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

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

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

Prioritāri nodrošina reģionālās nozīmes maršrutus, kuros kopējo saņemto ieņēmumu segums pār kopējām izmaksām vai vidējais pasažieru skaits transportlīdzeklī visā maršruta garumā nav mazāks par:1. 50% vai deviņiem pasažieriem maršrutos, kas nodrošina Rīgas pilsētas saistību ar citu republikas nozīmes pilsētu, republikas nozīmes pilsētu saistību ar citu republikas nozīmes pilsētu, Rīgas pilsētas saistību ar reģionālās nozīmes attīstības centriem, vai pilsētām un apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 vai republikas nozīmes pilsētu saistību ar pilsētām ar iedzīvotāju skaitu virs 5000;
2. 40% vai pieciem pasažieriem maršrutos, kas nodrošina pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 saistību ar citu pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000, pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 saistību ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu virs 3000, pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 pilsētas centra savienojumi ar citām pilsētas daļām vai pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 savienojumi ar apdzīvotām vietām ar iedzīvotāju skaitu zem 3000;
3. 25% vai trim pasažieriem maršrutos, kas nodrošina tuvējo novadu savstarpējo saistību, pagastu sasaisti ar novada centru vai tuvāko pilsētu, kā arī citus savienojumus pēc nepieciešamības.

Lielāka pieprasījuma gadījumā reisu skaits maršrutā var tikt palielināts, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem, ievērojot ekonomiskās efektivitātes kritērijus. Ja ekonomiskās efektivitātes kritēriji kādā maršrutā netiek sasniegti, veic pasākumus vidējā pasažieru skaita maršruta reisā palielināšanai: * pārskata kustības sarakstus;
* veic izmaiņas reisu izpildē.

Likumprojekts paredz pasūtītāja tiesības ieviest bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos. Lai paaugstinātu sabiedriskā transporta pieejamību mazapdzīvotās teritorijās un stimulētu iedzīvotājus pēc iespējas vairāk izmantot sabiedrisko transportu maršrutos, kas apkalpo teritorijas ar zemu iedzīvotāju blīvumu un kuru rentabilitātes rādītāji ir ļoti zemi, paredzēts ieviest braukšanu bez maksas (100% braukšanas maksas atlaidi). Plānots, ka no 2021. gada aptuveni 20 maršrutos visos reģionos, izņemot Rīgas, sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks nodrošināti bez maksas (turpmāk – bezmaksas maršruti) (piemēram, *Viļaka- Žīguri- Katleši (Latgales Plānošanas reģions), Skujene- Kaive- Skujene (Vidzemes Plānošanas reģions), Kuldīga- Kabile (Kurzemes Plānošanas reģions), Pilskalne- Sproģi (Zemgales Plānošanas reģions).* Šobrīd identificētie bezmaksas maršruti un to daudzums varētu mainīties. Kritēriji, pēc kuriem varētu tikt atlasīti bezmaksas maršruti, ir divi: apdzīvotības blīvums ir mazāks par četriem iedzīvotājiem uz 1 kvadrātkilometru un ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniedz 15% (valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% izmaksu, kas rodas, lai maršrutu uzturētu). Kritēriju kvantitatīvos rādītājus, pēc kuriem noteiks reģionālas nozīmes maršrutus (reisus), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks sniegti bez maksas, noteiks Ministru kabinets. Gadījumos, kad apdzīvotības blīvums konkrētajā teritorijā būs virs četriem iedzīvotājiem uz kvadrātkilometru, bet ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniegs 15% (valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% izmaksu, kas rodas, lai maršrutu uzturētu), tiek plānots šādos maršrutos attīstīt pakalpojumu - transports pēc pieprasījuma. Tiek plānots, ka pārvadājumu pēc pieprasījuma ietvaros, kad pārvietošanās vajadzības tiks nodrošinātas 1-3 pasažieriem, šādu pakalpojumu varētu izpildīt ar vieglo automašīnu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā (turpmāk - Likums) M1 kategorijas transportlīdzeklis ir minēts kā pieļaujamais sabiedriskā transportlīdzekļa veids (*saskaņā ar Likuma* [*1.*](https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums#p1)*panta pirmās daļas 14.punktu, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā var izmantot M1 kategorijas transportlīdzekli*) 1-3 pasažieru pārvadāšana. Likumprojekts paredz komerciālo/valsts nedotēto maršrutu (reisu) veidošanas iespējas. 