maršrutiem (reisiem) tiek publicēta Autotransporta direkcija tīmekļa vietnē. Reģionālās nozīmes maršrutos, kuros pastāv pārvadājumi pa dzelzceļu, pakalpojuma pasūtījums primāri tiek nodrošināts reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumu ietvaros un reģionālās nozīmes autobusu maršrutus (reisus) veido kā dzelzceļa pārvadājumus papildinošus. 2. Komerciālajā maršrutā (reisā) tiesības sniegt pakalpojumu tiek piešķirtas, izsniedzot maršruta atļauju. Maršruta atļauju Autotransporta direkcija izsniedz, izdarot ierakstu tās uzturētajā Autopārvadātāju informatīvajā datu bāzē un nenoformējot atsevišķu rakstveida lēmumu. Vienlaikus informāciju par maršruta atļaujas izsniegšanu un maršruta atļaujas izmantošanas nosacījumiem publicē Autotransporta direkcijas tīmekļa vietnē un nosūta uz pārvadātāja iesniegumā norādīto elektroniskā pasta adresi. Maršruta atļauju izsniedz uz trīs gadiem. 3. Maršruta atļauju ir tiesīgs saņemt pārvadātājs, kurš atbilst šādām prasībām: 4. ir reģistrēts kādā Eiropas Savienības dalībvalstī atbilstoši komersanta reģistrācijas valsts normatīvo aktu prasībām; 5. kuram nav nodokļu, nodevu un citu valsts noteikto obligāto maksājumu parādu, kuru kopsumma pārsniedz likumā "[Par nodokļiem un nodevām](https://likumi.lv/ta/id/33946-par-nodokliem-un-nodevam)*"* noteikto nodokļu (nodevu) parāda kopsummu, no kuras sākot nodokļu administrācija nodrošina publisku informācijas pieejamību; 6. tas ir izpildījis visas Patērētāju tiesību aizsardzības centram iesniegtās rakstveida apņemšanās par konstatēto pārkāpumu novēršanu un visus Patērētāju tiesību aizsardzības centra tam piemērotos lēmumus. 7. Maršruta atļauja tiek piešķirta, izvērtējot sekojošus kritērijus: 8. pārvadātāja pieteikumā norādīto transportlīdzekļu aprīkojumu un iespēju transportlīdzekli izmantot personām ar invaliditāti; 9. piedāvātā pārvadājuma kustības intensitāti - pakalpojuma kustības intensitāti nosaka divu vai vairāku sniegto pārvadājumu pakalpojumu izbraukšanas laika atstarpe maršrutā (reisā), kas pilnībā vai lielā mērā pārklājas, jeb saprātīgs intervāls starp izbraukumiem no maršrutu apkalpes vietām; 10. pakalpojuma pieejamību - vērtējot pakalpojuma pieejamību, tiek izvērtēts kustību grafikā norādītā pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai paredzēto pieturu skaits; 11. pakalpojuma stabilitāti - vērtējot pakalpojuma stabilitāti, vērtē kustību grafikā norādītās pakalpojuma sniegšanas nedēļas dienas, pakalpojuma sezonalitāti un kustību grafikā aprakstītos papildu nosacījumus, kas raksturo pakalpojuma sniegšanu; 12. biļešu iegādes iespējas – vērtējot kritēriju, tiek izvērtēti kanāli, kādi tiek izmantoti biļešu tirdzniecībai (piemēram, autoosta, stacijas, pieturas, tīmekļa vietne, u.c.). 13. Maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta tam pārvadātājam, kuram piešķirts augstākais punktu skaits likuma 8.1 panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtējumā. Vienāda novērtējuma gadījumā maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta vairākiem pārvadātājiem.   (6) Maršruta atļauju aptur uz laiku vai anulē ja:   1. pārvadātājs iesniedz iesniegumu maršruta atļaujas anulēšanai; 2. pārvadātāja darbībā konstatē būtisku autopārvadājumu jomu regulējošu normatīvo aktu pārkāpumu vai pārvadātājs neievēro maršrutu atļaujas izmantošanas nosacījumus; 3. pārvadātāja nodokļu, nodevu un citu valsts noteikto obligāto maksājumu parāds pārsniedz likumā "[Par nodokļiem un nodevām](https://likumi.lv/ta/id/33946-par-nodokliem-un-nodevam)*"* noteikto nodokļu (nodevu) parāda kopsummu, no kuras sākot nodokļu administrācija nodrošina publisku informācijas pieejamību; 4. pārvadātājs nav izpildījis visas Patērētāju tiesību aizsardzības centram iesniegtās rakstveida apņemšanās par konstatēto pārkāpumu novēršanu un visus Patērētāju tiesību aizsardzības centra tam piemērotos lēmumus.   (7) Ministru kabinets nosaka:   1. likuma 8.1 panta pirmajā daļā noteiktās pārvadājumu intensitātes kvantitatīvos radītājus un pakalpojuma pieejamību raksturojošos radītājus; 2. pieteikuma formu, atbilstoši kurai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijā pieteikumu maršrutu atļaujas saņemšanai, ; 3. metodiku likuma 8.1 panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtēšanai un vērtējuma aprēķināšanas formulu; 4. kārtību, termiņus un veidlapas formu, atbilstoši kurai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijai informāciju par komerciālajos maršrutos (reisos) pārvadāto pasažieru skaitu.   (8) Autotransporta direkcijas lēmumu par maršruta atļaujas piešķiršanu, apturēšanu uz laiku vai anulēšanu var pārsūdzēt (apstrīdēt) [Administratīvā procesa likumā](https://likumi.lv/ta/id/55567-administrativa-procesa-likums) noteiktajā kārtībā. Tāda lēmuma apstrīdēšana vai pārsūdzēšana, ar kuru tiek apturēta vai anulēta maršruta atļaujas darbība, neaptur tā darbību.” |
| 22. | Likumprojekta 8.pants.  papildināt likuma 11. pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  (21) Slēdzot līgumu ar pasūtītāju, pašvaldība var līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos. Sabiedriskā transporta padome nosaka kārtību, kādā pašvaldība var piedalīties ar līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos, paredzot līdzfinansējuma apmēra noteikšanas kārtību. | **Tieslietu ministrija**  Projekta 8. pants paredz papildināt likuma 11. pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā: "Slēdzot līgumu ar pasūtītāju, pašvaldība var līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos. Sabiedriskā transporta padome nosaka kārtību, kādā pašvaldība var piedalīties ar līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos, paredzot līdzfinansējuma apmēra noteikšanas kārtību."  Pirmkārt, lūdzam projekta anotācijā norādīt konkrētu šāda līguma veidu (Valsts pārvaldes iekārtas likuma 12. panta pirmā un trešā daļa).  Otrkārt, Sabiedriskā transporta padome nevar noteikt pašvaldības tiesības vai pienākumus. Līdz ar to minētā kārtība būtu nosakāma ārējā normatīvajā aktā. Vienlaikus projekta anotācijā nav izvērtēti situācijas iespējamie risinājumi atbilstoši pašreizējam regulējumam, piemēram, normatīvajos aktos budžeta jomā esošais regulējums, kas liedz vai ierobežo šādas pašvaldības tiesības. | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 9.pants. | Likumprojekta 9. pants.  11.pantā:  (21) Slēdzot trīspusējo publisko tiesību līgumu ar pasūtītāju un pakalpojuma sniedzēju par pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīkla maršrutos (reisos), pašvaldība var līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos (reisos). Ministru kabinets nosaka pašvaldības līdzfinansējuma aprēķināšanas metodiku un kritērijus, kādiem iestājoties pašvaldība ir tiesīga līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos (reisos).”. |
