



Vai Satiksmes ministrija pārvalda kapitālsabiedrības atbilstoši normatīviem aktiem un labai praksei?

Rīga 2022



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

Vai Satiksmes ministrija pārvalda kapitālsabiedrības atbilstoši normatīviem aktiem un labai praksei?

07.04.2022.

Atbilstības revīzija “Vai Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību?”

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta
07.09.2020. revīzijas grafiku Nr.2.4.1-40/2020

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no tīmekļa vietnes *Depositphotos*



Cienījamais lasītāj!

Esam pabeiguši atbilstības revīziju par Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību pārvaldību un šajā ziņojumā sniedzam ieskatu par to, vai šīs kapitālsabiedrības tiek pārvaldītas atbilstoši normatīvo aktu prasībām un labajai praksei un kas būtu darāms, lai šis pārvaldības process veicinātu labāku kapitālsabiedrību darbības rezultātu sasniegšanu.

Publisko personu kapitālsabiedrībām kā jebkuram uzņēmumam ir ne tikai jāpelna, jo akcionārs (valsts) sagaida ienākumus no ieguldījumiem kapitālsabiedrībā, bet arī jānodrošina sabiedrībai nozīmīgu un finansiāli ietilpīgu deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu īstenošana. Par uzņēmuma darbību atbildīgajiem profesionāļiem tas nav viegls uzdevums bieži vien savas pretrunīgās dabas dēļ. Arī ministrijai, kura atbild par nozares politikas mērķu sasniegšanu un iedzīvotājiem sniedzamo pakalpojumu attīstību, reizēm ir izaicinājums sabalansēt vai novilkt robežu starp atbildību par nozares politikas īstenošanu un kapitālsabiedrību pārvaldības institūciju patstāvību.

Laba kapitālsabiedrību pārvaldības sistēma var būt risinājums šajā duālajā situācijā, ja skaidri tiek noteikts, kāpēc publiskā kapitālsabiedrība ir izveidojama vai tās darbība turpināma (vispārīgais stratēģiskais mērķis, kurš saskan arī ar nozares mērķiem un izaicinājumiem), ir vienošanās par to, kā kapitālsabiedrība strādās šī mērķa sasniegšanā un kad/kādus rezultātus sasniegs (vidēja termiņa darbības stratēģija un mērķi), mērķu un rezultātu sasniegšana regulāri tiek izvērtēta un veiktas savlaicīgas korektīvās darbības, lai uzlabotu kapitālsabiedrību sniegumu.

Jebkurš no mums vēlas lietot izmaksu efektīvus sabiedriskos pakalpojumus satiksmes nozarē, tāpat jebkurš no mums vēlas lietot mūsdienīgu un videi draudzīgu sabiedrisko transportu, ceļu infrastruktūru un sakaru pakalpojumus. To nodrošinājums lielā mērā ir Satiksmes ministrijas un tās kapitālsabiedrību uzdevums.

Šajā revīzijā esam snieguši ieteikumus Satiksmes ministrijai un tās kapitālsabiedrībām, kā arī priekšlikumus Ministru kabinetam valsts kapitāla pārvaldības uzlabošanai. Ceram, ka Valsts kontroles ieteikumi un priekšlikumi palīdzēs mazināt kapitālsabiedrību pārvaldības riskus un veicinās to darbības mērķu sasniegšanu.

Pateicamies par sadarbību revīzijas ietvaros: Satiksmes ministrijai, Pārresoru koordinācijas centram, Konkurences padomei, Latvijas Nacionālajam arhīvam, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VAS “Latvijas dzelzceļš” un pārējām Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām, ar kurām sazinājāties revīzijas ietvaros.

Ar cieņu
departamenta direktore
Inese Kalvāne

Saturs

Kopsavilkums.....	6
Galvenie secinājumi.....	7
Būtiskākie ieteikumi.....	10
Ziņojuma struktūra.....	11
Vai Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību?	12
1. Vai Satiksmes ministrija izmanto publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus un ievēro prasības, ko paredz ārējais un iekšējais normatīvais regulējums?	13
Kapitālsabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis	15
Kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģija	18
Kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plāns	24
Pārskati par finansiālajiem un darbības rezultatīvajiem rādītājiem un ceturkšņa atskaites.....	25
Kapitālsabiedrības darbības rezultātu izvērtēšana	27
Pagaidu padome un valde	27
2. Vai Satiksmes ministrijas īstenotās publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldības darbības atbilst labas pārvaldības praksei par informētu un aktīvu iesaisti?	35
2.1. Vai Satiksmes ministrija nodrošina pietiekamu uzraudzību pār publiskas personas kapitālsabiedrību peļņas izlietojumu, kas netiek dividenžu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet tiek novirzīta citiem mērķiem?	35
Lēmumi par kapitālsabiedrību peļņas sadali	38
Dividenžu prognozes vidēja termiņa darbības stratēģijās	40
Kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojums	41
2.2. Vai ieguldījums <i>Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”</i> ir ekonomiski pamatots un tiek pārvaldīts tā, lai sasniegtu mērķi?	42
Izšķirošas ietekmes iegūšana <i>Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”</i>	44
<i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”</i> darbības plāni un to īstenošana	48

<i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija” reorganizācija</i>	51
<i>LDZ ritošā sastāva servisa līdzdalības radniecīgo sabiedrību kapitālā vērtības izmaiņas</i>	52
Ārējie normatīvie akti un priekšlikumi to pilnveidošanai.....	53
2.3. Vai <i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i> nodrošina sabiedrības interesēm atbilstošu un izmaksu ziņā efektīvu deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi?	55
<i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> sniegtie pakalpojumi	56
Akreditēto komersantu sniegtie pakalpojumi	61
Satiksmes ministrijas un <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> viedoklis.....	66
Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes	68
Termini un skaidrojumi.....	76
1.pielikums. Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību vispārējā stratēģiskā mērķa apstiprināšana.....	77
2.pielikums. Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību 2014.–2019.gada peļņas sadalījums	78
3.pielikums. <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> pakalpojumi, kuru pašizmaksa būtiski atšķiras no Ministru kabineta noteikumos apstiprinātās cenas	79
4.pielikums. Tehniskās apskates pakalpojumu cenas komponentes	82
5.pielikums. <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> un tās akreditēto komersantu darbības rentabilitāte laikā no 2014. līdz 2020.gadam	83
Atsauces	84

Kopsavilkums

Satiksmes ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarē, un tā ir 100% valsts kapitāla daļu turētāja 13 publiskas personas kapitālsabiedrībās un 96,14% (līdz 2020.gada sākumam 80,05%) valsts kapitāla daļu turētāja vienā privātā kapitālsabiedrībā. 11 no 13 Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām ir dibinātas vismaz pirms 20 gadiem, un divas kapitālsabiedrības ir dibinātas pēdējos gados, tas ir, 2014. un 2019.gadā. Salīdzinājumam – tikai Kultūras ministrijai un Veselības ministrijai ir līdzīgs kapitālsabiedrību skaits, pārējām ministrijām tas ir ievērojami mazāks. Vairākām Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām ir kapitāla daļas vēl citās kapitālsabiedrībās, piemēram, koncerna “La tvijas dzelzceļš” sastāvā ir mātes sabiedrība, sešas meitas sabiedrības un vienai meitas sabiedrībai ir dalība vēl citā sabiedrībā, kā arī mātes sabiedrībai pieder 5,84% un 3% vēl citās sabiedrībās. Tāpat kapitālsabiedrību struktūrā ietilpst arī muzeji, sporta bāzes, pārstāvniecības u.tml.

Lai nodrošinātu ministrijas atbildībā esošo valsts pārvaldes uzdevumu un nozaru politiku īstenošanu, Satiksmes ministrija kā atbilstošāko risinājumu efektīvai mērķu sasniegšanai ir izvēlējusies veidot kapitālsabiedrības. Satiksmes ministrijas padotībā ir tikai četras valsts pārvaldes iestādes¹, kurās padotība tiek īstenota pārraudzības formā. Satiksmes ministrijai nav pakļautībā esošu valsts pārvaldes iestāžu, kurām tā var dot tiešus rīkojumus. Līdz ar to izšķiroša loma transporta un sakaru politikas rezultātu un nozaru attīstības mērķu sasniegšanā ir ministrijas prasmei īstenot profesionālu kapitālsabiedrību pārvaldību, efektīvi izmantojot normatīvos aktos noteiktos kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus.

Publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldība tiek īstenota kā sinerģija starp visām iesaistītajām pusēm, tas ir, kapitālsabiedrības pārvaldes institūciju, Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju un arī nozares ministriju, kā arī kapitāla daļu turētāja pārstāvi un dalībnieku (akcionāru) sapulci. Valde ir kapitālsabiedrības izpildinstitūcija, kas vada un pārstāv kapitālsabiedrību. Padome ir kapitālsabiedrības pārraudzības institūcija, kas pārstāv akcionāru intereses sapulču starplaikā un pārrauga valdes darbību. Padomei ir vairāki uzdevumi, piemēram, (1) apstiprināt vidēja termiņa darbības stratēģiju un uzraudzīt tās īstenošanu, (2) pastāvīgi uzraudzīt, lai kapitālsabiedrības lietas tiktu kārtotas saskaņā ar normatīvo aktu, sabiedrības statūtu, akcionāru sapulces lēmumu prasībām, (3) sniegt akcionāram priekšlikumus par sabiedrības darbības uzlabošanu u.c. uzdevumi.

Šajā revīzijā tika vērtēta Satiksmes ministrijas kā valsts kapitāla daļu turētājas īstenoātā kapitālsabiedrību pārvaldība un netika vērtēta padomes kā pārraudzības institūcijas rīcība.

Satiksmes ministrijai, pildot valsts kapitāla daļu turētājas funkcijas, jārīkojas kā informētai un aktīvai īpašniecei. Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (turpmāk – OECD) vadlīnijās par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību kā vienu no vadlīnijām ir minēta, ka valstij ir jārīkojas kā informētam un aktīvam īpašniekam un jānodrošina, lai valsts uzņēmumu pārvaldība tiktu īstenota pārskatāmā un atbildīgā veidā un būtu profesionāla un efektīva². Tāpat šai vadlīnijai ir sniegtas arī papildinošas vadlīnijas, no kurām viena nosaka, ka valstij ir jārīkojas kā informētam un aktīvam īpašniekam un jāīsteno savas īpašumtiesības saskaņā ar katra uzņēmuma juridisko struktūru³. Un piezīmēs saistībā ar iepriekš minēto papildinošo vadlīniju ir minēts⁴, ka valstij ir jāīsteno savas tiesības, lai aizsargātu savas īpašumtiesības un optimizētu to vērtību. Vienlaicīgi vadlīnijās norādīts, ka ir jānodrošina valsts uzņēmumu pilnīgi autonoma darbība, tomēr akcionāram ir jābūt tiesīgam sniegt norādījumus attiecībā uz stratēģiskiem jautājumiem un politikā noteiktajiem mērķiem.

Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām ir deleģēta virkne sabiedrībai nozīmīgu un finansiāli ietilpīgu valsts pārvaldes uzdevumu, kuru izpildei gan tiek piešķirti valsts budžeta līdzekļi, gan par tiem maksā klienti, saņemot attiecīgos pakalpojumus.

Galvenie secinājumi

Satiksmes ministrija kapitālsabiedrību pārvaldībā ir izmantojusi normatīvajos aktos noteiktos instrumentus, tomēr ministrija nav pietiekami veicinājusi kapitālsabiedrību efektīvu darbību un ekonomisku pakalpojumu sniegšanu. Atsevišķos gadījumos kapitālsabiedrību pārvaldībā ministrija nav ievērojusi normatīvo aktu prasības. Ministrijas īstenotās kapitālsabiedrību pārvaldības darbības daļēji atbilst labas pārvaldības prakses principam par valsts kā kapitāla īpašnieka aktīvu un informētu iesaisti, lai valsts uzņēmumu pārvaldība tiktu īstenota pārskatāmā un atbildīgā veidā, profesionāli un efektīvi.

Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja neierosinot kandidātu nominēšanas procesa uzsākšanu⁵ ir pieļāvusi, ka AS “Ventas osta” (turpmāk – *Ventas osta*) padome un attiecīgi padome ir pieļāvusi, ka valde pagaidu sastāvā darbojas jau vairāk nekā divus gadus, kas neatbilst *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* normām⁶.

Tāpat revīzijā secināts, ka VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – *Ceļu satiksmes drošības direkcija*), slēdzot civiltiesiskos līgumus par pakalpojumu saņemšanu no akreditētiem komersantiem, kas paredz daļu no deleģētā tehniskās apskates valsts pārvaldes uzdevuma izpildes iegādi, nav nodrošinājusi atbildīgu pieeju izmaksu ziņā efektīva deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma izpildē. Saskaņā ar revidentu aplēsi tā rezultātā *Ceļu satiksmes drošības direkcija* laikā no 2014. līdz 2020. gadam pārmaksāja vismaz 4,4 milj. *euro* pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem komersantiem, kas negatīvi ietekmēja tās sniegto pakalpojumu cenu.

Savukārt SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” (turpmāk – *LDZ ritošā sastāva serviss*) veiktais ieguldījums SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” (turpmāk – *Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”*) nav ticis atbilstoši pārvaldīts, proti, nav īstenots uzņēmuma vispārējais stratēģiskais mērķis un veicināta uzņēmuma attīstība. Tā rezultātā laikā no 2016. līdz 2020. gadam *Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”* strādāja kopumā ar zaudējumiem un tā pašu kapitāla vērtība samazinājās par 153 007 *euro*, vienlaicīgi arī *LDZ ritošā sastāva servisam* ir bijuši zaudējumi 153 007 *euro* apmērā no līdzdalības *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* kapitālā.

Nepietiekami izmanto kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus

Kopš Latvijā tika īstenota valsts kapitālsabiedrību pārvaldības reforma un 2015. gadā tika izdots *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*, ir paredzēts, ka publiskas personas kapitālsabiedrībām ir jānosaka vispārējais stratēģiskais mērķis, kas skaidri definētu mērķus, kurus ministrija vēlas sasniegt ar līdzdalību konkrētajā kapitālsabiedrībā un kuri tiktu ņemti vērā, izstrādājot kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju. Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrija vairāk nekā sešus gadus nebija nodrošinājusi, ka visām tās kapitālsabiedrībām tiktu noteikti un Ministru kabinetā apstiprināti vispārējie stratēģiskie mērķi. Līdz 2022. gada janvārim vienai kapitālsabiedrībai joprojām nav Ministru kabinetā apstiprināts vispārējais stratēģiskais mērķis.

Savukārt kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas nozīme ir palīdzēt uzņēmumam noteikt labāko attīstības virzienu, kas atbilst tā pastāvēšanas mērķim, un iezīmēt atskaites punktus, kas palīdzētu

novērtēt, vai uzņēmums virzās izvēlētajā virzienā. Stratēģijas esamība atvieglo citu tai pakārtotu plānu (investīciju plāns, cilvēkresursu piesaistes plāns, finanšu plāns u.tml.) izstrādāšanu⁷. Lai sasniegtu līdzdalības kapitālsabiedrībā mērķi, Satiksmes ministrijai kā kapitāla daļu turētājai ir iespēja jau sākotnēji piedalīties vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādāšanā un nefinanšu mērķu definēšanā – vidēja termiņa darbības stratēģijas projekts tiek izstrādāts, savstarpēji sadarbojoties kapitāla daļu turētājam, padomei vai dalībnieku (akcionāru) sapulcei (ja padome nav izveidota) un valdei⁸. Tāpat Satiksmes ministrija kā nozares ministrija sniedz vērtējumu⁹ par stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem.

Revīzijā konstatētais liecina, ka Satiksmes ministrija ne vienmēr rīkojas kā aktīva un ieinteresēta valsts kapitāla daļu turētāja, jo, piemēram, vidēja termiņa darbības stratēģijas galvenokārt tiek apstiprinātas jau to darbības laikā. Atsevišķos gadījumos vidēja termiņa darbības stratēģijās nav noteikti tādi finanšu mērķi, kas ir reāli sasniedzami un vienlaikus pietiekami ambiciozi. Savukārt nefinanšu mērķi ne vienmēr jau sākotnēji tiek noteikti kvalitatīvi, kā arī ne vienmēr tiem ir identificējama tieša sasaiste ar politikas plānošanas dokumentiem. Definējot nefinanšu mērķus, netiek izmantota iespēja pielietot Pārresorsu koordinācijas centra vadlīnijās¹⁰ noteikto dalījumu, lai iegūtu pārskatāmu informāciju par kapitālsabiedrības dažādajiem darbības veidiem.

Vērojama atšķirīga pieeja informācijas iekļaušanai vidēja termiņa darbības stratēģijās par tādām kapitālsabiedrības struktūrvienībām kā muzeji, sporta bāzes, pārstāvniecības u.tml., līdz ar to kapitāla daļu turētājam ar regulārajiem kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentiem nav iespējas iegūt informāciju – vai un kādi sasniedzamie rezultātīvie rādītāji ir noteikti un cik kopumā izmaksā šāda pakalpojuma nodrošināšana, kas nav tieši saistīta ar attiecīgās kapitālsabiedrības izveidošanas mērķi.

Tāpat revīzijā konstatētais liecina, ka Satiksmes ministrija nav rīkojusies arī kā informēta kapitāla daļu turētāja, lai nodrošinātu, ka vidēja termiņa darbības stratēģija ne tikai formāli tiek izstrādāta, bet arī atbilst nozarē plānotajām izmaiņām un tirgus situācijai. Piemēram, 2019.gada maijā¹¹ tika apstiprināta VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (turpmāk – *Latvijas autoceļu uzturētājs*) vidēja termiņa darbības stratēģija 2019.–2025.gadam, pieņemot, ka ieņēmumi no deleģētā pārvaldes uzdevuma – valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanas – būs līdzšinējā līmenī līdz 2027.gada beigām, tas ir, tiks noslēgts jauns deleģēšanas līgums, kas veido 80 līdz 87% no kapitālsabiedrības kopējā neto apgrozījuma. Minētā stratēģija izstrādāta neņemot vērā, ka tajā pašā laikā valdības rīcības plānā tika iekļauts uzdevums^a izvērtēt iespēju no 2021.gada atvērt valsts autoceļu uzturēšanas tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem un arī citas aktivitātes liecināja par šo nodomu. Līdz ar to nebija skaidrs, cik lielu tirgus daļu nākotnē iegūtu *Latvijas autoceļu uzturētājs*, kam atbilstoši būtu veicami ieguldījumi kapitālsabiedrības attīstībai.

Pagaidu padome un valde darbojas ilgāk nekā vienu gadu

Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja neierosinot kandidātu nominēšanas procesa uzsākšanu nav nodrošinājusi, ka *Ventas ostas* padomes un attiecīgi pēc tam arī padome nav nodrošinājusi, ka valdes locekļu nominēšanas process atbilst *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam*¹², tas ir, ka padome un valde tiek iecelta, organizējot publisku kandidātu pieteikšanās procedūru, lai nodrošinātu profesionālas un kompetentas kapitālsabiedrības pārvaldes institūcijas izveidi.

Ventas ostas padome un valde pagaidu sastāvā darbojas jau vairāk nekā divus gadus, tas ir, kopš 27.12.2019. Tas neatbilst *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma*

^a Valdības rīcības plānā Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai (apstiprināts 07.05.2019.) dots uzdevums – izvērtēt VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” darba kvalitāti un iespēju no 2021.gada atvērt tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem.

normām¹³, jo kopš 01.01.2020. likums pieļauj, ka padome un valde pagaidu sastāvā var darboties tikai līdz vienam gadam.

Ieguldījuma Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija” vērtības samazinājums

Revīzijā secināts, ka 2016.gadā VAS “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk – *Latvijas dzelzceļš*) un Satiksmes ministrijas atbalstītais ieguldījums *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* nav bijis ar ilgtermiņa attīstības redzējumu, pietiekami ekonomiski pamatots un atbilstoši pārvaldīts, proti, lai īstenotu uzņēmuma vispārējo stratēģisko mērķi – dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošanu, metālkonstrukciju izgatavošanu, tai skaitā Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (turpmāk – NATO) militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu atbalsta nodrošināšanai.

Revidentu vērtējumā, *LDZ ritošā sastāva servisa* valde, 2015.gadā lemjot un virzot saskaņošanai lēmumu par izšķirošas ietekmes iegūšanu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* bez atbilstoši izstrādāta biznesa plāna, nebija rīkojusies kā krietns un rūpīgs saimnieks. Līdzatbildīga šī lēmuma pieņemšanā ir arī *Latvijas dzelzceļa* valde, kura akceptēja šo lēmumu un tālāk priekšlikumu virzīja uz Satiksmes ministriju, lai saņemtu Ministru kabineta atļauju.

Piecu gadu laikā no 2016. līdz 2021.gadam netika saražots dzelzceļa ritošais sastāvs un netika veikta iepriekš saražoto divu pusvagonu sertifikācija, lai gan tie minēti kā svarīgi aktīvi, iegādājoties atlikušās kapitāla daļas. Šajā laikā īstenoti vien divi projekti, kur pasūtītājs bija cita *Latvijas dzelzceļa* meitas sabiedrība. Abos gadījumos pasūtījumu izpilde netika nodrošināta ar *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* resursiem, jo uzņēmumā bija nodarbināts tikai viens darbinieks (valdes loceklis). Pēc pieciem uzņēmuma darbības gadiem tika atzīts¹⁴, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmumam “Baltija”* ir dublējošas funkcijas ar *LDZ ritošā sastāva servisu*, kas ir tā kapitāla daļu turētājs.

Rezultātā laikā no 2016. līdz 2020.gadam *Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”* strādāja kopumā ar zaudējumiem un tā pašu kapitāla vērtība samazinājās par 153 007 *euro*.

Saistībā ar revīzijā konstatēto par *Latvijas dzelzceļa* un *LDZ ritošā sastāva servisa* rīcību, iegūstot un īstenojot izšķirošo ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”*, Valsts kontrole informēs Latvijas Republikas prokuratūru.

Iespējams, pārmaksājam par Ceļu satiksmes drošības direkcijas sniegtajiem pakalpojumiem

Pārbaudot, vai tiek nodrošināta klientu interesēm atbilstoša un izmaksu ziņā efektīva deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpilde, secināts, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nav nodrošinājusi ekonomiski pamatotas pakalpojumu cenas noteikšanu, jo no 39 izlasē iekļautajiem pakalpojumiem 20 gadījumos netiek gūti kapitālsabiedrības attīstībai plānotie ieņēmumi, turpretī četros gadījumos klienti pārmaksā.

Turklāt *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* rīcība nav bijusi pietiekami atbildīga un rūpīga, slēdzot civiltiesiskos līgumus par pakalpojumu saņemšanu no akreditētiem komersantiem, kas paredz daļu no deleģētā tehniskās apskates valsts pārvaldes uzdevuma izpildes iegādi, kā rezultātā saskaņā ar revidentu aplēsēm *Ceļu satiksmes drošības direkcija* akreditētajiem komersantiem laikā no 2014. līdz 2020.gadam ir pārmaksājusi vismaz 4,4 milj. *euro*, kas negatīvi ietekmēja tās sniegto pakalpojumu cenu.

Revīzijā, analizējot akreditēto komersantu darbības finanšu rādītājus, konstatēts, ka laikā no 2014. līdz 2020.gadam akreditētie komersanti ir strādājuši ar augstu apgrozījuma rentabilitāti (robežās no 13,9 līdz 34,3%, vienam komersantam visā apskatītajā laika posmā rentabilitāte nav bijusi zemāka par 24%), kas būtiski pārsniedza *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* faktisko apgrozījuma rentabilitāti, kas šajā laikā

svārstās robežās starp 3,6 un 8,3%. *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* veiktie maksājumi akreditētajiem komersantiem, piemēram, 2020.gadā veidoja ne mazāk par 98% no akreditēto komersantu apgrozījuma.

Nav intereses par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojumu

Revīzijā noskaidrots, ka Satiksmes ministrijas rīcība neliecina par aktīvu un informētu iesaisti kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojuma uzraudzībā, jo ministrija līdz revīzijai nebija interesējusies, vai ar kapitālsabiedrību rīcībā atstāto peļņas daļu tika sasniegts tas mērķis, kādam šī peļņa tika atstāta, lai gan tieši ministrija gadu no gada virza uz Ministru kabinetu rīkojuma projektus par kapitālsabiedrībām atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu.

Tāpat ne visos gadījumos, kad peļņa ir atstāta kapitālsabiedrības rīcībā, ir skaidri definēti tās izlietojuma mērķi, jo visbiežāk akcionāru (daļībnieku) sapulces lēmumos par peļņas sadali nav noteikts, tieši kādam projektam vai aktivitātei un precīzi kāds finansējuma apjoms no peļņas tiek novirzīts.

Būtiskākie ieteikumi

Valsts kontrole šajā revīzijā sniedz ieteikumus Satiksmes ministrijai un *Ceļu satiksmes drošības direkcijai*, kurus ieviešot tiks pilnveidota publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldība un pakalpojumu cenu noteikšanas kārtība, tai skaitā:

- tiks pilnveidota ministrijas darba organizācija valsts kapitāla daļu pārvaldībai;
- tiks pilnveidots lēmumu pieņemšanas process par kapitālsabiedrību peļņas sadali un uzraudzības sistēma pār kapitālsabiedrību sasniegtajiem rezultātiem gadījumos, ja tiks lemts par atšķirīgu dividenžu izmaksu, nekā to paredz normatīvie akti;
- *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nodrošinās regulāru cenu pārskatīšanu atbilstoši faktiskajām izmaksām un skaidri definēs pakalpojumus, kuru cena drīkst pārsniegt aprēķināto pašizmaksu;
- *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nodrošinās tādu pretendentu atlases kritēriju definēšanu, kas veicinās ekonomiski pamatotas tehniskās apskates pakalpojuma cenas noteikšanu.

Tāpat Valsts kontrole sniedza ieteikumu: “*Satiksmes ministrijai kā Ventas ostas kapitāla daļu turētājai kompetences ietvaros nodrošināt, ka kapitālsabiedrības padomes locekļu amatu ieņem Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam atbilstoši ievēlēti padomes locekļi*”. Kā veicamās darbības ieteikuma ieviešanai, Satiksmes ministrija norādīja: “*Pēc Ostu likuma spēkā stāšanās, iesaistoties visiem kapitāla daļu turētāja pārstāvjiem, kopīgi tiks sagatavotas padomes locekļu kandidātiem izvirzāmās obligātās minimālās prasības un noteiktas kompetences, kas ir nepieciešamas padomes locekļa amata pienākumu pildīšanai. Kopīgi sagatavotā informācija tiks nosūtīta Pārresoru koordinācijas centram nominācijas procesa organizēšanai*”. Valsts kontrole nepiekrīt norādītajām darbībām, jo tās nenodrošina tūlītēju rīcību *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* neatbilstības novēršanai un par to attiecīgi tiks informēts Ministru kabinets.

Lai mazinātu risku līdzekļu neefektīvai ieguldīšanai un kopumā uzlabotu kapitāla daļu pārvaldību, tiks izteikts priekšlikums Ministru kabinetam noteikt darbības, lai izvērtētu nepieciešamību veikt grozījumus normatīvajos aktos, kas noteiktu par pienākumu:

- 1.līmeņa kapitālsabiedrībai vai 1.līmeņa kapitālsabiedrības kapitāla daļu turētājam periodiski pārvērtēt iegūto līdzdalību citās kapitālsabiedrībās (2. un 3.līmeņa kapitālsabiedrībās neatkarīgi no tā, vai 1.līmeņa kapitālsabiedrības akcijas vai daļas ir atsavināmas vai nav) un tās vispārējo stratēģisko mērķi;
- izstrādāt un saskaņot (gan ar nozares ministriju, gan ar koordinācijas institūciju) vidēja termiņa darbības stratēģiju atbilstoši *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* nosacījumiem 3.līmeņa kapitālsabiedrībām.

Tāpat revīzijā konstatēts, ka *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma* nosacījumi nav attiecināmi uz publiskas personas 3.līmeņa kapitālsabiedrībām¹⁵, līdz ar to tiks izteikts priekšlikums Ministru kabinetam noteikt darbības, lai izvērtētu, vai nepieciešami grozījumi *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumā*. Tādējādi ne tikai 1.līmeņa un 2.līmeņa kapitālsabiedrībām, bet arī 3.līmeņa kapitālsabiedrībām šī likuma izpratnē būtu likumā noteikts pienākums¹⁶ rīkoties ar finanšu līdzekļiem un mantu lietderīgi.

