**Informatīvais ziņojums**

**Par Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” ieviešanu**

Informatīvais ziņojums izstrādāts, pamatojoties uz Ministru kabineta 2016.gada 21.jūnija sēdes protokola Nr.30 41.§ (TA-1143) 2.1. un 2.2. apakšpunktā doto uzdevumu (turpmāk MK protokollēmums Nr.30 41.§) Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Labklājības ministrijas, Finanšu ministrijas, Tieslietu ministrijas, Iekšlietu ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Pārresoru koordinācijas centra, Demogrāfisko lietu centra un valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija" (turpmāk – ATD) deleģētiem pārstāvjiem, nepieciešamības gadījumā iesaistot citu institūciju un nevalstisko organizāciju pārstāvjus, izstrādāt un saskaņot detalizētu noteikumu ieviešanas risinājumu un līdz 2016.gada 1.septembrim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā starpziņojumu par noteikumu ieviešanas risinājumu, tai skaitā informāciju par nepieciešamajām izmaiņām tiesību aktos un šo izmaiņu būtību.

Izpildot uzdevumu, tika sagatavots Informatīvā ziņojuma (starpziņojuma) projekts, kurā tika piedāvāts risinājums Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” ieviešanai (modelis aprakstīts nākamajās sadaļās), par kuru tika saņemti iebildumi no Pārresoru koordinācijas centra, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas un Latvijas Lielo pilsētu asociācijas par projekta tālāku virzību, norādot uz neskaidrībām izmaksās, kas radīsies pašvaldībām, lai pielāgotu un integrētu jau darbojošās sistēmas piedāvātajā modelī, kā arī Finanšu ministrijas iebildumi par ziņojumā ietverto provizoriski nepieciešamo finansējuma sistēmas ieviešanai apmēru un avotiem, kā arī tā ietekmi uz valsts budžetu. Tāpat Finanšu ministrija norādīja uz nepieciešamību Satiksmes ministrijai sakārtot jautājumu par pievienotās vērtības nodokļa piemērošanu un uzskaiti pārvadājumos ar “0” biļetēm atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma prasībām.

Informatīvā ziņojuma (starpziņojuma) projekts 2016.gada 10.oktobrī tika izskatīts un pamatā atbalstīts Ministru kabineta komitejas sēdē (protokols Nr.35, 2.§) (TA-2151), kurā tika pieņemts lēmums konceptuāli atbalstīt piedāvāto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma modeli un uzdots Satiksmes ministrijai triju nedēļu laikā:

* saskaņot ar Finanšu ministriju jautājumu par modeļa plānotajām izmaksām;
* organizēt tikšanos ar visām iesaistītām pusēm un Finanšu ministriju un pārrunāt jautājumu attiecībā uz pievienotās vērtības nodokļa piemērošanas jautājumiem pārvadājuma pakalpojumiem;
* precizēt modeli atbilstoši Informācijas sabiedrības padomes sēdē pieņemtajam lēmumam attiecībā uz jaunās paaudzes eID kartes specifikāciju, kā arī precizēt personu loku, kas atbrīvojamas no valsts nodevas samaksas par eID kartes izsniegšanu;
* precizēt ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju un Pārresoru koordinācijas centru pašvaldību administrēto pasažieru uzskaites, atvieglojumu administrēšanas un norēķinu sistēmu integrēšanu modelī;
* precizēt Ministru kabineta protokollēmuma projektu:

Satiksmes ministrijai izstrādāt un Satiksmes ministram noteiktā kārtībā līdz 2016.gada 15.decembrim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā informatīvajā ziņojumā “Par Ministru kabineta 2015.gada 31.marta noteikumu Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” ieviešanu” paredzētos grozījumus “Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā”, nosakot personas datu pārzini, personas datu apstrādes mērķi.

* precizēto informatīvo ziņojumu un Ministru kabineta sēdes protokollēmuma projektu iesniegt izskatīšanai Ministru kabineta sēdē

Satiksmes ministrija ir izpildījusi visus Ministru kabineta komitejas sēdē dotos uzdevumus, tomēr, ņemot vērā saskaņošanai nepieciešamo laiku un 2016.gada 21.jūnija Ministru kabineta (prot. Nr.  30 41. §) 2.3. apakšpunktā doto uzdevumu, līdz 2016.gada 1.decembrim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā **gala ziņojumu** par noteikumu ieviešanas risinājumu, tai skaitā informāciju par nepieciešamajām izmaiņām tiesību aktos un šo izmaiņu būtību, Satiksmes ministrija 2016.gada 10.novembrī informēja Valsts kanceleju (vēstule Nr. 03-05/3934), ka informatīvā ziņojuma starpziņojumu nevirzīs izskatīšanai, bet iesniegs to Ministru kabinetā kā gala ziņojumu saskaņā ar Ministru kabineta protokollēmuma Nr.30 41.§ 2.3. apakšpunktu.

**I. Pašreizējais situācijas raksturojums**

Lai varētu veikt elektronisku braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikāciju un veikto braucienu uzskaiti, 2015.gada martā tika apstiprināti Ministru kabineta noteikumi Nr.153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” (turpmāk – MK noteikumi Nr.153). Satiksmes ministrija un ATD atbalsta ideju – veikt precīzu un elektronisku uzskaiti, tomēr šajos noteikumos aprakstītā sistēma rada virkni apgrūtinājumu pasažieriem, kā arī nav izdevīga valstij un nozarei. Tādēļ, rūpējoties par pasažieru – personu ar invaliditāti, bāreņu, politiski represēto personu u.c. – interesēm, tika izvirzīts mērķis izstrādāt un ieviest sistēmu, kas pēc iespējas mazāk apgrūtinātu minēto pasažieru grupu iespējas saņemt valsts garantētu pakalpojumu, vienlaikus ļaujot valstij izmantot mūsdienīgu risinājumu attiecīgā pakalpojuma nodrošināšanā un valsts budžeta līdzekļu administrēšanā.

Esošajā MK noteikumu Nr.153 redakcijā noteiktā sistēma, sākot ar 2017.gada 1.jūliju būtiski ierobežotu pakalpojuma pieejamību. Pasažieriem, lai saņemtu valsts garantētu braukšanas maksas atvieglojumus, obligāti būtu jākļūst par vienas norēķinu iestādes klientiem. MK noteikumu Nr.153 ieviešanā tika konstatētas šādas galvenās problēmas:

1. noteikumi neparedz obligātu bezkontakta kartes ieviešanu, līdz ar to netiek ierobežota kontakta karšu ieviešana sistēmas ietvaros un tādējādi pasažieri (kontakta karšu lietotāji) būtu spiesti ievadīt PIN kodu terminālī, bet šo pasažieru vidū ir personas ar kustības, garīga rakstura ierobežojumiem, redzes traucējumiem utt., kas to fiziski nav spējīgas izdarīt;
2. noteikumos nav paredzēti pietiekami personas datu drošības nodrošināšanas risinājumi, līdz ar to pārkāpjot Satversmē garantētās tiesības par privātās dzīves neaizskaramību;
3. ir pieļauta monopola stāvokļa veidošanās, līdz ar to radot konkurences ierobežojuma risku uz valsts budžeta rēķina (netiek rīkots iepirkums; ja nav konkurences, viena norēķinu iestāde var noteikt cenu, kas valstij nav izdevīga);
4. noteikumi paredz transakcijas par bezskaidras naudas apriti – nelietderīgu naudas līdzekļu apriti no viena konta uz citu (papildu izdevumi, lai gan pietiekami būtu tikai identificēt braucienu);
5. kompensācijām paredzēto valsts budžeta līdzekļu ieskaitīšana norēķinu iestādēs avansa veidā;
6. neracionāla un nepamatota personas datu un citas nepieciešamās informācijas apmaiņa, kas rada liekus izdevumus datu apmaiņā iesaistītajām pusēm, tostarp valsts iestādēm un norēķinu iestādēm;

7) nozarei ik gadu no valsts budžeta būs nepieciešams papildu finansējums apmēram 2,7 miljonu eiro apmērā, lai reģionālo maršrutu pārvadātājiem un republikas nozīmes pilsētu pašvaldībām tiktu segts aprēķināmais un valsts budžetā maksājamais pievienotās vērtības nodoklis (turpmāk – PVN) par personu ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu. Pašvaldībām, ja tās saglabās pašreizējo braukšanas maksas atvieglojumu kategoriju apmēru savā kompetencē esošajā maršrutu tīklā, PVN nomaksai būs jārod papildus līdzekļi no pašvaldību budžeta aptuveni 12,2 miljonu eiro apmērā.

Saskaņā ar Pievienotās vērtības nodokļa likuma 34.panta pirmo daļu pakalpojumu sniegšanas darījumā ar PVN apliekamā vērtība ir atlīdzība par sniegtajiem pakalpojumiem. Atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļu likuma 35.panta, ceturtajā daļā noteiktajam, preču piegādes vai pakalpojuma vērtībā iekļauj valsts un pašvaldības finansējuma vērtību, ja finansējums saņemts, lai pilnībā vai daļēji segtu ar preču ražošanu vai pakalpojumu sniegšanu saistītos izdevumus un ir tieši saistīts ar šo preču vai pakalpojumu cenu, nav attiecināms uz valsts un pašvaldību finansējumu zaudējumu kompensāciju pasažieru pārvadājumos sabiedriskajā transportā iekšzemē. Taču fakts, ka valsts un pašvaldības samaksā par noteikto pasažieru kategoriju pārvadājumiem, nemaina paša darījuma, t.i., pasažieru pārvadājuma pakalpojuma sniegšanas ekonomisko būtību. Saskaņā ar PVN jomu reglamentējošajiem tiesību aktiem pārvadātāja sniegtais pārvadājuma pakalpojums, tostarp pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos, ir ar PVN apliekams pakalpojums. Tas nozīmē, ka pārvadātājam, izsniedzot braukšanas biļeti par pārvadājuma pakalpojumu, tostarp noteiktajām pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos, par faktiski veikto pakalpojumu būtu jāaprēķina un valsts budžetā jāmaksā PVN. Padomes 2006.gada 28.novembra direktīvā 2006/112/EK par kopējo pievienotās vērtības nodokļa sistēmu (turpmāk - PVN direktīva) ir dotas tiesības dalībvalstij pasažieru regulārajiem pārvadājumiem un to bagāžas regulāro pārvadājumu pakalpojumiem iekšzemē piemērot samazināto PVN likmi, tādējādi atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma 42.panta ceturtajā daļā noteiktajam Latvijā šādiem pakalpojumiem piemēro PVN likmi 12% apmērā.

Saskaņā ar Pievienotās vērtības nodokļa likuma 52.panta pirmās daļas 5.punktu skolēnu pārvadājumu pakalpojuma daļu, ko finansē no pašvaldību budžetiem un ko veic licencēti pārvadātāji saskaņā ar likumu “Par pašvaldībām”, neapliek ar PVN. Minētais atbrīvojums no PVN samaksas ir pārņemts no PVN direktīvas 132.panta. Atbrīvojumu piemērošanu stingri regulē PVN direktīva, tādējādi atbrīvojumu no PVN var noteikt tikai tādām preču un pakalpojumu kategorijām, kuras noteiktas minētajā direktīvā.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 3.punktu par zaudējumiem par tādu pasažieru pārvadāšanu, kuriem braukšanas maksas atvieglojumi noteikti saskaņā ar normatīvajiem aktiem, uzskata no pasažiera nesaņemto braukšanas maksu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Lai noteiktu pārvadātāja prognozēto un faktisko zaudējumu apmēru un pasūtītājs varētu aprēķināt izmaksājamās kompensācijas apmēru, pārvadātājs iesniedz pasūtītājam šo noteikumu 4.pielikumā noteikto pārskatu, norādot ieņēmumu summu bez PVN.

Šobrīd pārvadātāja sniegto pārvadājuma pakalpojumu  uzskaite tiek veikta ar tā sauktajām “0” biļetēm, t.i., pārvadātāja sniegto pakalpojumu uzskaites vajadzībām noteikto kategoriju pasažieri saņem biļeti, bet pārvadājuma pakalpojumu izmanto bez maksas. Līdz ar to no PVN normatīvā regulējuma viedokļa kļūdaini tika uzskatīts, ka noteikto kategoriju pasažieru pārvadājuma pakalpojumam aprēķinātais PVN ir 0. Pārvadātājiem pašlaik no valsts budžeta programmas 31.00.00 “Sabiedriskais transports” izmaksājamās kompensācijas apmērā neietilpst (nav paredzēta un netiek kompensēta) PVN summa, kas aprēķināma par pasažieru pārvadājuma pakalpojuma sniegšanu MK noteikumos Nr.153 noteiktajām pasažieru kategorijām.

Pēc ATD rīcībā esošās informācijas par 2016.gada deviņu mēnešu faktiskajiem pārvadājumiem PVN aprēķins sastāda apmēram 2,72 miljonus *euro* gadā, tai skaitā par valsts noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem 2,31 miljoni *euro* un par atvieglojumu daudzbērnu ģimenēm – 0,41 miljoni *euro*.

8) sistēmu nav paredzēts veidot tā, lai nākotnē par braucienu varētu norēķināties arī maksājošie pasažieri, izmantojot maksājumu karti.

Saskaņā ar pēdējo divu gadu sabiedriskā transporta pasūtījuma konkursa līgumiem pārvadātājs izmaksas par braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju pārvadāšanu iekļauj savā piedāvājumā – pakalpojuma cenā. Līdz ar to no pārvadātāja ir nepieciešama tikai statistikapar to, cik attiecīgo pasažieru brauc konkrētā maršrutā/reisā. Jau šobrīd 21% līgumu ir noslēgti, vadoties pēc augstāk minētajiem principiem. 2018.gadā būs 30% šādu līgumu, bet, sākot ar 2021.gadu, tie būs 100%.

