

Par VSIA Autotransporta direkcija reorganizāciju

Ievadam

Jau 2021. gadā Kaibalas ciema un apkārtnes iedzīvotāji ar kolektīvo iesniegumu vērsās Ministru kabinetā (MK), lai aizstāvētu savas tiesības uz sabiedrisko transportu, jo kopš 2019. gada Autotransporta direkcija (ATD) darīja visu, lai slēgtu virkni vilcienu pieturvietu, tajā skaitā pieturvietu KAIBALA. Diemžēl iedzīvotāji netika uzklausi, un Valsts kanceleja vēstuli nenodeva MK, bet Satiksmes ministrija (SM), kaut arī zināja par iedzīvotāju kolektīvo iesniegumu, neko nedarīja divu gadu garumā.

Šā gada septembrī, uzzinot par Sabiedriskā transporta padomes lēmumu slēgt noteiktas vilcienu pieturvietas, tika gatavots jauns iedzīvotāju iesniegums, lai meklētu palīdzību. Laikā no 12. līdz 23. septembrim tika veikta plašāka izpēte, kā rezultātā ir iegūta informācija, kas radīja daudz jautājumu par ATD lietderību. Tika konstatēts, ka ATD savā darbā lielā mērā rīkojas pretlikumīgi. Līdz ar to radās jautājums par nepieciešamību ATD reorganizēt un nepieciešamību sakārtot sabiedriskā transporta politikas sistēmu Latvijā.

Taču šīs konkrētās iniciatīvas tapšana notika, patiecoties satiksmes ministra Kaspara Briškēna intervijai 5. oktobra Latvijas Radio raidījumā [“Krustpunktā”](#). Šajā raidījumā ministrs nepārprotami norādīja, ka ATD gadiem ilgi vairāk ir neizdarījusi nekā izdarījusi. Turklāt raidījuma laikā ministrs uzsver, ka ATD vairāk rīkojusies pretvalstiski, kā arī ATD rīcība, ņemot vērā publiskos skandālus autobusu pārvadājumu jomā vien, jau diskreditē valsti.

Šā raidījuma laikā satiksmes ministrs dod nepārprotamus mājienus, ka SM nevar iejaukties ATD darbā, kā vien dodot maigas rekomendācijas. Šāds ministra apgalvojums ir apstiprinājums tam, ka SM jau sen vairs nekontrolē ATD darbību.

Juridiski ATD ir komersants, un attiecīgi – valstij piederošs privāto tiesību subjekts. Šādiem subjektiem valsts pārvaldes funkcijas var tikt vienīgi deleģētas, bet atbildīgās valsts pārvaldes iestādes (attiecīgi – SM šajā gadījumā) ir un paliek atbildīgas par iestādei piekrietošo valsts pārvaldes funkciju īstenošanu. Tas ir, neskatoties uz faktu, ka SM ir deleģējusi sabiedriskā transporta plānošanas politiku ATD, tomēr SM paliek atbildīgā iestāde valstī (*Jurista Vārds, nr. 28: 5–15*). No tā izriet, ka gan SM, gan ATD saņem valsts finansējumu par valsts pārvaldes funkciju veikšanu. Attiecīgi abu institūciju funkcijas un finansējums dublējas.

Tomēr ir nekorekts satiksmes ministra izteikums, ka SM nevar iejaukties ATD komercdarbībā. Tas būtu korekti vienīgi uz to komercdarbības daļu, kas nav saistīta ar valsts pārvaldes funkciju īstenošanu. Savukārt jautājumi, kas skar valsts pārvaldes funkciju īstenošanu, ir SM atbildībā, un SM jebkurā laikā ir ne vien jāuzdod ATD uzdevumi, bet ir arī jākontrolē ATD rīcība. Tas nozīmē, ka SM jebkurā brīdī ir jārīkojas un jānovērš ATD pretvalstiska rīcība, tajā skaitā

ATD apzināta rīcība, nepildot valsts noteikto politiku un SM uzdotos uzdevumus. Visos gadījumos, kad privāto tiesību subjekts nepilda tam deleģētās valsts pārvaldes funkcijas, ir jāpārtrauc deleģējums.

Diemžēl jau ilgāku laiku medijos ir informācija, ka SM un ATD ne vien neveic savas funkcijas, bet arī ATD darbībā manāmas augsta riska problēmas. Kā minētajā raidījumā norādīja Satiksmes ministrs, ATD lielākoties ir īstenojusi politiku, kas nav izdevīga valstij. Taču tie ir tikai ministra vārdi, jo nekas nav darīts, lai ATD amatpersonas tiktu sauktas pie atbildības.

Papildus skaļajiem jautājumiem autobusu sakarā ļoti daudz iedzīvotāju sūdzas par dzelzceļa pieturvietu/staciju slēgšanu pasažieru vilcieniem. Pētot dziļāk jautājumus šajā jomā, ir secināts, ka, saskaņā ar SM uzdoto uzdevumu, kopš 2012. gada ATD nebija tiesību paredzēt jaunus autobusu maršrutus/reisus paralēli dzelzceļam. Tāpat ATD nebija tiesību slēgt pieturvietas. Kopumā šajā laika posmā ATD pasažieru vilcieniem ir slēgusi par Eiropas Savienības fondu līdzekļiem atjaunoto staciju OZOLSALA. Tāpat vairākus gadus ATD mēģina panākt, ka tiek slēgta pieturvieta MULDAKMENS, kas arī tika atjaunota par Eiropas Savienības fondu līdzekļiem.