| 33. | Likumprojekta 9.pants.  […]  Papildināt 14. pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  (21) Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti reģionālās nozīmes maršrutos (reisos), kuri atrodas reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, pasūtītājs ir tiesīgs noteikt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi šajos maršrutos (reisos) pasažieriem tiek sniegti bez maksas. Kritērijus, pēc kuriem tiek noteikti reģionālās nozīmes maršruti (reisi), kuros sabiedriskā transporta pakalpojums tiek sniegts bez maksas, kritēriju pārskatīšanas kārtību un periodiskumu nosaka Sabiedriskā transporta padome. | **Tieslietu ministrija**  Projekta 9. pantā paredzētas pasūtītāja tiesības noteikt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi noteiktos maršrutos (reisos) pasažieriem tiek sniegti bez maksas. Vienlaikus paredzēts, ka "kritērijus, pēc kuriem tiek noteikti reģionālās nozīmes maršruti (reisi), kuros sabiedriskā transporta pakalpojums tiek sniegts bez maksas, kritēriju pārskatīšanas kārtību un periodiskumu nosaka Sabiedriskā transporta padome". Projekta anotācijā skaidrots, "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)". Tā kā braukšanas maksas atvieglojumi (atlaides) ir normatīvs jautājums un var skart personas pamattiesības (piemēram, vienlīdzības princips), šādi kritēriji un kārtība nosakāma ārējā normatīvajā aktā. | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 11.pants. | Likumprojekta 11. pants.  14.pantā:  […]  papildināt pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  (21) Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti reģionālās nozīmes maršrutos (reisos), izvērtējot apdzīvotības blīvumu, iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem, sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamību un nepieciešamā valsts finansējuma apmēru sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai, pasūtītājs ir tiesīgs noteikt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi šajos maršrutos (reisos) pasažieriem tiek sniegti bez maksas. Kritēriju kvantitatīvos rādītājus un kritēriju noteikšanas metodiku, pēc kuras nosaka reģionālās nozīmes maršrutus (reisus), kuros sabiedriskā transporta pakalpojums sniedz bez maksas, nosaka Ministru kabinets.”. |
| 4. | Likumprojekta 3.pants. papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21)…  22) **pamata maršruts** — noteiktā kārtībā apstiprināts reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas ir pieejami sabiedrībai ar atvieglotiem nosacījumiem valsts noteiktām pasažieru kategorijām, kā arī ir pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar ierobežotām pārvietošanās spējām | **Tieslietu ministrija**  Projektā izmantots termins "pasažieru kategorijas ar ierobežotām pārvietošanās spējām". Tāpat no projekta anotācijas izriet, ka "visiem komerciālo pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem būs jābūt pielāgotiem personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai". Tomēr Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā šāds termins nav lietots un tā skaidrojums nav ietverts ne projektā, ne projekta anotācijā. Tāpat nav saprotams norādes "valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar ierobežotām pārvietošanās spējām" saturs (piemēram, vai tā ir atsauce uz kādu citu normatīvo aktu).  Citos normatīvajos aktos, tostarp Eiropas Savienības regulās, izmantota vārdkopa "personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (piemēram, Ministru kabineta 2012. gada 10. janvāra noteikumu Nr. 37 "Noteikumi par pasažieru starptautiskajiem pārvadājumiem ar autobusiem, to organizēšanas, veikšanas, maršrutu atklāšanas, grozīšanas un slēgšanas kārtību" 14. punkts, likuma "Par aviāciju" 88.1 pants). Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulas (EK) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 3. pantā ietverto definīciju "persona ar invaliditāti" vai "persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" ir ikviena persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportlīdzekļus, ir ierobežotas kādas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai īslaicīgas) invaliditātes, garīgas invaliditātes vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu, vai vecuma dēļ un kuras stāvoklis prasa atbilstīgu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgošanu šīs personas vajadzībām. Tādējādi termina "persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" apjoms ir plašs.  Šobrīd Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumu Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība" 17. punktā minētas "personas ar funkcionāliem traucējumiem". Kā liecina Satversmes tiesas prakse, tad vēl šobrīd nepastāv skaidra izpratne par to, kas saprotams ar "apgrūtinātu vai ierobežotu pārvietošanos" (*sk. Satversmes tiesas 2018. gada 12. decembra spriedumu lietā Nr. 2018-06-0103*). Ievērojot minēto, lūdzam konkretizēt projektā lietoto terminu "pasažieru kategorijas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" vai projekta anotācijā ietvert skaidrojumu ar norādi, ka tā saturs jau izriet no citiem normatīvajiem aktiem un attiecas arī uz projektā minēto gadījumu. Lūdzam to izvērtēt, arī nosakot attiecīgas prasības pārvadātājiem (piemēram, par autobusu pielāgošanu personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai). | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 3.pants. | Likumprojekta 3.pants. papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21)…  “22) **dotētais maršruts-**reģionālais starppilsētu, reģionālais vietējās vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts vai pašvaldības garantēti, noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kurus uz atvieglotiem nosacījumiem ir tiesīgas izmantot valsts vai pašvaldības noteiktās pasažieru kategorijas un kuros ar pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē no valsts vai pašvaldību budžeta;”. |