Par MK noteikumu Nr.153 nosacījumiem, par norēķinu iestādes pienākumu nodrošināt klientiem maksājumu kartes bez maksas, līguma ar ATD slēgšanas procesā iebilda arī vienīgā par MK noteikumu Nr.153 ieviešanas gatavību paziņojusī norēķinu iestāde. Turklāt klientu pārstāvju nevalstiskās organizācijas ir norādījušas, ka klientiem nepieciešams nodrošināt banku kartēm alternatīvu norēķinu līdzekli.

Ar MK noteikumu Nr.153 ieviešanu saistīti jautājumi vairākkārt ir skatīti Ministru kabineta sēdēs. Lai izpildītu MK protokollēmumā Nr.30 41.§ uzdoto, Satiksmes ministrija izveidoja starpinstitūciju darba grupu MK noteikumu Nr.153 ieviešanas risinājuma izstrādei. Tika izveidota arī braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un uzskaites sistēmas ieviešanas projekta vadības darba grupa, kurā ir iesaistīti Satiksmes ministrijas, ATD un Valsts kases pārstāvji un kuras uzdevums ir izstrādāt braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites risinājumus, kuri tiks saskaņoti projekta uzraudzības darba grupā. Papildus projekta izstrādē ir iesaistīti Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes (turpmāk – PMLP), Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijas (turpmāk – VDEĀVK), Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras, Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcijas (turpmāk – VBTAI), Latvijas Pašvaldību savienības (turpmāk – LPS), biedrības “Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācija” (turpmāk – LPPA), biedrības “Latvijas komercbanku asociācija”, Invalīdu un viņu draugu apvienības “Apeirons”, biedrības “Latvijas politiski represēto apvienība” un biedrības “Latvijas Bāriņtiesu darbinieku asociācija” pārstāvji, kā arī Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācija “SUSTENTO” un bērnu paliatīvās aprūpes biedrība, Sabiedrības Integrācijas fonds (turpmāk – SIF).

Notikušas konsultācijas ar ekspertu sadarbības platformas “Demogrāfisko lietu centrs” (turpmāk – DLC) pārstāvjiem par nepieciešamajiem grozījumiem MK noteikumos Nr.153, lai paredzētu daudzbērnu ģimenes kā jaunu pasažieru kategoriju, kura ir tiesīga izmantot braukšanas maksas atvieglojumus sabiedriskajā transportā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos (reģionālās starppilsētu nozīmes maršruts, reģionālās vietējās nozīmes maršruts un visi dzelzceļa maršruti). Minētie grozījumi ir jāizstrādā, lai īstenotu priekšlikumu, kas tika iekļauts DLC izstrādātajā konceptuālajā ziņojumā “Par Sadarbības platformas “Demogrāfisko lietu centrs” priekšlikumiem ģimeņu ar bērniem atbalstam 2017.-2018.gadā” ģimeņu atbalsta politikas pilnveidošanai – piešķirt 25% braukšanas maksas atlaidi sabiedriskajā transportā daudzbērnu ģimenēm, kas tiktu piemērota no 2017. gada 1.jūlija..

Finansējums par šīs kategorijas pasažieru pārvadāšanu ar atlaidēm sabiedriskajā transportā ir paredzēts likumā “Par valsts budžetu 2017.gadam” 2017.gada otrajam pusgadam 1,7 milj.*euro* apmērā un 2018.un 2019.gadam likumā “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam” 3,4 milj. *euro* apmērā ik gadu.

2016. gada 22. augustā Satiksmes ministrijā tika organizēta sanāksme “Par jaunu braukšanas maksas atvieglojumu kategoriju ieviešanu”, tiekoties ATD, Labklājības ministrija, SIF un DLC pārstāvjiem. Detalizēta informācija par problēmjautājumiem, kā arī turpmākajām darbībām, lai ieviestu atlaides reģionālās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos daudzbērnu ģimenēm transporta izmantošanā iekļauta šīs sēdes protokolā.

2016.gada 25.novembrī (vēstule Nr.Nr.1.2-5/111) PKC konsultējoties ar SIF, kas atbilstoši Ministru kabineta 2016.gada 5.janvāra noteikumu Nr. 15 “Valsts atbalsta programmas “Latvijas Goda ģimenes apliecība “3+ Ģimenes karte”” īstenošanas kārtība” 3. punktā noteiktajam īsteno atbalsta programmu daudzbērnu ģimenēm, sniedza informāciju ATD, ka saskaņā ar iepriekšminēto noteikumu 7.punktu, Latvijas Goda ģimenes apliecību “3+ Ģimenes karte” (turpmāk – “3+ Ģimenes karte”) piešķir vienam vai abiem daudzbērnu ģimenes vecākiem. Arī turpmāk, lai izmantotu tiesības saņemt atlaidi braukšanai reģionālās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos, netiek plānots paplašināt kartes saņēmēju loku. Nosacījumi kartes izsniegšanai attiecībā uz bērnu skaitu un vecumu ir noteikti atbilstoši Bērnu tiesību aizsardzības likuma 1.panta 16.punktā ietvertajai daudzbērnu ģimeņu definīcijai: “daudzbērnu ģimene ir ģimene, kuras aprūpē ir vismaz trīs bērni, to skaitā audžuģimenē ievietoti un aizbildnībā esoši bērni. Par daudzbērnu ģimenes bērnu uzskatāma arī pilngadīga persona, kas nav sasniegusi 24 gadu vecumu, ja tā iegūst vispārējo, profesionālo vai augstāko izglītību.”

“3+ Ģimenes karte” ietver šādu informāciju – kartes īpašnieka vārds, uzvārds, bērnu vārdi un uzvārdi, kartes numurs, derīguma termiņš. Līdz ar to, ņemot vērā kartes piešķiršanas nosacījumus un informāciju, ko tā ietver, PKC par optimālu uzskata šādu risinājumu braukšanas maksas atvieglojumu, izmantojot sabiedrisko transportu reģionālās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos, saņemšanai laika posmā no 2017. gada 1.jūlija līdz pilnīgai pasažieru elektroniskās uzskaites un identifikācijas sistēmas ieviešanai:

* Daudzbērnu ģimeņu vecākiem – biļetes iegādes brīdī uzrādot personu apliecinošu dokumentu un "3+ Ģimenes karti";
* Daudzbērnu ģimeņu vecākiem, iegādājoties biļeti kopā ar bērniem, līdzīgi kā minēts iepriekš – biļetes iegādes brīdī uzrādot personu apliecinošu dokumentu un "3+ Ģimenes karti";
* Daudzbērnu ģimeņu bērniem, iegādājoties biļeti bez vecāku klātbūtnes – biļetes iegādes brīdī uzrādot personu apliecinošu dokumentu un vienam no vecākiem piešķirto "3+ Ģimenes karti".
* Gadījumos, kad bērns no daudzbērnu ģimenes vēlas iegādāties biļeti, bet viņa rīcībā nav "3+ Ģimenes karte", atlaidi nav iespējams saņemt.

Savukārt pēc pilnīgas pasažieru elektroniskās uzskaites un identifikācijas sistēmas ieviešanas pasažiera braukšanas kartē (bankas piešķirtā standarta kartē vai bankas kartē – skolēnu apliecībā) tiek iestrādāts algoritms, kas aprēķina braukšanas izmaksas ar atvieglojumu atbilstoši personas kā daudzbērnu ģimenes pārstāvja statusam un braukšanas maksas atvieglojuma saņemšanai papildus tiek uzrādīta “3+ Ģimenes karte”.

Vēstulē PKC informēja, ka atbilstoši 21.11.2016. saņemtajai SIF elektroniskajai vēstulei 2016.gada 1.novembrī kopumā “3+ Ģimenes kartes” izsniegtas un šobrīd par derīgām atzīstamas 18 169 kartes “3+ Ģimenes kartes”. Piešķiršanas nosacījumi daudzbērnu ģimeņu vecākiem ir tieši saistīti ar ģimenes stāvokli un pašreizējās sistēmas funkcionalitāte nesniedz iespēju identificēt, cik ģimenēm ir izsniegta viena un cik ģimenēm – divas “3+ Ģimenes kartes”, līdz ar to detalizētākos aprēķinos pastāv lielāka kļūdas iespēja.

Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma modeļa izstrādei notikušas vairākas sanāksmes un savstarpējas konsultācijas ar valsts, pašvaldību, banku sektora un nevalstisko organizāciju pārstāvjiem, kurās apspriesti atsevišķi projekta realizācijas etapi, normatīvo aktu ierobežojumi un risinājumi informācijas nodošanas un apstrādes jautājumos. Definēti problēmjautājumi, kuros nepieciešama papildu padziļināta izpēte problēmas risinājumam. Paralēli notikušas arī konsultācijas ar informācijas tehnoloģiju speciālistiem jautājumā par karšu tehnisko prasību standartiem. Ir apspriesti iespējamie tehniskie jautājumi sistēmas darbības nodrošināšanā iesaistīto sadarbības partneru datu apmaiņas risinājumiem.

Informatīvā ziņojuma (starpziņojuma) projekts tika apspriests starpinstitūciju darba grupas sēdē 2016.gada 26.augustā, kurā tika precizēti un saskaņoti atsevišķi projektā ietvertie jautājumi, noteikti uzdevumi, kuri jāveic gala ziņojuma sagatavošanai. Pret projekta tālāku virzību iebilda Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija un pašvaldību pārstāvji. Tādēļ, ņemot vērā izteiktos iebildumus, 2016.gada 12.septembrī sanāksmē, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Latvijas Pašvaldību savienības, Latvijas Lielo pilsētu asociācijas, pilsētu, kurās ir ieviesta elektroniskā biļešu sistēma (Rīga, Jelgava), Liepājas pilsētas pašvaldības un Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas pārstāvji, tika panākta konceptuāla vienošanās, ka piedāvātais risinājums neparedz mainīt pašvaldību esošās lokālās sistēmas, bet pašvaldības var brīvprātīgi iesaistīties un papildus nodrošināt valsts apmaksātos braucienus pasažieriem ar noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem ar citiem norēķinu un uzskaites līdzekļiem. Minētajā sanāksmē tika apspriestas problēmas saistībā ar pašvaldību sistēmu integrēšanas izmaksām, kas būs atšķirīgas katrai pašvaldībai.

ATD laika posmā no 2016.gada 12.septembra līdz 2016.gada 11.novembrim ir tikusies ar republikas nozīmes pilsētu pašvaldību pārstāvjiem (izņemot Valmieru un Jūrmalu), kā arī apsprieduši tehniskos risinājumus ar RP SIA “Rīgas satiksme” ekspertiem. ATD ir izskaidrojusi plānotā risinājuma darbības principus un panākusi konceptuālu vienošanos, ka pašvaldībās esošo sistēmu savstarpēja sadarbība un integrācija ar Informatīvajā ziņojumā piedāvāto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites sistēmas piedāvāto risinājumu ir iespējama.

Pašvaldībās esošo sistēmu iekļaušana piedāvātā risinājuma sistēmā konceptuāli attēlota shēmā Nr.3. Katra lokālā risinājuma specifiskā integrācija būs jānosaka sistēmas izveides tehniskajā specifikācijā.

**II. Risinājuma izstrādes mērķis**

Risinājuma izstrādes mērķis ir izveidot tās lietotājiem ērtu, viegli saprotamu sistēmu, kas nodrošina precīzu elektronisku braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikāciju un veikto braucienu uzskaiti.

Izstrādājot braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites sistēmas risinājuma projektu, tika ņemti vērā sekojoši nosacījumi:

* risinājumam jābūt atvērtam, kas nozīmē, ka projektā var iesaistīties jebkura norēķinu iestāde, piedāvājot klientam bezkontakta maksājuma karti, un ka pasažierim nav obligāti jākļūst par vienas konkrētas norēķinu iestādes klientu, lai saņemtu valsts garantētu pakalpojumu;
* risinājumā ir iespējams integrēt ne-bankas (piemēram, analogs priekšapmaksas, identifikācijas, lojalitātes u.c. kartēm, kuras izsniedz komersanti vai pārvaldes institūcijas, kas nav norēķinu iestādes) kartes, lai projektā var iesaistīties jebkura iestāde, kas piedāvā klientam noteiktiem standartiem atbilstošu bezkontakta karti;
* risinājumā ir iespējams integrēt esošās pašvaldību sistēmas un karšu darbību.
* jānodrošina pakalpojuma pieejamība, paredzot, ka braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem - personām, kurai pienākas 100% atlaide par braucienu; būs iespēja identificēt savu braucienu, izmantojot jebkuras norēķinu iestādes izsniegtu bezkontakta maksājumu karti, eID karti (maksājumu karti varēs saņemt sevis izvēlētās norēķinu iestādes filiālē, bet eID karti – PMLP teritoriālajā nodaļā), kā arī ne-banku iestādes izsniegtu karti,);
* primāri jāveido risinājums, kas paredz, ka par braucienu sabiedriskajā transportā varēs norēķināties arī maksājošie un daļēji maksājošie pasažieri, izmantojot norēķinu iestādes izsniegtu maksājumu karti vai ne-banku iestādes izsniegtu karti;
* netiks kompensētas izmaksas par norēķinu iestādes transakcijām gadījumos, ja sabiedrisko transportu izmanto persona, kurai pienākas 100% atlaide par braucienu;
* valsts budžeta līdzekļi norēķinu iestādēm netiks maksāti avansā;
* jāveido racionāla un tiesiska datu apmaiņa vienas sistēmas ietvaros;
* projekts jārealizē uz vienotā valsts un pašvaldību pakalpojumu portāla [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv) bāzes (izmantojot valsts informācijas sistēmu savienotāju (turpmāk -VISS)), tādējādi paplašinot attiecīgajā valsts izveidotajā portālā pieejamo pakalpojumu klāstu;
* jāpiemēro iepirkumu procedūras sistēmas izstrādei, kurām saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu ir jābūt, ja tiek izmantoti publiskie līdzekļi;
* jārisina ar pašvaldību administrēto atlaižu un elektronisko sistēmu integrēšanu vienotajā sistēmā saistītos finansējuma jautājumus.