Dzelzceļa pieturvietu slēgšana ir pretrunā ar Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2021.–2027. gadam, kā arī kopējo SM politikas virzienu: **Vilciens — sabiedriskā transporta mugurkauls**. Paralēli tam visam, no ATD puses plānot jaunus autobusu maršrutus līdztekus dzelzceļa attīstībai ir arī pretrunā Eiropas Savienības videi draudzīga transporta politikas virzienam.

Beidzot ir pienācis laiks sabiedrībai iejaukties un teikt savu vārdu, lai ATD tiktu likvidēta un tās funkcijas būtu sadalītas valsts pārvaldes institūcijām, kas novērsīs gan augstos koruptīvos riskus, gan nodrošinās, ka funkcijas nedublēsies. ATD likvidēšana dos iespēju sakārtot transporta politikas plānošanas un īstenošanas jomu, panākot, ka nākotnē valsts pārvaldes funkcijas ne tikai nedublēsies, bet arī politikas plānošana būs vērsta uz iedzīvotāju interesēm.

Likumprojekts “*Likums par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” reorganizāciju*”

1. pants. Šā likuma mērķis ir sakārtot valsts politikas plānošanu un īstenošanu sabiedriskā transporta jomā, novērst valsts pārvaldes institūciju funkciju dublēšanos, kā arī novērst koruptīvus riskus un starpinstitucionālās pretrunas valsts politikas plānošanā un īstenošanā šajā jomā.

2. pants. Lai novērstu Satiksmes ministrijas un valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” funkciju dublēšanos, valsts finansējuma nelietderīgu izlietošanu, kā arī iespējamus koruptīvus riskus un interešu konfliktus, kas diskreditē valsts pārvaldes tēlu, šis likums nosaka valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” reorganizāciju to likvidējot un tai deleģēto valsts pārvaldes funkciju nodošanu valsts pārvaldes institūciju pārziņā.

3. pants. Turpmāk likvidējamās valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” valsts pārvaldes funkcijas pārņem šādas institūcijas:

(1) Satiksmes ministrija, kā atbildīgā ministrija valsts politikas plānošanā un īstenošanā transporta jomā, pilnībā pārņem minētās funkcijas.

(2) Ministru kabinets nozīmē uzticama civildienesta aģentūru, kas pārņem finanšu pārvaldību, esošos līgumus, jaunu līgumu slēgšanu un tālāku to uzraudzību un kontroli.

(3) Turpmāk sabiedrisko pakalpojumu jomā konkursus rīko Satiksmes ministrija, kā politikas plānotājs, sadarbībā ar šā panta otrajā daļā minēto aģentūru, kas savukārt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jaunus līgumus ar pārvadātājiem.

(4) Ministru kabinets izvērtē, vai starp tagadējām valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” funkcijām ir tādas funkcijas, kas nav raksturīgas valsts pārvaldes institūcijām (piemēram, specifiskas tehniska rakstura darbības — modelēšana utt.) un ja šādas funkcijas tiek konstatētas, lemj par iespēju šīs funkcijas nodot Ceļu satiksmes direkcijas pārziņā.

4. pants. Divu mēnešu laikā kopš šā likuma spēkā stāšanās brīža Ministru kabinets iesniedz Saeimai nepieciešamos likumu grozījumus, cik tas skar nepieciešamās likumu izmaiņas, kas izriet no valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” likvidācijas, kā arī ieteikumus izmaiņām likumos, lai nepieļautu turpmāku valsts plānošanas politikas plānošanas sabiedriskā transporta jomā funkciju deleģēšanu citām institūcijām.

5. pants. Četru mēnešu laikā pēc 4. pantā minēto likumu pieņemšanas Saeimā Ministru kabinetam Izdarīt nepieciešamos grozījumus tajos Ministru kabineta noteikumos, ko ietekmē valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” likvidācija.

6. pants. Sagatavojot 4. un 5. pantā minēto normatīvo aktu projektus, Ministru kabinetam paredzēt arī jaunu regulējumu, kas izriet no 3. pantā minēto funkciju sadalīšanas starp institūcijām, paredzot interešu konfliktu un korupcijas risku iespēju novēršanu.

7. pants. Līdz ar 4. un 5. pantā minēto normatīvo aktu spēkā stāšanās brīdi Satiksmes ministrija mēneša laikā nodrošina valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” likvidāciju.

1. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība

Anotācijas nosaukums

Likumprojekta “*Likums par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” reorganizāciju*” sākotnējās ietekmes novērtējums

