**Informatīvais ziņojums**

**“Par valsts līdzdalības saglabāšanu valsts** **sabiedrībā ar ierobežotu atbildību ”Latvijas Valsts ceļi””**

**1. Ievads**

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma (turpmāk – Kapitālsabiedrību pārvaldības likums) 7.pants nosaka, ka publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4.panta nosacījumiem, ja likumā nav noteikts, ka attiecīgās kapitālsabiedrības kapitāla daļas vai akcijas nav atsavināmas. Lēmumu par publiskas personas līdzdalības saglabāšanu kapitālsabiedrībā pieņem attiecīgās publiskās personas augstākā lēmējinstitūcija, nosakot arī valsts līdzdalības vispārējo stratēģisko mērķi.

Ņemot vērā minēto, šajā informatīvajā ziņojumā ir izvērtēta valsts līdzdalības valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – Sabiedrība) nepieciešamība, kā arī noteikts jauns valsts līdzdalības vispārējais stratēģiskais mērķis.

**2. Vēsturiskās un pašreizējās situācijas izklāsts**

Sabiedrība ir izveidota ar Ministru kabineta 2004. gada 5. oktobra rīkojumu Nr. 726 “Par bezpeļņas organizācijas valsts akciju sabiedrības “Latvijas Autoceļu direkcija” reorganizāciju un valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” un valsts akciju sabiedrības “Ceļu inženieri” izveidošanu” (prot. Nr. 56, 50. §) un reģistrēta Komercreģistrā 2004. gada 26. oktobrī ar vienotās reģistrācijas numuru 40003344207. Reģistrācijas apliecība Nr. C45867 izsniegta 2004. gada 26. oktobrī. Sabiedrība ir komercsabiedrība, kas darbojas saskaņā ar Komerclikumu.

Sabiedrība ir publiskas personas kapitālsabiedrība, kuras akcijas 100% pieder valstij un valsts kapitāla daļu turētāja ir Satiksmes ministrija. Saskaņā ar Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra datiem Sabiedrības parakstītais, apmaksātais un balsstiesīgais pamatkapitāls ir 4 155 649 euro (četri miljoni viens simts piecdesmit pieci tūkstoši seši simti četrdesmit deviņi euro), ko veido 4 155 649 akcijas. Sabiedrība nepiedalās un nav dalībnieks nevienā citā kapitālsabiedrībā.

Saskaņā ar statūtiem un NACE klasifikatoru, Sabiedrība veic šādu komercdarbību:

* citur neklasificētu organizāciju darbība (94.99), tajā skaitā valsts autoceļu tīkla pārvaldīšana, valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu programmu vadība un izpildes kontrole, valsts autoceļu būvniecības programmu un projektu vadība un būvniecības uzraudzība;
* tehniskā pārbaude un analīze (71.2);
* zinātniskās pētniecības darbs (72);
* muzeju darbība (91.02).

Sabiedrība veic komercdarbību, kas pamatā ir saistīta ar tai deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi, vienlaikus Sabiedrība veic komercdarbību brīvā tirgū realizētu pakalpojumu sniegšanā, kā arī Sabiedrības pārvaldībā ir valsts autoceļu infrastruktūra, kas ir stratēģiski svarīgi objekti valsts ekonomikai, attīstībai un drošībai.

 Sabiedrības kā privāto tiesību subjekta darbībām, kas veiktas, izpildot tai ar ārējo normatīvo aktu deleģētos valsts pārvaldes uzdevumus, ir publisko tiesību raksturs. Sabiedrības ieņēmumi no deleģētajiem valsts pārvaldes uzdevumiem un funkcijām veido aptuveni 98%, savukārt ieņēmumi no brīvā tirgū realizētajiem pakalpojumiem – 2%.

Sabiedrības darbība kapitālsabiedrības statusā ir efektīva, jo tādējādi tiek īstenotas valsts intereses valstij stratēģiski svarīgā nozarē, nodrošinot augstas kvalitātes pakalpojumus, kas ir būtiski nozares politikas ieviešanai, realizēšanai, kā arī valsts drošības interesēm. Kapitālsabiedrības statusa modelis un tā priekšrocības nodrošina iespēju Sabiedrībai deleģētās funkcijas veikt efektīvāk, pateicoties neatkarīgākai un tādējādi operatīvākai lēmumu pieņemšanai un uzņēmuma vadībai, administratīvu un finanšu resursu lietderīgai izmantošanai, darbības vidēja un ilgtermiņa plānošanai, atbilstošas kvalifikācijas personāla piesaistei.

2020.gada 1.janvārī stājās spēkā grozījumi Kapitālsabiedrību pārvaldības likumā, kur pārejas noteikumu 25.punkts paredz, ka publiskas personas akciju sabiedrībā, kas nodibināta līdz 2020.gada 1.janvārim, un kurā nav izveidota padome, ievērojot šā likuma 106. pantā noteikto, ne vēlāk kā līdz 2020.gada 1.jūnijam izveido padomi vai līdz 2020.gada 1.decembrim pārveido akciju sabiedrību par sabiedrību ar ierobežotu atbildību. Ņemot vērā, ka Sabiedrībā netiks veidota padome, 2020.gada 30.jūnijā Sabiedrības akcionāru sapulce pieņēma lēmumu par Sabiedrības reorganizācijas procesa uzsākšanu, paredzot pārveidot valsts akciju sabiedrību par sabiedrību ar ierobežotu atbildību. No 2020. gada 10. decembra uzņēmuma statuss ir mainīts un tas turpina darbu kā valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi". Līdz ar reorganizācijas pabeigšanu visas valsts akciju sabiedrības tiesības un pienākumi pāriet sabiedrībai ar ierobežotu atbildību.

**3. Sabiedrības loma transporta nozarē un vispārējais stratēģiskais mērķis**

Saskaņā ar likuma „Par autoceļiem” 7.panta trešo daļu un 2019. gada 27. decembra deleģēšanas līguma Nr. SM 2019/-49, kas noslēgts starp Satiksmes ministriju un Sabiedrību, Sabiedrībai ir uzdots veikt valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu, valsts autoceļu tīkla finansējuma administrēšanu un ar to saistīto darbu programmu vadību un izpildes kontroli, iepirkuma organizēšanu valsts vajadzībām, valsts autoceļu būvniecības programmu vadību un būvniecības uzraudzību, ceļu satiksmes organizācijas uzraudzību, Eiropas Savienības Kohēzijas fonda un Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansēto projektu vadību un būvniecības uzraudzību, kā arī pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzību.

