**Informatīvais ziņojums**

**“Par valsts līdzdalību valsts sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” un tās vispārējo stratēģisko mērķi”**

# 1.Ievads

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

Ņemot vērā minēto, šajā informatīvajā ziņojumā ir izvērtēta valsts līdzdalības valsts sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Sabiedrība) darbības nepieciešamība, kā arī piedāvāts valsts līdzdalības vispārējais stratēģiskais mērķis.

# Vēsturiskās un pašreizējās situācijas apraksts

1993. gada 15. oktobrī, ievērojot Ministru kabineta 1993. gada 12. oktobra lēmuma Nr. 28 "Par Satiksmes ministrijas pagaidnolikumu" 13.punktu un Satiksmes ministrijas 1993. gada 19. oktobra pavēli Nr. 268, tiek izveidota jauna valsts pārvaldes institūcija "Autotransporta valsts inspekcija".

Saskaņā ar Ministru kabineta 1999. gada 20. janvāra rīkojumu Nr. 18 “Par bezpeļņas organizāciju valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”” uz valsts pārvaldes institūcijas bāzes ar 1999. gada 1. februāri tiek izveidota neprivatizējama bezpeļņas organizācija valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”.

Atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 12. oktobra rīkojumam Nr.751 “Par bezpeļņas organizācijas valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” pārveidošanu par valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību”, Sabiedrība kā bezpeļņas organizācija tiek pārveidota par valsts kapitālsabiedrību (vienotais reģistrācijas Nr. 40003429317).

Saskaņā ar Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra datiem Sabiedrības apmaksātais un reģistrētais pamatkapitāls ir 200919 (divi simti tūkstoši deviņi simti deviņpadsmit) *euro* un vienīgais dalībnieks ir valsts (100 procenti daļu) un valstij piederošo kapitāla daļu turētāja ir Satiksmes ministrija.

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

1. izsniedz tiesību aktos paredzētos dokumentus, kas nepieciešami piekļuvei pasažieru un kravu starptautiskajiem un iekšzemes komercpārvadājumiem un pašpārvadājumiem ar autotransportu tirgum (84.13);
2. veic personu, kuras uzņēmumā vada autopārvadājumu operācijas (pārvadājumu vadītāji) un bīstamo kravu drošības konsultantu (padomnieku), sertifikāciju (84.13);
3. veic transportlīdzekļu vadītāju, kuri veic pasažieru komercpārvadājumus ar taksometru un vieglo automobili, reģistrāciju Taksometru vadītāju reģistrā;
4. veic ar pasažieru un kravu autopārvadājumiem saistīto datu apkopošanu un analīzi un uz to pamata izstrādāt rekomendācijas par autopārvadājumu tirgus attīstību vai ierobežojošu faktoru nepieciešamību (84.13);
5. administrē un nodrošina tehnisko atbalstu starptautiskajos starpvaldību un starpministriju līgumos paredzēto aktivitāšu īstenošanai (84.13);
6. organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos (84.13);
7. nodrošina sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu izlietojuma administrēšanu (84.13);
8. kontrolē Latvijas Republikas likumu un citu normatīvu aktu prasību ievērošanu sabiedriskā transporta jomā, kā arī sniedz informāciju ārvalstu kompetentajām institūcijām par starptautisko konvenciju un starpvalstu autopārvadājumu nolīgumu ievērošanu (84.13);
9. sniedz konsultācijas un informāciju valsts institūcijām, profesionālām asociācijām un autopārvadātājiem par Eiropas Savienības tiesību aktu, starptautisko nolīgumu, konvenciju, rezolūciju un citu ar autotransporta nozari saistītu normatīvo aktu prasībām (84.13);
10. veido un uztur informatīvās datu bāzes autopārvadājumu un sabiedriskā transporta jomā (84.13);
11. administrē un nodrošina ar transportlīdzekļu vadītāju darba un atpūtas laika uzskaiti saistītās sistēmas funkcionēšanu (84.13);
12. organizēt apmācības, kursus, seminārus, izstādes un citus pasākumus autopārvadājumu jomā (84.13).

Sabiedrība veic komercdarbību, kas pamatā ir saistīta ar tai deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi. Veicot uzdevumu izpildi, Sabiedrība sniedz stratēģiski svarīgus pakalpojumus, kuru kvalitāte un kvantitāte ir nozīmīga autopārvadājumu nozares funkcionēšanai, kā arī Sabiedrība pārvalda stratēģiski svarīgus valsts īpašumus, proti, valsts informācijas sistēmas.

# Sabiedrības nozīme transporta nozarē un vispārējais stratēģiskais mērķis

Sabiedrība veic komercdarbību, kas ir saistīta ar tai deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi pārvadājumu pakalpojumu jomā, kas ir stratēģiski svarīga valsts, pašvaldību un sabiedrības attīstībai un funkcionēšanai, kā arī tautsaimniecībai kopumā.

