**Ministru kabineta rīkojuma projekta „Par valsts akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” vispārējo stratēģisko mērķi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ministru kabineta rīkojuma projekta „Par valsts akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” vispārējo stratēģisko mērķi” (turpmāk -Projekts) mērķis ir atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma (turpmāk – Likums) 1. panta pirmās daļas 18. punktam un 7. pantam noteikt akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” vispārējo stratēģisko mērķi.  Projekts stāsies spēkā tā parakstīšanas brīdī. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Likuma 57.pants nosaka, ka vidēja termiņa darbības stratēģiju izstrādā, ņemot vērā publiskas personas augstākās lēmējinstitūcijas noteiktos kapitālsabiedrības vispārējos stratēģiskos mērķus, savukārt Likuma 1.panta pirmās daļas 14.punkts nosaka, ka publiskas personas augstākā lēmējinstitūcija attiecībā uz valsts kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldību ir Ministru kabinets. Saskaņā ar Likuma 1.panta pirmās daļas 18.punktā sniegto definīciju vispārējie stratēģiskie mērķi ir publiskas personas augstākās lēmējinstitūcijas noteikti kapitālsabiedrības mērķi, kurus publiska persona vēlas sasniegt ar līdzdalību kapitālsabiedrībā un kuri izriet no tiesību aktiem un politikas plānošanas dokumentiem.  Vispārējais stratēģiskais mērķis ir jānosaka, lai akciju sabiedrība “Pasažieru vilciens” (turpmāk – PV) varētu to ietvert vidējā termiņa darbības stratēģijā. Vispārējais stratēģiskais mērķis ir jānosaka atbilstoši Likuma 4.panta pirmajai daļai un 7.pantam. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | PV ir valsts kapitālsabiedrība, kuras 100% kapitāla daļas pieder valstij, Satiksmes ministrijas personā. PV ir reģistrēta komercreģistrā ar reģistrācijas numuru 40003567907, juridiskā adrese – Turgeņeva iela 14, Rīga, LV-1050, Latvija.  PV ir AS „VRC Zasulauks” (reģistrēta komercreģistrā ar reģistrācijas numuru 50003621571, juridiskā adrese – Kandavas iela 42A, Rīga, LV-1083, Latvija) 51% kapitāldaļu īpašnieks. Saskaņā ar tiesas spriedumu 2020. gada 3. martā pasludināts AS „VRC Zasulauks” maksātnespējas process.  No 2015. gada 1. aprīļa PV pilnībā pārņēma ritošā sastāva uzturēšanas un kapitālo remontu darbības virzienu no meitas sabiedrības AS „VRC Zasulauks”.  PV galvenais darbības veids ir pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu. Pakalpojums galvenokārt tiek sniegts valsts pasūtījuma līguma ietvaros, ko pārrauga VSIA „Autotransporta direkcija”. Līguma izpildē notiek sadarbība ar AS „LatRailNet”, kas nodrošina dzelzceļa jaudas sadali, piešķirot tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru. PV sadarbojas arī ar VAS „Latvijas dzelzceļš”, kas ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, sniedzot priekšlikumus infrastruktūras attīstības plāniem, t.sk. pasažieru piekļuves infrastruktūras uzlabojumiem un infrastruktūras kvalitātes un tehniskā stāvokļa uzlabojumiem.  Lai PV kā dzelzceļa pasažieru pārvadātājs un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs varētu īstenot savus pakalpojumus, saskaņā ar Dzelzceļa likuma 34. panta pirmās daļas noteikumiem Valsts dzelzceļa administrācija PV ir izsniegusi pārvadātāja beztermiņa licenci. Šī licence PV dot tiesības sniegt pakalpojumus visā Eiropas Savienības teritorijā.  Lai iegūtu tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai un garantētu drošu pakalpojumu sniegšanu, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija PV ir izsniegusi drošības sertifikātu. 2018.gada 5.augustā izsniegts Drošības sertifikāts – A daļa, kas apliecina drošības pārvaldības sistēmas pieņemšanu Eiropas Savienībā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un piemērojamiem valsts tiesību aktiem, un B daļa, kas apliecina, ka dzelzceļa pārvadājuma uzņēmuma pieņemtie noteikumi, lai izpildītu īpašās prasības, kas nepieciešamas attiecīgā tīkla drošai ekspluatācijai, ir saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un piemērojamiem valsts tiesību aktiem.  **Valsts līdzdalība un valsts līdzdalības pārvērtēšana PV**  Saskaņā ar Likuma 7.panta pirmo daļu publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību Likuma 4.panta nosacījumiem. Lēmumu par publiskas personas līdzdalības saglabāšanu kapitālsabiedrībās pieņem attiecīgās publiskās personas augstākā lēmējinstitūcija.  Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 2. punktam, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var saglabāt līdzdalību kapitālsabiedrībā, ja publiskas personas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radīti pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai.  Satiksmes ministrija kļuva par PV valsts kapitāla daļu turētāju, pamatojoties uz 2008.gada 2.septembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.526 „Par akciju sabiedrības „Pasažieru vilciens” akciju pirkšanu un akciju turētāju”, ar kuru Satiksmes ministrijai tika atļauts valsts vārdā pirkt PV akcijas un slēgt ar VAS “Latvijas dzelzceļš” attiecīgu pirkuma līgumu. Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteikto publiska persona pirms kapitālsabiedrības dibināšanas vai līdzdalības iegūšanas esošā kapitālsabiedrībā veic paredzētās rīcības izvērtējumu, ietverot arī ekonomisko izvērtējumu, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt noteiktos mērķus - piemēram, kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai. Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 2.punktu, 8.panta trešo daļu un 8.panta septītās daļas 1.punktu, kā arī 2008.gada 2.septembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.526 „Par akciju sabiedrības „Pasažieru vilciens” akciju pirkšanu un akciju turētāju”, 2008.gada 19.decembrī tika noslēgts Pasūtījuma līgums, ar kuru valsts ir piešķīrusi AS “Pasažieru vilciens” tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu tādejādi nodrošinot iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus.  PV un VSIA “Autotransporta direkcija” 2008.gada 19.decembrī noslēdza līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos strappilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu Nr.ATD/ST-2008/04/PV262-08 (turpmāk – Pasūtījuma līgums). Pasūtījuma līgums ir spēkā līdz 2024.gada 31.decembrim.  PV ir noslēgusi līgumu par 32 jaunu elektrovilcienu piegādi un veic darbības (izsludināts iepirkums par 8 jaunu dīzeļvilcienu iegādi un 30.07.2020. paziņoti 1.kārtas kandidātu atlases rezultāti), lai iespējami īsākā laikā atjaunotu ritošo sastāvu ārpus elektrovilcienu zonas. Saskaņā ar Ministru kabineta 2019.gada 3.decembra rīkojumu Nr. 611 “Grozījumi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”” ir paredzēts, ka AS “Pasažieru vilciens” jauno elektrovilcienu iegādei tiek piešķirts Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda finansējums 114 211 073 EUR apmērā. Saskaņā ar noslēgto līgumu par elektrovilcienu piegādi elektrovilcieni tiks piegādāti līdz 2023.gada beigām, kas nozīmē, ka piešķirtā Eiropas Savienības fondu finansējuma uzraudzības periods beigsies 2028.gadā.  Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam ietverto, atbilstoši Latvijas Nacionālajam attīstības plānam 2014.-2020. gadam noteiktajam vadmotīvam „Ekonomikas izrāviens” un prioritātēm – „Tautas saimniecības izaugsme”, „Cilvēka drošumspēja” un „Izaugsmi atbalstošas teritorijas”, transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. Eiropas Savienības fondus.  