Sabiedrībai deleģētie uzdevumi un Sabiedrības sniegtie pakalpojumi ir vērsti uz valsts autoceļu tīkla saglabāšanu un aizsardzību, nodrošinot valsts un sabiedrības intereses.

Sabiedrība nodrošina valstij stratēģiski svarīga īpašuma – valsts autoceļa infrastruktūras ‑ saglabāšanu un satiksmes drošības nodrošināšanu, kā arī iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanu un valsts drošības interešu aizsardzību. Valsts autoceļu pārvaldīšana ir saistīta ar valsts autoceļu tīkla attīstības, saglabāšanas un satiksmes drošības jautājumiem, tāpēc ir jānodrošina augstākie kvalitātes standarti, lai ilgtermiņā autoceļu lietotāji varētu pārvietoties pa attīstītu un satiksmei drošu ceļu tīklu. Papildus tam jāatzīmē, ka valsts autoceļu infrastruktūras netraucēta izmantošana, kas ir atkarīga no pārvaldīšanas pakalpojuma sniegšanas, ir īpaši svarīga militāru konfliktu gadījumā, kad valsts drošības intereses ir primāras.

Sabiedrības pārziņā esošais valsts autoceļu kopgarums uz 2020.gada 1.janvāri ir 20 061 km un Sabiedrības pārziņā ir 971 tilti.

Sabiedrības darbību ietekmē šādi galvenie valsts plānošanas dokumenti un tajos noteiktie mērķi:

1. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam:

1.1. līdzvērtīgu dzīves un darba apstākļu radīšana visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus, iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana;

1.2. reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai uzlabojama reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku;

1.3. pārvietošanās efektivitātes uzlabošanai, drošībai un komfortam par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā izvirzāma esošās infrastruktūras atjaunošana un pārbūve.

2. Latvijas Nacionālais attīstības plāns (turpmāk – NAP) 2014.–2020. gadam – nodrošināma attīstības centru ērta un droša sasniedzamība, tai skaitā panākot 2020. gadā kvalitatīvu pārvietošanos pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, un sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu.

 3. NAP 2020. – 2027. gadam - integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. Mērķa prioritāte ir kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība, nodrošinot valsts galveno un reģionālo autoceļu rekonstrukciju vai modernizāciju drošas infrastruktūras attīstībai nākotnē.

4. Transporta attīstības pamatnostādnes (turpmāk – TAP) 2014.–2020. gadam – konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t. sk., Eiropas Savienības (turpmāk – ES) fondus.

5. Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020. gadam – orientēts uz sistēmas “Ceļu satiksmes dalībnieks – vide – transportlīdzeklis” drošības līmeņa paaugstināšanu, uzsvaru liekot uz ceļu satiksmes dalībnieku drošību, samazinot par 50% ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kā arī samazinot par 50% smagi ievainoto skaitu.

6. ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam – sadarbība transporta infrastruktūras plānošanas jomā.

Lai nodrošinātu valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu izpildi, Sabiedrība veic atbilstošas funkcijas:

▪ Valsts autoceļu tīkla pārvaldīšana:

Sabiedrība nodrošina valsts autoceļu tīkla un autoceļu zemju pārvaldīšanu visā valsts teritorijā. Lai nodrošinātu kvalitatīvu valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu, regulāri tiek veikta valsts autoceļu reģistrācija un uzskaite, kā arī tiek organizēta autoceļa tiesiskā valdījuma maiņa atbilstoši autoceļa nozīmei. Grāmatvedības un plānošanas vajadzībām ik gadu tiek veikta valsts autoceļu un to elementu inventarizācija un bilances vērtības noteikšana, uzskaitot inženierbūvju, to elementu daudzumu un stāvokli.

Svarīga valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanas funkcija ir uzturēt un regulāri pilnveidot autoceļu valsts reģistru atbilstoši valsts autoceļu tīkla īpašnieka, pārvaldītāja un lietotāju vajadzībām, kas balstīts uz kalibrētu valsts autoceļu tīklu un tā lineāro adresācijas sistēmu, nodrošinot Latvijas normatīvajos aktos un ES direktīvās uzstādītās prasības par publiskās informācijas nodrošināšanu par valsts autoceļu tīklu un to raksturojošiem datiem, kā arī nodrošinot uzkrāto datu par valsts autoceļu tīklu un ar to saistītās informācijas attēlošanu ģeogrāfiski Pārskata kartēs.

Kā nozīmīgāko valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanas funkciju būtu jāatzīmē autoceļu zemes nodalījuma joslā paredzēto darbību organizēšana, vadīšana un kontrole. Šajā sakarā tiek veikta pievienojumu valsts autoceļiem reģistrācija, lai autoceļu tīkla pārvaldītājs varētu noteikt un iekļaut vietējos teritorijas plānojumos piekļūšanas iespēju vietas valsts autoceļu tīklam, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību un sniedzot skaidrību autoceļa malā esošo īpašumu īpašniekiem par piekļūšanas iespējām valsts autoceļiem. Tāpat arī viena no būtiskākām pārvaldītāja funkcijām ir tehnisko noteikumu izsniegšana darbībām valsts autoceļu aizsargjoslā un autoceļu zemes nodalījuma joslā, kā arī dažādu par autoceļu un ceļa zemes nodalījuma joslas izmantošanu saistītu līgumu procesa vadība un kontrole. Svarīga autoceļu pārvaldīšanas funkcija ir satiksmes aizliegšanas un ierobežošanas pasākumu vadība, atbilstoši normatīvos aktos noteiktām prasībām.

Valsts autoceļu zemju pārvaldīšanas funkcija ļauj Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā iegūt pieejamus un aktuālus datus par valsts autoceļu veidojošiem nekustamiem īpašumiem un to attīstībai rezervētajām teritorijām, bet Apgrūtināto teritoriju informācijas sistēmā – par autoceļu veidojošajiem apgrūtinājumiem. Lai to nodrošinātu, patstāvīgi Valsts zemes dienestā tiek iesniegta aktuāla ģeotelpiskā informācija par valsts autoceļiem un to veidojošiem apgrūtinājumiem, atbilstoši noteiktajām specifikācijām, kā arī nodrošināta pastāvīga nekustamo īpašumu raksturojošo datu aktualizācija un reģistrēšana.

