**Ministru kabineta noteikumu projekta “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.6. specifiskā atbalsta mērķa “Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks | Ministru kabineta noteikumu projekts “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.6. specifiskā atbalsta mērķa “Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide” (turpmāk – noteikumu projekts) ir izstrādāts, lai nodrošinātu transporta nozares informācijas nacionālā (valsts) piekļuves punkta izveidi, tādējādi nodrošinot eksistējošu un jaunieviestu risinājumu integrāciju kopējā intelektisku transporta sistēmas (turpmāk – ITS) infrastruktūrā.  Noteikumu projekts stājas spēkā Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likuma noteiktajā kārtībā. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 20.panta 13.punkts.  Ministru kabineta 2020.gada 30.jūnija konceptuālais ziņojums “Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem”.  Ministru kabineta 2020.gada 17.jūlija rīkojums Nr.396 “Par konceptuālo ziņojumu “Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem””. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Ar 2020.gada 28.aprīļa lēmumu Eiropas Komisija (turpmāk – EK) ir apstiprinājusi darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” (turpmāk – darbības programma) grozījumus Nr.5, kas nacionālā līmenī tika apstiprināti ar Ministru kabineta 2019.gada 3.decembra rīkojumu Nr.611 “Grozījumi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”” un Ministru kabineta 2020.gada 22.janvāra rīkojumu Nr.25 “Grozījumi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība””.  Grozījumi darbības programmā paredz, tostarp prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” ietvaros, īstenot 6.1.6.specifiskā atbalsta mērķi “Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide” (turpmāk – 6.1.6.SAM), kura mērķis ir transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta (turpmāk – NPP) izveide, tādējādi veicinot satiksmes, ceļu, stāvlaukumu, maršrutu un ar satiksmes drošību saistītu datu pieejamību un attīstot intelektisko transporta sistēmu lietotnes un pakalpojumus, kas savukārt uzlabos ceļu satiksmes drošību, braukšanas komfortu, samazinās ceļu satiksmes dalībnieku ceļā pavadīto laiku un uzlabos sabiedrības mobilitāti.  ITS, izmantojot efektīvus un inovatīvus paņēmienus, nodrošina informācijas un komunikāciju tehnoloģijas transporta nozares pakalpojumu sniegšanai.  ITS ieviešana veicina kopējo transporta nozares procesu efektivitāti, tādejādi uzlabojot ceļu satiksmes drošību, optimizējot satiksmes plūsmu, sabiedrības mobilitāti un uzlabojot ceļu infrastruktūras resursu pārvaldību. Efektīva transporta sistēma ir būtiska valsts ekonomiskajai un sociālajai attīstībai. Tā veicina uzņēmējdarbības vides konkurētspēju un mazina vides piesārņojuma pieaugumu.  Eiropas Savienības (turpmāk – ES) mērogā ITS ir iekļauts Eiropas transporta politikā, kuras pamatā ir 2011. gada Baltā grāmata[[1]](#footnote-2) (ietilpst 40 iniciatīvas), kas paredz līdz 2050.gadam veicināt izaugsmi, radīt jaunās darbavietas un samazināt nozares oglekļa dioksīda emisijas par 60% u.c. Divi no būtiskākajiem ES politikas dokumentiem, kas izstrādāti, lai veicinātu ITS saskaņoto attīstību ES dalībvalstīs, ir Eiropas Komisijas Rīcības plāns[[2]](#footnote-3) inteliģento transporta sistēmu ieviešanā un Eiropas Parlamenta Direktīva 2010/40/ES[[3]](#footnote-4) (turpmāk - ITS Direktīva).  ITS Direktīva nosaka šādas prioritārās darbības ITS risinājumu ieviešanai ES:   * nodrošināt Eiropas mērogā multimodāla transporta informācijas pakalpojumus; * nodrošināt Eiropas mērogā reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus; * nodrošināt datus un procedūras, lai lietotājus, ja iespējams, bez maksas nodrošinātu ar ceļu drošību saistītu minimālo vispārējo satiksmes informāciju; * saskaņoti nodrošināt visā ES piemērojamu, sadarbspējīgu eCall sistēmu; * kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt informācijas pakalpojumus par drošām stāvvietām; * kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt rezervēšanas pakalpojumus drošām stāvvietām.   