**Ministru kabineta noteikumu projekta**

 **„Komerciālo pārvadājumu noteikumi”**

**sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
|  **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks  | Ministru kabineta noteikumu projekts “Komerciālo pārvadājumu noteikumi” (turpmāk – Noteikumu projekts) ir izstrādāts, lai ieviestu grozījumu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.1 pantā noteikto attiecībā uz komerciālo maršrutu (reisu) izpildes nosacījumiem, izmantojamo transportlīdzekļu vecumu un aprīkojumu, prasības biļešu tirdzniecībai un maršruta atļaujas saņemšanai iesniedzamā pieteikuma formu un tajā sniedzamās informācijas apjomu.Noteikumu projekts stājas spēkā 2021.gada 1.jūlijā.  |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.1panta sestā daļa.  |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība  | Noteikumu projekts paredz noteikt:1. prasības attiecībā uz pakalpojumu sniegšanai komerciālajos maršrutos (reisos) izmantojamo transportlīdzekļu vecumu un aprīkojumu, pakalpojuma sniegšanu komerciālajā maršrutā (reisā);
2. prasības attiecībā uz biļešu tirdzniecību komerciālajos maršrutos (reisos);
3. maršruta atļaujas saņemšanai iesniedzamā pieteikuma formu un tajā sniedzamās informācijas apjomu.

