

**Valsts kancelejas
Politikas koordinācijas departamenta
Plānošanas nodaļas konsultantam,
Audita grupas vadītājam
K. Somam**

God. Soma kungs!

Valsts akciju sabiedrība „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk tekstā – CSDD) ir izskatījusi Funkciju audita grupas Funkciju audita ziņojuma projektu un izsaka sekojošus iebildumus un priekšlikumus.

1. Iebilstam, ka ziņojuma 3.4.2.punktā kā CSDD veikta regulēšanas funkcija ir norādīta maksājumu par CSDD pakalpojumiem iekasēšanas funkcija, kas pie tam netiek norādīta pie VTUA regulējošām funkcijām, lai gan arī tā iekasē maksu par saviem pakalpojumiem. Maksājumu par pakalpojumiem iekasēšana nav regulēšanas funkcija.

2. Ziņojuma Tabulā nr.1 „Būtiskākās atšķirības CSDD un VTUA veiktajās funkcijās” kā būtisks trūkums ir jāmin, ka netiek norādītas transportlīdzekļu un traktortehnikas tehniskās kontroles metodes, kas arī noved pie tā, ka audita grupai nav sava viedokļa par šo funkciju salīdzinājumu starp VTUA un CSDD.

CSDD gadījumā tā ir transportlīdzekļu tehniskā kontrole ar modernām pārbaudes iekārtām aprīkotās tehniskās apskates stacijās, bet traktortehnikai tikai vizuāla kontrole izbraukuma apstākļos bez jebkādiem tehniskiem palīgīdzekļiem vai mērierīcēm, faktiski tehniskā kontrole netiek veikta.

Tabulā nepamatoti un pretrunā ar Ziņojumā tālāk aprakstītajiem variantiem tehniskai apskatei, tiek konstatēts, ka CSDD var veikt tādas pašas tehniskās apskates darbības un par esošajām cenām, neprecizējot tieši par kādām cenām šeit ir runāts, jo CSDD neveic izbraukuma tehniskās apskates. CSDD piedāvātajā variantā, tehniskās kontroles uz ceļiem ietvaros varētu notikt ceļu satiksmē iesaistīto traktoru kontrole, kad tie pārvietotos pa ceļiem, bet to nevar saukt par periodisko tehnisko apskati.

3. Uzskatām, ka Ziņojuma autoriem Ziņojuma 5.punktā dotajā citu valstu pieredzes izvērtējumā ir radies nepareizs priekšstats par neatkarīgas tehniskās apskates sistēmas būtību. Neatkarīgā sistēma nozīmē tikai to, ka transportlīdzekļu tehnisko apskati veic neatkarīga institūcija, kas nav saistīta ar transportlīdzekļu remontu. Šāda nepareiza izpratne ir novedusi pie kļūdaina situācijas izvērtējuma un piedāvātajiem risinājumiem.

4. Attiecībā uz ziņojuma 6.1.punktā piedāvātajiem risinājumiem par VA „Rīgas motormuzejs”, CSDD atbalsta 6.1.2.punktā piedāvāto risinājumu par muzeja pievienošanu CSDD un norāda uz sekojošo.

Tabulā nr.2 „Piedāvāto risinājumu variantu ietekmes izvērtējums” riski ir norādīti situācijai, kad Rīgas motormuzejs kļūtu par privāto muzeju nevis autonomo muzeju, kas neatbilst Satiksmes ministrijas piedāvātajam risinājumam veidot muzeju kā autonomo muzeju, kas būtu publisks muzejs ar akreditāciju. Līdz ar to, atbilstoši publisko muzeju darbību reglamentējošiem tiesību aktiem minētie riski nebūtu iespējami. Jāatzīst, ka šādam risinājumam ir jāizdara atbilstoši grozījumi Muzeju likumā, nosakot, ka autonomais muzejs var būt arī valsts kapitālsabiedrības struktūrvienība (līdzīgi kā tas ir privāta muzeja gadījumā).