**III. Risinājuma modelis**

Sistēmas ieviešanas darba grupas ietvaros ir sagatavots ieviešamā risinājuma modeļa projekts, kuru uzraudzības darba grupa konceptuāli ir atbalstījusi. Pašlaik izstrādātā risinājuma modelis paredz izveidot sistēmu, kas uz maksājumu karšu apstrādes infrastruktūras pamata spētu nodrošināt personām, kuras tiesīgas saņemt braukšanas maksas atvieglojumus, paredzēto bezkontakta maksājumu karšu un eID karšu datu apstrādi kompensāciju aprēķināšanai. Šobrīd tiek turpināts darbs jau pie konkrētām braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites sistēmas ieviešanas detaļām, kā arī norit sistēmas izveidošanai un darbībai nepieciešamo izmaksu precizēšana.

Risinājums (skatīt shēmas Nr.1, Nr.2 un Nr.3) paredz izveidot braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmu, kurā uz savstarpēji noslēgtu līgumu nosacījumiem darbotos procesā iesaistītās nepieciešamās valsts institūcijas, infrastruktūras nodrošinātāji (norēķinu iestādes, POS terminālu, kases aparātu uzturēšanas un citi nepieciešamie komercuzņēmumi), pārvadātāji, kā arī klienti – personas, kurām pienākas braukšanas maksas atvieglojumi.

Modelī paredzēts izveidot valsts informācijas sistēmu (VIS) – braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmu (BMASUS), kuras uzturētājs būs Autotransporta direkcija. Šīs VIS sastāvā ietilps:

1. ATD izveidota braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēma (A1 sistēmas shēmās), kas konceptuāli:

-integrēsies ar Valsts reģionālās attīstības aģentūras izstrādāto un uzturēto valsts informācijas sistēmu savietotāja tiešsaistes integrāciju (VISS) vai datu izplatīšanas un savākšanas kanālu (DIT), lai iegūtu aktuālo informāciju no personas datu turētājiem par braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem. Integrācijai datu devēji var izmantot abus risinājumus, atkarībā no tā, kurš risinājums ir ekonomiski izdevīgākais un funkcionāli piemērotākais;

- uzturēs aktuālo informāciju par braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem un kompensācijas nosacījumiem;

- nodrošinās personas datu informācijas šifrēšanu nodošanai komercstruktūrām;

- realizēs valsts budžeta līdzekļu likumīgas izmantošanas kontroli;

- nodrošinās datu apmaiņu ar e-pakalpojumu infrastruktūru valsts un pašvaldību pakalpojumu portāla [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv) (B sistēmas shēmās);

2. ATD izveidota kompensāciju aprēķināšanas sistēma (A2 sistēmas shēmās), kas tiks realizēta iepirkuma rezultātā, ārpakalpojumu veidā piesaistot maksājumu karšu datu apstrādes jautājumos kompetentu un sertificētu uzņēmumu. Šī sistēmas daļa konceptuāli:

- noteiks un aprēķinās katrai personai paredzētā braukšanas maksas atvieglojuma apmēru un prioritāti, sekos statusa derīguma termiņam un personas aktuālajai kartei;

- nodrošinās braucienu datu apstrādi un kompensāciju aprēķinu;

- veiks spēkā esošo karšu (maksājumu karšu un eID) šifrētu datu nodošanu POS termināļu apkalpojošām kompānijām (D sistēmas shēmās), kas savukārt nodrošinās aktuālo karšu datu nodošanu tiešsaistes veidā uz pārvadātāju transportlīdzekļos esošajiem tehniskajiem līdzekļiem (E sistēmas shēmās);

- veiks visu transporta līdzeklī ar elektroniskajiem maksāšanas līdzekļiem apmaksāto/identificēto darījumu datu saņemšanu, apstrādi un nodošanu apstrādei starptautisko maksājumu sistēmā gadījumos, kad veikti bezskaidras naudas maksājumi par braucieniem.

Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējam, lai izmantotu sistēmu, konceptuāli paredzēts veikt šādas darbības:

1. izvēlēties sev ērtāko līdzekli, kuru izmantot identifikācijai (norēķinu iestādes bezkontakta maksājumu karte vai eID karte) transportlīdzeklī, un saņemt šo līdzekli izvēlētajā norēķinu iestādē vai PMLP teritoriālajā nodaļā (1; 2a un 2b sistēmas shēmā Nr.1);

2. saņemto identifikācijas līdzekli, izmantojot e-pakalpojumu valsts un pašvaldību pakalpojumu portālā [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv) reģistrēt sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojumu saņemšanai (3 sistēmas shēmā Nr.1);

3. izmantot valsts un pašvaldību pakalpojumu portālā [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv) reģistrēto līdzekli biļetes iegādei sabiedriskajā transportlīdzeklī (4 un 5 sistēmas shēmā Nr.1).

Darba grupā tiek turpināts darbs pie konkrētām braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites sistēmas ieviešanas detaļām.

Ieviešot sistēmu, saskaņā ar kuru jebkurai norēķinu iestādei ir iespēja iesaistīties procesā, tiek nodrošināta pakalpojuma pieejamība gan pasažieru, gan pārvadātāju pusē, vienlaikus tiek novērsts monopolstāvokļa un negodīgas konkurences veidošanās risks karšu izsniegšanas un karšu pieņemšanas procesos. Konkurences apstākļos tiek nodrošināta zemāka pakalpojuma cena.

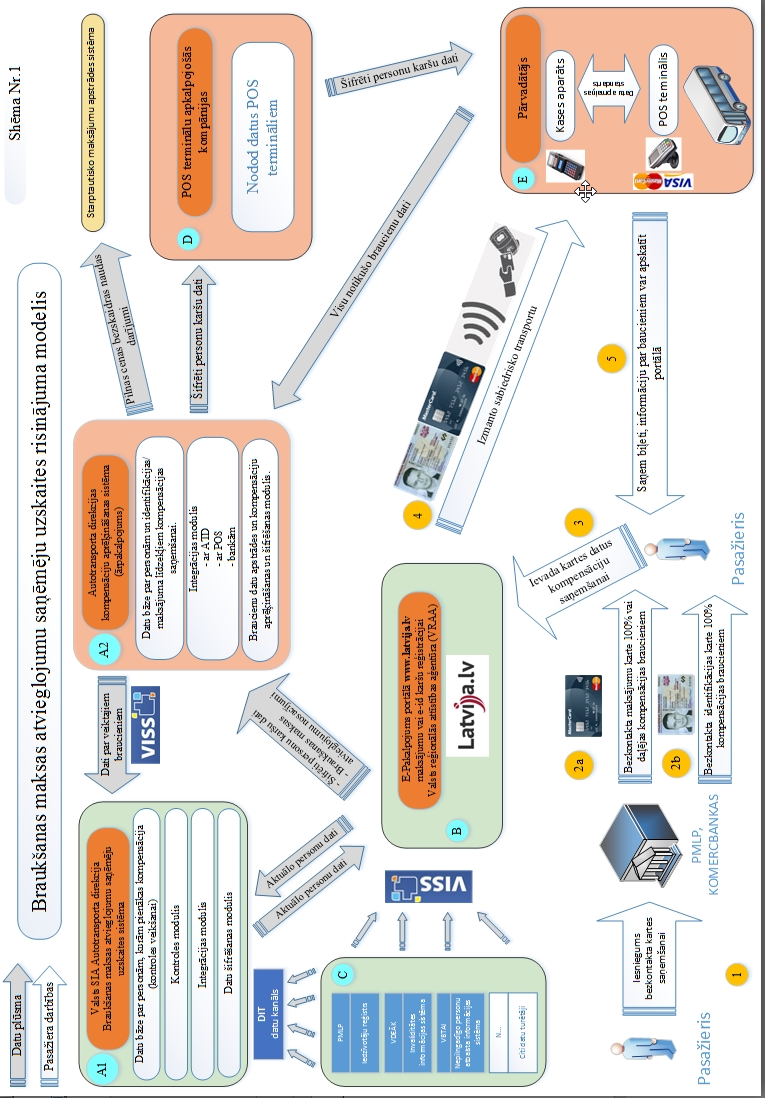
Savukārt, paredzot sistēmas ietvaros iespēju braucienu identifikācijai izmantot eID karti, valsts nodrošina tiesisko noteiktību un paļāvību personām izmantot eID karti kā identifikācijas līdzekli elektronisko pakalpojumu saņemšanai, bet tiem pasažieriem, kas kaut kādu apsvērumu dēļ nevēlas sadarboties ar norēķinu iestādēm, tiek radīta alternatīva pakalpojuma saņemšanai. eID kartes ieviešanu kā maksājumu kartēm alternatīvu identifikācijas līdzekli atbalsta klientu nevalstiskās organizācijas (organizācija “SUSTENTO”, Latvijas Politiski represēto apvienība, biedrība “APEIRONS”).

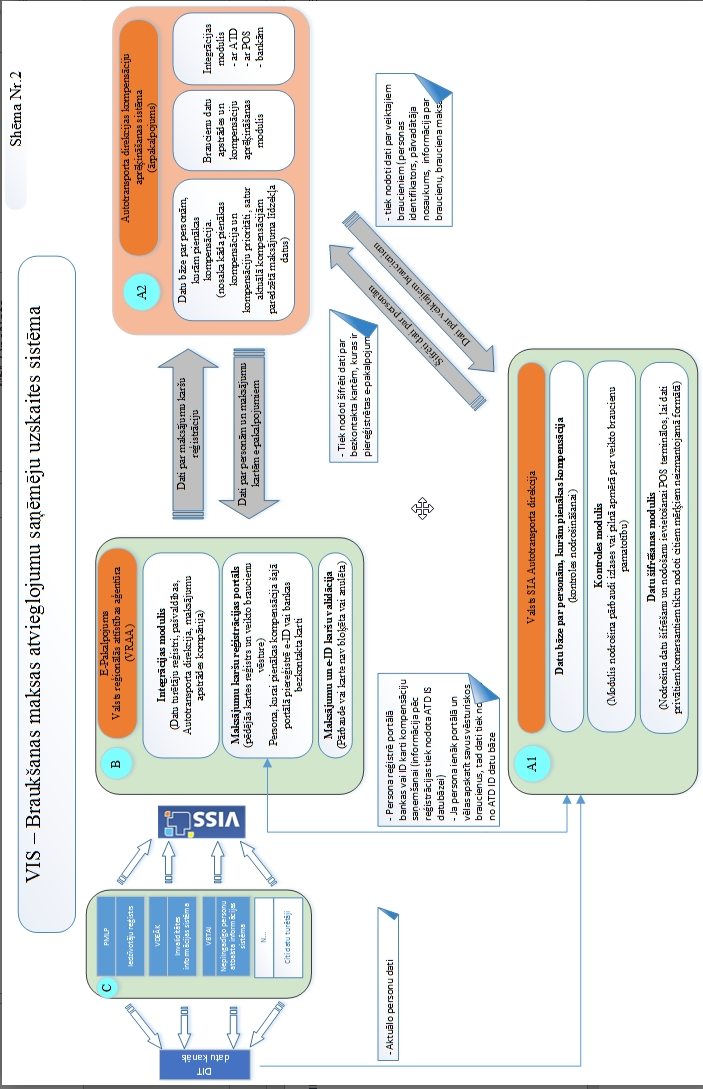
ATD maksājumu un finanšu datu apstrādes pasākumu realizācijai izveidojamās valsts informācijas sistēmas daļas un ar to saistīto funkciju izpilde būtu nododama ārēja pakalpojuma sniedzēja pārziņā, kas darbojas attiecīgajā jomā. Šāda pieeja nodrošinātu, ka publiskā pārvalde neuzņemas sev netipisku funkciju izpildi. Vienlaikus attiecīgais risinājums nodrošinātu, ka valsts pārvaldes iestādei nebūtu jāveic pasākumi, kuru realizācija prasa būtiskus laika un finanšu resursus gan attiecīgo pasākumu ieviešanai, gan uzturēšanai, piemēram:

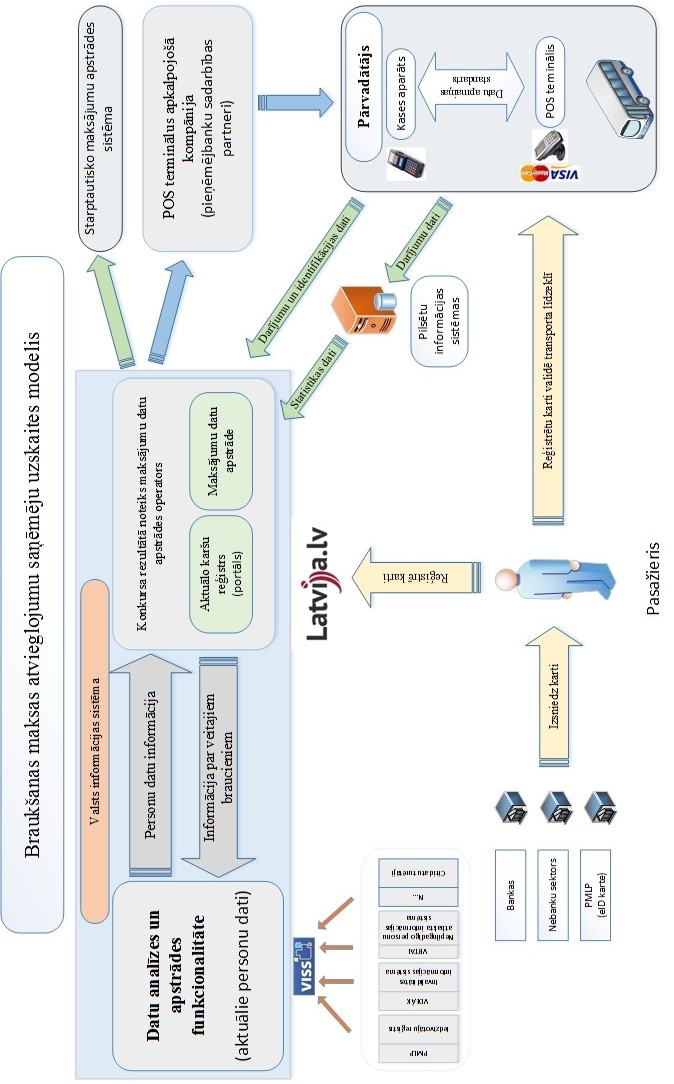
* savas darbības sertificēšana atbilstoši maksājumu karšu industrijas datu drošības standarta (PCI-DSS), kas ir obligāts priekšnosacījums, lai nodrošinātu starptautiski atzītu maksājumu karšu uzņēmumu, piemēram, MasterCard un Visa, norēķinu karšu datu uzglabāšanu un maksājumu apstrādi;
* palīdzības dienesta izveide, kas nodrošinātu nepārtrauktu atbalstu 24/7 stundu režīmā, ņemot vērā, ka pasažieru pārvadājumu norise notiek gan darba dienās ārpus publiskās pārvaldes noteiktā darba laika, gan brīvdienās.