Noteikumu projekta regulējums ir attiecināms uz iekšzemes reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem) un nav attiecināms starptautisko maršrutu (reisu) pārvadājumu pakalpojumu izpildi. **Par komerciālajiem maršrutiem (reisiem).**Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma (turpmāk- STPL) 8.1 panta sestā daļa paredz, ka Ministru kabinetam ir jānosaka: 1) prasības attiecībā uz pakalpojumu sniegšanai komerciālajos maršrutos (reisos) izmantojamo transportlīdzekļu vecumu un aprīkojumu, pakalpojuma sniegšanu komerciālajā maršrutā (reisā) un biļešu tirdzniecību un 2) VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija) maršruta atļaujas saņemšanai iesniedzamā pieteikuma formu un tajā sniedzamās informācijas apjomu. **Maršruta atļaujas izsniegšana.** Maršruta atļauja konkrētā komerciālā maršruta (reisa) apkalpošanai tiek piešķirta ikvienam pārvadātājam, kurš izpilda šajos noteikumos noteiktās prasības attiecībā uz pakalpojuma sniegšanu, transportlīdzekļu vecumu, aprīkojumu un biļešu iegādes iespējām un kurš atbilst STPL 8.1panta trešajā daļā noteiktajām prasībām. Pieteikums par maršruta atļaujas saņemšanu tiek izskatīts Administratīvā procesa likumā noteiktajā termiņā. Maršruta atļauju Autotransporta direkcija izsniedz, izdarot ierakstu tās uzturētajā autopārvadātāju informatīvajā datubāzē un nenoformējot atsevišķu rakstveida lēmumu. Vienlaikus informāciju par maršruta atļaujas izsniegšanu un maršruta atļaujas izmantošanas nosacījumiem publicē Autotransporta direkcijas tīmekļvietnē un nosūta uz pārvadātāja iesniegumā norādīto elektroniskā pasta adresi.**Par transportlīdzekļu vecumu un aprīkojumu.**Ministru kabineta 2019.gada 4.jūnija sēdē (protokols Nr.27, 28.§) tika izskatīts Informatīvs ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”, kurā paredzēts, ka 2021.gadā reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas ir paralēli vilcieniem Pierīgā un posmā Rīga - Daugavpils un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, paredzēts saglabāt, bet bez valsts dotācijām. Līdz ar to autobusu maršruti savienojumos Rīga–Ogre, Rīga – Salaspils, Rīga-Jelgava, Rīga- Olaine, Rīga- Jaunķemeri, Rīga- Sloka, Rīga-Sigulda, Rīga-Daugavpils tiks apkalpoti uz komerciāliem principiem, taču to skaits varētu palielināties, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus. Potenciāli tiek paredzēts, ka komerciālie/valsts nedotētie maršruti varētu tiks veidoti Rīgas savienojumos ar Rēzekni, Liepāju, Ventspili un Bausku.Paredzēts, ka pārvadātāji iegūs tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem uz komerciāliem principiem uz trīs gadiem. Ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi būs pārvadātāja pašrisks un tie no valsts vai pašvaldību budžeta netiks kompensēti, taču pārvadātāji būs tiesīgi paši noteikt biļešu cenu, lojalitātes programmas un cita veida atlaides. Pakalpojuma sniegšanas un transportlīdzekļu kvalitātes prasības uz komerciāliem principiem apkalpojamajos maršrutos nosakāmas līdzīgas kā maršrutos, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem (A kategorijas savienojumi). **A kategorijas** savienojumi ir maršruti, kas savieno valstspilsētas savstarpēji vai valstspilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem pa taisnāko ceļu. A kategorijas savienojumos ir noteiktas sekojošas obligātas prasības autobusiem un to aprīkojumiem:1. autobusu vecums K1[[1]](#footnote-1)kategorijas autobusiem =< 8 gadi, K2[[2]](#footnote-2) kategorijas autobusiem=<12 gadi.2. informācijas paziņošana par pieturvietām ir jāpaziņo audiālā un vizuālā formātā;3. elektroniskā maršruta zīme;4.bezskaidras naudas norēķini.Papildus specifiskas prasības A kategorijas maršrutos ir noteiktas saistībā ar obligāto videonovērošanas veikšanu, datu sniegšanu, bezvadu internetu. Ņemot vērā minēto, ar Noteikumu projektu kvalitātes kritēriji, kas piemērojami komerciālajos maršrutos (reisos) izmantojamajiem autobusiem, tiek pielīdzināti A kategorijas maršrutos noteiktām prasībām. Vienlaikus, ņemot vērā apstākli, ka komerciālajos maršrutos (reisos) pakalpojuma sniedzējs uzņemas visus ar pārvadājumiem saistītos riskus un visas ar pakalpojumu sniegšanu saistītās izmaksas, kā arī ņemot vērā autobusu ekspluatācijas īpatnības, atsevišķai autobusu kategorijai tiek noteiktas nedaudz zemākas kvalitātes prasības. Proti, Noteikumu projekts nosaka, ka komerciālajos maršrutos (reisos) izmantojamo M2 kategorijas autobusu vecums katrā maršruta atļaujas gadā nevar pārsniegt 8 gadus, savukārt M3 kategorijas autobusu vecums, ņemot vērā minētās kategorijas autobusu ekspluatācijas īpatnības, nevar pārsniegt 15 gadus. Vienlaikus tiek paredzēts, ka autobusā informācija par pieturvietām ir jāpaziņo audiālā un vizuālā formātā un ka autobusos pasažierim jābūt iespējām norēķināties par braucienu ar bezskaidras naudas norēķiniem. **Par biļešu tirdzniecību.** Komerciālajos maršrutos (reisos) biļeti pasažierim pārdod par cenu saskaņā ar pārvadātāja apstiprinātiem tarifiem, pārvadātājs ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, nosakot pakalpojuma tarifu. Pārvadātājs komerciālajos maršrutos (reisos) būs tiesīgs noteikt lojalitātes programmas, atlaides un citus speciālos piedāvājumus. Vienlaikus tiek paredzēts, ka autobusos pasažieriem ir jābūt iespējai iegādāties biļeti (samaksāt par braucienu), izmantojot bezskaidras naudas norēķinus. Uz nepieciešamību stimulēt bezskaidras naudas norēķinus norādīja arī iedzīvotāji. Autotransporta direkcija veica iedzīvotāju aptauju, kuras rezultātā iedzīvotāji norādīja arī uz nepieciešamību ieviest biļešu iegādes alternatīvas, piemēram, ieviest mēneša biļetes un bezskaidras naudas norēķinu iespējas. 