Sabiedrības īstenotās funkcijas skar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009, *ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem*, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1072/2009 *par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum*, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009 *par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum*, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.1370/2007 *par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr.1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr.1107/70* un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 *par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004* ietverto nosacījumu izpildi un izpildes kontroli Latvijā. Funkcijas tiek realizētas, ievērojot minēto Eiropas Savienības regulējumu, Latvijas Republikas normatīvo aktus un līgumu Nr. SM 2011/-22 „Vienošanās par sadarbību valsts pārvaldes uzdevumu izpildes nodrošināšanā”, kas 2011. gada 1. jūlijā noslēgts starp Sabiedrību un Satiksmes ministriju.

Sabiedrības galvenie sniegtie pakalpojumi ir:

* nodrošināt piekļuvi starptautiskajam un iekšzemes kravu un pasažieru autopārvadājumu tirgum;
* organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos.

**Piekļuve starptautiskajam un iekšzemes kravu un pasažieru autopārvadājumu tirgum.** Eiropas Savienības regulējums nosaka, ka katrai dalībvalstij jānodrošina speciālo atļauju izsniegšana kravas komercpārvadājumu veikšanai ar kravas transportlīdzekļiem un pasažieru komercpārvadājumiem ar autobusiem, kā arī jānodrošina droša informācijas apmaiņa par izsniegtajiem dokumentiem ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu kompetentajām institūcijām, lai to varētu izmantot kontroles institūcijas. Autopārvadājumu jomai ir nozīmīga loma valsts ekonomikā, kur dominē pakalpojumu sniegšana*.* Latvijā autopārvadājuma jomas politiskās virzības un normatīvā satura veidošana ir Satiksmes ministrijas kompetencē, savukārt valsts deleģēto funkciju praktisko izpildi nodrošina Sabiedrība, gan izsniedzot komersantiem nepieciešamos dokumentus – atļaujas, licences, sertifikātus, kas nodrošina vienlīdzīgas un caurspīdīgas piekļuves tiesības autopārvadājumu tirgum, gan sniedzot autopārvadājumu nozarē faktiski un potenciāli strādājošām juridiskām un fiziskām personām konsultācijas plašā jautājumu spektrā – sākot no nacionālo normatīvo prasību skaidrojumiem līdz problēmu risinājumiem starptautiskā arēnā. Lai nodrošinātu pārvadātājiem piekļuvi Latvijas un starptautiskajiem tirgiem, Sabiedrība uz vienlīdzīgas konkurences pamatiem, ievērojot objektivitātes un neitralitātes principus, nodrošina speciālās atļaujas – licences saņemšanu. 2020. gada 1. jūlijā Sabiedrības izsniegto spēkā esošo licenču skaits komercpārvadājumiem ar autotransportu ir 6046, un darbībā esošo licences kartīšu/Eiropas kopienas atļauju kopiju skaits ir 24 106. Sabiedrības speciālisti spēj nodrošināt kvalitatīvu autopārvadājumu tirgus ekonomiskās un tiesiskās darbības analīzi, kā arī konstruktīvi sadarboties ar citu valstu speciālistiem šajā jomā. Šobrīd tirgus ir izvirzījis specifiskas prasības, uz kurām ir operatīvi un kvalitatīvi jāsniedz palīdzība autopārvadātājiem problēmsituāciju risināšanā. Sabiedrības pieredzējuši un kvalificēti speciālisti nodrošina pilnu konsultāciju spektru gan iekšzemes, gan starptautisko autopārvadājumu jomā.

Sabiedrība dokumentus (licences, atļaujas, sertifikātus) uzņēmējdarbībai autopārvadājumu jomā izsniedz valsts deleģēto funkciju ietvaros, līdz ar to Sabiedrība ir vienīgais šāda pakalpojumu sniedzējs. Vairākums Eiropas Savienības dalībvalstu, tāpat kā Latvija, dokumentus (licences, atļaujas, sertifikātus) uzņēmējdarbībai autopārvadājumu jomā izsniedz un šīs sistēmas monitoringu nodrošina izpildinstitūcijas, savukārt transporta politikas veidošana ir ministriju pārziņā, piemēram, Lietuvā, Polijā, Vācijā, Somijā, Dānijā. Eiropas Savienībā nosacījumi, lai piekļūtu autopārvadājumu jomas uzņēmējdarbībai, ir vienoti un atbilstoši  Eiropas Savienības regulām, tomēr to piemērošana var atšķirties, ņemot vērā katras valsts administratīvās procedūras un institūciju kapacitāti. Savukārt piekļuves apmērs starptautiskajam autopārvadājumu tirgum, ko nosaka divpusējie līgumi, var būt atšķirīgs, jo to ietekmē vairāki faktori, ieskaitot politisko.