2021.gadā reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas ir paralēli vilcieniem Pierīgā un posmā Rīga - Daugavpils un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, paredzēts saglabāt, bet bez valsts dotācijām. Līdz ar to autobusu maršruti savienojumos Rīga–Ogre, Rīga – Salaspils, Rīga-Jelgava, Rīga- Olaine, Rīga- Jaunķemeri, Rīga- Sloka, Rīga-Sigulda, Rīga-Daugavpils tiks apkalpoti uz komerciāliem principiem, taču to skaits varētu palielināties, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus. Plānotajā iepirkumā tiek paredzēts, ka pārvadātājam piešķiramo tiesību apjomu līguma darbības laikā var samazināt vai palielināt līdz 30%. Potenciāli tiek paredzēts, ka komerciālie/valsts nedotētie maršruti varētu tikt veidoti Rīgas savienojumos ar Rēzekni, Liepāju, Ventspili un Bausku.Līdz ar to maršrutu tīkla daļās (lotēs), kurās ietilpst minētie savienojumi, tiek paredzēta maksimāla iespēja samazināt piešķirto tiesību apjomu, t.i., līdz 30%. Šāds apjoma samazinājums ir paredzēts iepirkuma dokumentācijā un ar šāda samazinājuma apmēru pretendentiem un turpmāk arī pakalpojuma sniedzējiem būs jāierēķinās un šāds potenciāls apjoma samazinājums pretendētiem būs jāierēķina piedāvātajā pakalpojuma cenā. Paredzēts, ka pārvadātāji iegūs tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem uz komerciāliem principiem uz trīs gadu ilgu 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). Vienlaikus ar likumprojektu tika precizēts, ka pakalpojumu sniedzējs, kurš sniegs pakalpojumus komerciālajos maršrutos, tarifa noteikšanā būs pilnīgi ekonomiski un administratīvi neatkarīgs. Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija) veidos komerciālos maršrutus (reisus), izvērtējot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu intensitāti, pakalpojuma pieejamību un pieejamo valsts budžeta finansējumu. 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. Lai samazinātu administratīvo slogu, administratīvos resursus, kā arī paaugstinātu Autotransporta direkcijas sniegto pakalpojumu efektivitāti, likumprojekts paredz, ka komerciālajā maršrutā (reisā) tiesības sniegt pakalpojumu tiek piešķirtas, izsniedzot maršruta atļauju, publicējot par to noteikta satura informāciju Autotransporta direkcijas tīmekļa vietnē, kā arī veicot attiecīgu ierakstu Autotransporta direkcijas uzturētajā valsts informācijas sistēmā “Autopārvadātāju informatīvā datubāze” (turpmāk – Autopārvadātāju informatīvā datubāze). Maršruta atļauja stāsies spēkā ar dienu, kad informācija tiks ievietota Autotransporta direkcijas tīmekļa vietnē. Vienlaikus persona tiks informēta par maršruta atļaujas piešķiršanu, nosūtot informāciju uz iesniegumā norādīto e-pasta adresi.Maršruta atļauja tiks 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;
4. 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;
5. biļešu iegādes iespējas – vērtējot kritēriju, tiek izvērtēti kanāli, kādi tiek izmantoti biļešu tirdzniecībai (piemēram, autoosta, stacijas, pieturas, tīmekļa vietne, u.c.).

Katrā no minētajiem kritērijiem pakalpojuma sniedzējam, izvērtējot viņa pieteikumā ietverto informāciju, tiks piešķirti punkti. Piemēram, kritērijā pakalpojuma stabilitāte tiks vērtēts pieteikumā norādītā kustības grafiks, balstoties uz katrā pakalpojumā apkalpojamiem reisiem nedēļas laikā. Ja pakalpojums tiek plānot visās nedēļas dienās (P – Sv), par pamatu tiek ņemta 7 dienu nedēļa; ja pakalpojums tiek plānots no pirmdienas līdz sestdienai (P – S), par pamatu tiek ņemta 6 dienu nedēļa; ja pakalpojums tiek plānots darbadienās (P – Pk), par pamatu tiek ņemta 5 dienu nedēļa utt. Katrā kritērijā tiks piešķirts punktu skaits, piemēram punktu skaits = Apkalpoto reisu skaits nedēļā x 5 (maksimālais punktu skaits, kuru var iegūt minētajā kritērijā). Maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta tam pārvadātājam, kuram tiks piešķirts augstākais punktu skaits kritēriju kopsummā. Vienāda novērtējuma gadījumā maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta vairākiem pārvadātājiem. Vienlaikus jāatzīmē, ka šobrīd ar 2015.gada 28.jūlija Ministru kabineta noteikumu Nr.435 *“Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu”* 17.punktā noteikto regulējumu ir paredzēts, ka ja gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, lai kompensētu pakalpojuma sniedzēja zaudējumus, Sabiedriskā transporta padome pārskata - plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam (kilometrus). Ieviešot