Saskaņā ar VSIA “Autotransporta direkcija” un SM izstrādāto Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju (Koncepcija) periodam no 2021. līdz 2030.gadam sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls būs dzelzceļš un autobusi papildinās dzelzceļa pārvadājumus. Koncepcijā noteikts, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu pārvadājumus nodrošinās ar vilcienu, savukārt autobusi pasažierus pievedīs vilcienam, kā arī kursēs vietās, kur nav pieejams vilciens. **Rīkojuma projekts** “Par valsts akciju sabiedrības ”Pasažieru vilciens” vispārējo stratēģisko mērķi” tiek virzīts izskatīšanai Ministru kabinetā vienlaikus ar **informatīvo ziņojumu** “Par valsts līdzdalību valsts akciju sabiedrībā “Pasažieru vilciens””.  **PV vispārējā stratēģiskā mērķa noteikšana**  PV salīdzinošās priekšrocības, atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 2. punktam, sniedzot sabiedrībai pakalpojumus ir:   1. PV un VSIA “Autotransporta direkcija” 2008.gada 19.decembrī noslēdza līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos strappilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu Nr.ATD/ST-2008/04/PV262-08 (turpmāk – Pasūtījuma līgums). Pasūtījuma līgums ir spēkā līdz 2024.gada 31.decembrim un tajā (3.2.punkts un 4.2.6.punkts) noteikts, ka līguma termiņš pagarinās par 7,5 gadiem un līgums darbojas līdz 2031.gada 30.jūnijam, ja PV līdz 2019.gada 31.decembrim veic jauna ritoša sastāva iegādi vai modernizāciju, būtiski palielinot amortizējamo aktīvu vērtību, kas nepieciešama līguma izpildei. Lai gan AS “Pasažieru vilciens” 2019.gada 30.jūlijā noslēdza līgumu par jaunu elektrovilcienu iegādi*,* ievērojot Eiropas Komisijas skaidrojumu par Regulas 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 (turpmāk – Regula) 4.panta 4.punkta piemērošanu, šajā gadījumā Pakalpojuma līguma pagarināšana nav pieļaujama, jo jaunā ritošā sastāva iegādei tika piešķirts valsts budžeta finansējums. Savukārt Regulas 5.panta 6.punkts noteic, ka, “*Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.*” Regulas 8.panta 2.punkts noteic, ka attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu 5.pantu piemēro no 2019.gada 3.decembra un beidz piemērot no 2023.gada 25.decembra un to līgumu termiņš, kuri piešķirti saskaņā ar 5.panta 6.punktu laikā no 2019.gada 3.decembra līdz 2023.gada 24.decembrim, nepārsniedz 10 gadus. No minētā izriet, ka līdz 2023.gada 24.decembrim ar PV var tieši noslēgt pakalpojumu valsts līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu ar termiņu 10 gadi. Šāda iespēja apstiprināta arī Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta 2020.gada 2.marta vēstulē ietvertajā skaidrojumā, norādot, ka šobrīd Regulas 5.panta 6.punkts ir spēkā un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumu tieša piešķiršana kā izņēmums ir iespējama; 2. Eiropas Komisija 2011. gada Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (turpmāk – Baltā grāmata) noteica mērķi līdz 2050. gadam panākt, lai vairums pasažieru vidēji garā attālumā (> 300 kilometri) tiktu pārvadāti ar vilcienu. Vienlaikus vidējā termiņā (līdz 2030. gadam) būtu jātrīskāršo ātrgaitas dzelzceļa tīkla kopgarums un jāsaglabā blīvs dzelzceļa tīkls visās dalībvalstīs. Eiropas Savienības transporta politikas līmenī pasažieru pārvadājumi ar vilcienu ir prioritāte. PV 2019. gadā veiktā klientu apmierinātības pētījuma rezultāti liecina, ka lielākā daļa jeb 88% pasažieru ir apmierināti ar vilcienu satiksmi Latvijā un ieteiktu šo pakalpojumu izmantot arī citiem. Aptauja iezīmē kopumā pozitīvas tendences. Visnoteiktāk par to liecina 5 galvenās tēmas (apmierinātība ar biļetēm, informāciju, drošību, pieturām, vilcieniem) apkopojošais pasažieru apmierinātības indekss, kas piecu gadu laikā ir visaugstākais jeb 49.5 punkti (+1 salīdzinājumā ar 2018. gadu). Pētījums parāda, ka ar dažāda veida aktivitātēm un akcijām Sabiedrība spēj piesaistīt jaunus pasažierus, kuri līdz šim nav izvēlējušies vilcienu kā savu ikdienas transporta veidu. Iegūtie dati liecina, ka 15% no pasažieriem, kas