**Sabiedriskā transporta organizēšana.** Eiropas Savienības regulējums sabiedriskā transporta nozarē paredz, kādā veidā un pēc kādiem principiem tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi, kā arī paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma organizēšanas funkciju realizē valsts struktūra. Sabiedriskā transporta pakalpojuma pilnvērtīga darbība ir nozīmīga visai sabiedrībai, jo tā palīdz veidot valsts tautsaimniecības izaugsmi. Svarīgi ir tas, lai sabiedriskā transporta sistēma spētu nodrošināt ātrus pasažieru pārvadājumus, būtu kvalitatīva un efektīva, un vienlaikus pieejama iedzīvotājiem. Sabiedriskā transporta pakalpojums ir stratēģiski svarīgs valsts pakalpojums, jo ietekmē visus Latvijas iedzīvotājus. Ņemot vērā to, ka sabiedriskais transports rada ārēju labumu (samazināta ietekme uz vidi salīdzinājumā ar privātu auto, sociālekonomiski labumi un sociālo funkciju nodrošināšana), ir pamatoti uzskatīt, ka sabiedriskais transports ir pakalpojums, kurā ir pieļaujama un nepieciešama valsts iesaiste, jo tirgus šajā nozarē ir nepilnīgs. Nepilnīgs tirgus ir tad, kad pastāv pieprasījums pēc pakalpojuma, taču nav komersantu, kuri vēlētos nodrošināt šo pieprasījumu. Ņemot vērā, ka ieņēmumu segums no pārdotajām biļetēm vietējas nozīmes maršrutos visos plānošanas reģionos, izņemot Rīgas plānošanas reģionu, 2019. gadā ir robežās no 25% līdz 30%, var pamatoti uzskatīt, ka par esošo tarifu neviens komersants nenodrošinās pakalpojumu. Iespējams, pakalpojumu varētu nodrošināt piemērojot paaugstinātu tarifu, tikai tādā gadījumā mazāk apdzīvoto reģionu iedzīvotāji maksātu nesamērīgi augstu maksu par šo pakalpojumu un netiktu nodrošināts sociālais taisnīgums, kurā visiem iedzīvotājiem neatkarīgi no tā dzīves vietas valsts nodrošina vienādas iespējas.

Vēl viena no pakalpojuma sniegšanas alternatīvām ir samazināt reisu skaitu, kas atlikušajiem reisiem palielinātu pieprasījumu, tomēr tādā gadījumā ciestu iedzīvotāju mobilitāte, kas ilgtermiņā samazinās sabiedriskā transporta pievilcīgumu un veicinās iedzīvotāju aizplūšanu uz lielākajām pilsētām.

Lai gan sabiedriskā transporta sistēmas daudzas komponentes ir nododamas privāti, tās atsevišķas komponentes kā sociālā funkcija un pieejamība, kā arī sistēmas uzturēšana kopumā - maršrutu plānošana, pakalpojumu organizēšana, valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu izlietojuma administrēšana, biļešu tirdzniecības sistēmas ieviešana un uzturēšana, pakalpojuma tarifu noteikšana, pārbaudes autoostu darbības uzraudzībai, pārbaužu veikšana transportlīdzekļos, kas sniedz pakalpojumus - ir stratēģiski svarīgs pakalpojums, kurās ir jāpatur valsts ietekme, jo pretējā gadījumā var netikt nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība normatīvajos aktos paredzētajā apjomā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana reģionālajos maršrutos ir nodota Sabiedrībai. Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums paredz vairākus principus, pēc kuriem jāvadās pakalpojuma sniegšanas organizētājam. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nosaka, ka sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē, pamatojoties gan uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu (ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot pasažieru pārvadājumu organizēšanas veidu), gan sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsma. **M**aršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā. Organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus, primāri tiek vērtēta pakalpojumu pieejamība, veidojot pasūtījumu Sabiedrība kombinē kopā gan rentablos maršrutus, gan nerentablos maršrutus, tādejādi nodrošinot, ka visai sabiedrībai ir pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi un tiek sabalansēti valsts budžeta un pašvaldību izdevumi.

**Sabiedrības pārziņā esoša infrastruktūra.** Eiropas Savienības regulējums nosaka, ka katrai dalībvalstij jāuztur vienots elektronisks reģistrs, kā arī noteiktiem valstu elektroniskajos reģistros iekļautajiem datiem nodrošinot publisku pieejamību, atbilstoši attiecīgiem datu aizsardzības noteikumiem. Sabiedrība nodrošina, ka informācija par autopārvadājumu tiesību aktu nopietniem pārkāpumiem, ko izdarījuši pārvadātāji, kā arī informācija par Kopienas atļauju vai tās apliecinātās kopijas pagaidu vai pastāvīgu anulēšanu, tiek ievadīta attiecīgās valsts autopārvadātāju uzņēmumu elektroniskajā reģistrā un glabāta divus gadus. Valsts iesaiste ir nepieciešama, lai uzraudzītu prasības izpildi augstā kvalitātē, ņemot vērā personu datu aizsardzības prasības, kā arī informācijas par pārkāpumiem ierobežotas pieejamības statusu.