5. Par ziņojuma 6.3.punktu norādām:

5.1. Ziņojumā nepamatoti un pretrunā ar ES direktīvu tiek runāt par tehniskās apskates periodiskumu arī attiecībā uz kravas automobiļiem un autobusiem. Atbilstoši direktīvai šiem transportlīdzekļiem minimālais periodiskums ir viens gads;

5.2. punkta virsrakstā ierosinām vārdu „risinājumu” aizstāt ar vārdiem „piedāvā šādu rīcību”, jo iepriekš ziņojumā nav norādes uz konstatētām nepilnībām vai trūkumiem, kas būtu risināmi;

5.3. Ziņojumā nav norādes par visa valsts tehniskās apskates darbību kompleksa izvērtējumu, bet tiek runāts tikai par tehnisko kontroli, kas nepamatoti pielīdzināta garantijas procedūru veikšanai pie automobiļa pārdevēja.

Lai gan Patērētāju tiesību aizsardzības likumā noteiktais garantijas definējums varbūt daļēji atbilstu tam, ka tiek nodrošināts transportlīdzekļa drošums (skatīt likuma 16.pantu), tomēr garantijas spēkā esamība nekādā gadījumā neaplicina transportlīdzekļa atbilstību satiksmes drošības prasībām. Piemēram, garantija neattiecas uz detaļām, kas pakļautas nolietojumam (bremžu kluči, ārējas apgaismes ierīces, stiklu tīrītāju slotiņas u.tml.), tāpat arī neattiecas uz priekšējā stikla vai virsbūves mehānisku bojājumu u.t.t.. Praksē garantija attiecībā uz automobili nozīmē to, ka bojātā detaļa vai mezgls tiek nomainīts uz garantijas devēja rēķina, bet tas vai attiecīgā detaļa vai mezgls kalpos noteikto laiku ir atkarīgs no daudziem apstākļiem, tai skaitā ražotāja darba kvalitātes un transportlīdzekļa lietotāja.

Bez tam, nav skaidrs, kas būs tiesīgs izvērtēt garantijas nosacījumus izpildi un ar kādā veidā uzliks par pienākumu sākt veikt valsts tehnisko apskati pirms noteiktā 3 gadu termiņa kopš pirmās reģistrācijas brīža.

5.4. Ziņojuma Tabulā nr.3 „Piedāvātā varianta ietekmes izvērtējums” iebilstam par norādi uz kontrolējošām procedūrām saistībā ar garantijas periodu, kas arī pielīdzinātas tehniskai kontrolei. Garantijas periodā transportlīdzeklim

tehnoloģisku nosacījumu dēļ ir jāveic attiecīgās darbības (jāmaina eļļa, jāmaina citas dilstošās detaļas), bet tās nav kontrolējošas darbības.

Nesaprotams ir ieguvums, ka par sodu un nodevu un nodokļu samaksu atbild tā īpašnieks un to var kontrolēt VP GKPP Satiksmes uzraudzības birojs. Kontroli Satiksmes uzraudzības birojs šobrīd var veikt tieši tādēļ, ka ir ikgadēja valsts tehniskā apskate un, ka ir tāds transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrs, kurā tiek apkopota un papildināta visa informācija attiecībā uz ceļu satiksmē iesaistītajiem transportlīdzekļiem.

Iebilstam pret norādi, ka „iespējams samazināsies” valsts ieņēmumi, jo valsts tehniskās apskates periodiskuma izmaiņas pilnīgi noteikti samazinās valsts budžeta ieņēmumus un kā jau norādīts prasīs arī attiecīgas izmaiņas likumā „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu” kā arī Administratīvo pārkāpumu kodeksā, samazinot nodevas ieņēmumus un ieviešot jaunu sodu samaksas kontroles mehānismu.

Iebilstam pret finansiālās ietekmes izvērtējumu. Konkrētajā situācijā nav pamatoti lietot jēdzienu „Sabiedrības ietaupījums”, bet būtu jārunā par katra konkrētā indivīda ieguvumu un valsts ieguvumu. Konkrētā indivīda (transportlīdzekļa īpašnieks) ieguvums būs attiecīgā pakalpojuma maksas neesamība un tas, ka iespējams nebūs jāmaksā transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, bet sabiedrība kopumā vai valsts negūtu nekādu ieguvumu.

Nepamatoti ir norādīt tikai nekonkretizētas „Sabiedrības” ieguvumu Ls 970 353, nepieminot, ka par šādu summu ik gadu samazināsies CSDD un tehniskās kontroles veikšanai akreditēto uzņēmumu ieņēmumi. Nav arī ņemts vērā valsts budžeta ieņēmumu samazinājums, kas veidots no nomaksātā PVN samazinājuma, transportlīdzekļu ikgadējās nodevas apjoma samazinājuma. Bez tam, kā jau norādījām iepriekš aprēķinā kļūdaini un pretrunā ar ES direktīvu ir ņemti vērā kravas automobiļi un autobusi.