1.1. Pamatojums

Izstrādes pamatojums

Iedzīvotāju iniciatīva

Apraksts

Likumprojekts paredz VSIA Autotransporta direkcija (turpmākajā tekstā — **ATD**) reorganizāciju, kas nepieciešams, lai sakārtotu valsts politikas sabiedriskā transporta jomā, novēršot valsts politikas plānošanas funkciju dublēšanos starp Satiksmes ministriju (turpmākajā tekstā — **SM**) un ATD. Tāpat likumprojekts vērsts uz valsts pārvaldes funkciju sadalīšanu starp valsts pārvaldes iestādēm, lai tiktu novērsta koruptīvu darbību riska iespējas. Lai īstenotu mērķi, likumprojekts paredz ADT likvidēšanu reorganizācijas ceļā, valsts politikas plānošanu sabiedriskā transporta jomā nododot atbildīgās iestādes, attiecīgi SM pārziņā, līgumu slēgšanu un finanšu pārvaldību, kā arī konkursu rīkošanu neatkarīgas civildienesta aģentūras pārziņā. Likumprojekts paredz deleģējumu Ministru kabinetam izstrādāt attiecīgos grozījumus normatīvajos aktos. Likumprojekta apstiprināšanas gadījumā tiks sakārtota valsts pārvaldes joma sabiedriskā transporta politikas plānošanas jomā. Rezultātā tiks novērsta funkciju dublēšanās, valsts finansējuma dublēšanās, kā arī tiks novērsta augsta koruptīva riska situācija. Sagaidāms, ka jaunā kārtība efektīvizēs valsts politikas plānošanu un īstenošanu, kā arī efektīvizēs finanšu līdzekļu plūsmas uzraudzību un līgumu kontroli sabiedriskā transporta plānošanas jomā, novēršot koruptīvos riskus politikas īstenošanā, kā arī novēršot valsts tēla degradēšanos.

1.2. Mērķis

Mērķa apraksts

Likumprojekts sagatavots, lai pilnveidotu tiesisko regulējumu un sakārtotu valsts funkciju īstenošanu sabiedriskā transporta politikas plānošanas un īstenošanas jomā, novēršot šobrīd esošos koruptīvos riskus (kādi vērojami ATD darbā), novēršot funkciju un finansējuma dublēšanos politikas plānošanai (šobrīd funkcijas dublējas starp SM un ATD), rezultātā radot vienotu valsts pārvaldes sistēmu, kas novērsīs esošo situāciju, kad divas dažādas institūcijas paralēli īsteno atšķirīgu politiku.

Spēkā stāšanās termiņš

Vispārējā kārtība

1.3. Pašreizējā situācija, problēmas un risinājumi

Pašreizējā situācija

Spēkā esošā situācija transporta plānošanas politikā ir izveidojusies tāda, ka šobrīd SM un ATD faktiski darbojas neatkarīgi, paralēli īstenojot katras iestādes atšķirīgu virzītu politiku. Šobrīd ir vērojama situācija, kad faktiski valsts politikas plānošana transporta jomā dublējas starp SM un ATD. Primāri SM ir atbildīgā valsts pārvaldes iestāde, kas savas funkcijas sabiedriskā transporta plānošanas jomā it kā ir deleģējusi ATD. Savukārt ņemot vērā, ka SM saglabājas kā atbildīgā iestāde šajā jomā, šobrīd SM un ATD paralēli saņem valsts finansējumu politikas plānošanas īstenošanai. Analizējot situāciju, secināts, ka faktiski SM