vilcienu ir uzsākuši lietot pēdējā gadā laikā, ir kļuvuši par pastāvīgiem pasažieriem, jo izmanto vilcienu vismaz 5 reizes nedēļā. Vilciena izvēli noteicošie faktori ir brauciena izmaksas (53%); kustības grafiks (48%); ātrums (40%). Trešdaļa aptaujas dalībnieku vilcienu izmanto vairāk nekā 7 gadus un visbiežāk ((50%) to dara, lai dotos uz vai no darba. Vairākums (61%) vilcienā konkrētā maršrutā pārvietojas katru otro dienu. Ņemot vērā, ka 47% respondentu aicina ieviest vairāk ekspress reisu, kad vilciens apstājas mazāk pieturās, var secināt, ka šo pasažieru ikdienas maršruts ir reģionos ārpus Rīgas; 3. Latvijas Nacionālās attīstības plānā (turpmāk-NAP) 2027. gadam ir noteikts rīcības virziens „Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” ar mērķi “integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā („Rail Baltica”) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti”. Šī rīcības virziena uzdevums ir „multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta „mugurkaulu” izveidošana, integrējot „Rail Baltica” esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību, vienlaikus attīstot drošu autoceļu un ielu infrastruktūru un nodrošinot ērtus savienojumus starp vilcienu un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot piekļūstamības prasības”. Kā viens no rīcības virziena mērķa indikatoriem ir noteikts „dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos”, 2027.gadā sasniedzot 12% (bāzes vērtība ir 7,38% 2018.gadā); 4. NAP 2027. gadam noteikto transporta politikas virzienu stiprina arī Transporta attīstības pamatnostādnes (turpmāk -TAP). TAP 2014.–2020. gadam mērķis ir „konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.” Līdz šim TAP 2020. gadam izvirzītās prioritātes ir tikušas ievērotas – ir uzsākta sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana; 5. TAP 2021.–2027. gadam šobrīd ir izstrādes procesā, un šajā dokumentā kā transporta politikas mērķis ir izvirzīta „integrēta transporta sistēma, 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 visās nozarēs.” Izvirzītais mērķis nodrošina pēctecību līdz šim veiktajiem ieguldījumiem dzelzceļa attīstībā; 6. Latvijas ekonomiskās attīstības struktūra ir monocentriska – Rīgas reģions 2016. gadā saražoja 53,9% no IKP. IKP uz vienu iedzīvotāju atšķirības Rīgā un reģionos ir nozīmīgas – Rīgā 2016. gadā tie bija 21 078 EUR uz iedzīvotāju, savukārt Pierīgā – 10 445 EUR, Kurzemē – 9505 EUR, Vidzemē – 8 404, Zemgalē – 8046, Latgalē – 8046 EUR. Sagaidāms, ka tuvākajos gados Rīga saglabās valsts ekonomiskā centra pozīciju un lielu darba vietu koncentrāciju, kas nozīmē darbaspēka svārstmigrāciju no reģioniem uz Rīgu. Kontekstā ar ES politiku, kuras mērķis ir veicināt pasažieru pārvietošanos ar vilcienu, ir būtiski ieguldīt kvalitatīvā sabiedriskā transporta nodrošinājuma attīstībā, uzlabojot Rīgas savienojumu ar reģionālajiem centriem; 7. Līdz ar Rīgas un Pierīgas ekonomisko attīstību pasažieru plūsma galvenokārt notiek no reģioniem uz galvaspilsētu. Saskaņā ar PV ikgadējā klientu apmierinātības pētījuma datiem 2018. gadā vilciens visbiežāk ticis izmantots, lai dotos uz/no darba. 2018. gadā visvairāk braucienu ir bijis elektrovilcienu zonā (16,3 milj.), īpaši Rīga–Tukums (6,6 milj.) un Rīga–Aizkraukle (4,4 milj.) zonās. Dīzeļvilcienu zonās 2018. gadā apkalpoti 1,7 milj. braucienu. Tā kā pārvietošanās darba vajadzībām visbiežāk nozīmē regulārus braucienus (vairākas dienas nedēļā, abos virzienos), būtiski pielāgot vilcienus un pakalpojumu pasažieru vajadzībām; 8. Rīgas un Pierīgas reģions nodrošina lielāko daļu valsts iekšzemes kopprodukta (IKP), kamēr pārējie reģioni savā ekonomiskajā izaugsmē ir uz pusi lēnāki. Šis ir nozīmīgs aspekts, ko PV vērtē, plānojot reisu un infrastruktūras attīstību, jo pasažieru plūsma galvenokārt ir virzienā uz Rīgu. Līdz