Ziņojuma struktūra

Informācija ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību un pārvaldības jautājuma īss raksturojums;
- atbilde uz revīzijas galveno jautājumu un revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi, kas sadalīti jautājumos un apakšjautājumos. Pie katra jautājuma un/vai apakšjautājuma ir sniegts Valsts kontroles viedoklis, izsecinot būtiskāko, un pamatojums ar revīzijas konstatējumiem;
- revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes.

Pirmajā jautājumā ir vērtēts, vai Satiksmes ministrija izmanto publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus un ievēro prasības, ko paredz ārējais¹⁷ un iekšējais¹⁸ normatīvais regulējums, tai skaitā vērtēts, vai publiskas personas kapitālsabiedrību padomes locekļu amatu ieņem *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam* atbilstoši ievēlēti padomes locekļi.

Otrajā jautājumā ir vērtēts, vai Satiksmes ministrijas īstenotās publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldības darbības atbilst labas pārvaldības praksei par informētu un aktīvu iesaisti¹⁹, tai skaitā (1) vai ministrija nodrošina pietiekamu uzraudzību pār kapitālsabiedrību peļņas izlietojumu, kas netiek dividendžu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet tiek novirzīta citiem mērķiem, (2) vai ieguldījums *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* ir bijis ekonomiski pamatots un tika pārvaldīts tā, lai sasniegtu mērķi un (3) vai *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nodrošina sabiedrības interesēm atbilstošu un izmaksu ziņā efektīvu deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi.

Revīzijas ziņojumā ietverts revidējamās vienības iesniegtais viedoklis par veikto revīziju.

Sadaļā "Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes" ietverta informācija par revīzijas veikšanas mērķi, juridisko pamatojumu, atbildību, apjomu, ierobežojumiem, kā arī norādīti vērtēšanas kritēriji.

Vai Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei²⁰ atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību?

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums ir galvenais normatīvais akts, kas nosaka regulējumu valsts kapitālsabiedrību pārvaldībai. Papildus šo jautājumu regulē arī virkne citu ārējo un iekšējo normatīvo aktu, tāpat saistošas ar ieteikuma raksturu ir arī vietējās²¹ un starptautiskās²² vadlīnijas.

Revīzijā tika vērtēta publiskas personas kapitālsabiedrību (visas kapitāla daļas vai balsstiesīgās akcijas pieder vienai publiskai personai²³) pārvaldība un netika vērtēta privātu kapitālsabiedrību (kapitāla daļas vai akcijas pieder publiskai personai un citai personai²⁴) pārvaldība, jo pastāv atšķirības pārvaldības procesā. Piemēram, lai gan uz privātu kapitālsabiedrību pārvaldību, tai skaitā vidēja termiņa darbības stratēģiju izstrādi, saskaņošanu un darbības rezultātu vērtēšanu, attiecas arī *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* normas, tomēr vidēja termiņa darbības stratēģijā iekļaujama saturs un tā vērtēšana attiecībā uz nefinanšu mērķiem²⁵ ir atšķirīgi. Satiksmes ministrija ir valsts kapitāla daļu turētāja vienā privātā kapitālsabiedrībā, kura neveic valsts deleģēto funkciju izpildi²⁶. Tāpat Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi par valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtību līdz 27.09.2021. netika piemēroti privātu kapitālsabiedrību pārvaldībā. Saskaņā ar likumu²⁷ Satiksmes ministrijai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt vispārējo stratēģisko mērķi publiskas personas kapitālsabiedrībām²⁸, bet šāds nosacījums neattiecas uz privātām kapitālsabiedrībām. Tāpat vērojamas vēl citas atšķirības pārvaldības procesā.

Valsts kontrole, veicot finanšu revīziju²⁹ par 2020. gadu, sagatavoja starpziņojumu “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšanai”, kurā sniedza divus ieteikumus, no kuriem viens tieši attiecas uz kapitālsabiedrību pārvaldību – lai veicinātu ministrijas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību efektīvu pārvaldību, racionālu un ekonomiski pamatotu resursu izmantošanu, kā arī lai nodrošinātu publiskas personas līdzdalības nosacījumu ievērošanu, ministrijai izveidot tādu kapitālsabiedrību, kurās valstij ir izšķiroša ietekme, pārvaldības sistēmu, kas atbilstoši normatīvos aktos noteiktajam nodrošina iespēju valstij īstenot nozares stratēģiskos mērķus un pilnvērtīgi piedalīties gan mērķu un rezultātu noteikšanas, gan vērtēšanas procesā.

Valsts (Satiksmes ministrijas) kā kapitālsabiedrības īpašnieka (valsts kapitāla daļu turētāja) mērķis ir sniegt iespējami lielāku ekonomisko un sociālo labumu sabiedrībai – novērst tirgus nepilnības, pārvaldīt valsts attīstībai un drošībai svarīgus īpašumus, nodrošināt stratēģiski svarīgu preču ražošanu un pakalpojumu sniegšanu³⁰ –, līdz ar to Satiksmes ministrija, īstenojot kapitālsabiedrību pārvaldību atbilstoši savai kompetencei, veicina ne tikai uzņēmuma darbības efektivitātes un ilgtermiņa vērtības pieaugumu, bet veicina arī labuma pieaugumu sabiedrībai kopumā. Tāpēc ir svarīgi, ka Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei³¹ atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību.

1. Vai Satiksmes ministrija izmanto publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus un ievēro prasības, ko paredz ārējais³² un iekšējais³³ normatīvais regulējums?

Satiksmes ministrija nepietiekami izmanto kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus un atsevišķos gadījumos neievēro prasības, ko paredz ārējais³⁴ un iekšējais³⁵ normatīvais regulējums. Tādējādi Satiksmes ministrija kapitālsabiedrību pārvaldībā nav rīkojusies kā informēta un aktīva valsts kapitāla daļu turētāja, par ko liecina šādi fakti:

– ministrija vairāk nekā sešus gadus nebija nodrošinājusi, ka visām tās kapitālsabiedrībām Ministru kabinetā tiktu apstiprināti vispārējie stratēģiskie mērķi, kas skaidri definētu mērķus, kurus ministrija vēlas sasniegt ar līdzdalību konkrētajā kapitālsabiedrībā un kuri tiktu ņemti vērā, izstrādājot kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju, lai gan kopš 2015.gada ir spēkā *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*, kas paredz, ka kapitālsabiedrībām ir jābūt noteiktiem vispārējiem stratēģiskajiem mērķiem;

– lielākoties visām revīzijas izlasē iekļautajām kapitālsabiedrībām vidēja termiņa darbības stratēģijas tika apstiprinātas jau to darbības laikā un dažos gadījumos pat tikai pēc gada. Atsevišķos gadījumos vidēja termiņa darbības stratēģijās netika noteikti tādi finanšu mērķi, kas ir reāli sasniedzami un vienlaikus pietiekami ambiciozi. Savukārt nefinanšu mērķi ne vienmēr jau sākotnēji tika noteikti kvalitatīvi, kā arī ne vienmēr tiem ir identificējama tieša sasaiste ar politikas plānošanas dokumentiem. Konstatēts, ka ne visos gadījumos ir izmantota iespēja, definējot nefinanšu mērķus, pielietot Pārresoru koordinācijas centra vadlīnijās³⁶ noteikto dalījumu, tādējādi iegūstot pārskatāmu informāciju par kapitālsabiedrību dažādajiem darbības veidiem. Tāpat vērojama atšķirīga pieeja attiecībā uz vidēja termiņa darbības stratēģijās iekļaujamo informāciju, tai skaitā sasniedzamo mērķu un rezultatīvo rādītāju definēšanu par tādām kapitālsabiedrības struktūrvienībām kā muzeji, sporta bāzes, pārstāvniecības u.tml. Ne vienmēr pārskatos par finansiālajiem un darbības rezultatīvajiem rādītājiem norādītie finanšu un nefinanšu mērķi atbilst vidēja termiņa darbības stratēģijā noteiktajiem, kā arī vērojama atšķirīga pieeja atskaišu aizpildīšanā un termiņu ievērošanā;

– ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja³⁷ neierosinot kandidātu nominēšanas procesa uzsākšanu³⁸ nav nodrošinājusi, ka *Ventas ostas* padomes un attiecīgi pēc tam arī padome nav nodrošinājusi, ka valdes locekļu nominēšanas process atbilst *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam*, tas ir, ka padome un valde tiek iecelta,

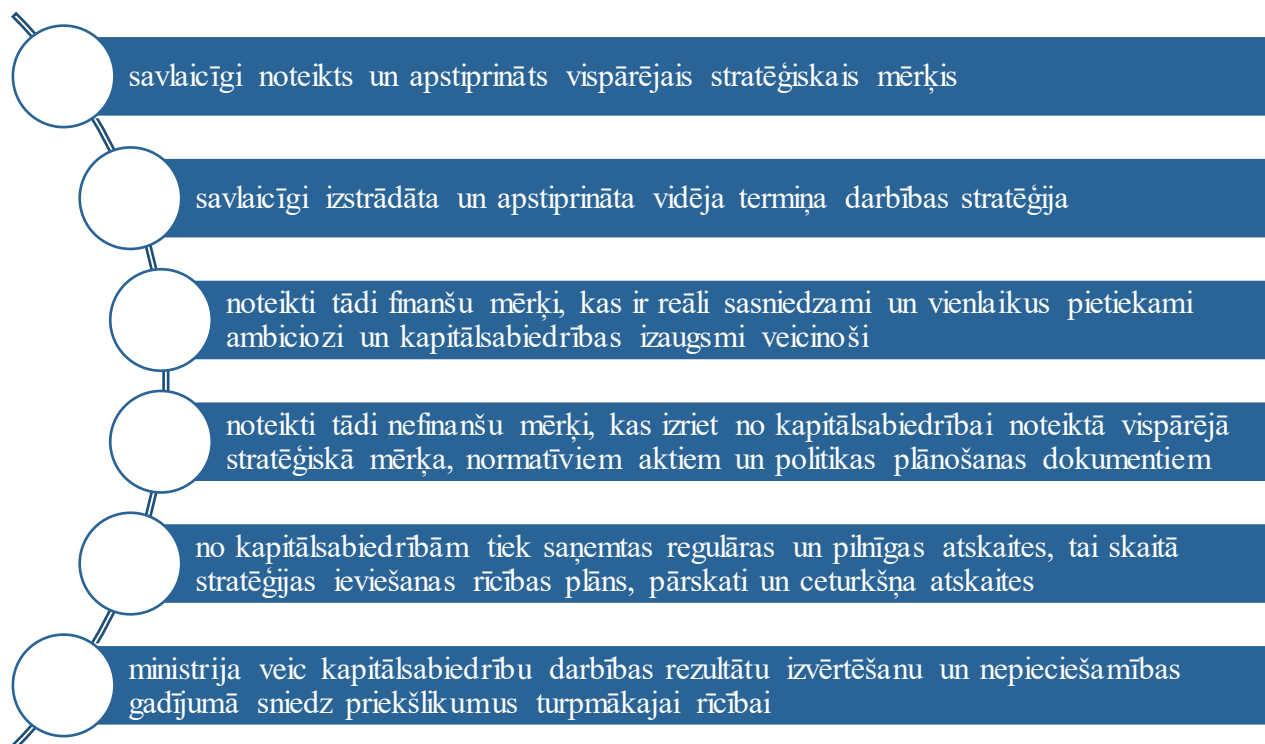
organizējot publisku kandidātu pieteikšanās procedūru, lai nodrošinātu profesionālas un kompetentas kapitālsabiedrības pārvaldes institūcijas izveidi, kā arī dotu vienlīdzīgu iespēju katram sabiedrības loceklim izvērtēt savas profesionālās kompetences un atbilstības gadījumā piedalīties konkursā. Lai arī likums pieļauj *pagaidu* padomes un valdes iecelšanu uz termiņu, kas nevar būt ilgāks par gadu, un ministrija šo iespēju ir izmantojusi, tomēr *Ventas ostas* padome un valde *pagaidu* sastāvā darbojas jau vairāk nekā divus gadus, tas ir, kopš 27.12.2019., taču tas neatbilst likuma normām³⁹.

Papildus jāmin, ka *Ventas ostas* vienīgā valdes locekle kopš 2019.gada decembra vienlaicīgi ir arī Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktore uz pilnu slodzi. Lai gan atbilstoši likumam *Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā* saņemta atļauja no Satiksmes ministrijas par amatu savienošanu, tomēr veiktajā amatu savienošanas izvērtēšanā nav rūpīgi vērtēts, vai faktiski nepieciešamais darba laiks amatu savienošanai ir pietiekams un vai tas nerada riskus darba izpildes kvalitātei pamatdarbā, īpaši, ja amatu savienošana notiek ilgstoši, vien pieņemts, ka amatu savienošana nekaitē valsts amatpersonas tiešo pienākumu pildīšanai.

Tāpat, revidentu ieskatā, fakts, ka *Ventas ostas* *pagaidu* valdes priekšsēdētāja un vienīgā valdes locekle vienlaicīgi ir nodarbināta pie akcionāra arī citā amatā, neatbilst korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem, kas aicina ievērot valdes neatkarību. Vienlaicīgi jāmin, ka tiek pieļauts, ka pie akcionāra nodarbinātās personas var tikt ievēlētas valdē, tomēr vienīgi gadījumos, ja šīs personas atbilst kompetences prasībām, kas noteiktas visiem valdes locekļiem un, ja tie neizdara lielāku politisko spiedienu kā to, kas nepieciešams ar īpašumtiesībām saistīto funkciju izpildei. Šīm personām jānosaka tādi paši pienākumi un atbildība kā pārējiem valdes locekļiem.

Īstenojot kapitālsabiedrību pārvaldību, lai sasniegtu mērķus, ko valsts vēlas sasniegt ar līdzdalību kapitālsabiedrībās, Satiksmes ministrijas rīcībā ir vairāki instrumenti, ko paredz ārējais⁴⁰ un iekšējais⁴¹ normatīvais regulējums: kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas, tai skaitā definēti sasniedzamie finanšu un nefinanšu mērķi, stratēģiju ieviešanas rīcības plāni un atskaites par to izpildi, ceturkšņa atskaites, pārskati par finansiālajiem un darbības rezultātīvajiem rādītājiem, kā arī iespēja sniegt priekšlikumus, veicot kapitālsabiedrības darbības rezultātu izvērtēšanu.

Balstoties uz ārējo⁴² un iekšējo⁴³ normatīvo regulējumu, kā arī vietējām un starptautiskajām vadlīnijām⁴⁴, revidenti ir apkopojuši būtiskākos instrumentus kapitālsabiedrību pārvaldībā, kas liecina, ka ministrijai kā kapitāla daļu turētājai jārikojas kā informētai un aktīvai īpašniecei (skatīt 1.attēlu).



1.attēls. Būtiskākie kapitāla daļu turētāja instrumenti kapitālsabiedrību pārvaldībā⁴⁵.

Revīzijā detalizētāk tika vērtēta Satiksmes ministrijas īstenotā kapitālsabiedrību pārvaldība laikā no 2018. līdz 2020.gadam piecās kapitālsabiedrībās: *Ceļu satiksmes drošības direkcijā*, VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – *Autotransporta direkcija*), *Latvijas autoceļu uzturētājā*, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – *Latvijas Valsts ceļi*) un AS “Pasažieru vilciens” (turpmāk – *Pasažieru vilciens*). Jautājums par kapitālsabiedrību vispārējā stratēģiskā mērķa noteikšanu tika skatīts 13 Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībās, sākot ar 2015.gadu, kad stājās spēkā *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*.

Kapitālsabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis

Kopš Latvijā tika īstenota valsts kapitālsabiedrību pārvaldības reforma un 2015.gadā tika izdots *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*, ir paredzēts, ka kapitālsabiedrībām ir jānosaka vispārējais stratēģiskais mērķis⁴⁶, kas ir Ministru kabineta noteikts kapitālsabiedrības mērķis, kuru ministrija vēlas sasniegt ar līdzdalību kapitālsabiedrībā un kurš izriet no normatīviem aktiem un politikas plānošanas dokumentiem⁴⁷. Kapitālsabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis tiek ņemts vērā, izstrādājot vidēja termiņa darbības stratēģiju un nosakot nefinanšu mērķus. Pēc *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* spēkā stāšanās Satiksmes ministrijai, veicot pirmreizējo līdzdalību pārvērtēšanu kapitālsabiedrībās, bija jānosaka kapitālsabiedrību vispārējais stratēģiskais mērķis. Pēc tam ministrijai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt vispārējo stratēģisko mērķi publiskas personas kapitālsabiedrībās, kuru kapitāla daļas vai akcijas nav atsavināmas.

Revīzijas laikā tika konstatēts, ka gandrīz pusei no Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām līdz 2021.gada martam nebija Ministru kabinetā apstiprināts kapitālsabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis, lai gan tas bija jāizdara, veicot pirmreizējo līdzdalību pārvērtēšanu kapitālsabiedrībās, tas ir, sešām no 13 Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām Ministru kabinets nebija apstiprinājis vispārējo stratēģisko mērķi, savukārt septiņām kapitālsabiedrībām mērķis tika apstiprināts tikai pēdējo divu gadu laikā. Turklāt 11 no 13 Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām ir dibinātas vismaz pirms 20 gadiem un tikai divas kapitālsabiedrības ir dibinātas pēdējos gados, tas ir, 2014. un 2019.gadā. Revīzijas laikā Satiksmes ministrija ir novērsusi iepriekš minēto neatbilstību *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* normai⁴⁸ un uz 2022.gada janvāri 12 no 13 Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām ir apstiprināts vispārējais stratēģiskais mērķis (skatīt 1.pielikumu).



Satiksmes ministrija vairāk nekā sešus gadus nebija nodrošinājusi, ka visām tās kapitālsabiedrībām Ministru kabinetā tiktu apstiprināti vispārējie stratēģiskie mērķi

Līdz 2022.gada janvārim nebija apstiprināts *Latvijas autoceļu uzturētāja* vispārējais stratēģiskais mērķis, lai gan jau 2020.gada novembrī⁴⁹ Valsts sekretāru sanāksmē tika izsludināts informatīvais ziņojums par valsts līdzdalību *Latvijas autoceļu uzturētājā*, kurā bija definēts arī kapitālsabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis – atbildīgi un ekonomiski pamatoti nodrošināt valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanu. Tā kā *Latvijas autoceļu uzturētāja* vispārējais stratēģiskais mērķis vairāk nekā sešus gadus nav ticis apstiprināts Ministru kabinetā, kapitālsabiedrība, sagatavojot vidēja termiņa darbības stratēģijas, pati nosaka savu vispārējo stratēģisko mērķi, kuram atkarībā no perioda nedaudz mainās fokuss. Piemēram, *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2016.–2020.gadam definētais mērķis ir vērsts ne tikai uz valsts autoceļu uzturēšanas darbu veikšanu saskaņā ar deleģēšanas līgumu, bet arī uz citu pakalpojumu attīstību, lai nodrošinātu ieņēmumu īpatsvaru ne mazāk kā 13% no uzņēmuma finanšu apgrozījuma. Savukārt *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2019.–2025.gadam vispārējais stratēģiskais mērķis ir saistīts tikai ar valsts autoceļu uzturēšanas darbiem.

Saistībā ar iepriekš minēto Satiksmes ministrija informēja⁵⁰, ka 2015.gada decembrī Ministru kabinetā tika iesniegts informatīvais ziņojums⁵¹, kurā iekļauta informācija arī par vairāku kapitālsabiedrību vispārējo stratēģisko mērķi. Revidentu vērtējumā šajā informatīvajā ziņojumā tikai četrām no 11 kapitālsabiedrībām ir skaidri minēts stratēģiskais mērķis, pārējos gadījumos ir aprakstīti attiecīgās kapitālsabiedrības pienākumi, uzdevumi un pamatdarbības joma. Turklāt, revidentu ieskatā, 2015.gadā Ministru kabinets nenoteica šo kapitālsabiedrību vispārējos stratēģiskos mērķus, jo Ministru kabinets informatīvo ziņojumu pieņēma zināšanai⁵² un Satiksmes ministrija nebija virzījusi uz Ministru kabinetu apstiprināšanai rīkojumu projektus, kas noteiktu kapitālsabiedrību vispārējos stratēģiskos mērķus.

Piemēram, 2015.gada informatīvajā ziņojumā VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs” (turpmāk – *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs*) nebija skaidri minēts vispārējais stratēģiskais mērķis, tāpat *Latvijas Valsts radio un televīzijas centra* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2016.–2018.gadam nav minēts konkrēts vispārējais stratēģiskais mērķis, ko ministrija vēlas sasniegt ar savu līdzdalību šajā kapitālsabiedrībā, tā vietā kapitālsabiedrība iezīmē savus turpmāko trīs gadu darbības stratēģiskos mērķus. Tikai *Latvijas Valsts radio un televīzijas centra* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2019.–2022.gadam ir minēts vispārējais stratēģiskais darbības mērķis, kas līdzīgā redakcijā Ministru kabinetā tika apstiprināts⁵³ 2020.gadā.

Apkopojot iepriekš minēto, revidentu ieskatā kavēšanās ar kapitālsabiedrību vispārējo stratēģisko mērķu virzīšanu apstiprināšanai Ministru kabinetā neliecina par Satiksmes ministrijas kā kapitālsabiedrību īpašnieces jeb kapitāla daļu turētājas aktīvu un ieinteresētu iesaisti kapitālsabiedrību pārvaldībā un var radīt risku secīgai un efektīvai kapitālsabiedrības pārvaldības vides izveidošanai – kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas, finanšu un nefinanšu mērķu noteikšanai, pārskatos par stratēģijas izpildi sniegtās informācijas analīzei un kapitāla daļu turētāja savlaicīgai rīcībai korektīvo darbību veikšanai⁵⁴.

Satiksmes ministrija sniedza skaidrojumu⁵⁵, ka:

Izpildot Ministru kabineta 28.05.2013. sēdes (protokols nr.32 38.§) protokola 6.punktā un Ministru kabineta 11.06.2013. sēdes (protokols nr.34 37.§) protokola 2.punktā doto uzdevumu, iesniedza Valsts kancelejā informatīvo ziņojumu “Par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma “Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma “Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietverto ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem” izskatīšanai Ministru kabineta sēdē. Ministru kabinets 15.12.2015. sēdē pieņēma zināšanai Satiksmes ministrijas iesniegto informatīvo ziņojumu un, ievērojot ziņojumā sniegto izvērtējumu, nolēma saglabāt līdzdalību ziņojumā minētajās kapitālsabiedrībās. Minētajā ziņojumā tika norādīti kapitālsabiedrību stratēģiskie mērķi, kā to paredz likuma 25.panta pirmā daļa – priekšlikumam pievieno vērtējumu par līdzdalības vai izšķirošās ietekmes iegūšanas atbilstību Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas nosacījumiem attiecībā uz publiskas personas līdzdalību kapitālsabiedrībās, kā arī vispārējo stratēģisko mērķi.

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7.pants nosaka, ka publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību šā likuma 4.panta nosacījumiem. Līdz ar to, nākamais izvērtējums Satiksmes ministrijai par līdzdalību kapitālsabiedrībās jāsniedz izskatīšanai Ministru kabinetā pēc pieciem gadiem.

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma pārejas noteikumu 6.punkta 1.apakšpunkts paredz, ka koordinācijas institūcija līdz 01.11.2015. izstrādā un apstiprina valsts līdzdalības vispārējo stratēģisko mērķu noteikšanas vadlīnijas (šā likuma 25.panta piektā daļa). Vēlamies norādīt, ka koordinācijas institūcija “Valsts līdzdalības vispārējo stratēģisko mērķu noteikšanas vadlīnijas” apstiprināja 30.03.2016. (Nr.1.2-23/2/1), tas ir, pēc Ministru kabineta doto uzdevumu izpildes termiņiem. Tā kā Satiksmes ministrija jau 2015.gadā iesniedza Ministru kabinetam priekšlikumu par valsts līdzdalības saglabāšanu un informatīvajā ziņojumā tika norādīti kapitālsabiedrību stratēģiskie mērķi, tad saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, atkārtoti 2016.gadā nebija pamats sniegt izvērtējumu par līdzdalību valsts kapitālsabiedrībās.

Kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģija

Visām izlasē^b iekļautajām kapitālsabiedrībām laikā no 2018. līdz 2020.gadam bija spēkā esošas vidēja termiņa darbības stratēģijas, kas ir kapitālsabiedrības darbības plānošanas dokuments vismaz triju gadu periodam⁵⁶. Lielākoties stratēģijas tika sagatavotas triju gadu periodam, dažām kapitālsabiedrībām stratēģijas tika sagatavotas piecu līdz septiņu gadu periodam. Stratēģijas galvenokārt tika apstiprinātas jau to darbības laikā, piemēram, *Autotransporta direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģija 2017.–2019.gadam apstiprināta 05.12.2017., *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģija 2016.–2020.gadam apstiprināta vairāk nekā pēc gada, tas ir, 02.03.2017. Vienlaikus ir arī pozitīvs piemērs – *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* stratēģija 2018.–2020.gadam tika apstiprināta jau 07.11.2017., tas ir, pirms stratēģijas darbības perioda sākuma.

Lai sasniegtu līdzdalības kapitālsabiedrībā mērķi, Satiksmes ministrijai kā kapitāla daļu turētājai ir iespēja jau sākotnēji piedalīties kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādāšanā un nefinanšu mērķu definēšanā – vidēja termiņa darbības stratēģijas projekts tiek izstrādāts, savstarpēji sadarbojoties kapitāla daļu turētājam, kapitālsabiedrības padomei vai dalībnieku (akcionāru) sapulcei (ja padome nav izveidota) un valdei⁵⁷. Pārresoru koordinācijas centrs sniedz valsts kapitāla daļu turētājam atzinumu par stratēģijā izvirzītajiem finanšu mērķiem un darbības finanšu rādītājiem, kā arī to saskaņotību ar stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem⁵⁸. Savukārt nozares ministrija sniedz vērtējumu⁵⁹ par stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem (kapitālsabiedrības mērķi, kas izriet no vispārējā stratēģiskā mērķa, normatīviem aktiem un politikas plānošanas dokumentiem) un to atbilstību nozares politikas mērķiem.

Šajā revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrija, pārvaldot kapitāla daļas *Latvijas autoceļu uzturētājā*, nav rīkojusies kā informēta un aktīva kapitālsabiedrību īpašniece jeb kapitāla daļu turētāja, izmantojot savā rīcībā esošos kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus. Proti, 2019.gada maijā⁶⁰ tika apstiprināta *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģija 2019.–2025.gadam, pieņemot, ka ieņēmumi no deleģētā pārvaldes uzdevuma – valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanas – būs līdzšinējā līmenī līdz 2027.gada beigām, tas ir, tiks noslēgts jauns deleģēšanas līgums, kas veido 80 līdz 87% no kapitālsabiedrības kopējā neto apgrozījuma. Lai gan tajā pašā laikā valdības rīcības plānā tika iekļauts uzdevums^c izvērtēt iespēju no 2021.gada atvērt valsts autoceļu uzturēšanas tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem un jau mēnesi vēlāk *Latvijas Valsts ceļi* saņēma neatkarīgā vērtētāja ziņojumu par valsts autoceļu uzturēšanas tirgus iespējamiem atvēršanas scenārijiem. Turklāt *Latvijas autoceļu uzturētājs* jau 2018.gada rudenī noslēdza līgumu ar neatkarīgu vērtētāju par kapitālsabiedrības attīstības virzienu izstrādes pakalpojumu sniegšanu, tai skaitā tika vērtēti jautājumi par valsts autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanu. Revidentu ieskatā, valsts kapitāla daļu turētājam jau vidēja termiņa darbības stratēģijas sagatavošanas posmā⁶¹ vai Satiksmes ministrijai kā nozares ministrijai, sniedzot vērtējumu par stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem un to atbilstību nozares politikas mērķiem⁶², vajadzēja norādīt uz plānotajām izmaiņām nākotnē – atvērt valsts autoceļu uzturēšanas tirgu, kas varētu ietekmēt arī kapitālsabiedrības darbības rādītājus; turklāt situācijā, kad nebija skaidrs, cik lielu valsts autoceļu tirgus uzturēšanas tirgus daļu iegūs *Latvijas autoceļu uzturētājs*, bija jārikojas piesardzīgāk un *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģijā bija jānošķir divi posmi, proti, viens posms par laiku, kamēr bija spēkā tā brīža deleģēšanas līgums⁶³, tas ir, līdz 2020.gada beigām, un otrs posms par laiku, kurā nav

^b VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un AS “Pasažieru vilciens”.

