**Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem**

**Par konceptuālo ziņojumu "Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem"**

**(VSS-219)**

**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 |
|  |  |  |  |  |  |

Informācija par starpministriju (starpinstitūciju) sanāksmi vai elektronisko saskaņošanu

**2020. gada 11. maijs**

**2020. gada 20. maijs**

Saskaņošanas dalībnieki Tieslietu ministrija, Finanšu ministrija, Ekonomikas ministrija, Iekšlietu ministrija, Labklājības ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Pārresoru koordinācijas centrs, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera

|  |  |
| --- | --- |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus | Tieslietu ministrija, Iekšlietu ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Pārresoru koordinācijas centrs, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, Finanšu ministrija |

Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz

sanāksmi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu

piedalīties elektroniskajā saskaņošanā

Saskaņošanas dalībnieki izskatīja precizēto Konceptuālā ziņojuma projektu.

**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 par projekta konkrēto punktu (pantu) | Ministrijas (citas institūcijas) viedoklis par izteikto iebildumu (attiecīgi norādot, vai iebildums ir ņemts vērā, noraidīts vai panākta vienošanās starpinstitūciju sanāksmē) | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija vai atsauce uz starpinstitūciju sanāksmes protokola punktu, kurā ir formulēta attiecīgā punkta (panta) redakcija vai atšķirīgie viedokļi par konkrēto punktu (pantu) |
| 1. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Direktīvas Nr. 2010/40/ES preambulas 5.punktā ir teikts “Progresam, kas panākts informācijas un sakaru tehnoloģiju piemērošanas jomā citos transporta veidos, tagad būtu jāatspoguļojas arī autotransporta nozares attīstībā, jo īpaši cenšoties nodrošināt plašāku autotransporta integrāciju ar citiem transporta veidiem.” Savukārt vienā no šīs direktīvas izrietošajām regulām Nr.2017/1926 preambulas 8.punktā ir norādīts kādi citi transporta veidi tiek domāti. “Šajā regulā noteiktās specifikācijas būtu jāpiemēro visiem transporta veidiem Savienībā, piemēram, pēc saraksta kursējošam transportam (gaisa, dzelzceļa, tostarp ātrgaitas dzelzceļa, parastā dzelzceļa un vieglā dzelzceļa transports, tālsatiksmes autobusi, jūras transports, tostarp prāmji, metro, tramvajs, autobuss, trolejbuss, trošu ceļu transports), transportam pēc pieprasījuma (organizēts autobuss, organizēts prāmis, taksometrs, kopbraukšana, automobiļu koplietojums, autonoma, velosipēdu koplietojums, velonoma, specializētā transporta pakalpojumi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām) un personīgajiem transportlīdzekļiem (automašīnas, motocikli, velosipēdi, iešana ar kājām). …“  Ņemot vērā minēto, no Projekta nav saprotams, kā direktīvas un regulas mērķis tiks sasniegts, jo no aprakstītajām aktivitātēm nevar precīzi saprast vai un kā ir paredzēts integrēt visus (regulā paredzētos) transporta veidus. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz jautājumu, vai un kā ir paredzēts integrēt visus (regulā paredzētos) transporta veidus, informējam, ka tiek plānots, ka atbilstoši Komisijas 2017.gada 31.maija Deleģētajai regulai Nr.2017/1926, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (turpmāk – Regula Nr.2017/1926), transporta nozares (valsts) piekļuves punktā (turpmāk – NPP) ir paredzēts integrēt visus transporta veidus un ar tiem saistītos pieejamos mašīnlasāmā formātā Regulā Nr.2017/1926 paredzētos datus. |  |
| 2. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Projektā kā viena no divām īstenojamajām aktivitātēm ir “Projekts 1.1. Nacionālā piekļuves punkta izstrāde un ieviešana”. Tai pat laikā netiek izklāstīts vai visiem datu devējiem, kuri norādīti Projekta pielikumā būs paredzēta IS attīstība (jaunu vai esošu pilnveidošana) šo datu padošanas pienākuma nodrošināšanai.  Šo nepietiekami aptvertā mēroga risku apstiprina arī Projekta 5.punktā rakstītais, kur pie īstenojamajām aktivitātēm paredzēta valsts ceļu infrastruktūras pārvaldītāja valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” satiksmes informācijas centra infrastruktūras, aprīkojuma un spēju uzlabošana, bet nav paredzēts citu saistīto iestāžu infrastruktūras, aprīkojuma un spēju uzlabošana. Tā piemēram, Projekts 1.2. IS izstrāde un ieviešana ITS pakalpojumu sniegšanai (ar visām tā apakšaktivitātēm: 1.2.1. IS izstrāde un ieviešana tiesībaizsardzības ITS pakalpojumu sniegšanai; 1.2.2. IS izveide sabiedriskā transporta pārvaldībai un ar maršruta plānošanu saistīto ITS pakalpojumu sniegšanai; 1.2.3. IS izveide ar infrastruktūras plānošanas un pārvaldības saistīto ITS pakalpojumu sniegšanai.), šobrīd netiek paredzēts kā īstenojamais pasākums. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz jautājumu, vai visiem datu devējiem, kuri norādīti Projekta pielikumā būs paredzēta IS attīstība (jaunu vai esošu pilnveidošana) šo datu padošanas pienākuma nodrošināšanai, informējam, ka projekts 1.1. Nacionālā piekļuves punkta izstrāde un ieviešana neparedz informācijas sistēmu attīstību datu padošanas pienākuma nodrošināšanai, jo jau šobrīd iesaistītajām pusēm atbilstoši Regulai Nr.2017/1926 ir pienākums sniegt datus uz NPP noteiktā mašīnlasāmā formātā. Šis pienākums izriet no Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 288. panta, kas nosaka, ka regulas ir vispārpiemērojamas, tas nozīmē, ka regula kļūst par ES dalībvalsts  nacionālo tiesību kopuma daļu bez nacionālo tiesību starpniecības. Vēršam uzmanību, ka Regula Nr.2017/1926 neuzliek par pienākumu radīt jaunus datus, datu sniegšanas prasība attiecas uz esošiem un jaunieviešamiem datiem. Skaidrojam, ka pirmais solis, lai nodrošinātu maršruta datu atkalizmantošanu, ir paša NPP izveide, lai valstī būtu vienots kontaktpunkts, kur šos dažādos datus iesniegt. Šis fakts ir ziņojuma minētā projekta “1.1 Nacionālā piekļuves punkta izstrāde un ieviešana” pamatā. Veiktajā izpētē “Izpēte par inteliģento transporta sistēmu (ITS) ieviešanu Latvijas autotransporta jomā” ir identificēts, ka praktiksi visās Eiropas valstīs NPP funkciju nodrošina valsts ceļu administrācijas, šī iemesla dēļ tieši VAS “Latvijas Valsts ceļi” ir izvēlēta, lai izveidotu NPP un veiktu turpmāko NPP pārvaldīšanu. |  |
| 3. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Pastāv risks ka projekta ietvaros tiks izveidots Nacionāls datu piekļuves punkts, bet šajā punktā nebūs izvietojamo datu.  Piemērs šim riskam ir atrodams Projekta pielikumā, kura 4.tabulas punktā Nr. 2. (Dinamisko maršruta un satiksmes datu veidi) nevienā no pakalpojumiem (1.,2. un 3.līmeņa pakalpojums) nav norādīta par datu sniegšanu atbildīgā institūcija, kā arī nav identificētās un institūcijas, kurām SM ieskatā būtu jāsniedz dati. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz LTRK norādīto, ka pastāv risks ka projekta ietvaros tiks izveidots NPP, bet šajā punktā nebūs izvietojamo datu Satiksmes ministrija uzskata, ka nepastāv risks, ka izveidojot NPP nebūs tajā izvietojamo datu, jo jau šobrīd datu turētājiem ir pienākums ziņojuma 1.Pielikumā minētos datus sniegt mašīnlasāmā formātā NPP, kā arī LVC un VSIA “Autotransporta direkcija” rīcībā ir ievērojams apjoms datu, ko būtu iespējams ievietot NPP atkalizmantošanai mašīnlasāmā formātā. Šobrīd gan šie dati nav pieejami mašīnlasāmā formātā, kādi tie būtu jāsniedz NPP.  Skaidrojam, ka konceptuālā ziņojuma 1. Pielikumā ir norādītas visas par datu sniegšanu atbildīgās institūcijas atbilstoši ITS Direktīvas izrietošajām Deleģētajām regulām. Ņemot vērā, ka dinamisko maršrutu un satiksmes datu sniegšana ar NPP starpniecību saskaņā ar Regulas Nr.2017/1926 5. panta 1. punktu ir neobligāta, par atbildīgajām institūcijā Latvijas līmenī tiks lemts pēc NPP izveidošanas. |  |
| 4. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Situācija Latvijā apskatīta nepilnīgi. Projektā nav minēts par maršruta IS pakalpojumiem, kuri jau šobrīd pieejami Latvijas iedzīvotājiem, dažādās lietotnēs. Neesot šai informācijai, var uzskatīt ka īstenojamie pasākumi ir nepilnīgi, jo nav zināms vai tie ietver visus tos risinājumus, kādi ir nepieciešami šī brīža maršrutu pakalpojumu sniedzējiem (privātajiem uzņēmējiem, kuri jau sniedz dažādus informācijas pakalpojumus). | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Ir papildināta konceptuālā ziņojuma 2.5. apakšnodaļa ar informāciju par maršrutu informācijas sistēmām, kā arī konceptuālā ziņojuma 3.1. apakšnodaļa ar informāciju, kurā tiek skaidrots, ka NPP ir paredzēts integrēt visus Latvijā pieejamos mašīnlasāmā formātā statiskos maršruta un satiksmes datus un dinamiskos maršruta un satiksmes datus. Papildus vēršam uzmanību, ka atbilstoši Regulas Nr.2017/1926 5. panta 1. punktam dinamisko maršruta un satiksmes datu sniegšana ar NPP starpniecību nav obligāta. | Skatīt precizētā konceptuālā ziņojuma 2.5. un 3.1. apakšnodaļu. |
| 5. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Projekta 5.punktā paredzētā 10% rezerve 532’060 EUR apmērā ir nesamērīgi liela uz kopējo ziņojumā identificēto vajadzību fona. Neveidojot rezervi par šo finansējuma apmēru varētu realizēt citus Projektā norādītos projektus (pilnā vai daļējā apmērā). | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz jautājumu par 10% rezervi, informējam, ka, ņemot vērā, ka Eiropā ir ļoti atšķirīga pieredze NPP izveidē un lielā  ieviešanas izmaksu amplitūdā, Satiksmes ministrija uzskata, ka 10% rezerve ir pamatota, jo ar šo 10% rezervi Satiksmes ministrija minimizē iespējamo NPP ieviešanas publiskā iepirkuma risku, kas saistīts ar iespējamo sadārdzinājumu. |  |
| 6. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Papildus tam, gandrīz visiem identificētajiem ieviešamajiem projektiem nav izvērsta ietverto aktivitāšu apraksta, kas liedz novērtēt vai paredzētās izmaksas ir adekvātas. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz LTRK norādīto, ka gandrīz visiem identificētajiem ieviešamajiem projektiem nav izvērsta ietverto aktivitāšu apraksta, kas liedz novērtēt, vai paredzētās izmaksas ir adekvātas, informējam, ka precīzas aktivitātes NPP izveidē un institucionālo spēju stiprināšanai ITS pakalpojumu attīstībai un nodrošināšanai tiks definētas konsultatīva pakalpojuma un NPP specifikāciju izstrādes rezultātā. |  |