vairs nekontrolē ATD darbību. Šāds iespāids jau radās iepriekš, skatoties masu medijos ziņas par skandaloziem notikumiem sabiedriskā transporta jomā. Par daudzām problēmām ir arī minēts Kaibalas ciema un apkārtnes iedzīvotāju Saeimai adresētajā 23.09.2023. iesniegumā. Taču labs rādītājs ir satiksmes ministra Kaspara Briškēna sacītais Latvijas Radio 05.10.2023. raidījumā “Krustpunktā”, kas ļoti labi raksturo līdzšinējo ATD darbu. Kā raidījumā norādīja satiksmes ministrs, atbilstoši sacītā kontekstam, faktiski pēdējo pāris desmitu gadu laikā ATD neko nav īstenojusi sabiedriskā transporta jomā (tas ir, vairāk ir neizdarīto nekā izdarīto darbu). Tāpat šī raidījuma laikā satiksmes ministrs norāda, ka SM neko nevar darīt, tas ir, nevar iejaukties kapitālsabiedrības komerciālajā darbībā, kā vien izteikt rekomendācijas. Pēdējais ļoti labi apstiprina, ka SM ministrija tik tiešām vai nu vairs nevalda pār ATD, vai arī SM ierēdņi ir nekompetenti un neizprot SM lomu gadījumā, kad privāto tiesību subjekts (ATD) neīsteno tam deleģētos valsts pārvaldes uzdevumus, kā arī gadiem ilgi ignorē SM uzdotos uzdevumus valsts pārvaldes jomā. Kopumā minētajā radio raidījumā satiksmes ministrs nepārprotami norāda, ka līdzšinējā ATD darbība visos plānošanas virzienos ir bijusi neefektīva. Taču būtiskākais ir fakts, kā satiksmes ministrs minētajā radio raidījumā norāda, ATD regulāri īstenojusi darbības, kas nav bijušas valsts interesēs. Atbilstoši kopējam raidījuma laikā ministra izteiktās informācijas kontekstam, ļoti izteikti ir redzams, ka SM līdz šim veica sabiedriskā transporta politikas plānošanu neatkarīgi no ATD, bet ATD savukārt neatkarīgi no SM. Līdz ar to, kā to var pārlicināties pēc publiskās informācijas interneta vidē, ir secināts, ka SM un ATD ne tikai dublē funkcijas, bet arī ievieš atšķirīgu politiku. Visbēdīgākais fakts ir, ka SM izplānotā valsts politika sabiedriskā transporta politikā ir tikai uz papīra uzliktas idejas. Tas tādēļ, ka pati SM tālāk neīsteno reālo politiku, jo to dara ATD. Savukārt ATD, kā tikko norādīts, īsteno politiku tā, kā to vēlas ATD amatpersonas. Tas ir izskaidrojams, kādēļ SM nekontrolētā kapitālsabiedrība ATD rīkojas kā vēlas, jo ATD darbojas, negodīgi izmantojot tai deleģētās funkcijas. Kā iepriekš minētajā radio raidījumā uzsvēra satiksmes ministrs, ATD rīcība pēdējos gados ir bijusi valsts pārvaldei ļoti degradējoša, kā arī ATD rīcībā saskatāmas iespējamās koruptīvas darbības. Daļa no tā jau publiski zināma, kad ATD slēgusi līgumus ar kartelī iesaistītiem autopārvadājumu uzņēmumiem. Tāpat ATD ilgu laiku nelauza līgumu ar uzņēmumu “Nordeka”, kas piedalījās konkursā, bet nespēja uzsākt pārņemt autobusu maršrutus reģionā, kur attiecīgos reisu godīgi izpildīja cits pārvadātājs. Tikai pēc tiesas lēmuma ATD lauza līgumu ar “Nordeka”. Šobrīd ir spēkā līgumi ar kartelī iesaistīto pārvadātāju “Liepājas autobusu parks”, kas pārņēmis autobusu maršrutus jaunos reģionos, bet ļoti regulāri nespēj izpildīt reisu. ATD bezdarbība tikai diskreditē valsts pārvaldi arvien vairāk norādot uz koruptīva rakstura un ATD komerciālo interešu lielu iespējamību pretēji valsts interesēm. Šobrīd vislielāko koruptīvo risku rada fakts, ka ATD pati plāno, pati organizē konkursus un pati slēdz līgumus ar pārvadātājiem. Līdz ar to veidojas visaugstākais risks jebkāda rakstura koruptīviem gadījumiem, iespējamām iepriekšējām sarunāšanām utt. Kopumā ATD neuzrāda labus valsts pārvaldes principus. No iepriekš minētā labas valsts pārvaldes principu pārkāpums ir fakts, ka ATD ignorē SM uzdotos uzdevumus, ka ATD īsteno politiku, kas ir pretrunā ar valsts sabiedriskā transporta nostādņēm. Vēl viens būtisks fakts ir ATD ilggadīga nelikumīga rīcība, vismaz kopš 2012. gada, pretēji SM uzliktajam uzdevumam samazināt vai slēgt paralēli dzelzceļam esošo autobusu maršrutu/reisu skaitu, ATD ir rīkojusies pretēji un plānojusi jaunus maršrutus/reisu. Tas ir, pieejamā informācija liecina, ka ATD rīkojusies tiešām pretēji, paredzot daudzu dzelzceļa staciju slēgšanu un jaunu autobusu maršrutu veidošanu paralēli dzelzceļam, radot papildu zaudējumus valstij. Kā iepriekš minētajā radio raidījumā norādīja satiksmes ministrs, ATD rīcības dēļ valsts ir spiesta dubultā subsidēt divus transporta veidus — ekonomiski izdevīgo vilcienu transportu un paralēli dzelzceļam kursējošos un lielus zaudējumus radošos autobusu maršrutus. Tāpat ATD, nesagaidot jauno elektrovilcienu laišanu ekspluatācijā, noslēdza jaunus un valstij neizdevīgus līgumus ar autobusu pārvadātājiem paralēli dzelzceļam. Kas attiecas uz nelikumīgo dzelzceļa staciju slēgšanu, ATD apzināti ilggadīgi

veidojusi politiku, kas vērsta pret dzelzceļu kā ekonomiskāko transportu, atstājot mazāk apdzīvotu vietu iedzīvotājus bez valsts garantētā transporta minimuma, kas nodrošinātu transportu atbilstoši garantijām, ko valsts iedzīvotājiem garantē saskaņā ar *Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma* 6. panta ceturto daļu — nodrošināt maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.

Problēmas un risinājumi

Problēmas apraksts

Atbilstoši situācijas aprakstam, šobrīd ir vairākas problēmas, kas ir novēršamas nākotnē. Ir nepieciešams novērst situāciju, ka valsts politikas plānošanu paralēli veic divas institūcijas, par politiku atbildīgā civildienesta iestāde — SM un valstij piederošs privāto tiesību subjekts — ATD. Tāpat valsts finansē abas iestādes dubultā par vienu un to pašu funkciju īstenošanu. Kā norāda novērotais, SM reāli veic politikas plānošanu, ko paralēli īsteno arī ATD, politiku nesaskaņojot un darbojoties pretēji SM uzdevumiem un norādījumiem. Tāpat ATD darbībā vērojams ļoti augsts korupcijas risks, kas, visticamāk, rodas no fakta, ka ATD ir kapitālsabiedrība, attiecīgi komersants, kas īsteno savu politiku tikai savu komerciālo interešu labā.