CSDD ierosina atteikties no transportlīdzekļu tehniskās kontroles valsts tehniskās apskates ietvaros jauniem transportlīdzekļiem 3 gadus, saglabājot pielaižu ceļu satiksmei izsniegšanu CSDD pakalpojumu sniegšanas vietās, kas nodrošinātu pārējo funkciju saglabāšanu, samazinot administratīvo slogu.

6. Attiecībā uz Ziņojuma 6.5.punktu norādām:

Nevienā no risinājumiem ziņojumā netiek lietota spēkā esošajos tiesību aktos noteiktā terminoloģija – valsts tehniskās apskate un transportlīdzekļu tehniskā kontrole valsts tehniskās apskates ietvaros. Līdz ar to, nav skaidrs kas ir domāts ar sekojošajiem piedāvājumiem? Vai valsts tehniskās apskates sistēma saglabāsies vai to likvidēs? Vai tiek domāts tikai par valsts tehniskās apskates ietvaros veicamās tehniskās kontroles veicēju loka paplašināšanu un

konkurences radīšanu? Vai tiek paredzēta attiecīgo marku transportlīdzekļu tehniskā kontrole tikai attiecīgā ražotāja noteiktos servisos?

6.1. punkta virsrakstā vārdus „risinājumu” aizstāt ar vārdiem „piedāvā šādu rīcību”;

6.2. iebilstam pret ziņojuma 6.5.2.punktā piedāvāto risinājumu, ka ārvalsts uzņēmums (transportlīdzekļa izgatavotājs), būs tiesīgs akreditēt Latvijā servisa centrus tehniskās kontroles veikšanai. Bez tam, kas tiek saprasts ar terminu „servisa centrs”? Ziņojuma autori nepaskaidro sīkāk risinājuma būtību, tāpēc nevar tikt vispusīgi izvērtēti ieguvumi transportlīdzekļa īpašniekam un valstij kopumā.

6.4. arī 6.5.3.punktā ietvertais risinājums paredz tikai valsts akreditāciju servisa centriem, likvidējot esošo valsts tehniskās apskates sistēmu, nepaskaidrojot šo terminu.

6.5. ziņojuma tabulā nr.5 „Piedāvāto risinājumu variantu ietekmes izvērtējums” nešķiet loģiski, ka pakalpojumu cenas tiek minētas gan kā ieguvums, gan kā risks, ar domu, ka tās vai nu samazināsies vai nekontrolēti pieaugs. CSDD uzskata, ka šobrīd, kad valsts tehniskās apskates sistēma **netiek balstīta uz brīvā tirgus principiem, kurā galvenais ir maksimālas peļņas gūšana**, pakalpojuma cena ir zemākā iespējamā un īstenojot 6.5.2.vai 6.5.3.variantus, tā būtiski pieaugtu, ko apliecina vairāku ES valstu pieredze;

6.6. uzskatām, ka nevaram izvērtēt sniegto finansiālās ietekmes aprēķinu, jo ziņojumā netiek konkretizēts vai saglabāsies valsts tehniskās apskates sistēma atbilstoši esošajam modelim, vai tiks veidots jauns kontroles modelis. Jebkurš no variantiem būtiski samazinās ne tikai CSDD ieņēmumus, kas novedīs pie būtiskas darbinieku skaita samazināšanas, bet arī valsts budžeta ieņēmumi;

6.6. nav saprotams 6.5.3.varianta ieguvumu definējums! Vai katrs no minētajiem ieguvumiem ir ieguvums no valsts tehniskās apskates sistēmas likvidēšanas vai no CSDD pārveidošanas par aģentūru? Iebilstam pret norādi, ka valsts iegūst lielāku ietekmi pār valsts funkciju veicošu institūciju, jo jau šobrīd valsts ir vienīgais akcionārs CSDD un visas CSDD veicamās funkcijas nosaka, kontrolē un uzrauga pati valsts. Neizprotama un nepamatota ir norāde, ka uz sabiedrības un biznesa rēķina tiek gūta peļņa. Kas gūst peļņu? Vai starp 100 % valsts kapitālsabiedrības peļņu un valsts iestādes ieņēmumiem ir būtiska atšķirība, un vai valsts nodeva par valsts sniegto nodrošinājumu vai pakalpojumu (likuma „Par nodokļiem un nodevām” 1.panta 2.punkta definīcija) ir attiecīgā pakalpojuma pašizmaksa?