Lai tiktu veikta Satiksmes ministrijas lietojumā vai īpašumā esošo un Sabiedrības pārziņā nodoto nekustamo īpašumu uzskaite atbilstoši likumam “Par autoceļiem” un likumam “Par grāmatvedību”, kā arī nodrošināta publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas likumīga izmantošana, novēršot to izšķērdēšanu un nelietderīgu izmantošanu veicot autoceļu pārvaldīšanas, uzturēšanas un būvniecības procesus, tiek veiktas nekustamo īpašumu aktualizācijas kadastrālās uzmērīšanas un reģistrēšanas zemesgrāmatā darbības:

- pastāvīga Sabiedrības pārziņā nodoto nekustamo īpašumu uzskaite nekustamo īpašumu pārvaldības modulī HORIZON, nodrošinot to iegrāmatošanu grāmatvedības un finanšu vadības sistēmā,

- Sabiedrības pārziņā esošo nekustamo īpašumu kadastrālās uzmērīšanas darbu organizēšana, vadība, kontrole un reģistrācija zemesgrāmatā, nodrošinot autoceļu uzturēšanas, pārvaldīšanas un būvniecības procesus ar patiesiem datiem par ceļu zemes nodalījuma joslas robežām, situācijas elementiem un apgrūtinājumiem,

- izpildmērījumu kontrole un inženierbūvju/būvju reģistrācija Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā - īpašumu sakārtošanas darbības pēc būvdarbu pabeigšanas, kad pēc būvdarbu pabeigšanas tiek izvērtētas ceļam nevajadzīgās zemes, nepieciešamības gadījumā veikta sadale un organizēta tās nodošanas pašvaldībām vai ieskaitīta rezerves zemēs. Atsevišķos gadījumos organizēts maiņas process ar personām, no kurām zeme jāiegūst,

- atbilstoši Satiksmes ministrijas dotajam pilnvarojumam, piedaloties zemes robežu apsekošanas, atjaunošanas, noteikšanas un robežu neatbilstības novēršanas darbos, nodrošinot autoceļu aizsardzību,

- apgrūtināto teritoriju informācijas sistēmas nodrošināšana ar datiem par valsts autoceļiem,

- valsts mežu dienestā reģistrēto datu par pārvaldījumā esošajiem mežiem atbilstības nodrošināšana Nekustamo īpašumu valsts kadastra informācijas sistēmā reģistrētajiem.

Sabiedrība nodrošina tehnisko uzraudzību tiltiem un lielajām caurtekām (L≥ 2 m) valsts autoceļu tīklā. Lai iegūtu informāciju par šo būvju tehnisko stāvokli, tiek veiktas tiltu un caurteku ikgadējās vispārīgās inspekcijas. Vispārīgo inspekciju mērķis ir noteikt tiltu un caurteku galveno konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un/vai satiksmes drošību un noteikt defektus, kas attīstoties var palielināt uzturēšanas izdevumus, nelabvēlīgi iedarbojas uz apkārtējo vidi un ietekmē būves izskatu.

▪ Valsts autoceļu tīkla uzturēšanas programmu vadība un uzturēšanas uzraudzība

Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanai tiek izstrādāta valsts autoceļu komplekso ikdienas uzturēšanas darbu, tai skaitā pilsētu tranzīta ielu ikdienas uzturēšanas līdzfinansēšanas un autoceļu apzīmējumu uzturēšanas programmas, un publiskajam iepirkumam nododamo ikdienas uzturēšanas darbu programma, un īstenota to vadība un uzraudzība.

Programmu mērķis ir nodrošināt valsts autoceļu un pilsētu tranzīta ielu ikdienas uzturēšanas līmeni atbilstoši normatīvo dokumentu prasībām, kā arī uzturēt valsts autoceļu kompleksā esošos elementus, kuru darbībai nepieciešama elektroenerģija, nodrošinot transportlīdzekļu satiksmes drošību uz valsts galvenajiem, reģionālajiem un vietējiem autoceļiem, kā arī novērst autoceļa elementiem nodarītos postījumus. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšana ir process, kas nav salīdzināms ar konkrēta projekta īstenošanu. Tas ietver sevī gandrīz 200 (pamatā maza apjoma) dažāda rakstura un sarežģītības pakāpes darbus, kas jāveic visu gadu plašā teritorijā ar īpašu tehniku un apmācītiem speciālistiem.

Programmu vadība sastāv no:

▽ ikdienas uzturēšanai paredzētā pieejamā finansējuma izlietojuma sadalījuma atbilstoši noteiktajām uzturēšanas klasēm;

▽ publisko būvdarbu vai pakalpojumu iepirkumu veikšanas;

▽ noslēgto līgumu vadības;

▽ mainīgo uzturēšanas apstākļu izvērtēšanas, programmas izmaiņu sagatavošanas un veikšanas.

Programmu uzraudzība sastāv no:

▽ valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas prasību izpildes pārbaudes atbilstoši normatīvo aktu prasībām;

▽ valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas izpildīto darbu kvalitātes, daudzuma un pielietotās tehnoloģijas pārbaudes;

▽ valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbos izmantoto materiālu laboratoriskās pārbaudes.

▪ Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzība un pašvaldību tiltu vispārējā inspekcija

Lai nodrošinātu savlaicīgu un efektīvu pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu realizāciju sabiedrības vajadzībām un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanai piešķirtā finansējuma lietderīga izmantošanu, nodrošinot sabiedrības vajadzībām atbilstošu un drošu satiksmi, Sabiedrība veic pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzību. Autoceļu uzturēšanas pārraudzību katrā pašvaldībā veic reizi gadā, pārbaudot autoceļu uzturēšanas un izpildīto darbu atbilstību normatīvo aktu prasībām.

Lai iegūtu informāciju par tiltu tehnisko stāvokli un parametriem, tiek veiktas pašvaldību tiltu ikgadējās vispārīgās inspekcijas. Inspekciju mērķis ir veikt pašvaldību tiltu pārraudzību, kontrolēt to tehnisko stāvokli, savlaicīgi informēt pašvaldības par to īpašumā esošo tiltu tehnisko stāvokli un veicamajiem uzturēšanas pasākumiem, iegūt tiltu inventarizācijas datus.

▪ Valsts autoceļu tīklā veicamo darbu plānošana

Kvalitatīvs autoceļu tīkls ir pamats visu tautsaimniecības nozaru attīstībai. Latvijā ir pieaugusi satiksmes intensitāte, palielinājusies slodze uz autoceļiem un skaitliski pieaudzis starptautisko pārvadājumu skaits, bet ilgstoši nepietiekamā autoceļu nozares finansējuma dēļ liela daļa valsts autoceļu tīkla atrodas kritiskā stāvoklī.