Risinājuma apraksts

Izanalizējot situāciju, secināts, ka vairs nepastāv apstākļi, kas pamatotu ATD nepieciešamību. Kā ir norādīts juridiskajā literatūrā, valsts var deleģēt privāto tiesību subjektam tikai tādas funkcijas, kas ir “valstij neraksturīgas” (*Jurista Vārds*, nr. 28: 5–15). Ņemot vērā, ka valsts politikas plānošana nekādā ziņā nav valsts pārvaldei neraksturīga funkcija, tad ir apšaubāma nepieciešamība valsts politikas plānošanu nodot komercpersonai. Īpaši arī tādēļ, ka valstij tik un tā ir jāuztur ATD darbība no sava budžeta. Tāpēc likumprojekts paredz, ka visas politikas plānošanas funkcijas, lai novērstu funkciju dublēšanos starp SM un ATD, tiks nodotas SM. Kas attiecas uz augsto korupcijas risku, kāds šobrīd vērojams ATD darbā, lai samazinātu neslavas celšanu valsts pārvaldei, nepieciešams nodalīt plānošanas funkciju no finanšu uzraudzības un līgumu slēgšanas funkcijas. Līdzšinējā pieredze rāda, ka ir jāatrod uzticama iestāde, kurai būtu iespējams nodot tās ATD funkcijas, kas attiecas uz konkursu rīkošanu, līgumu slēgšanu, kā arī valsts līdzekļu pārskaitīšanu pārvaldītājiem. Šāds risinājums novērsīs visus korupcijas riskus. Lai varētu veikt konkursu rīkošanu, SM būs atbildīgā iestāde, kas konkursu īstenošanu veiks sadarbībā ar uzticamo iestādi. Šāda SM iesaiste konkursu nolikumu un citu dokumentu izstrādē sadarbībā ar uzticamo iestādi nodrošinās, ka pati SM nebūs tiešā viedā iesaistīta konkursu gaitā. Šāds funkciju sadalījums nodrošinās, ka negodīgi autopārvaldītāji varētu īstenot “sarunāšanas politiku”. Turklāt, ņemot vērā satiksmes ministra norādīto 05.10.2023. raidījumā Krustpunktā, tiks novērstas situācijas, ka bez SM ziņas tiktu noslēgti valstij neizdevīgi līgumi (kā to līdz šim darīja ATD, noslēdzot valstij neizdevīgus līgumus).

Vai ir izvērtēti alternatīvie risinājumi?

Jā. Paralēli iepriekš izvirzītajiem risinājumiem pastāv iespēja, ka varētu būt vajadzīga iestāde, kas varētu veikt tehniska rakstura plānošanu, ko varētu nespēt veikt SM ierēdņi. Tāpēc likumprojekts paredz, ka Ministru kabinetam ir jāizvērtē visas esošās ATD funkcijas. Ja atklātos, ka ir funkcijas, kas nebūtu pa spēkam SM (pasažieru plūsmas plānošanas modelēšana utt.), tad varētu izskatīt iespēju paplašināt Ceļu satiksmes drošības direkcijas (turpmākajā tekstā — **CSDD**) funkcijas. CSDD ir zināma ar labu reputāciju, saistīta ar ceļu satiksmes drošību. Tāpat arī autobusu satiksme ir saistīta ar ceļu satiksmes drošību. Līdz ar to CSDD varētu uzņemties atsevišķas tehniska rakstura funkcijas, ņemot vērā CSDD pieredzi satiksmes organizēšanā. Taču šobrīd, ņemot vērā arī satiksmes ministra Latvijas Radio 05.10.2023. raidījumā Krustpunktā sacīto, ATD nekad nav veikusi sarežģītus pasažieru plūsmu

modelēšanas darbus. Līdz ar to ir maza varbūtība, ka no ATD būtu jāpārņem tādas funkcijas, kas nebūtu pa spēkam SM. Turklāt pasažieru plūsmu gadījumā var tikt izmantoti arī jebkādi statistikas dati, kā arī iedzīvotāju pašu sniegtā informācija par nepieciešamo sabiedriskā transporta valsts garantēto minimumu.

Vai ir izvērtēts prasību un izmaksu samērīgums pret ieguvumiem?

Jā. Visa pieejamā informācija liecina, ka SM un ATD ik gadu saņem finansējumu tām funkcijām, kas dublējas starp abām institūcijām. Turklāt juridiski SM saglabājas kā atbildīgā iestāde politikas plānošanā šajā jomā (*Jurista Vārds, nr. 28: 5–15*), tādēļ valstij pašai SM finansējums ir jāgarantē katru gadu, lai SM spētu saglabāt tādu ierēdņu štatu, kas var gan kontrolēt notiekošo, gan pārņemt funkcijas, ja ATD to nespēj izdarīt. Savukārt, ja ATD ir deleģētas tās pašas funkcijas, ATD saņem paralēlu finansējumu. Ja ATD likvidē, tad tiktu ietaupīts finansējums, kas tiek patērēts SM funkciju dublēšanai ATD, tiks ietaupīts finansējums, ko saņem kā atalgojumu ATD vadība. Līdz ar to ir skaidrs, ka ATD likvidēšana, valstij radīs mazākus izdevumus. Savukārt funkciju koncentrēšana tikai vienas iestādes (SM) atbildībā, garantēs, ka valsts politika tiks īstenota korekti. Tas ir, tiks novērsts valstij neizdevīgu līgumu slēgšanā, kā rezultātā valsts zaudē līdzekļus, paralēli subsidējot divus dažādus transporta veidus, kā tas ir gadījumos, kad valstij ir jāsubsidē arī autobusu satiksme paralēli dzelzceļam. Ja autopārvadātājiem paredzēto finanšu plūsma un līgumu slēgšana tiks nodota uzticamas iestādes pārziņā, nedaudz palielināsies tās ierēdņu noslogojums, bet skrupuloza līgumu nosacījumu uzraudzīšana un kontrole nodrošinās, ka valsts subsīdijas tiks izlietotas efektīvāk. Turklāt valsts pārvalde iegūs, jo būs novērsta koruptīvo darbību iespējamība, kas šobrīd rada zaudējumus ne tikai pašai valstij, bet arī valsts iedzīvotājiem, kas ATD nesaimnieciskās un, iespējams, sarunātās darbības rezultātā, noslēdzot līgumus ar negodīgiem pārvadātājiem, cieš zaudējumus (gan morālus, gan materiālus), kas rodas no regulāri neizpildītiem autobusu reisiem, kā arī rodas no ATD iniciatīvas rezultātā slēgtām dzelzceļa stacijām.