^c Valdības rīcības plānā Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai (apstiprināts 07.05.2019.) dots uzdevums – izvērtēt VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” darba kvalitāti un iespēju no 2021.gada atvērt tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem.

zināms, vai un cik lielu tirgus daļu iegūs *Latvijas autoceļu uzturētājs*. Tas ļautu izvairīties no situācijas, ka līdz pat 2025.gada beigām tiek plānotas investīcijas arī *Latvijas autoceļu uzturētāja* kapacitātes paaugstināšanai, par pamatojumu norādot, ka tehnikas parka atjaunināšana un modernizēšana nepieciešama, lai nodrošinātu valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbus saskaņā ar deleģēšanas līgumu, lai gan tajā pašā laikā tiek plānots atvērt valsts autoceļu uzturēšanas tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem un nav skaidrs, cik lielu valsts autoceļu tirgus uzturēšanas tirgus daļu iegūs *Latvijas autoceļu uzturētājs*. Atkārtoti jāvērs uzmanība, ka uz *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģijas 2019.–2025.gadam apstiprināšanas brīdi deleģēšanas līgums bija spēkā tikai līdz 2020.gada beigām. Turklāt svarīgi, ka uz *Latvijas autoceļu uzturētāja* vidēja termiņa darbības stratēģijas 2019.–2025.gadam apstiprināšanas brīdi *Latvijas autoceļu uzturētājam* vēl līdz 2020.gadam beigām bija spēkā esoša vidēja termiņa darbības stratēģija un nebija nepieciešams steidzami sagatavot nākamā perioda vidēja termiņa darbības stratēģiju. Satiksmes ministrija informēja⁶⁴, ka 2020.gada nogalē stājās spēkā grozījumi likumā *Par autoceļiem*, kur paredzēts, ka līdz pat 2024.gadam, ja iepirkuma rezultātā nav noslēgts līgums par autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem, Satiksmes ministrija turpina deleģēšanas līguma attiecības ar *Latvijas autoceļu uzturētāju*. Līdz 20.03.2022. nav noslēgts neviens iepirkuma līgums vai iepirkuma daļas līgums.

Līdzīgas nepilnības attiecībā uz savlaicīgu vidēja termiņa darbības stratēģijas apstiprināšanu tika konstatētas Valsts kontroles revīzijās arī iepriekš. Piemēram, Valsts kontrole jau 2020.gadā revīzijā⁶⁵ norādīja, ka, lai īstenotu *Rail Baltica* projekta mērķiem atbilstošu projekta pārvaldību, Satiksmes ministrija nav efektīvi izmantojusi tādu nozīmīgu *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā* noteiktu kapitālsabiedrības pārvaldības instrumentu kā vidēja termiņa darbības stratēģija. Proti, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk – *Eiropas dzelzceļa līnijas*) darbības stratēģija 2016.–2018.gadam tika apstiprināta tikai 2017.gada novembrī, tas ir, gandrīz divus gadus vēlāk nekā tās darbības perioda sākums. Līdzīga prakse bija vērojama arī saistībā ar *Eiropas dzelzceļa līniju* darbības stratēģiju 2019.–2021.gadam, kura līdz 2019.gada oktobrim vēl nebija apstiprināta. Revidentu ieskatā, *Eiropas dzelzceļa līniju* vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzīto nefinanšu mērķu un atbilstošu stratēģijas ieviešanas rīcības plānu (ja tie tiktu saskaņoti ar deleģēšanas līgumā noteiktajiem uzdevumiem) savlaicīga apstiprināšana uzlabotu *Rail Baltica* projekta pārvaldību Latvijā kopumā un projekta mērķu sasniegšanu plānotajā termiņā un apjomā. Savukārt Satiksmes ministrija norāda⁶⁶, ka *Eiropas dzelzceļa līniju* projekta mērķu sasniegšana plānotajā termiņā un apjomā lielākā daļā ir atkarīga no citu projekta sadarbības partneru spējas plānotajā termiņā izpildīt uzņemtās saistības, piemēram, nekustamo īpašumu atsavināšanā, ja *Rail Baltica* projekta projektētāji savlaicīgi, precīzi un saprotami sniegtu informāciju, kas ļautu *Eiropas dzelzceļa līnijām* saņemt precīzu (līdz kvadrātmetram) informāciju, lai uzsāktu nekustamā īpašuma atsavināšanas procedūru.

Finanšu mērķi

Vidēja termiņa darbības stratēģijās tiek iekļauti finanšu mērķi⁶⁷, kas saistīti ar kapitālsabiedrības finanšu darbības stāvokli (tai skaitā rentabilitāte, kapitāla struktūra, apgrozījums, dividendes un peļņa)⁶⁸.

Attiecībā uz finanšu mērķu noteikšanu revīzijā konstatēts, ka izlasē iekļautajām kapitālsabiedrībām (1) vidēja termiņa darbības stratēģijās, kas tiek izstrādātas vismaz triju gadu periodam, finanšu mērķi lielākoties bijuši noteikti zemāki nekā faktiskā to izpilde attiecīgajā gadā un nav bijusi izmantota iespēja aktualizēt stratēģijas finanšu mērķu prognozes nākamajiem gadiem, (2) arī izstrādājot nākamā perioda vidēja termiņa darbības stratēģijas finanšu mērķu prognozes mēdz noteikt zemākas, nekā iepriekšējo gadu faktiskā izpilde un (3) ne vienmēr finanšu mērķu prognozes pa gadiem tiek noteiktas ar augšupejošu

tendenci. Pārresoru koordinācijas centrs sniedzot vērtējumu par kapitālsabiedrības darbību un finanšu mērķu izpildi ir norādījis, ka kapitālsabiedrībām jāizvirza tādi finanšu mērķi, kuri ir reāli sasniedzami un vienlaikus pietiekami ambiciozi, un reālie rezultāti mazāk atšķirtos no plānotā. Līdz ar to var secināt, ka noteiktie finanšu mērķi nav vērsti uz kapitālsabiedrības izaugsmi un, jau tos nosakot, var paredzēt, ka, veicot ikgadējo kapitālsabiedrības darbības rezultātu izvērtējumu, šie mērķi vienmēr būs sasniegti. Ar šādu pieeju mērķu noteikšanai nevar sniegt objektīvu vērtējumu par kapitālsabiedrības attiecīgā gada rezultātiem. Uz izaugsmi vērstu finanšu un nefinanšu mērķu definēšana ir būtiska arī tāpēc, ka šo mērķu sasniegšana veido daļu no to kritēriju kopuma, ko izmanto kapitālsabiedrības valdes darbības snieguma vērtēšanā un prēmēšanā.

Piemēram, revīzijā konstatēts, ka 2018.gadā^d trīs no četriem *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* finanšu mērķiem bija noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. 2019.gadā^e šī tendence turpinājās un trīs no četriem finanšu mērķiem bija noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Šie trīs mērķi 2019.gadā tika būtiski pārsniegti, un novirze no plānotā veidoja no 11 līdz 83%. Līdzīgi arī 2020.gadā^f – trīs no četriem finanšu mērķiem bija noteikti zemāki nekā iepriekšējā gadā faktiskā izpilde.

Arī Pārresoru koordinācijas centrs norādīja uz šo tendenci, veicot *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* 2018.gada darbības vērtējumu, un aicināja^g izvērtēt spēkā esošo stratēģiju, vai būtiskās novirzes finanšu mērķos jau tiek plānotas nākamajiem gadiem un, ņemot vērā iespējamās darbības rezultātu sasniegšanas riskus, novērtēt tos un nodrošināt, ka kapitālsabiedrībai tiek izvirzīti tādi finanšu mērķi, kuri ir reāli sasniedzami un vienlaikus pietiekami ambiciozi, un reālie rezultāti mazāk atšķirtos no plānotā.

Ceļu satiksmes drošības direkcijas vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2023.gadam un *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2018.–2020.gadam sakrīt divi finanšu mērķi – neto apgrozījums un pašu kapitāla atdeve (ROE). Lai gan *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2023.gadam norādīts, ka finanšu mērķa – pašu kapitāla atdeve (ROE) – faktiskā izpilde laikā no 2018. līdz 2020.gadam bija robežās no 4,7 līdz 9,2%, tomēr kā prognozētais mērķis laikam no 2021. līdz 2023.gadam ir noteikts 3%. Savukārt finanšu mērķa – neto apgrozījums – faktiskā izpilde laikā no 2018. līdz 2020.gadam bija robežās no 48,14 līdz 49,85 milj. euro, tomēr kā 2021.gada prognoze noteikta – 48,0 milj. euro, 2022.gada – 49,0 milj. euro un 2023.gada – 51,0 milj. euro. Apkopojot iepriekš minēto, redzams, ka arī nākamā perioda vidēja termiņa darbības stratēģijā finanšu mērķi tiek noteikti zemāki nekā iepriekšējo gadu faktiskā izpilde.

Attiecībā uz *Latvijas autoceļu uzturētāju* revīzijā konstatēts, ka 2018.gadā^g septiņi no 11 finanšu mērķiem bija plānoti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Visi septiņi finanšu mērķi tika pārsniegti, un novirze no plānotā veidoja no 2 līdz 154%. 2019.gadā^h saglabājās līdzīga situācija un astoņi no 12 finanšu

^d Trīs finanšu mērķi – EBIT marža, ROE, kopējais likviditātes rādītājs – noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Savukārt viens finanšu mērķis – neto apgrozījums – noteikts augstāks nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde.

^e Trīs finanšu mērķi – EBIT marža, ROE, kopējais likviditātes rādītājs – noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Savukārt viens finanšu mērķis – neto apgrozījums – noteikts augstāks nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde.

^f Trīs finanšu mērķi – EBIT marža, ROE, kopējais likviditātes rādītājs – noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Savukārt viens finanšu mērķis – neto apgrozījums – noteikts augstāks nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde.

^g Finanšu mērķu rezultatīvie rādītāji tiek uzskatīti kā atsevišķi finanšu mērķi, kas kapitālsabiedrībai ir jāsasniedz. Līdz ar to septiņi finanšu mērķi – saistību attiecība pret pašu kapitālu, ROE, saistību segšanas koeficients, neto apgrozījums, tai skaitā ieņēmumu apjoms no deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildes, peļņa pēc nodokļiem un neto peļņas rādītājs – noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Savukārt četri nefinanšu mērķi – pašu kapitāla attiecība pret aktīvu kopsummu, ROA, kopējais likviditātes koeficients un ieņēmumu apjoms no pārējās pamatdarbības – noteikts augstāks nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Atšķirībā no 2019. un 2020.gada nav finanšu mērķa – dividendžu apmērs.

^h Finanšu mērķu rezultatīvie rādītāji tiek uzskatīti kā atsevišķi finanšu mērķi, kas kapitālsabiedrībai ir jāsasniedz. Līdz ar to astoņi finanšu mērķi – pašu kapitāla attiecība pret aktīviem, ROA, ROE, saistību segšanas koeficients, kopējais likviditātes koeficients, peļņa

mērķiem bija plānoti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Tomēr šajā gadījumā tikai trīsⁱ no astoņiem finanšu mērķiem tika pārsniegti (novirze no plānotā no 2 līdz 44%), pārējie finanšu mērķi netika sasniegti. 2020.gadā tikai trīs^j finanšu mērķi tika plānoti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde.

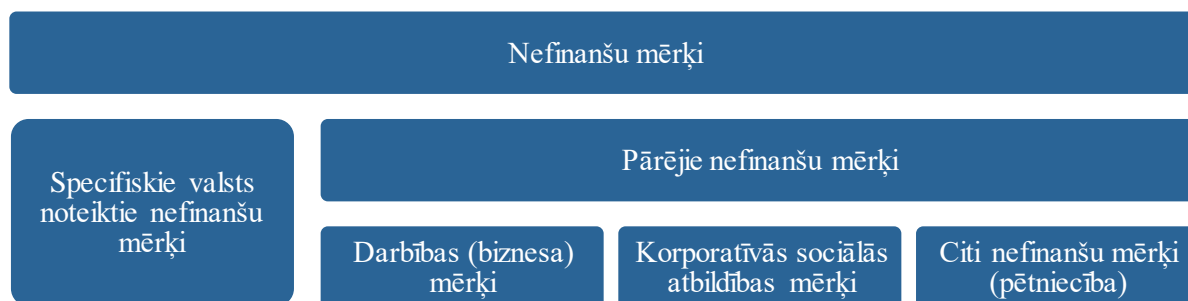
Arī Pārresoru koordinācijas centrs, veicot *Latvijas autoceļu uzturētāja* 2018.gada darbības vērtējumu, norādīja⁷⁰, ka jānodrošina savlaicīga mērķu vērtību precizēšana, lai tie būtu atbilstoši un izaicinoši, kā arī aicināja izvērtēt, vai stratēģijā norādītie mērķi ir atbilstoši, jo mērķu pārsniegšana par 150% neliecina par pienācīgu kapitālsabiedrības finanšu rādītāju plānošanu, kā arī par finanšu un nefinanšu mērķu pietiekamu sabalansēšanu.

Savukārt *Pasažieru vilciena* vidēja termiņa darbības stratēģijai 2015.–2020.gadam ir raksturīga iezīme, ka finanšu mērķu prognozes ir ar lejupejošu tendenci pa gadiem, nevis augšupejošu tendenci. Jāmin, ka Pārresoru koordinācijas centrs sniedzot atzinumu⁷¹ par šīs stratēģijas projektu aicināja pievienot finanšu mērķiem prognozes pa gadiem, kas sākotnēji nemaz nebija iekļautas stratēģijas projektā. Atzinumu par precizēto stratēģiju Pārresoru koordinācijas centrs nesniedza.

Nefinanšu mērķi

Lielai daļai valsts kapitālsabiedrību darbības galvenais uzdevums ir nefinanšu mērķu īstenošana, jo šo kapitālsabiedrību galvenais uzdevums ir sabiedrībai svarīgu funkciju veikšana⁷².

Publisko kapitālsabiedrību izstrādātājās vidēja termiņa darbības stratēģijās tiek iekļauti nefinanšu mērķi⁷³, kas izriet no kapitālsabiedrībai noteiktā vispārējā stratēģiskā mērķa, normatīviem aktiem un politikas plānošanas dokumentiem un ir saistīti ar publiskai personai noteikto funkciju izpildes nodrošināšanu⁷⁴.



2.attēls. Ieteicamais nefinanšu mērķu dalījums atbilstoši Pārresoru koordinācijas centra vadlīnijām par vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādi⁷⁵.

Pārresoru koordinācijas centra valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijās⁷⁶ minēts šāds ieteicamais nefinanšu mērķu dalījums (skatīt 2.attēlu): specifiskie valsts noteiktie nefinanšu mērķi un pārējie nefinanšu mērķi – darbības (biznesa) mērķi, korporatīvās sociālās atbildības mērķi un citi nefinanšu mērķi (pētniecība). Saskaņā ar vadlīnijām⁷⁷ specifisko valsts noteikto nefinanšu mērķu precīza izvirzīšana un vēlāk izpildes atspoguļošana ir būtiskākā nefinanšu mērķu sastāvdaļa, jo

pēc nodokļiem, neto peļņas rādītājs un prognozējamās dividendes – noteikti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde. Savukārt četri finanšu mērķi – saistību attiecība pret pašu kapitālu, neto apgrozījums, tai skaitā ieņēmumu apjoms no deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildes un pārējās pamatdarbības – noteikti augstāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde.

ⁱ Finanšu mērķu rezultatīvie rādītāji tiek uzskatīti kā atsevišķi finanšu mērķi, kas kapitālsabiedrībai ir jāsasniedz. Trīs finanšu mērķi – pašu kapitāla attiecība pret aktīvu kopsummu, kopējais likviditātes koeficients un dividendu apmērs – tika pārsniegti.

^j Finanšu mērķu rezultatīvie rādītāji tiek uzskatīti kā atsevišķi finanšu mērķi, kas kapitālsabiedrībai ir jāsasniedz. Trīs finanšu mērķi – pašu kapitāla attiecība pret aktīvu kopsummu, kopējais likviditātes koeficients un dividendu apmērs – plānoti zemāki nekā iepriekšējā gada faktiskā izpilde.

bieži saistīta ar valsts finansējuma izlietojumu. Pārējie nefinanšu mērķi izriet no kapitālsabiedrībai noteiktā vispārējā stratēģiskā mērķa atbilstoši kapitālsabiedrības biznesa specifikai.

Pārskatāmu un vadlīnijām⁷⁸ atbilstoši strukturētu informāciju par kapitālsabiedrību dažādajiem darbības veidiem sniedz, piemēram, *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2018.–2020.gadam noteiktie nefinanšu mērķi. Proti, atsevišķi ir noteikti gan biznesa mērķi, gan specifiskie valsts noteiktie nefinanšu mērķi, kā arī atsevišķi tiek izdalīts korporatīvās sociālās atbildības mērķis. Pārējo izlasē^k iekļauto kapitālsabiedrību gadījumā vadlīnijās⁷⁹ ieteiktais nefinanšu mērķu dalījums tik skaidri nav konstatējams.

Vienlaicīgi arī jāmin, ka kopumā visiem izlasē iekļauto kapitālsabiedrību definētajiem nefinanšu mērķiem ir noteikti rezultatīvie rādītāji, sasniedzamās vērtības un īstenošanas periodi⁸⁰.

Tāpat revīzijā tika konstatēts, ka atsevišķos gadījumos sākotnēji definētie nefinanšu mērķi neizriet no kapitālsabiedrībai noteiktā vispārējā stratēģiskā mērķa, kā to paredz *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*⁸¹, un sasniedzamie rezultāti neraksturo kapitālsabiedrības darbības efektivitāti. Piemēram, Pārresoru koordinācijas centrs, vērtējot:

- *Latvijas Valsts ceļu* vidēja termiņa darbības stratēģijas 2019.–2021.gadam projektu, lūdza papildināt iepriekš minēto stratēģiju un ietvert nefinanšu mērķus⁸², kas:
 - izrietētu no vispārējā stratēģiskā mērķa un raksturotu darbības efektivitāti, piemēram, sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošu ceļu kopgaruma samazināšana, ceļu apsaimniekošanas efektivitātes palielināšana, jo stratēģijā esošie nefinanšu mērķi norāda uz kapitālsabiedrības funkciju vai paveicamo darba apjomu, nevis raksturo kapitālsabiedrības ieguldījumu autoceļu stāvokļa uzlabošanā un pārvaldīšanā vai kapitālsabiedrības darbības efektivitāti;
 - raksturotu ceļu drošības uzlabošanu, tas ir, uz ceļa bojāgājušo cilvēku skaita samazinājumu, piemēram, melno ceļa punktu skaita ikgadēju samazinājumu;
- *Autotransporta direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijas 2017.–2019.gadam projektu, lūdza papildināt⁸³ stratēģiju ar konkrēti sasniedzamiem nefinanšu mērķiem, vienlaicīgi norādot, ka katram mērķim jābūt noteiktam termiņam un katrs mērķis ir reāli izmērāms ar kādu indikatoru;
- *Pasažieru vilciena* vidēja termiņa darbības stratēģijas 2015.–2020.gada projektu, lūdza papildināt stratēģiju ar nefinanšu mērķu prognozētajām vērtībām pa gadiem.

Līdzīgi nepilnības attiecībā uz nefinanšu mērķu noteikšanu ir tikušas identificētas arī citās Valsts kontroles revīzijās. Lai gan *Latvijas dzelzceļš* nebija iekļauts izlasē, tomēr jāvērs uzmanība, ka Valsts kontrole jau 2020.gadā norādīja⁸⁴: ne vienmēr ir identificējama tieša sasaiste starp nefinanšu mērķiem un politikas plānošanas dokumentiem, tādējādi traucējot ministrijai nodrošināt nozares politikas mērķu īstenošanu. Piemēram, *Transporta attīstības pamatnostādņēs 2014.–2020.gadam* dzelzceļa infrastruktūras attīstībai paredzēti vairāki investīciju projekti, tomēr *Latvijas dzelzceļa* nefinanšu mērķos tieša sasaiste ar projektiem, lai būtu iespējams vērtēt to progresu un ietekmi uz nozares attīstības uzdevumu veikšanu, nav identificējama. Valsts kontrole lietderības revīzijā “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa

^k VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un AS “Pasažieru vilciens”.

nozares attīstību?” sniedza ieteikumu – “Satiksmes ministrijai, saskaņojot Latvijas dzelzceļa vidēja termiņa darbības stratēģiju, nodrošināt, ka tajā ir iekļauti nefinanšu mērķi, kas ir saistīti ar projektiem, lai Latvijas dzelzceļa padome, vērtējot valdes darbu, var vērtēt arī īstenojamo projektu progresu”. Lai ieviestu ieteikumu, *Latvijas dzelzceļa* padome 21.01.2021. sēdē atbilstoši Pārresoru koordinācijas centra vadlīnijām⁸⁵ noteica valdei sasniedzamos rezultātīvos rādītājus 2021.gadam un uzdeva valdei līdz katra attiecīgā rezultātīvā rādītāja izpildes termiņam iesniegt padomei informāciju par izpildi. Tāpat Satiksmes ministrija informēja⁸⁶, ka *Latvijas dzelzceļa* padome regulāri kapitāla daļu turētājam sniedz pārskatu par *Latvijas dzelzceļa* valdes locekļu sasniedzamajiem darba izpildes rādītājiem (KPI – *Key Performance Indicator*), kuriem iestāties izpildes termiņš, izpildi vai izpildes gaitu. Līdz ar to Satiksmes ministrija ir nodrošinājusi, ka ar *Latvijas dzelzceļa* padomes lēmumu noteiktie nefinanšu mērķi, kas ir saistīti ar projektiem, ir par pamatu, lai *Latvijas dzelzceļa* padome, vērtējot valdes darbu, varētu vērtēt arī īstenojamo projektu progresu un valdes sasniegto dzelzceļa nozares attīstībā. Lai gan 2014.–2020.gada Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai sākotnēji bija plānots finansējums vismaz 534 milj. *euro* apmērā, tai skaitā pieejamais Kohēzijas fonda finansējums 454 milj. *euro* apmērā, tomēr sešu gadu laikā netika īstenots neviens no sešiem paredzētajiem investīciju projektiem, tādējādi neveicinot infrastruktūras modernizāciju un tās konkurētspējas paaugstināšanu.

Revidentu ieskatā, kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijās būtu jāiekļauj arī informācija (tai skaitā jādefinē sasniedzamie mērķi un rezultātīvie rādītāji) par tādām kapitālsabiedrības struktūrvienībām kā muzeji, sporta bāzes, pārstāvniecības u.tml. Tādējādi Satiksmes ministrijai kā kapitāla daļu turētājai ar regulārajiem kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentiem būtu iespējams iegūt informāciju – vai un kādi sasniedzamie rezultātīvie rādītāji ir noteikti un cik kopumā izmaksā šāda pakalpojuma nodrošināšana, kas nav tieši saistīta ar kapitālsabiedrības izveidošanas mērķi. Praksē kapitālsabiedrību stratēģijās šī informācija tiek atspoguļota dažādi.

Piemēram, *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2018.–2020.gadam⁸⁷ pie nefinanšu mērķiem atsevišķi ir izdalīti arī šādi mērķi: “Motormuzeja uzturēšana un attīstīšana” un “Bīķernieku kompleksās sporta bāzes uzturēšana un attīstīšana”, kuriem ir noteikti gan rezultātīvie rādītāji, gan prognozētie darbības rādītāji pa gadiem. Arī *Latvijas Valsts ceļi* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2014.–2020.gadam bija minēts *Latvijas Ceļu muzeja* mērķis un darbības virzieni, kā arī pie nefinanšu mērķiem divi uzdevumi⁸⁸ bija saistīti ar muzeja krājumiem un sabiedrības izglītošanu. Taču turpmāk, *Latvijas Valsts ceļu* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2019.–2021.gadam, pie nefinanšu mērķiem muzejs vairs nav pieminēts. Tāpat nevienā no *Latvijas Valsts ceļu* stratēģijām nav iekļauta informācija par prognozētajiem darbības rādītājiem, līdz ar to kapitāla daļu turētājam (*Latvijas Valsts ceļiem* nav izveidota padome, bet gadījumā, ja būtu izveidota padome, tas būtu svarīgi arī padomei) ar regulārajiem kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentiem nav iespējas iegūt informāciju – vai un kādi sasniedzamie rezultātīvie rādītāji ir noteikti un cik kopumā izmaksā šāda pakalpojuma nodrošināšana, kas nav tieši saistīta ar kapitālsabiedrības izveidošanas mērķi.

Apkopojot iepriekš minēto informāciju, revidentu ieskatā ir vairākas jomas, kas Satiksmes ministrijai un tās kapitālsabiedrībām ir pilnveidojamas, izstrādājot kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģiju, piemēram, (1) jānosaka tādi finanšu mērķi, kas ir reāli sasniedzami un vienlaikus ir pietiekami ambiciozi un veicina kapitālsabiedrības izaugsmi (reizi gadā pārskatot vidēja termiņa darbības stratēģiju un nepieciešamība gadījumā to grozot, ja izvirzīto mērķu sasniegšanā ir novirzes un/vai izstrādājot nākamā perioda vidēja termiņa darbības stratēģiju tiek ņemta vērā iepriekšējo gadu faktiskā izpilde), (2) lielāks akcents jāliek uz specifiskajiem valsts noteiktajiem nefinanšu mērķiem, kā arī jau sākotnēji jānosaka kvalitatīvi nefinanšu mērķi un jānodrošina, lai tiem ir identificējama tieša sasaiste ar politikas plānošanas

dokumentiem, un (3) stratēģijā jāiekļauj arī informācija (tai skaitā jādefinē sasniedzamie mērķi un rezultatīvie rādītāji) par tādām kapitālsabiedrības struktūrvienībām kā muzeji, sporta bāzes, pārstāvniecības u.tml. Tas ir svarīgi, jo atbilstoši Korporatīvās pārvaldības kodeksam⁸⁹ stratēģija ir būtisks instruments, ar kuru nosaka kapitālsabiedrības mērķus un virzību uz ilgtermiņa panākumiem un vērtības pieaugumu. Citiem vārdiem, stratēģijas nozīme ir palīdzēt uzņēmumam noteikt labāko attīstības virzienu, kas atbilst tā pastāvēšanas mērķim, un iezīmēt atskaites punktus, kas palīdzētu novērtēt, vai uzņēmums virzās izvēlētajā virzienā. Stratēģijas esamība atvieglo citu tajā pakārtotu plānu (investīciju plāns, cilvēkresursu piesaistes plāns, finanšu plāns u.tml.) izstrādāšanu⁹⁰.

Kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plāns

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas iekšējiem noteikumiem par valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtību⁹¹ reizi pusgadā kapitālsabiedrība sagatavo stratēģijas ieviešanas rīcības plānu, kurā ir ietverti uzdevumi un par uzdevumiem atbildīgie valdes locekļi. Iepriekš minēto rīcības plānu saskaņo Satiksmes ministrija, izskata un apstiprina kapitālsabiedrības padome (ja tāda ir izveidota) vai dalībnieku (akcionāru) sapulce.

Konstatēta atšķirīga pieeja stratēģijas ieviešanas rīcības plānu sagatavošanā un izpildes uzraudzībā (kopš 09.01.2020. Satiksmes ministrijas iekšējos noteikumos ir noteikts, ka atskaiti par stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi valde iesniedz izskatīšanai un apstiprināšanai dalībnieku (akcionāru) sapulcē, ja nav izveidota padome. Ja ir izveidota padome, tad atskaiti apstiprina padome un iesniedz kapitāla daļu turētājam. Līdz 09.01.2020. ministrijas iekšējos noteikumos nebija skaidri definēta atskaitīšanās kārtība par stratēģijas ieviešanas rīcības plāniem, tomēr bija noteikts, ka reizi pusgadā kapitālsabiedrība sagatavo stratēģijas ieviešanas rīcības plānu, ko saskaņo Satiksmes ministrija), piemēram:

- četrās no piecām izlasē iekļautajām kapitālsabiedrībām rīcības plāns tika sagatavots pilnam gadam, bet *Pasažieru vilcienam* rīcības plāns tika sagatavots visam stratēģijas darbības laikam, lai gan Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi paredz, ka rīcības plāns tiek sagatavots reizi pusgadā. Satiksmes ministrija informēja⁹², ka pieļauj dažādas pieejas, tas ir, stratēģijas ieviešanas rīcības plāns var tikt izstrādāts visam stratēģijas periodam vai arī attiecīgam gadam. Savukārt *Autotransporta direkcijai* rīcības plāns 2018.gadam dalībnieku sapulcē netika apstiprināts, un ministrija informēja⁹³, ka veicamās darbības detalizēti izrietēja no stratēģijas;
- atskaites *Ceļu satiksmes drošības direkcija*, *Latvijas Valsts ceļi* un *Pasažieru vilciens* iesniedz reizi pusgadā. *Autotransporta direkcija* vēl 2018.gadā iesniedza vienu atskaiti, bet, sākot no 2019.gada, iesniedz reizi pusgadā. *Latvijas autoceļu uzturētājs* vēl 2018. un 2019.gadā iesniedza vienu atskaiti, bet, sākot no 2020.gada, iesniedz reizi pusgadā.