Autoceļu saglabāšanas un attīstības prioritārie mērķi ir:

▽ nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras nodrošināšana un attīstība,

▽ labas braukšanas kvalitātes nodrošināšana pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus.

Valsts autoceļu tīkla saglabāšanas un attīstības plānošanu nosaka valsts politikas plānošanas dokumenti, t.sk TAP un NAP. TAP, kas ir saskaņotas ar NAP noteiktajiem mērķiem un uzdevumiem, ir iezīmēti konkrēti pasākumi, kas jāveic autoceļu tīklā. Valsts autoceļu tīkla saglabāšanu, plānošanu un attīstību vispārīgi organizē un vada Satiksmes ministrija, uzdodot Sabiedrībai, deleģēšanas līguma ietvaros sniegt priekšlikumus NAP un TAP izstrādei. Pamatojoties uz TAP noteiktajiem uzdevumiem, Sabiedrība izstrādā vidēja termiņa valsts autoceļu tīklā veicamo darbu programmas. Šo programmu izstrādāšana tiek veikta, balstoties uz autoceļu tehniskās apsekošanas rezultātiem un satiksmes intensitātes uzskaites datiem. Autoceļu tīkla tehniskā stāvokļa novērtējums balstās uz:

▽ seguma līdzenuma mērījumiem;

▽ seguma rišu dziļuma mērījumiem;

▽ seguma saķeres koeficienta mērījumiem;

▽ seguma nestspējas mērījumiem;

▽ seguma grunts penetrācijas radara mērījumiem;

▽ vizuālās apsekošanas rezultātiem.

▪ Autoceļu būvniecības pārvaldība

Sabiedrība savas kompetences ietvaros veic autoceļu būvniecības pārvaldību, tajā skaitā, valsts autoceļu būvniecības pārraudzību, būvniecības procesa plānošanu, būvniecības ieceres dokumentu sagatavošanu, būvprojektu sagatavošanas un ekspertīzes pasūtīšanu, būvdarbu un būvuzraudzības pasūtīšanu, būvniecības plānu un projektu izskatīšanu, būvniecības pasūtītāja lēmumu pieņemšanu, būvniecības procesa īstenošanai noslēgto līgumu vadību un kontroli.

Autoceļu būvniecības izpildītāji pasūtījumu iegūst, piedaloties publiskos iepirkumos. Sabiedrība nodrošina tirgus dalībniekus ar savlaicīgu informāciju par plānotajiem pasūtījumiem, pastāvīgi pilnveido iepirkumu procedūras un līgumus, lai veicinātu efektivitāti, konkurenci un sekotu likumdošanas izmaiņām.

Ievērojamus resursus Sabiedrība velta pasūtītāja līdzdalībai būvniecības procesā, nodrošinot klātbūtni un savlaicīgus lēmumus projektēšanas laikā un būvniecībā nodrošinot vienlīdzīgus apstākļus visiem tirgus dalībniekiem, sekojot precīzai līgumos noteikto saistību izpildei.

▪ Autoceļu kvalitātes atbilstības novērtēšana

Autoceļu kvalitātes novērtēšana ir autoceļu tehniskā pārbaude, analīze un zinātniskās pētniecības darbs.

Autoceļu kvalitātes atbilstības novērtēšanu Sabiedrībā veic Autoceļu kompetences centrs (turpmāk – AKC). AKC galvenais uzdevums ir sniegt pakalpojumus, lai Sabiedrība nodrošinātu tai deleģēto uzdevumu izpildi, veicot ceļu periodiskās uzturēšanas, rekonstrukcijas un būvniecības darbu kvalitātes atbilstības novērtēšanu, veicot valsts autoceļu tehniskā stāvokļa novērtējumu (piemēram, ceļa seguma līdzenums, saķere, ceļa segas nestspēja, horizontālais ceļu marķējuma un ceļazīmju atstarojums), kā arī nodrošinot satiksmes intensitātes uzskaiti. AKC nodrošina paraugu noņemšanu materiālu ražotnēs, to pielietošanas vietās un no ceļa segu konstruktīvajiem slāņiem izbūvētajos objektos, kā arī ceļu parametru noteikšanu. AKC nodrošina būvobjektu un autoceļu tehnisko ekspertīžu veikšanu un būvdarbu garantijas uzraudzību autoceļu tīklā, melno segumu ikgadējo vizuālo apsekošanu, un satiksmes uzskaites sistēmas organizēšanu un uzturēšanu.

Būvmateriālu kvalitātes pārbaudes tiek veiktas AKC Ceļu laboratorijā. Ja tiek veiktas ārkārtas pārbaudes, tad būvmateriālu paraugus noņem būvobjektā un nodod testēt laboratorijai. Vietas un kārtība, kādā tiek noņemti paraugi, nosaka attiecīgās procedūras, kas atrunātas būvdarbu līgumā un objekta specifikācijās.

Ņemot vēra to, ka AKC sniegtie pakalpojumi ir vērsti uz valsts autoceļu tīkla saglabāšanu un aizsardzību, nodrošinot valsts un sabiedrības intereses, svarīgi, lai tās sniegtais pakalpojums būtu vienlaicīgi ekonomiski un finansiāli izdevīgs, kā arī ātrs un uz kvalitāti orientēts. Radot situāciju, kad šādi pakalpojumi būtu jāiepērk no privātajiem komersantiem, palielinātos līgumu finanšu un administratīvais slogs, jo var būt gadījumi, kad dati nav pieejami privāto komersantu aizņemtības vai nekompetences dēļ (daudzi procesi prasa specifiskas zināšanas, kuru tirgū šobrīd nav pieejamas), kā arī pakalpojuma izmaksas noteiktu privātie komersanti, kuru mērķis ir peļņa (pretēji AKC, kuru mērķis primāri ir nodrošināt kvalitatīvu un inovatīvu pakalpojumu).

Tā pat arī AKC sniegtie pakalpojumi ir pieejams visai sabiedrībai. Visbiežāk šī pakalpojuma saņēmēji ir pašvaldības vai komersanti, kurus AKC nodrošina ar informāciju, konsultācijām vai sniedz laboratorijas pakalpojumus.