| 7. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Arī vienīgajam projektam (Projekts 3. Institucionālo spēju stiprināšana ITS pakalpojumu attīstībai un nodrošināšanai.), kuram ir norādītas paredzētās aktivitātes (kompetences nodrošināšana; NPP pārvaldītāja esošo telpu, esošo darbstaciju un programmnodrošinājuma uzlabošana), ir nepietiekams informācijas daudzums, kas ļautu novērtēt šajā projektā ietverto izmaksu pamatotību. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Attiecībā uz jautājumu par Projektu 3. Institucionālo spēju stiprināšana ITS pakalpojumu attīstībai un nodrošināšanai skaidrojam, ka projekta 3. Institucionālo spēju stiprināšana ITS pakalpojumu attīstībai un nodrošināšanai ietvaros esošo telpu uzlabošana nav paredzēta. Šis precizējums iekļauts konceptuālā ziņojuma 3.3. apakšnodaļā. | Skatīt precizētā konceptuālā ziņojuma 3.3. apakšnodaļu. |
| 8. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Projektā nav apskatītas vajadzību realizēšanas iespējamās alternatīvas. Regulas Nr.2017/1926 ievada 10.punktā ir ieteiktas izmantojamās pieejas un iespējamie risinājumi:  “…Piekļuves punkts var būt, piemēram, datubāze, datu noliktava, datu tirgus, krātuve, reģistrs, tīmekļa portāls vai līdzīga lietotne atkarībā no datu veida. Dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja sagrupēt esošos publiskos un privātos piekļuves punktus vienotā punktā, kas ļauj piekļūt visu veidu attiecīgajiem pieejamajiem datiem, kuri ietilpst šo specifikāciju darbības jomā.”  Neskatoties uz to, ka ar Nacionāla piekļuves punkta izveidi tiek realizēta rekomendācija par vienota punkta izveidi, Projektā nav apskatīti iespējamie tehniskie risinājumi mērķa sasniegšanai un nav noteikts labākais risinājums Latvijas situācijā. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz jautājumu par iespējamajiem tehniskajiem risinājumiem mērķa sasniegšanai, informējam, ka NPP pats par sevi nav tehniskais risinājums, bet gan nodrošināta iespēja gan iesniegt satiksmes datus, gan tos bezmaksas visiem iegūt un izmantot, precīzs NPP tehniskais risinājums (datubāze, datu noliktava, datu tirgus, krātuve, reģists vai līdzīga lietotne) tiks definēts konsultatīva pakalpojuma, NPP specifikāciju izstrādes un iepirkumu rezultātā, ievērtējot arī visas ar šiem pasākumiem saistītās izmaksas. Papildus informējam, ka NPP iesniegtie dati būs pieejami bezmaksas arī jaunizveidotā publiskā tīmekļa portālā gan mašīnlasāmā formātā, gan daļa no tiem tiks vizualizēti interaktīvas kartes vai citādā veidā. |  |
| 9. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Projektā nav apskatītas vajadzību realizēšanas iespējamās alternatīvas. Regulas Nr.2017/1926 ievada 10.punktā ir ieteiktas izmantojamās pieejas un iespējamie risinājumi:  “…Piekļuves punkts var būt, piemēram, datubāze, datu noliktava, datu tirgus, krātuve, reģistrs, tīmekļa portāls vai līdzīga lietotne atkarībā no datu veida. Dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja sagrupēt esošos publiskos un privātos piekļuves punktus vienotā punktā, kas ļauj piekļūt visu veidu attiecīgajiem pieejamajiem datiem, kuri ietilpst šo specifikāciju darbības jomā.”  Neskatoties uz to, ka ar Nacionāla piekļuves punkta izveidi tiek realizēta rekomendācija par vienota punkta izveidi, Projektā nav apskatīti iespējamie tehniskie risinājumi mērķa sasniegšanai un nav noteikts labākais risinājums Latvijas situācijā. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz jautājumu par iespējamajiem tehniskajiem risinājumiem mērķa sasniegšanai, informējam, ka NPP pats par sevi nav tehniskais risinājums, bet gan nodrošināta iespēja gan iesniegt satiksmes datus, gan tos bezmaksas visiem iegūt un izmantot, precīzs NPP tehniskais risinājums (datubāze, datu noliktava, datu tirgus, krātuve, reģists vai līdzīga lietotne) tiks definēts konsultatīva pakalpojuma, NPP specifikāciju izstrādes un iepirkumu rezultātā, ievērtējot arī visas ar šiem pasākumiem saistītās izmaksas. Papildus informējam, ka NPP iesniegtie dati būs pieejami bezmaksas arī jaunizveidotā publiskā tīmekļa portālā gan mašīnlasāmā formātā, gan daļa no tiem tiks vizualizēti interaktīvas kartes vai citādā veidā. |  |
| 10. |  | **Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kamera (26.03.2020.)**  Papildus tam jāņem vērā, ka Ministru kabineta 2018.gada 25.septembra noteikumu Nr.611 “Kārtībā, kādā iestādes ievieto informāciju internetā” 28.punkts nosaka, ka iestāde tās rīcībā esošos atvērtos datus mašīnlasāmā formā kopā ar metadatiem vai tikai datu kopas metadatus publicē Latvijas Atvērto datu portālā (https://data.gov.lv). Savukārt, šo noteikumu 33.punkts nosaka, ka Atvērtos ģeotelpiskos datus iestāde publicē valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā (https://geolatvija.lv). Projektā nav atrodama informācija, kas pamatotu kāpēc šos MK noteikumus nevar piemērot intelektisko transporta sistēmu ieviešanai, jo īpaši tāpēc, ka vairums sniedzamo datu būs ģeotelpiski. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Skaidrojam, ka šobrīd precīzs NPP tehniskais risinājums un iespējamā atrašanās vieta nav definēta. Precīzs NPP tehniskais risinājums un datu centra atrašanās vieta, no kurām viena iespējamā alternatīva ir arī NPP integrācija Latvijas Atvērto datu portāla arhitektūrā, tiks definēta konsultatīvā pakalpojuma, NPP specifikāciju izstrādes un iepirkumu rezultātā, ievērtējot arī visas ar šiem pasākumiem saistītās izmaksas. Papildus skaidrojam, ka NPP atbilstoši ITS direktīvā un regulās noteiktajam ir jānodrošina ne tikai iestādes kompetencēs esošās informācijas pieejamību, bet arī citu institūciju, pakalpojumu vai infrastruktūras apsaimniekotāju rīcībā esošie satiksmes dati. Ņemot vērā, ka Satiksmes ministrija un tās kapitālsabiedrības nav vienīgie satiksmes datu turētāji valstī, Satiksmes ministrija nevar nodrošināt šo datu iesniegšanu Latvijas Atvērto datu portālā.  Vēršam uzmanību uz to, ka jau šobrīd LVC un VSIA “Autotransporta direkcija” publicē dažādus rīcībā esošos datus Latvijas Atvērto datu portālā. |  |