Satiksmes ministrija, komentējot atšķirīgo pieeju stratēģijas ieviešanas rīcības plānu uzraudzībā, sniedza informāciju⁹⁴, ka gadījumos, kad vidēja termiņa darbības stratēģiju apstiprina padome, arī padome ir atbildīga par stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izstrādāšanu un uzraudzību. Papildus jāmin, ka līdz 09.01.2020. iekšējos noteikumos nebija skaidri noteikta atskaitīšanās kārtība.

Nepilnības attiecībā uz kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plāna efektīvu izmantošanu ir tikušas identificētas arī citās Valsts kontroles revīzijās. Piemēram, Valsts kontrole konstatēja⁹⁵, ka jau 2019.gadā *Autotransporta direkcijā* bija vērojama kavēšanās braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites valsts informācijas sistēmas izveidošanā, kas varēja nelabvēlīgi ietekmēt

braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas risinājumu reģionālās nozīmes transportlīdzekļos ieviešanu plānotajā termiņā. Satiksmes ministrija, saskaņojot *Autotransporta direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plānu, nebija nodrošinājusi, ka rīcības plānā ietvertie uzdevumi vai to izpildes termiņi atbilst ārējiem normatīviem aktiem, kuros noteikti valsts informācijas sistēmas izveidošanas termiņi, kas veicinātu mērķa sasniegšanu plānotajā termiņā. Jāvērš uzmanība, ka *Autotransporta direkcija* bija aplēsusi, ka kavēšanās braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites valsts informācijas sistēmas elektroniskās identifikācijas risinājuma ieviešanā gadā varētu ats tāt negatīvu finanšu ietekmi, samazinot plānoto līdzekļu ekonomiju līdz 991 661 *euro* uz dotācijas apmēru, kas tiek piešķirta, lai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem segtu ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistītos zaudējumus.

Pārskati par finansiālajiem un darbības rezultatīvajiem rādītājiem un ceturkšņa atskaites

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas iekšējiem noteikumiem par valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtību⁹⁶ kapitālsabiedrības sagatavo un iesniedz Satiksmes ministrijai vai padomei (ja tāda ir izveidota) informāciju par nākamajam gadam plānotajiem finansiālajiem rādītājiem un prognozētajiem rezultatīvajiem rādītājiem. Noteikta arī atskaitīšanās kārtība, proti, kapitālsabiedrības iesniedz Satiksmes ministrijā informāciju par pārskata gada finansiālo un rezultatīvo rādītāju izpildi, kur tiek iekļauta informācija par finanšu mērķiem, finanšu rādītājiem, nefinanšu mērķiem, investīciju projektiem un saistību atšifrējumu. No 09.01.2020. ministrijas iekšējos noteikumos⁹⁷ šis process ir noteikts skaidrāk, proti, kapitālsabiedrības valde iesniedz kapitāla daļu turētāja pārstāvim un padomei (ja tāda ir izveidota) informāciju par kapitālsabiedrības nākamajam gadam plānotajiem finansiālajiem rādītājiem un prognozētajiem rezultatīvajiem rādītājiem atbilstoši kapitālsabiedrības apstiprinātajai darbības stratēģijai. Valde attiecīgi iesniedz apstiprināšanai dalībnieku (akcionāru) sapulcē arī pārskatu par gada finansiālo un rezultatīvo rādītāju izpildi.

Revīzijā konstatēta atšķirīga pieeja, iesniedzot gan plānoto, gan izpildes informāciju par finansiālajiem un darbības rezultatīvajiem rādītājiem, proti, lai gan visām izlasē iekļautajām kapitālsabiedrībām plānos un atskaitēs ir iekļauta informācija par finanšu un nefinanšu mērķiem, finanšu rādītājiem, tomēr plānos un/vai atskaitēs netiek ietverta informācija par investīciju projektiem un/vai saistību atšifrējumu, kā to paredz atskaites forma, līdz ar to Satiksmes ministrijas kā valsts kapitāla daļu turētājas rīcībā nav pilnīgas informācijas par kapitālsabiedrības faktisko un plānoto darbību un attīstību.

Satiksmes ministrija skaidroja⁹⁸, ka informācija par investīciju projektiem tiek norādīta ceturkšņa atskaitēs. Taču revidenti pārbaudēs konstatēja, ka ne vienmēr informācija par investīciju plāna izpildi vai investīciju atšifrējums tiek iekļauta ceturkšņa atskaitēs¹, līdz ar to ministrijai var nebūt pieejama pilnīga informācija par investīciju projektu plāniem un izpildi, kaut arī tie ir nozīmīgi kapitālsabiedrību un nozares attīstības projektu risku mazināšanas instrumenti.

¹ Piemēram, VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" iesniegtajās atskaitēs par 2018.gadu un 2019.gada pirmajiem trim ceturkšņiem nav atšifrēti kapitālieguldījumi pa projektiem, kā to paredz atskaites forma, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" 2018.gadā un 2019.gadā iesniegtajās atskaitēs par I, II un III ceturksni nav investīciju atšifrējuma pa projektiem, kā to paredz atskaites forma, VSIA "Autotransporta direkcija" iesniegtajās 2018.gada ceturkšņa atskaitēs norādīts, ka 2018.gadam plānotas investīcijas 187,7 tūkst. *euro* apmērā, bet tikai 2018.gada I ceturkšņa atskaitē ir norādīta plānoto investīciju faktiskā izpilde (I ceturksnī 56,1 tūkst. *euro*), IV ceturkšņa atskaitē nav norādīta investīciju faktiskā izpilde 2018.gadā.

Līdzīga situācija ir vērojama arī ar informāciju par saistībām. Lai gan Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi nosaka iesniedzamā pārskata formu, kas ietver vispārēju informāciju par kapitālsabiedrību, kapitālsabiedrības darbību raksturojošos rādītājus, investīciju projektus un saistību atšifrējumu, tomēr revīzijā konstatēts, ka atsevišķos gadījumos kapitālsabiedrības pārskata formā neiekļauj informāciju par saistībām. Piemēram, *Latvijas autoceļu uzturētāja* 2018., 2019. un 2020.gada plānos ir iekļautas plānotās saistības. Savukārt pie izpildes 2018. un 2019.gadā nav iekļauta informācija par saistībām, bet 2020.gada izpildē informācija par saistībām ir iekļauta. Revīzijas laikā sniedzot atbildi par konstatēto Satiksmes ministrija informēja⁹⁹, ka informācija par kapitālsabiedrības saistībām tiek iekļauta, gatavojot atskaites pārskata gada beigās par nākamajam gadam plānotajiem finansiālajiem rādītājiem un prognozētajiem rezultatīvajiem rādītājiem (pēc būtības tie ir plāni), tas ir, 2017.gadā par 2018.gada provizorisko izpildi un 2018.gadā par 2019.gada provizorisko izpildi, jo sniegtajā informācijā nav būtiskas atšķirības. Revīzijā konstatēts, ka atšķirības tomēr pastāv. Piemēram, *Latvijas autoceļu uzturētāja* plānā 2019.gadam provizorisko saistību bilance uz 31.12.2018. bija norādīta 11,9 milj. *euro*, savukārt plānā 2020.gadam faktisko saistību bilance uz 31.12.2018. bija 8,2 milj. *euro*. Līdz ar to Satiksmes ministrijas rīcībā var nebūt pilnīga un aktuāla informācija par kapitālsabiedrības saistībām, jo plānotais no faktiskās izpildes var būtiski atšķirties.

Konstatētas arī atšķirības iekļautajā informācijā par finanšu un nefinanšu mērķiem. Piemēram, *Pasažieru vilciena* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2015.–2020.gadam ir noteikti četri finanšu mērķi – pārvaldājumu izmaksu segums, pašu kapitāla rentabilitāte, neto peļņa vai zaudējumi un neto rentabilitāte. Tomēr *Pasažieru vilciena* plānā 2018.gadam iekļauti tikai divi finanšu mērķi – pārvaldājumu izmaksu segums un pašu kapitāla atdeve, bet atskaitē ir iekļauti šādi finanšu mērķi – pārvaldājumu izmaksu segums un izmaksas uz vienu sēdvietu km (bez infrastruktūras maksas), savukārt pie finanšu rādītājiem ir iekļauta pašu kapitāla rentabilitāte (atdeve) un peļņa vai zaudējumi. Līdzīga situācija ir arī ar nefinanšu mērķiem. Plānā ir iekļauti četri nefinanšu mērķi, atskaitē ir astoņi nefinanšu mērķi (lai gan faktiski ir norādīti deviņi nefinanšu mērķi, reidentu ieskatā, divi nefinanšu mērķi pēc būtības ir vienādi un tie ir apvienojami) un stratēģijā ir pieci nefinanšu mērķi. Jāatzīmē, ka gan finanšu, gan nefinanšu mērķiem, kas vienādi norādīti gan atskaitēs, gan stratēģijā, sakrīt plānotais rezultāts. 2019.gadā iesniegtās informācijas kvalitāte ir uzlabojusies, proti, lai gan plānā bija norādīti trīs finanšu mērķi, tomēr atskaitē ir norādīti četri finanšu mērķi, kas atbilst stratēģijai. Plānā un atskaitē ir norādīti seši nefinanšu mērķi, lai gan stratēģijā ir noteikti pieci nefinanšu mērķi. No iepriekš minētā var secināt, ka atsevišķos gadījumos Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība liecina par formālu pieeju, proti, no kapitālsabiedrības netiek prasīts atskaitīties par tiem finanšu un nefinanšu mērķiem, kas tika iekļauti kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā. Līdz ar to par pietiekamu tiek uzskatīta iesniegtā informācija, lai gan tā neatbilst stratēģijā plānotajam. Tādējādi kapitāla daļu turētājs nemaz nepārlicinās un arī nevar pārlicināties, vai un kādā apmērā tiek īstenots stratēģijā plānotais un satiksmes nozares politikas īstenošanai nepieciešamais.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas iekšējiem noteikumiem par valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtību¹⁰⁰ valde reizi ceturksnī iesniedz ministrijā ceturkšņa finanšu atskaites un Juridiskais departaments sagatavo finansista atzinumu par kapitālsabiedrības darbības vispārīgo raksturojumu pārskata periodā.

Konstatēts, ka dažos gadījumos iesniegtās ceturkšņa atskaites nesatur visu atskaites formā paredzēto informāciju, piemēram, *Latvijas Valsts ceļu* iesniegtajās 2018.gada ceturkšņa atskaitēs un *Latvijas autoceļu uzturētāja* 2018.gada un 2019.gada pirmo triju ceturkšņu atskaitēs nav informācijas par investīciju projektiem, līdz ar to Satiksmes ministrijas kā valsts kapitāla daļu turētājas rīcībā nav pilnīgas informācijas par kapitālsabiedrības faktisko un plānoto attīstību un tās apmēriem.

Kapitālsabiedrības darbības rezultātu izvērtēšana

Kapitālsabiedrība sagatavo un iesniedz¹⁰¹ padomei pārskatu par darbības rezultātiem iepriekšējā gadā, ietverot informāciju par finanšu un nefinanšu mērķu izpildi. Padome izskata saņemto informāciju un kopā ar savu vērtējumu par stratēģijā noteikto finanšu un nefinanšu mērķu izpildi iesniedz to kapitāla daļu turētāja pārstāvim¹⁰². Kapitāla daļu turētāja pārstāvis sniedz vērtējumu par stratēģijā noteikto finanšu un nefinanšu mērķu izpildi kopsakarā ar attiecīgajam pārskata gadam stratēģijā plānotajiem finanšu un nefinanšu mērķiem¹⁰³. Pārresoru koordinācijas centrs sniedz vērtējumu par finanšu mērķu izpildi¹⁰⁴, un nozares ministrija sniedz vērtējumu par nefinanšu mērķu sasniegšanu¹⁰⁵.

Par visām izlasēm^m iekļautajām kapitālsabiedrībām Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja, nosūtot Pārresoru koordinācijas centram kapitālsabiedrību 2018. un 2019.gada pārskatus par darbības rezultātiem un pievienojot savu vērtējumu par stratēģijā noteikto finanšu un nefinanšu mērķu izpildi, norāda, ka (1) visi nefinanšu mērķi ir sasniegti un netiek pievienots Satiksmes ministrijas detalizētāks vērtējums (tiek pievienots valdes un padomes vērtējums) un (2) īsi apraksta finanšu mērķu izpildi un novirzes no plānotā.

Lai gan, veicot kapitālsabiedrības darbības rezultātu izvērtēšanu, Satiksmes ministrija (valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis) var sniegt priekšlikumus turpmākajai rīcībai¹⁰⁶, tomēr nevienai no izlasēmⁿ iekļautajām kapitālsabiedrībām šāds priekšlikums netika sniegts, kaut arī vairāku nozīmīgu satiksmes nozares politikas ieviešanas rezultātu sasniegšanā vērojamas būtiskas kavēšanās, kā dēļ sabiedrība nesaņem vai ar novēlošanos saņem gaidītos uzlabojumus (piemēram, vērojama kavēšanās dzelzceļa infrastruktūras projektu īstenošanā, elektrovilcienu iegādē un *Rail Baltica* projekta ieviešanā) vai rada budžeta līdzekļu zaudējuma risku (piemēram, braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites valsts informācijas sistēmas ieviešanas kavēšanās).

Pagaidu padome un valde

01.01.2015. spēkā stājās *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*, kas paredz arī galvenos nosacījumus attiecībā uz padomes un valdes locekļu iecelšanu, un kopš 2015.gada Satiksmes ministrija ir dibinājusi vienu kapitālsabiedrību – *Ventas ostu*, līdz ar to revīzijā tika izvērtēts padomes un valdes locekļu nominēšanas process šajā kapitālsabiedrībā.

Padome ir pārraudzības institūcija, kas pārstāv akcionāru intereses sapulcē starplaikā un pārrauga valdes darbību¹⁰⁷. Valde ir izpildinstitūcija, kura vada un pārstāv kapitālsabiedrību¹⁰⁸.

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums nosaka, ka padomes un valdes locekļu nominēšanas procesam jāatbilst korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem, jānodrošina atklāta, godīga un profesionāla padomes un valdes locekļu atlase, kas veicina profesionālas un kompetentas kapitālsabiedrības pārvaldes institūcijas izveidi¹⁰⁹. Iespējamie padomes un valdes locekļu kandidāti jāatlasa, organizējot publisku kandidātu pieteikšanās procedūru¹¹⁰. Tādējādi tiek nodrošināta vienlīdzīga iespēja katram sabiedrības loceklim izvērtēt savas profesionālās kompetences un atbilstības

^m VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un AS “Pasažieru vilciens”.

ⁿ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un AS “Pasažieru vilciens”.

gadījumā piedalīties konkursā, kā rezultātā nominācijas komisijai palielinās arī izredzes atrast atbilstošāko kandidātu vakantajam padomes vai valdes locekļa amatam¹¹¹. Valsts kapitāla daļu turētājs nodrošina, ka padomes locekļu kandidātu atlases un novērtēšanas process tiek uzsākts laikus, un to pašu nodrošina padome attiecībā uz valdes locekļu kandidātiem¹¹².

Ar 01.01.2020. grozījumiem *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā* ir noteikts konkrēts termiņš uz kādu var iecelt pagaidu padomi un valdi, proti, tikai gadījumā, ja padomes vai valdes locekļu kandidātus nav iespējams nominēt termiņā, kas nodrošinātu kapitālsabiedrības institūcijas rīcībspēju, var iecelt *pagaidu* padomi vai valdi uz termiņu līdz vienam gadam¹¹³.

Ministru kabinets 2019.gada decembrī, lemjot par *Ventas ostas* dibināšanu, uzdeva¹¹⁴ Satiksmes ministrijai papildināt rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) tekstu, paredzot, ka viena gada laikā tiks ieviests OECD labas pārvaldības principiem atbilstošs kapitālsabiedrības pārvaldības modelis. Līdz ar to Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) minēts¹¹⁵, ka jaunās kapitālsabiedrības pārvaldības institūcijas tiks veidotas atbilstoši *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* noteikumiem, ne vēlāk kā viena gada laikā iecelot padomes un valdes locekļus atklāta konkursa procedūrā, kas atbilst kapitālsabiedrību labas pārvaldības principiem. Līdz padomes un valdes iecelšanai konkursa procedūrā, kapitālsabiedrības pārvaldību nodrošinās *pagaidu* padome un valde.

Revīzijā konstatēts, ka 27.12.2019. ieceltie padomes un valdes locekļi līdz 2022.gada janvārim turpināja darbu sākotnējā sastāvā¹¹⁶ un nav bijis izsludināts atklāts konkurss uz *Ventas ostas* padomes un valdes locekļu amatiem. Tādējādi Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja neierosinot kandidātu nominēšanas procesa uzsākšanu nav nodrošinājusi, ka *Ventas ostas* padomes un attiecīgi pēc tam arī padome nav nodrošinājusi, ka valdes locekļu nominēšanas process atbilstu *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam* un korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem. Satiksmes ministrija informēja¹¹⁷, ka kopš 01.03.2022. *Ventas ostas* padome nav rīcībspējīga, jo 01.02.2022. padomi atstāja viens padomes loceklis un padome darbu turpināja trīs locekļu sastāvā un kopš 01.03.2022. padomi atstāja vēl divi locekļi.

Satiksmes ministrija skaidroja¹¹⁸, ka:

Ventas ostas padomes locekļu nominācijas process ir cieši saistīts ar tiesisko regulējumu, kas noteikts Likumā par ostām, un gauso likumprojekta "Grozījumi Likumā par ostām" virzību Saeimā. Pastāvot nenoteiktajā tiesiskai situācijai, kurā kapitāla daļu turētāja rīcība ir atkarīga no Saeimā pieņemtās likuma normas redakcijas, tas ir, kapitālsabiedrībā būs četri vai viens kapitāldaļu turētājs, kur attiecīgi pārstāvi padomē ir tiesības izvirzīt katram kapitāla daļu turētājam, Satiksmes ministrijai nav noteikta rīcības brīvība. Ievērojot arī to, ka padomes locekļu nominācijas procesā jāiesaista personālatlases kompānija, kas prasa ievērojamus finanšu līdzekļus, un gadījumā, ja Saeimā tiek pieņemts, ka kapitālsabiedrībā valsts kapitāla daļām ir vairāki kapitāla daļu turētāji, Satiksmes ministrijas ieceltie pārstāvji būs jāatsauc un jārīko atkārtots padomes locekļu nominācijas process.



Pagaidu padome un valde darbojas ilgāk par vienu gadu, taču tas neatbilst Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam

Izvērtējot Satiksmes ministrijas sniegto skaidrojumu, revidenti tomēr vērš uzmanību, ka likuma normu mērķis¹¹⁹ neatkarīgi no valsts kapitāldaļu turētāju skaita ir profesionālas un kompetentas kapitālsabiedrības pārvaldes institūcijas izveide. Šajā sakarā ārējos normatīvajos aktos¹²⁰ ir iestrādāts pietiekams ietvars, lai izveidotu objektīvu un neatkarīgu nominācijas komisiju, kā arī izvēlētos atbilstošākos padomes locekļu kandidātus. Ārējos normatīvajos aktos ir noteikts gan tas, kādas personas nedrīkst izvirzīt par padomes locekļu kandidātiem¹²¹, gan minimālās prasības attiecībā uz padomes locekļu izglītību, valodu prasmi un darba pieredzi¹²², kā arī kritēriji padomes locekļu amata kandidātiem¹²³. Prasības, kas izvirzāmas padomes locekļu kandidātiem, un potenciālo nominācijas komisijas sastāvu saskaņo Pārresoru koordinācijas centrs¹²⁴. Nominācijas komisijas uzdevums ir izvērtēt un izvirzīt kandidātus ievēlēšanai padomes locekļa amatā no tiem kandidātiem, kas pieteikušies publiskā kandidātu pieteikšanās procedūrā¹²⁵. Valsts kapitālsabiedrību padomes locekļu nominācijas gadījumā kapitāla daļu turētājs izveido nominācijas komisiju, kurā ar balsstiesībām iekļauj kapitāla daļu turētāja izvirzītos pārstāvjus, Pārresoru koordinācijas centra pārstāvi (nominācijas komisijas vadītājs) un neatkarīgos ekspertus ar balsstiesībām. Lai nodrošinātu kandidātu atbilstības novērtēšanas procesa caurskatāmību, nominācijas komisijas sastāvā var iekļaut novērotājus ar padomdevēja tiesībām¹²⁶. Nominācijas komisijas sastāvā iekļauj personas, kuru zināšanas un profesionālā pieredze ir atbilstoša, lai padziļināti definētu konkrētajā gadījumā kandidātu novērtēšanai nepieciešamos profesionalitātes un kompetenču kritērijus, kā arī tos izmantotu kandidātu zināšanu un kompetenču novērtēšanai¹²⁷. 2022. gada Pārresoru koordinācijas centra vadlīnijās¹²⁸ ir detalizētāk aprakstīts nominēšanas process, proti, valsts kapitāla daļu turētājs apzina nepieciešamību sākt nominācijas procesu, sagatavo un nosūta Pārresoru koordinācijas centram nepieciešamo informāciju (tai skaitā informāciju par valsts kapitāla daļu turētāja deleģētajiem pārstāvjiem darbam nominācijas komisijā), lai Pārresoru koordinācijas centrs varētu sākt nominācijas procesa vadību. Valsts kapitāla daļu turētājs ir šī nominācijas procesa ierosinātājs.

Apkopojot iepriekš minēto informāciju, revidentu ieskatā, nepastāv šķēršļi organizēt publisku kandidātu pieteikšanās procedūru, lai nomainītu *Ventas ostas pagaidu* padomi un attiecīgi pēc tam arī valdi, kura pienākumus pilda jau gandrīz divus gadus, un nodrošinātu profesionālas un kompetentas kapitālsabiedrības pārvaldes institūcijas izveidi. Tādējādi tiktu ievērota gan valdības, gan likumdevēja griba, ka *pagaidu* padome un attiecīgi arī valde var tikt iecelta tikai uz vienu gadu. Revidentu ieskatā, neatkarīgi no tā, vai *Ventas ostas* valsts kapitāla daļu turētājs ir viena vai vairākas ministrijas, abos gadījumos kapitālsabiedrības *īpašnieks* ir valsts¹²⁹ un abos gadījumos ir jāpārstāv valsts intereses.

Lai gan bija paredzēts¹³⁰, ka Ministru kabinets izvērtē Latvijas ostu pārvaldības modeļa atbilstību starptautiskajiem labas pārvaldības principiem un līdz 01.07.2020. iesniedz Saeimai likumprojektu par Latvijas ostu pārvaldības modeļa maiņu, tomēr faktiski likumprojekts “Grozījumi Likumā par ostām” Saeimā iesniegts vien 19.04.2021. un 10.02.2022. pieņemts trešajā lasījumā¹³¹. Tomēr 18.02.2022. Valsts prezidents apturēja likuma “Grozījumi Likumā par ostām” publicēšanu uz diviem mēnešiem¹³², ievērojot 36 Saeimas deputātu iesniegto prasību un dodot iespēju mēģināt par šo jautājumu sarīkot referendumu. Jāvērš uzmanība, ka likumprojekta “Grozījumi Likumā par ostām” mērķis¹³³ ir ieviest valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus ostu pārvaldībā atbilstoši regulējumam, kas izriet no *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma*. Līdz ar to, ja būtu organizēta publiska padomes un attiecīgi pēc tam arī valdes locekļu kandidātu pieteikšanās procedūra atbilstoši *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam*, tas atbilstu plānotajām izmaiņām Latvijas ostu pārvaldības modeli.

Arī ārvalstu investoru padome Latvijā, atzīstot, ka transporta nozarei ir būtiska loma Latvijas vispārējā ekonomikā, un atbalstot reformu nepieciešamību šajā nozarē, sniedza vairākas rekomendācijas ar mērķi

nodrošināt, lai gaidāmās reformas patiesi stiprinātu Latvijas konkurētspēju un uzlabotu ieguldījumu vidi transporta jomā. Viena no rekomendācijām¹³⁴: valsts uzņēmumi jāvada uzņēmējdarbības profesionāļiem (gan padomē, gan valdē). Šo profesionāļu pieņemšanai darbā jānotiek, balstoties uz viņu vērtībām, kompetenci un (vēlams starptautisku) pieredzi.

Satiksmes ministrija informēja¹³⁵, ka:

Piemērojot Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta devīto daļu ir darbojusies tiesiskā regulējuma ietvarā. Grozījumi Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā, kas nosaka pagaidu valdes vai padomes locekļa termiņš nevar būt ilgāks par vienu gadu stājās spēkā 01.01.2020. Ventas osta padomes un valdes locekļi ievēlēti amatā 27.12.2019. Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likuma 9.panta ceturtajā daļā noteikts, ka normatīvajam aktam vai tā daļai nav atpakaļejoša spēka, izņemot likumā īpaši paredzētus gadījumus. Judikatūrā ir pieejami skaidrojumi, kad normatīvajam aktam vai tā daļai var paredzēt atpakaļejošu spēku, ja tie privātpersonai ir labvēlīgāki par tiesisko regulējumu, kas bija spēkā pirms attiecīgo normu spēkā stāšanās.

Tomēr Valsts kontrole vērš uzmanību uz to, ka jau kopš 01.01.2015. *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* 31.panta devītā daļa noteica, ka pagaidu valdes vai padomes locekļi (tas ir, iecelti likumā paredzētā izņēmuma kārtībā gadījumā, ja valdes vai padomes locekļa kandidātu nav iespējams nominēt tādā termiņā, kas nodrošinātu kapitālsabiedrības valdes vai padomes rīcībspēju) pienākumus pilda tikai līdz brīdim, kad valdes vai padomes loceklis tiek ievēlēts normatīvajā regulējumā paredzētajā nominēšanas kārtībā. Tādējādi jau kopš minētā likuma spēkā stāšanās dienas tā regulējums paredzēja, ka pagaidu valde vai padome pilda pienākumus tikai uz laiku, kamēr paredzētajā nominēšanas kārtībā tiek ievēlēta valde vai padome, un kapitāla daļu turētājam (vai kapitālsabiedrības padomei attiecībā uz valdi) ir pienākums rīkoties, lai atbilstoši likumā paredzētajai nominēšanas kārtībai tiktu ievēlēta padome vai valde un tās pilnvaras iespējami ātrāk beidz pildīt pagaidu padomes vai valdes locekļi. Savukārt ar 01.01.2020. minētais *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* 31.panta devītās daļas regulējums tika papildināts¹³⁶, konkretizējot šo pagaidu padomes vai valdes locekļu pilnvaru maksimālo termiņu, ka tas nevar būt ilgāks par vienu gadu. Turklāt attiecībā uz šo normu likumdevējs neparedzēja pārejas noteikumus, ka šis procesuālais termiņš (jeb termiņš padomes vai valdes iecelšanai un pagaidu padomes vai valdes darbības izbeigšanai) nebūtu attiecināms uz jau ieceltām pagaidu padomēm vai valdēm, lai gan vienlaikus attiecībā uz vairākām citām normām likumdevējs noteica pārejas noteikumus. Papildus vēršama uzmanība uz to, ka ar 25.01.2020. stājās spēkā arī Ministru kabineta noteikumi, kuri paredz, ka kapitāla daļu turētājs un kapitālsabiedrības padome nodrošina, ka valdes un padomes locekļu kandidātu atlases un novērtēšanas process tiek uzsākts laikus. Līdz ar to ministrijai kā kapitāla daļu turētājam (kapitālsabiedrības padomei attiecībā uz valdi) bija pienākums rīkoties, lai nodrošinātu normatīvajā regulējumā noteiktajā kārtībā nominētas padomes vai valdes locekļu ievēlēšanu un pēc 01.01.2020. nepieļautu pagaidu padomes vai valdes darbību ilgāk par gadu.