Šāda pakalpojumu sniegšana ir svarīga gan valsts autoceļu tīkla sekmīgai un efektīvai pārvaldīšanai, gan arī pašvaldību ielu un ceļu, gan komersantu ceļu ilgtspējīgai kalpošanai un attīstībai, jo AKC nodrošina pakalpojuma saņēmēju ar informāciju, kas citādi nav ievācama (piemēram, satiksmes uzskaites datu apstrāde vai ceļa seguma līdzenuma mērījumi). Daudzi no datu tipiem tiek vākti ar specifiskām iekārtām, tāpat AKC laboratorijas īpašumā ir salīdzinoši dārgas iekārtas, kuras Latvijas tirgū nav sastopamas (piemēram, termisko plaisu novērtēšanas tests) vai ir sastopamas, bet to kapacitāte nav pietiekama, lai apmierinātu gan Sabiedrības iekšējās vajadzības, gan pārējā tirgus prasības. Piemēram, riteņu sliežu testa pieejamība plašam patērētāju lokam (pašvaldības, komersanti). Šādu testu izmantošana ielu un ceļu būvniecības līgumos nodrošina augstas kvalitātes prasību īstenošanu un var būtiski palielināt ielu/ceļu segumu kalpotspēju.

Strādājot saskaņā ar ieviesto pārvaldības sistēmu, kas izveidota atbilstoši standarta LVS EN ISO/IEC 17025:2017 prasībām, labas profesionālās prakses priekšnoteikumiem un aktuālākajām un klienta pasūtījuma izpildei piemērotākajām un starptautiski atzītajām akreditētajām metodēm un validētajām nestandarta metodēm elastīgās akreditācijas sfēras ietvaros, kā arī neakreditētajām standartmetodēm, kā arī vienlaikus veicot nepārtrauktu materiālo un intelektuālo ieguldījumu laboratorijas kvalitātes vadības sistēmas pilnveidošanā un nepārtrauktas efektivitātes uzlabošana, AKC profesionālu sniegumu un klientu prasību izpildi.

Svarīga funkcija autoceļu kvalitātes uzlabošanā ir zinātniskās pētniecības darbs. Ceļu pētniecības darbu mērķis ir nodrošināt ceļu nozari ar risinājumiem, kas ļauj pēc iespējas efektīvāk izmantot ceļu būvei un uzturēšanai novirzītos līdzekļus. Viens no svarīgākajiem dokumentiem ceļu nozarē ir Ceļu specifikācijas - tās nosaka prasības ceļu būvē un uzturēšanā izmantojamajiem būvmateriāliem un procesiem, tādēļ ir svarīgi, lai šis dokuments pastāvīgi tiktu pilnveidots, iekļaujot tajā zināšanas, kas gūtas izpētes procesā. Ceļu pētniecības darbu mērķa nodrošināšanai tiek izstrādāta Jaunu tehnoloģiju izpētes programma un īstenota tās vadība. Ceļu specifikāciju izstrādes procesā tiek piesaistīti ne tikai Sabiedrības, jo īpaši AKC speciālisti, bet arī komersantu pārstāvji, tādējādi tiek nodrošināts, ka nozares specifikācijās tiek ņemtas vērā abas iesaistītās puses – gan valsts, gan sabiedrības. Ja šo specifikāciju izstrāde tiktu nodota kā pakalpojuma sniegšanas iespēja privātajiem komersantiem, pastāv risks, ka valsts intereses netiek ņemtas vērā, bet tiek virzītas pašu privāto komersantu intereses.

AKC Ceļu laboratorija strādā pēc Latvijas, Eiropas Savienības un starptautiskajiem standartiem, izmantojot 69 akreditētas testēšanas metodes. Akreditāciju veic Latvijas nacionālā akreditācijas institūcija – valsts aģentūra “Latvijas Nacionālais akreditācijas birojs”. Ceļu laboratorijas rīcībā ir modernas mērīšanas un testēšanas iekārtas visu nepieciešamo parametru noteikšanai.

Lai nodrošinātu izmaksām tuvinātu cenu par pakalpojuma sniegšanu un saprātīgu peļņu, nosakot AKC pakalpojumu cenas, tiek piemēroti izmaksu aprēķināšanas un attiecināšanas principi, lai cena par pakalpojuma sniegšanu nepārsniegtu izmaksas no pakalpojuma. AKC pakalpojumu cenas ir apstiprinātas ar Sabiedrības Valdes lēmumu.

AKC var tikt uzskatīts par nozares veidotāju un privātās uzņēmējdarbības attīstības stimulētāju, jo, pateicoties AKC starptautiskajai sadarbībai un zinātniskās pētniecības darbiem, Latvijas tirgū tiek iedzīvinātas jaunas testēšanas metodes, kuras vēlāk savā pakalpojuma piedāvājumā arī iekļauj privātie komersanti, saņemot arī šo metožu akreditāciju.

AKC veic laboratorisko testēšanu un mērījumus, primāri apkalpojot Sabiedrības iekšējās vajadzības attiecībā uz Sabiedrībai deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi atbilstoši Sabiedrības un Satiksmes ministrijas noslēgtajam deleģēšanas līgumam un likuma Par autoceļiem 7. panta trešajai daļai. Šī AKC darbības daļa ir pieskaitāma Sabiedrības realizētajai publiskajai funkcijai un kā tāda attiecas uz publisko jomu.

AKC veic laboratorisko testēšanu un mērījumus, apkalpojot arī komerciālus pasūtījumus, galvenokārt no pašvaldībām un komersantiem. Šajos pasūtījumos AKC konkurē ar pārējiem tirgus dalībniekiem (pamatā Baltijas reģiona ģeogrāfiskajā tirgū), taču šī AKC darbības daļa ir pavisam neliela – līdz 17%, vidēji 4% – 7% katrā testēšanas pakalpojuma sadaļā. AKC konkurenti ir RTU, akreditētas uzņēmēju laboratorijas (SIA “Strabag”, SIA “Binders”, SIA “Ceļu eksperts” , AS “Latvijas valsts meži” u.c.), kaimiņvalstu valsts lielās laboratorijas - AS “Problematika”, AS “Teede Tehnokeskus”.

AKC tiek finansēta no Sabiedrības budžeta līdzekļiem.

