**Ministru kabineta noteikumu projekta**

**“Grozījumi Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumos Nr. 360 “**[**Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai**](https://likumi.lv/ta/id/315304-epidemiologiskas-drosibas-pasakumi-covid-19-infekcijas-izplatibas-ierobezosanai)**”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ministru kabineta noteikumu projekta “Grozījumi Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumos Nr.360 “Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai”” (turpmāk – Noteikumu projekts) mērķis ir precizēt normas attiecībā uz transporta un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēja darbiniekiem un pasažieru, kravas vai tehnisko reisu apkalpes locekļiem, lai nodrošinātu Latvijas Republikas transporta nozares darbībai būtisku funkciju izpildi. Izmaiņas stāsies 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 | Satiksmes ministrija saistībā ar Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumu Nr.360 “Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai”” 35.4 3. apakšpunkta piemērošanu praksē ir identificējusi vairākas problēmas, proti, šobrīd noteikumu 35.4 3. apakšpunkts paredz, ka uz profesionālajiem kravas transportlīdzekļu vadītājiem izņēmums attiecībā uz COVID-19 testa veikšanu attiecas, ja uzturēšanās ilgums nopietna sabiedrības veselības apdraudējuma valstīs (pēdējo 14 dienu laikā) nepārsniedz 72 stundas.  Profesionālie kravas transportlīdzekļu vadītāji praksē ir saskārušies ar problēmām pirms iebraukšanas Latvijas teritorijā izpildīt normatīvo aktu prasības attiecībā uz nepieciešamību 72 stundas pirms tam veikt Covid-19 testus (infekcijas molekulāri bioloģisko testu ar polimerāzes ķēdes reakciju (PĶR).  Piemēram, lai veiktu attiecīgā veida testu Baltkrievijas teritorijā, ir nepieciešams gaidīt 10 dienas, kas no pārvadājuma veikšanas organizācijas viedokļa nav saprātīgs laika periods. Tāpat ir situācijas, kad kravas pārvadātāju darbinieki ir spiesti ilgstoši gaidīt robežšķērsošanu, ko nav iespējams iepriekš paredzēt. Latvijas Republikas robežšķērsošanas vietās nav pieejamas pārvietojamās testēšanas laboratorijas, kas atvieglotu prasību izpildi starptautisko autopārvadājumu vadītājiem. Daudzi pārvadātāji ir norādījuši uz testa veikšanas un attiecīgā medicīnas dokumenta, kas apliecina negatīva Covid-19 testa faktu, nesamērīgajām izmaksām ārvalstīs. Tas sadārdzina pārvadājuma pakalpojumu un paildzina piegādes laiku, mazinot konkurētspēju un palielinot negodprātīgas komercdarbības riskus. Tāpat arī jāņem vērā finansiālie ieguldījumi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu ne tikai testa veikšana izdevumus, bet arī autovadītāja dīkstāvē pavadīto laiku. Starptautiskie kravu autopārvadājumi pandēmijas laikā ir viens no būtiskākajiem tautsaimniecības funkciju nepārtrauktības instrumentiem. Šajā nozarē Latvijā nodarbināti aptuveni 20 000 kravas transportlīdzekļu vadītāji.  Noteikumi attiecas arī uz ārvalstu autopārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kuri ierodas Latvijas Republikā veicot darba pienākumus, tādēļ būtu jānosaka samērīgas prasības, kas nekavē kravu piegādes un nodrošina visiem autopārvadājumu tirgus dalībniekiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus.  Saskaņā ar Eiropas Komisijas 2020.gada 28.oktobra paziņojumu (turpmāk –Paziņojums) par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā. Darbiniekiem vajadzētu būt iespējai pārvietoties un šķērsot robežas bez jebkādiem ierobežojumiem, tostarp robežas šķērsošanai viņi varētu izmantot jebkādus transportlīdzekļus, ja tas nepieciešams viņu pienākumu izpildei. Minētais paziņojums papildina Eiropas Komisijas 2020.gada 24.marta paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai pausto nostāju. Tajā tiek noteikts, ka 2020. gada marta paziņojuma mērķi joprojām pilnībā paliek spēkā. Tomēr septiņus mēnešus pēc tam, kad tie tika izvirzīti pirmo reizi, tagad, pamatojoties uz gūto pieredzi, daži no principiem, kas pausti iepriekšējā Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu, ir jāpastiprina un jāpielāgo situācijai, kad pandēmija no jauna pieņemas spēkā.  