Amatu savienošana un faktiskais darba laiks

Labā prakse paredz¹³⁷, ka padomes locekļiem jābūt iespējai pietiekamā mērā veltīt laiku savu pienākumu pildīšanai un amatu ieņemšana pārāk daudzās padomēs var traucēt padomes locekļu darbu. Lai gan nav identificēta labā prakse attiecībā uz valdes locekļu darba laiku, līdzīgi kā tas ir attiecībā uz padomes darbu, tomēr Ministru kabineta noteikumos norādītie mēneša atlīdzības noteikšanai piemērojamie koeficienti¹³⁸ padomes un valdes priekšsēdētājam (no kā tālāk tiek noteikta arī padomes un valdes locekļu mēneša

atlīdzība¹³⁹) atšķiras vismaz trīs reizes, kas netieši norāda uz to, ka no valdes locekļiem tiek sagaidīta daudz lielāka iesaiste, nekā no padomes locekļiem. Gan valdes, gan padomes locekļi ir augsti kvalificēti profesionāļi, kuriem minimālās prasības¹⁴⁰ ir vienādas, bet tās tiek papildinātas ar kompetencēm, kas ir nepieciešamas amata pildīšanai¹⁴¹. Ņemot vērā iepriekš minēto un to, ka valde ir kapitālsabiedrības izpildinstitūcija, revidentu ieskatā, valdes locekļiem jābūt iespējai vēl lielākā mērā nekā padomes locekļiem veltīt savu laiku pienākumu pildīšanai.

Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību pārvaldībā ir gadījumi, kad viena persona vienlaicīgi ieņem vairāk nekā vienu nozīmīgu, stratēģisku un atbildīgu amatu, piemēram, divās kapitālsabiedrībās vai kapitālsabiedrībā un Satiksmes ministrijā. Piemēram, *Autotransporta direkcijas* valdes priekšsēdētājs vienlaikus ir arī *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* padomes loceklis. *Latvijas Valsts ceļu* valdes priekšsēdētājs (amata pienākumus pildīja līdz 24.05.2021.) vienlaikus bija arī *Latvijas dzelzceļa* padomes priekšsēdētājs. Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks vienlaikus bija arī *Latvijas autoceļu uzturētāja* padomes priekšsēdētājs (amata pienākumus pildīja līdz 26.10.2021.), kā arī Pāvilostas ostas pārvaldes valdes loceklis. Satiksmes ministrijas Transporta loģistikas un starptautiskās sadarbības koordinācijas departamenta direktora vietnieks un Transporta loģistikas nodaļas vadītājs vienlaikus ir arī *Latvijas dzelzceļa* padomes loceklis, kā arī noslēgts uzņēmuma līgums ar VSIA “Latvijas Jūras administrācija” (turpmāk – *Latvijas Jūras administrācija*).

Kopš 27.12.2019. *Ventas ostas* vienīgā valdes locekle vienlaikus ir arī Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktore uz pilnu slodzi un par to saņem atlīdzību, tai skaitā piemaksu par darba kvalitāti (piemēram, pamatojums¹⁴² par piemaksas piešķiršanu no 2020.gada jūlija līdz decembrim: īsos termiņos un regulāri tika sagatavota informācija pēc pieprasījuma saistībā ar Covid-19 pieņemtajiem lēmumiem attiecībā uz naudas pārdalēm; dalība zemju atsavināšanas komisijā *Latvijas Valsts ceļos*, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Valsts datu centra darba grupā un Sabiedriskā transporta padomes locekle).

Arī *Ventas ostā* 2020.gadā ir notikusi aktīva saimnieciskā darbība. Kapitālsabiedrības neto apgrozījums bija 2,1 milj. euro un peļņa 403 tūkst. euro¹⁴³. Vidējais darbinieku skaits¹⁴⁴ – 14. Starp Ventspils brīvostas pārvaldi un *Ventas ostu* 27.03.2020. tika noslēgts sadarbības līgums, saskaņā ar kuru abas puses vienojās par sadarbību, informācijas apmaiņu un savstarpējo pakalpojumu sniegšanu. Pamatojoties uz sadarbības līgumu, *Ventas osta* ir pārņēmusi četrus līgumus ar kuģu aģentūrām, ar kuru starpniecību iekasē Ventspils brīvoztā noteiktās ostas maksas (tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, kravas, loču maksu, kā arī piestātnes, pasažieru un sanitāro maksu) un arī maksas par ostas pakalpojumiem. 2020.gada laikā *Ventas osta* apzināja un sagatavoja pārskatus par (1) Ventspils brīvostas pārvaldei valdījumā nodoto valsts īpašumu, tai skaitā par noslēgtajiem līgumiem attiecībā uz šī īpašuma izmantošanu, un (2) Ventspils domei piederošo un Ventspils brīvostas pārvaldes valdījumā nodotu kustamo (kuģi) un nekustamo mantu un tās izmantošanas noteikumiem. 29.01.2021. pārskats iesniegts Satiksmes ministrijā. Tāpat *Ventas osta* sagatavoja informatīvo ziņojumu par *Ventas ostas* tiesisko statusu, kompetenci un veicamajiem uzdevumiem, kā arī veica citus pasākumus atbilstoši izstrādātajam *Rīcības plānam par Ventspils brīvostas pārvaldīšanas funkciju, tiesību, saistību un pienākumu pieņemšanu – nodošanu starp Ventspils brīvostas pārvaldi un Ventas ostu*.

Par abu iepriekš minēto amatu pienākumu pildīšanu 2020.gadā saņemti 78 588 euro (neskaitot darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas), no tiem 46% saņemti *Ventas ostā*¹⁴⁵.

Lai gan atbilstoši likumam *Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā* tika saņemta atļauja¹⁴⁶ no Satiksmes ministrijas par amatu savienošanu un *Ventas ostas* padome atbalstīja¹⁴⁷ valdes

priekšsēdētājas iesniegumu par atļauju savienot abus amatus, tomēr, revidentu vērtējumā, amatu savienošana abās institūcijās vērtēta formāli. Šādos gadījumos darba devējam jāvērtē¹⁴⁸, vai amatu savienošana nerada interešu konfliktu, nav pretrunā ar valsts amatpersonai saistošām ētikas normām un nekaitē valsts amatpersonas tiešo pienākumu pildīšanai. Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrijas veiktajā amatu savienošanas izvērtēšanā nav rūpīgi vērtēts, vai faktiski nepieciešamais darba laiks amatu savienošanai ir pietiekams un vai tas nerada riskus darba izpildes kvalitātei pamatdarbā, īpaši, ja amatu savienošana notiek ilgstoši, vien pieņemts, ka amatu savienošana nekaitē valsts amatpersonas tiešo pienākumu pildīšanai.

Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktora amats ir valsts civildienesta ierēdņa amats¹⁴⁹, uz kuru attiecas *Valsts civildienesta likums*, bet attiecībā uz darba un atpūtas laiku¹⁵⁰ *Darba likums* nosaka¹⁵¹, ka darbinieka normālais dienas darba laiks nedrīkst pārsniegt astoņas stundas, bet normālais nedēļas darba laiks – 40 stundas. Virsstundu darbs nedrīkst pārsniegt vidēji astoņas stundas septiņu dienu periodā, ko aprēķina pārskata periodā, kas nepārsniedz četrus mēnešus¹⁵². Ar *Ventas ostas valdes locekli noslēgts pilnvarojuma līgums*, kas paredz¹⁵³, ka valdes loceklis apņemas veikt amata pienākumus kā krietns un rūpīgs saimnieks, tai skaitā – rūpēties, lai viņa darbības nodrošinājums ir samērīgs un atbilstošs objektīvajai nepieciešamībai un kapitālsabiedrības iespējām. Lai gan likums *Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā* atļauj¹⁵⁴ savienot valsts amatpersonas amatu ne vairāk kā ar diviem citiem algotiem vai citādi atlīdzinātiem valsts amatpersonas amatiem vai amatiem citās publiskas personas institūcijās un uz valdes locekli tieši neattiecas *Darba likums*, jo tiek slēgts pilnvarojuma līgums, nevis darba līgums, tomēr jāņem vērā, ka *Darba likumā* paredzētā virsstundu darba ierobežojuma mērķis ir nodrošināt darbinieka pienācīgu atpūtas laiku un darba spēju atjaunošanas iespēju.

Jāmin, ka līdzīgā situācijā, kas publiski minēta 2021.gada novembrī un attiecas uz cita resora kapitālsabiedrības valdes priekšsēdētāja amata savienošanu ar padomes locekļa amatu citā kapitālsabiedrībā, Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta vadītājs ir paudis bažas¹⁵⁵ par to, vai šī persona spēs veikt pienācīgi daudz laika uzņēmuma attīstības jautājumiem un valdes darba uzraudzībai u.tml., un pretēji – vai jaunie pienākumi ļaus pilnvērtīgi pildīt ikdienas darbus kā valdes priekšsēdētājam.

Iepriekš Valsts kontrole arī ir konstatējusi nepilnības attiecībā uz valdes locekļiem pieejamo laiku pienākumu veikšanai, piemēram, jau 2015.gadā¹⁵⁶, veicot revīziju par *Pasažieru vilciena* darbības atbilstību normatīvajiem aktiem un efektivitāti, secināts, ka Satiksmes ministrija nav ievērojusi labas pārvaldības principus *Pasažieru vilciena* pārvaldībā un ir īstenojusi formālu pieeju labās prakses ieviešanā ne tikai *Pasažieru vilciena*, bet arī *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pārvaldībā attiecībā uz valdes locekļiem pieejamo laiku pienākumu veikšanai.

Jāvērš uzmanība: Valsts kontroles 2022.gada¹⁵⁷ revīzijā par valsts pārvaldes reformu plāna īstenošanu konstatēts, ka sešu ministriju valsts amatpersonas (valsts sekretāri, valsts sekretāru vietnieki, departamentu direktori vai ministriju padotības iestāžu vadītāji) ir ieceltas valsts kapitālsabiedrību padomē vai valdē (kopā 21 amatpersona) un ostu valdē (septiņas amatpersonas), tai skaitā divas valsts amatpersonas vienlaikus ieņem amatu divās valsts kapitālsabiedrībās, viena – kapitālsabiedrībā un speciālās ekonomikas zonā. Valsts kontrole norādīja, ka šāda amatu apvienošana rada jautājumus par valsts amatpersonas spējām apvienot pilna laika vadošu amatu ministrijā vai tās padotības iestādē ar padomes vai valdes locekļa amatu valstij nozīmīgā uzņēmumā, kvalitatīvi apvienojot un veicot amata pienākumus abos amatos. Tika sniegts ieteikums Valsts kancelejai – ņemot vērā, ka grozījumi *Atlīdzības likumā* paredz būtiski palielināt mēnešalgu augstākā līmeņa vadītājiem, kā arī lai nodrošinātu atalgojumam piešķirto budžeta līdzekļu efektīvu izlietojumu, Valsts kancelejai rosināt grozījumus

normatīvajā aktā, kas novērstu praksi valsts amatpersonām ieņemt vadošus amatus (padomes un valdes locekļu amatu) valsts un pašvaldību kapitālsabiedrībās, speciālās ekonomiskās zonās un brīvostās.

Valdes neatkarība

Valde ir sabiedrības izpildinstitūcija, kura vada un pārstāv sabiedrību kopīgi¹⁵⁸. OECD vadlīnijās par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību sadaļā par valsts pienākumiem, pildot īpašnieka funkcijas, ir minētas šādas papildinošas vadlīnijas:

- “valdībai ir jānodrošina valsts uzņēmumu pilnīgi autonoma darbība, lai tie varētu sasniegt tiem noteiktos mērķus, un jāatturas no iejaukšanās valsts uzņēmumu vadībā” un sniegts skaidrojums, ka īpašumtiesību iestādei jābūt tiesīgai sniegt norādījumus valsts uzņēmumam vai tā valdei vienīgi attiecībā uz stratēģiskiem jautājumiem un valsts politikā noteiktajiem mērķiem un valstij nav jāiesaistās ar darbību saistītu lēmumu pieņemšanā¹⁵⁹;
- “valstij jāļauj valsts uzņēmumu valdēm pildīt savus pienākumus un jāievēro to neatkarība” un sniegts skaidrojums, ka īpašumtiesību iestādes darbinieki jāievēlē valsts uzņēmumu valdēs vienīgi tad, ja tie atbilst kompetences prasībām, kas noteiktas visiem valdes locekļiem, un ja tie neizdara lielāku politisko spiedienu kā to, kas nepieciešams ar īpašumtiesībām saistīto funkciju izpildei¹⁶⁰.

Kā jau iepriekš tika minēts, kopš 27.12.2019. *Ventas ostas* vienīgā valdes locekle vienlaikus ir arī Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktore, kura tieši pakļauta valsts sekretāra vietniekam¹⁶¹ finanšu attīstības, investīciju, Eiropas Savienības lietu koordinācijas jautājumos. Savukārt *Ventas ostas* valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis ir valsts sekretāra vietnieks starptautiskās sadarbības, tranzīta, jūrlietu un sakaru jautājumos. Tomēr abi valsts sekretāra vietnieki ir tieši pakļauti valsts sekretāram¹⁶². Tāpat departamenta direktoru iecel amatā un atbrīvo no amata valsts sekretārs¹⁶³, kā arī nosaka mēnešalgas apmēru¹⁶⁴ un piemaksas¹⁶⁵, tai skaitā piemaksu par personisko darba ieguldījumu un darba kvalitāti. Revīzijā konstatēts, ka Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktore ir nodarbināta uz pilnu slodzi un par to saņem atlīdzību, tai skaitā piemaksu par darba kvalitāti (piemēram, pamatojums¹⁶⁶ par piemaksas piešķiršanu no 2020. gada jūlija līdz decembrim: īsos termiņos un regulāri tika sagatavota informācija pēc pieprasījuma saistībā ar Covid-19 pieņemtajiem lēmumiem attiecībā uz naudas pārdalēm; dalība zemju atsavināšanas komisijā *Latvijas Valsts ceļos*, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Valsts datu centra darba grupā un Sabiedriskā transporta padomes locekle). Revidentu ieskatā, iepriekš minētā ierēdņu kompetences daļēja nošķirtība, saglabājot valdes locekles tiešu atkarību no valsts sekretāra pieņemtajiem lēmumiem par valdes locekles amata apvienoto pienākumu pildīšanu ministrijas departamenta direktora amatā, var radīt risku, ka netiek nodrošināta pilnīga valdes neatkarība. Satiksmes ministrija informēja¹⁶⁷, ka valdes locekle atbilst kompetences prasībām, kas noteiktas visiem valdes locekļiem, kā arī nav konstatēti fakti par jebkāda politiskā spiediena izdarīšanu.

Ieteikumi

Satiksmes ministrijai izvērtēt nepieciešamību pilnveidot darba organizāciju valsts kapitāla daļu pārvaldībai, tai skaitā nosakot, ka vidēja termiņa darbības stratēģijās ir jāiekļauj detalizēta informācija (tai skaitā sasniedzamie mērķi, rezultatīvie rādītāji un prognozētie darbības rādītāji) tādām kapitālsabiedrības struktūrvienībām kā muzeji, sporta bāzes, pārstāvniecības u.tml.

Satiksmes ministrijai papildināt iekšējos noteikumus par valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtību, nosakot valdēm un padomēm uzdevumu, kas veicinātu vidēja termiņa darbības stratēģijas savlaicīgu izstrādāšanu un apstiprināšanu.

Satiksmes ministrijai kā *Ventas ostas* kapitāla daļu turētājam¹⁶⁸ kompetences ietvaros nodrošināt, ka kapitālsabiedrības padomes locekļu amatu ieņem *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam* atbilstoši ievēlēti padomes locekļi.

Lai ieviestu ieteikumu par *Ventas ostas* padomi, kā veicamās darbības ieteikuma ieviešanai, Satiksmes ministrija norādīja: “Pēc *Ostu likuma* spēkā stāšanās, iesaistoties visiem kapitāla daļu turētāja pārstāvjiem, kopīgi tiks sagatavotas padomes locekļu kandidātiem izvirzāmās obligātās minimālās prasības un noteiktas kompetences, kas ir nepieciešamas padomes locekļa amata pienākumu pildīšanai. Kopīgi sagatavotā informācija tiks nosūtīta Pārresoru koordinācijas centram nominācijas procesa organizēšanai.”. Valsts kontrole nepiekrīt norādītajām darbībām, jo tās nenodrošina tūlītēju rīcību *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* neatbilstības novēršanai un par to attiecīgi tiks informēts Ministru kabinets.

2. Vai Satiksmes ministrijas īstenotās publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldības darbības atbilst labas pārvaldības praksei par informētu un aktīvu iesaisti¹⁶⁹?

OECD vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību nosaka, ka **valstij ir jārīkojas kā informētam un aktīvam īpašniekam** un jānodrošina, lai valsts uzņēmumu pārvaldība tiktu īstenota pārskatāmā un atbildīgā veidā un būtu profesionāla un efektīva¹⁷⁰.

Iepriekš minētajās starptautiskajās vadlīnijās akcents ir likts uz valsts kapitālsabiedrību valdēm, kurām jāpasniedz kapitālsabiedrībām noteiktie mērķi, tas nozīmē, ka ir svarīgi, lai Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja jau sākotnēji iesaistās un skaidri definē sagaidāmo rezultātu kapitālsabiedrību darbībā – gan virzot kapitālsabiedrības vispārējo stratēģisko mērķi apstiprināšanai Ministru kabinetā, gan piedaloties vidēja termiņa darbības stratēģijas projekta izstrādē, gan sniedzot vērtējumu par vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem un to atbilstību nozares politikas mērķiem (ja ir padome) vai apstiprinot vidēja termiņa darbības stratēģiju (ja nav padomes), tādējādi nodrošinot iespēju vērtēt un uzraudzīt kapitālsabiedrības darbību, kā arī skaidri definējot, kādam mērķim ir izlietojama kapitālsabiedrību rīcībā atstātā peļņas daļa, kas netiek samaksāta dividendēs. Tā kā *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums* nosaka¹⁷¹, ka padome (ja tāda ir izveidota) ir kapitālsabiedrības pārraudzības institūcija, kas pārstāv akcionāru intereses sapulču starplaiķā un pārrauga valdes darbību, līdz ar to revidentu ieskatā ir būtiski, lai akcionārs savas kompetences ietvaros aktīvi iesaistītos kapitālsabiedrību stratēģisko mērķu definēšanas procesā.

2.1. Vai Satiksmes ministrija nodrošina pietiekamu uzraudzību pār publiskas personas kapitālsabiedrību peļņas izlietojumu, kas netiek dividendžu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet tiek novirzīta citiem mērķiem?

Satiksmes ministrijas veiktās darbības, uzraugot kapitālsabiedrību peļņas 137,5 milj. *euro* apmērā izlietojumu, kas netiek dividendžu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet atsevišķos un ar Ministru kabinetu saskaņotos īpašos gadījumos tiek novirzīta citiem mērķiem (investīciju projektiem, zaudējumu segšanai, deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma īstenošanai u.tml.), neliecina par informētu un aktīvu valsts kapitāla pārvaldītāja iesaisti, par ko liecina šādi fakti:

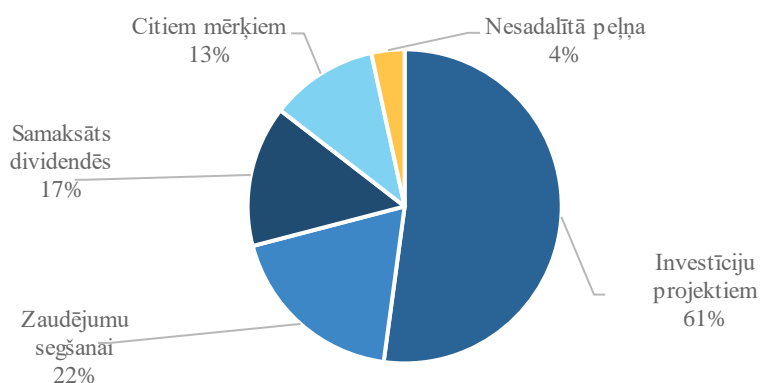
– ne visos gadījumos, kad peļņa ir atstāta kapitālsabiedrības rīcībā, ir skaidri definēti tās izlietojuma mērķi, jo visbiežāk akcionāru (dalībnieku) sapulces lēmumos par peļņas sadali nav noteikts, tieši kādam projektam vai aktivitātei un precīzi kāds finansējuma apjoms no peļņas tiek novirzīts. Tas apgrūtina un pat padara neiespējamu turpmāku peļņas izlietojuma uzraudzību, jo turpmākā uzraudzība peļņas izlietojuma atbilstībai noteiktajam mērķim ir tieši atkarīga no tā, cik precīzi un izmērāmi šis mērķis vai sasniedzamie rezultāti ir noteikti;

- ministrija līdz revīzijai nebija interesējusies, vai ar kapitālsabiedrību rīcībā atstāto peļņas daļu plānotajā laikā tika sasniegts tas mērķis, kādam šī peļņa tika atstāta, lai gan tieši ministrija gadu no gada virza uz Ministru kabinetu rīkojuma projektus par kapitālsabiedrībām atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu;
- ministrijas izveidotā uzraudzības sistēma tikai daļēji nodrošina to, ka ar regulārajiem uzraudzības procesiem un saņemtajām atskaitēm ir iespējams sekot līdz kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojumam.

Likums par budžetu un finanšu vadību nosaka¹⁷², ka valsts budžeta līdzekļi ir arī maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu (dividendes), kurus katru gadu veic valsts kapitālsabiedrības.

Prognozējamās un dividendēs izmaksājamās peļņas daļas noteikšanas kārtību valsts kapitālsabiedrībās nosaka *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*, tai skaitā nosakot, ka prognozējamo peļņas daļu, kas izmaksājama dividendēs, un dividendēs izmaksājamo peļņas daļu nosaka, pamatojoties uz kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju, tajā noteiktajiem kapitālsabiedrības mērķiem un to īstenošanu¹⁷³, lēmumu par dividendēs izmaksājamo peļņas daļu dalībnieku (akcionāru) sapulce pieņem pēc sabiedrības gada pārskata apstiprināšanas¹⁷⁴. Vienlaikus paredzēts, ka dalībnieku (akcionāru) sapulce nosaka kapitālsabiedrības dividendēs neizmaksātās peļņas izlietošanas principus, ievērojot kapitālsabiedrības darbības rezultātus un vidēja termiņa darbības stratēģiju¹⁷⁵. Tāpat ir paredzēti gadījumi¹⁷⁶, kuriem iestājoties var noteikt atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu, nekā tā noteikta normatīvajos aktos, un šādā gadījumā dalībnieku (akcionāru) sapulce var pieņemt lēmumu tikai pēc tam, kad Ministru kabinets pieņēmis valsts kapitāla daļu turētājam saistošu lēmumu par dividendēs izmaksājamo peļņas daļu.

Kopumā 2019.gadā visas valsts kapitālsabiedrības nopelnīja¹⁷⁷ 318,8 milj. *euro* un samaksāja valstij dividendēs 231,8 milj. *euro*. Tai skaitā Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrības nopelnīja 10,4% jeb 33,2 milj. *euro* un samaksāja dividendēs 1,4% jeb 3,3 milj. *euro*. 2020.gadā, salīdzinot ar 2019.gadu, Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību peļņa ir samazinājusies par 18 milj. *euro*, savukārt dividendēs tika samaksāts par 0,5 milj. *euro* vairāk.



3.attēls. Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību peļņas izlietojuma mērķi laikā no 2014. līdz 2019.gadam (detalizēti skatīt 2.pielikumu).

Laikā no 2014. līdz 2019.gadam Satiksmes ministrijas 11¹⁷⁸ kapitālsabiedrības kopā nopelnīja 166,1 milj. *euro*¹⁷⁹, no šīs summas 17% jeb 28,6 milj. *euro* samaksāja valstij dividendēs un 83% jeb 137,5 milj. *euro* tika atstāti kapitālsabiedrību rīcībā ar dažādiem izlietojuma mērķiem, no tiem 61% jeb 83,8 milj. *euro* paredzēti vidēja termiņa darbības stratēģijās plānoto investīciju projektu īstenošanai, 22% jeb 29,9 milj. *euro* – zaudējumu segšanai, 13% jeb 17,5 milj. *euro* – citiem mērķiem (piemēram, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanai pasažieru pārvadājumu segmentā un deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma īstenošanai – valsts autoceļu uzturēšanas darbiem) un 4% jeb 6,2 milj. *euro* – nesadalītā peļņa (skatīt 3.attēlu un 2.pielikumu).

Lai gan normatīvie akti nosaka, ka minimālā prognozējamā peļņas daļa, kas izmaksājama dividendēs, un dividendēs izmaksājamā peļņas daļa ir no 80 līdz 90% (atkarībā no pārskata gada), tomēr Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību gadījumā bieži ir lemts par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un attiecīgi veicamajiem maksājumiem valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu. Līdz ar to sešu gadu laikā valsts budžetā dividenžu veidā ir iemaksāti tikai 17% no kapitālsabiedrību peļņas.

Savukārt valsts budžetā nesaņemtie ieņēmumi par valsts kapitāla izmantošanu jeb kapitālsabiedrību rīcībā papildus atstātā peļņas daļa laikā no 2014. līdz 2019.gadam, pēc revidentu aplēsēm, veido 95,8 milj. *euro* (skatīt 2.pielikumu). Tā kā tas ir ievērojams līdzekļu apjoms, tad, revidentu ieskatā, ir būtiski noteikt precīzu un detalizētu kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojuma mērķi, kā arī uzraudzīt, vai tas tiek sasniegts. Faktiski šajā laikā maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu jeb dividendes tika veikti 28,6 milj. *euro* apmērā, un pārējā peļņas daļa tika atstāta kapitālsabiedrību rīcībā.

Revīzijā detalizētāk tika vērtēts peļņas izlietojums sešās kapitālsabiedrībās, jo šīm kapitālsabiedrībām laikā no 2014. līdz 2019.gadam ir pieņemti lēmumi par atšķirīgu valsts budžetā maksājamo dividenžu apmēru, nekā to paredz normatīvie akti, un tās ir *Ceļu satiksmes drošības direkcija, Latvijas autoceļu uzturētājs, VAS “Latvijas gaisa satiksme”* (turpmāk – *Latvijas gaisa satiksme*), *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”*” (turpmāk – *Starptautiskā lidosta “Rīga”*) un *Latvijas dzelzceļš*.

Izlasē iekļauto sešu kapitālsabiedrību 2014.–2019.gada peļņa kopā bija 143,4 milj. *euro* jeb 86% no kopējās Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību peļņas šajā laika posmā, no tiem 16% jeb 22,8 milj. *euro* samaksāti dividendēs valsts budžetā un 84% jeb 120,6 milj. *euro* atstāti kapitālsabiedrību rīcībā ar dažādiem izlietojuma mērķiem. Pēc revidentu aplēsēm, ja nebūtu pieņemti lēmumi par atšķirīgu valsts budžetā maksājamo dividenžu apmēru, tad par valsts kapitāla izmantošanu no izlasē iekļauto sešu kapitālsabiedrību 2014.–2019.gada peļņas valsts budžetā papildus ienāktu līdzekļi 85,9 milj. *euro* apmērā (jeb 90% no kopējās visu Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību aplēses).

Revīzijā tika konstatēts, ka vienā gadījumā valstij dividendes netiek maksātas, jo šāda rīcība būtu pretrunā ar starptautiskajiem normatīvajiem aktiem. Izlasē tika iekļauta *Latvijas gaisa satiksme*, jo par tās peļņu laikā no 2014. līdz 2019.gadam ir pieņemti lēmumi par atšķirīgu dividenžu apmēru, nekā to paredz normatīvie akti, un, pēc revidentu aplēsēm, šajā laikā valsts budžetā netika ieskaitīti 8 milj. *euro*. Tomēr šajā gadījumā tas ir skaidrojams ar to, ka *Latvijas gaisa satiksmei* kā kapitālsabiedrībai, kas galvenokārt darbojas starptautiskajā vidē, ir jāievēro starptautiskie līgumi (konvencijas), kuriem saskaņā ar 23.05.1969. Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 27.pantu un likuma “Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” ir prioritāte pār nacionālajām tiesību normām. Eiropas Komisijas īstenošanas regula Nr.391/2013¹⁸⁰ nosaka, kādas izmaksas ir iekļaujamas maksājumu izmaksu bāzē, un šajā gadījumā atskaitījumi dividendēm nav iekļaujami minētajā aprēķinā, līdz ar to, nosakot jebkādu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu, tiktu pārkāptas regulas prasības¹⁸¹.

Lēmumi par kapitālsabiedrību peļņas sadali

Visos izlasē iekļautajos gadījumos^o kapitālsabiedrību peļņas sadales process atbilst normatīvajos aktos noteiktajam, proti, pēc kapitālsabiedrības gada pārskata apstiprināšanas pieņemts akcionāru (dalībnieku) sapulces lēmums par peļņas sadali¹⁸², tas ir, par dividendēs izmaksājamo un kapitālsabiedrības rīcībā atstājamo peļņas daļu. Gadījumos, kad tika lemts par atšķirīgu jeb mazāku dividenžu apmēru, nekā to paredz normatīvie akti, tika izdots Ministru kabineta rīkojums par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un tikai pēc tam – akcionāru (dalībnieku) sapulces lēmums.