| 11. | Rīkojuma projekta 2. un 4. punkts. | **Tieslietu ministrija (27.03.2020.)**  Lūdzam precizēt protokollēmuma projekta 2. punktu, skaidri nosakot uzdevumu un tā adresātu, piemēram, uzdot Satiksmes ministrijai izstrādāt un satiksmes ministram iesniegt grozījumus Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumos Nr. 242 “Satiksmes ministrijas nolikums”, nosakot Satiksmes ministriju par atbildīgo institūciju (..).  Līdzīgi lūdzam precizēt protokollēmuma projekta 4. punktu, tai skaitā ņemot vērā, ka grozījumus likumā var veikt Saeima, nevis ministrija. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Precizēts rīkojuma projekta 2. un 4. punkts. |
| 12. | Informatīvā ziņojuma 5.nodaļa. | **Tieslietu ministrija (27.03.2020.)**  Ziņojuma 5. nodaļā (12. lpp.) norādīts, ka “tiek plānots, ka īstenojot šo projektu tiks izpildītas ITS Direktīvas, Regulu Nr. 886/2013, Nr. 885/2013, Nr. 2015/962 un Nr. 2017/1926 prasības”. Lūdzam precizēt minēto informāciju, ņemot vērā, ka ziņojuma 5. nodaļā (11. lpp.) minēti vairāki īstenojamie projekti, un būtu nepieciešams konkrētāk norādīt, kā tieši tiks īstenotas minēto Eiropas Savienības tiesību aktu prasības. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Precizēta 3.1. apakšnodaļa, norādot, konkrētus projektus (projektu 1.1., projektu 3.), kurus īstenojot, tiks izpildītas Deleģētās regulas. Kā arī skaidrojam, ka, izveidojot NPP, tiks nodrošināta efektīva satiksmes, autoceļu, stāvlaukumu, maršrutu un ar satiksmes drošību saistītu datu pieejamība, datu apmaiņa, atkārtota izmantošana un to atjaunināšana, tādā veidā tiks izpildīta minētās Direktīvas un Deleģeto regulu prasības, kas aprakstītas ziņojuma 2.3.1., 2. 3.2., 2.3.3., 2.3.4. un 2.3.5. apakšpunktā. | Skatīt precizētā konceptuālā ziņojuma 3.1. apakšnodaļu. |
| 13. | Informatīvā ziņojuma 1.1.2.4. apakšpunkts. | **Tieslietu ministrija (27.03.2020.)**  Ziņojuma 1.1.2.4.  apakšpunktā norādīts uz dalībvalstu rīcības brīvību Komisijas 2017. gada 31. maija Deleģētās regulas Nr. 2017/1926, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (turpmāk – Regula Nr. 2017/1926) pielikuma 2. punkta piemērošanā. Lūdzam skaidrības nolūkos papildināt ziņojuma 1.1.2.4. apakšpunktu, norādot, vai un kādēļ Latvija plāno minēto rīcības brīvību izmantot/neizmantot. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Papildināta konceptuālā ziņojuma 3.1. apakšnodaļa. |
| 14. | Informatīvā ziņojuma 5. un 6. nodaļa. | **Tieslietu ministrija (27.03.2020.)**  Vēršam uzmanību, ka ziņojuma tekstā, kā arī pielikumā pievienotajās tabulās norādīti dažādi Regulas Nr. 2017/1926 un citu ziņojuma 1. nodaļā analizēto tieši piemērojamo Eiropas Savienības tiesību aktu ieviešanas pasākumi, kā arī to adresāti, tai skaitā pašvaldības un komersanti (privātpersonas). Vēršam uzmanību, ka informatīvais ziņojums, kā arī Ministru kabineta sēdes protokollēmums nav pietiekami mehānismi Eiropas Savienības tiesību aktu ieviešanai, ja nepieciešams tai skaitā noteikt pienākumus atvasinātām publiskajām personām un privātpersonām. Tāpat no ziņojuma 5. un 6. nodaļā minētās informācijas šobrīd nav viennozīmīgi saprotams, vai visi minētie regulu ieviešanas pasākumi tiks veikti ar ziņojumā minētajiem grozījumiem Ceļu satiksmes likumā. Proti, ziņojumā norādīts, ka ar grozījumiem Ceļu satiksmes likumā nepieciešams noteikt, ka kārtību, kādā dati sniedzami transporta nozares nacionālajā piekļuves punktā, nosaka Ministru kabinets, tomēr nav norādīts, ka tiks paredzēts pilnvarojums Ministru kabinetam noteikt, piemēram, par datu sniegšanu atbildīgās personas.  Ievērojot minēto, lūdzam skaidrot, kādā veidā (ar kādiem tiesiskajiem mehānismiem) tiks veikti ziņojumā minēto regulu ieviešanas pasākumi, un nepieciešamības gadījumā precizēt ziņojumu. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Skatīt precizētā konceptuālā ziņojuma 3.1.1. apakšpunktu un 4. nodaļu. |
| 15. |  | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (30.03.2020.)**  Aicinām iespēju izvērtēt Intelektiskas transporta sistēmās iekļaut arī pašvaldību ceļu un ielu datu iesniegšanu Latvijas valsts ceļiem elektroniski, tādā veidā sekmējot vienota valsts un pašvaldību ceļu tīkla izveidi Latvijā. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Papildināts rīkojuma projekts ar uzdevumu 6. Lai veicinātu datu par pašvaldību ceļiem un ielām iesniegšanu mašīnlasāmā formātā, Satiksmes ministrijai izstrādāt un satiksmes ministram līdz 2023. gada 31. decembrim iesniegt Ministru kabinetā grozījumus Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr.361 “Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība”, kā arī attiecīgi papildināts konceptuālā ziņojuma 3.1.1. apakšpunkts. | Skatīt precizētā rīkojuma projekta 6.punktu, konceptuālā ziņojuma 3.1.1. apakšpunktu. |