AKC darbībā, ciktāl tā attiecas uz konkurences apstākļos sniegtiem pakalpojumiem, netiek pārkāpta konkurences neitralitāte atbilstoši visiem tās principiem. AKC darbība publiskajā un privātajā (ekonomiskās sāncensības) sfērā ir nošķirta, Sabiedrībā vedot patstāvīgu uzskaiti abām AKC darbības formām. AKC pakalpojumu cenas ir noteiktas, balstoties uz izmaksām un vadoties no komercdarbībā pieņemtiem cenu veidošanas principiem; tās nav neadekvāti zemas. Tāpat AKC darbībai konkrētajos tirgos, kur LVC piedalās sāncensībām ar pārējiem šo tirgu dalībniekiem, visiem ir nodrošināts vienlīdzīgs regulējums un Sabiedrībai nav radītas nekādas normatīvas priekšrocības. Visbeidzot Sabiedrība ir arī aktīvs publisko iepirkumu organizētājs. Līdz ar šiem iepirkumiem Sabiedrība būtiski sekmē konkurenci ceļu būves jomā kā kopumā, tā arī attiecībā uz laboratoriskās testēšanas jomu, vairojot pieprasījumu pēc laboratorijas pakalpojumiem, bet līdz ar to arī tirgus dalībnieku interesi par šo jomu un tirgus dalībnieku savstarpējo sāncensību.

AKC darbība ir efektīvākais veids kā nodrošināt autoceļu būvniecības un uzturēšanas kontrolei nepieciešamo laboratorisko testēšanu un mērīšanu. Tās uzticēšana privātajam sektoram, ievērojot, ka Sabiedrība pārvalda stratēģiski nozīmīgu objektu, radītu papildus riskus (piemēram, garantētas pieejamības, uzticamības, neatkarības riskus). Tas, savukārt, Sabiedrībai uzliktu papildus administratīvos, finanšu un drošības slogus, turklāt ar iespējamību, ka tie nenodrošina pilnīgu iespēju izvairīties no minētajiem riskiem. Līdz ar to laboratoriskie testi un mērījumi Sabiedrības iekšienē visefektīvāk risina valsts vajadzības konkrētajā valsts pārvaldes jomā.

Neliela daļa no AKC testēšanas ir ārējā testēšana, t.i., testēšana, kuru AKC veic, pamatojoties uz citu personu, ne Sabiedrības, pasūtījumu. Ar šo testēšanu Sabiedrība līdzās citiem tirgus dalībniekiem piedalās dažādos laboratorisko pakalpojumu konkrētajos tirgos, nodrošinot tajos autoritatīvas laboratorijas pieejamību. Tas sekmē citu šajos tirgos strādājošo laboratoriju rezultātu kvalitāti, bet līdz ar to arī ceļu būves jomas sakārtotību kopumā. Tā kā AKC jebkurā gadījumā ir nepieciešamas Sabiedrības iekšējās testēšanas veikšanai, AKC ārējās testēšanas uzturēšana ir efektīvs risinājums Sabiedrībai deleģēto pārvaldes uzdevumu jomas kvalitātes līmeņa un kārtības nodrošināšanai, kas tālāk rezultējas labākā attiecīgās publiskās funkcijas izpildē.

▪ Satiksmes organizācijas plānošana un uzraudzība

Viens no faktoriem, kas ietekmē satiksmes drošības līmeni, ir autoceļu tehniskais stāvoklis, sevišķi tas attiecas uz autoceļu brauktuves stāvokli un bīstamiem ceļa posmiem, kur ceļu satiksmes negadījumi notiek visvairāk.

Svarīga administrēšanas funkcija ir satiksmes drošības pasākumu plānošana un organizēšana autoceļu tīklā, kas vērsta uz satiksmes drošības uzlabošanu, bojāgājušo skaita samazināšanu, ceļu lietotāju informatīvo atbalstu, modernu satiksmes kontroles un vadības tehnoloģiju ieviešanu. Ceļu satiksmes negadījumu statistiku nodrošina valsts akciju sabiedrība “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (<https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaits>), savukārt ceļu satiksmes drošības stāvokļa uzlabošana ir tieša Sabiedrības satiksmes organizācijas darbības funkcija, veicot satiksmes organizācijas projektu ieviešanu un uzraudzību.

Sabiedrības pārraudzībā ir elektrificētais autoceļu aprīkojums, kura attīstībai un atjaunošanai tiek izstrādāta programma, lai nodrošinātu:

 ▽ satiksmes luksoforu objektu tehnoloģiskās daļas modernizāciju;

 ▽krustojumu caurlaidības spēju, veicot adaptīvās satiksmes vadības risinājumu izveidi;

▽ visu ceļu apgaismojuma objektu apkopi un uzraudzību, aprīkojot visus ceļa apgaismojuma objektus ar objektu vadības iekārtu un pieslēdzot tos centrālai sistēmai;

▽ satiksmes uzskaites sistēmas modernizēšanu, aprīkojot visus augstas intensitātes valsts autoceļus ar stacionāriem satiksmes uzskaites punktiem;

▽vienmērīgu ceļu meteostaciju pārklājumu, uzstādot meteostacijas uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem.

Mērķi ilgtermiņā ir uzlabot datu analīzi, lai sekmētu efektīvu un drošu satiksmi. Šī mērķa realizēšanai, Sabiedrība īsteno programmu ITS sektorā:

▽nodrošinot pēc iespējas lielāka apjoma un augstākas kvalitātes ceļu pārvaldīšanas funkcijām saistošo ceļu un satiksmes datu iegūšanu un to publiskās pieejamības nodrošināšanu, tostarp, veicinot daudzveidīgu pirmsbrauciena un reāllaika satiksmes informācijas servisu attīstību;

▽ieviešot satiksmes kritisko situāciju atbalsta un adaptīvās satiksmes vadības risinājumu valsts autoceļu tīkla mezglos, kur tas ir nepieciešams no satiksmes drošības un efektivitātes paaugstināšanas viedokļa.

▪ Satiksmes informācijas nodrošināšana

Darbības mērķis ir ceļu lietotāju atbalsta serviss, daudzveidīga satiksmes informācijas izplatīšana un satiksmes problēmsituāciju koordinēšana, kā arī lielgabarīta un smagsvara pārvadājumu atļauju izsniegšana.

Satiksmes informācijas nodrošināšanas ietvaros:

▽ tiek organizēts un vadīts informatīvais dispečeru dežūrdienests un nodrošināta šī dienesta darbība diennakts režīmā;

▽ tiek apstrādāta un koordinēta operatīvās satiksmes informācijas plūsma;

▽ tiek koordinēta informācija par ārkārtējām situācijām valsts autoceļu tīklā;

▽ tiek sagatavoti priekšlikumi satiksmes informācijas un vadības metožu un tehnoloģiju ieviešanai valsts autoceļu tīklā.

