**Ministru kabineta noteikumu projekta**

**„Grozījumi Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumos Nr. 599 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”**

**sākotnējās ietekmes apvienotais novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ar Ministru kabineta noteikumu projektu „Grozījumi Ministru kabineta 2012.gada 28.augusta noteikumos Nr.599 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”” (turpmāk – noteikumu projekts) tiek noteikta bagāžas pārvadāšanas kārtība sabiedriskajos transportlīdzekļos, pārvadātāju pienākums pielāgot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītos transportlīdzekļus, lai atvieglotu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām iekļūšanu transportlīdzekļos, kā arī paredzētas tiesības sabiedriskajos transportlīdzekļos veikt videonovērošanu. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Satiksmes ministrijas un VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija) iniciatīva. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Personu ar invaliditāti tiesības transporta jomā nosaka starptautisko tiesību normas. 2006. gada 13. decembra ANO Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām 9. panta pirmajā daļā noteikts dalībvalstu pienākums veikt atbilstošus pasākumus, lai personas ar invaliditāti varētu dzīvot neatkarīgi un pilnvērtīgi piedalīties visās dzīves jomās un vienlīdzīgi ar citiem nodrošināt personām ar invaliditāti pieeju fiziskajai videi, transportam, informācijai un sakariem, tostarp informācijas un sakaru tehnoloģijām un sistēmām, un citiem objektiem un pakalpojumiem, kas ir atvērti vai ko sniedz sabiedrībai gan pilsētās, gan lauku rajonos. Šiem pasākumiem, kas ietver pieejamībai traucējošu šķēršļu un barjeru identificēšanu un likvidēšanu, cita starpā jāattiecas uz transportu.  Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts un pašvaldības garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, tostarp, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām.  Invaliditātes likuma 12.panta pirmās daļas 7.punktā ir noteikts, ka personām ar I vai II invaliditātes grupu, personām līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un personai, kas pavada personu ar I invaliditātes grupu vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti, ir jānodrošina tiesības par valsts budžeta līdzekļiem bez maksas izmantot Latvijas Republikas teritorijā visu veidu sabiedrisko transportu, izņemot aviotransportu, taksometrus un pasažieru pārvadājumus pa iekšējiem ūdeņiem.  Īstenojot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā nostiprināto mērķi, 2012.gada 28.augustā tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.599 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība” (turpmāk - MK noteikumi Nr.599), kas noteic, ka sabiedriskajam transportam jābūt pielāgotam tā, lai personām ar funkcionāliem traucējumiem atvieglotu iekļūšanu sabiedriskajā transportlīdzeklī un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu – reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos pilnā apmērā līdz 2022.gada 1.janvārim, daļēji līdz 2016.gada 1.janvārim (ar intensitāti vismaz vienu reizi dienā). Reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos pilnā apmērā sabiedriskie transportlīdzekļi jāpielāgo līdz 2021.gada 1.janvārim, daļēji līdz 2016.gada 1.janvārim (vismaz 10%) un pilsētas nozīmes maršrutos pilnā apmērā sabiedriskie transportlīdzekļi jāpielāgo līdz 2016.gada 1.janvārim.  Lai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu pilnvērtīgi izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus, visiem infrastruktūras objektiem jābūt pilnā apmērā pielāgotiem personām ar kustību traucējumiem. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos izmantojamās infrastruktūras (piemēram, ceļi, ielas, pieturas, autoostas, u.c.) pilnā apmērā nav pielāgotas tā, lai personas ar kustību traucējumiem varētu to pilnvērtīgi izmantot, kā rezultātā ir apgrūtināta arī sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošana.  