ITS Direktīva ir galvenais normatīvais instruments ITS ieviešanai ES, kas īpašu uzmanību pievērš ITS ieviešanai ES dalībvalstīs un nosaka vispārējos apstākļus vienotas ITS ieviešanai visā ES.  ITS Direktīva 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 paša laikā dalībvalstīm tiek atstātas tiesības lemt par šo lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā (ITS Direktīvas 5.pants).  Lai varētu nodrošināt koordinētu un efektīvu ITS ieviešanu visā ES, ITS Direktīva ir definējusi četras prioritārās jomas specifikāciju un standartu izstrādei un ieviešanai, kā arī šajās prioritārajās jomās ir noteikusi sešas prioritārās darbības ITS servisu specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai.  ITS Direktīva uzliek EK par pienākumu sagatavot un pieņemt atsevišķas Deleģētās Regulas katrai ITS Direktīvā definētajai prioritārajai jomai. Pašlaik ir pieņemtas piecas Deleģētās Regulas:   * Komisijas 2013.gada 15.maija Deleģētā regula Nr.885/2013, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem (turpmāk – Regula Nr.885/2013); * Komisijas 2013.gada 15.maija Deleģētā regula Nr.886/2013, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (turpmāk – Regula Nr.886/2013); * Komisijas 2014.gada 18.decembra Deleģētā regula Nr.2015/962, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (turpmāk – Regula Nr.2015/962); * Komisijas 2017.gada 31.maija Deleģētā regula 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); * 2012.gada 26.novembra Deleģētā regula Nr.305/2013, ar ko Eiropas Parlamenta un padomes Direktīvu 2010/40/ES papildina attiecībā uz sadarbspējīgu ES mēroga eCall pakalpojuma saskaņotu nodrošināšanu (turpmāk – Regula Nr.305/2013).   Latvijā nav ITS jomu reglamentējoša politikas plānošanas dokumenta, kā arī nav specifiskā ITS jomai paredzēta plānota finansējuma avota, līdz šim visas iniciatīvas īstenotas kopējā ar transporta jomu saistītā finansējuma ietvaros, kā daļa no satiksmes drošību uzlabojošiem pasākumiem. Šāda situācija apgrūtina paveikto darbu un kopējo investīciju ITS jomā novērtēšanu. Kā arī nav vērtēti kopējie projektu un/vai pamatdarbības funkciju panākumu rādītāji, lai novērtētu sniegto ITS pakalpojumu vai atbalsta funkciju kvalitāti, apjomu un atbilstību autoceļu lietotāju (vai citu ITS pakalpojumu patērētāju, piemēram, operatīvo dienestu) vajadzībām.  Šobrīd publiskajā pārvaldē autoceļu un transporta datu pārvaldība ir decentralizēta un nav harmonizēta to efektīvas koplietošanas nodrošināšanai. Datus par satiksmi, autoceļiem un to izmaiņām uztur vairākas publiskās pārvaldes iestādes, taču nav skaidri definētas to savstarpējās atbildības datu izmaiņu uzturēšanai un apziņošanai, kā arī nav vienotu reglamentētu standartu ar transportu saistītu datu klasifikācijā un apmaiņā starp dažādām publiskās pārvaldes iestādēm (datu apmaiņas kārtību nosaka divpusēji līgumi individuāli katrā gadījumā). Standartizācijas trūkums palielina jaunu ITS pakalpojumu izveides izmaksas un sarežģītību, kā arī rada potenciālu vairāku avotu datu nesavietojamību un samazina to kopējās analīzes iespējas.  2016. un 2017.gadā pēc valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – LVC) pasūtījuma tika veikta izpēte “Par inteliģento transporta sistēmu (ITS) ieviešanu Latvijas autotransporta jomā” (turpmāk – Izpēte) ar mērķi apzināt pašreizējo ITS attīstības situāciju Latvijā un sniegt pamatotas rekomendācijas nacionālas nozīmes ITS pakalpojumu saskaņotai ieviešanai un sasaistei ar citiem transporta veidiem, kā arī identificēt secīgi, kādus projektus ir nepieciešams veikt koordinētai ITS attīstībai Latvijā (izstrādātu ieteicamo nacionālo ietvaru). Ņemot vērā globālo pieredzi ITS jomā, valstisko un nevalstisko organizāciju vajadzības autosatiksmes jomā, ITS Direktīvu un no ITS Direktīvas izrietošo Deleģēto aktu prasības, Izpētē tika identificēti ITS projekti, ko nepieciešams realizēt Latvijā.  