| 16. |  | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (30.03.2020.)**  Aicinām iespēju papildināt informatīvo ziņojumu un tā prokollēmumu ar uzdevumu SM veikt grozījumus Ministru kabineta 2017.gada noteikumu Nr.361 “Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība” 5.punktā, nosakot, ka pašvaldībām informācija par reģistrējamiem ceļiem un ielām ir jāiesniedz mašīnlasāmā formātā. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Papildināts rīkojuma projekts ar uzdevumu 6. Lai veicinātu datu par pašvaldību ceļiem un ielām iesniegšanu mašīnlasāmā formātā, Satiksmes ministrijai izstrādāt un satiksmes ministram līdz 2023. gada 31. decembrim iesniegt Ministru kabinetā grozījumus Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr.361 “Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība”, kā arī attiecīgi papildināts konceptuālā ziņojuma 3.1.1. apakšpunkts. | Skatīt precizētā rīkojuma projekta 5. punktu, konceptuālā ziņojuma 3.1.1. apakšpunktu. |
| 17. | Informatīvais ziņojums “Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem” | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam mainīt izstrādātā dokumenta formu, izstrādājot to kā konceptuālo ziņojumu, ievērojot Ministru kabineta 2014.gada 2.decembra noteikumos Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (MK noteikumi Nr.737) noteiktās prasības, tai skaitā izvērtējot piedāvātā risinājuma alternatīvas, kā arī risinājuma ietekmi uz valsts un pašvaldību budžetiem. Saskaņā ar MK noteikumu Nr.737 14.punktu konceptuālu ziņojumu izstrādā, ja nepieciešams izšķirties par rīcību iepriekš noteiktu nozaru politiku īstenošanā, un projekts satur jautājumus par jaunu izšķiršanos turpmākajai rīcībai iepriekš noteiktas politikas, ko nosaka ES regulas, īstenošanā. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Konceptuālais ziņojums “Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem” |
| 18. |  | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam projektu papildināt ar informāciju par paveikto katras Deleģētās regulas (Nr.885/2013; 886/2013; Nr.2015/962; Nr.2017/1926; Nr.305/2013) ieviešanā (pārņemšanā), ņemot vērā, ka trīs no projektā minētajām regulām ir jau ieviestas un VAS “Latvijas valsts ceļi” jau pašlaik daļēji darbojas kā nacionālais piekļuves punkts un satiksmes statisko un dinamisko datu informācijas nodrošinātājs.  Lūdzam sniegt informāciju vai ir plānots veidot nacionālo piekļuves punktu (NPP) uz VAS “Latvijas valsts ceļi” esošas satiksmes informācijas centra datu bāzes. Papildus lūdzam sniegt informāciju, kuru prasību un kuru datu pieejamības ieviešana tiek kavēta, konkrēti norādot regulu prasību neizpildes apjomu pa datu veidiem, kas Latvijai noteiktā laika periodā ir jāsasniedz. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Attiecībā uz lūgumu papildināt projektu ar informāciju par paveikto katras Deleģētās regulas (Nr.885/2013; 886/2013; Nr.2015/962; Nr.2017/1926; Nr.305/2013) ieviešanā skaidrojam, ka vienīgā no minētajām regulām, kas Latvijā ieviesta, ir Regula Nr.305/2013. Šī regula atšķirībā no parējām regulām, kuru pamatā ir transporta nozares datu sniegšana, apmaiņa un atkalizmantošana ar NPP starpniecību, nosaka specifikācijas ārkārtas izsaukumu centrāļu infrastruktūras modernizēšanai, kas ir jāveic eZvana izsaukumu pienācīgas saņemšanas un apstrādes nodrošināšanai, lai panāktu saskaņoti sniegta ES mēroga eZvana pakalpojuma savietojamību, sadarbspēju un nepārtrauktību. Valsts politiku eZvana jomā īsteno Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests. Skaidrojam, ka LVC Satiksmes informācijas centru un tīmekļa vietni [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) šobrīd nevar uzskatīt par pilnvērtīgu NPP, jo LVC savā tīmekļa vietnē atspoguļo tikai nelielu daļu no datiem, kas atbilstoši ITS Direktīvas izrietošajām deleģētajām regulām būtu jāatspoguļo, un nenodrošina šo datu atkalizmantošanu un pieejamību mašīnlasāmā formātā, tamdēļ nevar uzskatīt, ka ir ieviestas regulas Nr.885/2013, 886/2013, Nr.2015/962, Nr.2017/1926.  Attiecībā uz jautājumu, vai ir plānots veidot NPP uz VAS “Latvijas valsts ceļi” esošas satiksmes informācijas centra (SIC) datu bāzes, informējam, ka tiek plānots NPP veidot uz SIC datu bāzes un tehniskā un cilvēkresursu nodrošinājuma pamata. |  |
| 19. |  | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Ņemot vērā, ka tiek plānots veidot NPP uz VAS “Latvijas valsts ceļi” esošas satiksmes informācijas centra datu bāzes, lūdzam sniegt izvērstu pasākumu un to izmaksu aprakstu (tāmi), norādot nepieciešamās informācijas tehnoloģiju infrastruktūras, licenču izmaksas un VAS “Latvijas valsts ceļi” satiksmes informācijas centra infrastruktūras, aprīkojuma un spēju uzlabošanas izmaksas, tai skaitā norādot tās atsevišķi katram NPP izveides posmam. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Skaidrojam, ka pretēji citu valstu pieredzei, kur NPP ieviešana notikusi vairākos posmos, Latvijā NPP izveide tiek plānota vienā posmā un tamdēļ šobrīd nav iespējams sniegt informāciju par detalizētu izmaksu aprakstu. Izvērsts pasākumu un to izmaksu apraksts tiks precizēts konsultatīva pakalpojuma un NPP specifikāciju izstrādes rezultātā, ņemot vērā arī visas ar šiem pasākumiem saistītās izmaksas.  Šī brīža aprēķini balstās uz izpēti ar nosaukumu “Izpēte par inteliģento transporta sistēmu (ITS) ieviešanu Latvijas autotransporta jomā”, kas ir pieejama <https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2020/04/LV-ITS-Strategy-and-Action-Plan_2017.pdf>. |  |