| 55. | Likumprojekta 8.pants.  11.pantā:  (11)Sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā ārpus pamata maršrutos sniedz atbilstoši komerciāliem principiem, ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi ir pārvadātāja pašrisks un tie netiek kompensēti no valsts vai pašvaldību budžeta. | **Tieslietu ministrija**  Projekta 8. pantā paredzētā likuma 11. panta 1.1 daļa attiecas gan uz pārvadātāja zaudējumiem, gan uz izdevumiem. Tas neatbilst Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma IV nodaļas sistēmai. Līdz ar to lūdzam šo regulējumu ietvert vai nu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 10. pantā vai arī, to attiecīgi sadalot, – likuma 11. un 12. pantā. | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēta likumprojekta 3.panta lietota terminoloģija. | Likumprojekta 3. pants.  papildināt pantu ar 2.1 un 2.2. punktu šādā redakcijā:  “21) **komerciālais maršruts** - reģionālās nozīmes maršruts, kurā no valsts vai pašvaldību budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi;”; |
| 66. | Likumprojekta 8.pants.  11.pantā:  (1) Ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē:  1) no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem - reģionālās nozīmes pamata maršrutu tīkla maršrutos;  2) no pašvaldību budžetos šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem - pilsētas nozīmes pamata maršrutu tīkla maršrutos;  3) no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem - pilsētas nozīmes pamata maršrutu tīkla maršrutos — normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos un apmēros;  4) no pašvaldību budžetos šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem – reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu paredzētajos gadījumos un apjomā. | **Tieslietu ministrija**  Projekta 8. pantā paredzēts izteikt likuma 11. panta pirmo daļu jaunā redakcijā. Šobrīd Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11. panta pirmajā daļā ir ietverts pilnvarojums Ministru kabinetam noteikt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensēšanas apmēru un kārtību. Minētais pilnvarojums netiek saglabāts, lai arī projekta 8. pantā ir ietverta atsauce "normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos un apmēros". Līdzīgs, bet ne identisks, pilnvarojums ir ietverts šā likuma Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11. panta otrajā daļā. Līdz ar to lūdzam izvērtēt šo grozījumu ietekmi uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu un ietvert skaidrojumu projekta anotācijā (ja nepieciešams, aizpildot arī projekta anotācijas IV sadaļu). | **Iebildums ņemts vērā, likumprojekta punkts ar kuru tika plānots izteikt jaunā redakcijā likuma 11. panta pirmo daļu, ir dzēsts.**  Precizēts likumprojekta 9.pants, papildinot panta pirmo daļu ar 6) punktu. | Likumprojekta 9. pants.  11.pantā:  papildināt panta pirmo daļu ar 6. punktu šādā redakcijā:  “6) no pašvaldību budžetos šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem – reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu paredzētajos gadījumos un apjomā.”; |
| 7. | Likumprojekta anotācija. | **Tieslietu ministrija**  Lūdzam papildināt projekta anotācijas I sadaļas 2. punktu. Ja tiek gatavoti grozījumi normatīvajā aktā, anotācijā ir jāapraksta katra grozījumu saturiskā bloka mērķis un būtība (tostarp arī projekta 10. pantā paredzētā termiņa pamatojums un šā regulējuma attiecināmība uz šobrīd esošo situāciju jeb piemērojamība laikā). Tādā veidā projekta anotācija palīdz izsekot līdzi grozījumu gaitai un atsevišķos gadījumos arī ļauj vieglāk identificēt iepriekš pieļautās kļūdas, ja grozījumu rezultātā problēma tomēr nav novērsta un turpina pastāvēt (*Smiltēna A., Bloma I. Tiesību akta projekta ietekmes sākotnējā izvērtēšana. Metodiskie norādījumi/rokasgrāmata. [B.v.]: Valsts kanceleja, 2014, 17. lpp.*). | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēto likuprojekta anotācijas IV sadaļas 1. punktu. | Skatīt precizēto projekta anotācijas IV sadaļas 1. punktu. |
| 8. | Likumprojekta anotācija. | **Finanšu ministrija**  Anotācijas I sadaļas “Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība” 2.punktā norādīts, ka likumprojektā paredzētā norma par pašvaldības līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos nav paredzēta kā obligāts pašvaldības pienākums, savukārt atbilstoši likumprojekta 8.pantam pašvaldībām ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos jākompensē līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu paredzētajos gadījumos un apjomā. Līdz ar to pašvaldības līdzfinansējums nav uzskatāms par brīvprātīgu, bet tas ir atbilstošs līgumā noteiktajam. Ņemot vērā minēto, lūdzam attiecīgi precizēt anotācijas I sadaļas 2.punktā minēto informāciju. | **Iebildums ņemts vērā.**  Precizēta likumprojekta anotācija. | Skatīt precizēto likumprojekta anotācija. |
| 99. | Likumprojekta anotācija.. | **Finanšu ministrija**  Atzīmējam, ka atbilstoši Ministru kabineta 2019.gada 4.jūnija sēdes protokola Nr. 27 28.§ 2.punktam Satiksmes ministrijai (valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija") pirms atklāta konkursa par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem rezultātu apstiprināšanas atkārtoti informēt Ministru kabinetu par finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030.gadā. Līdz ar to lūdzam anotācijas I sadaļas 2.punktu papildināt ar informāciju, kad to plānots izpildīt. | **Iebildums ņemts vērā.**  Precizēts likumprojekta anotācijas I sadaļas 2.punkts. | Skatīt precizēto likumprojekta anotāciju. |
| 110. | Likumprojekta anotācija. | **Finanšu ministrija**  Likumprojekta grozījumu ieviešanai būtu jāveicina esošā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu apmēra samazināšanās. Līdz ar to lūdzam aizpildīt anotācijas III sadaļas “Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem” 8.punktu, norādot izvērstu skaidrojumu par grozījumu ietekmi uz zaudējumu apmēru, ņemot vērā Ministru kabineta š.g. 4.jūnijā sēdē izskatītajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam” minēto. | **Iebildums ņemts vērā.**  Likumprojekta anotācija III sadaļa papildināta ar 8.punktu. | Skatīt precizēto likumprojekta anotāciju. |
| 111. | Likumprojekta 4.pants.  Izteikt 41.panta piektās daļas ceturto teikumu šādā redakcijā: “Ja arī atkārtotā balsošanā balsis sadalās vienādi, padomes priekšsēdētāja balss ir izšķirošā.”. | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Izslēgt no likumprojekta 4.pantu.**  “Ja arī atkārtotā balsošanā balsis sadalās vienādi, padomes priekšsēdētāja balss ir izšķirošā.”  *Pamatojums*  Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 41.panta (1) daļā ir noteikts, ka Sabiedriskā transporta padome ir Satiksmes ministrijas institucionālā pārraudzībā esoša koleģiāla institūcija. Savukārt šī panta (2) daļā ir noteikts, ka Sabiedriskā transporta padome ir neatkarīga lēmumu pieņemšanā un funkciju pildīšanā. Līdz ar to ir jāpaliek spēkā esošai likuma redakcijai. | **Iebildums ņemts vērā.** | Skatīt precizēto likumprojektu. |