CSDD ierosina Ziņojumā paredzēt vēl vienu rīcības variantu 6.5.punktā, kas paredzētu līdz 2010.gada 1.maijam sagatavot jaunu tiesību aktu projektu (MK noteikumus) par juridisko personu akreditāciju transportlīdzekļu tehniskai kontrolei valsts tehniskās apskates ietvaros, kas ļautu veikt akreditāciju jebkurai juridiskai personai, kura spēj izpildīt noteiktās prasības attiecībā uz tehniskās apskates stacijas aprīkojumu u.tml..

Iebkurš no piedāvātajiem variantiem bez tam prasītu ievērojamu līdzekļu apjoma pieaugumu uzņēmumu uzraudzības dienesta izveidei un uzturēšanai.

7. Iebilstam pret Ziņojuma tabulā nr.6 „Piedāvāto risinājumu variantu ietekmes izvērtējums” VTUA likvidēšanas risinājuma finansiālās ietekmes izvērtējumā norādīto, ka CSDD būs jānodrošina traktortehnikas reģistrācijas pakalpojumu sniegšana no saviem līdzekļiem, jo par traktortehnikas reģistrāciju ar vai bez numura zīmes izsniegšanas maksājama valsts nodeva. Saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 8.novembra noteikumiem nr. 845 „Noteikumi par transportlīdzekļu reģistrācijas valsts nodevu (transportlīdzekļu reģistra nodevu)” nodevas par VTUA reģistrējamu transportlīdzekli vairs nebūs un attiecīgi samazināsies valsts budžeta ieņēmumi. Saglabāsies reģistra nodeva par CSDD reģistrējamu transportlīdzekli Ls 1,40, kā arī tiks noteikts tarifs par traktortehnikas reģistrāciju un izsniedzamajiem dokumentiem un numura zīmēm. Pretējā gadījumā traktortehnikas reģistrācija būtu jāveic tikai par CSDD līdzekļiem, kas nozīmētu šķērssubsīdijas uz pārējo transportlīdzekļu īpašnieku rēķina, jo šobrīd galvenais ienākumu avots VTUA ir tehniskā apskate un izbraukuma agregātu numuru salīdzināšana.

Noslēgumā vēlamies uzsvērt, ka CSDD nav mērķis darboties pretēji lauksaimnieku interesēm, lai gan pakalpojumu pieejamības, kvalitātes un cenas ziņā tie nevis zaudētu, bet gan iegūtu. Ja pat pēc rūpīgas visu argumentu analīzes un izvērtēšanas Zemkopības ministrija, lauksaimnieku nevalstiskās organizācijas un paši pakalpojumu saņēmēji joprojām kategoriski noliedz iespēju saņemt šos pakalpojumus CSDD, ja lauksaimnieki uzskata, ka esošā kārtība ir ērtāka un viņiem pieejamāka, un ja VTUA spēj nodrošināt savu darbību bez valsts budžeta līdzekļiem, tad nav iemesla mainīt sistēmu, kas apmierina visus un pastāv jau daudzus gadus.

8. Iebilstam pret 6.8.punktā ietverto priekšlikumu, nodot normatīvo aktu sagatavošanas funkciju Satiksmes ministrijai, ņemot vērā transporta nozares tiesību aktu specifiku. Bez tam, nav norādīta ne finansiālā ietekme, ne ieguvumi vai riski šādam priekšlikumam, jo ir atklāts jautājums vai Satiksmes ministrijai būs pietiekama kapacitāte sagatavot, piemēram, tehniskos nosacījumus par transportlīdzekļu sertifikāciju, valsts tehnisko apskati un transportlīdzekļu pārbūvi.

Papildus lūdzam ņemt vērā sekojošus priekšlikumus un precizējumus ziņojuma tekstā:

1. Ziņojuma 1.2.punktā pareizāk būtu norādīt, ka Satiksmes ministrija ir valsts kapitāla daļu turētāja CSDD un CSDD ir Satiksmes ministrijas funkcionālā padotībā nevis, ka tā ir pārraudzībā esoša kapitālsabiedrība.

2. Ziņojuma 1.2. punkta apakšpunktos ir drukas kļūda, kas neatbilstoši pārdala CSDD funkcijas. Bez tam, pie CSDD veiktām funkcijām nav minēta tehniskā kontrole uz ceļiem atbilstoši Direktīvas 2000/30/EK prasībām.