Šajā paziņojumā izklāstīti pasākumi, kas jāveic, lai saglabātu preču plūsmu un transporta darbinieku brīvu pārvietošanos pāri robežām, paturot prātā gan veselības, gan ekonomikas vajadzības. Lai ES zaļo joslu iniciatīva turpinātu efektīvi atbalstīt ekonomiku un sekmētu tās atveseļošanu, jānovērš atlikušie šķēršļi un jādara viss, lai vienotais tirgus varētu netraucēti darboties. Tas nozīmē garantēt kravu plūsmu, atbalstīt kritiski svarīgos transporta darbiniekus, uzlabot multimodālo loģistiku. Būtu jāturpina īstenot Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu noteiktās prasības, lai saglabātu transporta plūsmu un vajadzības gadījumā to pēc iespējas uzlabotu neatkarīgi no tā, cik stingri ir citi ieviestie sanitārie pasākumi:  - būtu jāpiemēro nediskriminējoša attieksme pret visiem kravas transportlīdzekļiem/kravas kuģiem un transporta darbiniekiem neatkarīgi no transportlīdzekļa/kuģa izbraukšanas vietas, galamērķa vai reģistrācijas valsts un no vadītāja/apkalpes locekļu valstspiederības;  - transportlīdzekļiem, kuriem jebkāda veida preču pārvadāšana ir to profesionālā darbība, vajadzētu būt iespējai izmantot “zaļo joslu” robežšķērsošanas vietas;  - būtu jāizvairās no citu ar Covid-19 saistītu robežšķērsošanas procedūru piemērošanas un būtu jāpiemēro tikai tādas procedūras, kuras ir absolūti nepieciešamas. Nevajadzētu prasīt, lai kravas transportlīdzekļu vadītāji uzrāda citus dokumentus, kā vien savu personas apliecību un vadītāja apliecību;  - vajadzētu pietikt ar dokumentu elektronisku iesniegšanu vai uzrādīšanu, un tā būtu jāveicina;  - būtu jāsaglabā tranzīta koridori caur dalībvalstīm, vismaz visā TEN-T tīklā. Vajadzētu nodrošināt, ka to – gan privāto, gan kolektīvo – transportlīdzekļu vadītājiem, kuri tranzītā šķērso valsti, būtu iespēja to izdarīt, neveicot testu, neatkarīgi no tā, no kuras zonas tie ierodas, kamēr vien tie neatstāj tranzīta koridoru(-s);  Visu dalībvalstu iestādēm transporta nozares darbinieki būtu jānosaka un jāapstiprina par darbiniekiem un pakalpojumu sniedzējiem, kuri veic būtiskas funkcijas, lai uz viņiem, pildot šādas būtiskas funkcijas, neattiektos prasība ievērot karantīnu.  Dalībvalstīm nevajadzētu pieprasīt veikt transporta darbinieku regulāru testēšanu robežšķērsošanas vietās vai pēc robežas šķērsošanas. Šāda testēšana radītu nevajadzīgas rindas un būtiski pagarinātu robežas šķērsošanas laiku. Turklāt tas nav ne reāli, ne praktiski īstenojams tiem transporta darbiniekiem, kuriem robežu bieži nākas šķērsot vairākas reizes nedēļā.  Vienlaikus arī Eiropas Komisijas transporta komisāre A.Valean savā 2021. gada 19.janvāra vēstulē Nr.Ares (2021)436863 ir uzsvērusi transporta darbiniekus kā būtisko funkciju veicējus, lai kravu plūsma netiktu traucēta. Jau 2020. gada pavasarī Latvija bija viena no valstīm, kas pauda stingru nostāju, kam Eiropas Komisija piekrita, ka tie transporta darbinieki, kas izmanto vieglo transportlīdzekli, lai dotos nomaiņā uz Eiropas valsti, arī tiktu uzskatīti par būtisko funkciju veicējiem. Eiropas Komisija apstiprināja šo pieeju.  2021.gada 16.februārī Eiropas Komisijas tieslietu komisārs D. Reinderss un Iekšlietu komisāre Y.Johansone nosūtījusi vēstuli visām Eiropas Savienības dalībvalstu Iekšlietu ministrijām ar aicinājumu Dalībvalstīm ņemt vērā, ka brīvas kustības nodrošināšana ir nepieciešama mūsu ekonomikai un uzticībai vienam pret otru, lai cīnītos pret pandēmiju ES ietvaros. Dalībvalstis kopīgi var lemt par ierobežojumiem ceļojumiem uz ES, vienlaikus saglabājot mobilitāti pašā Savienībā. Vēstulē tiek uzsvērts, ka, lai saglabātu svarīgu preču plūsmu, mērķtiecīgi izņēmumi patiešām ir būtiski. Šajā izšķirošajā brīdī mēs nevaram atļauties piegādes ķēžu un vienotā tirgus traucējumus, jo īpaši, ja tas var ietekmēt vakcīnu izplatīšanu.  