ar Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju (Koncepcija) ieviešanu PV loma pasažieru pārvadājumu tirgū būs vēl nozīmīgāka nekā šobrīd, jo tieši dzelzceļš būs primārais savienojums reģionālajiem centriem ar Rīgu. Kontekstā ar ES politiku, kuras mērķis ir veicināt pasažieru pārvietošanos ar vilcienu, ir būtiski ieguldīt kvalitatīvā sabiedriskā transporta nodrošinājuma attīstībā, uzlabojot Rīgas savienojumu ar reģionālajiem centriem; 9. PV tiek plānots paplašināt maršrutu tīklu, nodrošinot starpvalstu pasažieru pārvadājumus (no 2027. gada) maršrutos Rīga – Tartu, Rīga – Šauļi un Rīga – Mažeiķi. Ilgtermiņā attīstot komerciāli veiksmīgus pakalpojumus un piesaistot pārrobežu pasažierus posmos no/līdz Tartu, Šauļiem, Mažeiķiem, kapitālsabiedrībā tiek plānots ieņēmumu pieaugums, tādējādi palielinot šo maršrutu rentabilitāti iekšzemes pārvadājumu daļā; 10. Patērētāju interešu, t.sk. personu ar invaliditāti, aizsardzību regulē EP un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem. Lai veicinātu vides pieejamību personām ar invaliditāti, ir izstrādāts Plāns pieejamas vides veidošanai Latvijā 2019.–2021. gadam. Tas nosaka arī PV saistošas rīcības – transportlīdzekļu un pieturvietu pielāgošanu. Līdz ar jauno elektrovilcienu iegādi PV tuvinās izvirzīto rīcību izpildi.   PV ir uzticama, 100% valstij piederoša kapitālsabiedrība, kuras kapitāla daļu turētāja ir Satiksmes ministrija. Ņemot vērā minēto var secināt, ka PV ir būtiska loma Latvijas Republikā sabiedrisko pakalpojumu – pārvadājumu pa dzelzceļu sniegšanā.  Ņemot vērā visu iepriekš minēto, un pamatojoties uz Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1. panta pirmās daļas 18. punktu un 7. pantu, akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” vispārējais stratēģiskais mērķis ir nosakāms šāds: nodrošināt ilgtspējīgus, piekļūstamus un nepārtrauktus pasažieru pārvadājumus, kas atbilst efektīvas mobilitātes vajadzībām un veicina reģionu sasniedzamību, veicināt iedzīvotāju uzticību dzelzceļa sabiedriskajam transportam, padarot to par apzinātu un racionālu izvēli sniegto pakalpojumu ērtuma un kvalitātes dēļ, un attīstīt Baltijas reģionā konkurētspējīgus un ekonomiski pamatotus mobilitātes pakalpojumus. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija un PV. |
| 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 | PV pakalpojumu saņēmēji. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Projekts neatstāj ietekmi uz tautsaimniecību. Projekts arī neatstās papildu ietekmi uz administratīvo slogu. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

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

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

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

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumu Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai tika dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par rīkojuma projektu tā izstrādes stadijā. | | 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Rīkojuma projekts un tā sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija) 2020. gada 25.augustā ievietots ievietots Satiksmes ministrijas tīmekļvietnē [www.sam.gov.lv](http://www.sam.gov.lv) sadaļā “Sabiedrības līdzdalība” <https://www.sam.gov.lv/lv/izstrade-esosie-attistibas-planosanas-dokumenti-un-tiesibu-akti>, aicinot sabiedrību izteikt priekšlikumus par rīkojuma projektu līdz 2020. gada 7.septembrim. | | 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Priekšlikumi netika saņemti. | | 4. | Cita informācija | Nav. | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Atbildīgā institūcijas: PV un Satiksmes ministrija kā kapitālsabiedrības akciju turētāja un sabiedriskā transporta politikas veidotāja. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.  Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I.Stepanova