| 12. | Likumprojekta 10.pants.  papildināt 14. pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  “(21) Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti reģionālās nozīmes maršrutos (reisos), kuri atrodas reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, pasūtītājs ir tiesīgs noteikt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi šajos maršrutos (reisos) pasažieriem tiek sniegti bez maksas. Kritērijus, pēc kuriem tiek noteikti reģionālās nozīmes maršruti (reisi), kuros sabiedriskā transporta pakalpojums tiek sniegts bez maksas, kritēriju pārskatīšanas kārtību un periodiskumu nosaka Sabiedriskā transporta padome.”. | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Izslēgt no likumprojekta devīto pantu.**  *Pamatojums*  Ņemot vērā to, ka bezmaksas maršrutu sniegšanas kritēriji un tiesības pakalpojuma pieejamībai ir attiecināmas uz trešajām personām, tad lūdzam sniegt tiesiski pamatotu skaidrojumu Sabiedriskās transporta padomes pilnvaru paplašināšanai. Šādu kritēriju noteikšana var būt tikai, kā Ministru kabineta noteikumi ar attiecīgu likuma deleģējumu. Vienlaicīgi lūdzam norādīt kādā veidā ir iespējams apstrīdēt Sabiedriskā transporta padomes pieņemtos lēmumus gan fiziskām personām, gan juridiskām personām. | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 11.pants. | Likumprojekta 11.pants. 14.pantā:  […]  papildināt pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  “(21) Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti reģionālās nozīmes maršrutos (reisos), izvērtējot apdzīvotības blīvumu, iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem, sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamību un nepieciešamā valsts finansējuma apmēru sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai, pasūtītājs ir tiesīgs noteikt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi šajos maršrutos (reisos) pasažieriem tiek sniegti bez maksas. Kritēriju kvantitatīvos radītājus un kritēriju noteikšanas metodiku, pēc kuras nosaka reģionālās nozīmes maršrutus (reisus), kuros sabiedriskā transporta pakalpojums sniedz bez maksas, nosaka Ministru kabinets.”. |
| 113. | Likumprojekta 4.pants.  Izteikt 41.panta piektās daļas ceturto teikumu šādā redakcijā: “Ja arī atkārtotā balsošanā balsis sadalās vienādi, padomes priekšsēdētāja balss ir izšķirošā.”. | **Latvijas pašvaldību savienība**  Kategoriski iebilstam pret likuma 4.1 panta papildinājumu ar regulējumu “Ja arī atkārtotā balsošanā balsis sadalās vienādi, padomes priekšsēdētāja balss ir izšķirošā”, jo šajā gadījumā Sabiedriskās padomes priekšsēdētājam būs izšķirīga balss nosakot kārtību, kādā pašvaldība var piedalīties ar līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos, paredzot līdzfinansējuma apmēra noteikšanas kārtību. | **Iebildums ņemts vērā** | Skatīt precizēto likumprojektu. |
| 114. | Likumprojekta 8.pants.  papildināt pantu ar 1.1 daļu šādā redakcijā:  “(11)Sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā ārpus pamata maršrutos sniedz atbilstoši komerciāliem principiem, ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi ir pārvadātāja pašrisks un tie netiek kompensēti no valsts vai pašvaldību budžeta.” | **Latvijas pašvaldību savienība**  Iebilstam pret Sabiedriskā transporta likuma 11. panta, papildinājumu ar 1.1 daļu šādā redakcijā:  “(11) Sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā ārpus pamata maršrutos sniedz atbilstoši komerciāliem principiem, ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi ir pārvadātāja pašrisks, un tie netiek kompensēti no valsts vai pašvaldību budžeta.”  Savukārt, likumprojekta anotācijā ir ietverta norāde uz to, ka pasažieri, kas tiesīgi saņemt valsts noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus, tos varēs saņemt arī maršrutos, kas tiek apkalpoti uz komerciāliem principiem.  Ņemot vērā minēto, aicinām izvērtēt anotācijā ietverto norādi, jo likumprojekts šādu kārtību neparedz. Vienlaikus norādām, ka atbilstoši Komerclikumam, komercdarbība ir atklāta saimnieciskā darbība, kuru savā vārdā peļņas gūšanas nolūkā veic komersants. Līdz ar to komersantam uzlikt par pienākumu pārvadāt noteiktu kategoriju pasažierus bez maksas nav samērīgi. Norādām, ka šī norma ir pretrunā ar Invaliditātes likuma 12.panta pirmās daļas 7.punktu, kura regulējums paredz tiesības par valsts budžeta līdzekļiem bez maksas izmantot Latvijas Republikas teritorijā visu veidu sabiedrisko transportu. | **Iebildums ņemts vērā** Likumprojekts papildināts ar **8.1pantu** | Likumprojekta 8.pants.  Papildināt likumu ar 8.1pantu šādā redakcijā:  “**8.1 Sabiedriskā transporta pakalpojumi komerciālajos maršrutos:**  (1) Komerciālos maršrutus (reisus) Autotransporta direkcija veido, izvērtējot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu intensitāti, pakalpojuma pieejamību un pieejamo valsts budžeta finansējumu. Informācija par izveidotiem komerciālajiem maršrutiem (reisiem) tiek publicēta Autotransporta direkcija tīmekļa vietnē. Reģionālās nozīmes maršrutos, kuros pastāv pārvadājumi pa dzelzceļu, pakalpojuma pasūtījums primāri tiek nodrošināts reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumu ietvaros un reģionālās nozīmes autobusu maršrutus (reisus) veido kā dzelzceļa pārvadājumus papildinošus.   1. Komerciālajā maršrutā (reisā) tiesības sniegt pakalpojumu tiek piešķirtas, izsniedzot maršruta atļauju. Maršruta atļauju Autotransporta direkcija izsniedz, izdarot ierakstu tās uzturētajā Autopārvadātāju informatīvajā datu bāzē un nenoformējot atsevišķu rakstveida lēmumu. Vienlaikus informāciju par maršruta atļaujas izsniegšanu un maršruta atļaujas izmantošanas nosacījumiem publicē Autotransporta direkcijas tīmekļa vietnē un nosūta uz pārvadātāja iesniegumā norādīto elektroniskā pasta adresi. Maršruta atļauju izsniedz uz trīs gadiem. 2. Maršruta atļauju ir tiesīgs saņemt pārvadātājs, kurš atbilst šādām prasībām: 3. ir reģistrēts kādā Eiropas Savienības dalībvalstī atbilstoši komersanta reģistrācijas valsts normatīvo aktu prasībām; 4. kuram nav nodokļu, nodevu un citu valsts noteikto obligāto maksājumu parādu, kuru kopsumma pārsniedz likumā "[Par nodokļiem un nodevām](https://likumi.lv/ta/id/33946-par-nodokliem-un-nodevam)*"* noteikto nodokļu (nodevu) parāda kopsummu, no kuras sākot nodokļu administrācija nodrošina publisku informācijas pieejamību; 5. tas ir izpildījis visas Patērētāju tiesību aizsardzības centram iesniegtās rakstveida apņemšanās par konstatēto pārkāpumu novēršanu un visus Patērētāju tiesību aizsardzības centra tam piemērotos lēmumus. 