61% Saldus novada, 59% Ādažu un Madonas novada, 58% Priekules novada, 56% Ogres novada, 54% Rēzeknes novada, 50% Ludzas novada un 44% Pļaviņu novada respondentu vēlētos autobusos iespēju maksāt ar bankas karti.**Par prasībām pakalpojumu sniegšanai.** Ar Noteikumu projektu tiek noteiktas sekojošas prasības pakalpojumu sniegšanai:* pakalpojumu sniegšanas regularitāti, intensitāti un precizitāti jānodrošina saskaņā ar apstiprināto autobusu kustības sarakstu. Atkāpšanos no kustības sarakstā noteiktās precizitātes ir pieļaujama, ja pakalpojuma izpildi ietekmē ceļa stāvoklis, sastrēgumi vai citi no pārvadātāja neatkarīgi apstākļi;
* pasažieru apmaiņu jānodrošina autobusu kustības sarakstā norādītajās maršrutu apkalpes vietās, t.i., autoostās, pieturās un vietās, kurās atļauta autobusu apmaiņa.
* valstspilsētu teritorijā ienākošajos reisos jānodrošina autobusu kustības sarakstā iekļautās pieturas izmantošanu tikai pasažieru izlaišanai. Ienākošajos reisos pasažieru uzņemšana atļauta tikai pēc saskaņošanas ar attiecīgo valstspilsētas domi, izbraucošajos reisos – tikai pasažieru uzņemšanai. Prasība tiek noteikta, lai pakalpojumu sniedzēji komerciālajos maršrutos (reisos) nekonkurētu ar pārvadātājiem pilsētas nozīmes maršrutos. Turklāt ikvienas pieturas, kas atrodas valstspilsētas teritorijā, iekļaušana reģionālās nozīmes autobusu kustības sarakstos ir atļauta tikai pēc saskaņojuma saņemšanas no valstspilsētas.
* stāvvietu izmantošana pieļaujama tikai autobusos, kuri tiek izmantoti maršrutos (reisos), kuru kopgarums nepārsniedz 60 km. Stāvvietu izmantošanas ierobežojumu pamatā ir gan pasažieru drošības apsvērumi, gan komforta apsvērumi. Turklāt tas vien, ka ražotājs autobusa specifikācijā ir paredzējis stāvvietu izmantošanas iespēju, vēl nenozīmē, ka pasūtītājam to izmantošana ir jāpieļauj. Tādejādi Noteikumu projektā noteikts, ka stāvvietas ir atļauts izmantot tikai reisos, kuru kopgarums nepārsniedz 60km. Maršruti ar kopgarumu virs 60 km pārsvarā tiek izpildīti uz autoceļiem, kuros atļautais braukšanas ātrums ir 90-100 km/h. Tas nozīmē, ka šajos maršrutos satiksmes dalībnieki ir pakļauti lielākam riskam iekļūt ceļu satiksmes negadījumos. Cilvēku (pasažieru)drošība ir viens no būtiskākajiem faktoriem. Tas ir norādīts arī Ministru kabineta 2017.gada 4.aprīļa rīkojumā Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.-2020. gadam”. Jāatzīmē, ka saskaņā ar statistiku ceļu satiksmes negadījumu, kuros ir iesaistīts sabiedriskais transports, skaits kopumā pēdējos gados samazinās, tomēr joprojām saglabājas pietiekami augsts, tā, piemēram, 2019.gada 6 mēnešos tas sastādīja 4% no kopējā negadījumu skaita un tie bija 388 gadījumi.
 |
| 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 | Komerciālo maršrutu (reisu) pasažieri un pārvadātāji.  |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Projekts šo jomu neskar. |
| 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** |
| 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** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu. | Atbilstoši Ministru kabineta 2009. gada 25. augusta noteikumiem Nr. 970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1apakšpunktam sabiedrībai tika dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par Noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē. | Noteikumu projekts un tā sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija) 2021. gada 22. martā tika ievietots tīmekļa vietnē: <https://www.sam.gov.lv/lv/izstrade-esosie-attistibas-planosanas-dokumenti-un-tiesibu-akti>.  |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti. | Noteikumu projekts daļēji ir saskaņots ar Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociāciju (turpmāk - LPPA). Noteikumu projekts izstrādē tika ņemts vērā LPPA priekšlikums attiecībā uz noteikumos lietoto autobusu kategorijas terminoloģiju (M2 un M3), M3 kategorijas autobusu vecumu, pasažieru apmaiņu valstspilsētu teritorijā un precizēti maršruta atļaujas piešķiršanas termiņi, kā arī tika ņemts vērā LPPA priekšlikums par nepieciešamību izdot atsevišķus noteikumus.  |
| 4. | Cita informācija. | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas. | VSIA “Autotransporta direkcija”. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pār­valdes funkcijām un institucionālo struktūru.Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorga­nizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem. | Projekts tiks īstenots esošo institūcijas cilvēkresursu ietvaros. Projektā paredzētie pasākumi tiks nodrošināti piešķirto valsts budžeta līdzekļu ietvaros. Saistībā ar Projekta izpildi nav paredzēta jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija. |
| 3. | Cita informācija. | Nav. |

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza: valsts sekretāre I. Stepanova

1. ar apzīmējumu „K1 kategorijas autobusi” tiek apzīmēti autobusi ar ietilpību no 12 līdz 24 (ieskaitot) pastāvīgām braukšanas virzienā novietotām pasažieru sēdvietām. [↑](#footnote-ref-1)
2. ar apzīmējumu „K2 kategorijas autobusi” tiek apzīmēti autobusi ar ietilpību no 25 pastāvīgām braukšanas virzienā novietotām pasažieru sēdvietām. [↑](#footnote-ref-2)