komerciālos pakalpojumus, tas kļūst par iespēju pakalpojuma pieejamības saglabāšanai, jo pārvadājumus samazinātajā (pārskatītajā) maršrutu tīklā varētu nodrošināt komerciālo maršrutu (reisu) ietvaros. Tādejādi, komerciālo maršrutu (reisu) veidošanas procesā ir svarīgi vērtēt pieejamo valsts budžeta finansējuma apjomu. Likumprojekts paredz noteikt, *ka lēmuma apstrīdēšana vai pārsūdzēšana* neaptur administratīvā akta darbību vai izpildi, par maršruta atļaujas piešķiršanu, apturēšanu uz laiku vai anulēšanu. Regulējums nepieciešams, lai izslēgtu iespēju negodprātīgam uzņēmējam ļaunprātīgi turpināt negodīgu, normatīvajiem aktiem neatbilstošu uzņēmējdarbību, sniedzot pakalpojumu sabiedrībai laikā, kad konstatēta tā neatbilstība pakalpojuma sniegšanai, un iespējams radot draudus pakalpojuma saņēmējam. Likumprojekts paredz iespēju pašvaldībām iesaistīties sabiedriskā transporta pakalpojumu līdzfinansēšanā**.** Sabiedriskā transporta padomei bieži pēc pašvaldību ierosinājuma ir jāpieņem lēmumi par reisu izveidi, kuru galvenais mērķis ir skolēnu nogādāšana uz izglītības iestādi. Vienlaikus aktuāli ir arī jautājumi par nerentablu maršrutu, reisu slēgšanu, taču, neskatoties uz pieprasījuma trūkumu, dažkārt pašvaldība uzstāj uz šāda sabiedriskā transporta pārvadājumu saglabāšanu pilnā apjomā. Šādos gadījumos un ierobežota valsts finansējuma apstākļos tiek diskutēts par pašvaldības finansiālu līdzdalību zaudējumu segšanā pārvadātājam. Pārsvarā pašvaldības ir gatavas līdzfinansējuma sniegšanai, taču valstī nav izstrādāti kritēriji, lai noteiktu, kādā apmērā līdzfinansējums būtu nepieciešams, kā arī nav noteikta kārtība, kādā pašvaldība ar līdzfinansējumu var piedalīties valsts pasūtījuma izpildē. Likuma “Par pašvaldībām” 15.panta 19.punkta norma, kas sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu nosaka kā pašvaldības autonomo funkciju, ir vispārīga attiecībā pret Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta otrās daļas 2.punkta speciālo normu, kas vispārīgo normu ierobežo un nosaka, ka sabiedriskā transporta pakalpojumus ir tiesīga organizēt tikai republikas pilsētas pašvaldība pilsētas nozīmes maršrutu tīklā. Līdz ar to uzskatām, ka no likuma “Par pašvaldībām” 15.panta 19.punkta neizriet pārējo pašvaldību tiesības līdzfinansēt sabiedriskā transporta pakalpojumus un tam ir nepieciešams speciāls regulējums. Ņemot vērā minēto, likumprojektā tiek paredzētas pašvaldības tiesības noteiktos apstākļos līdzfinansēt sabiedriskā transporta pārvadājumus, kompensējot noteiktu ar sabiedriskā transporta nodrošināšanu saistītu pārvadātāja zaudējumu daļu, slēdzot trīspusējo publisko tiesību līgumu. Attiecīgi likumprojektā ir paredzētas, ka Ministru kabinets noteiks kārtību, kādā pašvaldība varēs piedalīties ar līdzfinansējumu zaudējumu segšanā reģionālās nozīmes pārvadājumos, cita starpā arī paredzot līdzfinansējuma apmēra noteikšanas kārtību. Ministru kabineta noteikumos var tikt paredzēts, ka, piemēram, pašvaldības līdzfinansējuma daļa tiks noteikta kā starpība starp reālajiem maršruta (reisa) ieņēmumiem un vidējiem ieņēmumiem attiecīgajā plānošanas reģionā iepriekšējā gadā. Ikmēneša līdzfinansējuma apjoms tiks noteikts, pamatojoties uz pārvadātāja prognozēm, bet gala norēķins tiks veikts atbilstoši faktiskajiem ienākumiem un izmaksām attiecīgajos reisos. Jāatzīmē, ka šāda likumprojektā paredzētā norma par pašvaldības līdzfinansējumu nav paredzēta kā obligāts pašvaldības pienākums piešķirt līdzfinansējumu. Pašvaldība trīspusējo līgumu slēdz tādā gadījumā, ja tā brīvprātīgi vēlas līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes maršrutu tīkla pamata maršrutos. Līdzfinansējuma apmērs, ņemot vērā Ministru kabineta noteikumos noteikto līdzfinansējuma aprēķināšanas metodiku, tiek atrunāts noslēgtajā līgumā.Likumprojekts paredz aizliegumu pakalpojumu sniedzējam nodot tam piešķirtās tiesības citam pakalpojumu sniedzējam. Atbilstoši Likuma 8. panta otrajai daļai pasūtītājs organizē sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai koncesiju piešķiršanu regulējošo likumu, ciktāl Likums nenosaka citādi. Šāds izņēmums ir paredzēts Likuma 8. panta trešajā daļā. Tajā ir noteikts, ka pasūtītājs var piešķirt tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus tieši, neievērojot šā panta otrajā daļā minēto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūru, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulā (EK) Nr. [1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) par sa*biedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr.* [*1191/69*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) *un Padomes regulu (EEK) Nr.* [*1107/70*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML) paredzētajos gadījumos un kārtībā.Likuma 8. panta trešajā daļā paredzēto nosacījumu tiešā līguma piešķiršanai ir jāaplūko kopā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulu (EK) Nr. [1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. [1191/69](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) un Padomes regulu (EEK) Nr. [1107/70](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML), (turpmāk – regula Nr.1370/2007). Regulā Nr.1370/2007 paredzēts, ka tad, ja tas nav aizliegts ar valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus:1. juridiski patstāvīgam subjektam, ko vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas (regulas Nr.1370/2007 5. panta 2.punkts);
2. neliela apjoma līgumiem (regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punkts) un mazajam vai vidējam uzņēmumam (regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punkts);
3. ārkārtas apstākļos (regulas Nr.1370/2007 5.panta 5.punkts).

Likumdevējs, 2013. gadā veicot grozījumus Likumā, ir paredzējis, ka pasūtītājs (*saskaņā ar Likuma 1.panta 5.punktu pasūtītājs ir valsts vai pašvaldība, kas savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus*) ir tiesīgs, neorganizējot atklāta konkursa procedūru (Likuma 8.panta otrā daļa), tieši piešķirt sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtījuma līgumu gadījumos, kas ir noteikti regulā Nr.1370/2007. No minētā ir secināms, ka ar valsts tiesību aktiem ir atļauts pasūtītājam piešķirt tiešos (t*ieša piešķiršana ir pakalpojumu valsts līguma piešķiršana bez iepriekšējas konkursa procedūras (regulas Nr.1370/2007 2.panta "h" punkts*) līgumus, ievērojot nosacījumus, kas noteikti regulas Nr.1370/2007 5. pantā. Slēdzot tiešo līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, pasūtītājs pārvadātājam piešķir ekskluzīvās tiesības. Ekskluzīvas tiesības regulas Nr.1370/2007 2.panta f) punktā definētas kā “*sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam”.* Tomēr praksē parādās situācijas, kad pārvadātājs, kuram, pamatojoties uz Likuma 8.panta trešo daļu, ir piešķirtas ekskluzīvas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodot daļu no šīm ekskluzīvajām tiesībām citam pārvadātājam, piemēram, slēdzot apakšuzņēmuma līgumu. Šāda situācija ir pretrunā ekskluzīvo tiesību principam un nenodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu iekšējā tirgus netraucētu darbību. Ekskluzivitāte aizsargā uzņēmumu no citu pakalpojumu sniedzēju konkurences konkrētajā tirgū tādā mērā, ka neviens cits uzņēmums nedrīkst sniegt to pašu pakalpojumu. Eiropas Komisijas paziņojumā par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz regulu Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, (2014/C 92/01, 2014. gada 29. martā publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī Nr. C 92 57.sējumā) (turpmāk – Komisijas vadlīnijas) ir noteikts, ka valsts likumdevējs var pieņemt lēmumu, ka kompetentajai iestādei regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punktā noteiktajos gadījumos jāpiemēro noteikums, kas paredz, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības jāpiešķir, izmantojot taisnīgu, atklātu, paredzamu un nediskriminējošu konkursa procedūru.Latvijas likumdevējs Likuma 8.panta 3.1 daļā jau ir paredzējis, ka, *piešķirot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības saskaņā ar šā panta trešo daļu, pasūtītājam nav atļauts sadalīt šā panta pirmajā daļā minēto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu, lai izvairītos no šā panta otrajā daļā paredzētās sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūras piemērošanas.