Tomēr Ministru kabineta rīkojumi un akcionāru (dalībnieku) sapulču lēmumi par kapitālsabiedrības peļņas sadali nosaka tikai vispārīgu peļņas izlietojuma mērķi, bet tikai retos gadījumos ir noteikti, piemēram, konkrēti projekti un tiem paredzētais finansējuma apjoms, kam peļņa novirzāma. Detalizētāks pamatojums un informācija par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojuma mērķi atrodama Ministru kabineta rīkojuma projektu sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumos (anotācijās). Tomēr anotācijās iekļautā informācija un tās detalizācijas pakāpe par peļņas izlietošanas mērķi ir atšķirīga – tas apgrūtina turpmāku peļņas izlietojuma precīzu un rūpīgu uzraudzību.

Revīzijā tika skatīti lēmumi par 2014. līdz 2019.gada peļņas sadali sešās kapitālsabiedrībās. Piemēram, revidentu vērtējumā, ir pozitīvi, ka, lemjot par *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* peļņas sadali¹⁸³, Ministru kabineta rīkojumu projektu sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumos (anotācijās) iekļauts gan pamatojums, gan detalizēta informācija par kapitālsabiedrības rīcībā atstātās peļņas izlietojuma mērķi – plānotais iegādājamo fotoradaru skaits pa gadiem un konkrēti finansējamie investīciju projekti. Revidentu ieskatā, šajās anotācijās norādītā informācija sniedz pietiekami detalizētu informāciju, lai būtu izsekojama turpmāka peļņas izlietošana kapitālsabiedrībā atbilstoši paredzētajam mērķim. Līdzīga pieeja ir vērojama, arī lemjot par *Latvijas autoceļu uzturētāja* peļņas sadali. Pretēji iepriekš minētajiem piemēriem, lemjot par *Latvijas gaisa satiksmes* peļņas sadali, Ministru kabineta rīkojumu projektu sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumos (anotācijās) minēts, ka peļņa tiks izlietota nozīmīgākajiem projektiem, neminot konkrētus projektus (sākot ar 2016.gadu, informācija par investīciju projektiem kļuvusi vēl vispārīgāka). Līdzīga pieeja, kad netiek minēti konkrēti kapitālsabiedrības peļņas izlietošanas mērķi jeb īstenojamie projekti, vērojama, arī lemjot par *Latvijas dzelzceļa* peļņas sadali. Papildus iepriekš minētajām pieejām, ir konstatēti gadījumi, kad informācijas detalizācijas pakāpe atšķiras pa gadiem. Piemēram, lemjot par *Latvijas Valsts radio un televīzijas centra* 2016. un 2017.gada peļņas sadali, anotācijās tika norādīti projekti, bet netika norādīts paredzētais finansējuma apjoms katram projektam, savukārt, lemjot par 2018.gada peļņas sadali, bija norādīts arī katram projektam paredzētais finansējuma apmērs. Visos gadījumos lēmumos par peļņas sadali vienojošais ir anotācijās minētā saikne ar kapitālsabiedrību stratēģijām un tajās noteikto mērķu un rezultātu sasniegšanu, vienlaicīgi jāvērs uzmanība, ka dažos gadījumos tā ir noteikta detalizētāka, bet citos tā ir vispārīgāka.



Ne visos gadījumos, kad peļņa ir atstāta kapitālsabiedrības rīcībā, ir skaidri definēti tās izlietojuma mērķi

^o Lēmumi par 2014. līdz 2019.gada peļņas sadali sešās kapitālsabiedrībās – VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VAS “Latvijas gaisa satiksme”, VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” un VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums nosaka¹⁸⁴, ka akcionāru (dalībnieku) sapulce, pieņemot lēmumu par dividendēs izmaksājamo peļņas daļu, nosaka arī kapitālsabiedrības dividendēs neizmaksātās peļņas izlietošanas principus. Ņemot vērā, ka Ministru kabineta rīkojumos un akcionāru (dalībnieku) sapulču lēmumos par peļņas sadali ir noteikti vispārīgi peļņas izlietojuma mērķi, revidentu ieskatā, iepriekš minētā likuma norma attiecībā uz lēmumiem par peļņas sadali ir ievērota.

Vienlaicīgi revīzijā konstatētais liecina, ka jēdziens “principi” praksē tiek interpretēts dažādi un visbiežāk nav noteikts, tieši kādam projektam vai aktivitātei un precīzi kāds finansējuma apjoms no peļņas tiek novirzīts, kas, revidentu ieskatā, apgrūtina un pat padara neiespējamu turpmāku peļņas izlietojuma uzraudzību. Turpmākā uzraudzība peļņas izlietojuma atbilstībai noteiktajam mērķim ir tieši atkarīga no tā, cik precīzi un izmērāmi šis mērķis vai sasniedzamie rezultāti ir noteikti.

Pamatojoties uz iepriekš minēto informāciju, revidentu ieskatā, būtu izvērtējama iespēja lēmumos par kapitālsabiedrību peļņas sadali vai to pamatojošajos dokumentos detalizētāk noteikt peļņas izlietošanas mērķus, lemjot par peļņas atstāšanu kapitālsabiedrību rīcībā, tādējādi padarot iespējamu rūpīgāku un detalizētāku kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojuma uzraudzību.

Tāpat revīzijā konstatēts, ka laikā no 2014. līdz 2019. gadam *Autotransporta direkcijas* rīcībā ir ievērojami naudas līdzekļu atlikumi, kas ir noguldīti bankās termiņnoguldījumos. Tas, savukārt, var liecināt, ka tie ir kapitālsabiedrības rīcībā esoši brīvie līdzekļi, kas nav nepieciešami arī īstermiņa saistību segšanai.

1.tabula
Autotransporta direkcijas finanšu dati (euro) un rādītāji laikā no 2014. līdz 2019.gadam¹⁸⁵

Finanšu dati (euro) un rādītāji	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nauda un tās ekvivalenti	1 447 714	1 446 940	2 136 250	2 401 589	2 323 523	2 226 868
Debitori, tai skaitā:	1 619 857	1 612 963	1 079 736	1 090 056	1 623 623	1 640 611
termiņnoguldījums AS “Cita dele banka”	1 500 000	750 000	1 000 000	1 000 000	750 000	750 000
termiņnoguldījums AS “DNB”	0	750 000	0	0	0	0
termiņnoguldījums AS “Luminor”	0	0	0	0	750 000	750 000
Procentu ieņēmumi no termiņnoguldījumiem un naudas līdzekļu atlikumiem bankās	14 948	8 615	5 250	7 900	2 962	6 391
Neto apgrozījums	3 790 557	3 387 246	3 441 733	3 646 334	4 095 497	4 110 263
Pārskata gada peļņa	684 801	516 031	649 122	773 198	1 049 417	895 508
Peļņas daļa, kas izmaksāta valstij dividendēs	616 321	464 428	551 754	618 558	892 004	716 406
Peļņas daļa, kas izmaksāta valstij dividendēs % no pārskata gada peļņas	90%	90%	85%	80%	85%	80%
Neto peļņas rentabilitāte	18,07	15,23	18,86	21,20	25,62	21,79

Piemēram, *Autotransporta direkcija* laikā no 2014. līdz 2019. gadam ik gadu ir uzrādījusi termiņnoguldījumus no 0,75 līdz 1,5 milj. euro apmērā (skatīt 1.tabulu). Tāpat šai kapitālsabiedrībai ir raksturīga augsta neto peļņas rentabilitāte. Katru gadu *Autotransporta direkcija* ir veikusi dividenžu maksājumus valsts budžetā 80 līdz 90% apmērā no attiecīgā gada peļņas. Kapitālsabiedrība nav īstenojusi būtiskus investīciju vai attīstības projektus, un tās ilgtermiņa ieguldījumi ir nelieli. Piemēram, bilancē uz 31.12.2019. ilgtermiņa ieguldījumi kopā bija 0,4 milj. euro. Tāpat *Autotransporta direkcijas* vidēja

termiņa darbības stratēģijā 2017.–2019.gadam bija paredzēti informācijas un komunikācijas tehnoloģiju attīstības projekti, kuriem kopā triju gadu laikā paredzēts no kapitālsabiedrības budžeta novirzīt 0,3 milj. *euro*. Iepriekš minētā informācija liecina, ka šī kapitālsabiedrība neveic un neplāno apjomīgus investīciju projektus, kuriem nepieciešams uzkrāt finansējumu. Tāpat tas varētu liecināt, ka valsts budžetā iemaksājamā peļņas daļa varētu būt lielāka nekā normatīvajos aktos noteiktā minimālā maksa par valsts kapitāla izmantošanu. Revidentu ieskatā, akcionāru (dalībnieku) sapulcei pirms lēmuma pieņemšanas par dividendēs izmaksājamo peļņas daļu vai arī valsts kapitāla daļu turētājam, virzot uz Ministru kabinētu priekšlikumu par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu, būtu jāvērtē arī kapitālsabiedrību rīcībā esošie finanšu līdzekļi, tai skaitā termiņnoguldījumi, un to plānotais izlietojuma mērķis.

Dividenžu prognozes vidēja termiņa darbības stratēģijās

Visos izlasē iekļautajos gadījumos^p prognozējamā kapitālsabiedrību peļņas daļa, kas izmaksājama dividendēs, plānota atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam, proti, kapitālsabiedrības, izstrādājot vidēja termiņa darbības stratēģiju, ietver tajā priekšlikumu par ikgadēju peļņas daļu, kas izmaksājama dividendēs visam stratēģijas darbības periodam.

Revīzijā konstatēts, ka *Latvijas autoceļu uzturētājam* (par 2016. līdz 2019.gada peļņu) un *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* (par 2015. un 2016.gada peļņu) faktiski pieņemtie lēmumi par peļņas sadali, tai skaitā dividenžu izmaksu, neatbilst vidēja termiņa darbības stratēģijās plānotajiem dividenžu apmēriem.

Piemēram, *Latvijas autoceļu uzturētāja* stratēģijā 2015.–2020.gadam plānots, ka 2015.gadā tiks izmaksātas dividendes 1,35 milj. *euro* apmērā, bet faktiski peļņa bija lielāka un atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam minimālajam apmēram dividendēs samaksāti 90% no peļņas jeb 2,7 milj. *euro*. Savukārt laikā no 2016. līdz 2018.gadam dividendēs ikgadēji tika plānots samaksāt no 0,5 līdz 3,8 milj. *euro*, bet visos trijos gados tika pieņemti Ministru kabineta lēmumi, ka dividendes no peļņas nav jāmaksā. Arī *Latvijas autoceļu uzturētāja* stratēģijā 2019.–2025.gadam bija plānots, ka 2019.gadā 50% no peļņas jeb 1,4 milj. *euro* tiks samaksāti dividendēs, bet arī par 2019.gada peļņu Ministru kabinets nolēma, ka dividendes nav jāmaksā. Līdz ar to par četrus gadus peļņu tika pieņemti Ministru kabineta lēmumi, kas bija atšķirīgi no vidēja termiņa darbības stratēģijās plānotā, un valstij netika samaksātas dividendes 2,8 milj. *euro* apmērā, kas tika prognozētas atbilstoši stratēģijām.

Savukārt *Latvijas gaisa satiksmes* vidēja termiņa darbības stratēģijās peļņa plānota piesardzīgi un faktiski visos gados peļņa bija būtiski lielāka, nekā stratēģijās tika prognozēts. Piemēram, 2014.–2016.gadā faktiskā peļņa bija pat vairāk nekā par 50% lielāka, nekā stratēģijā prognozētā. 2017.gadā bija prognozēta peļņa 329 tūkst. *euro* apmērā, bet faktiski tā bija 3 milj. *euro* apmērā. 2018.gadā bija prognozēta peļņa 2 milj. *euro* apmērā, tomēr faktiski peļņa sasniedza 3,2 milj. *euro*. Kā jau minēts, *Latvijas gaisa satiksme* nevar maksāt dividendes, jo tas būtu pretrunā ar Eiropas Komisijas regulu¹⁸⁶, līdz ar to arī vidēja termiņa darbības stratēģijās ir apstiprināts, ka kapitālsabiedrība nemaksā dividendes par valsts kapitāla izmantošanu. Savukārt *Latvijas dzelzceļa* gadījumā vidēja termiņa darbības stratēģijā ir akceptēta atšķirīga dividendēs izmaksājamā peļņas daļa, tai skaitā tas, ka dividendes var netikt izmaksātas, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras projektu īstenošanu.

^p Vidēja termiņa darbības stratēģijas no 2014. līdz 2019.gadam sešām kapitālsabiedrībām – VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VAS “Latvijas gaisa satiksme”, VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” un VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Attiecībā uz *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* veiktajiem dividenžu maksājumiem konstatēts: ja laikā no 2015. līdz 2017.gadam dividendēs tika samaksāts mazāk, nekā plānots vidēja termiņa darbības stratēģijās, tad par 2018. un 2019.gadu dividendēs (procentuāli no peļņas) samaksāts atbilstoši stratēģijās plānotajam.

Lai gan, arī prognozējot peļņas daļu, kas tiks izmaksāta dividendēs, ir vērojama atšķirīga pieeja, proti, kāda kapitālsabiedrība to prognozē optimistiskāk, kamēr cita izsaka pesimistiskākas prognozes, un šīs prognozes lielākoties nesaskan ar lēmumiem par peļņas sadali, tomēr tas nav traktējams kā normatīvo aktu pārkāpums.

Kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojums

No izlasē iekļautajiem gadījumiem⁹ tikai *Ceļu satiksmes drošības direkcijai*, *Latvijas autoceļu uzturētājam* un daļēji arī *Starptautiskajai lidostai "Rīga"* bija iespējams pārliecināties, vai 2014. līdz 2019.gada peļņas daļa, kas atstāta kapitālsabiedrību rīcībā, izlietota konkrētiem pasākumiem vai projektiem, jo Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumos (anotācijās) bija ietvertas detalizētākas norādes par peļņas izlietojuma mērķiem, proti, konkrēti pasākumi vai projekti. Pārējām trim kapitālsabiedrībām – *Latvijas Valsts radio un televīzijas centram*, *Latvijas gaisa satiksmei* un *Latvijas dzelzceļam* – norādes par 2014. līdz 2019.gada peļņas izlietojumu bija vispārīgākas, piemēram, peļņa novirzīta investīciju projektiem, nenorādot konkrētus projektus un finansējuma apjomu, līdz ar to šādā gadījumā varēja tikai pārliecināties, ka investīciju projekti attiecīgajā laika posmā tika īstenoti atbilstoši stratēģijā norādītajam.

Satiksmes ministrija veic regulāru kapitālsabiedrību uzraudzību atbilstoši iekšējiem normatīvajiem aktiem¹⁸⁷, proti, no kapitālsabiedrībām tiek saņemtas ikceturkšņa atskaites un, balstoties uz saņemto informāciju, tiek sagatavots finansista atzinums par finansiālajiem rādītājiem un citiem darbību raksturojošiem lielumiem. Minētās atskaites aptver informāciju par kapitālsabiedrības darbību attiecīgajā periodā, tai skaitā finansiālo situāciju, darbības rezultātu un rezultatīvo rādītāju izpildi, par veiktajiem kapitālieguldījumiem katrā projektā. Atskaitēs nav iekļauta informācija par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietošanu atbilstoši tam paredzētajam mērķim.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrija līdz revīzijai nebija interesējusies, vai ar kapitālsabiedrību rīcībā atstāto peļņas daļu plānotajā laikā tika sasniegts tas mērķis, kādam šī peļņa tika atstāta. Par to liecina fakts, ka Satiksmes ministrija revīzijas plānošanas posmā nevarēja iesniegt informāciju par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās 2014. līdz 2019.gada peļņas faktisko izlietojumu un informēja, ka kapitālsabiedrībām nosūtīta vēstule¹⁸⁸ ar lūgumu sagatavot un iesniegt akcionāru (dalībnieku) sapulcē atskaiti par peļņas izlietošanu laika posmā no 2015. (peļņa par 2014.gadu) līdz 2020.gadam (peļņa par



Satiksmes ministrijas
izveidotā uzraudzības
sistēma tikai daļēji nodrošina
to, ka ar regulārajiem
uzraudzības procesiem un
saņemtajām atskaitēm ir
iespējams sekot līdzi
kapitālsabiedrību rīcībā
atstātās peļņas izlietojumam

⁹ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija", VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs", VAS "Latvijas gaisa satiksme", VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un VAS "Latvijas dzelzceļš".

2019.gadu), lai gūtu priekšstatu un pārliecinātos par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietošanu atbilstoši tam paredzētajam mērķim.

Tāpat revīzijā konstatēts, ka *Latvijas Valsts radio un televīzijas centram* 2020.gada beigās bija neizlietots finansējums projektu īstenošanai 1,6 milj. euro apmērā. Iespējams tas norāda uz to, ka lēmumi par peļņas atstāšanu kapitālsabiedrības rīcībā nav balstīti uz detalizētu aprēķinu par konkrētajā laika posmā projektu īstenošanai faktiski nepieciešamo finansējuma apmēru, tādējādi veidojas pārvirzītā finansējuma atlikums, kas lēmumu pieņemšanas gadā varēja būt ieskaitīts valstij dividendēs. Satiksmes ministrija informēja¹⁸⁹, ka ir iespējami gadījumi, kad kapitālsabiedrības plānotais projekts, kura īstenošanai tiek novirzītas dividendes var ilgt vairākus gadus, tā piemēram *Latvijas Valsts radio un televīzijas centra* gadījumā dividendes tika novirzītas gan laika ziņā, gan finanšu ziņā ļoti lielam projektam un *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs* uzkrāj dividendes, lai realizētu projektu.

Satiksmes ministrija tikai daļēji nodrošina uzraudzību pār kapitālsabiedrību peļņas izlietojumu, kas netiek dividenžu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet tiek atstāta kapitālsabiedrības rīcībā. Kā jau iepriekš minēts, peļņas izlietojuma uzraudzība ir tieši atkarīga no tā, cik precīzi un izmērāmi ir noteikts izlietojuma mērķis vai sasniedzamie rezultāti. Revīzijā konstatēts, ka arī izveido tā uzraudzības sistēma tikai daļēji nodrošina to, ka ar regulārajiem uzraudzības procesiem un saņemtajām atskaitēm ir iespējams sekot līdzi kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojumam, jo Satiksmes ministrija par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojumu no kapitālsabiedrībām neprasa atskaites vai kā papildu informāciju esošo atskaišu ietvaros. Tādējādi saglabājas risks, ka kapitālsabiedrību rīcībā atstātā peļņas daļa var tikt izlietota citiem mērķiem, nevis kā bija lēmusi akcionāru (dalībnieku) sapulce.

Ieteikums

Satiksmes ministrijai izveidot uzraudzības kārtību, lai nodrošinātu, ka valsts kapitāla daļu turētāja rīcībā pirms priekšlikuma par atšķirīgu dividenžu izmaksu virzīšanas uz Ministru kabinetu un akcionāru (dalībnieku) sapulces rīcībā pirms lēmuma pieņemšanas par peļņas sadali būtu informācija par (1) kapitālsabiedrības rīcībā esošajiem finanšu līdzekļiem un to plānoto izlietojumu un (2) skaidri kapitālsabiedrības rīcībā atstātās peļņas izlietošanas principi, finansējuma apjoms un sasniedzamie rezultāti, pēc kuriem pēc tam būtu iespējams uzraudzīt peļņas izlietošanu un mērķu sasniegšanu.

2.2. Vai ieguldījums *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* ir ekonomiski pamatots un tiek pārvaldīts tā, lai sasniegtu mērķi?

2016.gadā *Latvijas dzelzceļš* ieguva netiešu izšķirošu ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”*, kad tā meitas sabiedrība – *LDZ ritošā sastāva serviss* – iegādājās atlikušos 75% kapitāla daļu šajā uzņēmumā, kurā 25% kapitāla daļu tai piederēja jau kopš 2012.gada. Tomēr Satiksmes ministrijas un *Latvijas dzelzceļa* atbalstītais **ieguldījums *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* nav bijis ar ilgtermiņa attīstības redzējumu un pietiekami ekonomiski pamatots**, jo:

- 75% kapitāla daļu iegādes brīdī nebija izstrādāts un apstiprināts biznesa plāns, kas ietvertu tirgus izpēti un atspoguļotu *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* mērķus, attīstības un darbības plānus, kā arī ieguldījuma atdevi tuvākajā nākotnē;
- uzņēmuma darbības piecu gadu laikā veiktas minimālas darbības, lai tiktu īstenots ar Ministru kabineta rīkojumu¹⁹⁰ noteiktais uzņēmuma vispārējais stratēģiskais mērķis jeb mērķis, kas būtu jāsasniedz ar līdzdalību kapitālsabiedrībā¹⁹¹;
- pēc uzņēmuma darbības pieciem gadiem tika atzīts¹⁹², ka *LDZ ritošā sastāva servisam un Rīgas vagonbūves uzņēmumam “Baltija”* ir dublējošas funkcijas un *LDZ ritošā sastāva serviss* nepieciešamības gadījumā varēs veikt visas *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* vispārējā stratēģiskajā mērķī uzskaitītās darbības, proti, dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošanu vai metālkonstrukciju izgatavošanu, tai skaitā NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu atbalsta nodrošināšanai.

LDZ ritošā sastāva servisa veiktais **ieguldījums *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* nav ticis atbilstoši pārvaldīts, proti, netika īstenots uzņēmuma vispārējais stratēģiskais mērķis**¹⁹³ (dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana, metālkonstrukciju izgatavošana, tai skaitā NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu atbalsta nodrošināšanai), uz kā pamata Ministru kabinets deva atļauju *LDZ ritošā sastāva servisam* iegūt 100% kapitāla daļu un *Latvijas dzelzceļam* iegūt netiešu izšķirošu ietekmi uzņēmumā. Piecu gadu laikā no 2016. līdz 2021.gadam:

- netika izstrādāta un apstiprināta *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* vidēja termiņa darbības stratēģija, kura ir darbības plānošanas dokuments vismaz triju gadu periodam un uz kuras pamata tiek plānota kapitālsabiedrības darbība, dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un kapitālsabiedrības budžets, kā arī tiek noteikti sasniedzamie finanšu un nefinanšu mērķi;
- veiktas darbības tikai pie viena darbības virziena, kas izriet no *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* vispārējā stratēģiskā mērķa, proti, metālkonstrukciju izgatavošana. Šajā laikā īstenoti divi projekti (veikta 10 universālo platformu modernizēšana un 50 atbalstu izgatavošana kāpurķēžu tehnikai), kuru izpildi nodrošināja cits *Latvijas dzelzceļa* koncerna uzņēmums un ārpalpojuma piesaistīts uzņēmums, jo *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* bija nodarbināts tikai viens darbinieks un nebija nodrošināti darbu izpildei nepieciešamie resursi. Savukārt attiecībā uz darbības virzienu – dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana – darbības netika veiktas un šajā laikā ne tikai netika saražots dzelzceļa ritošais sastāvs, bet netika veikta arī iepriekš saražoto divu pusvagonu sertifikācija, lai gan tie minēti¹⁹⁴ kā svarīgi aktīvi, iegādājoties atlikušās kapitāla daļas.

Rezultātā laikā no 2016. līdz 2020.gadam *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* strādāja kopumā ar zaudējumiem un tā pašu kapitāla vērtība samazinājās par 153 007 *euro*. Pielietojot pašu kapitāla metodi, lai pārvērtētu *LDZ ritošā sastāva servisa* līdzdalības vērtību radniecīgo sabiedrību kapitālā, secināms, ka šajā laikā *LDZ ritošā sastāva servisam* ir bijuši zaudējumi 153 007 *euro* apmērā no līdzdalības *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* kapitālā.

Līdz 2021.gada decembrim Satiksmes ministrija ir 100% kapitāla daļu turētāja Latvijas dzelzceļā (1.līmeņa kapitālsabiedrība), kas, savukārt, ir 100% kapitāla daļu turētājs *LDZ ritošā sastāva servisā* (meitas sabiedrība jeb 2.līmeņa kapitālsabiedrība), kas attiecīgi ir 100% kapitāla daļu turētājs *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* (3.līmeņa kapitālsabiedrība).

Līdzdalības iegūšana *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* īstenojās divos posmos, un tā aizsākās 2012.gada martā, kad *LDZ ritošā sastāva serviss* par 500 Ls jeb 711 *euro* (pamatkapitāls – 2 000 Ls jeb 2846 *euro*) iegādājās¹⁹⁵ 25% kapitāla daļu 2011.gada maijā dibinātajā uzņēmumā. 2012.gada maijā tika parakstīts¹⁹⁶ dalībnieku sadarbības līgums, kas paredzēja, ka uzņēmuma galvenais mērķis ir būt par peļņošu un uz augstas kvalitātes produkcijas ražošanu orientētu uzņēmumu. Savukārt 2013.gada martā pieņemts lēmums¹⁹⁷ kopīgi visiem dalībniekiem palielināt uzņēmuma pamatkapitālu par 700 000 Ls jeb 996 010 *euro*, no tiem *LDZ ritošā sastāva servisa* daļa – 175 000 Ls jeb 249 003 *euro*, lai piedalītos¹⁹⁸ Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras izsludinātā konkursā par Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu iekārtu iegādei, kuras nepieciešamas uzņēmuma pamatdarbības nodrošināšanai, kur kā viens no kritērijiem, izvērtējot pretendentes, minēts pamatkapitāla lielums. Tomēr Eiropas Savienības līdzfinansējums netika iegūts, jo netika savākts nepieciešamais punktu skaits¹⁹⁹. No 2011. līdz 2015.gadam uzņēmums strādāja ar zaudējumiem²⁰⁰. Revīzijā detalizētāk skatīti pieņemtie lēmumi un veiktās darbības, sākot ar 2015.gadu, kad tika saņemts piedāvājums no *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* vairākuma dalībnieka likvidēt uzņēmumu vai atpirkt tam piederošās kapitāla daļas. Līdz 2015.gadam *LDZ ritošā sastāva serviss* šajā uzņēmumā bija ieguldījis 175 500 Ls jeb 249 714 *euro*.

Izšķirošas ietekmes iegūšana *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*

14.05.2015. *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* vairākuma dalībnieks nosūtīja vēstuli²⁰¹ *LDZ ritošā sastāva servisam* un *Latvijas dzelzceļam*, kurā minēja, ka: (1) izvērtējot uzņēmuma operatīvos finanšu datus, secināms, ka saimnieciskā darbība nes zaudējumus un kopš 2012.gada maija līdz 2015.gada maijam kopējie zaudējumi veido 458 409 *euro*, (2) uzņēmumam nav skaidra un pamatota plāna, kādā veidā bez papildu ieguldījumiem uzņēmuma saimnieciskā darbība būtu restrukturizējama tā, lai tā neturpinātu nest zaudējumus, un (3) jāņem vērā valsts ekonomiskā situācija un ģeopolitiskā situācija pasaulē, kas iespējamo uzņēmuma attīstību ietekmē negatīvi. Ņemot vērā iepriekš minēto, vairākuma dalībnieka ieskatā, uzņēmuma sekmīga attīstība nākotnē nav iespējama, un *LDZ ritošā sastāva servisam* tiek piedāvāti divi varianti – sākt likvidācijas procesu vai atpirkt vairākuma dalībniekam piederošās daļas par 330 000 *euro*. Vēstules noslēgumā minēts, ka uzņēmuma operacionālās darbības mēnesī nes zaudējumus aptuveni 15 927 *euro* apmērā un vairākuma dalībnieks lūdz *LDZ ritošā sastāva servisam* lēmumu pieņemt pēc iespējas ātrāk.

07.07.2015. *LDZ ritošā sastāva servisa* valdes sēdē²⁰², izvērtējot darījuma lietderību, tika nolemts iegādāties 26 754 kapitāla daļas 330 000 *euro* vērtībā. Lēmumu valde pamatoja šādi:

(1) uzņēmumam pieder ražošanas cehs un tam pieguļošā zeme, kā arī uzbūvēti divi pusvagoni, kuru sertifikācija vēl notiek;

(2) saimnieciski izdevīgāk ir nopirkt vairākuma dalībniekam piederošās kapitāla daļas, jo tad tiktu iegūti visi uzņēmuma aktīvi. Šādā gadījumā *LDZ ritošā sastāva serviss* būtu ieguvējs, jo starpība starp ieguldīto summu par pamatkapitāla daļu iegādi un aktīviem būtu pozitīva (tajā brīdī tika aplēsts, ka ieguvums būtu 57 262 *euro*). Savukārt gadījumā, ja uzņēmums tiktu likvidēts, starpība starp ieguldīto summu un aktīviem būtu negatīva (tajā brīdī tika aplēsts, ka zaudējumi būtu 150 339 *euro*);

(3) lai gan uz vairākuma dalībnieka piedāvājuma izteikšanas brīdī pieprasījums pēc vagoniem nebija liels, tomēr vagonu ražošana tiktu turpināta, tiklīdz uzlabotos situācija tirgū un parādītos pieprasījums;

(4) uzņēmums ir gatavs īsā laikā izgatavot Latvijas un citu Baltijas valstu vajadzībām nepieciešamās fitinga platformas 72–74 tonnu smagās NATO tehnikas pārvadāšanai, un ir sākts jauns biznesa virziens – metālkonstrukciju izgatavošana.