**Sabiedrības īpašumā un tā pārvalda sekojošas informācijas sistēmas, kuras svarīgas transporta nozares attīstībai un drošībai:**

* Autopārvadātāju informatīvā datu bāze (APIDB), kas ir valsts informācijas sistēma un stratēģiskas nozīmes sistēma, izveide un izmantošana tiek veikta saskaņā ar Autopārvadājumu likumā un Ministru kabineta 2019. gada 27. augusta noteikumos Nr. 389 “Noteikumi par pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili” definētajiem nosacījumiem. APIDB nodrošina Sabiedrības sniegto pakalpojumu pārvaldību. Sistēmā ietveramās nepieciešamās informācijas apkopošanai tiek veikta informācijas ievade no Uzņēmumu reģistra, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes informācijas sistēmām. Sistēmai ir izveidota ārējā interneta (web) piekļuve, kas sniedz iespēju šai sistēmai piekļūt kompetentajām institūcijām, piemēram, Valsts policijai APIDB ietvaros ir izstrādāts atsevišķs modulis maršrutu atļauju reģistrācijas nodrošināšanai, bez iespējas fiksēt pakalpojuma darba plūsmu un sagatavot atskaites. Attiecīgās sistēmas izstādi un attīstību Sabiedrība ir veikusi izmantojot savus iekšējos izstrādes cilvēku resursus, nodrošinot unikālas un ilgtermiņā pilnveidotas kompetences izveidi attiecībā uz konkrētās informācijas sistēmas darbību. Attiecīgā informācijas sistēma arī veido pamatu citu Sabiedrības funkciju izpildes nodrošināšanai, jo satur pamata datus attiecībā uz autotransporta jomā esošajiem komersantiem, līdz ar to tās izdalīšana no kopējās Sabiedrības informācijas sistēmu arhitektūras varētu būt tehniski sarežģīts un resursu ietilpīgs process. Tāpat jāņem vērā, ka attiecīgās informācijas sistēmas izdalīšana no kopējās Sabiedrības informācijas sistēmu arhitektūras var radīt apgrūtinājumus citu funkciju īstenošanai, lai to atbalstam izveidotās informācijas sistēmas nebūs savietojamas ar APIDB. Autopārvadātāju informatīvā datu bāze, kurā ietilpst arī informācija par pārvadātājiem izsniegtajiem dokumentiem darbībai autopārvadājumu tirgū, tiek uzturēta un uzlabota atbilstoši prasībām, tiek nodrošināta datu precizitāte un aizsardzība.
* Elektronisko reģistru savienošanas prasība ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu reģistriem uzliek papildus atbildību par datu precizitāti. Lai apmainītos ar precīziem un korektiem datiem par autopārvadātājiem, Sabiedrība nodrošina ERRU (European Register for Road Transport Undertakings), kas ir valsts nozīmes informācijas sistēma. Informācijas sistēmas izveide un izmantošana tiek veikta saskaņā ar Eiropas Komisijas regulu Nr.2016/403 ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1071/2009 attiecībā uz Savienības noteikumu tādu nopietnu pārkāpumu klasifikāciju, kas var izraisīt autopārvadātāja labas reputācijas zaudēšanu, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK III pielikumu. ERRU (Eiropas Autotransporta uzņēmumu reģistrs), darbojas kopš 2013. gada 1. janvāra. ERRU ļauj Eiropas Savienības dalībvalstīm un citām valstīm, kuras ir pievienojušās attiecīgajai informācijas sistēmai apmainīties ar informāciju par autotransporta jomā esošajiem uzņēmumiem, lai kompetentās iestādes varētu labāk uzraudzīt autotransporta uzņēmumu atbilstību spēkā esošajiem noteikumiem. Attiecīgā informācija sistēma ļauj dalībvalstij, kura vēlas veikt noteikta transporta jomā darbojošās uzņēmuma vai tā transportlīdzekļa pārbaudi, veikt informācijas pieprasījumus citām dalībvalstīm par to rīcībā esošo informāciju attiecībā uz konkrēto uzņēmumu un tam iespējamajām piemērotajām soda vai cita veida sankcijām, kas tam liedz veikt uzņēmējdarbību vai nosaka konkrētus ierobežojumus tās īstenošanai. Secīgi attiecīgā atbildes informācija kalpo par pamatu tālāko kontrolējošā uzņēmuma darbību izpildei. Attiecīgās informācijas sistēmas darbībai ir definētas konkrētas pieejamības prasības, kuru neizpildes gadījumā var tikt ierosināta sankciju piemērošanas procedūra pret Latvijas valsti. Attiecīgais nosacījums savā būtībā paredz, ka attiecīgās informācijas sistēmas uzturēšana ir veicama valstiskā līmenī, lai nodrošinātu valsts interešu aizstāvību starptautiskā mērogā. Secīgi attiecīgās informācijas sistēmas un ar tās darbību saistīto funkciju nodošana privāta komersanta praksē varētu būt ļoti apgrūtinoša, jo iespējamie administratīvie mehānismi nevar garantēt, ka komersants pilnībā apzinās iespējamās sekas attiecīgās informācijas sistēmas nepieejamības gadījumos.
* Atbilstoši 2006. gada 15. marta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.561/2006, kas nosaka, ka visiem transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti pēc 2006. gada 1. maija obligāti jāuzstāda digitālais tahogrāfs, kā arī, sākot ar 2006. gada 4. aprīli, katrai Eiropas Savienības dalībvalstij jānodrošina nepārtraukta digitālā tahogrāfa karšu izsniegšana un digitālā tahogrāfa sistēmas funkcionēšana. Sabiedrība ir saņēmusi deleģējumu nodrošināt Eiropas Savienības dalībvalsts digitālā tahogrāfa sistēmas kompetentās institūcijas un digitālā tahogrāfa karšu izsniedzējinstitūcijas funkcijas izpildi. Apjomīgs uzdevums ir nodrošināt datu apmaiņu informācijas tīklā „TACHOnet”, kas ir valsts nozīmes informācijas sistēma, par autovadītājiem, kuri izmanto digitālā tahogrāfa karti katrā dalībvalstī. Informācijas tīklam „TACHOnet” jānodrošina personas datu aizsardzība, kā arī diennaktī 24 stundu nepārtrauktu datu apmaiņu starp Eiropas Savienības dalībvalstīm. TACHOnet (Telematics Network for the Exchange of Information Concerning the Issuing of Tachograph Cards) informatīvā datu bāze (TACHOnet) – Informācijas sistēmas izveide un izmantošana tiek veikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu Nr.165/2014 “par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu”. Informācijas sistēma nodrošina digitālā tahogrāfa karšu uzskaiti un pārvaldību. Sistēma ir pieslēgta tiešsaistes Eiropas Savienības kopējam informācijas apmaiņas tīklam par digitālā tahogrāfa autovadītāju kartēm, izmantojot TESTA2 tīklu. Sistēma ir savietota ar aktuālā pakalpojuma sniedzēju tīklu digitālā tahogrāfa karšu personalizācijas un sertifikācijas izgatavošanas nodrošināšanai.