* Tas nozīmē, ka likumdevējs paredzēja nosacījumu tiešo līgumu piešķiršanai, proti, ka pasūtītājs nevar piemērot regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punktu reģionālās nozīmes maršrutos, jo ir aizliegts sadalīt pakalpojuma apjomu (maršrutu tīklu) tādos apjomos, lai tie atbilstu Regulas Nr.1370/2007 5.panta 4.punkta apjomiem, kas ļautu tieši piešķirt pakalpojuma pasūtījuma līgumus. Lai nekropļotu konkurenci un nodrošinātu vienlīdzīgu un nediskriminējošu 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 vai atsakās 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 procedūru, kas minēta Likuma 8.panta otrajā daļā, starpniecību. Jāņem vērā, ka, piešķirot tiešo līgumu, pasūtītājam nav iespējams salīdzināt piedāvājumus, tādā veidā izvēlēties iespējams ekonomiski izdevīgāko pakalpojumu sniedzēju, kas spēj par samērojamu cenu sniegt konkursa prasībām atbilstošu pakalpojumu. Arī Valsts kontrole 2009.gada 22.decembra Revīzijas ziņojumā Nr.5.1-2-3/2009 ”Valsts budžeta dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem piešķiršanas un izlietojuma atbilstība normatīvo aktu prasībām un mērķiem” norādīja, ka pareizākais un labas pārvaldības principam atbilstošs veids, kā noskaidrot pārvadātāju, kas sniegs sabiedriskā transporta pakalpojumus, ir atklāta konkursa rīkošana, kas ļauj pasūtītājam izvirzīt samērojamās kvalitātes prasības attiecībā uz pakalpojuma sniegšanā iesaistītiem transportlīdzekļiem.Vienlaikus likumprojekta pārejas noteikumos ir paredzēta iespēja saglabāt visus spēkā esošos līgumus līdz to termiņa beigām. Tas nozīmē, ka līgumus, kas ir piešķirti tieši un kura daļa (daļa maršrutu vai reisu) ir nodota apkalpošanai citam pakalpojumu sniedzējam, un šo nodošanas procedūru, ievērojot Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma 8.panta otrajā un trešajā daļā noteikto, nav veicis pakalpojumu pasūtītājs (Autotransporta direkcija vai republikas pilsētas dome), varēs saglabāt līdz to termiņa beigām. Savukārt pēc to termiņa beigām būs jāievēro Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.pantā noteiktā procedūra, un gadījumos, kad pārvadātājs, kuram līgums ir piešķirts tieši, nevar izpildīt visu nodoto pakalpojuma apjomu vai kādu tā daļu, pasūtītājam būs jārīko iepirkuma procedūra, nevis pakalpojumu sniedzējs piesaista apakšuzņēmumus. Likumprojekts paredz deleģējumu Autotransporta direkcijai izveidot un uzturēt vienotu biļešu sistēmu. Autotransporta direkcija ir vienotas valsts politikas realizētāja pasažieru un kravu pārvadājumu jomā. Autotransporta direkcijas kompetencē ir reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta – pasažieru pārvadājumu ar autobusu un vilcienu – maršrutu plānošana; organizēšana (sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšana ar pārvadātājiem); sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšana un piešķiršana, kā arī ar sabiedrisko transportu saistīto pakalpojumu organizēšana, kas ietver Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju valsts informācijas sistēmas izveidi un uzturēšanu un vienotas Sabiedriskā transporta informācijas un finanšu statistikas sistēma (STIFSS) uzturēšanu. Autotransporta direkcijas STIFSS sistēmā tiek uzturēta aktuālā informācija par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutiem, reisiem, to kustības sarakstiem un braukšanas maksu (tarifiem). Pašlaik STIFSS tiek nodrošināta un uzturēta informācija par reģionālās nozīmes maršrutu autobusu pārvadājumiem. Pašlaik sistēmā reģionālās nozīmes autobusu pārvadātāji, iesniedz informāciju par pasažieru plūsmu, kas veidojas no pārdoto biļešu informācijas, kas reģistrēta ar kases aparātiem. Sistēmā tiek saņemta informācija arī par autoostās pārdotajām biļetēm no autoostu biļešu tirdzniecības un reisu uzskaites sistēmas.Autotransporta direkcija ir konstatējusi virkni problēmas esošās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības organizēšanā un nodrošināšanā, kas rada neērtības pasažieriem, problēmas pārvadātājiem un arī neļauj Autotransporta direkcijai kā reģionālās nozīmes maršrutu pasūtītājai organizēt un attīstīt ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem saistītos pakalpojumus, kā arī efektivizēt pakalpojumu sniegšanā gūto ieņēmumu un izdevumu kontroli. Lai sakārtotu biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizētu kontroli, Autotransporta direkcija plāno vienotas biļešu tirdzniecības sistēmas izveidi, kas spētu nodrošināt vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē. Likumprojekts paredz noteikt pavadoņa, kuram ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos, vecumu. Saskaņā ar 2017.gada 27.jūlija Ministru kabineta noteikumu Nr.371 “Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi” 2. un 5.punktā noteikto - *personām, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti; ir tiesības bez maksas izmantot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus pilsētas nozīmes un reģionālās nozīmes maršrutā.