Lai tiktu saglabāta sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām tādā apmērā, lai personas ar kustību traucējumiem varētu integrēties sabiedrības dzīvē un lai tās spētu izmantot visas tiesības un brīvības un varētu sevi realizēt visās dzīves jomās, sabiedriskajam transportam jābūt saprātīgi pielāgotam, t.i., ikdienā sabiedriskā transporta pakalpojumos ir jābūt iesaistītam tādam pielāgoto transportlīdzekļu skaitam, lai personas ar kustību traucējumiem ikdienā varētu tikt uz/no darba, uz/no medicīnas iestādēm, uz/no mācību iestādēm u.c.  Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 15.  un 17. pants regulē sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu un līgumu par pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā, tostarp, nosakot, ka līgumā var paredzēt noteikumus par pakalpojuma sniegšanas kvalitāti (Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 17. panta otrās daļas 3. punkts).  Tādējādi ar noteikumu projektu tiek paredzēts:   1. Ievērojot 2006. gada 13. decembra ANO Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām 9. panta pirmajā daļā noteikto un pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu ar noteikumu projektu tiek saglabāts pārvadātāja pienākums sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīt transportlīdzekļus, kas pielāgoti personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vieglai iekļūšanai transportlīdzekļos. 2. Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 15.  un 17. pantu, noteikumu projekts paredz, ka prasības attiecībā uz pielāgoto transportlīdzekļus apjomu ir jāparedz pakalpojumu pasūtījuma līgumā, kā to šobrīd paredz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. Vienlaikus sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājam saglabājas pienākums sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīt tādu transportlīdzekļu apjomu, kas nodrošina 2006. gada 13. decembra ANO Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām 9. panta pirmajā daļā un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punkta, 2. panta un 6. panta trešajā daļā noteiktā pienākuma izpildi - nodrošināt valsts un pašvaldības garantētus noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, kā arī tie būtu pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām   Turklāt, ņemot vērā Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumu Nr.634 **“**Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 10.2punktā noteikto, tiks pilnveidota informācijas (autobusu kustības sarakstu) nodrošināšana autoostās un pieturās, nosakot vienotus informācijas sagatavošanas un attēlošanas standartus un paredzot, ka autobusu kustības sarakstos tiek iekļauta informācija par reisiem, kuru izpildē iesaistīti transportlīdzekļi, kas pielāgoti personu ar kustību traucējumiem pārvadāšanai. Tas nozīmē, ka personai ar kustību traucējumiem, atnākot uz pieturu vai iepazīstoties attālināti ar autobusu kustības sarakstu, būs informācija par tiem maršrutā esošajiem reisiem, kas tiek izpildīti ar pielāgotiem transportlīdzekļiem. Tādejādi tiks nodrošināts, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pieejamāki personām ar kustību traucējumiem.  Ar noteikumu projektu tiek precizēta arī bagāžas pārvadāšanas kārtība, paredzot rokas bagāžas izmērus un to, ka rokas bagāža tiek pārvadāta bagāžas plauktos, ja attiecīgā modeļa transportlīdzeklī izgatavotājrūpnīca šādu vietu ir paredzējusi, vai vietā zem priekšā esošā sēdekļa. Savukārt, ja bagāžas izmērs un svars pārsniedz rokas bagāžai noteikto izmēru un svaru, bagāža tiek pārvadāta sabiedriskā transportlīdzekļa bagāžas nodalījumā, ja attiecīgā modeļa transportlīdzeklī izgatavotājrūpnīca šādu vietu ir paredzējusi. Ja sabiedriskajā transportlīdzeklī nav bagāžas nodalījuma un bagāža netraucē citiem pasažieriem, bagāžu var pārvadāt sabiedriskā transportlīdzekļa salonā.  