6. Maršruta atļauja tiek piešķirta, izvērtējot sekojošus kritērijus:   1)pārvadātāja pieteikumā norādīto transportlīdzekļu aprīkojumu un iespēju transportlīdzekli izmantot personām ar invaliditāti;  2) piedāvātā pārvadājuma kustības intensitāti - pakalpojuma kustības intensitāti nosaka divu vai vairāku sniegto pārvadājumu pakalpojumu izbraukšanas laika atstarpe maršrutā (reisā), kas pilnībā vai lielā mērā pārklājas, jeb saprātīgs intervāls starp izbraukumiem no maršrutu apkalpes vietām;  3)pakalpojuma pieejamību - vērtējot pakalpojuma pieejamību, tiek izvērtēts kustību grafikā norādītā pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai paredzēto pieturu skaits;   1. pakalpojuma stabilitāti - vērtējot pakalpojuma stabilitāti, vērtē kustību grafikā norādītās pakalpojuma sniegšanas nedēļas dienas, pakalpojuma sezonalitāti un kustību grafikā aprakstītos papildu nosacījumus, kas raksturo pakalpojuma sniegšanu; 2. biļešu iegādes iespējas – vērtējot kritēriju, tiek izvērtēti kanāli, kādi tiek izmantoti biļešu tirdzniecībai (piemēram, autoosta, stacijas, pieturas, tīmekļa vietne, u.c.).   (5)Maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta tam pārvadātājam, kuram piešķirts augstākais punktu skaits likuma 8.1 panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtējumā. Vienāda novērtējuma gadījumā maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta vairākiem pārvadātājiem.  (6) Maršruta atļauju aptur uz laiku vai anulē ja:   1. pārvadātājs iesniedz iesniegumu maršruta atļaujas anulēšanai; 2. pārvadātāja darbībā konstatē būtisku autopārvadājumu jomu regulējošu normatīvo aktu pārkāpumu vai pārvadātājs neievēro maršrutu atļaujas izmantošanas nosacījumus; 3. pārvadātāja nodokļu, nodevu un citu valsts noteikto obligāto maksājumu parāds pārsniedz likumā "[Par nodokļiem un nodevām](https://likumi.lv/ta/id/33946-par-nodokliem-un-nodevam)*"* noteikto nodokļu (nodevu) parāda kopsummu, no kuras sākot nodokļu administrācija nodrošina publisku informācijas pieejamību; 4. pārvadātājs nav izpildījis visas Patērētāju tiesību aizsardzības centram iesniegtās rakstveida apņemšanās par konstatēto pārkāpumu novēršanu un visus Patērētāju tiesību aizsardzības centra tam piemērotos lēmumus.   (7) Ministru kabinets nosaka:   1. likuma 8.1 panta pirmajā daļā noteiktās pārvadājumu intensitātes kvantitatīvos radītājus un pakalpojuma pieejamību raksturojošos radītājus; 2. pieteikuma formu, atbilstoši kurai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijā pieteikumu maršrutu atļaujas saņemšanai, ; 3. metodiku likuma 8.1 panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtēšanai un vērtējuma aprēķināšanas formulu; 4. kārtību, termiņus un veidlapas formu, atbilstoši kurai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijai informāciju par komerciālajos maršrutos (reisos) pārvadāto pasažieru skaitu.   (8) Autotransporta direkcijas lēmumu par maršruta atļaujas piešķiršanu, apturēšanu uz laiku vai anulēšanu var pārsūdzēt (apstrīdēt) [Administratīvā procesa likumā](https://likumi.lv/ta/id/55567-administrativa-procesa-likums) noteiktajā kārtībā. Tāda lēmuma apstrīdēšana vai pārsūdzēšana, ar kuru tiek apturēta vai anulēta maršruta atļaujas darbība, neaptur tā darbību.” |
| **Jautājumi, par kuriem starpministriju sanāksmē saskaņošanā vienošanās ir panākta** | | | | |
| 115. | Likumprojekta 6.pants.  izteikt sestās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:  “2) pamata maršrutu tīklā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darba dienās:   1. galvaspilsētas savienojumus ar citu republikas nozīmes pilsētu ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 2. republikas nozīmes pilsētu savstarpējos savienojumus, izņemot galvaspilsētu, ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 3. galvaspilsētas savienojumus ar reģionālās nozīmes attīstības centriem ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 4. galvaspilsētas savienojumus ar pilsētām un apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, kas nav reģionālās nozīmes attīstības centri, ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 5. republikas nozīmes pilsētu, izņemot galvaspilsētu, savienojumus ar pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 6. pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar citu pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 7. pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 8. pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 9. pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu zem 3000 ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 10. tuvējo novadu savstarpējos savienojumus ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 11. pagastu savienojumus ar novada centru vai tuvāko pilsētu ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;   3) šā likuma 6.panta sestās daļas 2.punktā minētajos savienojumos sabiedriskā transporta pakalpojumi brīvdienāsar intensitāti vismaz 2 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;  papildināt septīto daļu ar otro un trešo teikumu šādā redakcijā:  “Reģionālās nozīmes pamata maršrutos, kuros pastāv pārvadājumi pa dzelzceļu, galvaspilsētas savienojumi ar citu pilsētu vai ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 primāri tiek nodrošināti reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumu ietvaros. Pārvadājumi ar autobusiem šajos savienojumos tiek veidoti kā papildinoši – pievedot pie dzelzceļa un sniedzot sabiedriskā transporta pakalpojumus atbilstoši komerciāliem principiem.”; | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Lūdzam sniegt skaidrojumu par likumprojekta 6.panta 2) un 3) daļās iekļauto tekstu:**  ,, … ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu.”  *Pamatojums*  Jau šobrīd sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā, atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlijā noteikumu Nr. 435 (prot. Nr. 36 30. §) ,,Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” normām pārvadātājiem izmaksātā kompensācija, par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, netiek uzskatīta par ieņēmumiem. Papildus tam jānorāda, ka atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkuma nolikuma pārvadājumiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā 2021.