Jāvērš uzmanība, ka *LDZ ritošā sastāva servisa* valde iepriekš minētā lēmuma pamatojumā ir norādījusi, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* padziļināta izpēte – finanšu, nodokļu un juridiskā analīze un biznesa koncepta pārbaude – nav jāveic. Kā arī, ņemot vērā, ka *LDZ ritošā sastāva serviss* kā krietns un rūpīgs saimnieks ir realizējis savu izšķirošo ietekmi uzņēmumā, valde uzskata, ka palikušo aktīvu faktiskā vērtība atbilst to tirgus vērtībai un tādēļ nav lietderīgi veikt pērkamo kapitāla daļu neatkarīgu novērtēšanu.

07.07.2015. *LDZ ritošā sastāva serviss* nosūtīja vēstuli²⁰³ *Latvijas dzelzceļam* ar lūgumu sniegt iepriekšējo piekrišanu jautājuma izlemšanā par izšķirošās ietekmes iegūšanu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”*, pielikumā pievienojot 07.07.2015. *LDZ ritošā sastāva servisa* valdes sēdes protokola izrakstu ar pamatojumu, kā arī 16.06.2015. *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* vairākuma dalībnieka vēstuli.

24.08.2015. neatkarīgais vērtētājs noteica *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* 75% kapitāla daļu vērtību uz 30.06.2015. – 267 000 *euro*, kas ir mazāka nekā vairākuma dalībnieka prasītā un *LDZ ritošā sastāva servisa* valdes sākotnēji apstiprinātā kapitāla daļu iegādes cena – 330 000 *euro*.

30.11.2015. *Latvijas dzelzceļš* nosūtīja vēstuli²⁰⁴ Satiksmes ministrijai, ar kuru iesniedza *Latvijas dzelzceļa* valdes lēmumu^f, Ministru kabineta rīkojuma projektu un sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju), kurā minēti šādi *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* nākotnes darbības virzieni: (1) turpināt kravas vagonu ražošanu, (2) iesaistīties NATO projektu īstenošanā un (3) ražot metālkonstrukcijas.

17.12.2015. Ministru kabineta rīkojuma projekts par atļauju *Latvijas dzelzceļam* iegūt netiešu izšķirošu ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* un sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija) tika izsludināti Valsts sekretāru sanāksmē.

^f 27.11.2015. *Latvijas dzelzceļa* valde nolēma (atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktajam, ka atļauju publiskas personas kapitālsabiedrībai iegūt izšķirošo ietekmi citā kapitālsabiedrībā pieņem attiecīgās publiskās personas augstākā lēmējinstāncijā un Koncernu likumā noteiktajam, ka izšķirošā ietekme var būt tieša vai netieša) virzīt uz Ministru kabinetu jautājumu par atļaujas saņemšanu netiešas izšķirošas ietekmes iegūšanai *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”*.

26.05.2016. Ministru kabinets deva²⁰⁵ atļauju *Latvijas dzelzceļam* iegūt netiešu izšķirošu ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*. Rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) minēts²⁰⁶, ka gadījumā, ja *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* tiktu likvidēts, *LDZ ritošā sastāva serviss* ciestu zaudējumus 150 696 *euro* apmērā (no veiktajiem ieguldījumiem *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* atņemot likvidācijas kvotu). Savukārt gadījumā, ja tiktu atpirktas vairākuma dalībniekam piederošās daļas, (1) *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* nebūtu jālikvidē, (2) *LDZ ritošā sastāva serviss* iegūtu papildu instrumentu savu mērķu realizācijai kravas vagonu ražošanā un metālkonstrukciju izgatavošanā un (3) iegāde radītu ne tikai pozitīvu finanšu rezultātu *LDZ ritošā sastāva servisa* veiktajiem ieguldījumiem (ieguvums 24 332 *euro* apmērā), bet palielinātu arī *Latvijas dzelzceļa* finanšu ieguvumu no tā īpašumā esošajām *LDZ ritošā sastāva servisa* kapitāla daļām.

Jāvērš uzmanība, ka rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) minēts²⁰⁷, ka *LDZ ritošā sastāva serviss* kā vienīgais dalībnieks var efektīvāk attīstīt *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* kravas vagonu ražošanu un metālkonstrukciju izgatavošanu, jo tai ir izveidota līdzīga rakstura darbu veikšanai nepieciešamā infrastruktūra Vagonu remonta centrā Daugavpilī, kā arī ir nepieciešamā pieredze, materiālais nodrošinājums un darbaspēks. Tāpat *LDZ ritošā sastāva serviss* kā vienīgais dalībnieks varētu operatīvi pieņemt *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* attīstībai nepieciešamos lēmumus, kā arī samazināt personāla izdevumus. Tomēr jau 2015.gada septembrī, tas ir, pirms Ministru kabineta rīkojuma projekta virzīšanas izsludināšanai Valsts sekretāru sanāksmē, *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* vienīgais nodarbinātais bija valdes loceklis, saimnieciskā darbība ritošā sastāva ražošanai vai metālkonstrukciju izgatavošanai nenotika un šim nolūkam uzņēmumam bez piederošās ražošanas ēkas nebija citu specifisku resursu un specializēta darbaspēka.

LDZ ritošā sastāva serviss, iegādājoties atlikušās 75% *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* kapitāla daļas, savā kontrolē saskaņā ar Ministru kabineta rīkojuma sākotnējās ietekmes novērtējumu (anotāciju) ieguva²⁰⁸ aktīvus 541 036 *euro* apmērā, tai skaitā naudas līdzekļus (251 005 *euro* jeb 46% no visiem aktīviem), nekustamo īpašumu (130 000 *euro* jeb 24% no visiem aktīviem), divus pusvagonus (vērtība, kas būtu pēc abu pusvagonu sertifikācijas, – 60 148 *euro* jeb 11% no visiem aktīviem), mēbeles (5595 *euro*), ieguldījumus ceha renovācijā (3312 *euro*) un citus aktīvus (90 976 *euro*).

15.06.2016. noslēgts kapitāla daļu pirkuma līgums²⁰⁹ starp vairākuma dalībnieku un *LDZ ritošā sastāva servisu* par 26 754 kapitāla daļu iegādi par 267 000 *euro* (vērtību noteica neatkarīgais vērtētājs).

LDZ ritošā sastāva serviss laikā no 2012. līdz 2016.gadam kopumā *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* ieguldīja 516 714 *euro* (25% kapitāla daļu iegāde – 711 *euro*, ieguldījums pamatkapitālā – 249 003 *euro* un 75% kapitāla daļu iegāde – 267 000 *euro*).

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums nosaka²¹⁰, ka pirms lēmuma pieņemšanas *LDZ ritošā sastāva servisa* bija jāsniedz vērtējums, vai ar līdzdalību citā kapitālsabiedrībā tās resursi tiks izmantoti racionāli un ekonomiski pamatoti.



Virzot priekšlikumu par
*Rīgas vagonbūves
uzņēmuma "Baltija"*
atlikušo 75% kapitāla daļu
iegādi, nebija izstrādāts
biznesa plāns, kas pamatotu,
ka ieguldītie līdzekļi tiks
izmantoti mērķtiecīgi un
lietderīgi

Minētais likums²¹¹ arī paredz, ka lēmumā par atļauju publiskas personas kapitālsabiedrībai iegūt izšķirošo ietekmi citā kapitālsabiedrībā jāietver vērtējums attiecībā uz atbilstību likumā izvirzītajām prasībām, kad var būt līdzdalība – kapitālsabiedrības darbība atbilst publiskas personas līdzdalības nosacījumiem²¹² (tas ir, tādējādi tiek novērsta tirgus nepilnība, tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts attīstībai, vai tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts attīstībai vai drošībai) vai līdzdalība tieši nodrošina publiskas personas kapitālsabiedrības vispārējo stratēģisko mērķu un vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu. Tāpat arī likums²¹³ paredz pienākumu publiskas personas kapitālsabiedrībai nodrošināt, ka tās meitas sabiedrības neiegūst līdzdalību citās kapitālsabiedrībās, izņemot gadījumu, kad tas atbilst minētajiem publiskas personas līdzdalības nosacījumiem. Vienlaikus *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likums*²¹⁴ paredz, ka *Latvijas dzelzceļam* un *LDZ ritošā sastāva servisam* savā rīcībā ar finanšu līdzekļiem un mantu jāievēro normatīvajos aktos noteiktos pienākumus un ierobežojumus, kā arī *Valsts pārvaldes iekārtas likumā* noteiktos publiskas personas komercdarbības pamatus.

Tādējādi no minētā regulējuma izriet, ka *LDZ ritošā sastāva serviss* varēja iegādāties 75% kapitāla daļas un *Latvijas dzelzceļš* varēja iegūt netiešu izšķirošu ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* tikai gadījumā, ja ar to tiek izpildīti minētie normatīvajā regulējumā paredzētie līdzdalības nosacījumi, un, rosinot virzīt šāda lēmuma pieņemšanu Ministru kabinetā, bez mērķa definēšanas bija nepieciešams veikt finanšu analīzē balstītu turpmākās darbības vērtējumu par to, vai un kā ar šo līdzdalību ir iespējams īstenot līdzdalības priekšnoteikumus jeb valsts intereses.

Ministru kabineta rīkojuma²¹⁵ par atļauju *Latvijas dzelzceļam* iegūt netiešu izšķirošu ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”* anotācijā ir virspusēji aprakstīti scenāriji, ja *Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”* tiek likvidēts un ja tiek nopirkti atlikušie 75% kapitāla daļu. Tomēr anotācijā nav norādīta informācija un kapitāla daļu iegādes brīdī nav izstrādāts biznesa plāns, kas ietvertu tirgus izpēti un atspoguļotu *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* mērķus, attīstības un darbības plānus, tai skaitā finanšu plānus, kā ar uzņēmuma darbību izvirzītais stratēģiskais mērķis tiks īstenots. Veikt finanšu analīzē balstītu izvērtējumu par uzņēmuma pakalpojumu sniegšanas attīstības un ieņēmumu veidošanās iespējām īpaši būtiski bija konkrētajos apstākļos, kad uzņēmums ilgstoši bija strādājis ar zaudējumiem, aktīvu saimniecisko darbību neveica un *Latvijas dzelzceļa* netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai izvirzītais stratēģiskais mērķis ietvēra jaunus darbības virzienus.

Apkopojot iepriekš minēto, secināms, ka *Latvijas dzelzceļa* valde un padome, lemjot un iniciējot lēmuma pieņemšanu Ministru kabinetā par netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”*, atbalstot *LDZ ritošā sastāva servisa* ieguldījumu, nav nodrošinājušas lēmuma par netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanu pieņemšanai paredzēto²¹⁶ priekšnoteikumu izpildi, kas nodrošinātu izsvērta un ekonomiski pamatota lēmuma pieņemšanu. Savukārt *LDZ ritošā sastāva servisa* valde, lemjot par *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* kapitāla daļu iegādi, iespējams, nav rīkojusies kā krietns un rūpīgs saimnieks²¹⁷ un kapitālsabiedrības interesēs – par to liecina šādi fakti:

- valde sākotnēji nerosināja un uzskatīja, ka nav lietderīgi veikt pērkamo *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* kapitāla daļu neatkarīgu novērtēšanu, lai pārliecinātos, ka vairākuma dalībnieka noteiktā maksa ir atbilstoša, lai gan vēlāk pēc neatkarīga vērtētāja sagatavota kapitāla daļu novērtējuma tika konstatēts, ka to faktiskā vērtība ir mazāka par vairākuma dalībnieka sākotnēji prasīto maksu, un maksa par kapitāla daļām samazinājās par 19% jeb 63 000 euro;
- valde, izvērtējot darījuma lietderību, nevērtēja *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* vairākuma dalībnieka pausto viedokli, ka uzņēmumam nav skaidra un pamatota plāna, kādā veidā bez papildu

ieguldījumiem uzņēmuma saimnieciskā darbība būtu restrukturizējama tā, lai tā neturpinātu nest zaudējumus, jo netika apspriests jautājums par nepieciešamo ieguldījumu apmēru vai iespējamie restrukturizācijas scenāriji. Tomēr norādīja, ka pieprasījums pēc vagoniem nav liels un vagonu ražošana tiktu turpināta, tiklīdz uzlabotos situācija tirgū un parādītos pieprasījums;

- valde nenodrošināja, ka kapitāla daļu iegādes brīdī tiktu izstrādāts biznesa plāns, kas ietvertu tirgus izpēti un atspoguļotu *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* mērķus, attīstības un darbības plānus, kā arī ieguldījuma atdevi tuvākajā nākotnē. Revidentu vērtējumā, pieņemot lēmumu iegādāties 75% kapitāla daļu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*, bija būtiski sagatavot biznesa plānu, kas vienlaikus pamatotu, ka ieguldītie līdzekļi tiks izmantoti mērķtiecīgi un lietderīgi, ka tiks atgūti zaudējumi, kas līdz 75% kapitāla daļu iegādes brīdim bija radušies no saimnieciskās darbības, un nodrošināts veikta ieguldījuma ienesīgums nākotnē. Biznesa plāns vienlaikus arī kalpotu kā rīcības plāns valdei un būtu par pamatu valdes snieguma vērtēšanai. Īpaši svarīgi tas bija situācijā, kad *LDZ ritošā sastāva servisa* valde, vērtējot saņemto piedāvājumu no vairākuma dalībnieka par kapitāla daļu iegādi, atzina, ka pieprasījums pēc vagoniem nav liels un ražošana tiks turpināta, tiklīdz parādīsies pieprasījums.

Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija" darbības plāni un to īstenošana

2016.gada maijā Ministru kabinets, atļaujot²¹⁸ *Latvijas dzelzceļam* iegūt netiešu izšķirošu ietekmi *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*, noteica, ka uzņēmuma vispārējais stratēģiskais mērķis ir dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana, metālkonstrukciju izgatavošana, tai skaitā NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu atbalsta nodrošināšanai.

Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) kā pamatojums, kāpēc *LDZ ritošā sastāva serviss* vēlas iegūt 100% kapitāla daļas, minēts²¹⁹, ka tādējādi *LDZ ritošā sastāva serviss* kā vienīgais dalībnieks (1) varēs efektīvāk attīstīt *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* kravas vagonu ražošanu un metālkonstrukciju izgatavošanu, jo tam ir izveidota līdzīga rakstura darbu veikšanai nepieciešamā infrastruktūra Daugavpils vagonu remonta centrā, ir nepieciešamā pieredze, materiālais nodrošinājums un darbaspēks, un (2) varēs operatīvi pieņemt attīstībai nepieciešamos lēmumus, kā arī samazināt personāla izdevumus.

Revīzijā konstatēts, ka, ne tikai iegādājoties atlikušos 75% kapitāla daļu, nebija izstrādāts biznesa plāns, bet arī laikā no 2016. līdz 2021.gadam *Rīgas vagonbūves uzņēmumam "Baltija"* nebija izstrādāta un apstiprināta vidēja termiņa darbības stratēģija²²⁰. Lai gan *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums* paredz, ka vidēja termiņa darbības stratēģija jāizstrādā tikai publiskas personas kapitālsabiedrībām un to meitas sabiedrībām²²¹ (jeb 1. un 2.līmeņa kapitālsabiedrībām, kas šajā gadījumā ir *Latvijas dzelzceļš* un *LDZ ritošā sastāva serviss*), tomēr, revidentu ieskatā, arī 3. līmeņa kapitālsabiedrībām būtu svarīgi izstrādāt darbības stratēģiju, kura ir darbības plānošanas dokuments vismaz triju gadu periodam un uz kuras pamata tiek plānota kapitālsabiedrības darbība, dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un kapitālsabiedrības



*Rīgas vagonbūves
uzņēmuma "Baltija" valdei
nebija skaidra plāna, kā
attīstīt uzņēmumu un
nodrošināt vispārējā
stratēģiskā mērķa
sasniegšanu*

budžets, kā arī tiek noteikti sasniedzamie finanšu un nefinanšu mērķi. Jāvērš uzmanība, ka nefinanšu mērķi ir būtiski, jo tie ir mērķi, kas izriet no vispārējā stratēģiskā mērķa, normatīvajiem aktiem un politikas plānošanas dokumentiem. Līdz ar to situācijā, kad netiek izstrādāta un apstiprināta vidēja termiņa darbības stratēģija, kapitāla daļu turētājam tiek apgrūtināta iespēja pārliecināties, ka uzņēmuma un tā valdes darbība ir vērsta uz tajā noteiktā vispārējā stratēģiskā mērķa, proti, mērķa, ko publiska persona vēlas sasniegt ar līdzdalību kapitālsabiedrībā, sasniegšanu un uzņēmuma darbība attaisno tā pastāvēšanu.

2.tabula

Informācija par Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija" darbības finansiālajiem rādītājiem, euro²²²

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Neto apgrozījums	0	68 920	1 081	51 215	800 180	13 938	6 485
Pamatkapitāls	998 856	998 816	998 816	998 816	998 816	998 816	998 816
Iepriekšējo gadu nesada lītā peļņa vai nesegtie zaudējumi	-245 401	-439 040	-556 468	-630 055	-672 995	-654 441	-651 156
Pārskata gada peļņa vai zaudējumi	-193 639	-117 428	-73 587	-42 940	18 554 (novirza zaudējumu segšanai)	3 285 (novirza zaudējumu segšanai)	-58 319
Pašu kapitāls	559 816	442 388	368 801	325 861	344 415	347 700	289 381
Vidējais darbinieku skaits	8	7	1	1	1	1	1

Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija" faktiskā darbība atbilstoši uzņēmuma gada pārskatiem laikā no 2016. līdz 2020.gadam (skatīt 2.tabulu):

- 2016.gadā ienākumi gūti no telpu iznomāšanas (nomnieks – LDZ ritošā sastāva serviss);
- 2017.gadā ienākumi gūti no LDz Cargo par universālās 13-4012 modeļa platformas izmēģinājumu veikšanu un no telpu iznomāšanas (nomnieks – LDZ ritošā sastāva serviss);
- 2018.gadā ienākumi gūti no LDz Cargo par 10 universālo 13-4012 modeļa platformu modernizāciju (2017.gada līgums), triju daudzreiz izmantojamo universālo iekārtu izgatavošanu un no telpu iznomāšanas (nomnieks – LDZ ritošā sastāva serviss);
- 2019.gadā ienākumi gūti no LDz Cargo par 50 atbalstu izgatavošanu kāpurķēžu tehnikai (2018.gada līgums) un no telpu iznomāšanas (nomnieks – LDZ ritošā sastāva serviss);
- 2020.gadā ienākumi gūti no telpu iznomāšanas (nomnieks – LDZ ritošā sastāva serviss).

2021.gadā Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija" nav noslēgti līgumi, kā arī nenotiek izstrādes, kuru rezultātā pārredzamā nākotnē varētu veidoties ieņēmumi²²³.

Tāpat redzams, ka laikā no 2015.gada beigām līdz 2020.gada beigām pašu kapitāls ir samazinājies par 153 007 euro, kas liecina, ka uzņēmums šajā laika posmā ir strādājis ar zaudējumiem.

Lai gan kā viens no *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* darbības virzieniem, kas izriet no uzņēmuma vispārējā stratēģiskā mērķa, ir minēts, ka tiks nodrošināta dzelzceļa ritošā sastāva^s ražošana (it sevišķi kravas vagonu ražošana un pusvagonu ražošana pēc to sertifikācijas), tomēr faktiski ***piecu gadu laikā ritošā sastāva ražošana netika uzsākta un netika arī veikta iepriekš saražoto divu pusvagonu sertifikācija, lai gan tie tika minēti kā svarīgi aktīvi, iegādājoties atlikušās kapitāla daļas.*** Turklāt plāni attiecībā uz dzelzceļa ritošā sastāva ražošanu ir bijuši atšķirīgi, tas ir, vagonus ražot tikai koncerna "Latvijas dzelzceļš" vajadzībām vai arī eksportēt, kā arī nav bijis skaidrs, kādus tieši vagonus ražot. Tas kopumā liecina, ka ne *LDZ ritošā sastāva servisam*, ne *Rīgas vagonbūves uzņēmumam "Baltija"* nav bijis skaidrs plāns vagonu ražošanai, jo:

- 2015.gada jūlijā *LDZ ritošā sastāva servisa* valde, izvērtējot²²⁴ kapitāldaļu iegādes lietderību, norādīja, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* galvenais ***stratēģiskais mērķis ir vagonbūves attīstība un ražošana*** Latvijā. Uzņēmums savu produkciju plāno realizēt Baltijas valstīs un Krievijā, taču noieta tirgus var būt jebkura valsts, kurā ir 1520 mm platuma dzelzceļš;
- *Latvijas dzelzceļš*, 2015.gada novembrī iesniedzot Satiksmes ministrijai dokumentu paketi²²⁵, Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) norāda, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* ***nākotnes darbības virzieni būs trīs: (1) turpināt kravas vagonu ražošanu (ir uzbūvēti divi pusvagoni un notiek aktīva sertifikācija, un pēc sertifikācijas vagonu produkcija tiks aktīvi piedāvāta realizācijai Baltijas valstu un ārzemju tirgū), (2) iesaistīties NATO projektu īstenošanā un (3) ražot metālkonstrukcijas;***
- 2016.gada maija Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) kā viens no *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* darbības virzieniem minēts²²⁶ – ***kravas vagonu ražošana tikai koncerna "Latvijas dzelzceļš" vajadzībām (kravu vagonus nav plānots pārdot ārpus koncerna), tai skaitā ritošā sastāva nodrošināšanai NATO pārvadājumiem Baltijas valstu teritorijā.*** Tajā pašā laikā ir norādīts, ka saskaņā ar tehnisko dokumentāciju ir uzbūvēti divi pusvagoni, notiek to sertifikācija un pēc sertifikācijas vagonu produkcija tiks aktīvi piedāvāta realizācijai Baltijas valstu un ārzemju tirgū;
- 2016.gada augustā *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* saņēma neatkarīga vērtētāja izvērtējumu par plānotajām investīcijām, lai iegādātos ***patentu konkrētu vagonu ražošanai;***
- 2016.gada ceturtajā ceturksnī *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* sagatavoja biznesa plānu "Dzelzceļa transporta vagonu ražotnes attīstība"²²⁷, kur mērķis bija ***pusvagonu, divu tipu vagonu un trīs tipu platformu ražošana, attīstot produkcijas eksportu līdz 25% no produkcijas (lielākais eksports uz Krieviju);***
- revīzijas laikā *Latvijas dzelzceļš nevarēja* iesniegt dokumentus²²⁸, kas pierādītu, ka piecu gadu laikā tika veikta ***divu pusvagonu sertifikācija, lai gan tie minēti²²⁹ kā svarīgi aktīvi, iegādājoties atlikušās kapitāla daļas, līdz ar to var pieņemt, ka šiem pusvagoniem šobrīd ir tikai metāllūžņu vērtība, nevis tā bilances vērtība, kas bija norādīta pie kapitāla daļu iegādes.***

Savukārt attiecībā uz metālkonstrukciju izgatavošanu, tai skaitā NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu atbalsta nodrošināšanai, kas arī izriet no uzņēmuma vispārējā stratēģiskā mērķa, jāmin, ka tika īstenoti divi projekti: (1) veikta desmit 13-4012 tipa (modeļa) universālo platformu modernizēšana

^s Ritošais sastāvs – lokomotīves, vagoni, motorvilcieni, motorvagoni, vadāmi pašgājējvagoni, ceļu remonta mašīnas, celtņi, citas mašīnas un mehānismi, kuri savu tehnisko īpašību dēļ spēj pārvietoties vai pārvietojas pa sliedēm (Dzelzceļa likuma 1.pants).

NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu nodrošināšanai²³⁰ (pasūtītājs – *LDz Cargo*) un (2) veikta 50 atbalstu izgatavošana kāpurķēžu tehnikai (pasūtītājs – *LDz Cargo*). Abos gadījumos pasūtījumu izpilde netika nodrošināta ar *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* resursiem, jo uzņēmumā bija nodarbināts tikai viens darbinieks (valdes loceklis). Par darbu izpildi tika noslēgts līgums ar *LDZ ritošā sastāva servisu* (par platformu modernizēšanu) un ārpalpojuma līgums (par atbalstu izgatavošanu). Ņemot vērā, ka par darbu izpildi tiek slēgts līgums ar *LDZ ritošā sastāva servisu*, ir apšaubāma lēmuma par 75% kapitāla daļu iegādi pamatotība un lietderība.

Apkopojot iepriekš minēto informāciju, redzams, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”* piecu gadu laikā ir izpildījis tikai dažus pasūtījumus, lai īstenotu uzņēmuma vispārējo stratēģisko mērķi. Turklāt šie pasūtījumi bija paša koncerna “Latvijas dzelzceļš” iniciēti un abos gadījumos pasūtījumu izpilde netika nodrošināta ar *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* resursiem, jo uzņēmumā bija nodarbināts tikai viens darbinieks (valdes loceklis), kas kopumā liecina par to, ka uzņēmuma rīcībā nebija unikālu zināšanu vai tehnoloģiju tādu produktu radīšanai, kuriem būtu pieprasījums tirgū un kas ļautu īstenot Ministru kabineta noteikto vispārējo stratēģisko mērķi.

Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija” reorganizācija

Gan 2019.gadā²³¹, gan 2021.gadā²³² koncernā “Latvijas dzelzceļš” tika lemts par *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* pievienošanu *LDZ ritošā sastāva servisam*, lai samazinātu administratīvos izdevumus un izslēgtu funkciju dublēšanos, papildu atskaišu gatavošanu un dokumentu apstrādi.

Pamatojot nepieciešamību veikt reorganizāciju, precizētajā Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā)²³³ minēts: ievērojot to, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmumam “Baltija”* 2020. un 2021.gadā nav noslēgti līgumi par dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošanu vai metālkonstrukciju izgatavošanu atbilstoši uzņēmuma stratēģiskajam mērķim, kā arī tuvākajā nākotnē nav sagaidāmi attiecīgi pasūtījumi, saimnieciski un finansiāli izdevīgi šajā gadījumā ir reorganizēt uzņēmumu, to pievienojot *LDZ ritošā sastāva servisam*, kas, ievērojot statūtos noteiktos saimnieciskās darbības veidus, arī nepieciešamības gadījumā var veikt dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošanu vai metālkonstrukciju izgatavošanu, tai skaitā NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvadājumu atbalsta nodrošināšanai. Šie darbības veidi atbilst *LDZ ritošā sastāva servisa* statūtos norādītajiem darbības veidiem: (1) metāla konstrukciju ražošana (25.1.) un (2) dzelzceļa lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana (30.2.). Jāvērš uzmanība, ka līdzīga situācija bija arī 2016.gadā, kad tika lemts par 75% kapitāla daļu iegādi, proti, *Rīgas vagonbūves uzņēmumam “Baltija”* nebija noslēgti līgumi par dzelzceļa ritošā sastāva vai metālkonstrukciju izgatavošanu, kā arī *LDZ ritošā sastāva serviss* statūtos bija minēti tie paši darbības veidi.



Piecus gadus pēc tam, kad tika iegādāti atlikušie 75% kapitāla daļu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā “Baltija”*, tika atzīts, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* darbības veidi dublējas ar *LDZ ritošā sastāva servisa* darbības veidiem

Revidenti vērš uzmanību, ka *LDZ ritošā sastāva servisa* statūtos iepriekš minētie darbības veidi bija iekļauti arī 2016.gadā²³⁴, tas ir, pirms tiks pieņemts lēmums par *Rīgas vagonbūves uzņēmuma “Baltija”* 75% kapitāla daļu iegādi, līdz ar to var apšaubīt koncerna “Latvijas dzelzceļš” un Satiksmes ministrijas

uz Ministru kabinetu virzītā lēmuma pamatotību par *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* 75% kapitāla daļu iegādi.