Sabiedrības struktūrvienības Satiksmes informācijas centra (turpmāk – SIC) darbs primāri ir orientēts uz autoceļu lietotāju atbalstu, informējot sabiedrību par satiksmes ierobežojumiem vai traucējumiem valsts autoceļu tīklā un koordinējot autoceļu dienestu darbu. SIC diennakts režīmā pilda šādus uzdevumus:

▽ novēro satiksmes apstākļus, izmantojot profesionālā ceļu monitoringa sistēmas;

▽ apkalpo telefona infolīniju;

▽ apkopo satiksmes informāciju un nodrošina tās publicitāti noteiktās tīmekļvietnēs un medijos;

▽ koordinē dienestu sadarbību, satiksmes apdraudējumu operatīvai likvidēšanai;

▽ apstrādā statistikas datus uzņēmuma vajadzībām.

Līdztekus informatīvajam darbam SIC nodrošina arī lielgabarīta un smagsvara pārvadājumu maršrutu noteikšanu, un tam paredzēto atļauju izsniegšanu, administrē šo procesu.

▪ Informācijas sniegšana autoceļu lietotājiem

Sabiedrība uztur nepārtrauktu saikni ar sabiedrību, īstenojot sistemātiskus sabiedrības informēšanas pasākumus, kuru mērķis ir ceļa lietotāju drošības paaugstināšana, kā arī ekonomiska rakstura ieguvumi – finanšu un ceļā patērētā laika plānošanas iespēja.

Piemēram:

- nodrošināta diennakts, bezmaksas satiksmes informatīvā dienesta darbība (satiksmes informācijas centrs), kas sniedz ceļu lietotājiem ziņas par braukšanas apstākļiem un satiksmes ierobežojumiem, kā arī operatīvi reaģē ārkārtas situāciju gadījumos.

- Sabiedrības interneta tīmekļvietnē www.lvceli.lv tiek ievietotas aktuālās ziņas par valsts autoceļu tīklu, tā stāvokli, braukšanas apstākļiem, realizācijā esošiem un plānotiem valsts autoceļu būvniecības projektiem, tādējādi dodot iespēju ceļu lietotājiem savlaicīgi plānot savu braucienu maršrutus, ziņas par autoceļu uzturēšanas klasēm un to uzturēšanas nosacījumiem, tādējādi veicinot izpratni par braukšanas specifiku un drošības pasākumiem, kas nepieciešami tieši šajā sezonā;

- nodrošināta regulāra satiksmes ziņu pārraidīšana sabiedriskajos medijos.

▪ Sabiedrības starptautiskā sadarbība

Sabiedrība savas kompetences ietvaros un par pašu ieņēmumu līdzekļiem nodrošina starptautisko sadarbību, līdzdarbojoties dažādās starptautiskajās organizācijās. Tas ir svarīgi personāla kvalifikācijas paaugstināšanā, darba procesa uzlabošanā, kā arī jaunu tehnoloģiju ieviešanā.

Sabiedrības starptautiskās sadarbības partneri ir:

* institūcijas un organizācijas, kurās Sabiedrību sadarboties norīkojusi Satiksmes ministrija (Eiropas Savienības institūcijas, dažādas darba grupas u.c.);
* starptautiskās autoceļu apvienības un organizācijas, kas pārstāv autoceļu nozares organizāciju intereses (Pasaules Ceļu asociācija, Eiropas Ceļu direktoru konference, Baltijas Ceļinieku Asociācija, Eiropas Autoceļu izpētes laboratoriju forums, u.c.).

Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta otrajā daļā noteiktajam, proti, veicot izvērtējumu, publiska persona konsultējas ar kompetentajām institūcijām konkurences aizsardzības jomā un komersantus pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem, Satiksmes ministrija ir lūgusi sniegt viedokli par valsts līdzdalības saglabāšanu Sabiedrībā biedrībai “Latvijas Ceļu būvētājs” (turpmāk – LCB) un “Transportbūvju inženieru asociācija” (turpmāk - TIA).

LCB (2020. gada 4. decembra vēstule nr.22/20) un TIA (2020. gada 3. decembra vēstule Nr.A-13) piekrīt valsts līdzdalības saglabāšanai Sabiedrībā.

TIA savā viedoklī norādījusi, ka uzskata, ka Sabiedrībai būtu būtiski ievērot Ministru kabineta 2004. gada 5.oktobra rīkojumā Nr.726 “Par bezpeļņas organizācijas valsts akciju sabiedrības “Latvijas Autoceļu direkcija” reorganizāciju un valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” un valsts akciju sabiedrības “Ceļu inženieri” izveidošanu” minēto par funkciju sadalījumu, ar kuru Sabiedrības līgumos ar Satiksmes ministriju nav iekļaujami šādi pakalpojumi: projektu vadība, būvuzraudzība, testēšana un mērījumi, projektēšana un citi konsultantu pakalpojumi, jo tos pilnā apjomā var nodrošināt privātās komercsabiedrības. TIA arī minējuši, ka būtiski, lai Sabiedrība neiesaistās komercdarbībā, ko spēj nodrošināt tirgus, tādējādi nekropļojot brīvu konkurenci un efektīvi veicot valsts resursu izlietojumu.

LCB savā viedoklī norādījusi, ka atzinīgi vērtē Sabiedrības paveikto darbu ceļu un tiltu nozares pilnveidošanā, vienlaikus vēršot uzmanību uz dažādām darbības problēmām, tostarp Sabiedrības izveidoto AKC, kas tiek finansēts no valsts budžeta programmas, kas domāta ceļu un tiltu būvei, lai gan ir pietiekams skaits privātu, akreditētu laboratoriju, kas spēj veikt visas tirgū pieprasītās pārbaudes. LCB uzskata, ka gadījumā, ja AKC veic tādas pārbaudes, ko neviena cita laboratorija Latvijā nespēj, tad iespējams šo pakalpojumus pasūtīt tajās Eiropas Savienības valstīs, kur tos veic un šim mērķim nebūtu jāizlieto ceļu un tiltu kapitālieguldījumiem paredzētie resursi, šī izdevumu pozīcija būtu novirzāma kapitālieguldījumiem un funkcija nododama privātajam sektoram. Tāpat LCB savā viedoklī vērš uzmanību uz AKC zinātnisko darbību, aicinot vērtēt, vai šie pienākumi nav piekritīgi Ekonomikas ministrijai vai Izglītības un zinātnes ministrijai un gadījumā, ja AKC tomēr vēlas pats nodarboties ar zinātni, vērtēt, varbūt tam jātop par zinātnisku institūciju, nevis tērēt ceļu un tiltu kapitālieguldījumiem valsts budžetu asignētos resursus.