1.4. Izvērtējumi/pētījumi, kas pamato TA nepieciešamību

1.5. Pēcpārbaudes izvērtējums

Vai tiks veikts?

Nē. Tas būtu jāveic SM.

1.6. Cita informācija

Nav.

2. Tiesību akta projekta ietekmējamās sabiedrības grupas, ietekme uz tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

2.1. Sabiedrības grupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē, vai varētu ietekmēt

Fiziskās personas

Visi valsts iedzīvotāji, kas ikdienā regulāri vai neregulāri izmanto sabiedrisko transportu.

Ietekmes apraksts

Sakārtojot valsts pārvaldi sabiedriskā transporta politikas plānošanas un īstenošanas jomā, novēršot situāciju, ka valsts pārvaldes funkciju īstenošana dublējas starp divām institūcijām, kā arī, ievērojot faktu, ka ATD darbībā vērojamas koruptīvas darbības aizdomas, kā arī pastāv iepriekšējas vienošanās ar pārvaldītājiem, kā rezultātā līgumi var būt slēgti ar negodīgiem uzņēmējiem, nākotnē uzlabosies sabiedriskā transporta pieejamība. Jaunā kārtība veicinās, ka tiek īstenota vienota valsts politika, novērsta koruptīvas darbības pārvaldītāju tirgu nākotnē novērsīs gadījumus, kad atsevišķos reģionos pasažieriem nav pieejams transports. Līdz ar to valsts pārvaldes sakārtošana šajā jomā nodrošinās iedzīvotāju, kas izmanto sabiedrisko transportu, dzīves kvalitātes uzlabošanu.

Juridiskās personas

Visi uzņēmumi.

Ietekmes apraksts

Sakārtojot valsts politikas plānošanu un īstenošanu tā, lai funkcijas starp pārvaldes iestādēm nedublētos, tiks sakārtots sabiedriskā transporta tīkls. SM spēs uzraudzīt, lai politikas plānošana noritētu tā, kā to paredz nacionālie plānošanas dokumenti un izvirzītās politiskās prioritātes (līdz šim ATD rīkojās pretēji valsts interesēm). Atkarībā no uzņēmumu grupas uzlabota transporta politika un ieviešana nodrošinās, ka:

- 1) Autopārvaldījumu uzņēmumiem, kas ir godīgi, būs godīga konkurence pārvaldījumu tirgū, jo būs novērsta koruptīvu darbību iespējamība;
- 2) Valsts un pašvaldību institūcijām gadījumā, ņemot vērā, ka būs sakārtotā transporta politikas sistēmā, ievērojot *Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma* 6. panta ceturto daļas nosacījumus, būs nodrošināta iedzīvotāju iespēja sasniegt minētās institūcijas;
- 3) Visas juridiskās personas, kā darba devēji — atbilstoši *Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma* 6. panta ceturtais daļas nosacījumiem, sakārtotā transporta plānošanas politikā būs nodrošināts, ka darba ņēmēji varēs nokļūt līdz darbavietām (nevis paliks ceļa malā neizpildītu autobusu reisu vai nelikumīgi slēgu vilciena pieturvietu dēļ);
- 4) Dažādu pakalpojumu sniedzēji — sabiedriskā transporta sakārtota sistēma garantēs, ka iedzīvotāji nonāks līdz vajadzīgajiem pakalpojumu sniedzējiem, tādā veidā tiks veicināta arī ekonomika;
- 5) Medicīnas iestādes — sakārtota transporta politika nodrošinās, ka iedzīvotāji varēs sasniegt medicīnas iestādes (*Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma* 6. panta ceturtais daļas nosacījums).

2.2. Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

2.2.1. uz makroekonomisko vidi:

Jā.

2.2.2. uz nozaru konkurētspēju:

Jā.

2.2.3. uz uzņēmējdarbības vidi:

Jā.

Ietekmes apraksts

Sabiedriskais transports ir būtiska cilvēku pārvietošanās sastāvdaļa. Tam ir nozīme ne vien darba ņēmējiem, lai tie sasniegtu darbavietas, bet arī darba devējiem (uzņēmējiem). Tāpēc ir nepieciešams sakārtot sabiedriskā transporta sistēmu tā, lai darba ņēmēji katru dienu varētu sasniegt darbavietu savos uzņēmumos. Tāpat transporta pieejamība ir nozīmīga arī gadījumos, kad uzņēmējdarbības jautājumu risināšanā jāsatiekas dažādu uzņēmumu pārstāvjiem, bet, kad personīgās automašīnas izmantošana ir ekonomiski neizdevīga vai arī neērta (vides piesārņojums, lielas pilsētas neērtības).

2.2.4. uz mazajiem un vidējiem uzņēmējiem:

Jā.

Ietekmes apraksts

Tas pats.

2.2.5. uz konkurenci:

Jā (darba ņēmēju).