Lai nodrošinātu minēto funkciju, Sabiedrība ir izveidojusi speciālu šim mērķim paredzētu tehnisko infrastruktūru, ar kuras palīdzību katra dalībvalsts kompetentā institūcija pēc atsevišķa pieprasījuma saņem informāciju par konkrēta autovadītāja digitālā tahogrāfa karti un viņa personas datiem. Šīs informācijas apmaiņa ir ļoti būtiska, jo pārtraucot informācijas tīkla „TACHOnet” darbību var tikt vērsta prasība pret Latvijas Republiku Eiropas Kopienas Tiesā un piemērotas soda sankcijas par regulas neizpildi. Kā arī tiks liegta iespēja pārbaudīt informāciju par citas dalībvalsts autovadītāju, kas apdraudētu ceļu satiksmes drošību un kropļotu autopārvadājumu tirgu. TACHOnet ir reģistrēta kā valsts nozīmes informācijas sistēma un tās uzturēšanu un attīstību Sabiedrība ir nodrošinājusi no saviem ieņēmumiem.

* Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 14.1 pantam un Ministru kabineta 2018. gada 21. novembra noteikumiem Nr. 717 “Noteikumi par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmu” ir izveidota Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēma (turpmāk - BMA), kuras pārzinis ir Sabiedrība. Izmantojot sistēmu, Sabiedrība veic informācijas apstrādi par Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi” noteiktajiem pasažieriem, kuriem ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus. Informācijas apstrādes mērķis ir valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu administrēšana, kā arī informācijas apkopošana par personu braukšanas maksas atvieglojumu izmantošanai aktuālajiem identifikācijas līdzekļiem. Informāciju, tostarp īpašu kategoriju personas datus, kas apliecina personas tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus, iekļaušanai informācijas sistēmā Sabiedrībai sniedz Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisija, Valsts bērnu tiesību aizsardzības inspekcija, Sabiedrības integrācijas fonds un Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde. Paredzēts, ka saņemt un izmantot informācijas sistēmā iekļauto informāciju ir arī republikas pilsētu pašvaldībām, lai nodrošinātu to braucienu elektronisku uzskaiti, kurus pilsētas nozīmes maršrutos veikuši pasažieri ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem. Lai pamatotu valsts budžeta līdzekļu kompensācijas pieprasījumu, pašvaldībām būs jāiesniedz informācijas sistēmā datus par elektroniskās braucienu uzskaites sistēmās identificēto valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju braucieniem. BMA nodrošina uzkrātās informācijas pieejamību republikas nozīmes pilsētām to sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Jāņem vērā, ka BMA satur personas datus, pie tam, sensitīvus personas datus, kas rada riskus personām, ja BMA uzturēšana un datu apstrāde tiek nodota citām struktūrām. Attiecīgā informācijas sistēma ir izveidota un tiek uzturēta izmantojot Sabiedrības finanšu resursus, paredzot, ka attiecīgais finansējums tiek nodrošināts no kopējā sabiedriskā transporta jomas pārvaldības finanšu resursu apjoma.
* Sabiedrības kompetencē ir reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta – pasažieru pārvadājumu ar autobusu un vilcienu – maršrutu plānošana; organizēšana (sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšana ar pārvadātājiem); sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšana un piešķiršana, kā arī ar sabiedrisko transportu saistīto pakalpojumu organizēšana, kas ietver Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju valsts informācijas sistēmas izveidi un uzturēšanu un vienotas Sabiedriskā transporta informācijas un finanšu statistikas sistēma (STIFSS) uzturēšanu. Sabiedrības STIFSS sistēmā tiek uzturēta aktuālā informācija par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutiem, reisiem, to kustības sarakstiem un braukšanas maksu (tarifiem). Pašlaik STIFSS tiek nodrošināta un uzturēta informācija par reģionālās nozīmes maršrutu autobusu pārvadājumiem. Pašlaik sistēmā reģionālās nozīmes autobusu pārvadātāji, iesniedz informāciju par pasažieru plūsmu, kas veidojas no pārdoto biļešu informācijas, kas reģistrēta ar kases aparātiem. Sistēmā tiek saņemta informācija arī par autoostās pārdotajām biļetēm no autoostu biļešu tirdzniecības un reisu uzskaites sistēmas. Informācijas sistēmas izveide un izmantošana tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 11. augusta noteikumiem Nr. 461 “Vienotas sabiedriskā transporta pakalpojumu uzskaites sistēmas izveidošanas, uzturēšanas un attīstīšanas kārtība”. Sistēma nodrošina informācijas saņemšanu un apkopošanu, kuru izmanto reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutu plānošanā, sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu izpildes kontrolē un zaudējumu kompensācijas aprēķināšanā, kā arī nodrošina citas informācijas uzkrāšanu saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojamu sniegšanu. Sistēmas ietvaros ir izveidots modulis, kurš nodrošina maršrutu pieturvietu informācijas uzskaiti un grafisko attēlu pievienošanas iespējas.
* Sabiedrība ir uzsākusi Vienotas biļešu noliktavas informācijas sistēmas izveidi (VBNIS), kas spētu nodrošināt vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē. VBNIS izveidi ir plānots īstenot jaunās sabiedriskā transporta kopējās attīstības sistēmas (pasūtījums laika periodam no 2021. gada līdz 2030. gadam) izvirzītā mērķa sasniegšanai, lai novērstu Sabiedrības esošajā situācijā identificētās nepilnības sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības jomā, no kurām kā būtiskākā ir norādāma: esošā biļešu tirdzniecība netiek veikta vienotā sistēmā, kas neļauj Sabiedrībai, kā reģionālās nozīmes maršrutu pasūtītājai, pilnvērtīgi organizēt un attīstīt ar sabiedrisko transporta jomu saistītos pakalpojumus, kā arī uzlabot pakalpojumu sniegšanā gūto ieņēmumu un izdevumu kontroli. Attiecīgās situācijas problemātiku uzskatāmi raksturo fakts, ka šobrīd 47% autobusu reisu biļetes vispār nevar nopirkt attālināti (pirms iekāpšanas transportlīdzeklī), kā rezultātā tiek samazināta sabiedriskā transporta izmantošanas plānošana Latvijas iedzīvotājiem, kā arī netiek veicināta bezskaidras naudas norēķinu izmantošana, kas sekmē iespējamo ēnu ekonomiku, radot labvēlīgus apstākļus iespējamībai nekorekti izsniegt sabiedriskā transporta biļetes. Bez minētā pašlaik pārsvarā biļetes attālinātās biļešu kasēs internetā ir dārgākas nekā transportlīdzeklī, jo pašlaik esošo vienoto “biļešu noliktavu”, kurā pieejama informācija tikai par apmēram 40% autobusu reisiem, uztur privāts komersants, kura nosacījumi informācijas piekļuvei nepieļauj veikt biļešu tirdzniecību. Izveidojot VBNIS tiks īstenoti Valdības rīcības plāna - Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai 88.1. un 88.2.punktā paredzētie uzdevumi, kas paredz pasākumu veikšanu viedu iespēju norēķiniem sabiedriskajā transportā veicināšanā, tostarp, veicot pasākumus bezskaidras naudas norēķinu iespēju vai biļešu iegādes iespēju, izmantojot mobilās lietotnes ieviešanai visā maršrutu tīklā, kā arī pielāgot infrastruktūru un transportlīdzekļus, lai personām ar invaliditāti (kustību traucējumiem) nodrošinātu pieeju sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Finansējums paredzēts prioritāro pasākumu pieprasījumā.