Ārējā pakalpojuma sniedzēja piesaiste nodrošinātu arī nozarē jau esošo zināšanu un pieredzes pārnesi un izmantošanu projekta realizācijā no attiecīgajā nozarē strādājošajiem uzņēmumiem, samazinot riskus un iespējamās ieviešanas termiņa nobīdes, kuras var rasties gadījumā, ja publiskā pārvalde uzņemas jaunas informācijas sistēmas izveidi.

Tā kā sistēmas izveidošana un uzturēšana tiks veikta par publiskiem līdzekļiem, visām piegādēm un sniegtajiem pakalpojumiem tiks piemērotas Publisko iepirkumu likumā noteiktās procedūras, kas vienlaikus nodrošinās piegādātāju un pakalpojumu sniedzēju konkurenci un līdz ar to arī efektīvāku publisko līdzekļu izlietošanu.







Shēma Nr.3

**IV. Risinājuma izmaksas**

Darba grupas sanāksmēs un konsultācijās ar industrijas pārstāvjiem ir veikts provizorisks plānotās sistēmas izmaksu aprēķins (1.tabula). Saskaņā ar apkopotajiem datiem, valsts informācijas sistēmas ieviešanas maksimālās izmaksas pieņemot, ka visi izdevumi tiktu segti no valsts budžeta līdzekļiem, sastādītu 1 miljons *euro* (+SIF /DLC datubāzes izveidošanai nepieciešamās izmaksas), atbilstoši provizoriskajiem sistēmas ieviešanas termiņiem apmēram 0,5 miljoni *euro* gadā (skat.1.tabulu). Izmaksas ir indikatīvas un aprēķinātas, ievērojot, ka konsultācijas par sistēmas nepieciešamajām biznesa prasībām no norēķinu iestāžu un procesinga kompāniju puses tiks sniegtas bez maksas.

ATD ir izvērtējusi, ka sistēmas darbības ietvaros nepieciešamās izmaksas, kas saistītas ar POS terminālu uzstādīšanu un nomu reģionālajā transportā, tiks segtas esošā valsts budžeta finansējuma ietvaros, t.i. reģionālās nozīmes maršrutu pārvadātājs šīs izmaksas iekļaus zaudējumu kompensācijas aprēķinos. Savukārt izmaksas, kas POS terminālu uzturēšanas uzņēmumiem radīsies saistībā ar POS terminālu iespējamajiem programmatūras uzlabojumiem, tiks ietvertas to nomas maksā un atmaksāsies pakāpeniski POS terminālu darbības laikā no pārvadātāju veiktajiem nomas maksājumiem. Saskaņā ar ATD aprēķiniem reģionālās nozīmes maršrutu sabiedriskajos transportlīdzekļos būs nepieciešamas aptuveni 1340 ierīces karšu datu nolasīšanai (POS termināli) un šādu ierīču uzturēšanai pārvadātāju izdevumi provizoriski varētu sastādīt 241 200 *euro* gadā (ja POS termināla nomas maksa ir 15 *euro* mēnesī).

Jautājumā par sistēmas ieviešanu pilsētas nozīmes maršrutu tīklā, kur pasūtītājs ir katra attiecīgā republikas nozīmes pilsētas pašvaldība jānorāda, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 “Kārtība kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu” 7.punktu izdevumus, kas pārvadātājam radušies, ieviešot normatīvajos aktos par sabiedriskā transporta pakalpojumiem noteiktās minimālās kvalitātes prasības pēc tam, kad ir uzsākta sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana un kas radušies pilsētas nozīmes maršrutu tīklā, finansē no pasūtītāja, tātad katras attiecīgās republikas nozīmes pilsētas pašvaldības budžeta. Saskaņā ar ATD pieejamo informāciju pilsētu maršrutos izmantoti apmēram 1265 transportlīdzekļi. Paredzot katrā transportlīdzeklī pa vismaz vienai karšu datu nolasīšanas ierīcei (POS terminālim), kura mēneša nomas maksa tiek plānota 15 *euro* mēnesī, provizoriskie visu republikas nozīmes pilsētu pārvadātāju izdevumi gadā sastādītu 227 700 *euro*, kas šo maršrutu pasūtītājiem zaudējumu kompensācijas ietvaros būtu jākompensē no pašvaldību budžeta. Latvijas Lielo pilsētu asociācija un vairākas republikas nozīmes pašvaldības uzstāj, ka ar POS terminālu izmantošanu saistītās izmaksas valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanai nepieciešams segt no valsts budžeta.

Latvijas Lielo pilsētu asociācija uzskata, ka valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanas sistēma ir attiecināma tikai uz valsts noteiktajiem atvieglojumiem sabiedriskajā transportā un šī sistēma nedrīkst radīt papildus finansiālu slogu pilsētu pašvaldībām. Saskaņā ar ATD veiktajiem provizoriskajiem aprēķiniem, pašvaldībām radīsies šādas izmaksas:

* POS termināla noma transportlīdzeklī (provizoriski 15 *euro* mēnesī vienai ierīcei), kopējās izmaksas atkarīgas no nepieciešamo ierīču skaita transportlīdzekļos un transportlīdzekļu skaita);
* izmaksas kases aparāta un POS termināla savstarpējās sadarbības nodrošināšanai (atkarīgas no pārvadātāja un kases aparātu apkalpojošā dienesta noslēgtā līguma nosacījumiem);
* maksa par datu apstrādes pakalpojumiem ATD valsts informācijas sistēmas ietvarā (provizoriski līdz 2% no braukšanas atvieglojumu darījumu summas).

Prasība par sistēmas obligātu izmantošanu paredzēta pašvaldībās, kurās tiek administrēti valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi, kuri tiek finansēti no valsts budžeta republikas nozīmes pilsētu pārvadājumos. Jāņem vērā, ka sistēma tiek radīta valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanai. Nedrīkst rasties situācija, ka pašvaldību piešķirto atvieglojumu administrēšana tiek realizēta, radot būtiskas papildu izmaksas valsts budžetā pārvadātājiem paredzēto zaudējumu kompensācijas un valsts informācijas sistēmu resursu nodrošināšanai.

Vienlaikus, ņemot vērā plānoto jauno braukšanas maksas atvieglojumu kategoriju “daudzbērnu ģimenes locekļi”, nepieciešamās izmaksas SIF datu integrācijai valsts informācijas sistēmā vēl tiks precizētas, bet indikatīvi būtu nepieciešami apmēram 12 000 *euro.* Tāpat, ja katram ģimenes loceklim (sākot no bērna, kas uzsācis skolas gaitas) būs jāsaņem norēķinu iestādes karte, tas ietekmēs plānotās karšu izdošanas un uzturēšanas izmaksas, plānotās POS terminālu izmaksas, kā arī, iespējams, vēl virkni izmaksu

PKC veica indikatīvus aprēķinus par to, cik personu, kas sasnieguši skolas vecumu varētu izmantot plānoto braukšanas maksas atvieglojumu. Atbilstoši Labklājības ministrijas sniegtajai informācijai 2014.gada 1. septembrī Latvijā bija aptuveni 33 000 daudzbērnu ģimenes. Pieņemot, ka katrā ģimenē ir vismaz 3 bērni (kopumā vismaz 99 000 personu) un Latvijā kopumā 28% no visām personām līdz 23 gadiem ir pirmsskolas vecumā (0-6 g.v.), indikatīvais iedzīvotāju skaits, kas, uzrādot “3+ Ģimenes karti”, būtu tiesīgi izmantot braukšanas maksas atvieglojumus, ir aptuveni 137 300 personas, t.sk., 66 000 daudzbērnu ģimeņu vecāku un 71 300 bērnu no daudzbērnu ģimenēm. Kā minēts iepriekš, šobrīd izsniegtas un ir derīgas 18 169 “3+ Ģimenes kartes”. Tā kā nav iespējams precīzi identificēt, cik ģimenēm izsniegtas 2 kartes, var uzskatīt, ka aptuveni pusei daudzbērnu ģimeņu lietošanā ir “3+ Ģimenes karte” un šo ģimeņu pārstāvji pilnībā atbilst braukšanas maksas atvieglojumu saņemšanai. Tādējādi 2017. gadā braukšanas maksas atvieglojumus varētu izmantot 68 000 personu (t.sk. daudzbērnu ģimeņu vecāki un bērni atbilstoši daudzbērnu ģimeņu definīcijai, izņemot pirmskolas vecumu). Pieņemot, ka pakalpojuma popularitāte pakāpeniski pieaugs, 2018.gadā šo personu skaits varētu pieaugt par 10-15%. Precīzākas tendences pakalpojuma izmantošanas pieaugumam nākamajos gados būs iespējams noteikt 3 mēnešus pēc 2017. gada 1. jūlija, no kura plānots uzsākt atvieglojuma piemērošanu.

Ņemot vērā SIF sniegto informāciju par “3+ Ģimenes kartes” datu bāzi, precīzus aprēķinus par datubāzes izveidošanai nepieciešamajiem laika un finanšu resursiem SIF speciālistiem būs iespējams veikt tad, kad būs zināmi skaidri nosacījumi un prasības, un, lai izstrādātu tehnisko specifikāciju datu bāzes sistēmai, ir jādefinē tās mērķi, uzdevumi, datu iegūšanas rīki, datu savienojamība ar citām datu bāzēm utt. SIF speciālisti, atsaucoties uz ATD vēstulē norādīto par nepieciešamību datu devējam nodrošināt datu monitoringu 24 stundu laikā, vērš uzmanību, ka strādājot sadarbībā ar PMLP, konstatētas nepilnības datu bāžu datu apmaiņā, piemēram, pašvaldību bāriņtiesas aktuālos datus nenodrošina. Ir konstatēti vairāki gadījumi, ka Bāriņtiesas pieņemtais lēmums nav aktualizēts pat līdz 6 mēnešiem un ievadīts Iedzīvotāju reģistrā. Tā rezultātā radušās situācijas, kad persona nevar izmantot savam statusam atbilstošas tiesības. Tādēļ, izstrādājot daudzbērnu ģimenēm braukšanas maksas atvieglojumu saņemšanai nepieciešamo datu bāžu sistēmu, SIF speciālisti rosina organizēt darba grupu, kas iekļautu visas ieinteresētās puses, lai pārrunātu nepieciešamo datu apstrādi, monitoringu un sistēmu savietojamību. PKC atbalsta šādu piedāvājumu un sadarbībā ar DLC apņemas aktīvi iesaistīties darba grupas darbā, lai piedāvātu savu redzējumu un meklētu labākos risinājumus.