-2030.gadam pakalpojumu sniedzējiem vispār netiek paredzēta kompensācija par tādu personu pārvadāšanu, kam valsts ir piešķīrusi braukšanas maksas atvieglojumus. Līdz ar to ieņēmumi no šādu personu pārvadāšanas ir 0 vērtībā. | **Starpministriju sanāksmē sniegts paskaidrojums. Iebildums tika atsaukts.** Precizēts likumprojekta 5.pants | Likumprojekta 5.pants.  6. pantā: izteikt sestās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:  “2) reģionālās nozīmes dotētajā maršrutu tīkla daļā kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darba dienās:   1. galvaspilsētas savienojumus ar citu republikas pilsētu ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 2. republikas pilsētu savstarpējos savienojumus, izņemot galvaspilsētu, ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 3. galvaspilsētas savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 4. republikas pilsētu, izņemot galvaspilsētu, savienojumus ar novada pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 5. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar citu novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 6. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 7. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,  sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 8. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu zem 3000 ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,  sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 9. tuvējo novadu savstarpējos savienojumus ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,   sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 10. novada pagastu savienojumus ar novada centru vai tuvāko novada pilsētu ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;   3) šā likuma 6.panta sestās daļas 2.punktā minētajos savienojumos sabiedriskā transporta pakalpojumus brīvdienāsar intensitāti vismaz 2 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”; |
| 16. |  | **Biedrība ,,Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”**  **Papildināt likumprojekta 7.pantu ar sekojošu redakciju:**  ,,Izteikt likuma 8.panta otro daļu šādā redakcijā:  "(2) Pasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu organizē saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, ciktāl šis likums nenosaka citādi. Pārvadātāja dalība Valsts ieņēmumu dienesta padziļinātās sadarbības programmā tiek vērtēta kā priekšrocība valsts vai pašvaldības pasūtījuma saņemšanai."”  *Pamatojums*  Šāds grozījums atbilstu valsts pārvaldes deklarētajiem principiem finanšu sektorā un nodokļu reformas ieviešanas laikā paustajiem solījumiem | **Jautājums tika pārrunāts starpministriju sanāksmē. Iebildums tika atsaukts.** |  |
| 17. | Likumprojekta 9.pants.  11.pantā:  papildināt pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  “(21) Slēdzot līgumu ar pasūtītāju, pašvaldība var līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos. Sabiedriskā transporta padome nosaka kārtību, kādā pašvaldība var piedalīties ar līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos, paredzot līdzfinansējuma apmēra noteikšanas kārtību.”. | **Latvijas pašvaldību savienība**  Neatbalstām likuma 11. panta grozījumus, kas paredz ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensēt no pašvaldību budžetiem reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla maršrutos līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu paredzētajos gadījumos un apjomā, jo nav pietiekami korekti noteikts minimālais valsts pakalpojuma apjoms. Apzināti samazinot sabiedriskā transporta pakalpojumu bāzi, tiek samazināta sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība iedzīvotājiem, t.sk skolēnu pārvadājumiem un sociāli mazaizsargātām personām. Uzskatām, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi ir jāplāno nevis atbilstoši finanšu ietvaram, bet gan atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumā definētajam mērķim - t.i. nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus. | **Starpministriju sanāksmē iebildums tika atsaukts.**  Precizēts likumprojekta 9.pants. | Likumprojekta 9.pants 11.pantā:  […]  papildināt pantu ar 2.1 daļu šādā redakcijā:  “(21) Slēdzot trīspusējo publisko tiesību līgumu ar pasūtītāju un pakalpojuma sniedzēju par pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīkla maršrutos (reisos), pašvaldība var līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos (reisos). Ministru kabinets nosaka pašvaldības līdzfinansējuma aprēķināšanas metodiku un kritērijus, kuriem iestājoties pašvaldība ir tiesīga līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos (reisos).”. |
| 218. | Likumprojekta 5.pants.  6.pantā:  izteikt sestās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:  “2) pamata maršrutu tīklā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darba dienās:  a)galvaspilsētas savienojumus ar citu republikas nozīmes pilsētu ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  b)republikas nozīmes pilsētu savstarpējos savienojumus, izņemot galvaspilsētu, ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  c)galvaspilsētas savienojumus ar reģionālās nozīmes attīstības centriem ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  d)galvaspilsētas savienojumus ar pilsētām un apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, kas nav reģionālās nozīmes attīstības centri, ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  e)republikas nozīmes pilsētu, izņemot galvaspilsētu, savienojumus ar pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  f)pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar citu pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  g)pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  h)pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  i)pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu zem 3000 ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;  j)tuvējo novadu savstarpējos savienojumus ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām;   1. pagastu savienojumus ar novada centru vai tuvāko pilsētu ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;   3) šā likuma 6.panta sestās daļas 2.punktā minētajos savienojumos sabiedriskā transporta pakalpojumi brīvdienāsar intensitāti vismaz 2 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;  papildināt septīto daļu ar otro un trešo teikumu šādā redakcijā:  “Reģionālās nozīmes pamata maršrutos, kuros pastāv pārvadājumi pa dzelzceļu, galvaspilsētas savienojumi ar citu pilsētu vai ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 primāri tiek nodrošināti reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumu ietvaros. Pārvadājumi ar autobusiem šajos savienojumos tiek veidoti kā papildinoši – pievedot pie dzelzceļa un sniedzot sabiedriskā transporta pakalpojumus atbilstoši komerciāliem principiem.”; | **Latvijas pašvaldību savienība**  Iebilstam pret 6. panta 6. daļas 2. un 3. punkta regulējumu, kas paredz pārvadājumu noteikto minimumu tā dēvētajos pamata maršrutos darba dienās, tas ir, izejot no iedzīvotāju skaita un pakalpojumu ieņēmumiem pār pakalpojuma izmaksām, bet brīvdienās jebkurā savienojumā 2 reisus dienā, ja ieņēmumi reisos nesegs vismaz 50% no pakalpojuma izmaksām.  