Lai noteiktu nepieciešamos pasākumus ITS veiksmīgai ieviešanai, ņemot vērā Latvijas vajadzības un Latvijas pienākumu izpildīt ITS Direktīvas prasības, kā arī no piecām, pašlaik pieņemtajām, ITS deleģētajām regulām izrietošās prasības, Satiksmes ministrija sagatavoja un iesniedza izskatīšanai MK konceptuālo ziņojumu “Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem” (turpmāk – Konceptuālais ziņojums), kas tika izskatīts MK 2020.gada 30.jūnija sēdē. Konceptuālajā ziņojumā, pamatojoties uz Izpētē identificētājiem ieviešamajiem ITS projektiem, kā prioritāri īstenojamais projekts, noteikts projekts, kas paredz NPP izveidi.  Tiek plānots, ka īstenojot 6.1.6.SAM ietvaros NNP izveides projektu, tiks izpildītas Regulu Nr.886/2013, Nr.885/2013, Nr.2015/962 un Nr.2017/1926 prasības, tiks nodrošināta efektīva satiksmes, autoceļu, stāvlaukumu, maršrutu un ar satiksmes drošību saistītu datu (tostarp, arī augstāk minēto Regulu ietvaros neklasificēto datu) pieejamība, datu apmaiņa, atkārtota izmantošana un to atjaunināšana atbilstoši šajās regulās noteiktajiem standartiem. Uzlabojoties iepriekšminēto datu apritei, šajās jomās attīstīsies ITS 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, tādējādi sniedzot ieguldījumu pārejā uz klimatneitrālu ekonomiku.  Transporta nozares informācijas NPP izveide sekmēs vispārējo sabiedrības digitalizācijas līmeņa paaugstināšanos, radot multiplikatora efektu saistītajās nozarēs un stiprinot e-pārvaldes konceptu.  Tiek plānots, ka ar NPP starpniecību tiks sniegti mašīnlasāmā formātā pieejamie no ITS Direktīvas izrietošo deleģēto regulu noteiktie dati, tostarp arī dinamiskie maršruta un satiksmes dati, kuriem Regulas Nr.2017/1926 5.panta 1.punktā dalībvalstīm ir atstāta izvēles brīvība sniegt šos datus izmantojot NPP, jo valstī nav un netiek plānoti citi risinājumi šo datu sniegšanai.  Īstenojot 6.1.6.SAM, tiks izveidots transporta nozares informācijas NPP, tādējādi nodrošinot eksistējošu un jaunieviestu risinājumu integrāciju kopējā ITS infrastruktūrā. Paredzams, ka NPP būs pieejams arī kā publisks tīmekļa portāls, kas nodrošinās ikviena indivīda piekļuvi aktuālajai satiksmes informācijai.  Lielākie ieguvēji no NPP izveides un datu pieejamības būs to lietotāji, kuri būtu iedalāmi divās pamatgrupās:  1. satiksmes dalībnieki, kas tiktu apgādāti ar daudzveidīgu satiksmes informāciju un drošības risinājumiem;  2. dienesti un pakalpojumu sniedzēji (ceļu pārvaldītāji, VUGD, Valsts policija, navigācijas pakalpojumu sniedzēji u.c.), kas saņemtu efektīvus instrumentus satiksmes vadībai, kontrolei, kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanai u.c. vajadzībām.  NPP atbilstoši informācijas un komunikāciju tehnoloģiju (turpmāk – IKT) jomas normatīvajiem aktiem iekļausies Latvijas kopējā informācijas un komunikāciju tehnoloģiju nozares politikā un sistēmā. NPP izveide atbilstoši regulām Nr.886/2013, Nr.885/2013, Nr.2015/962 un Nr.2017/1926 sekmē datu atkalizmantošanu, tādejādi radot sinerģiju ar 2.2.1.1. pasākumu "Centralizētu publiskās pārvaldes IKT platformu izveide, publiskās pārvaldes procesu optimizēšana un attīstība" un atbilstību Informācijas atklātības likumam, Ministru kabineta 2007.gada 22.maija noteikumiem Nr.338 “Kārtība, kādā tiek piešķirtas ekskluzīvas tiesības informācijas atkalizmantošanai un publiskota informācija par šādu tiesību piešķiršanu” un Ministru kabineta 2006.gada 21.novembra noteikumiem Nr.940 "Noteikumi par informācijas sniegšanas maksas pakalpojumiem", ar kuriem tiek ieviesta Eiropas Parlamenta un Padomes 2003.gada 17.novembra Direktīvu 2003/98/EK par valsts sektora informācijas atkalizmantošanu. Ņemot vērā, ka šajās regulās ir precīzi definēts, kādos datu apmaiņas standartos NPP ir jābūt pieejamiem transporta nozares datiem, tas nodrošinās efektīvāka datu apmaiņu starp dažādām publiskā un privātā sektora iestādēm, kā arī datu atkalizmantošanu un pieejamību.  Ievērojot Valsts informācijas sistēmu likuma 5.panta trešajā daļā noteikto, NPP arhitektūra tiks saskaņota ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju attiecībā uz tās atbilstību valsts pārvaldes informācijas un komunikācijas tehnoloģiju arhitektūrai.  Ņemot vērā, ka šobrīd nav zināms precīzs NPP tehniskais izpildījums, projekta sākumā ir paredzēts NPP informācijas sistēmas izstrādes vai iegādes iepirkuma tehniskās specifikācijas izstrādes process. Izstrādājot tehnisko specifikāciju tiks izvērtēti iespējamie riski un izvēlēts tāds risinājums, kas būs tehniski-ekonomiski pamatotākais Latvijas tautsaimniecībai ilgtermiņā, tajā skaitā tiks vērtēta arī valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" (turpmāk – LVRTC) datu centra pakalpojumu izmantošanas tehniskās iespējas un izmaksas.    