* Vienlaikus nedz minētie noteikumi, nedz Likums neparedz personas, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti, vecumu, respektīvi, no kāda vecuma persona var uzņemties pavadoņa lomu. Vienlaikus Bērnu tiesību aizsardzības likuma 24.panta sestajā daļā ir noteikts, ka - *Vecākiem vai personai, kuras aprūpē bērns nodots, ir pienākums neatstāt bērnu līdz septiņu gadu vecumam bez pieaugušo vai personu, ne jaunāku par 13 gadiem, klātbūtnes.**No minētā ir secināms, ka* bērna ar invaliditāti pavadonis sabiedriskajā transportā nevar būt jaunāks par 13 gadiem. Minētais nosacījums izriet no Bērnu tiesību aizsardzības likuma [24.panta](http://www.likumi.lv/doc.php?id=49096#p24) 6.punkta. Tas nosaka, ka vecāku pienākums ir neatstāt bērnu līdz septiņu gadu vecumam bez pieaugušo vai personas, kas ir **ne jaunāka par 13 gadiem, klātbūtnes**. Tas nozīmē, ka bērns līdz 12 gadu vecumam (ieskaitot) nevar uzņemties atbildību par kādu citu cilvēku. Līdz ar to, lai cilvēks varētu izmantot Invaliditātes likuma [12.panta](http://www.likumi.lv/doc.php?id=211494#p12) pirmās daļas 7.punktā noteiktās tiesības un, pavadot cilvēku ar I grupas invaliditāti vai bērnu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti, sabiedriskajā transportā braukt bez maksas, viņam jābūt vismaz 13 gadus vecam. Minēto viedokli apstiprina arī Labklājības ministrijas sniegtais skaidrojums (skatīt [šeit.](https://lvportals.lv/e-konsultacijas/2149-pavadonis-sabiedriskaja-transporta-nevar-but-jaunaks-par-13-gadiem-2013)). Praksē ir radušās situācijas, kad pavadonim nenoteiktā vecuma dēļ, rodas starpgadījumi un persona kura ir jaunāka/vai nedaudz vecāka par 13 gadiem netiek uzskatīta par pavadoni un netiek uzņemta sabiedriskajā transportlīdzekli. Transporta nozares pārstāvi jau vairākkārtēji ir norādījuši uz nepieciešamību normatīvi noregulēt jautājumu par pavadoņa vecumu, definējot to skaidri un nepārprotami. Lai veidotu vienotu izpratni par personu tiesību realizēšanu un lai izvairītos no tiesību normu dažādas interpretācijas, likumprojektā tiek paredzēts noteikt pavadoņa vecumu, nosakot to līdzvērtīgu Bērnu tiesību aizsardzības likumā noteiktajam vecumam. Likumprojektā paredzēts papildināt 14. 1 pantu ar regulējumu par identifikācijas līdzekļiem.Ministru kabineta 2017.gada 27.jūnija noteikumu Nr.371 “Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi” 15.punkts paredz uzdevumu Satiksmes ministrijai (Autotransporta direkcijai) līdz 2019.gada 31.decembrim noteikt personu kategoriju, kurām pienākas valsts noteiktie un kompensējamie braukšanas maksas atvieglojumi, elektroniskās identifikācijas risinājumu un identifikācijas līdzekli reģionālās nozīmes maršrutu sabiedriskajos transportlīdzekļos. Likumprojektā paredzēts papildināt 14. 1 pantu ar normu kas noteiks tiesības Autotransporta direkcijai uz šī likuma panta izveidotajā Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmā bez maksas saņemt no Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes informāciju par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu izmantošanai aktuālajiem identifikācijas līdzekļiem – Personu apliecinošo dokumentu likumā minētajām personas apliecībām, kas izsniegtas tādām personām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus un informācija par kuru statusu aktualitāti tiek nodrošināta sistēmā saskaņā ar šo likumu, kā arī Ministru kabineta 2018.gada 21.novembra noteikumiem Nr.717 “Noteikumi par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmu”.Personu apliecības atbilstoši Ministru kabineta 2017.gada 27.jūnija noteikumu Nr.371 “Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi” 15.punktam Satiksmes ministrija (Autotransporta direkcija) nosaka kā vienu elektroniskās identifikācijas līdzekļiem sabiedriskajā transportā personām, kurām pienākas valsts kompensējami braukšanas maksas atvieglojumi. Personas apliecības kā identifikācijas līdzekļa izmantošana Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijai sabiedriskajā transportā konceptuāli tika atbalstīta jau Ministru kabinetam 2017.gada 4.aprīlī pieņemot zināšanai Satiksmes ministrijas informatīvo ziņojumu “Par Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” ieviešanu”. Turklāt attiecīgā identifikācijas līdzekļa izmantošana pamatojama arī ar nosacījumu, ka atbilstīgi apstiprinātajiem grozījumiem Personu apliecinošo dokumentu likumā personas apliecība ir noteikta kā obligāts personai izsniedzams identifikācijas līdzeklis sākot no 2023.gada 1.janvāra.Lai informācijas sistēmas ietvaros būtu iespējams nodrošināt elektronisko identifikāciju, Likuma 14. 