3. Ierosinām visā ziņojuma tekstā vienveidīgi lietot terminu „transportlīdzeklis” nevis „transporta līdzeklis”.

4. Atbilstoši normatīvajos aktos lietotajai terminoloģijai ir „pārkāpumu uzskaites punkti” nevis „soda punkti”.

5. Vēršam uzmanību, ka saskaņā ar tiesību aktos lietoto terminoloģiju CSDD ir tikai viens meitas uzņēmums, bet pārējie tehniskās kontroles veikšanai akreditētie uzņēmumi ir asociētie uzņēmumi. Visā Ziņojuma tekstā jālabo SIA „Scantest” nosaukums.

6. Vēršam uzmanību, ka iekšējā kontrolē 3 nevis 1 darba slodze.

7. Uzskatām, ka ziņojuma 3.5.1.punktā nepamatoti vai kļūdaini ir ietverts vērtējums par VTUA pakalpojumu augsto kvalitāti, ātrumu, ērtumu un pieejamību klientiem piemērotā laikā, vietā un veidā (t.sk. e-pakalpojumi), jo attiecīgi CSDD sniegto pakalpojumu raksturojums sekojošā punktā (3.5.2.p) vispār netiek sniegts, radot maldīgu priekšstatu par CSDD sniegto pakalpojumu pieejamību, kvalitāti, ātrumu u.tml., kā arī e-pakalpojumu esamību.

8. Ziņojuma 3.5.2.punktā starp CSDD funkcijām nav minēta transportlīdzekļu sertifikācija atbilstoši Direktīvas 70/156/EEK un 2002/24/EK prasībām.

9. Ierosinām precizēt norādi par VTUA veikto izbraukuma reģistrāciju, jo tā ir tikai izbraukuma agregātu numuru salīdzināšana.

10. Tabulā nr.1 vārdus „signālus” lūdzam aizstāt ar vārdiem „gaismas ierīces”.

11. Vēršam uzmanību uz pārrakstīšanās kļūdu 4.2.punktā attiecībā uz CSDD maksājumiem par valsts kapitāla izmantošanu, kas par 2007.gadu bija Ls 480542, bet par 2008.gadu Ls 1108.

12. Ziņojuma tabulā nr.2 „Piedāvāto risinājumu variantu ietekmes izvērtējums” finansiālajam novērtējumam nepamatoti kā vienīgā ietekme uz budžetu ir 3 darbinieku atlaišanas izdevumi.

13. Par ziņojuma 6.2. punkta trešo sadaļu paskaidrojam.

CSDD iestrādā Latvijas likumdošanā jaunās EK direktīvas 2007/46/EK prasības, kas nosaka vienotu Eiropas sertifikācijas sistēmu visām transportlīdzekļu kategorijām (šobrīd tas bija M1 un L kategorijai). Tāpēc visiem transportlīdzekļiem, kuriem būs veikta atbilstības novērtēšana atbilstoši EK direktīvas 2007/46/EK prasībām, sevišķi, ja tie būs iepriekš reģistrēti kādā no ES valstīm, nebūs Latvijā jāveic papildus atbilstības novērtēšanas procedūras.

Eiropā tikai tagad tiek veidota kopējā sertifikācijas dokumentācijas datu bāze. Šobrīd šajā sistēmā nestrādā visas ES dalībvalstis, tomēr Latvija šo datu bāzi aktīvi izmanto. Pēdējā gada laikā, CSDD jau ir bieži ieguvusi informāciju no šīs datu bāzes gan atsevišķiem klientiem, gan dīleriem. Ņemot vērā šīs datu bāzes apjomus un tās nenostiprināto statusu (tagad tā ir Vācijas KBA institūcijas struktūra) – par datu bāzes izmantošanu ir ieviesta maksa. CSDD pilnībā atbalsta šādu sadarbības modeli, tikai ar atzīmi, ka šo var izmantot, ja informācija ir pieejama, saglabājot esošo samaksas sistēmu.

14. Ziņojumā nevajadzētu lietot jēdzienu „vieglā automašīna/automobilis (neatkarīgi no klases)”, jo vieglajiem automobiļiem nav „klases” dalījums (6.3.punkts).

Ar cieņu,

Valdes priekšsēdētājs

A. Lukstiņš

Nīmanis 67025719