Ietekmes apraksts

Iedzīvotājiem, kuriem ir pieejams sabiedriskais transports, ir iespēja konkurēt darba tirgū. Ja iedzīvotājiem atņem sabiedrisko transportu (kā to īsteno ATD, slēdzot daudzas vilcienu pieturvietas), iedzīvotāji zaudē konkurenci darba tirgū. Šādos gadījumos iedzīvotājiem var rasties papildu izmaksas, vai arī nepieciešams piespiedu kārtā mainīt dzīvesvietu, kas ir pretrunā ar Satversmē garantētajām pamattiesībām. Līdz ar to, ņemot vērā likumprojekta mērķi sakārtot sabiedriskā transporta politiku Latvijā, iedzīvotāji tikai iegūs.

2.2.6. uz nodarbinātību:

Jā (darba ņēmēju).

Ietekmes apraksts

Tas pats. Sakārtota sabiedriskā transporta sistēma dos iespēju iedzīvotājiem no mazāk apdzīvotām vietām (kur parasti nav pietiekamas nodarbinātības iespējas) sasniegt darba devējus.

2.3. Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums

Vai projekts skar šo jomu?

Nē.

2.4. Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums

Vai projekts skar šo jomu?

Nē.

3. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

Ietekmes apraksts

Paredzams, ka samazināsies valsts budžeta izdevumi, pārtraucot paralēli finansēt iestādes, kas veic vienu un to pašu darbu — īstenojot sabiedriskā transporta politikas plānošanu Latvijā.

Likvidējot ATD un sadalot tās īstenotās funkcijas, valsts ietaupīs līdzekļus arī uz ATD administrācijas rēķina. Ņemot vērā, ka ATD faktiski ir nepelnoša kapitālsabiedrība, jo pamata līdzekļus nodrošina valsts tai deleģēto funkciju īstenošanai, tad konsolidējot valsts pārvaldes funkcijas tikai SM un uzticamas iestādes pārziņā, paredzams ievērojams ietaupījums, ko var novirzīt sabiedriskā transporta kvalitātes uzlabošanai.

4. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

Ietekmes apraksts

Likumprojekts paredz sakārtot arī normatīvo regulējumu likumu un Ministru kabineta noteikumu līmenī. Tāpēc likumprojekts paredz deleģējumu (uzdevumu) Ministru kabinetam iesniegt noteiktā laikā nepieciešamos grozījumus likumos, kā arī noteiktā laikā izdarīt grozījumus noteikumos, kur tas nepieciešams. Diemžēl ņemot vērā, ka gadiem ilgi nav nekas darīts šīs jomas sakārtošanā, lai novērstu funkciju dublēšanos, augstos interešu konflikta un korupcijas riskus, šādi normatīvo aktu precizējumi ir neizbēgami.

Atbildīgā institūcija

Ministru kabinets.

5. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām

Vai projekts skar šo jomu?

Nē.

6. Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un sabiedrības līdzdalības process

Sabiedrības līdzdalība

Jā. Likumprojekta iesniegšana Saeimā balstīta uz sabiedrības iniciatīvu.

7. Horizontālās ietekmes

7.1. Projekta tiesiskā regulējuma ietekme

7.1.1. uz publisku pakalpojumu attīstību

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

Ietekmes apraksts

Likumprojekts paredz sakārtot publisko pakalpojumu jomu valsts politikas plānošanā sabiedriskā transporta jomā. Līdz ar to tiks sakārtota šī joma, kas būs uz cilvēku un iedzīvotājiem vērsta.

7.1.2. uz Nacionālā attīstības plāna rādītājiem

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

Ietekmes apraksts

Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam ietver transporta jomu. Ņemot vērā problēmu daļā aprakstīto par ATD rīcību, rīkojoties pretēji valsts interesēm, tajā skaitā Nacionālā attīstības plāna rādītājiem, ja tiek saglabāta esošā sistēma, valsts nespēs sasniegt izvirzītos Nacionālā attīstības plāna rādītājus. Novēršot situāciju, kad SM un ATD savstarpēji dublē savas funkcijas, kā arī, kad ATD īsteno savu politiku, tiks panākts, ka politikas plānošana un lemsana par konkrētu rīcību, paliks tikai SM pārziņā. Līdz ar to ATD likvidēšana un funkciju konsolidēšana ļaus sasniegt Nacionālā attīstības plāna rādītājus.

7.1.3. uz teritoriju attīstību

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

Ietekmes apraksts

Sakārtots sabiedriskā transporta tīkls uzlabos teritoriju attīstību. Piemēram, saglabājot esošās, atverot nelikumīgi slēgtās dzelzceļa pieturvietas, kā arī izbūvējot jaunas pieturvietas, tiks attīstīta tāda infrastruktūra, kas ne tikai nodrošinās darba devēju plūsmu uz lielākām apdzīvotām vietām, bet arī radīs pretēju efektu — vicinās darba vietu atvēršanu mazāk apdzīvotās vietās, ja valsts politika sabiedriskā transporta jomā būs vērsta uz ilglaicīgu garantētu sabiedriskā transporta tīklu.

7.1.4. uz vidi

Vai projekts skar šo jomu?

Jā.