Minētie grozījumi ir nepieciešami, lai tiesisko regulējumu pielāgotu esošajai situācijai, proti, pēdējo gadu laikā sakarā ar pasažieru plūsmu samazināšanos reģionālās nozīmes maršrutos, īpaši lauku apvidū, arvien vairāk reisu apkalpošanai tiek izmantoti mazas ietilpības autobusi (līdz 30 sēdvietām), kuros nav speciālu vietu bagāžai (plaukti, atsevišķas bagāžas novietnes, u.c.). Šādu autobusu izmantošana ļauj ne tikai pārvadāt reālo pasažieru skaitu (nebraukt reisos ar tukšiem autobusiem), bet arī samazina pakalpojumu sniedzēja izmaksas, kā rezultātā ir iespējams racionāli izmantot no valsts budžeta iedalītos līdzekļus. Vienlaikus tiek precizēts rokas bagāžas izmērs. Detalizēts rokas bagāžas izmērs tiek noteikts gan ņemot vērā sabiedriskā transporta nozarē esošo situāciju (mazākās ietilpības autobusu izmantošana), gan arī lai pasažieriem būtu nepārprotama informācija par viņu tiesībām un pienākumiem, izmantojot sabiedriskā transporta pakalpojumus.  Noteikumu projekts paredz pārvadātāja tiesības sabiedriskos transportlīdzekļus aprīkot ar videonovērošanas kamerām un veikt videonovērošanu. Videonovērošana kā personas datu apstrādes veids ir kļuvis par izplatītu 21. gadsimta instrumentu sabiedrības drošības nodrošināšanai un dažādu noziedzīgu nodarījumu vai citu likumpārkāpumu novēršanai. Ņemot vērā Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteikto, sabiedriskā transporta pakalpojumi ir sabiedriskas nozīmes pakalpojumi, ko pasūtītājs organizē un pārvadātājs nodrošina iedzīvotāju interesēs, ievērojot normatīvajos aktos noteiktās pakalpojuma sniegšanai un kvalitātei izvirzītās prasības (Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma 1.panta 10.punkts un 2.pants). Sniedzot šos sabiedriskas nozīmes pakalpojumus, pārvadātājs ir atbildīgs par pasažieru tiesību un interešu ievērošanu, kā arī par pakalpojuma drošumu - sniegt drošu, cilvēka dzīvībai, veselībai un personas mantai, kā arī videi nekaitīgus pakalpojumus (Preču un pakalpojumu drošuma likuma 4.panta otrā daļa un Autopārvadājumu likuma 40.panta pirmā daļa). Tiesiskais regulējums izstrādāts ar mērķi, lai tiktu aizsargātas pasažieru likumiskās intereses, lai nodrošinātu cilvēku dzīvības, veselības aizsardzību un īpašuma aizsardzību, lai identificētu kaitējumu vai zaudējumu nodarītājus. Vienlaikus videonovērošanas mērķis ir palīdzēt novērst un atklāt noziedzīgus nodarījumus vai citus likumpārkāpumus. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa regulas (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (turpmāk – Datu regula) 23.panta 1.punktā b), c) un d) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem, personu datu apstrādes ierobežojumi garantē aizsardzību, sabiedrisko drošību un noziedzīgu nodarījumu novēršanu, izmeklēšanu, atklāšanu vai saukšanu pie atbildības par tiem vai kriminālsodu izpildi, tostarp aizsardzību pret sabiedriskās drošības apdraudējumiem un to novēršanu.  Saskaņā ar Datu valsts inspekcijas vadlīnijām[[1]](#footnote-1) “Datu apstrāde videonovērošanas jomā”- *videonovērošanas ierīces var būt uzstādītas pie ēku ieejām un izejām, drošības izejām un personu pārvietošanās ceļiem. To videonovērošanas leņķis var aptvert teritorijas jeb zonas, kur tiek glabātas preces vai citas vērtības. Tās nevar aptvert darbinieku darba vietas, izņemot atsevišķus gadījumus piemēram, darbinieka darbs saistīts ar finanšu līdzekļiem, bet tad videonovērošanas ierīcei ir jāfilmē kasiera darbs ar finanšu līdzekļiem vai darbs noliktavā, kurā tiek glabātas vērtības un tiek attiecīgi filmēta to pārvietošana.* Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 13. panta sestajā un septītajā daļā ir noteikts, ka pasažieris sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā izmanto uz regulāro pasažieru pārvadājumu līguma pamata, saskaņā ar kuru pārvadātājs apņemas par noteiktu samaksu aizvest pasažieri līdz viņa izraudzītajai pieturvietai attiecīgajā maršrutā, bet pasažieris apņemas samaksāt par sabiedriskā transporta pakalpojumu. Regulāro pasažieru pārvadājumu līgums stājas spēkā brīdī, kad pasažieris uzsāk sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanu (iekāpj sabiedriskajā transportlīdzeklī). Biļete apliecina, ka pasažieris ir samaksājis par pārvadātāja sniegto sabiedriskā transporta pakalpojumu. Pasažieris biļeti ir tiesīgs iegādāties autoostu kasēs, interneta tirdzniecības vietās vai pie transportlīdzekļa šofera. Līdz ar to šofera darbs ir tieši saistīts ar finanšu līdzekļiem un šādos gadījumos videonovērošana darba vietās ir atļauta. Turklāt vērā ņemams ir apstāklis, ka saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem. To, ka pasažierim ir jāsaņem sabiedriskā transporta pakalpojumi, ir atzinis arī Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments, kas 2012.gada 25.maija lēmumā lietā Nr. SKA-386/2012 ir atzinis, ka - *Sabiedriskā transporta pakalpojumi sabiedrībai ir būtiski un tai šie pakalpojumi jāsaņem.* (*skatīt Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2012.gada 25.maija lēmuma lietā Nr. SKA-386/2012 13.punktu*). Pasūtītājs, veidojot maršrutu tīklu (atklājot maršrutus vai reisus), veido to tā, lai tiktu izpildīts Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.panta ceturtajā daļā noteiktais pienākums, proti, lai tiktu apmierināts iedzīvotāju pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un pasažierim tiktu nodrošināta iespēja apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā. Ja transportlīdzekļa vadītājs, piemēram, nav izdevis pasažieriem biļeti, viņš ir aizskāris šo pasažieru leģitīmās tiesības saņemt kvalitatīvu un valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu. Šajā sakarā vērā ņemams ir apstāklis, ka saskaņā ar līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ietverto norēķinu kārtību, pārvadātāja faktiski gūtie ieņēmumi no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas, tostarp ieņēmumi no pārdotajām biļetēm, kas radušies, sniedzot sabiedriskā transporta pakalpojumu, ir viens no līgumā noteiktās kompensācijas aprēķināšanas kritērijiem. Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11. panta pirmās daļas nosacījumiem ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē atbilstoši apmēriem un kārtībai, ko nosaka Ministru kabinets un šos zaudējumus kompensē no valsts budžeta. Jāvērš uzmanība uz sekām, kas rodas, ja pasažierim netiek izdota biļete, respektīvi, pārkāpjot normatīvajos aktos izvirzītās obligātās prasības attiecībā uz biļetes izsniegšanas faktu vai neuzņemot vismaz vienu pasažieri, primāri tiek nodarīti zaudējumi valsts budžetam. Piemēram, saskaņā ar Pievienotās vērtības nodokļa likuma 3. panta desmitās daļas 5.punktu persona, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ir nodokļa maksātājs. Minētā likuma 42. panta ceturtajā daļā ir paredzēts, ka nodokļa samazināto likmi (12%) piemēro pasažieru un to bagāžas regulāro pārvadājumu pakalpojumiem iekšzemē. No minētā ir secināms, ka darījums starp pasažieri un pakalpojumu sniedzēju apliekas ar pievienotās vērtības nodokli. Neizsniedzot darījumu apliecinošo dokumentu (biļeti) vai neuzņemot pasažieri, netiek veiktas pievienotās vērtības nodokļa iemaksas valsts budžetā.  