Vēršam jūsu uzmanību uz to, ka deklarēto iedzīvotāju skaits atšķiras no kopējā iedzīvotāju skaita, kas brauc ar sabiedrisko transportu, it īpaši Pierīgā, pasažieru plūsma mainās arī attiecībā no gadalaika (vasara, ziema). Nepieciešams precizēt 6. panta 6. daļas 2.un 3. punktus sekojošu iemeslu dēļ:  a) maršrutu intensitāti vairs nevar dalīt darba dienās un brīvdienās, jo iedzīvotāju paradumi un darba laiki (pakalpojumu un citās sfērās) ir mainīgs lielums.  b) fiksētie procenti (noteikt ieņēmumus procentos no pakalpojumu sniedzēja izmaksām) no likumprojekta būtu jāpārvirza uz Ministru kabineta noteikumiem, bet jebkurā gadījumā tie rada iespējamus draudus maršrutu (reisu) slēgšanai.  Piemēram, ja nebūs fiksētais procents pēc likuma, valsts nedotēs, pārvadātājs maršrutu visticamāk slēgs. | **Starpministriju sanāksmē iebildums tika atsaukts.** | Likumprojekta 5.pants.  6. pantā:  izteikt sestās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:  “2) reģionālās nozīmes dotētajā maršrutu tīkla daļā kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darba dienās:   1. galvaspilsētas savienojumus ar citu republikas pilsētu ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 2. republikas pilsētu savstarpējos savienojumus, izņemot galvaspilsētu, ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 3. galvaspilsētas savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 4. republikas pilsētu, izņemot galvaspilsētu, savienojumus ar novada pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 5. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar citu novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 6. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 7. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,  sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 8. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu zem 3000 ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,  sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 9. tuvējo novadu savstarpējos savienojumus ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,   sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 10. novada pagastu savienojumus ar novada centru vai tuvāko novada pilsētu ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;   3) šā likuma 6.panta sestās daļas 2.punktā minētajos savienojumos sabiedriskā transporta pakalpojumus brīvdienāsar intensitāti vismaz 2 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”; |
| 219. | Likumprojekta 8.pants. | **Tieslietu ministrija**  **(23.01.2020. atzinums)**              1.1. Redakcionāli projektā ietverto pilnvarojumu ieteicams veidot tā, lai to varētu vienkārši iekļaut attiecīgo Ministru kabineta noteikumu pirmajā punktā, nemainot vārdiskās izteiksmes. Nav ieteicams izmantot atsauces uz konkrētām likuma vienībām (piemēram, "šā panta pirmajā daļā noteikto kritēriju kvantitatīvos radītājus", "metodiku šā panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtēšanai un vērtējuma aprēķināšanas kārtību"). Tā vietā izmantojamas aprakstošas norādes vai konkrēti norādāmi ar pilnvarojumu saistītie elementi (piem., kritēriji).              1.2. Saistībā ar projekta 8. pantā paredzēto pilnvarojumu Ministru kabinetam noteikt "šā panta pirmajā daļā noteikto kritēriju kvantitatīvos radītājus" (likuma 8.1 panta septītās daļas 1. punkts) norādām, ka ne visi minētie kritēriji ir tieši saistīti ar daudzumu (skaitu, apjomu). Iespējams, nezinot noteikumu varbūtējo saturu, šādu kritēriju kvantitatīvais raksturs nav acīmredzams.              1.3. Projekta 8. punktā paredzēts pilnvarojums Ministru kabinetam noteikt "kārtību, kādā Autotransporta direkcija tās tīmekļa vietnē publicē informāciju par izveidotiem komerciālajiem maršrutiem (reisiem) un publikācijā norādāmas informācijas apjomu" (likuma 8.1 panta septītās daļas 2. punkts). Parasti nav nepieciešams noteikt īpašu kārtību, kādā institūcija īsteno savu pienākumu. Iespējams, normatīvi varētu noteikt publicēšanas termiņus un informācijas apjomu, taču šos jautājumus varētu regulēt arī likumā.  1.4. Projekta 8. punktā paredzēts pilnvarojums Ministru kabinetam noteikt "kārtību un formu, atbilstoši kādai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijā pieteikumu maršrutu atļaujas saņemšanai" (likuma 8.1 panta septītās daļas 3. punkts). Arī šajā gadījumā nav skaidrs, kādu kārtību būtu nepieciešams noteikt un kāpēc nepietiek ar Administratīvā procesa likumā paredzēto vispārīgo regulējumu.  Attiecībā par "formu" nav saprotams, kas šajā gadījumā ar to ir domāts. Pirmkārt, saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 56. panta pirmo daļu iesniegumu var iesniegt mutvārdos vai rakstveidā. Šā regulējuma ierobežojumu vai izņēmumus pieļaujams paredzēt likumā, ja tam ir objektīvs pamatojums.  Ja ar "formu" saprotama veidlapa, tad normatīvajos aktos ieteicams norādīt tikai dokumentā iekļaujamās informācijas saturu un apjomu, bet veidlapu kā tādu Ministru kabineta noteikumos nenosaka (*Valsts iestāžu juridisko dienestu vadītāju 2019. gada 14. novembra sanāksmes protokola Nr. 3 2. §*).  1.5. Nepieciešams izvērtēt vārda "kārtība" lietojumu pilnvarojumos Ministru kabinetam. Ja likumdevēja dotajā pilnvarojumā lietots vārds "kārtība", tas nepārprotami norāda uz Ministru kabineta noteikumu procesuālo raksturu, proti, noteiktas procedūras izstrādāšanu. Tādēļ Ministru kabineta noteikumos, kuri izdoti, pamatojoties uz šādi formulētu pilnvarojumu, nevar būt iekļautas materiālo tiesību normas, kas veidotu jaunas, pilnvarojumā neparedzētas tiesiskās attiecības (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2018. gada 18. oktobra sprieduma lietā Nr. 2017-33-03 14. punktu*). Citiem vārdiem, šādos Ministru kabineta noteikumos var iekļaut procesuālas normas (piemēram, noteikt sagatavojamos vai iesniedzamos dokumentus, termiņus, darbību secību), bet nevar ietvert materiāla rakstura tiesību normas.  