| 20. |  | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Ņemot vērā, ka projekta 1.lpp. norādīts “[..] ja Latvija tuvākajā laikā neizveidos transporta nozares informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punktu, tad Eiropas Komisija var vērsties pret Latviju, uzsākot pārkāpuma procedūru, kas var rezultēties arī ar finansiālām sankcijām soda un kavējumu naudu izpratnē (sākot ar vairākiem simtiem līdz pat tūkstošiem eiro”, lūdzam projektā norādīt konkrētu laika periodu (datumu vai gadu), kurā ir jābūt ieviestām regulās noteiktajām prasībām par transporta nozares informācijas NPP izveidi. Papildu norādām, ka regula Nr.2017/1926 ļauj valstīm veidot arī kopīgus piekļuves punktus, tāpēc aicinām papildināt ziņojumu ar informāciju par to, vai šāda iespēja ir tikusi izvērtēta un, ja jā, par šī izvērtējuma rezultātiem | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Visas ITS direktīvas izrietošās deleģētās regulas ir stājušās spēkā. Ziņojuma 1.1.2.1., 1.1.2.2., 1.1.2.3., 1.1.2.4 un 1.1.2.5. apakšpunkts (konceptuālā ziņojuma 2.3.1., 2.3.2., 2.3.3., 2.3.4. un 2.3.5. apakšpunkts) ir papildināti ar informāciju par deleģēto regulu stāšanās spēkā datumiem. Kā jau konceptuālā ziņojuma 2.2. apakšpunktā skaidrots – ITS Direktīvas 5. pants noteic, ka dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka specifikācijas, ko EK pieņēmusi saskaņā ar šo direktīvu un saskaņā ar šīs direktīvas izklāstītajiem principiem, piemēro ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kad tie tiek ieviesti. Tajā pašā laikā dalībvalstīm tiek atstātas tiesības lemt par šo lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā. Ņemot vērā, ka industrija izrāda vēlmi radīt ITS pakalpojumus un lietotnes, NPP izveide ir kļuvusi neizbēgama, jo tā esamība ir priekšnosacījums ITS pakalpojumu izveidei. Šobrīd praktiski visas Eiropas Savienības valstis ir jau izveidojušas vai notiek darbs pie NPP izveidošanas. Precīzs NPP tehniskais risinājums un atrašanās vieta tiks definēta konsultatīva pakalpojuma, NPP specifikāciju izstrādes un iepirkumu rezultātā, ievērtējot arī visas ar šiem pasākumiem saistītās izmaksas un iespējas sadarbībai ar kaimiņvalstīm. | Skatīt precizētā konceptuālā ziņojuma 2.3.1., 2.3.2., 2.3.3., 2.3.4. un 2.3.5. apakšpunktu. |
| 21. | Informatīvā ziņojuma 3. nodaļa (10. lappuse). | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam norādīt avotu, kur ir iespējams iepazīties ar projekta 10.lp. minēto “Izpēti par inteliģento transporta sistēmu (ITS) ieviešanu Latvijas autotransporta jomā”, kuras ietvaros ir izstrādāta Latvijas ITS stratēģija, un uz kuru tiek balstīti projekta 4.sadaļā norādītie risinājumi un to izmaksas. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Konceptuālā ziņojuma 3. lappusē ir pievienota saite uz izpēti. | Skatīt konceptuālā ziņojuma 3. lappusi. |
| 22. | Informatīvā ziņojuma 3. nodaļa (9. lappuse). | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Projekta 9.lpp. minēts, ka līdz šim “[..] iniciatīvas īstenotas bez specifiska finansējuma tieši viedajām tehnoloģijām transporta nozarē. [..] tas apgrūtina paveikto darbu un kopējo investīciju ITS jomā novērtēšanu. Kā arī nav vērtēti projektu un/vai pamatdarbības funkciju panākumu rādītāji”. Lūdzam skaidrot, kā minēto situāciju plānots uzlabot ar piedāvāto risinājumu – transporta nozares informācijas NPP izveidi. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Skaidrojam, kaNPP ir tehnisks risinājums un pirmais solis veiksmīgai ITS risinājumu ieviešanai, nevis politikas plānošanas rīks. NPP izveide risina satiksmes datu atkalizmantošanas nodrošināšanu, taču nerisina problēmu, ka ITS iniciatīvas Latvijā līdz šim īstenotas bez specifiska finansējuma tieši viedajām tehnoloģijām transporta nozarē, tās Latvijā īstenotas tikai kā satiksmes drošību uzlabojošu pasākumu sastāvdaļa. Tika precizēts konceptuālā ziņojuma 2.5. apakšnodaļa. | Skatīt konceptuālā ziņojuma 2.5. apakšnodaļu. |
| 23. |  | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam papildināt projektu, norādot konkrētus/izmērāmus sasniedzamos rezultātus, kas ļautu novērtēt ITS ieviešanas efektivitāti, kā arī iespējamo pozitīvo ietekmi uz tautsaimniecību, salīdzinājumā ar esošo situāciju. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Papildināts konceptuālais ziņojums ar 3.1.2 apakšnodaļu. NPP izveides rezultatīvie rādītāji., kā arī 3.1.3. ar apakšnodaļu NPP izveides iespējamais sociālekonomiskais ieguvums, kā arī ziņojuma projekta 3.1. apakšnodaļā uzskaitīti paredzamie uzlabojumi: “Uzlabojoties iepriekšminēto datu apritei, šajās jomās attīstīsies intelektisko transporta sistēmu lietotnes un pakalpojumi, kas savukārt uzlabos ceļu satiksmes drošību, braukšanas komfortu, samazinās ceļu satiksmes dalībnieku laiku ceļā, veidos autotransporta ekspluatācijas izmaksu ietaupījumu, samazinās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas un gaisa piesārņojumu, tādejādi sniedzot ieguldījumu pārejā uz klimatneitrālu ekonomiku”. | Skatīt konceptuālā ziņojuma 3.1, 3.1.2. un 3.1.3. apakšnodaļu. |