1. tabula

**Provizoriskās valsts informācijas sistēmas “Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas” izveidošanas un ieviešanas izmaksas**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr.p.k. | Izmaksu pozīcija | Ieviešanas izmaksas *euro* pirmajā gadā | Ieviešanas izmaksas *euro* otrajā gadā | Izmaksas  *euro* gadā pēc sistēmas ieviešanas |
| 1. | ATD Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas izstrāde, uzturēšana un personāls (A1 sistēmas shēmās) | 184 300\* | 86 000\* | 86 000\* |
| 2. | ATD kompensāciju aprēķināšanas sistēmas izstrāde un uzturēšana (A2 sistēmas shēmās):   * *portāla un pēdējās kartes reģistra izstrāde;* * *maksājumu apstrādes modulis* | 250 000  *100 000*  *150 000* | 250 000  *100 000*  *150 000* | 340 000  *40 000*  *300 000*  *(sistēmas uzturēšanas izmaksas  2 % no kompensējamo darījumu apmēra)* |
| 3. | Datu turētāju izmaksas \*\*  PMLP  VDEĀVK,  VBTAI)  (SIF-DLC *)* | 40 656  15 000  15 000  12 000 | 3049 | 3049 |
| 4. | Izmaksas VRAA 1 lietotāju atbalsts speciālists |  |  | 20 262 |
| 5. | Komunikācijas plāns | 11 932 | 121 485 | 83 497 |
|  | Sistēmas izmaksas kopā (1.-5.punkti) | 528 888 | 460 534 | 532 808 |
|  | Faktiski nepieciešams, ņemot vērā jau Autotransporta direkcijai jau piešķirto finansējumu \*) | 299 007 | 374 534 | 532 808 |

*\*tabula 1.rinda “ATD Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas izstrāde, uzturēšana un personāls (A1 sistēmas shēmās)” “Ieviešanas izmaksas eiro pirmajā gadā” 2016.gadā ir piešķirti 184 300 euro, no tiem sistēmas izstrādes procesā izlietoti 40 419 euro. Līdzekļu atlikums 143 881 euro sistēmas ieviešanai jāparedz pie finansējuma sistēmas ieviešanas izmaksām otrajā gadā.*

*\*\* tabulā atspoguļoto datu avots:*

*PLMP 2016.gada 22.novembrī vēstule Nr. 24/1-42/3719*

*Labklājības ministrijas 2016.gada 17.novembra elektroniskā vēstule un* 25.11.2016. Nr.16-vēstule N/15623

*PKC vēstule 25.11.2016. Nr.1.2-5/111)*

*SIF 2016.gada 13.decembrī elektroniski sniegtā informācija.*

Pasažieru kategorijas, kurām valsts pilnā apmērā kompensē sabiedriskā transporta izdevumus, ir personas ar I un II grupas invaliditāti, bāreņi, politiski represētās personas, līdz ar to šo pasažieru lokā var būt personas ar kustību traucējumiem, garīga rakstura traucējumiem, vājredzīgas un vājdzirdīgas personas, bērni, kuri ikdienā uzturas sociālās aprūpes centros, personas pensijas vecumā utt. Ņemot to vērā, ir nepieciešama individuāla pieeja ikvienai personai, uz kuru izmaiņas attieksies, lai nerastos situācijas, ka pasažieris, iekāpjot sabiedriskajā transportā un uzrādot invaliditātes vai politiski represētās personas apliecību, pakalpojumu tomēr nevar izmantot bez maksas, jo nav ticis informēts par pakalpojuma saņemšanas kārtības maiņu. Lai novērstu minētos riskus, ir izstrādāts komunikāciju plāns, kas paredz virkni pasākumu, lai ikviens pasažieris tiktu informēts par to, ka sabiedriskajā transportā var braukt bez maksas tikai tad, ja persona ir saņēmusi un piereģistrējusi portālā www.latvija.lv bankas izsniegtu bezkontakta karti, e-ID karti vai ne-banku karti. Nepieciešamais valsts budžeta finansējums braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informēšanai ir 216 914 *euro*, no kuriem sistēmas izveides sākumposmā (pirmajā gadā) nepieciešami no valsts budžeta 11 932 *euro,* bet pēc sistēmas izveides – sevišķi sistēmas ieviešanas pārejas periodā, būs nepieciešami valsts budžeta līdzekļi 204 982 *euro* apmērā. (skatīt 2. tabulu 1. pielikumā)

Būtiski, lai komunikācijas plānā:

1. tiktu ietverti pasākumi sabiedrības informēšanai ar pasta starpniecību, tādējādi uzrunājot katru braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju individuāli;

2. informācija tiktu stāstīta klātienē, ATD un citu institūciju pārstāvjiem piedaloties nevalstisko organizāciju, piemēram, “Sustento”, “Apeirons” rīkotajās biedru sanāksmēs;

3. informācija tiktu publicēta nacionālajos un reģionālajos laikrakstos, kā arī pārraidīta radio;

4. tiktu nodrošināts klientu serviss, kur ikvienam pasažierim, uz kuru izmaiņas attieksies, tiktu sniegtas konsultācijas.

**Maksājumu karte**

Kā norādīts iepriekš, MK noteikumu Nr.153 redakcija paredz, ka norēķinu iestādēm ir pienākums nodrošināt klientus ar kartēm bez maksas, taču par to iebilda norēķinu iestādes (tai skaitā vienīgā par MK noteikumu Nr.153 ieviešanas gatavību paziņojusī norēķinu iestāde).

Latvijas Komercbanku asociācija norāda, ka, veicot karšu izsniegšanu, komercbankām jāievēro tām saistošie normatīvie regulējumi par samaksu par pakalpojumiem, piedāvājot klientiem dažādas maksājumu kartes. Apkopojot informāciju no piecu banku (apkalpo 64% privātpersonu) publiski pieejamiem cenrāžiem, karšu sagatavošanas izmaksas atkarībā no to veidiem ir atšķirīgas. Klientam, iegādājoties norēķinu iestādes pakalpojumu – debetkarti, norēķinu iestāde piedāvā arī papildu dažādus pakalpojumus, par kuriem var tik ieturēta attiecīga komisijas maksa, ja klients tos izmanto. Saskaņā ar Latvijas Komercbankas asociācijas aprēķiniem kartes indikatīvās izmaksas vienai personai gadā vidēji ir:

- izsniegšanas maksa vidēji ir 1 eiro, tā var variēt diapazonā no bezmaksas jeb 0,00 *euro* līdz 2,13 *euro;*

* apkalpošanas maksa par debetkartes lietošanu tiek ieturēta reizi mēnesī. Ja šīs maksas attiecina uz vienu gadu, tad vidēji tas ir 10,00 eiro gadā,  variē diapazonā no 6 *euro* līdz 14,52 *euro*.

Vairākām klientu kategorijām (bērni un jaunieši, seniori) norēķinu iestādes jau šobrīd piedāvā atlaides, piemērojot zemākas komisijas maksas vai piedāvājot bezmaksas pakalpojumus (piemēram, bērniem un jauniešiem tiek piedāvāta bezmaksas debetkarte). Indikatīvais vienas kartes derīguma termiņš ir trīs gadi, viena norēķinu iestāde izsniedz kartes uz četriem gadiem.

Saskaņā ar Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras (VSAA) apkopoto informāciju par personām ar invaliditāti maksātajiem transfertiem aprēķināts, ka pašlaik (situācija uz 2016.gada 1.augustu) no 105 000 personām ar 1. un 2.grupas invaliditāti aptuveni 42% personām ir norēķinu konts, tātad arī visticamāk tiek lietota maksājumu karte.

**eID karte**

Valsts nodeva par eID kartes saņemšanu braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem ir noteikta ar Ministru kabineta 2012.gada 21.februāra noteikumiem Nr.133 “Noteikumi par valsts nodevu par personu apliecinošu dokumentu izsniegšanu” (turpmāk – MK noteikumi Nr.133), un vispārīgā gadījumā valsts nodeva par eID kartes izsniegšanu 10 darbdienu laikā ir 14,23 *euro*. MK noteikumos Nr.133 ir noteikts personu loks, kurām pienākas valsts nodevas atvieglojums (jāmaksā 7,11 *euro,* ja apliecība tiek sagatavota 10 darbdienu laikā):

1)  personas, kuras, iesniedzot dokumentus pases vai personas apliecības saņemšanai, nav sasniegušas 20 gadu vecumu;

2) personas, kuras sasniegušas likuma “[Par valsts pensijām](http://likumi.lv/ta/id/38048-par-valsts-pensijam)” [11.panta](http://likumi.lv/ta/id/38048-par-valsts-pensijam#p11) pirmajā daļā noteikto vecumu;

3) personas, kurām piešķirta vecuma pensija un kuras uzrāda pensionāra apliecību;

4) personas, kurām ir noteikta I vai II invaliditātes grupa un kuras uzrāda invaliditāti apliecinošu dokumentu.

Aktuāls ir jautājums par sistēmas ietvaros ieviešamo identifikācijas līdzekļu izmaksām klientiem – nepieciešams pieņemt lēmumu, vai nodrošināt šādu izmaksu pilnīgu vai daļēju segšanu no valsts budžeta vai paredzēt, ka sistēmas darbībai nepieciešamo identifikācijas līdzekļu izmaksas sedz pats klients.

Salīdzinot personu loku, kurām ir noteikti valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi, ar personu loku, kurām varētu paredzēt valsts nodevas atvieglojums par eID kartes izsniegšanu, secināms, ka tas pārklājas. Izņēmums ir bērni bāreņi un bez vecāku gādības palikuši bērni, kuriem braukšanas maksas atvieglojums paredzēts līdz 24 gadu vecumam, bet valsts nodevas atvieglojums par eID kartes izsniegšanu paredzēts līdz 20 gadu vecumam, kā arī politiski represētās personas un nacionālās pretošanās kustības dalībnieki, kuri vēl nav sasnieguši likuma “[Par valsts pensijām](http://likumi.lv/ta/id/38048-par-valsts-pensijam)” [11.panta](http://likumi.lv/ta/id/38048-par-valsts-pensijam#p11) pirmajā daļā noteikto vecumu. Saskaņā ar Labklājības ministrijas un PLMP sniegto informāciju par attiecīgo personu skaitu, 3.tabulā ir uzrādīts valsts nodevas apmērs par kādu, paredzot šīm personām valsts nodevas atvieglojumu par eID kartes izsniegšanu, budžetā neveidosies ieņēmumi, atkarībā no sistēmas ieviešanas gada.

3.tabula

**Informācija par personām, kurām būtu nepieciešams noteikt atvieglojumu valsts nodevai par eID kartes izsniegšanu**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Skaits  2016.gadā | Plānotais skaits  2017.gadā/ valsts nodevas apmērs | Plānotais skaits  2018.gadā/ valsts nodevas apmērs | Plānotais skaits  2019.gadā/ valsts nodevas apmērs |
| Bērni bāreņi un bez vecāku gādības palikuši bērni vecumā no 20 -24 gadiem | 345 | 289/  2058 *euro* | 233/  1659 *euro* | 177/  1260 *euro* |
| Politiski represētās personas un nacionālās pretošanās kustības dalībnieki | 2232 | 1848/  13158 *euro* | 1435/  10217 *euro* | 991/  7056 *euro* |
|  | **Kopējā summa *euro*** | **15 216** | **11 876** | **8 316** |

Darba grupas sēdēs nevalstisko organizāciju pārstāvji, kā arī Labklājības ministrijas pārstāvji norādījuši uz nepieciešamību paredzēt, ka bērniem ar invaliditāti, kā arī bērniem bāreņiem un bez vecāku gādības palikušajiem bērniem nepieciešams nodrošināt vismaz pirmā identifikācijas līdzekļa (eID) izsniegšanu bez maksas. 4.tabulā sniegta informācija par personu skaitu (Labklājības ministrijas prognozes), kā arī iespējamajiem valsts budžetā nesaņemtajiem līdzekļiem valsts nodevas veidā, ja tiek pieņemts lēmums attiecīgo pasažieru kategorijām paredzēt atbrīvojumu no valsts nodevas par eID kartes izsniegšanu. Lai paplašinātu to personu loku, kuriem pienāktos valsts nodevas atvieglojumi par personas apliecības (eID kartes) izsniegšanu, vienlaikus nodrošinot neitrālu ietekmi uz valsts budžetu, sagatavojot normatīvo aktu grozījumus attiecībā uz personas apliecības noteikšanu par obligātu personu apliecinošu dokumentu, nepieciešams paredzēt, ka izmaksas, kas saistās ar pakalpojumu sniegšanu sociāli mazaizsargāto personu grupām, tiek pilnībā vai daļēji segtas no papildu ieņēmumiem valsts budžetā, ko nodrošina paaugstinātas maksas pakalpojumi par personu apliecinoša dokumenta izsniegšanu paātrinātā kārtībā, kā arī administratīvajiem sodiem par pārkāpumiem attiecībā uz personu apliecinošu dokumentu lietošanu (nepieciešamības gadījumā pārskatot atbilstošās valsts nodevas un administratīvo sodu apmērus).”

4.tabula

**Informācija par personām, kuras būtu jāatbrīvo no valsts nodevas par eID kartes izsniegšanu.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Plānotais skaits  2017.gadā/ valsts nodevas apmērs | Plānotais skaits  2018.gadā/ valsts nodevas apmērs | Plānotais skaits  2019.gadā/valsts nodevas apmērs |
| Bērni bāreņi un bez vecāku gādības palikuši bērni | 3000/  42 690 eiro | 2800/  39 844 eiro | 2600/  36 998 eiro |
| Bērni ar invaliditāti | 8400/  119 532 eiro | 8500/  120 955eiro | 8600/  122 378 eiro |
| **Kopā personu skaits** | **11 400** | **11 300** | **11 200** |
| **Kopā valsts nodevas apmērs** | **162 222 eiro** | **160 799 eiro** | **159 376 eiro** |

Saskaņā ar PLMP sniegto informāciju par eID kartēm no 2012.gada 2.aprīļa 13 589 personām ar invaliditāti, 58 682 pensionāriem un 117 317 bērniem ir piemērots MK noteikumos Nr.133 paredzētais valsts nodevas atvieglojums. PMLP sniegtā informācija satur informāciju par personu skaitu, kuras jau pašlaik izvēlējušās izmantot eID karti, un var secināt, ka apmēram 13% personas ar invaliditāti bija izvēlējušās saņemt eID karti.

eID karte tiek izsniegta uz 5 gadiem. Bērniem līdz 5 gadu vecumam izsniegto eID karšu derīguma termiņš ir 2 līdz 5 gadi.

Pašlaik tiek izstrādāta jauna paplašināta eID kartes funkcionalitāte un izstrādāta jauna bezkontakta elektroniskā identifikācijas karte (eID), kuru paredzēts izsniegt uz 10 gadiem. Nav pieejama informācija par jaunā parauga eID karšu izmaksām, kas, iespējams, varētu ietekmēt valsts nodevas apmēru par karšu izsniegšanu. Mainoties eID kartes tehniskajām prasībām un kartes funkcijām, būs nepieciešami grozījumi normatīvajos aktos. Piedāvātajā risinājumā paredzētos pasākumus – eID kartes lietošanu identifikācijai braukšanas maksas atlaides saņemšanai sabiedriskajā transportā būs iespējams realizēt tikai ar jaunā parauga e-ID kartēm.