Ja atbilstoši tehniskās specifikācijas laikā veiktajam izvērtējumam, Latvijas tautsaimniecībai tehniski-ekonomiski pamatotākais tehniskais risinājums būs saistīts ar skaitļošanas infrastruktūras iegādi, infrastruktūras iegāde tiks veikta atbilstoši normatīvajiem aktiem IKT jomā un tikai tām daļām, kuras tehnoloģiski nav iespējams realizēt un nodrošināt ar LVRTC datu centra pakalpojumu klāstu. Izstrādātā NPP arhitektūras tehniskā specifikācija tiks saskaņota ar VARAM atbilstoši normatīvajiem aktiem IKT jomā.  6.1.6.SAM ietvaros definētā mērķa grupa ir satiksmes dalībnieki, dienesti un pakalpojumu sniedzēji.  Praktiski visās ES valstīs par ITS ir atbildīgas satiksmes ministrijas vai satiksmes ministrijai pielīdzināmās ministrijas, tāpēc Latvijā par atbildīgo institūciju ITS jomā būtu nepieciešams noteikt Satiksmes ministriju.  Atbilstoši Konceptuālā ziņojuma 2.punktam Satiksmes ministrija sagatavoja un Valsts sekretāru 2020.gada 16.jūlija sanāksmē izsludināja grozījumus Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums”, nosakot Satiksmes ministrijai pienākumu koordinēt un organizēt intelektisko transporta sistēmu politikas izstrādi un īstenošanu un deleģēt LVC transporta nozares informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punkta izveidošanu un uzturēšanu, kas tika apstiprināti MK 2020.gada 22.septembra sēdē.  Noteikumu projekts noteic, ka 6.1.6.SAM īsteno ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā.  Par 6.1.6.SAM ieviešanu atbildīgā iestāde, kā arī potenciālais finansējuma saņēmējs ir Satiksmes ministrija.  Satiksmes ministrija ir projekta iesniedzējs un pēc projekta apstiprināšanas arī finansējuma saņēmējs, kas saskaņā ar Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumu Nr.242 „Satiksmes ministrijas nolikums” grozījumiem deleģēs projekta iesniedzēja un finansējuma saņēmēja funkcijas LVC.  Ievērojot 2013.gada 17.decembra Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes regulu (EK) Nr.1083/2006, 72.panta b) punktā noteikto funkciju nošķiršanas principu, Satiksmes ministrija nodrošina, lai funkcijas, kuras tā saskaņā ar šo likumu pilda kā atbildīgā iestāde, tiktu nodalītas no citām tās funkcijām, tai skaitā funkcijām, kuras tā pilda kā finansējuma saņēmējs.  6.1.6.SAM ir netieša ietekme uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”. Projekta vērtēšanas kritērijā “Projekta ietekme uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”” tiks vērtēta zaļā publiskā iepirkuma principu izmantošana.  Projekta iesnieguma atlasi organizē Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (turpmāk – CFLA), kas izstrādā projektu iesniegumu atlases nolikumu. Projekta iesnieguma vērtēšanu veic CFLA un pēc projekta iesnieguma apstiprināšanas noslēdz vienošanos ar projekta iesniedzēju par projekta īstenošanu.  Noteikumu projektā tiek noteikti gadījumi, kādos sadarbības iestādei ir tiesības vienpusēji atkāpties no noslēgtās vienošanās ar finansējuma saņēmēju par projekta īstenošanu.  Lai nodrošinātu darbības programmā noteiktā 6.1.6.SAM mērķa sasniegšanu, noteikumu projekts paredz noteikt šādus rādītājus:  1) iznākuma rādītājs – izveidots transporta nozares informācijas NPP, skaits - 1;  2) rezultāta rādītājs – transporta nozares informācijas NPP pieejamo datu kategoriju skaits, skaits - 20 datu kategorijas.  Datu kategorijas tiek uzskaitītas saskaņā ar Konceptuālā ziņojuma pielikumā norādītajām datu kategorijām, par (datu kategorijas) uzskaites vienību tiek pieņemta mazākā no individuāli identificējamajām datu kategorijas vienībām.  Noteikumu projekts nosaka pasākumam pieejamo kopējo attiecināmo finansējuma, kas nav mazāks kā 5 882 353 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda (turpmāk – KF) finansējums nepārsniedz 5 000 000 *euro* un valsts budžeta finansējums nav mazāks kā 882 353 *euro*. KF finansējums nevar pārsniegt 85% no projektā plānotā kopējā attiecināmā finansējuma.  Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 5 882 353 *euro*, t.sk. KF finansējums 5 000 000 *euro* un valsts budžeta finansējums 882 353 *euro*. No 2021. līdz 2023.gadam gadā nepieciešamais finansējums ir 1 960 784 *euro*, t.sk. KF finansējums 1 666 666 *euro* un valsts budžeta finansējums 294 118 *euro*.  6.1.6.SAM ietvaros atbalstāmās darbības ir transporta nozares informācijas NPP izveide, kas atbilst Komisijas īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajam intervences kategorijas „Ilgtspējīgs transports” kodam 044: “Inteliģentas transporta sistēmas (tostarp pieprasījuma vadības ieviešana, nodevu iekasēšanas sistēmas, IT uzraudzība, kontrole un informācija)”.  6.1.6. SAM NPP izveidei paredzētas šādas saskaņoti plānotas aktivitātes un to atbalsta pasākumi (procesu vadība, iepirkumu nodrošināšana utml.):   1. NPP IT infrastruktūras (skaitļošanas jaudas, datu masīvi, tīkla iekārtas, datu centra pakalpojumi, lietotāju tehnoloģiskās iekārtas utml.) izveide; 2. NPP IT platformas (operētājsistēmas, datu bāzes pārvaldības sistēmas, *middleware*, kiberdrošību nodrošinošie risinājumi u.c. IT programmatūras izstrādes vides elementi) izveide; 3. NPP funkcionālā kodola un klientu servisu programmatūras izstrāde; 4. NPP paplašinājumu programmatūras izstrādi transporta datu efektīvās apmaiņas atbalstam ar to īpašniekiem (pašvaldības, valsts operatīvie dienesti u.c.); 5. ar NPP tieši integrējamo (transporta datu apmaiņas nolūkos pēc paredzētā) LVC informācijas sistēmu pielāgošana; 6. NPP procesu un datu pārvaldība (atbildīga personāla kompetences celšana, kvalitātes kontroles procedūru izstrāde u.c.); 7. publiskā tīmekļa portālā izveide, kas nodrošinās ikviena indivīda piekļuvi NPP atrodamajai aktuālajai satiksmes informācijai.   Šīs aktivitātes paredzētas, lai nodrošinātu NPP informācijas tehnoloģiju ietvaru un to funkcionalitāti, kā arī paredzētu iespēju NPP mērogot, tādā veidā nodrošinot tā ilgtspējību.  Noteikumu projekta 12.8.2.apakšpunktā minēto licenču atjauninājumu darbības periods var pārsniegt projekta īstenošanas laiku, bet nedrīkst pārsniegt projekta pēcuzraudzības periodu.  6.1.6.SAM ietvaros komercdarbības atbalsta sniegšana nav paredzēta.  Noteikumu projektā paredzētas tikai tiešās attiecināmās izmaksas, kas nepieciešamas projektā plānoto darbību (un tajās ietilpstošo aktivitāšu) īstenošanai.  Noteikumu projekts paredz, ka projekta izmaksas ir attiecināmas finansēšanai no KF līdzfinansējuma, ja tās atbilst ietvertajām izmaksu pozīcijām un to ierobežojumiem. Izmaksas var tikt attiecinātas ja tās radušās pirms vienošanās par projekta īstenošanu noslēgšanas, bet ne agrāk kā 2020.gada 28.janvārī, ņemot vērā to, ka Eiropas Komisijas 2020.gada 28.aprīļa lēmumā Nr. C(2020)2798, ar kuru tiek apstiprināti Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” grozījumi Nr.5, izdevumu attiecināmības sākuma datums ir noteikts 2020.gada 28.janvāris.  6.1.6.SAM ietvaros pirms vienošanās noslēgšanas par projekta īstenošanu ir attiecināmas izmaksas, kas nepieciešamas, lai līdz dienai, kad noslēgtas vienošanās par projekta īstenošanu, nodrošinātu maksimāli augstu projekta uzsākšanas gatavības pakāpi. Savlaicīga sagatavošanās darbu veikšana un nepieciešamās dokumentācijas sagatavošana līdz dienai, kad noslēgtas vienošanās par projekta īstenošanu, veicina efektīvu un plānotajam projekta ieviešanas laika grafikam atbilstošu projekta īstenošanu, tai skaitā, ievērojot plānošanas perioda atlikušo projektu īstenošanas termiņu - līdz 2023.gada 31.decembrim.  Izmaksas, kuras tiks veiktas pirms vienošanās par projekta īstenošanu noslēgšanas, bet ne agrāk kā 2020.gada 28.janvārī, un tiks attiecinātas projekta ietvaros, atbilstoši 2019.gada 27.decembra Deleģēšanas līgumam Nr.SM2019/-49, LVC veiks no valsts budžeta apakšprogrammas 23.07.00 “Valsts autoceļu pārvaldīšana” līdzekļiem.  Satiksmes ministrija pēc projekta apstiprināšanas valsts budžeta līdzekļus izdevumu segšanai pieprasīs 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”.  