2021. gada 2.februārī tika pieņemti **Padomes** Ieteikumi (ES) 2021/132 ar ko groza Ieteikumu (ES) 2020/912 par pagaidu ierobežojumu nebūtiskiem ceļojumiem uz ES un iespējamu šāda ierobežojuma atcelšanu (publicēti Eiropas Savienības oficiālajā vēstnesī 04.02.2021 L 41), kas precizē spēkā esošos Ieteikumus, pieļaujot, ka transporta darbiniekiem var prasīt testus izņēmuma gadījumos, vienlaikus nosakot to, ka “Dalībvalstīm būtu jāpieprasa, lai personām, kas ceļo jebkāda būtiska vai nebūtiska iemesla, funkcijas vai vajadzības dēļ, **izņemot transporta darbiniekus un pārrobežu darba ņēmējus,** būtu ar polimerāzes ķēdes reakciju (PĶR) veikta Covid-19 testa negatīvs rezultāts, pamatojoties uz testu, kas veikts ne agrāk kā 72 stundas pirms izbraukšanas, un lai tās iesniegtu atbilstošu šāda testa rezultāta apliecinājumu iestāžu noteiktajā formā” vienlaikus Ieteikumi attiecībā uz transporta darbiniekiem paredz “**no transporta personāla**, jūrniekiem un pārrobežu darba ņēmējiem dalībvalstīm **vajadzētu pieprasīt tikai uzrādīt negatīvu ātrā antigēna testa rezultātu,** ierodoties ES+ zonā. Konkrētos gadījumos, kad transporta personāls ierodas no valsts, **kurā tiek konstatēta augsta saslimstība ar bažas raisošiem vīrusa variantiem, dalībvalstis var pieprasīt pirms izbraukšanas uzrādīt negatīvu ātrā antigēna testa rezultātu**”. Līdz ar to ir būtiski uzsvērt, ka šie nav Komisijas ieteikumi, bet gan dalībvalstu, arī Latvijas, izstrādātie, kam tās arī ir piekritušas, lai nodrošinātu vienotu un koordinētu pieeju ES iekšējā tirgus darbībā, ko nosaka Zaļās joslas.  Jāatzīmē, ka lielākajā daļā Eiropas valstu ir ļoti zems saslimstības procents kravu pārvadātāju vidū, proti, Čehija norādījusi, ka testēto transporta darbinieku vidū tikai 0,5% ir pozitīvi gadījumi, bet Polijā - konstatēts 0,3% gadījumu.  Jānorāda, ka Vācijā 2021. gada 14. janvārī stājās spēkā jauns normatīvais akts “*Coronavirus-Enreiseverordnung*” nosakot, ka personām, kuras iebrauc Vācijā no valstīm, kas Covid-19 kontekstā tiek uzskatītas par riska valstīm, jāveic reģistrācija elektroniskajā sistēmā, kā arī jāveic Covid-19 tests. No 2021. gada 14. februāra “mainīgas saslimstības paveidu riska zonā” iekļautas sekojošas valstis: Slovākijas Republika, Čehijas Republika un daļa Austrijas (Tiroles province, izņemot Lienzas politisko rajonu, Jungholz pašvaldību un Rißtal Vomp un Eben am Achensee pašvaldības teritorijā), Portugāle un šis saraksts tiek aktualizēts, ņemot vērā situāciju attiecīgajās valstīs u.c. Šāda Vācijas rīcība izsauca asu ne tikai Eiropas Savienības dalībvalstu, bet arī Eiropas Komisijas reakciju, kura aicināja atcerēties, kas ir paveikts pēdējā gada laikā un neviens nevēlas atgriezties pie pagājušā gada pavasara situācijas. Lai arī Eiropas Komisija ir atzīmējusi, ka nenoliedz Dalībvalstu tiesības ieviest pasākumus, bet tiem jābūt proporcionāliem, samērīgiem un paredzamiem. 2021.gada 17.februāra Eiropas Savienības Pastāvīgo pārstāvju komitejas (COREPER) sanāksmē Eiropas Komisija atzīmēja, ka Vācijā noteiktās prasības stājās spēkā divas dienas pēc lēmuma pieņemšanas un Vācijas iestādes nevarēja atbildēt uz visiem jautājumiem un nebija gatavas prasību piemērošanā. Eiropas Komisija sanāksmē norādījusi, ka Dalībvalstīm būtu jāatturas no šāda veida pasākumiem un vēl jo vairāk no šādas pieejas jebkādu pasākumu ieviešanā .Daudzas dalībvalstis, tai skaitā arī Latvija izteikušas bažas par sarežģījumiem piegāžu ķēžu darbībā pasākumu dēļ, ko vienpusēji un nekoordinēti ievieš dalībvalstis. “Zaļo koridoru” princips ir viens no efektīvākajiem veidiem, kā nodrošināt preču un personu plūsmu pašreizējos apstākļos. Dalībvalstis izteikušas cerību uz harmoniskiem pasākumiem attiecībā uz kritiskās infrastruktūras darbību un transporta darbinieku iespēju pārvietoties un akcentējušas, ka minimālie standarti (rekomendācijas), par ko pašas Dalībvalstis ir iepriekš vienojušās, ir jāievēro. Savstarpējās diskusijās Dalībvalstis ir uzsvērušas zaļo koridoru nozīmi un ierobežojumiem jābūt proporcionāliem, samērīgiem, paredzamiem un izpildāmiem. Ierobežojumi nedrīkst atstāt būtisku ietekmi uz tautsaimniecības funkcionēšanu, piegāžu ķēžu darbībā.  