Fizisko personu datu apstrādes likums nenosaka konkrētu termiņu videoierakstu uzglabāšanai. Saskaņā ar Fizisko personu datu apstrādes likuma10. panta pirmās daļas 2. punktu ne tikai videonovērošanas veikšanas ilgumam, bet arī videonovērošanas materiālu glabāšanas ilgumam ir jābūt atbilstošam noteiktajam mērķim. Tādējādi, ja videoieraksta attēli vairs nav nepieciešami mērķim, kuram tie tika ierakstīti, tie ir jāiznīcina. Videoierakstu attēlus, kuros ir datu subjekti (fiziskas personas), nedrīkst glabāt ilgāk, kā nepieciešams sākotnēji noteiktajam videonovērošanas mērķim. Ievērojot minēto, ieteicamais sabiedriskajos transportlīdzekļos iegūto videonovērošanas materiālu glabāšanas ilgums būtu 14 dienas. Minētais termiņš ir objektīvi nepieciešams, lai piemēram, pakalpojumu sniedzējs vai pasūtītājs varētu pilnvērtīgi reaģēt uz privātpersonu iesniegumiem, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, piemēram, gadījumos, kad rodas strīds starp pasažieri un transportlīdzekļa vadītāju par izdotu/neizdotu biļeti. Praksē bieži ir gadījumi, kad privātpersonu iesniegumi tiek iesniegti vairākas dienas pēc pakalpojumu saņemšanas, lai pakalpojumu sniedzējs varētu pārbaudīt iesniegumā norādītos apstākļus vai lūgt precizēt iesniegumā minētos faktus, ir nepieciešamas vairākas darba dienas. Turklāt, lai veiktu pilnvērtīgu apstākļu noskaidrošanu, ir nepieciešams noskaidrot, kurš konkrēti transportlīdzeklis bija iesaistīts konkrētā maršruta izpildē (pārbaudīt transportlīdzekļu izlaides), kurš transportlīdzekļa vadītājs to ir vadījis (pārbaudīt darba uzdevumus), iespējams noskatīties liela apjoma ierakstu datus. Līdz ar to objektīvi termiņš 14 dienas ir tas minimālais laiks, kurā būtu jāglabā personas dati – videoieraksti.  Saskaņā ar Fizisko personu datu apstrādes likuma 15. pantu datu subjektam ir tiesības piekļūt un saņemt visu informāciju par viņu, tādējādi arī videoierakstus, kuros ir datu subjekta dati, t.i., datu subjekta attēls. Šāds pieprasījums jāadresē datu pārzinim (pārvadātājam). Fizisko personu datu apstrādes likums 15. pants paredz, ka, ja datu subjekts pieprasa informāciju attiecībā uz videonovērošanu, datu subjektam ir pienākums pēc pārziņa attiecīga pieprasījuma sniegt informāciju, kas nepieciešama datu subjekta un pieprasīto personas datu identificēšanai. Līdz ar to, lai varētu ievērot datu subjekta likumiskās tiesības un izpildīt pārziņa pienākumus, datu subjektam ir jāsniedz informācija par sevi (piemēram, datu subjekta fotogrāfija, apģērba apraksts, datums un laiks u.tml.), ar kuras palīdzību pārzinis spētu attiecīgi to identificēt videoierakstos. Izsniedzot attiecīgo videoieraksta attēlu datu subjektam, pārzinim ir pienākums identificēt datu subjektu, lai pārliecinātos, ka personas dati tiek izsniegti pareizajai personai. Papildus tam, izsniedzot datu subjektam videomateriālus par viņu, ir jānodrošina, ka netiek izsniegts vairāk datu nekā nepieciešams. Piemēram, ja videoieraksts ir vairākas stundas garš, bet datu subjekts tajā ir redzams tikai dažas minūtes, datu subjektam nedrīkst izsniegt visu ierakstu, bet tikai tā daļu, kas uz viņu attiecas. Visefektīvākais veids, kā to nodrošināt, ir attiecīgu informatīvu zīmju izvietošana pirms iekļūšanas videonovērošanas zonā, kā arī citviet teritorijā vai telpās, kur tiek veikta videonovērošana. Pārzinim ir jāinformē par veikto videonovērošanu skaidrā, nepārprotamā un saprotamā veidā visi tie indivīdi, kas tiek novēroti (darbinieki, pasažieri, u.c.), izvietojot zīmes visās vietās pirms personu iekļūšanas videonovērošanas zonā. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija un Autotransporta direkcija. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Tiesiskais regulējums ietekmē personas ar kustību traucējumiem, kas izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus.  Tiesiskais regulējums tiešā veidā ietekmēs pārvadātājus, kas sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālas un pilsētas nozīmes maršrutos, un pasažierus, kas izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus.  Ņemot vērā, ka ikviena pamattiesību ierobežojuma pamatā ir jābūt apstākļiem un argumentiem, kādēļ tas vajadzīgs, proti, ierobežojums tiek noteikts svarīgu interešu – leģitīma mērķa – labad (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2005.gada 22.decembra sprieduma lietā Nr.2005-19-01 9.punktu*), tad tika veikts izvērtējums vai plānotos mērķus ir vai nav iespējams sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem.  