Lai nodrošinātu eID kartes sadarbspēju ar maksājumu karšu un specializēto sabiedriskā transporta apmaksas sistēmu elementiem – POS termināliem, validatoriem un/vai ar kases sistēmām saistītiem viedkaršu lasītājiem, kas paredzēti bezkontakta karšu nolasīšanai (turpmāk visi kopā – termināli), nepieciešams noteikt, ka zema līmeņa komunikācijai (datu pārraidei) starp terminālu un eID karti jānotiek saskaņā ar ISO/IEC 14443 (bezkontakta lasītājam vēlams atbalstīt gan A, gan B tipa komunikāciju) standartu, kas ir *de facto* standarts šāda veida komunikācijai.

Ņemot vērā, ka eID kartēs tradicionāli tiek integrēti elektroniskie komponenti ar kriptogrāfisko līdzprocesoru un citiem sarežģītiem datu apstrādes elementiem, kuru darbības nodrošināšanai nepieciešams relatīvi liels enerģijas daudzums, pastāv risks, ka atsevišķi terminālu tipi nav pielāgoti komunikācijai ar šādu karti, jo ir optimizēti vienkāršotiem elektroniskajiem komponentiem un saziņas protokoliem, kam transakcijas izpildei nepieciešams mazāks enerģijas daudzums (un termināla radītajā elektromagnētiskajā laukā pavadītais laiks). Risku mazināšanai projekta ietvaros nepieciešama savlaicīga sistēmas elementu sadarbspējas testēšana.

Papildus vienotam zema līmeņa komunikācijas standartam, nepieciešams nodrošināt, ka lietotnes gan termināla, gan eID kartes pusē atbalsta vienotu augsta līmeņa komunikācijas protokolu, kas rezultējas vienveidīgā transakcijas iniciēšanā, izpildē un transakcijas iznākumā, kas izmantojams, piemēram, turpmākiem norēķiniem un/vai kontrolei. Secināms, kas šis mērķis nav sasniedzams bez pielāgojumiem vismaz vienā no elementiem (eID kartē vai terminālā), bet, visticamāk, izmaiņas skartu abus elementus. Uzdevumu sarežģī tas, ka augsta līmeņa komunikācijas protokoli un tos nodrošinošās lietotnes atšķiras gan eID karšu, gan maksājumu karšu, gan speciālo transporta karšu gadījumā (kam pielāgoti arī atbilstošo karšu apstrādei izmantojamie termināli), lai gan pamatā tiek izmantoti ISO/IEC 7816 standartā noteiktie komunikācijas principi un kriptogrāfiskie algoritmi. Atšķirīgas ir arī izmantojamo elektronisko komponentu, terminālu un to lietotņu sertifikācijas prasības, kā arī dažādi licencēšanas noteikumi. Ievērojot iepriekš minēto, izvēlētajam eID karšu un terminālu sadarbspējas risinājumam ir jābūt samērīgam no iespējamo ieguvumu un izmaksu viedokļa.

Iekšlietu ministrijas informatīvajā ziņojumā “Par personas apliecības plašākas izmantošanas iespējām” cita starpā ir minēts, ka jaunā parauga eID kartes atbildīs šādām prasībām:

1. Viena – augstas ietilpības un veiktspējas duālās saskarnes mikroshēma ar Java Card platformu līdzšinējo divu atsevišķo mikroshēmu vietā. Piekļuve mikroshēmā iekļautajiem datiem un piedāvātajām funkcijām šajā gadījumā būtu iespējama (konfigurējama), izmantojot gan bezkontakta, gan kontakta saskarni.
2. Iespēja papildināt eID kartes funkcijas tās dzīves cikla laikā (pēc izsniegšanas), nodrošinot iespēju eID kartes mikroshēmā uzstādīt un personalizēt papildu sīklietotnes noteiktu funkciju realizācijai.

eID karšu un terminālu sadarbspējas nodrošināšanai vēlams pieturēties jau pie definētajiem principiem, kā arī turpināt uzturēt un attīstīt tos elementus, kas atbalsta eID karšu pēc-personalizācijas pārvaldību, tajā skaitā, papildu Java Card lietotņu drošu un ērtu uzstādīšanu uz eID kartes elektroniskā komponenta, jo sākotnējā izpēte liecina, ka eID kartes pamatfunkciju lietotņu (eMRTD lietotne un eID lietotne) integrācija ar termināliem varētu nebūt optimālākais problēmas risinājuma variants. Veidojot eID karti kā atvērtu un standartizētu platformu, tiktu veicināta eID kartes plašāka izmantošana un ērtāka integrācija dažādos pakalpojumos, tajā skaitā, attiecībā uz sabiedriskā transporta norēķinu sistēmām un termināliem. Šāds modelis ļautu eID karti pielāgot jau eksistējošiem risinājumiem (piemēram, EMV standartiem POS terminālos un Calypso tehnoloģijai Rīgas sabiedriskajā transportā), unificējot to ietvaros veikto transakciju apstrādi un ļaujot risinājumu turētājiem izvēlēties optimālākās integrācijas metodes un klientu apkalpošanas principus.

2016.gada 8.novembrī Ministru kabinetā ir atbalstīts Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavotais Informatīvais ziņojums “Par iespējamiem finansēšanas risinājumiem sertifikācijas pakalpojumu nodrošināšanai personu apliecībās (eID) un to kā vienotu un prioritāru līdzekli personas elektroniskās identitātes nodrošināšanai” un atbalstīts informatīvajā ziņojumā ietvertais princips, kas paredz noteikt personas apliecību (eID karti) ar tajā iekļautiem aktivizētiem elektroniskā paraksta un autentifikācijas sertifikātiem un neierobežotu, bezmaksas parakstīšanās un autentifikācijas reižu skaitu, par obligātu personu apliecinošu dokumentu visiem iedzīvotājiem, paredzot pārejas periodu no 2019.gada līdz 2022.gadam.

Informatīvajā ziņojumā ir uzsvērts, ka viena no Eiropas Savienības un Latvijas prioritātēm ir digitālā vienotā tirgus izveide un administratīvā sloga mazināšana uzņēmējiem un iedzīvotājiem. Lai atvieglotu un veicinātu personu saziņu ar valsts un pašvaldību institūcijām, kā arī uzlabotu valsts un pašvaldību pakalpojumu pieejamību, šobrīd personām ir pieejami vairāk nekā 450 elektroniskie pakalpojumi, liela daļa no kuriem pieejami Valsts pārvaldes pakalpojumu portālā [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv) (turpmāk – portāls [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv)). Personām ir tiesības izmantot elektroniskos dokumentus saziņai ar visām valsts un pašvaldību institūcijām, kā arī tiesām un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem. Aizvien plašāka publisko pakalpojumu ģeogrāfiskā pieejamība tiek nodrošināta elektroniski, konsultējot klātienē valsts un pašvaldību vienotajos klientu apkalpošanas centros par e-pakalpojumu izmantošanas iespējām. Līdz ar to, lai veicinātu, efektivizētu, modernizētu un attīstītu publiskos elektroniskos pakalpojumus, elektronisko dokumentu apriti starp personām un institūcijām, droša elektroniskā identifikācija un drošs elektroniskais paraksts ir neatņemams elektroniskās pārvaldes elements.

Vienlaikus kā nozīmīgs aspekts ir uzsvērta eID kartes priekšrocība “garantēti” piekļūt valsts elektroniskajiem pakalpojumiem, personām ir pieejams vispārpieejams identifikācijas līdzeklis, kas tehniski un organizatoriski atbilst augstākajām drošības prasībām, netiek ierobežotas iespējas personai izmantot tai noteiktās tiesības elektroniskā vidē, valsts nodrošina tiesisko noteiktību un paļāvību personām izmantot eID karti kā identifikācijas līdzekli jebkura publiskās pārvaldes elektroniskā pakalpojuma saņemšanai.

Realizējot projektu “E-identitātes un e-paraksta risinājumu attīstība”, plānots, ka tiks nodrošinātas visas elektroniskās vides priekšrocības, lai valsts un citu ES dalībvalstu radītie pakalpojumi kļūst pieejami ar eID kartēm. E-identitātes un e-paraksta risinājumu attīstība padarītu iespējamus un pieejamus privātpersonām e-pakalpojumus, tostarp, e-veselības, e-adreses, **sabiedriskā transporta**, bezskaidras naudas norēķinu sistēma u. c. pakalpojumus, kuros e-identitāte ir līdzeklis publiskā pakalpojuma saņemšanai. Informatīvajā ziņojumā paredzēts, ka sākot ar 2019. gadu, tiks izsniegtas jauna parauga eID kartes, kas būs derīgas 10 gadus. Minēto projektu “E-identitātes un e-paraksta risinājumu attīstība” plānots īstenot 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 2.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt publisko datu atkal izmantošanas pieaugumu un efektīvu publiskās pārvaldes un privātā sektora mijiedarbību”” ietvaros.

Vērtējot jautājumu par karšu izmaksu segšanu klientiem, jāņem vērā apstāklis, vai sistēma vienlaikus tiks izmantota pašvaldību atvieglojumu administrēšanas vajadzībām, kas var būtiski ietekmēt iespējamo izmaksu apmēru.

Būtiski, ka eID karšu kā alternatīvu risinājumu maksājumu kartēm atbalsta arī klientu, kuriem pienākas 100% atlaide par braucienu pārstāvošās organizācijas, kuras piedalījās risinājuma izstrādē. Turklāt personu ar I grupas invaliditāti pārstāvji un bērnu ar invaliditāti vecāki/aizbildņi ir uzsvēruši, ka norēķinu sistēmas izsniegtu maksājumu karti citām personām nodot ir aizliegts, bet sabiedriskajā transportā kopā ar šiem pasažieriem bieži vien ir pavadoņi, kuru braucienus arī apmaksā valsts. Tādējādi risinājums, ka attiecīgā pasažieru kategoriju un viņu pavadoņi, braucot sabiedriskajā transportā, var identificēties, izmantojot eID karti, nevis maksājumu karti, ir atbalstāms.

**Ne-banku kartes**

Ne-banku sektora iestādes izsniegtas identifikācijas kartes ir integrējamas sistēmā, ja tās satur informāciju par personas identifikāciju, atbilst noteiktiem standartiem un var nodrošināt brauciena uzskaiti vai arī nodrošināt bezskaidras naudas maksājumu. Ministru kabineta noteikumos paredzēts noteikt prasības ne-banku kartes izdevējiestādei, kā arī šo karšu standartus. Konceptuāli tiek plānots sistēmas ietvaros izmantot kartes, kuras izdod EMV sertificēts ne-banku izdevējs, bet ir panākta vienošanās, ka sistēmas ietvaros tiks saglabāta iespēja izmantot arī pašlaik republikas nozīmes pilsētās ieviesto sabiedriskā transporta atvieglojumu administrēšanai ieviestās elektroniskās kartes plānotās sistēmas ietvaros. Kā ne-banku iestādes izsniegtas kartes piemērs minams Rīgas pilsētas personalizētais e-talons.

Latvijas Lielo pilsētu asociācija uzskata, ka braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijai, kas balstīta uz vienota un atvērta standarta elektroniski nolasāmu bezkontakta karti, jābūt brīvi pieejamai visiem darījumu apstrādes centriem. Braukšanas maksas atvieglojumu uzskaitei paredzēto karšu izdošanu iespējams uzticēt tikai PMLP, Labklājības ministrijas iestādēm, pašvaldību iestādēm un kredītiestādēm.

**V. Risinājuma ieviešanas termiņi**

Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma modeļa realizācijai nepieciešamie termiņi, kā arī projekta realizācijas būtiskākās sastāvdaļas norādītas 5.tabulā. jāņem vērā, ka 5.tabulā paredzēto uzdevumu veikšanu nav iespējams uzsākt pirms nepieciešamo normatīvo aktu spēkā stāšanās. Modelī paredzēto informācijas sistēmu tehnisko specifikāciju, kā arī IT risinājumu izstrādei un uzturēšanai nepieciešams veikt iepirkumu procedūras.

5.tabula

**Provizoriskie “Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas” izveides un ieviešanas termiņi**

|  |  |
| --- | --- |
| **Projekta sastāvdaļas nosaukums** | **Laiks (mēnešos)** |
| VIS Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēmas tehniskās specifikācijas un projektā izmantojamo standartu izstrādātāja iepirkums.(laiks) | 2 mēneši |
| VIS Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēmas tehniskās specifikācijas izstrāde un projektā izmantojamo standartu specificēšana. | 6 mēneši |
| VIS Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēmas izstrāde, testēšana un ieviešana produkcijas vidē.  (Datu pārraides standartu ieviešana, integrāciju izstrāde ar datu turētājiem, VRAA datu savietotāja (VISS) papildus integrāciju izstrāde, informācijas sistēmas reģistrēšana valsts informācijas sistēmu reģistrā) | 14 mēneši |
| Kopējais VIS Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēma izstrādes laiks | **22 mēneši** |
| Pārejas periods klientiem | 6 mēneši |

Saskaņā ar ATD veiktajiem aprēķiniem pilnu braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas tehniskā nodrošinājumu izstrādi (IT sistēmas izstrāde, tehnisko līdzekļu nodrošinājums transportlīdzekļos) iespējams nodrošināt 22 mēnešu laikā pēc normatīvo aktu, kas paredz izveidot attiecīgo sistēmu, pieņemšanas. Taču, tā kā braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmu paredzēts realizēt, pilnveidojot bezskaidras naudas norēķinu infrastruktūru, projektu daļēji iespējams uzsākt jau pēc astoņiem mēnešiem, ieviešot bezskaidras naudas norēķinus sabiedriskajā transportā maksājošajiem pasažieriem. Proti, pēc VIS braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma modeļa tehniskās specifikācijas izstrādes un standartu nodefinēšanas procesa pabeigšanas sabiedriskajā transportā var sākt ieviest POS termināļus, kas atbilst nodefinētām prasībām. Kā jau norādīts, POS termināļu ieviešanas procesu varēs uzsākt astoņus mēnešus pēc projekta uzsākšanas. POS termināļu ieviešanas process sabiedriskajā transportā varētu ilgt no sešiem mēnešiem līdz vienam gadam. Nodrošinot transportlīdzekļos POS termināļus, kas tiek izmantoti bezskaidras naudas norēķinu veikšanai un būs izmantojami braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijai, būs radīti priekšnosacījumi sistēmas darba uzsākšanai pēc attiecīgās VIS izstrādes un datu apmaiņas nodrošināšanas.