Sabiedrības pārziņā esošās informācijas sistēmas, to pieejamība un tālākā attīstība ir uzskatāma par neatņemamu Sabiedrības pakalpojumu sniegšanas un funkciju izpildes sastāvdaļu, kas nodrošina integrētu autotransporta jomas pārvaldību valstiskā mērogā. Attiecīgā pārvaldība paredz, ka informācijas sistēmu starpā tiek uzturētas dažāda veida savstarpējās integrācijas un datu apmaiņas, kas garantē informācijas integritāti un to, ka nepieciešamie dati tiek ievadīti tikai vienu reizi un secīgi izmantoti tālākos biznesa procesos.

Ņemot vērā minētās tendences un Sabiedrības pamatkompetences, kā arī nolūkā sekmēt valsts pārvaldes uzdevumu izpildes efektivitāti, Sabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis ir:

**Nodrošināt sabiedrības interesēm atbilstošu vienotu, ilgtspējīgu un pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālo maršrutu tīklu un pārvadājumu minimālo valsts garantēto pakalpojumu apjomu tajā, kā arī uzturēt un īstenot kvalitatīvu pakalpojumu kompleksu (sistēmu), lai pārvadātājiem nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi tirgum autopārvadājumu jomā.**

Attiecīgais mērķis arī paredz tālāku Sabiedrības pārziņā esošo informācijas sistēmu attīstību un pilnveidošanu, kas gan vēsturiski, gan nākotnē ir plānota, primāri no Sabiedrības pašu līdzekļiem, neradot papildus finansējuma nepieciešamību no valsts budžeta līdzekļiem. Šis vispārējais stratēģiskais mērķis ir ņemts par pamatu, izstrādājot Sabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju 2020.–2022. gadam. Stratēģijā atbilstoši vispārējam stratēģiskajam mērķim ir definēti no tā izrietoši nefinanšu mērķi, kuri ir saistīti ar Sabiedrības uzdoto uzdevumu izpildes nodrošināšanu.

1. Valsts līdzdalības saglabāšanas izvērtējums

Ilgtermiņā ir pierādīts, ka Sabiedrība savā darbībā, pildot ar likumu tai deleģētās funkcijas, pilnvērtīgi nodrošina sabiedrības interesēm atbilstošus, valsts kontrolētus iedzīvotājiem pieejamus un kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus sabiedriskā transporta nozarē un autopārvadājumu licencēšanas jomā. Sabiedrība atbilstoši sabiedrības interesēm autotransporta un sabiedriskā transporta nozarē nodrošina augstāku kvalitātes standartu saskaņā ar galveno darbības kvalitātes vērtēšanas kritēriju – personām sniegto pakalpojumu kvalitāti. Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas prasībām, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja īstenojas viens no šādiem nosacījumiem:

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

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

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

Saskaņā ar šī informatīvā ziņojuma 3.daļā norādīto, Sabiedrības darbība atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 1, 2. un 3. punkta nosacījumiem, proti:

1. **Tiek novērstas tirgus nepilnība sabiedriskā transporta jomā.** Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas jeb pasūtījuma veikšanas pamatprincipus reglamentē Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. 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, kā arī tie būtu pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar īpašām vajadzībām. Iedzīvotāju mobilitāte jeb iedzīvotāju pārvietošanās iespēja ir vitāli svarīga gan tautsaimniecības attīstības kontekstā, gan iedzīvotāju dzīves kvalitātes un pamatvajadzību nodrošināšanas aspektā. Sabiedriskais transports sniedz iespēju iedzīvotājiem būt mobiliem. Vienlaikus tas pilda arī sociālo funkciju, un pasažieru pārvadājumi tiek veikti arī mazapdzīvotās teritorijās un tajos maršrutos, kuros konkurences apstākļos iedzīvotāju pārvadājumu pakalpojumi par saprātīgu maksu netiktu sniegti. Ministru kabineta 2020. gada 4. marta rīkojums Nr. 95 “Par nozaru politiku pamatnostādnēm 2021.-2027. gada plānošanas periodam” attiecībā uz transporta jomas attīstību paredz integrētu transporta sistēmu, kas nodrošina efektīvu, ilgtspējīgu, drošu un gudru cilvēku un kravu mobilitāti, tādējādi veicinot valsts ekonomisko izaugsmi, nodrošinot uzņēmējdarbības vides pieejamību un dodot ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni. Šobrīd Sabiedrība nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālajos starppilsētu nozīmes un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, lai saglabātu iedzīvotāju mobilitāti un citu pakalpojumu pieejamību tiem. Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums paredz vairākus principus, pēc kuriem jāvadās pakalpojuma sniegšanas organizētājam. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nosaka, ka sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē, pamatojoties gan uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu (ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot pasažieru pārvadājumu organizēšanas veidu), gan sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsma. No minētā secināms**,** ka sabiedriskā transporta pakalpojumi sabiedrībai ir būtiski un tai šie pakalpojumi ir jāsaņem vismaz tādā apmērā, kā tas ir noteikts Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturtajā daļā.
2. **Sabiedrības darbības rezultātā tiek sniegti pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.** Sabiedrība sniedz stratēģiski svarīgus pakalpojumus, nodrošinot, ka tiek uzturēts un attīstīts kvalitatīvs un juridiski pamatots pakalpojumu komplekss (sistēma) kravas un pasažieru autopārvadājumu un sabiedriskā transporta jomā, atbilstoši valsts, sabiedrības un pārvadātāju interesēm godīgas un vienlīdzīgas pārvadātāju konkurences nodrošināšanai, vienlaikus aizsargājot Latvijas iedzīvotāju un pārvadātāju intereses atbilstoši starptautiskajām un Eiropas Savienības tiesību normām. Transporta nozare Latvijā ir stratēģiski svarīga, jo tai ir tieša ietekme uz valsts konkurētspēju un tautsaimniecības izaugsmi. Tādēļ transporta attīstība un ilgtspēja ir pieminēta vairākos valsts augsta līmeņa politikas plānošanas dokumentos gan pašreizējā plānošanas periodā, gan arī nākamajā periodā - Nacionālais attīstības plāns (NAP) laika posmam no 2021. līdz 2027. gadam ir apstiprināts saeimā 2020. gada 2. jūlijā. Līdzīgi kā iepriekšējā NAP 2014. – 2020. gadam, tas uzsver nepieciešamību pēc integrētas, ilgtspējīgas transporta sistēmas, kas nodrošina kvalitatīvas pasažieru mobilitātes iespējas visā teritorijā. Transporta attīstības ietvara 2021. – 2027. gadam projektā (TAP2027) noteikts, ka transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni.
3. **Sabiedrības īpašumā un tā pārvalda informācijas sistēmas, kuras svarīgas transporta nozares attīstībai un drošībai.** Sabiedrība savu funkciju izpildes nodrošināšanai ir izstrādājusi un uztur savā pārziņā esošas informācijas sistēmas, kuras nodrošina informāciju par Latvijas Republikā reģistrētajiem pārvadātājiem, taksometru vadītāju reģistrā reģistrētajiem transportlīdzekļu vadītājiem, [tīmekļvietņu vai mobilo lietotņu pakalpojuma sniedzējiem,](http://www.atd.lv/lv/t%C4%ABmek%C4%BCviet%C5%86u-vai-mobilo-lietot%C5%86u-pakalpojuma-sniedz%C4%93ja-re%C4%A3istr%C4%81cija) un izsniegtajiem pārvadājuma vadītāju profesionālas kompetences sertifikātiem, izsniegtajiem bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) sertifikātiem, kā arī informācijas apmaiņu ar Eiropas Savienības dalībvalstīm par izsniegtajiem dokumentiem pārvadātājiem.

Papildus Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta otrajā daļā ir noteikts, ka veicot izvērtējumu, kas pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt šī likuma 88. panta pirmajā daļā noteiktos mērķus, publiska persona konsultējas ar kompetentajām institūcijām konkurences aizsardzības jomā un komersantus pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem.

Informatīvā ziņojuma saskaņošanas laikā atzinumi par to ir saņemti no Latvijas Pašvaldību savienības (LPS) un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS). LPS un LBS saskaņo informatīvo ziņojumu bez iebildumiem vai papildinājumiem, tādējādi paužot savu atbalstu valsts līdzdalības saglabāšanai Sabiedrībā. Savukārt biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija” informēja, ka atzinumu par informatīvo ziņojumu nesniegs. Konkurences jomā ir saņemts saskaņojums no Konkurences padomes, kas secina, ka Sabiedrības pamatdarbība saistīta ar tai deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi – Sabiedrība sniedz stratēģiski svarīgus pakalpojumus, kuru kvalitāte un kvantitāte ir nozīmīga autopārvadājumu nozares funkcionēšanai, kā arī pārvalda stratēģiski svarīgus valsts īpašumus, proti, valsts informācijas sistēmas. Konkurences padome pamatojoties uz Valsts pārvaldes iekārtas likuma VPIL 88. panta pirmās daļas 1., 2. un 3.punktu, neiebilst Informatīvā ziņojuma tālākai virzībai.

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

**Ievērojot minēto, ir pamats secināt, ka Sabiedrības komercdarbība atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 1., 2. un 3.punktam, un valsts līdzdalība Sabiedrībā ir saglabājama arī turpmāk.**

**5. Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

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

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I.Stepanova