1 pantu paredzēts papildināt ar jaunu normu 3.1 daļu, kas paredz tiesības saņemt un apstrādāt informāciju par braukšanas maksas atvieglojumu izmantošanai aktuālajiem identifikācijas līdzekļiem Autotransporta direkcijai, lai nodrošinātu braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanu, kā arī *pārvadātājam* *un biļešu tirgotājam* personu braucienu identifikācijas nodrošināšanai sabiedriskajos transportlīdzekļos un sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības vietās. *Pārvadātājiem* tiek noteikts pienākums informācijas sistēmā iesniegt informāciju par to elektroniskajās uzskaites sistēmās identificēto valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju braucieniem.  |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija un Autotransporta direkcija. |
| 4. | Cita informācija | Atbilstoši Ministru kabineta 2019.gada 4.jūnija sēdes protokola Nr. 27 28.§ 2.punktam Satiksmes ministrijai (Autotransporta direkcija) pirms atklāta konkursa par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem rezultātu apstiprināšanas uzdots atkārtoti informēt Ministru kabinetu par finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030.gadā. Atbilstoši Ministru kabineta sēdē izskatītajam Informatīvajam ziņojuma *“Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu**attīstību 2021.-2030.gadam”* Autotransporta direkcija šī gada 17.jūlijā izsludināja atklātu konkursu, kura rezultāti varētu būt zināmi 2020.gada martā. Apkopojot iepirkuma rezultātus, pirms to apstiprināšanas Autotransporta direkcija sniegs informāciju Ministru kabinetam.  |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Likumprojekts attiecas uz pašvaldībām, tostarp republikas pilsētām, kā arī uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kuriem sabiedriskā transporta pakalpojumu tiesības ir piešķirtas, pamatojoties uz Likuma 8.panta trešo daļu. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Likumprojektam nav tiešas ietekmes uz tautsaimniecību un administratīvo slogu. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Rādītāji | 2020.gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| 2021. | 2022. | 2021. |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021.gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022.gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2023.gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi |  0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Finansiālā ietekme | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | X | 0 | X | 0 | X |  0 |  0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | X | 0 | X | 0 | X |  0 |  0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 5.2. speciālais budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 5.3. pašvaldību budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) |   |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas |  |
| 8. Cita informācija | Šobrīd spēkā esošajos līgumos, kas noslēgti par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu līdz 2020. gada 31. decembrim, tiek pielietota dažāda zaudējumu kompensācijas aprēķina kārtība atkarībā no līguma tipa – koncesijas vai līgumcenas. Veidojot vienotu maršrutu tīklu ar vienādām kvalitātes prasībām reģionālā maršrutu tīklā ar autobusiem, paredzēts, ka, sākot ar 2021. gadu, potenciālā kompensācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu tiks balstīta uz līgumisko modeli, kura pamatā būs pārvadātāja atklāta konkursa kārtībā piedāvāta līgumcenas un sabiedriskā transporta pakalpojumā gūto ieņēmumu starpība. Jāatzīmē, ka, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tostarp valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, arī turpmāk tarifs jeb braukšanas maksa tiks noteikta atbilstoši iedzīvotāju pirktspējai.Ievērojot to, ka valsts budžetā piešķirtais finansējums sabiedriskā transporta nodrošināšanai ir ierobežots, plānojot reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību, viens no mērķiem ir nodrošināt tādus sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki un izmaksu efektīvi. Kopējie plānotie kompensējamie zaudējumi būs atkarīgi no atklātā konkursā piedāvātās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas cenas, kas var atšķirties dažādās lotēs, līdz ar to arī kopējais zaudējumu apmērs un tā ietekme uz valsts budžetu ir nosakāms tikai provizoriski. Pēc veiktajiem aprēķiniem (aprēķini pievienoti Informatīvajam ziņojuma *“Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu**attīstību 2021.