Saskaņā ar Veselības ministrijas izstrādāto informatīvā ziņojuma projektu “Priekšlikumi Covid-19 testēšanas politikas izmaiņām” norādīts, ka ir nepieciešams paplašināt personu grupu rutīnas skrīningu, lai varētu nodrošināt atsevišķu nozaru drošu darbību, agrīni identificējot infekcijas perēkļus, tajā iekļaujot arī sabiedriskā transporta vadītājus, starppilsētu autobusu vadītājus, taksometru vadītājus, tālsatiksmes transporta līdzekļu apkalpes locekļus. Informatīvajā ziņojumā Tādējādi tiek paredzēts, ka sabiedriskā transporta vadītāji, starppilsētu autobusu vadītāji, taksometru vadītāji, tālsatiksmes transporta līdzekļu apkalpes locekļi tiek iekļauti II riska grupā, kuriem paredzēts Ag tests vai siekalu parauga tests vienu reizi nedēļā.  Tautsaimniecības nozarēs strādājošo regulāram skrīningam vispiemērotākais ir PĶR “pūlotais” siekalu tests.  Lai nodrošinātu pilnīgu testēšanas datu apkopošanu un motivētu pozitīvu rezultātu gadījumā veikt individuālu pārtestēšanu, Veselības ministrija piedāvā, ka uzņēmumi un organizācijas skrīninga testus veic par saviem līdzekļiem, bet pozitīvu rezultātu gadījumā par testēšanas programmas valsts budžeta līdzekļiem tiek veikta visu attiecīgajā “pūlā” esošo personu pārtestēšana ar NF PĶR.  Ņemot vērā minētās problēmas, Eiropas Komisijas norādījumus un kravas pārvadājumu nozīmīgo lomu Vienotā tirgus funkcionēšanai, noteikumu projekts paredz izņēmumu attiecībā uz Covid-19 testa nepieciešamību, šķērsojot Latvijas robežu, attiecībā uz transporta un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēja darbiniekiem un pasažieru, kravas vai tehnisko reisu apkalpes locekļiem, vienlaikus saglabājot prasību profesionālajiem kravas transportlīdzekļu un autobusu vadītājiem pēc Valsts robežsardzes vai Valsts policijas pieprasījuma uzrādīt atbilstošas kategorijas vadītāja apliecību un digitālā tahogrāfa vadītāja karti vai pēdējās darba dienas tahogrammu, kā arī darba devēja izsniegtu Starptautiskā transporta darbinieka sertifikātu, kura forma un saturs atbilst Eiropas Komisijas izstrādātajam paraugam. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija, VSIA “Autotransporta direkcija”. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Transporta nozares darbinieki. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Noteikumu projektā noteiktās prasības samazina administratīvo slogu attiecībā uz profesionalajiem kravas transportlīdzekļu vadītājiem. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Tā kā ierobežojumi tiek noteikti uz pagaidu laiku, nav iespējams veikt administratīvo izmaksu izvērtējumu. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Projekts šo jomu neskar. |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Projekts šo jomu neskar. |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | |
| Projekts šo jomu neskar. | |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija, Iekšlietu ministrija, Veselības ministrija, Valsts policija, Valsts robežsardze, VSIA “Autotransporta direkcija” un Slimību profilakses un kontroles centrs. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Normatīvā akta izpilde tiks nodrošināta anotācijas VII sadaļas 1.punktā minēto institūciju līdzšinējo funkciju ietvaros. Projekta izpilde neietekmēs minēto institūciju funkcijas un uzdevumus, institūcijām pieejamos cilvēkresursus, kā arī saistībā ar projekta izpildi nav nepieciešams veidot jaunas institūcijas, likvidēt vai reorganizēt esošās. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza: valsts sekretāre I.Stepanova