Satiksmes ministrija pēc valsts budžeta līdzekļu pārdales veiks LVC atmaksu par veiktajām izmaksām, kuras tiks attiecinātas projekta ietvaros un veiktas pirms vienošanās par projekta īstenošanu noslēgšanas, atbilstoši deleģēšanas līgumam.  Noteikumu projektā noteikts projekta īstenošanas maksimālais termiņš – 2023.gada 31.decembris.  Pēc projekta īstenošanas tiek plānots, ka NPP tiks attīstīts atbilstoši tehnoloģiju, valsts un ES transporta nozares politikas progresam, kā arī to turpinās integrēt ar citām sistēmām un tiks turpināta tā horizontālā mērogošana (ar vien lielāki datu apjomi u.t.t.). Uzsākot NPP ekspluatāciju, tā uzturēšanas izmaksas veidos: IKT infrastruktūras ikdienas uzturēšana (hostings, datu centra ekspluatācijas izmaksas, atsevišķu IKT infrastruktūras elementu nomaiņa, resursu palielināšana); NPP programmatūras ikdienas uzturēšana (tehniskais atbalsts, mazo funkcionālo uzlabojumu ieviešana), ar NPP darbību saistīto darba procedūru ikdienas izpilde un citas atbalsta darbības. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Noteikumu projekta atlases kritēriji tiks saskaņoti ES struktūrfondu un KF 2014.–2020.gada plānošanas perioda Uzraudzības komitejas (turpmāk – Uzraudzības komiteja) Ilgtspējīgas transporta sistēmas prioritārā virziena apakškomitejā (turpmāk – Apakškomiteja) un apstiprināti Uzraudzības komitejā, kuras sastāvā ir iekļauti arī sadarbības, sociālie, nevalstiskā sektora un reģionālie partneri. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Ir paredzams, ka noteikumu projekts ietekmēs:  - tiešās pārvaldes iestādes, kas iesaistītas ES fondu vadībā (FM, SM, CFLA) un ITS politikas veidošanā (SM);  - finansējuma saņēmēju un projekta īstenotāju (LVC), kas nodrošina transporta nozares informācijas NPP izveidošanu un uzturēšanu;  - valsts un pašvaldības iestādes, uzņēmumus u.c. institūcijas, kas ģenerēs attiecīgo ITS deleģēto regulu datu kategorijas;  - satiksmes dalībniekus, dienestus un pakalpojumu sniedzējus, kas izmantojot NPP datus, gūst efektīvus instrumentus satiksmes vadībai, kontrolei, kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanai u.c. vajadzībām. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Pēc projekta īstenošanas visām institūcijām, kas radīs attiecīgo ITS deleģēto regulu datu kategorijas, būs pienākums nodrošināt, lai tie tiktu iesniegti NPP, kur tie būtu pieejami atkalizmantošanai. |
| 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.gads | | 2022.gads | | 2023.gads |
| 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 2022. gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 1 666 666 | 0 | 1 666 666 | 1 666 668 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 1 666 666 | 0 | 1 666 666 | 1 666 668 |
| 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 | 1 960 784 | 0 | 1 960 784 | 1 960 785 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 1 960 784 | 0 | 1 960 784 | 1 960 785 |
| 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 | -294 118 | 0 | -294 118 | -294 117 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | -294 118 | 0 | -294 118 | -294 117 |
| 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 | -294 118 | X | -294 118 | -294 117 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | -294 118 | -294 118 | -294 117 |
| 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) | Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 5 882 353 *euro*, t.sk. KF finansējums 5 000 000 *euro* un valsts budžeta finansējums 882 353 *euro*.  2021.gadā – 1 960 784 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 1 666 666 *euro*, valsts budžeta finansējums 294 118 *euro*:  2022.gadā – 1 960 784 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 1 666 666 *euro*, valsts budžeta finansējums 294 118 *euro*;  2023.gadā – 1 960 785 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 1 666 668 *euro*, valsts budžeta finansējums 294 117 *euro.*  Finansējuma sadalījums pa gadiem norādīts indikatīvi un var tikt precizēts.  Ieņēmumi ir ES fondu finansējuma daļa un izdevumi ir kopīgie nepieciešamie līdzekļi t.sk. ES fondu finansējuma daļa ir 85% , valsts budžeta finansējuma daļa ir 15%.  Projektu plānots ieviest saskaņā ar noslēgto vienošanās un ne ilgāk kā līdz 2023.gada 31.decembrim.  Noteikumu projektam nepieciešamie valsts budžeta 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”. | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Projekts neietekmē amata vietu skaita izmaiņas. | | | | | | |