Saskaņā ar PMLP sniegto informāciju jaunā parauga eID kartes PMLP sāks izsniegt no 2019.gada.

Ievērojot iepriekš minēto, nepieciešams noteikt pārejas periodu, kura laikā vienlaikus varēs darboties pašreizējā kārtība, kad pasažieris var saņemt braukšanas maksas atvieglojumus sabiedriskajā transportā, uzrādot attiecīgu personas apliecību (piemēram, invaliditātes apliecība, politiski represētās personas apliecība), un jaunā kārtība, kad klients identificējas transportlīdzeklī ar elektronisku identifikācijas līdzekli. Šāds pārejas periods nepieciešams arī norēķinu iestādēm, kurām palielināsies pieprasījums izsniegt jaunas bezkontakta maksājumu kartes, un PMLP, kurai palielināsies pieprasījumi izsniegt jaunā parauga eID kartes. Vismaz sešu mēnešu ilgs pārejas periods nepieciešams, lai minētās iestādēs varētu organizēt vienmērīgu klientu apkalpošanas plūsmu.

**VI. Nepieciešamās izmaiņas normatīvajos aktos**

1. Lai nodrošinātu Noteikumos Nr.153 noteikto prasību izpildi saistībā ar braukšanas maksas kompensāciju aprēķinu personām ar braukšanas maksas atvieglojumiem, kā arī personu veikto braucienu un braukšanas maksas kompensācijas uzskaites procesu, nepieciešams veikt personas datu apstrādi, kā arī nodrošināt atbilstošu IT risinājumu. Šī procesa nodrošināšanai nepieciešams turpināt likumprojekta „Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” tālāku virzību, kas paredz papildināt 14.pantu, nosakot ATD pienākumus izveidot un uzturēt valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmu. Likumprojekts paredz, ka informācijas sistēma apstrādā personas datus no Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijas, Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcijas un PMLP lietu pārvaldes. Institūciju uzskaitījums jāpapildina ar Sabiedrības integrācijas fondu, kurš sniegs datus par daudzbērnu ģimenēm, kurām paredzēts noteikt braukšanas maksas atvieglojumus 25% apmērā.

2. Ievērojot piedāvātajā sistēmā ietvertos risinājumus, tās ieviešanai un lietošanai nepieciešams izdarīt grozījumus MK noteikumos Nr.153. Ir identificēti šādi būtiskākie grozījumi:

1. noteikt, ka pasažieris braukšanas maksas atvieglojumu reģistrēšanai izmanto eID karti, bezkontakta maksājumu karti vai ne-banku karti;
2. atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma (pēc deleģējuma pieņemšanas) deleģējumam precizēt norēķinu iestāžu pienākumus un funkcijas, kā arī bezkontakta kartes saņemšanas nosacījumus;
3. mainīt datu apstrādes un norēķinu veikšanas kārtību ar pārvadātājiem, paredzot, ka norēķinu datus saņem un kompensācijas aprēķinu veic ATD;
4. papildināt noteikumus ar jaunu atvieglojumu saņēmēju kategoriju - daudzbērnu ģimenes locekļi, kuriem būs tiesības saņemt kompensāciju 25 % apmērā par braukšanas izdevumiem, izmantojot sabiedrisko transportu reģionālās nozīmes maršrutu tīkla maršrutos, un atlaižu saņemšanai nepieciešamos nosacījumus;
5. definēt atvērtas sistēmas darbībai nepieciešamo standartus un vadlīniju veidus, kā arī atbildīgos par to uzturēšanu;
6. noteikt, ka ziņas par personas apliecības (eID kartes) derīgumu pieprasītājs informatīvā ziņojuma projektā paredzētajam mērķim iegūst gan no Iekšlietu ministrijas Informācijas centra pārziņā esošā Nederīgo dokumentu reģistra, gan no Personu apliecinošu dokumentu informācijas sistēmas.

3. Ieviešot eID kartes kā kartes braukšanas maksas atvieglojumu saņemšanai braucieniem sabiedriskajā transportā, nepieciešams grozīt Ministru kabineta 2012.gada 21.februāra noteikumos Nr.134 “Personu apliecinošu dokumentu noteikumi”, nosakot papildus prasības un funkcijas eID kartes lietošanā.

4. Valsts nodevas maksājumu par personas apliecības izsniegšanu apmēra izmaiņu gadījumā izstrādāt grozījumus Ministru kabineta 2012.gada 21.februāra noteikumos Nr.133 „Noteikumi par valsts nodevu par personu apliecinošu dokumentu izsniegšanu", paredzot, ka personas apliecības (eID) bērniem bāreņiem un bez vecāku gādības palikušiem bērniem, kā arī bērniem invalīdiem tiek izsniegtas bez maksas.

Papildus jāizvērtē iespēja noteikt atvieglojumus valsts nodevai par eID kartes izsniegšanu 20-24 gadus vecumu sasniegušajiem bērniem bāreņiem un bez vecāku gādības palikušiem bērniem, kā arī politiski represētām personām un nacionālās pretošanās kustības dalībniekiem.

5. Veikt grozījumus Ministru kabineta 2014.gada 11.februāra noteikumos Nr.95 “Noteikumi par nodokļu un citu maksājumu reģistrēšanas elektronisko ierīču un iekārtu tehniskajām prasībām” un Ministru kabineta 2014.gada 11.februāra noteikumos Nr.96 “Nodokļu un citu maksājumu reģistrēšanas elektronisko ierīču un iekārtu lietošanas kārtība”, paredzot speciālas prasības sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas jomā esošajām nodokļu un citu maksājumu reģistrēšanas elektroniskajām ierīcēm un iekārtām.

6. Atbilstoši grozījumiem MK noteikumos Nr.153 nepieciešams precizēt:

6.1. Ministru kabineta 2012.gada 28.augusta noteikumus Nr.599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”;

6.2. Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumus Nr.435 “Kārtība kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu”. Saistībā ar Pievienotās vērtības nodokļa likumā noteikto pievienotās vērtības nodokļa piemērošanas kārtību pārvadājumiem, nepieciešams pārskatīt pārvadātāju nesaņemto ieņēmumu par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu uzskaites kārtību, kā arī kārtību, kādā tiek kompensēti zaudējumi par šādu personu pārvadāšanu. Jāparedz pārvadātājam kompensāciju par MK noteikumos Nr.153 noteiktajām pasažieru kategorijām sniegto pasažieru pārvadājuma pakalpojumu (tai skaitā par pakalpojumam aprēķināmo un valsts budžetā maksājamo PVN summu).

**VII. Secinājumi**

1. Informatīvajā ziņojumā piedāvātais braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma modelis (III nodaļa)nodrošinās precīzu elektronisku braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikāciju un veikto braucienu uzskaiti. Tādējādi tiks izveidota tiesiska un efektīva datu apmaiņa vienas sistēmas ietvaros. Modelis (Sistēma) tiek ieviests uz bezskaidras naudas norēķinu sistēmas bāzes un tas ir izstrādāts, balstoties uz Datu valsts inspekcijas rekomendācijām, tādējādi ievērojot datu aizsardzības pasākumus.
2. Tiks izveidota sistēma, kas nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotājiem iespēju izvēlēties sev ērtāko līdzekli, kuru izmantot identifikācijai vai norēķinu veikšanai (norēķinu iestādes bezkontakta maksājumu karte vai eID karte, bezkontakta ne-banku karte. Papildus projekta ietvaros paredzēts integrēt republikas nozīmes pilsētās ieviesto lokālo risinājumu kartes. Tādējādi sistēmas ietvaros darbotos:

* bezkontakta maksājumu karte - nodrošina bezskaidras naudas norēķinus sabiedriskajā transportā maksājošiem pasažieriem un daļēju valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem vai identificē un uzskaita 100% braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju braucienus;
* eID karte - alternatīvs līdzeklis bezkontakta maksājumu kartēm 100% atvieglojumu saņēmējiem. Nodrošina braucienu uzskaiti un personas identifikāciju ar eID kartēm 100% braukšanas maksas atvieglojumu saņēmējiem.
* bezkontakta *ne-*banku karte (institūcijas izsniegta identifikācijas karte, kas pēc noteiktiem standartiem nodrošina brauciena uzskaiti un personas identifikāciju un nodrošinās arī bezskaidras naudas maksājumu veikšanu);
* līdz šī risinājuma ieviešanai pašvaldībā ieviestā lokālā risinājuma karte, ievērojot normatīvā aktā noteiktus lietošanas nosacījumus.

1. Lai nodrošinātu braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaiti un braukšanas maksas aprēķināšanu, ATD būs jāizveido un jāuztur valsts informācijas sistēmu. Publisko pakalpojumu līgumi ATD jāslēdz saskaņā ar iepirkuma procedūru. Datu apmaiņai ar nepieciešamo datu devējiem jāveic izmantojot Valsts reģionālās attīstības aģentūras datu izplatīšanas un savākšanas kanālu (DIT), vai valsts informāciju sistēmu savietotāju (VISS), bet informācijas apmaiņai par personai aktuālajām kartēm jānotiek, izmantojot e-pakalpojumu infrastruktūru valsts un pašvaldību pakalpojumu portāla [www.latvija.lv](http://www.latvija.lv).
2. Nepieciešams atbrīvot no valsts nodevas samaksas par eID kartes izsniegšanu personas apliecības (eID) bērnus bāreņus un bez vecāku gādības palikušos bērnus, kā arī bērnus invalīdus, kā arī papildus noteikt atvieglojumus valsts nodevas maksai par eID kartes izsniegšanu 20-24 gadus vecumu sasniegušajiem bērniem bāreņiem, bez vecāku gādības palikušiem bērniem, politiski represētajām personām un nacionālās pretošanās kustības dalībniekiem.
3. Pašvaldībās esošo sistēmu sadarbība un savstarpēja integrācija ar Informatīvajā ziņojumā piedāvātā braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites sistēmas piedāvāto risinājumu ir iespējama, taču jārisina jautājums par finansējumu karšu datu nolasīšanas ierīcēm (POS termināļiem) republikas nozīmes pilsētu pārvadātāju izdevumu segšanai no valsts budžeta.
4. Ņemot vērā to, ka:
   1. lai nodrošinātu braukšanas sistēmas ieviešanu un tās drošu, kvalitatīvu un ilglaicīgu darbību, braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas tehniskā nodrošinājumu izstrādi (IT sistēmas izstrāde, tehnisko līdzekļu nodrošinājums transportlīdzekļos) iespējams nodrošināt 22 mēnešu laikā pēc normatīvo aktu, kas paredz izveidot attiecīgu sistēmu, izstrādāšanas/pieņemšanas.
   2. piedāvātās sistēmas ieviešanai divos gados nepieciešams papildus finansējums ~1 miljons *euro,* kam papildus pieskaitāmas uzturēšanas un administratīvās izmaksas katru gadu ~0,5 miljoni *euro,* ņemot vērā lielās finansiālās izmaksas, valsts budžeta likumprojekta “Par valsts budžetu 2017.gadam” un likumprojekta “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam” ietvaros papildus finanšu līdzekļi sistēmas izstrādes uzsākšanai nav pieprasīti. Lai būtu iespēja paredzēt budžetā papildu finansējumu turpmākajiem gadiem sistēmas ieviešanai un uzturēšanai, jautājums par papildu līdzekļu piešķiršanu braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas ieviešanai jāskata likumprojekta „Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2018., 2019. un 2020.gadam” un likumprojekta „Par valsts budžetu 2018.gadam” sagatavošanas procesā vienlaikus ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu jaunās politikas iniciatīvu pieprasījumiem;

**6.3. Informatīvajā ziņojumā piedāvātais braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājums izveidojies pārāk komplicēts no tehniskā, finansiālā un administratīvā viedokļa**, un tas nav adekvāts sasniedzamajam mērķim - tikai valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu uzskaitei, jo pasažieru ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadājumi sastāda tikai 7% no kopējā pasažieru skaita. Kā arī, ņemot vērā risinājuma ieviešanas termiņu un nepieciešamo papildus finansējumu izstrādei un ieviešanai normatīvajos aktos noteikto procedūru (t.sk. iepirkuma procedūru) veikšanai **secināms, ka MK noteikumu Nr.153 ieviešanu nav iespējams nodrošināt līdz 2017.gada 1.jūlijam.**

6.4. Saskaņošanas procesā iesaistītās institūcijas izteica būtiskus ar sistēmas ieviešanu saistītus nosacījumus:

1. VARAM un LLPA norāda, ka sistēmas ieviešanas procesā esošajām pašvaldību sistēmām nedrīkst radīt papildus izdevumus saistībā ar valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu administrēšanu, kā arī izsaka priekšlikumu šo atvieglojumu administrēšanai nepieciešamās infrastruktūras ieviešanai un uzturēšanai pašvaldībām nodrošināt valsts budžeta līdzekļu finansējumu, bet to neparedz esošā zaudējumu kompensēšanas kārtība un nosacījumam par pašvaldību izmaksu kompensēšanu un viedokli neatbalsta Finanšu ministrija;

Tāpat konstatēts, ka nevienu no esošajiem risinājumiem (Rīgas, Jelgavas) ieviest nebija iespējams bez iepirkumu procedūras un izmaksu radīšanas otrai pusei, jo sistēmas ir lokālas un savstarpēji nav savienotas. Jebkuras vienotas sistēmas ieviešanas procesā, radīsies izmaksas esošo risinājumu integrēšanā, jo sistēmas veidotas, izmantojot dažādus tehnoloģiskos standartus un savstarpēji nesadarbojas. Turklāt šajos risinājumos norēķinu iestāžu iesaiste būtu tikai nosacīta, jo tiek izmantoti bankas kartē iestrādīti speciāli papildinājumi datu apstrādei slēgtas un lokālas sistēmas ietvaros, līdz ar to bezskaidras naudas norēķini maksājošajiem pasažieriem faktiski netiktu ieviesti.