TIA un LCB savos viedokļos ir izteikusi iebildumus par Sabiedrības plašo darbības jomu, proti, to, ka Sabiedrība veic darbības jomās, kurās pastāv tirgus konkurence. Tomēr jāuzsver, ka Sabiedrības darbības jomas plašums izriet no likuma Par autoceļiem 7. panta trešās daļas. Tātad tā nav administratīva izvēle, bet likumdevēja izvēle, kuru nosaka valsts autoceļu stratēģiskā nozīme. Visaptverošu valsts autoceļu pārvalde valsts administratīvās struktūras iekšienē, ir visefektīvākais risinājums valsts vajadzību nodrošināšanai konkrētajā valsts pārvaldes jomā, un ļauj izvairīties no riskiem, kas varētu rasties, atsakoties no šāda modeļa.

Ar Informatīvo ziņojumu ir iepazinusies Latvijas Pašvaldību savienība un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība un saskaņo to bez iebildumiem.

Konkurences padome (turpmāk – KP) ir sniegusi savu atzinumu, ka, balstoties uz Informatīvajā ziņojumā sniegto informāciju, secina, ka Sabiedrības sniegtie pamatpakalpojumi atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktā minētajam, tādējādi atbalsta Informatīvā ziņojuma tālāku virzību, vienlaikus izsakot iebildumu, ka Informatīvo ziņojumu nepieciešams papildināt ar plašāku AKC sniegto pakalpojumu ekonomisko un juridisko izvērtējumu, kas ietvertu arī konkurences neitralitātes risku izvērtējumu, lai novērstu risku, ka atsevišķiem pakalpojumiem, attiecībā uz kuriem pastāv konkurence, cenas varētu būt noteiktas neatbilstoši pakalpojuma izmaksām, kā arī atbilstoši VPIL 88.panta otrajai daļai papildināt ar informāciju par veiktajām konsultācijām ar komersantu pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem, sniedzot izvērtējumu par to viedokli.

Informatīvais ziņojums papildināts ar plašāku informāciju par AKC sniegto pakalpojumu, kā arī par veiktajām konsultācijām ar komersantu pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem.

Ņemot vērā minētās tendences un Sabiedrības pamatkompetences, kā arī nolūkā sekmēt valsts pārvaldes uzdevumu izpildes efektivitāti, Sabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis ir - **attīstīt un efektīvi pārvaldīt sabiedrības mobilitātes prasībām atbilstošu un drošu valsts autoceļu tīklu.**

Šis vispārējais stratēģiskais mērķis tiks ņemts par pamatu, izstrādājot Sabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju 2022. – 2024. gadam saskaņā ar Kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteikto kārtību. Stratēģijā, atbilstoši Ministru kabineta apstiprinātajam vispārējam stratēģiskajam mērķim, tiks definēti no tā izrietoši nefinanšu mērķi, kuri būs saistīti ar Sabiedrībai uzdoto uzdevumu izpildes nodrošināšanu.

**4. Valsts līdzdalības saglabāšanas izvērtējums**

Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas prasībām, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja īstenojas viens no šādiem nosacījumiem:

1) tiek novērsta tirgus nepilnība — situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;

2) publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai;

3) tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Saskaņā ar šī informatīvā ziņojuma 3. daļā norādīto, Sabiedrības darbība atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 3. punkta nosacījumiem, proti:

Sabiedrība nodrošina valstij stratēģiski svarīga īpašuma – valsts autoceļa infrastruktūras – pārvaldīšanu, saglabāšanu un satiksmes drošības nodrošināšanu, kā arī iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanu un valsts drošības interešu aizsardzību.

Valsts autoceļu pārvaldīšanas, uzturēšanas un būvniecības vadīšanas darbu specifika prasa, lai Sabiedrība nodrošinātu sistemātisku un nepārtrauktu darbu norisi un kontroli (piemēram: valsts autoceļu tīkla stāvokļa novērtēšanu un uzskaiti, valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslu un aizsargjoslu izmantošanas kontroli, nosacījumu darbībām pie autoceļiem izsniegšanu un to izpildes kontroli, būvdarbu projektu vadību u.c.) visā Latvijas teritorijā.

Sabiedrības darbība turpināma valstiski svarīgas infrastruktūras – autoceļu pārvaldīšanā, jo valstij ir jāgarantē pamata infrastruktūras – valsts autoceļu nepārtraukta un garantēta izmantošana sabiedrības vajadzībām, tādējādi valstij ir nepieciešams kapitālsabiedrības sniegtais pakalpojums.

Sabiedrības līdzšinējā darbība ir pilnībā sevi attaisnojusi, un tās statuss kā stratēģisks infrastruktūras uzņēmums ir atbilstošākais valsts autoceļu tīkla pārvaldes veids, jo tas ļauj ieviest uzņēmējdarbības paņēmienus valsts autoceļu pārvaldīšanā, tādējādi padarot efektīvāku tās darbību.

Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi” kā kapitālsabiedrība ir ieinteresēta racionāli un efektīvi risināt deleģēšanas līguma izpildi, jo samaksa par veiktajiem pakalpojumiem ir atkarīga no to savlaicīgas un kvalitatīvas izpildes.

Sabiedrības ienākumi no komercdarbības tiek novirzīti tās darbības nodrošināšanai, tādējādi samazinot slogu valsts budžetam.

Ievērojot minēto, valsts līdzdalības saglabāšana Sabiedrībā ir būtiska, lai arī turpmāk nodrošinātu Sabiedrībai deleģēto stratēģiski svarīgo valsts pārvaldes uzdevumu izpildi un Latvijas Republikas uzņemto saistību izpildi transporta nozares autosatiksmes apakšnozarē augstā līmenī atbilstoši starptautiskai praksei.

**Ievērojot minēto, ir pamats secināt, ka Sabiedrības komercdarbība atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 3.punktam, un valsts līdzdalība Sabiedrībā ir saglabājama arī turpmāk.**

**5. Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

Ņemot vērā iepriekš minēto, Satiksmes ministrija ierosina saglabāt valsts līdzdalību Sabiedrībā.

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I.Stepanova