| 24. |  | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam papildināt projektu, sniedzot precīzu informāciju par plānotajiem grozījumiem Ceļu satiksmes likumā, indikatīvi novērtējot administratīvā sloga un izmaksu pieaugumu, kā arī ietekmi uz tautsaimniecību. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Papildināts konceptuālais ziņojums ar apakšnodaļu 3.1.3. NPP izveides iespējamais sociāleknomiskais ieguvums un apakšnodaļu 3.3. NPP izveides ietekme uz valsts budžetu. 3.1.1. apakšnodaļā papildus informācijai par to, ka ar grozījumiem Ceļu satiksmes likumā tiks noteikti pienākumi datu sniegšanai NPP, tiek skaidrots arī, ka lielāka daļa pienākumu (sniegt datus NPP, ja tādi institūcijai ir pieejami mašīnlasāmā formātā) jau noteiktas ITS Direktīvas izrietošajās deleģētājās regulās atbilstoši LESD 288. pantam, kas nosaka, ka regulas ir vispārpiemērojamas, tas nozīmē, ka regula kļūst par ES dalībvalsts nacionālo tiesību kopuma daļu bez nacionālo tiesību starpniecības. Vēl precīzāk definēt pienākumus ārpus ITS Direktīvas izrietošo Deleģēto regulu tvēruma, būs iespējams pēc konsultatīvā pakalpojuma un NPP specifikāciju izstrādes. | Skatīt konceptuālā ziņojuma 3.1.1., 3.1.3. un 3.3. apakšnodaļu. |
| 25. | Protokollēmuma 5. punkts | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam svītrot MK sēdes protokollēmuma 5.punktu un papildināt projektu ar informāciju par transporta nozares informācijas nacionālā (valsts) piekļuves punkta uzturēšanai nepieciešamo finansējumu. Uzskatām, ka piedāvājot MK pieņemt lēmumu par papildus budžeta finansējuma izlietojumu, ir jāsniedz pilnīga informācija, vienlaikus norādot riskus un iespējamās alternatīvas budžeta nepietiekamības apstākļos. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Konceptuālā ziņojuma 3.3. apakšnodaļā jau šobrīd ir sniegta informācija par indikatīvām NPP uzturēšanas izmaksām, kas sastāda 10% gadā no sistēmas kapitālieguldījuma izmaksām, tas ir aptuveni 532 060,00 euro gadā. Konceptuālā ziņojuma 3.3. apakšnodaļa tika papildināta ar informāciju, ka izmaksas tiks precizētas konsultatīvā pakalpojuma un NPP specifikāciju izstrādes rezultātā, ievērtējot arī visas ar šiem pasākumiem saistītās izmaksas. | Precizēta konceptuālā ziņojuma 3.3. apakšnodaļa. |
| 26. |  | **Pārresoru koordinācijas centrs (30.03.2020.)**  Lūdzam izvērtēt iespēju ziņojuma nosaukumā un ziņojuma tekstā lietot terminu “inteliģentās transporta sistēmas”, kā tas ir darīts oficiālajā 2010.gada 7.jūlija Direktīvas 2010/40/ES tulkojumā. | **Panākta vienošanās saskaņošanas laikā.**  Satiksmes ministrija ir izvērtējusi termina “intelektiskas transporta sistēmas” vietā lietot terminu “inteliģentas transporta sistēmas”, un nolemj pieturēties pie Valsts valodas centra norādījumiem lietot terminu “intelektiskas transporta sistēmas”. |  |
| 27. | Informatīvā ziņojuma 3. nodaļa (9. lappuse 4. rindkopa) | **Iekšlietu ministrija (02.04.2020.)**  Ziņojuma projekta 3. sadaļā “Situācija Latvijā” (9. lappuse, 4. rindkopa) norādīts, ka kopš 2016. gada Latvijā tiek īstenots stacionāro fotoradaru uzstādīšanas un uzturēšanas projekts, kura ietvaros ir uzstādīti 100 stacionārie fotoradari. Šie stacionārie fotoradari veic ne tikai atļautā braukšanas ātruma pārkāpumu kontroli, bet arī veic sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas esamības kontroli, tehniskās apskates derīguma kontroli un autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroli.  Iekšlietu ministrijas ieskatā minētā informācija nav korekta, jo stacionārie fotoradari veic tikai atļautā braukšanas ātruma kontroli. Gadījumos, kad tiek konstatēts atļautā braukšanas ātruma pārkāpums, informācijas sistēmās tiek pārbaudīts vai attiecīgajam transportlīdzeklim ir spēkā esoša sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšanas polise, tehniskā apskate (atļauja piedalīties ceļu satiksmē) un samaksāta autoceļu lietošanas nodeva.  Papildus vēršam uzmanību, ka valsts akciju sabiedrība “Latvijas Valsts ceļi” 2017.–2018. gadā realizēja autoceļu nodevas samaksas kontroles pilotprojektu, uzstādot vairākās vietās uz valsts galvenajiem autoceļiem tehniskos līdzekļus autoceļu nodevas samaksas kontrolei.  Ievērojot minēto, lūdzam precizēt attiecīgo informāciju. | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Precizēta un papildināta konceptuālā ziņojuma 2.5. apakšnodaļa par ITS tehniskajiem līdzekļiem pārkāpumu kontroles veikšanai. | Precizētā un papildinātā konceptuālā ziņojuma 2.5. apakšnodaļa. |
| 28. | Informatīvā ziņojuma 1. Pielikuma 3. tabulas 3. punkta e) apakšpunkts. | **Iekšlietu ministrija (02.04.2020.)**  Ziņojuma projekta Pielikuma 3.tabulas 3.punkta e) apakšpunkta (gaidīšanas laiks robežšķērsošanas vietās ar dalībvalstīm, kas nav ES dalībvalsts) 3. kolonnā kā institūcija, kurai Satiksmes ministrijas ieskatā būtu jāsniedz dati, ir norādīta Iekšlietu ministrija (IeM).  Vēršam uzmanību, ka šobrīd Valsts robežsardzes tīmekļa vietnē ir pieejama informācija par vieglo un kravas automašīnu rindu (transportlīdzekļu skaits) līdz valsts robežai, bet Valsts ieņēmumu dienesta tīmekļa vietnē ir pieejama informācija par vieglo un kravas automobiļu rindas paredzamo gaidīšanas ilgumu (laiku).  Ievērojot minēto, lūdzam e) apakšpunktā kā atbildīgo institūciju norādīt Valsts ieņēmumu dienestu (VID). | **Iebildums ir ņemts vērā.**  Precizēts konceptuālā ziņojuma pielikuma 3. tabulas 3. punkta e) apakšpunkts. | Precizēts konceptuālā ziņojuma pielikuma 3. tabulas 3. punkta e) apakšpunkts. |