Projektā dažkārt vārds "kārtība" lietots līdzās tādiem vārdiem kā "termiņi" un "forma". Vispārīgi termiņi un forma (gan veids, gan veidlapa) ietilpst "kārtība" tvērumā, ciktāl tie attiecas uz procesuāliem jautājumiem.  Līdz ar to pilnvarojumā nav nepieciešams papildus lietot tādus vārdus, kas jau ietilpst vārda "kārtība" tvērumā. Šāda pieeja var atstāt sistēmisku ietekmi uz citos likumos ietverta pilnvarojuma apjoma interpretāciju.  1.6. Jāievēro, ka ne visu jautājumu regulējumu ir pieļaujams vai ir ieteicams iekļaut pilnvarojumā Ministru kabinetam. Ministru kabineta noteikumi ir tikai palīglīdzeklis likuma normas īstenošanai (*Satversmes tiesas 2009. gada 21. decembra sprieduma lietā Nr. 2009-43-01 30.1. punkts*). Arī likumdevēja rīcības brīvība, tam deleģējot citiem valsts orgāniem tiesības izdot vispārsaistošus normatīvos aktus, ir visai ierobežota. Satversmes tiesa savā judikatūrā ir uzsvērusi virkni kritēriju, kas likumdevējam jāņem vērā, piešķirot šādu pilnvarojumu (*plašāk sk. Satversmes tiesas tiesnešu Inetas Ziemeles un Sanitas Osipovas atsevišķās domas lietā Nr. 2017-33-03, 2. punkts*). Piemēram, jautājums par kritērijiem, kādiem iestājoties pašvaldība ir tiesīga līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus, varētu būt pietiekami nozīmīgs jautājums, lai to vispārīgi izlemtu likumdevējs. Tāpat rodas jautājums, kā Ministru kabinets varētu noteikt šādus kritērijus, lai sasniegtu attiecīgā likuma mērķi, ja nekādas vadlīnijas likumā nav ietvertas.  1.7. Ievērojot minēto, lūdzam izvērtēt visus projektā paredzētos pilnvarojumus, precizēt tos, ciktāl tas nepieciešams, kā arī pienācīgi aizpildīt projekta anotācijas IV sadaļu. | **Iebildums ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 8.pantā paredzētais pilnvarojums Ministru kabinetam. | Likumprojekta 8.pants.  […]  (7) Ministru kabinets nosaka:   1. likuma 8.1 panta pirmajā daļā noteiktās pārvadājumu intensitātes kvantitatīvos radītājus un pakalpojuma pieejamību raksturojošos radītājus; 2. kārtību un pieteikuma formu, atbilstoši kurai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijā pieteikumu maršrutu atļaujas saņemšanai; 3. metodiku likuma 8.1 panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtēšanai un vērtējuma aprēķināšanas formulu; 4. kārtību, termiņus un veidlapas formu, atbilstoši kurai pārvadātājs iesniedz Autotransporta direkcijai informāciju par komerciālajos maršrutos (reisos) pārvadāto pasažieru skaitu. |
| 220. | Likumprojekta 4.pants.  5. pantā:  [..]  papildināt trešo daļu ar 7.un 8.punktu šādā redakcijā:  “7) izveidot komerciālos maršrutus (reisus);  8) izsniegt, uz laiku apturēt vai anulēt maršrutu atļaujas komerciālajiem reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem) un uzraudzīt pakalpojuma sniedzēja sniegtā pakalpojuma atbilstību izsniegtai maršruta atļaujai.” | **Lielo pilsētu asociācija**  (23.01.2020.atzinums)  Atzinumā priekšlikumi nav nodalīti no iebildumiem.  **Aicinām precizēt 5. panta trešās daļas 8. punktu**, svītrojot vārdus *“reģionālas nozīmes”* aiz vārda *“komerciālajiem”*, jo atbilstoši piedāvātajiem grozījumiem likuma 1. pantā komerciālais maršruts ir reģionālās nozīmes maršruts, kurā no valsts vai pašvaldību budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi (2.1 punkts). Saskaņā ar Likumprojektā iekļauto definīciju komerciālais maršruts jau pēc būtības var būt tikai reģionālais maršruts. Citos Likumprojekta pantos termins *“komerciālais maršruts”* tiek lietots bez vārda *“reģionālās nozīmes”*. | **Priekšlikums ņemts vērā**  Likumprojekta 4.pants ir precizēts. | Likumprojekta 4.pants.  5.pantā:  […]  papildināt trešo daļu ar 7.un 8.punktu šādā redakcijā:  7) izveidot komerciālos maršrutus (reisus);  8) izsniegt, uz laiku apturēt vai anulēt maršrutu atļaujas komerciālajiem maršrutiem (reisiem) un uzraudzīt pakalpojuma sniedzēja sniegtā pakalpojuma atbilstību izsniegtai maršruta atļaujai.” |
| 221. | Likumprojekta 5.pants.  6. pantā:  izteikt sestās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:  “2) dotētajā maršrutu tīkla daļā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darba dienās:” | **Lielo pilsētu asociācija**  (23.01.2020.atzinums)  Atzinumā priekšlikumi nav nodalīti no iebildumiem. | **Priekšlikums ņemts vērā**  Likumprojekta 5.pants precizēts. | Likumprojekta 5.pants.  6. pantā:  izteikt sestās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:  “2) reģionālās nozīmes dotētajā maršrutu tīkla daļā kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darba dienās:   1. galvaspilsētas savienojumus ar citu republikas pilsētu ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 2. republikas pilsētu savstarpējos savienojumus, izņemot galvaspilsētu, ar intensitāti vismaz 20 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 3. galvaspilsētas savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 10 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 4. republikas pilsētu, izņemot galvaspilsētu, savienojumus ar novada pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 5. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar citu novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 6. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 7. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām ar intensitāti vismaz 8 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,  sastāda vismaz 40% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 8. novada pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu zem 3000 ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,  sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 9. tuvējo novadu savstarpējos savienojumus ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu,   sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām; 10. novada pagastu savienojumus ar novada centru vai tuvāko novada pilsētu ar intensitāti vismaz 4 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 25% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”;   3) šā likuma 6.panta sestās daļas 2.punktā minētajos savienojumos sabiedriskā transporta pakalpojumus brīvdienāsar intensitāti vismaz 2 reisi dienā. Maršruts (reiss) tiek izveidots un uzturēts, ja pakalpojumu sniedzēja ieņēmumi, ieskaitot ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu, sastāda vismaz 50% no pakalpojuma sniedzēja izmaksām.”. |

Atbildīgā amatpersona Tālivaldis Vectirāns