-2030.gadam”)[[1]](#footnote-1)* sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem, atsevišķos gados periodā no 2021.-2030.gada būs nepieciešams papildu valsts budžeta finansējums attiecībā pret 2021.gada valsts budžeta izdevumu bāzi.**Par vienotu biļešu sistēmu.**Likumprojekts paredz deleģējumu – Autotransporta direkcijai izveidot un uzturēt vienotu biļešu sistēmu (turpmāk tekstā -VBNIS). Autotransporta direkcijai papildus deleģētā funkcija daļēji tiks realizēta no Autotransporta direkcijas pašu līdzekļiem, neveidojot jaunas štata vietas. VBNIS tehniskās specifikācijas izstrāde un nepieciešamā projekta vadība tiek nodrošināta no Autotransporta direkcijas līdzekļiem. Savukārt daļu no funkcijas realizēšanai nepieciešamajiem līdzekļiem paredzēts iegūt, pamatojoties uz Likuma par budžetu un finanšu vadību 5.panta otro daļu, [Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma](http://likumi.lv/ta/id/269907-publiskas-personas-kapitala-dalu-un-kapitalsabiedribu-parvaldibas-likums) [28.panta](http://likumi.lv/ta/id/269907-publiskas-personas-kapitala-dalu-un-kapitalsabiedribu-parvaldibas-likums#p28) pirmo daļu un Ministru kabineta 2015.gada 22.decembra noteikumiem Nr.806 „Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu” 11.2.4.apakšpunktu.Izveidojot VBNIS, tiks pārorganizēti biļešu tirdzniecības procesi tā, ka pārvadātājiem turpmāk neradīsies tiešās izmaksas, kas saistītas ar biļešu tirdzniecības nodrošināšanu, izmantojot pakalpojumu sniedzējus (piemēram, autoostas, tīmekļa vietnes un citus starpniekus). Pēc Autotransporta direkcijas aplēsēm pašlaik tās gadā sastāda apmēram 1 milj. EUR un apmēram 50% apmērā tiek kompensētas atbilstoši Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumiem Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” no Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammā 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem” paredzētā finansējuma. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| 1. | Saistītie tiesību aktu projekti | Realizējot likumprojektā noteikto, papildus likumprojektā iekļautajam regulējumam ir nepieciešams veikt grozījumus sekojošos ārējos normatīvajos aktos:1)2010.gada13.jūlija Ministru kabineta noteikumos Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā”, paredzot kritērijus, pēc kuriem nosaka reģionālās nozīmes maršrutus (reisus), kuros sabiedriskā transporta pakalpojums sniedz bez maksas. *(likumprojekta 11.pants);*2) 2015.gada 28.jūlija Ministru kabineta noteikumos N.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu”, paredzot kārtību un kritērijus, kritērijus, kuriem iestājoties, pašvaldība ir tiesīga līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos *(likumprojekta 9.pants).* Vienlaikus tiks izstrādāti jauni Ministru kabineta noteikumi atbilstoši likumprojekta 8.pantā ietvertajā 8.1 panta septītajā daļā noteiktajam deleģējumam.Ministru kabineta noteikumos paredzot:1. likuma 8.1 panta pirmajā daļā noteiktās pārvadājumu intensitātes kvantitatīvos radītājus un pakalpojuma pieejamību raksturojošos radītājus;
2. Autotransporta direkcijā iesniedzamo informāciju maršrutu atļaujas saņemšanai;
3. likuma 8.1 panta ceturtajā daļā noteikto kritēriju novērtēšanas metodiku un vērtējuma aprēķināšanas formulu;
4. informāciju, kuru pārvadātājas iesniedz Autotransporta direkcijai par komerciālajos maršrutos (reisos) pārvadāto pasažieru skaitu, kā arī informācijas iesniegšanas termiņus un kārtību.
 |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Satiksmes ministrija. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

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

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

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija un Autotransporta direkcija. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Saistībā ar likumprojekta izpildi nav nepieciešams veidot jaunas institūcijas, likvidēt vai reorganizēt esošās.  |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T. Linkaits

v\_sk. = 5425

1. [*Informatīvais ziņojums*](http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04) [↑](#footnote-ref-1)