Izvērtēšanas rezultātā tika konstatēts, ka:   1. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulā (EK) Nr. [1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. [1191/69](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) un Padomes regulu (EEK) Nr. [1107/70](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML) (turpmāk – regula Nr.1370/2007) noteikto mērķi ir, saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus tā, lai cita starpā to būtu vairāk, tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai to izmaksas būtu mazākas, nekā tas panākams ar tirgus spēkiem vien. Jebkādu draudu novēršana sakarā ar pieaugušajiem draudiem sabiedriskajās vietās un mūsdienu tehnoloģiskajām iespējām draudus identificēt un novērst, kā arī palielināt sabiedriskā transporta drošību, sabiedriskajā transportā ir iespējams veikt videonovērošanu (tai skaitā ar skaņas ierakstu). 2. Pamattiesību ierobežojumam (videonovērošanai) ir leģitīms mērķis, t.i., veicināt sabiedrības labklājību un citu personu tiesību aizsardzību, kas izpaužas kā valsts budžeta līdzekļu tēriņu ierobežošana, novēršot nepamatotu izdevumu kompensēšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Vērā ņemams ir apstāklis, ka saskaņā ar līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ietverto norēķinu kārtību, pārvadātāja faktiski gūtie ieņēmumi no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas, tostarp ieņēmumi no pārdotajām biļetēm, kas radušies sniedzot sabiedrisko transportu, ir viens no līgumā noteiktās kompensācijas aprēķināšanas kritērijiem. Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11. panta pirmās daļas nosacījumiem, ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē atbilstoši apmēriem un kārtībai, ko nosaka Ministru kabinets un **šos** zaudējumus kompensē no valsts budžeta. Jāvērš uzmanība uz sekām, kas rodas, ja sabiedriskā transportlīdzekļa (autobusa) vadītājs nav uzņēmis pasažierus, un jāvērtē vai, neuzņemot autobusā kaut vienu pasažieri, nav skartas normatīvajos aktos noteiktās pasažieru leģitīmās tiesības saņemt pieejamus un kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2.punktu, 2. pantu, 6. panta trešo daļu šī likuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un tie ir organizējami tā, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem. To, ka pasažierim ir jāsaņem sabiedriskā transporta pakalpojumi ir atzinis arī Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments, kas savā 2012.gada 25.maija lēmumā lietā Nr. SKA-386/2012 ir atzinis, ka - *Sabiedriskā transporta pakalpojumi sabiedrībai ir būtiski un tai šie pakalpojumi jāsaņem.* (*skatīt Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments savā 2012.gada 25.maija lēmumu lietā Nr. SKA-386/2012 13.punktu*). Turklāt jāvērš uzmanība, ka pasūtītājs, veidojot maršrutu tīklu (atklājot maršrutus vai reisus) veido to tā, lai tiktu izpildīts Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.panta ceturtajā daļā noteiktais pienākums, proti, lai tiktu apmierināts iedzīvotāju pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un pasažierim tiktu nodrošināta iespēja apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.   Ņemot vērā minēto un apstākli, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi ir vispārējās nozīmes pakalpojumi un videonovērošana ir viens no instrumentiem, kā tiek veicināta droša sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana, sabiedrības labklājība un citu personu tiesību aizsardzība, minētais pamattiesību ierobežojums ir samērīgs un tas tiek noteikts leģitīma mērķa labad. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Ar izstrādāto tiesisko regulējumu tiks nodrošināts, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi kļūs inovatīvāki, pievilcīgāki un pasažieriem ērti lietojami. Administratīvais slogs tiks samazināts vai netiks ietekmēts. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Atbilstības izmaksu monetāro novērtējumu nav iespējams noteikt, jo nav precīzi zināms, kādas prasības sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtītāji līgumos par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu noteiks attiecībā uz transportlīdzekļu pielāgošanu un pielāgojamo transportlīdzekļu apjomiem.  Piemēram, tiek paredzēts, ka reģionālās nozīmes maršrutos, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem un reģionālās nozīmes maršrutos, kas savieno reģionālās nozīmes attīstības centrus savstarpēji, un reģionālās nozīmes maršrutos, kas savieno republikas nozīmes pilsētu vai reģionālās nozīmes attīstības centru, ar apdzīvotu vietu, ar iedzīvotāju skaitu virs 3000, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai pielāgoti transportlīdzekļi tiktu iesaistīti pakalpojumu sniegšanā ar intensitāti vismaz četri reisi dienā, saglabājot principu, ka pielāgoti transportlīdzekļi tiek iesaistīti rīta, pusdienu, pēcpusdienas un vakara reisa izpildē. Pakalpojumu izpildi (reisu skaitu) ar pielāgotajiem transportlīdzekļiem varēs palielināt gadījumos, ja konkrētajā maršrutā atrodas specializētās izglītības iestādes, sociālie aprūpes centri vai cita veida iestādes, kurās atrodas cilvēki un vai šo iestāžu pakalpojumus izmanto cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Noteikt konkrētu pielāgoto transportlīdzekļu skaitu nav iespējams, jo katra konkrētā maršruta tīkla apkalpošanā iesaistāmo transportlīdzekļu skaits ir atkarīgs no ļoti daudziem, tikai uz pārvadātāja biznesa projektu balstītiem faktoriem, kuri pasūtītājam nav zināmi. Apkalpošanā iesaistāmo transportlīdzekļu skaits ir saistīts ar transportlīdzekļu bāzes atrašanās vietu (vietām), transportlīdzekļa atrašanās attālumu no reisu galapunktiem (piemēram, vai transportlīdzeklim nepieciešams veikt tehnisko nobraukumu līdz reisa sākumpunktam, vai no reisa galapunkta, cik liels būs tehniskais nobraukums), vai noteiktā maršruta tīkla apkalpošanā tiek iesaistīti transportlīdzekļi, kas sniedz pakalpojumus citos maršrutu tīklos, transportlīdzekļu vadītāju skaita, to noslodzes (atpūtas un darba laiku režīma) u.c. faktoriem. Līdz ar to šobrīd nevar norādīt maršruta tīkla apkalpošanā iesaistāmo transportlīdzekļu skaitu, jo katrā konkrētā situācijā minimālais un maksimālais transportlīdzekļu skaits būs atšķirīgs un atkarīgs no pārvadātāja darba organizācijas stratēģijas. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Noteikumu projekta izstrādes gaitā notikušas konsultācijas ar Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizāciju“SUSTENTO”, invalīdu un viņu draugu apvienību “Apeirons”, Latvijas Neredzīgo biedrību un Labklājības ministriju. Kopumā minētās organizācijas ir atbalstījušas noteikumu projekta virzību.  Atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumu Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai tika dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Par noteikumu projektu izstrādi tika informēti sabiedrības pārstāvji, ievietojot paziņojumu par līdzdalības iespējām tiesību akta izstrādes procesā Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē 2019. gada 23.maijā http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=553 |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Iebildumi vai priekšlikumi netika saņemti. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija un VSIA “Autotransporta direkcija” |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Projekta īstenošana tiks veikta esošo cilvēkresursu ietvaros. Saistībā ar projekta izpildi nebūs nepieciešams veidot jaunas institūcijas vai likvidēt vai reorganizēt esošās. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāra p.i. Dž. Innusa

1. Skatīt: <https://www.dvi.gov.lv/lv/wp-content/uploads/Rekomendacija_datu_apstrade_videonoverosanas_joma.pdf> [↑](#footnote-ref-1)