1. Finanšu ministrija vērš uzmanību, ka sistēmas izveidei nepieciešamo valsts budžeta līdzekļi 2017.gadā nav pieejami, savukārt 2018.gadā piekrīt, tikai ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas. Taču bez nepieciešamā finansējuma sistēmu izveidot nevar, savukārt neuzsākot tās izstrādi jau 2017.gadā, nav iespējams iekļauties plānotajā sistēmas izveides termiņā (22 mēneši).
2. Labklājības ministrija un klientu intereses pārstāvošās institūcijas izsaka priekšlikumu personām ar braukšanas maksas atvieglojumiem nodrošināt eID karšu izsniegšanu bez maksas vai piemērojot samazinātu valsts nodevu. Taču tam nepiekrīt Iekšlietu ministrija un PMLP. Nepanākot saskaņojumu minētajā jautājumā, nav iespējams plānot sistēmas darbības būtiska rīka – personas identifikācijas līdzekļa ieviešanu, jo nav iespējams normatīvajos aktos noteikt prasības attiecībā uz šī līdzekļa apriti.

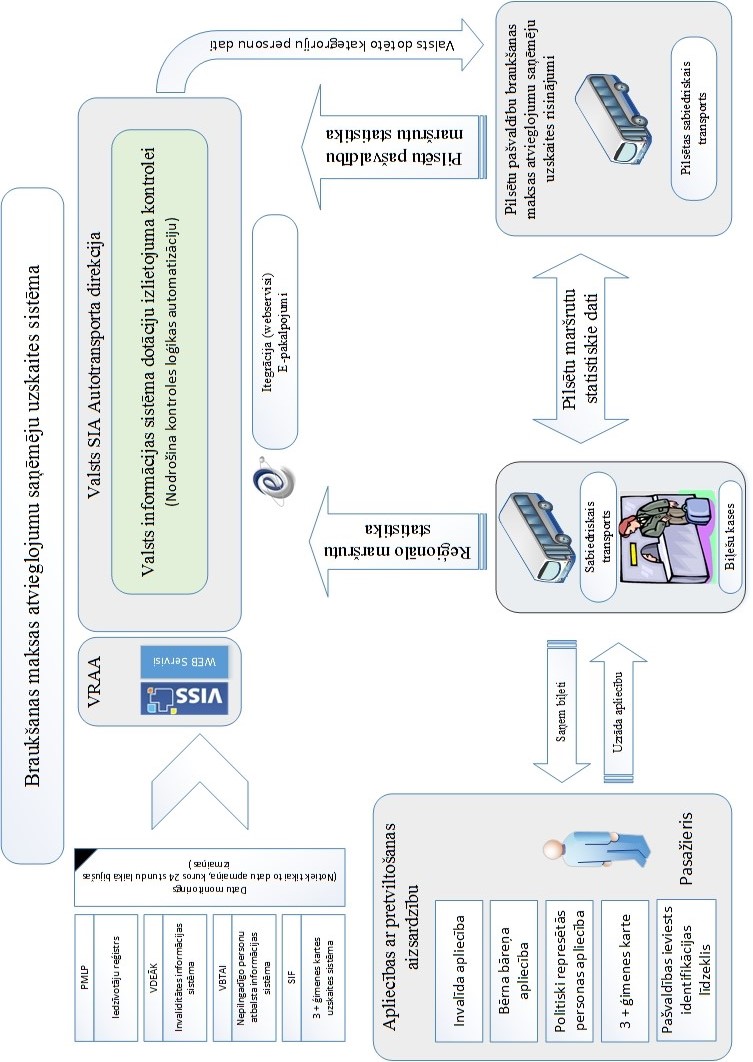
**VIII. Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem secinājumiem, tiek piedāvāts braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās uzskaites sistēmas ieviešanu realizēt pakāpeniski pa posmiem:

1. Izveidot nepieciešamo valsts informācijas sistēmu un nodrošinot iespēju kontrolējošām iestādēm pārliecināties par pasažieru uzrādīto apliecību derīgumu, kā arī uzsākt bezskaidras naudas norēķinus ieviešanu transportlīdzekļos, kur tas ir ekonomiski pamatoti.

2. Sadarbībā ar iesaistītajām ministrijām turpināt darbu pie braukšanas maksas atvieglojumu vienotas sistēmas izveides, kas būtu ieviešama pārvadājumos pēc 2021.gada (skatīt shēmu Nr.4):

Shēma Nr.4



Ievērojot iepriekš minēto, **ierosinām braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās uzskaites sistēmas ieviešanu realizēt pakāpeniski pa posmiem.**

Vispirms ATD līdz 2018. gadam izveidos valsts informācijas sistēmu (datu bāzi) (skatīt shēmu Nr.4):

1) personu, kurām valsts apmaksā braucienus, datu, kas saņemti no VDEĀVK, VBTAI, Sabiedrības integrācijas fonda un PMLP, apstrādei. Sistēmā tiktu nodrošināta informācija par personu, kurām pienākas valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi, aktuālo statusu un šo informāciju varētu izmantot arī republikas nozīmes pilsētu pašvaldības;

2) braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju kontroles nodrošināšanai. Izmantojot šo sistēmu, jau no 2018. gada tiktu nodrošināta aktuālo apliecību kontrole ne tikai reģionālajos maršrutos, bet arī pilsētas nozīmes maršrutos, radot iespēju kontrolējošajām iestādēm un pilsētu maršrutu pasūtītājiem elektroniski pārliecināties vai personas statusa apliecība ir derīga, kā arī veikt datu analīzi.

Pārvadātāji veiktu pārvadāto personu uzskaiti, izmantojot kases aparātus un sniegtu pasūtītājam attiecīgu atskaiti. Norēķinus ar pārvadātājiem un republikas nozīmes maršrutu pasūtītājiem šīs sistēmas ietvaros paredzēts nodrošināt līdzšinējā kārtībā – Satiksmes ministrijai veicot naudas līdzekļu pārskaitījumu attiecīgi uz pārvadātāja vai pašvaldības norēķinu kontu. Arī pasažieriem ar braukšanas maksas atvieglojumiem līdz 2021.gadam nemainītos pašreizējā atvieglojumu saņemšanas kārtība transportlīdzekļos – uzrādot statusu apliecinošo apliecību tiktu izsniegta braukšanas biļete.

* ATD ievērojot, ka POS izmaksas vienam transportlīdzeklim sastāda no 15 līdz 30 eiro mēnesī, bet ne visos reģionālajos maršrutos bezskaidras naudas norēķinu iespēju ieviešana ir ekonomiski pamatota, jau 2017. gada otrajā pusē uzsāks klasisko bezskaidras naudas norēķinu ieviešanu maksājošajiem pasažieriem reģionālās nozīmes maršrutos, tādējādi radot priekšnosacījums elektroniskiem norēķiniem sabiedriskajā transportā pēc 2021. gada;
* sadarbībā ar projektā iesaistītajām ministrijām tiks turpināts darbs pie vienotas braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju identifikācijas un veikto braucienu uzskaites sistēmas izveides, kas būtu ieviešama sabiedriskajā transportā pēc 2021. gada. Tā paredz valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektronisku identifikāciju reģionālās nozīmes maršrutos realizēt, izmantojot pasūtītāja (ATD) sabiedriskā transporta pakalpojuma līgumos pēc 2021. gada noteiktus elektroniskus identifikācijas līdzekļus;
* pašvaldībām, kas nenodrošina elektronisku pasažieru veikto braucienu uzskaiti, tiks noteikts pārejas periods attiecīgas sistēmas ieviešanai līdz 2020. gada 31. decembrim;
* Iekšlietu ministrijai jaunās paaudzes eID karšu iepirkuma tehniskajā specifikācijā (šobrīd tiek izstrādāta) nepieciešams iekļaut attiecīgus tehnoloģiskos priekšnoteikumus, lai kartes nākotnē varētu izmantot vienotai valsts noteikto atvieglojumu saņēmēju attālinātai identifikācijai un uzskaitei vienota portāla ietvaros.

**Pakāpeniski ieviešamā braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma izmaksas un finansējums**

Sistēmas izstrāde un uzturēšana tiek nodrošināta par ATD jau piešķirtajiem finanšu līdzekļiem, kas paredzēti līdz 2019.gadam ieskaitot. Vienlaicīgi jautājums par finansējuma piešķiršanu ATD valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektronisku identifikācijas līdzekļu ieviešanai reģionālās nozīmes maršrutos skatāms Ministru kabinetā likumprojekta “Par valsts budžetu 2020.gadam” un likumprojekta “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2020., 2021. un 2022.gadam” sagatavošanas procesā,  ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas. Lai nodrošinātu informācijas par personu, kurām pienākas valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi, aktuālo statusu nodošanu ATD, nepieciešams papildus risināt jautājumu par datu turētājiem - VDEĀVK, VBTAI, Sabiedrības integrācijas fonda un PMLP nepieciešamo finansējuma avotiem datu apmaiņas nodrošināšanai ar jaunizveidojamo valsts informācijas sistēmu jau 2017.gadā.

**Uzskaites sistēmas risinājuma izmaksas**

(izveides laiks – 6 mēneši pēc normatīvo aktu izdošanas)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | **Nepieciešamais finansējums 2017. -2019.gadā** | | | | | | | |
| **Uzskaites sistēmas risinājuma izmaksas EUR** | | **Uzskaites sistēmas uzturēšanas izmaksas gadā EUR** | **2017** | | **2018** | | | **2019** | | |
| ATD VIS izveidošana | 142000 | 0 | piešķrts EUR | nepieciešams papildus EUR | piešķirts EUR | nepieciešams papildus EUR | piešķirts EUR | | nepieciešams papildus EUR |
| ATD VIS uzturēšana | 0 | 15 000 | 142790\* |  |  |  |  | |  |
| ATD personāla izmaksas | 50000 | 71 000 | 86000\*\* |  | 86 000 |  | 86 000 | |  |
| **kopā ATD** | **192000** | **86 000** | **228 790** | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| PLMP | 40 656 | 3 049 | 0 | 40 656 | 0 | 3049 |  | | 3049 |
| VDĒAVK | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| VBTAI | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| SIF-DLC | 12 000 | 0 | 0 | 12 000 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| **kopā datu turētāju izmaksas** | **82 656** | **3 049** | **0** | **82656** | **0** | **3049** | **0** | | **3049** |
| **izmaksas kopā** | **274 656** | **89 049** |  |  |  |  |  | |  |

*\*ATD budžeta atlikums no iepriekšējā periodā piešķirtā finansējuma sistēmas ieviešanai*

*\*\*ATD budžetā paredzētais finansējums sistēmas ieviešanai*

**Pakāpeniski ieviešamā braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmas risinājuma ieviešanas būtiskākie ieguvumi:**

* + - 1. Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās uzskaites administrēšanu var uzsākt 6 mēnešu laikā no normatīvo aktu pieņemšanas brīža;
      2. Līdz 2021.gadam, kad tiks ieviesta jaunā koncepcija un kvalitātes prasības pārvadājumiem, tiktu radīta datu bāze un kontroles rīks, kuru valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju kontrolei varētu izmantot pasūtītāji un kontrolējošās iestādes, pārliecinoties par personu uzrādīto dokumentu, kas apliecina personas tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus, derīgumu;
      3. Tiktu izveidota valsts informācijas sistēma, kurā tiktu apstrādāta informācija par personas tiesībām izmantot braukšanas maksas atvieglojumus un kas būtu izmantojama gan pašvaldību vajadzībām, gan Finanšu ministrijas Finanšu sektora attīstības plānā 2017.- 2019.gadam minētajā vienotajā portālā;
      4. Realizējot šo risinājumu sadarbībā ar projektu “E-identitātes un e-paraksta risinājumu attīstība” tiktu nodrošināts, ka eID karte tiktu izmantota personas identitātes apliecināšanai elektroniskā vidē, saņemot valsts noteiktos pakalpojumus;
      5. Tiktu pakāpeniski uzsākta bezskaidras naudas norēķinu iespēju ieviešana reģionālo maršrutu pārvadājumos, kur tas ir ekonomiski pamatoti, radot priekšnosacījumus jaunu sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes nosacījumu izpildei pēc 2021.gada.

Iesniedzējs:

Satiksmes ministrs U.Augulis

Vīza:

Valsts sekretārs K.Ozoliņš

27.02.2017. 12:14

10 191

D.Ziemele-Adricka 67028036

[dana.ziemele-adricka@sam.gov.lv](mailto:dana.ziemele-adricka@sam.gov.lv)