Ietekmes apraksts

Ņemot vērā, ka šobrīd pastāv domstarpības un politikas īstenošanas atšķirības starp SM un ATD, kad SM plāno satiksmi novirzīt uz dzelzceļu, bet ATD atbalsta autobusu transportu, esošā situācija neļauj Latvijai sasniegt izvirzītos mērķus videi draudzīga transporta sakarā. Jau publiski norādījis satiksmes ministrs, ka ATD darbība traucē valstij attīstīt dzelzceļu kā galveno transporta veidu. Tāpēc sabiedriskā transporta politikas plānošanas funkciju konsolidēšana tikai SM pārziņā novērsīs situāciju, ka kāda cita institūcija, bez saskaņojuma ar SM (kā tas noticis līdz šim no ATD puses), turpmāk varēs slēgt valstij neizdevīgus līgumus ar videi nedraudzīgo autobusu pārvadātājiem vietās, kur SM plāno attīstīt videi draudzīgo dzelzceļa transportu. Tāpēc šis likumprojekts veicinās SM iespējas īstenot izvirzītos politiskos mērķus un ļaus sasniegt attiecīgos rādītājus arī vides jomā.

7.1.5. uz klimatneitralitāti

Jā.

Ietekmes apraksts

Tas pats, jo vides jautājums cieši saistīts ar klimatu.

7.1.6. uz iedzīvotāju sociālo situāciju

Jā.

Ietekmes apraksts

Sakārtota sabiedriskā transporta sistēma, ja to koordinēs tikai viena institūcija (nevis divas, kā līdz šim), nodrošinās vienotu politikas īstenošanu valstī. Tāpēc paredzams, ka gan autobusu,

gan vilcienu pārvadājumos iegūs pasažieri. Līdz ar to iedzīvotājiem būs iespējas nokļūt uz vietām, kur saņemt dažādus pakalpojumus. Attiecīgi uzlabosies iedzīvotāju dzīves kvalitāte.

7.1.7. uz personu ar invaliditāti vienlīdzīgām iespējām un tiesībām

Jā.

Ietekmes apraksts

Pāreja uz dzelzceļa transportu tajās vietās, kur ir pieejami dzelzceļi, līdz ar jauno elektrovilcienu ieviešanu un bateriju vilcienu ieviešanu nākotnē, veicinās invalīdiem pieejamāku transportu. Ņemot vērā, ka ATD daudzu gadu laikā rīkojās pretvalstiski, slēdzot dzelzceļa stacijas, līdz šim tika samazināta vilciena pieejamība ne vien veselīgiem iedzīvotājiem, bet arī invalīdiem, jo autobusos bieži nevar iekļūt. Pēc ATD likvidēšanas, SM varēs īstenot valsts izvirzīto politiku bez traucēkļiem (šobrīd situāciju diktēja ATD) un attiecīgi veicināt vilcienu satiksmes attīstību. Vienota SM īstenota politika ļaus nākotnē ne vien atvērt jau slēgtās dzelzceļa stacijas, bet arī visas stacijas mērķtiecīgi labiekārtot (ņemot vērā, ka daudzviet tas nav darīts kopš PSRS sabrukuma).

7.1.8. uz dzimumu līdztiesību

Vai projekts skar šo jomu?

Nē.

7.1.9. uz veselību

Jā.

Ietekmes apraksts

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturtā daļa paredz, ka, plānojot sabiedriskā transporta politiku, jāparedz valsts garantētā sabiedriskā transporta iespējas iedzīvotājiem, lai viņi varētu sasniegt ārstniecības iestādes. Līdz šim ATD īstenotā politika bija vērsta ne vien uz dzelzceļa staciju slēgšanu (atņemot iedzīvotājiem transportu), bet arī nemākulīgā rīcība radīja situācijas, ka ilgu laiku konkrēti negodīgi autopārvadātāji nespēj nodrošināt autobusu reusus. Rezultātā iedzīvotāji netiek līdz ārstniecības iestādēm. Tāpat transporta sistēmas sakārtošana par labu videi draudzīgam transportam (ko līdz šim kavēja ATD politika), nodrošinās labākas vides apstākļus caur gaisa piesārņojumu, attiecīgi atstājot labvēlīgu ietekmi uz iedzīvotājiem un viņu veselību.

7.1.10. uz cilvēktiesībām, demokrātiskām vērtībām un pilsoniskās sabiedrības attīstību

Jā.

Ietekmes apraksts

Līdzšinējā ATD politika veicināja atsevišķu teritoriju/reģionu iedzīvotāju diskrimināciju. Piemēram, visos gadījumos, kad ATD panāca vai mēģināja panākt dzelzceļa staciju slēgšanu, kā argumenti tika izteiktas lielāko apdzīvoto vietu iedzīvotāju, bet jo īpaši to pasažieru, kas brauc no vienas galastacijas līdz otrai, tiesības uz “augstākas kvalitātes sabiedrisko transportu” nekā tas pienāktos mazāk apdzīvoto vietu iedzīvotājiem (piemēram, diskriminējošie argumenti Ogres novada domes 28.09.2023. sēdes protokolā attiecībā uz Kaibalas ciema un apkārtnes iedzīvotājiem, kur nepārprotami ir norādīts, ka Kaibalas ciema un apkārtnes iedzīvotājiem nav tiesību uz labas kvalitātes transportu — elektrovilcienu). Šāda diskriminējoša rīcība tiks izbeigta līdz ar ATD likvidēšanu, ļaujot SM attīstīt tās mērķus —

nodrošināt vilcienu kā galveno transporta veidu visiem pasažieriem. Novēršot diskriminējošu attieksmi, un veicinot sabiedrības sociālo solidaritāti, tiks nodrošināts līdzsvars caur uz cilvēku vērstu sabiedriskā transporta politiku, balstoties arī uz Nacionālajā attīstības plānā izvirzītajiem rādītājiem.