| 29. | Konceptuālā ziņojuma 3.3.3. apakšnodaļa. | **Finanšu ministrija (15.05.2020.)**   1. Ziņojuma 3.3.3.sadaļā “Ietekmes uz valsts budžetu kopsavilkums” (turpmāk – 3.3.3.sadaļa) norādīta informācija, ka transporta nozares informācijas nacionālā (valsts) piekļuves punkta izveidei (turpmāk – NPP) nepieciešami papildu valsts budžeta līdzekļi Satiksmes ministrijas apakšprogrammā 23.07.00 “Valsts autoceļu pārvaldīšana”. Norādām, ka Eiropas Savienības fondu finansēto projektu finansējums ministriju budžetos tiek plānots Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai paredzētajās programmās/apakšprogrammās, savukārt, ja projekts netiek finansēts Eiropas Savienības fondu projektu ietvaros, tad jautājums par tā īstenošanai nepieciešamo finansējumu ir izskatāms valsts budžeta likumprojekta sagatavošanas procesā.   Ņemot vērā iepriekš minēto, lūdzam precizēt ziņojuma 3.3.3.sadaļā sniegto informāciju, proti, ja grozījumi Darbības programmā tiks apstiprināti, tad projekta īstenošanai nepieciešamie līdzekļi normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiks pieprasīti no 74.resora “Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” 80.00.00 programmas “Nesadalītais finansējums Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai”, savukārt alternatīvajā versijā, ja NPP netiktu īstenots kā Eiropas Savienības fondu projekts, tad jautājums par NPP īstenošanai nepieciešamo finansējumu būtu skatāms MK gadskārtējā valsts budžeta likumprojekta un vidējā termiņa budžeta ietvara likumprojekta sagatavošanas un izskatīšanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu iesniegtajiem prioritāro pasākumu pieteikumiem atbilstoši valsts budžeta finansiālajām iespējām. Attiecīgi, ievērojot to, ka ziņojumā kā atbalstāmais variants tiek virzīts Eiropas Savienības fondu finansētā projekta īstenošana, lūdzam precizēt arī ziņojuma 2.tabulā “Kopsavilkums par nepieciešamo valsts budžeta finansējumu” (turpmāk -  2.tabula) sniegto informāciju, norādot, ka papildu valsts budžeta finansējums nepieciešams tikai NPP projekta uzturēšanai. | **Iebildums ir ņemts vērā.**. | Precizēta konceptuālā ziņojuma 3.3.1., 3.3.3. apakšnodaļa un 2. tabula. |
| 30. | Konceptuālā ziņojuma 3.3.3. apakšnodaļa. | **Finanšu ministrija (15.05.2020.)**  Ziņojumā minēts, ka NPP sistēmas uzturēšanai papildus nepieciešams finansējums aptuveni 588 235 euro gadā. Lūdzam papildināt ziņojuma 3.3.3.sadaļas trešo rindkopu ar informāciju, norādot gadu, ar kuru plānotas uzturēšanas izmaksas, kā arī, ievērojot, ka projekta īstenotājs nav valsts budžeta iestāde, bet valsts kapitālsabiedrība, papildināt ar pamatojumu, kāpēc tās būtu piešķiramas no valsts budžeta, piemēram, skaidrot sasaisti ar deleģētās funkcijas izpildi, un pievienot norādi, ka tās tiks pieprasītas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Papildināta konceptuālā ziņojuma 3.3.3. apakšnodaļa. |
| 31. | Konceptuālā ziņojuma 2. tabula | **Finanšu ministrija (15.05.2020.)**  Ievērojot, ka vidēja termiņa budžeta likums šobrīd ir spēkā 2020., 2021. un 2022.gadam, lūdzam ziņojuma 2.tabulā n gadu norādīt kā 2020.gadu, attiecīgi n+1 gadu norādot kā 2021.gadu, n+2 – 2022.gadu un n+3 – 2023.gadu, kā arī 2.tabulas 3.ailē norādīt tikai budžeta apakšprogrammas kodu un nosaukumu. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Precizētā konceptuālā ziņojuma 2. tabula. |
| 32. | Rīkojuma projekta 3. punkts, konceptuālā ziņojuma 4. nodaļas 2. punkts | **Finanšu ministrija (28.05.2020.)**  Lūdzam svītrot MK rīkojuma projekta 3.punktu, ņemot vērā, ka tajā noteiktais ir pretrunā MK 2014.gada 16.decembra noteikumiem Nr.784 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā”, kas regulē Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fondu (turpmāk – ES fondi) projektu vērtēšanu, apstiprināšanu un līgumu slēgšanu noteiktā kārtībā. Attiecīgi ES fondu projektam finansējums tiks piešķirts noteiktā kārtībā, secīgi izstrādājot MK noteikumus par ES fondu specifiskā atbalsta mērķa īstenošanu, tai skaitā paredzot pieejamo ES fondu finansējumu un nacionālo līdzfinansējumu, izstrādājot projektu iesniegumu vērtēšanas dokumentāciju, veicot projektu iesniegumu atlasi un atbilstoši projektu iesniegumu atlases rezultātiem, noraidot vai apstiprinot projektu un slēdzot līgumu par projekta īstenošanu. Ņemot vērā minēto Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (turpmāk – CFLA) kā sadarbības iestāde ES fondu finansējumu var piešķirt tikai gadījumā, ja projekta iesniedzējs ievēro visas ar atlases norisi noteiktās prasības un pirms to izpildes noteiktā kārtībā un apjomā nav atbalstāms jau MK līmenī noteikt pienākumu CFLA piešķirt konkrētu projekta īstenošanai paredzētu finansējumu. Attiecīgi aicinām precizēt arī ziņojumu, svītrojot šo punktu 4.sadaļā “Iespējamā turpmākā rīcība”. | **Iebildums ir ņemts vērā.** | Svītrots rīkojuma projekta 3. punkts un konceptuālā ziņojuma 4. nodaļas 2. punkts. |

Atbildīgā amatpersona T. Vectirāns