| 8. Cita informācija | Paredzams, ka projekta aktivitāšu īstenošana varētu tikt pabeigta 2023. gada beigās un pēc projekta faktiskās pabeigšanas un projekta gala maksājuma veikšanas, sākot ar 2024. gadu LVC būs nepieciešams valsts budžeta finansējums NPP uzturēšanai. Ņemot vērā, ka NPP uzturēšanas izmaksas ir  atkarīgas no izvēlēta tehniskā risinājuma, kas šobrīd vēl nav pieejams, un kuru ir paredzēts nodrošināt, izstrādājot tehnisko specifikāciju NPP izveidei, kas ir viena no projektā paredzētajam aktivitātēm, nepieciešamais budžeta finansējums NPP uzturēšanai ir noteikts indikatīvi 10% apmērā no NPP izveides kapitālieguldījumiem jeb 588 235 *euro* gadā. Atkarībā no izvēlētā tehniskā risinājuma ir iespējami 2 scenāriji:  1. scenārijs - IKT risinājums maksimāli balstīts uz iegādāto un pieejamo infrastruktūru. Šāda IKT risinājuma uzturēšanas izmaksas sākot ar 2024. gadu plānotas indikatīvi 588 235 *euro* gadā:  - Datu centra statņu noma – 30 000 *euro* (5%);  - Programmatūras atbalsts – 294 235 *euro* (50%);  - Datu glabātuves atbalsts – 18 000 *euro* (3%);  - Darbaspēka izmaksas – 206 000 *euro* (35%);  - Vispārīgās izmaksas – 40 000 *euro* (7%).  2. scenārijs - IKT risinājums maksimāli balstīts uz mākoņskaitļošanas pakalpojuma izmantošanu. Uzturēšanas izmaksas sākot ar 2024. gadu plānotas indikatīvi 588 235 *euro* gadā:   * Izdalītās IT infrastruktūras noma (corporate cloud) – 59 000 *euro* (10%); * IT platformas (operetājsistēma, datubāze, izstrādes vides, starpprogrammatūru (middleware)) noma – 35 000 *euro* (6%); * Programmatūras atbalsts – 294 235 *euro* (50%); * Darbaspēka izmaksas – 170 000 *euro* (29%); * Vispārīgās izmaksas – 30 000 *euro* (5%).   Detalizēti aprēķini uzturēšanas izmaksām tiks veikti pēc NPP tehniskā risinājuma izvēles, pieprasot normatīvajos aktos noteiktā kārtībā  NPP uzturēšanai nepieciešamo finansējumu. | | | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** | | |
| 1. | Saistītie tiesību aktu projekti | Ar 2012. gada 23.februāra grozījumiem Ceļu satiksmes likuma 1.panta 10.1 punktā tika definēts, kas ir inteliģentas transporta sistēmas, tika ieviesta jauna VI1 nodaļa “Inteliģentās transporta sistēmas”, kā arī jauns 42.1 pants “Inteliģento transporta sistēmu mērķis un darbība”.  Lai noteiktu pienākumus datu sniegšanai transporta nozares nacionālajā piekļuves punktā, nepieciešams veikt grozījumus Ceļu satiksmes likumā, deleģējot MK noteikt kārtību, kādā dati sniedzami NPP. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Satiksmes ministrija. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra regula (ES) Nr.1303/2013, *ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 347/320, 20.12.2013];  Komisijas 2013.gada 15.maija Deleģētā regula Nr.885/2013, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 247/1, 18.9.2013];  Komisijas 2013.gada 15.maija Deleģētā regula Nr.886/2013, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 247/6, 18.9.2013];  Komisijas 2014.gada 18.decembra Deleģētā regula Nr.2015/962, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 157/21, 23.6.2015.]*;*  Komisijas 2017.gada 31.maija Deleģētā regula Nr.2017/1926, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 272/1, 21.10.2017.]*;* |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1. tabula Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra regula (ES) Nr.1303/2013, *ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 347/320, 20.12.2013]  Komisijas 2013.gada 15.maija Deleģētā regula Nr.885/2013, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 247/1, 18.9.2013];  Komisijas 2013.gada 15.maija Deleģētā regula Nr.886/2013, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 247/6, 18.9.2013];  Komisijas 2014.gada 18.decembra Deleģētā regula Nr.2015/962, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 157/21, 23.6.2015.]*;*  Komisijas 2017.gada 31.maija Deleģētā regula Nr.2017/1926, *ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu* [publicēta “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī L 272/1, 21.10.2017.]. | | | |
| A | B | C | | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji. Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā. Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības. Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu. Norāda iespējamās alternatīvas (t. sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Regulas Nr.1303/2013 4.panta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais par investīcijām ilgtspējīga transporta veicināšanā un sastrēgumu novēršanā galvenajās tīkla infrastruktūrās atbalstot multimodālu Eiropas vienoto transporta telpu, investējot TEN-T. | Noteikumu projekta 2.punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Regulas Nr.1303/2013 XII pielikuma 2.2.sadaļa | Noteikumu projekta 17.5.apakšpunkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas Deleģētās regulas Nr.885/2013  5. pants | Noteikumu projekta 1.-20. punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas Deleģētās regulas Nr.886/2013  7. pants | Noteikumu projekta 1.-20. punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas Deleģētās regulas Nr.2015/962  3. pants | Noteikumu projekta 1.-20. punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas Deleģētās regulas Nr.2017/1926  3. pants. | Noteikumu projekta 1.-20. punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Nav. | | | |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Nav. | | | |
| Cita informācija | Nav. | | | |
| **2. tabula Ar tiesību akta projektu izpildītās vai uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem. Pasākumi šo saistību izpildei** | | | | |
| Attiecīgā starptautiskā tiesību akta vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumenta (turpmāk – starptautiskais dokuments) datums, numurs un nosaukums | Projekts šo jomu neskar. | | | |
| A | B | | C | |
| Starptautiskās saistības (pēc būtības), kas izriet no norādītā starptautiskā dokumenta. Konkrēti veicamie pasākumi vai uzdevumi, kas nepieciešami šo starptautisko saistību izpildei | Ja pasākumi vai uzdevumi, ar ko tiks izpildītas starptautiskās saistības, tiek noteikti projektā, norāda attiecīgo projekta vienību vai dokumentu, kurā sniegts izvērsts skaidrojums, kādā veidā tiks nodrošināta starptautisko saistību izpilde | | Informācija par to, vai starptautiskās saistības, kas minētas šīs tabulas A ailē, tiek izpildītas pilnībā vai daļēji. Ja attiecīgās starptautiskās saistības tiek izpildītas daļēji, sniedz skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā. Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | |
| Noteikumu projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | | Projekts šo jomu neskar. | |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | Projekts šo jomu neskar. | | | |
| Cita informācija | Nav. | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumu Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai ir dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Paziņojums par sabiedrības līdzdalības iespējām noteikumu projekta izstrādes posmā 2020.gada 8.jūlijā tika ievietots Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē <https://www.sam.gov.lv/lv/izstrade-esosie-attistibas-planosanas-dokumenti-un-tiesibu-akti> un MK tīmekļa vietnē www.mk.gov.lv. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Iebildumi vai 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 kā atbildīgā iestāde, CFLA kā sadarbības iestāde un LVC kā finansējuma saņēmējs un projekta īstenotājs. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Nav plānota jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza: valsts sekretāre I. Stepanova

Korotkoručko, 67028243

1. “Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un Resursefektīvu transporta sistēmu” http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LV:PDF [↑](#footnote-ref-2)
2. Komisijas paziņojums – Rīcības plāns inteliģento transporta sistēmu ieviešanai Eiropā COM(2008)886. [↑](#footnote-ref-3)
3. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem [↑](#footnote-ref-4)