Ministru kabinets 12.01.2022. pieņēma lēmumu²³⁵ par *Latvijas dzelzceļa* netiešas izšķirošas ietekmes izbeigšanu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* un *LDZ ritošā sastāva servisa* līdzdalības un tiešas izšķirošas ietekmes izbeigšanu *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*, reorganizācijas rezultātā *Rīgas vagonbūves uzņēmumu "Baltija"* pievienojot *LDZ ritošā sastāva servisam*.

Latvijas dzelzceļš informēja²³⁶, ka reorganizācija tiks pabeigta 2022.gada laikā.

LDZ ritošā sastāva servisa līdzdalības radniecīgo sabiedrību kapitālā vērtības izmaiņas

Uzņēmuma līdzdalība cita uzņēmuma kapitālā (kapitāla līdzdalība) ir šī uzņēmuma tiesības uz cita uzņēmuma kapitāla daļu. Kapitāla līdzdalības mērķis ir veicināt uzņēmuma darbību, radot ilgstošu saikni ar citu uzņēmumu²³⁷.

Līdzdalību radniecīgo kapitālsabiedrību kapitālā pēc sākotnējās atzīšanas izmaksu vērtībā korigē un uzskaita saskaņā ar pašu kapitāla metodi. *LDZ ritošā sastāva serviss* 2012., 2013. un 2016.gadā *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"* kopā ieguldīja 516 714 *euro* (25% kapitāla daļu iegāde – 711 *euro*, ieguldījums pamatkapitālā – 249 003 *euro* un 75% kapitāla daļu iegāde – 267 000 *euro*). Kopš 2016.gada, kad *LDZ ritošā sastāva serviss* ieguva 100% kapitāla daļas, ieguldījums tiek atspoguļots bilances postenī "Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā".

Tā kā faktiski laikā no 2016. līdz 2020.gadam netika veicināta un īstenota aktīva *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* saimnieciskā darbība (netika uzsākta ritošā sastāva ražošana, netika veikta iepriekš saražoto divu pusvagonu sertifikācija, netika piesaistīts atbilstošs personāls un šajā laikā īstenoti divi projekti saistībā ar metālkonstrukciju ražošanu, kur pasūtījumu izpilde netika nodrošināta ar *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* resursiem), lai tiktu īstenots ar Ministru kabineta rīkojumu noteiktais uzņēmuma vispārējais stratēģiskais mērķis, kopumā šajā laikā uzņēmums strādāja ar zaudējumiem 153 007 *euro* apmērā, kas attiecīgi samazināja tā pašu kapitālu, kā arī samazināja *LDZ ritošā sastāva servisa* līdzdalības vērtību.

3.tabula
LDZ ritošā sastāva servisa līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā, *euro*²³⁸

	2016	2017	2018	2019	2020
Informācija no <i>LDZ ritošā sastāva serviss</i> gada pārskatiem					
Bilances postenis "Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā"	516 714	516 714	516 714	516 714	224 714
Revidentu aprēķini pēc pašu kapitāla metodes					
Izmaiņas <i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"</i> pašu kapitālā (sa līdzinot ar iepriekšējo pārskata gadu)	-73 587	-42 940	18 554	3 285	-58 319
Laikā no 2016. līdz 2020.gadam <i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"</i> pašu kapitāla kopējās izmaiņas, par kurām bija jākorigē <i>LDZ ritošā sastāva servisa</i> bilances postenis "Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā"					-153 007

Tomēr, neskatoties uz to, ka *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* laikā no 2016. līdz 2020.gadam strādāja arī ar zaudējumiem un samazinājās tā pašu kapitāls, *LDZ ritošā sastāva servisa* bilances posteņa "Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā" vērtība tika pārskatīta tikai 2020.gadā, to samazinot par 292 000 *euro* (skatīt 3.tabulu).

Revidenti, pielietojot pašu kapitāla metodi (grāmatvedības uzskaites metode, saskaņā ar kuru līdzdalību kapitālsabiedrības kapitālā (ieguldījumu) sākotnēji atzīst izmaksu vērtībā un pēc tam koriģē, lai ņemtu vērā pēc iegādes notikušās izmaiņas kapitālsabiedrības pašu kapitālā), aprēķināja, ka laikā no 2016. līdz 2020.gada beigām *LDZ ritošā sastāva servisa* līdzdalības vērtība kopumā ir samazinājusies par 153 007 *euro*.

Ja katru gadu būtu veikta *LDZ ritošā sastāva servisa* bilances posteņa "Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā" pārvērtēšana atbilstoši *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* darbības rezultātiem un attiecīgi pašu kapitāla izmaiņām, tad pārskata gados, kad *Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"* strādāja ar zaudējumiem, *LDZ ritošā sastāva servisa* šīs izmaiņas tiktu uzrādītas kontā "Izdevumi no ilgtermiņa finanšu ieguldījumu pārvērtēšanas".

Ņemot vērā, ka kontā "Izdevumi no ilgtermiņa finanšu ieguldījumu pārvērtēšanas" uzrādītais ietekmē *LDZ ritošā sastāva serviss* peļņas un zaudējumu aprēķinu, proti, tie samazina *LDZ ritošā sastāva serviss* peļņu vai palielina zaudējumus, tie ir zaudējumi no *LDZ ritošā sastāva serviss* līdzdalības *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* kapitālā.

Ārējie normatīvie akti un priekšlikumi to pilnveidošanai

Revīzijā konstatētais par *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* darbības rezultātiem un pārvaldību liecina par nepilnībām publisko personu kapitālsabiedrību pārvaldību reglamentējošos normatīvajos aktos, jo tie neparedz 3.līmeņa kapitālsabiedrību pārvaldības prasības un nosacījumus. Tāpēc, Valsts kontroles vērtējumā, pastāv risks efektīvai 3.līmeņa kapitālsabiedrību pārvaldībai, racionālai un ekonomiski pamatotai resursu izmantošanai un labas korporatīvās pārvaldības principu ievērošanai, tai skaitā par 1.līmeņa kapitālsabiedrības kapitāla daļu turētāja un visas sabiedrības informēšanu par šādu uzņēmumu darbības un pārvaldības rezultātiem.

Revidentu vērtējumā, par iepriekš minētā riska augsto varbūtību un būtisko ietekmi liecina arī šajā revīzijā iepriekš konstatētais, kā arī fakts, ka *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā* (1) nevienam nav noteikts pienākums pārvērtēt iegūto līdzdalību 3.līmeņa kapitālsabiedrībā un (2) 3.līmeņa kapitālsabiedrībām nav nepieciešams izstrādāt vidēja termiņa darbības stratēģiju un līdz ar to netiek nodrošināta pietiekama uzraudzība.

Lai gan *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums* uzliek par pienākumu Satiksmes ministrijai ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā (šo prasību nepiemēro, ja likumā ir noteikts, ka attiecīgās kapitālsabiedrības kapitāla daļas vai akcijas nav atsavināmas)²³⁹, tomēr tiesiskais regulējums neuzliek par pienākumu kapitālsabiedrībai vai tās kapitāla daļu turētājam pārvērtēt iegūto līdzdalību citās kapitālsabiedrībās.

Satiksmes ministrija ir 100% kapitāla daļu turētāja *Latvijas dzelzceļā* (1.līmeņa kapitālsabiedrība), kas, savukārt, ir 100% kapitāla daļu turētājs *LDZ ritošā sastāva servisa* (meitas sabiedrība jeb 2.līmeņa kapitālsabiedrība), kas attiecīgi ir 100% kapitāla daļu turētājs *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*

(3.līmeņa kapitālsabiedrība). Ņemot vērā, ka *Latvijas dzelzceļa* akcijas nedrīkst atsavināt vai privatizēt²⁴⁰, Satiksmes ministrijai nav pienākuma pat reizi piecos gados pārvērtēt tās tiešo līdzdalību šajā kapitālsabiedrībā. Tāpat ne Satiksmes ministrijai, ne *Latvijas dzelzceļam* nav *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā* noteikts pienākums pārvērtēt *Latvijas dzelzceļa* līdzdalību citās kapitālsabiedrībās un tā meitas sabiedrību līdzdalību vēl citās kapitālsabiedrībās. Līdz ar to veidojas situācija, ka neviena institūcija vai tās kapitālsabiedrība nevērtē, vai ar līdzdalību citās kapitālsabiedrībās tiek sasniegti sākotnēji paredzētie mērķi, vai laika gaitā būtiski nav mainījušies apstākļi un līdzdalība citās kapitālsabiedrībās joprojām ir nepieciešama un pamatota.

Revīzijā konstatēts, ka *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums* paredz, ka vidēja termiņa darbības stratēģija jāizstrādā tikai 1. un 2.²⁴¹ līmeņa kapitālsabiedrībām, tomēr, revidentu ieskatā, arī 3.līmeņa kapitālsabiedrībām būtu svarīgi izstrādāt darbības stratēģiju, kura ir darbības plānošanas dokuments vismaz triju gadu periodam un uz kuras pamata tiek plānota kapitālsabiedrības darbība, dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un kapitālsabiedrības budžets, kā arī tiek noteikti sasniedzamie finanšu un nefinanšu mērķi. Šādas prasības nostiprināšana normatīvajos aktos mazinātu līdzekļu nelietderīgas izmantošanas, kā arī ieguldījumu neatbilstošas pārvaldības riskus, kā tas ir konstatēts gadījumā ar līdzdalību *Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"*.

Vēršam uzmanību, ka *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likums* paredz²⁴², ka publiskas personas kapitālsabiedrība, kapitālsabiedrība, kurā publiskas personas daļa pamatkapitālā atsevišķi vai kopumā pārsniedz 50 procentus, kā arī kapitālsabiedrība, kurā vienas vai vairāku publisku personu kapitālsabiedrību daļa pamatkapitālā atsevišķi vai kopumā pārsniedz 50 procentus, savā rīcībā ar finanšu līdzekļiem un mantu ievēro *Valsts pārvaldes iekārtas likumā* noteiktos publiskas personas komercdarbības pamatus, kā arī attiecībā uz minētajām kapitālsabiedrībām šajā likumā un citos normatīvajos aktos noteiktos pienākumus un ierobežojumus. Tātad minētā norma paredz, ka gan *Latvijas dzelzceļam*, gan *LDZ ritošā sastāva servisam* savā rīcībā ar finanšu līdzekļiem un mantu, tajā skaitā saistībā ar *Rīgas vagonbūves uzņēmumu "Baltija"*, jāievēro *Valsts pārvaldes iekārtas likumā* noteiktos publiskas personas komercdarbības pamatus, *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumā* un citos normatīvajos aktos noteiktos pienākumus un ierobežojumus.

Priekšlikumi

Lai mazinātu risku līdzekļu neefektīvai ieguldīšanai un kopumā uzlabotu kapitāla daļu pārvaldību valstī, tiks izteikts priekšlikums Ministru kabinetam noteikt darbības, lai uzlabotu publisko personu kapitālsabiedrību pārvaldību kopumā un lai:

- izvērtētu, vai 3.līmeņa kapitālsabiedrību veidošana ir nepieciešama publiskas personas funkciju efektīvai izpildei,
- izvērtētu nepieciešamību veikt grozījumus normatīvajos aktos, kas:
 - uzliktu par pienākumu kapitālsabiedrībai vai 1.līmeņa kapitālsabiedrības kapitāla daļu turētājam pārvērtēt iegūto līdzdalību citās kapitālsabiedrībās (2. un 3.līmeņa kapitālsabiedrībās neatkarīgi no tā, vai 1.līmeņa kapitālsabiedrības akcijas vai daļas ir atsavināmas vai nav) un tās vispārējo stratēģisko mērķi,

- o uzliktu par pienākumu 3.līmeņa kapitālsabiedrībām izstrādāt un saskaņot (gan ar nozares ministriju, gan ar koordinācijas institūciju) vidēja termiņa darbības stratēģiju atbilstoši *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma* nosacījumiem.

Tāpat revīzijā konstatēts, ka *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma* nosacījumi nav attiecināmi uz publiskas personas 3.līmeņa kapitālsabiedrībām²⁴³, līdz ar to tiks izteikts priekšlikums Ministru kabinetam noteikt darbības, lai izvērtētu, vai nepieciešami grozījumi *Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumā*. Tādējādi ne tikai 1.līmeņa un 2.līmeņa kapitālsabiedrībām, bet arī 3.līmeņa kapitālsabiedrībām šī likuma izpratnē būtu pienākums²⁴⁴ rīkoties ar finanšu līdzekļiem un mantu lietderīgi.

2.3. Vai *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nodrošina sabiedrības interesēm atbilstošu un izmaksu ziņā efektīvu deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi?

Ceļu satiksmes drošības direkcija ir valsts kapitālsabiedrība, kas saskaņā ar *Ceļu satiksmes likumu*²⁴⁵ nodarbojas ar transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju kvalifikācijas eksāmenu pieņemšanu un vadītāja apliecību izsniegšanu, tehniskās apskates nodrošināšanu, veic ceļu drošības auditu un vispārēju pārraudzību, kā arī veido un uztur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru, informē un izglīto ceļu satiksmes dalībniekus²⁴⁶, nodrošina Rīgas Motormuzeja, tā Bauskas filiāles un Biķernieku kompleksās sporta bāzes darbību. Saskaņā ar deleģēšanas līgumos noteikto – koordinē elektromobilitātes attīstību, veido un uztur tikai ar elektromotoru darbināmu transportlīdzekļu uzlādes staciju tīklu²⁴⁷, kā arī veido un uztur ceļu satiksmē izdarīto pārkāpumu fiksēšanas stacionāro tehnisko līdzekļu sistēmu²⁴⁸.

Ceļu satiksmes drošības direkcijas 2019.gada pamatdarbības ieņēmumi²⁴⁹ bija 49,8 milj. *euro*, no tiem 88% jeb 43,6 milj. *euro* nodrošināja triju galveno pakalpojumu sniegšana:

- transportlīdzekļu valsts tehniskā apskate un tehniskā uzraudzība (25,7 milj. *euro* jeb 52%);
- transportlīdzekļu reģistrācija, reģistrācijas dokumentu un transportlīdzekļu numurzīmju izsniegšana (12,1 milj. *euro* jeb 24%);
- transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas eksāmeni un vadītāja apliecību noformēšana (5,8 milj. *euro* jeb 12%).

Līdzīga situācija vērojama arī 2020.gadā, kad pamatdarbības ieņēmumi²⁵⁰ bija 48,4 milj. *euro* un no tiem arī 88% jeb 42,5 milj. *euro* nodrošināja iepriekš minēto triju pakalpojumu sniegšana.

Valsts deleģētās funkcijas nodrošināšanai sniegto pakalpojumu cenrādi, tai skaitā iepriekš minēto pakalpojumu, kā arī to personu loku, kuras ir atbrīvojamas no samaksas par minētajiem pakalpojumiem, apstiprina Ministru kabinets²⁵¹. Pakalpojumiem, kuru sniegšana ir saistīta ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* darbību, bet kuri nav saistīti ar valsts pārvaldes uzdevuma izpildi (Rīgas Motormuzejs un Biķernieku kompleksā sporta bāze), cenrādi apstiprina kapitālsabiedrības valde²⁵².

Ceļu satiksmes drošības direkcijas sniegtie pakalpojumi

Lai gan *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pieeja pakalpojumu pašizmaksas aprēķināšanā atbilst ABC (*Activity Based Costing* – uz aktivitātēm balstīts izmaksu aprēķins) metodikai un netiešo izmaksu attiecināšanā uz pakalpojumu pašizmaksu tiek ievērota konsekvence, tomēr vairāku sniegto pakalpojumu pašizmaksas būtiski atšķiras no Ministru kabineta apstiprinātā pakalpojumu cenrāža²⁵³.

Ceļu satiksmes drošības direkcija nav nodrošinājusi ekonomiski pamatotas pakalpojumu cenas noteikšanu, jo no 39 izlasē iekļautajiem pakalpojumiem:

- 20 gadījumos pakalpojumu cena nenodrošina kapitālsabiedrības attīstībai plānoto ieņēmumu gūšanu;
- četros gadījumos pakalpojumu cena būtiski pārsniedz pakalpojuma sniegšanas izmaksas, kas neatbilst *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegtajam skaidrojumam par pakalpojumu cenu veidošanas principu, tas ir, ka pakalpojumu cenu veido pakalpojuma sniegšanas izmaksas un 10% peļņas pieskaitījums, lai gan *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* ar valsts deleģējumu ir nodrošināts monopolstāvoklis attiecīgā pakalpojuma sniegšanai un klientam nav iespējas minēto pakalpojumu neizmantot.

Jāatzīmē, ka tas neatstāj negatīvu ietekmi uz *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* nefinanšu mērķu sasniegšanu, jo atsevišķos gadījumos pakalpojumu sniegšanas zaudējumi tiek kompensēti no nepamatoti sadārdzināto pakalpojumu ieņēmumiem. Vienlaikus, revidentu vērtējumā, daļa pakalpojumu (revīzijā konstatēti trīs šādi pakalpojumi) ir sadārdzināti pamatoti, jo vērsti uz ekskluzīvu pakalpojumu saņemšanu pēc klientu brīvas izvēles.

Ceļu satiksmes drošības direkcijas sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas pamatprincipi ir minēti kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā. *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2018.–2020.gadam noteikts, ka pakalpojumu cenām ir jābūt pamatotām un samērīgām, tām jānodrošina kapitālsabiedrības darbības ilgtspēja, kā arī sniegto pakalpojumu augstā kvalitāte un attīstība. Kapitālsabiedrība pakalpojumu pašizmaksas aprēķinu veic pēc ABC (*Activity Based Costing* – uz aktivitātēm balstīts izmaksu aprēķins) principa, kas nosaka, ka izmaksas tiek attiecinātas uz pakalpojumiem, balstoties uz aktivitātēm un resursiem, kas tiek patērēti šo pakalpojumu sniegšanā²⁵⁴. Tāpat pakalpojumu cenā ir iekļautas nefinanšu mērķu un normatīvos aktos noteikto bezmaksas pakalpojumu izmaksas (piemēram, velosipēda vadītāja apliecības izsniegšana, transportlīdzekļu tehniskā kontrole uz ceļiem, pakalpojumi personām ar invaliditāti u.c.).

Ceļu satiksmes drošības direkcijas valde, ievērojot nozaru un darbības specifiku, pieņem lēmumu par konkrētās metodes izvēli katram pakalpojumam, nodrošinot, ka kapitālsabiedrības vispārējās izmaksas tiek segtas pilnā apjomā, bet galvenokārt tiek ievērotas šādas vadlīnijas:

- Rīgas Motormuzeja un Biķernieku kompleksās sporta bāzes darbība galvenokārt ir nekomerciāla un vērsta uz iespējami lielāka ekonomiskā un sociālā labuma sniegšanu sabiedrībai un sniegto pakalpojumu cenas tiek noteiktas, balstoties uz tirgus izpēti un izmaksas aplēsēm, izmantojot mainīgo izmaksu metodi;
- pārējo pakalpojumu cenas tiek noteiktas, izmantojot pilnas pašizmaksas kalkulācijas metodi, tas ir, balstoties uz kapitālsabiedrības pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo izmaksu (ietverot gan tiešās (mainīgās), gan netiešās (vispārējās, pieskaitāmās) izmaksas) kopsummu.

Ja pakalpojuma cenas noteikšanā *Ceļu satiksmes drošības direkcija* ir izmantojusi pilnās pašizmaksas kalkulācijas metodi, cena tiek aprēķināta, pašizmaksai pieskaitot peļņu jeb pakalpojuma uzcenojumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu peļņu un *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* kā valsts kapitālsabiedrības valstij maksājamās dividendes par valsts kapitāla izmantošanu.

Ceļu satiksmes drošības direkcija, sagatavojot savu pakalpojumu izmaksu tāmes, izmanto standarta pakalpojuma uzcenojumu 10% apmērā²⁵⁵, kas izmaksu tāmē tiek pievienots pakalpojuma tiešo un netiešo izmaksu summai. Taču *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* faktiskā rentabilitāte ir zemāka – laikā no 2014. līdz 2019. gadam tā svārstās robežās starp 4,3% un 7,9%^t. Tas ir izskaidrojams ar to, ka kapitālsabiedrība nodrošina arī Satiksmes ministrijas kā akcionāres uzdotos nekomerciālo nefinanšu mērķu izpildi un sniedz bezmaksas pakalpojumus, kā arī atsevišķu pakalpojumu (tai skaitā transportlīdzekļu tehniskās apskates) cenas ir noteiktas zemākas nekā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* faktiskā pakalpojumu pašizmaksa.

Lēmumu par *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pakalpojumu cenu izmaiņu nepieciešamības ierosināšanu pieņem kapitālsabiedrības valde, ja, pārskatot pakalpojumu izmaksu tāmes, tiek konstatētas būtiskas pašizmaksas izmaiņas un ir izsmeltas iespējas cenas pašizmaksas samazināšanai, izmantojot *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* rīcībā esošos līdzekļus.

Izslases veidā pārbaudot Ministru kabineta noteikumu²⁵⁶ par maksas pakalpojumu cenrādi un to grozījumu anotācijām pievienotās pakalpojumu tāmes, konstatēts, ka tāmēs iekļautās informācijas struktūra atbilst *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* instrukcijā²⁵⁷ un *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2018.–2020. gadam aprakstītajiem principiem, proti, pakalpojumu cenas tiek noteiktas pēc izmaksu principa, kas balstās uz aktivitātēm, un pakalpojumu sniegšanas izmaksas tiek sadalītas divās grupās – tiešās un netiešās izmaksās – un vairākās apakšgrupās.

Ceļu satiksmes drošības direkcijas Finanšu departaments ir par pakalpojumu cenu kalkulāciju atbildīgā struktūrvienība²⁵⁸. Lai gan intervijā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pārstāvji skaidroja, ka pakalpojumu izmaksas tiek pārskatītas vismaz reizi gadā, tomēr pierādījumus izmaksu pārskatīšanai *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nespēja iesniegt, kā arī nesniedza informāciju par iekšējiem noteikumiem, kas paredzētu izmaksu pārskatīšanas regularitāti. Pēc lūguma iesniegt revidentiem pēdējās aktuālās tehniskās apskates pakalpojuma tāmes, *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* iesniedza pēc revidentu pieprasījuma sagatavoto skaidrojumu par pakalpojuma izmaksu kalkulāciju.

^t Revidentu aprēķini, ņemot vērā VAS “*Ceļu satiksmes drošības direkcija*” gada pārskatos pieejamo informāciju par laiku no 2014. līdz 2019. gadam.

Vai Ceļu satiksmes drošības direkcijas sniegto pakalpojumu cenas ir ekonomiski pamatotas?

Lai pārliecinātos, vai *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* noteiktās pakalpojumu cenas ir ekonomiski pamatotas un samērīgas jeb sabiedrības interesēm atbilstošas, tika izveidota izlase, kurā tika iekļauti 39 pakalpojumi, kas kopumā veido 95% no *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* ieņēmumiem 2020.gadā. Veicot revīzijas darbu, tika vērtēts *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto pakalpojumu cenu veidošanās mehānisms. Ņemot vērā kapitālsabiedrības 2019. un 2020.gada faktiskās pakalpojumu sniegšanas tiešās un netiešās izmaksas, tika modelēta izlasē iekļauto pakalpojumu pašizmaksa, lai pārliecinātos par kapitālsabiedrības iesniegto pakalpojumu tāmju atbilstību ABC (*Activity Based Costing* – uz aktivitātēm balstīts izmaksu aprēķins) metodikai. Iegūtie pakalpojumu pašizmaksas rezultāti ir salīdzināti ar normatīvajā aktā²⁵⁹ apstiprinātajām cenām un noteikta pakalpojumu pašizmaksas un cenu noviržu ietekme uz kapitālsabiedrības ieņēmumiem (skatīt 3.pielikumu).

Pārbaudot *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto informāciju par izlasē iekļauto pakalpojumu tiešajām un netiešajām izmaksām 2019. un 2020.gadā, konstatēts, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pieeja pakalpojumu pašizmaksas aprēķināšanā atbilst ABC principam un netiešo izmaksu attiecināšanā uz pakalpojumu pašizmaksu tiek ievērota konsekvence.

Tomēr vienlaikus tika konstatēts, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto pakalpojumu pašizmaksa būtiski atšķiras no Ministru kabinetā apstiprinātā pakalpojumu cenrāža²⁶⁰ (skatīt 3.pielikumu). Tas nozīmē, ka par vairākiem pakalpojumiem *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* klienti samaksā būtiski vairāk, nekā ir minēto pakalpojumu pašizmaksa (ieskaitot plānoto peļņu 10% apmērā). Tajā pašā laikā ir vairāki pakalpojumi, kuru faktiskās izmaksas pārsniedz pakalpojuma cenu, ko ir noteicis Ministru kabinets²⁶¹, proti, pakalpojumu sniegšana rada kapitālsabiedrībai zaudējumus. Tā 2019.gadā, norēķinoties par *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegtajiem pakalpojumiem (39 izlasē iekļautie pakalpojumi), klienti kopumā ir pārmaksājuši 484,6 tūkst. *euro*. Vienlaikus, mainoties sniegto pakalpojumu struktūrai un netiešo izmaksu apjomam, 2020.gadā *Ceļu satiksmes drošības direkcija* ir saņēmusi no klientiem par 15,5 tūkst. *euro* mazāk, nekā bija aprēķinātā pakalpojumu pašizmaksa (iekļaujot 10% peļņu). Tātad 2019.gadā *Ceļu satiksmes drošības direkcija* no pakalpojumu sniegšanas ir guvusi lielāku peļņu, nekā ierēķināts pakalpojumu pašizmaksā, savukārt 2020.gadā netika sasniegta 10% peļņa no pakalpojumu sniegšanas.



*Ceļu satiksmes drošības
direkcijas sniegto
pakalpojumu pašizmaksa
būtiski atšķiras no Ministru
kabinetā apstiprinātā
pakalpojumu cenrāža*

No 39 izlasē iekļautajiem pakalpojumiem septiņu pakalpojumu cena vairāk nekā par pieciem procentiem pārsniedza pakalpojuma pašizmaksu, savukārt 20 pakalpojumiem cena bija vairāk nekā par pieciem procentiem zemāka nekā pakalpojuma pašizmaksa. Piemēram, Ministru kabineta apstiprinātajā cenrādī²⁶² braukšanas mācību atļaujas izsniegšanas cena nenosedz pat pakalpojuma sniegšanai nepieciešamo materiālu izmaksas, kas tiek piegādātas saskaņā ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* noslēgto iepirkuma līgumu (cenrādī noteiktā pakalpojuma cena ir 5,09 *euro*, *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* aprēķinātā pašizmaksa ir 12,60 *euro*, tai skaitā 6,50 *euro* dokumenta materiāla izmaksas saskaņā ar iepirkumu).

Tāpat konstatēts, ka daļa pakalpojumu (no 39 izlasē iekļautajiem pakalpojumiem tādi ir trīs pakalpojumi) ir sadārdzināti pamatoti, jo vērsti uz ekskluzīvu pakalpojumu saņemšanu pēc klientu brīvas izvēles, tomēr atsevišķos gadījumos pakalpojumu sniegšanas zaudējumi tiek kompensēti no nepamatoti sadārdzināto pakalpojumu ieņēmumiem. No izlasē iekļautajiem 39 pakalpojumiem, revidentu ieskatā, četrus

pakalpojumu cena sadārdzināta nepamatoti un noteiktā cena neatbilst *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegtajam skaidrojumam par pakalpojumu cenu veidošanas principu, jo pakalpojumu cena būtiski pārsniedz pakalpojumu sniegšanas pašizmaksu (pakalpojuma sniegšanas izmaksas un 10% peļņas pieskaitījums), lai gan *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* ar valsts deleģējumu ir nodrošināts monopolstāvoklis attiecīgā pakalpojuma sniegšanai un klientam nav iespējas minēto pakalpojumu neizmantot.

Saskaņā ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto informāciju par transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojuma cenas noteikšanas principiem tehniskās apskates pakalpojuma pašizmaksa tiek noteikta, izmantojot šādu formulu: $C_{\text{KLIENTAM}} = C_{\text{TEHNISKĀ KONTROLE}} + CTA_{\text{PROCESA UZRAUDZĪBA}}$, kur:

- $C_{\text{TEHNISKĀ KONTROLE}}$ tiek iekļauta maksa, ko *Ceļu satiksmes drošības direkcija* maksā akreditētajiem komersantiem, kas veic tehnisko kontroli, par tehniskās kontroles pakalpojumu. Cenas ir vienādas visiem akreditētajiem komersantiem, un šīs izmaksas veido lielāko daļu no tehniskās apskates pakalpojuma izmaksām (58% pirmreizējai apskatei un 69% – atkārtotajai apskatei). Tāpat minētajā komponentē tiek iekļautas arī netiešās izmaksas, tas ir, *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* administratīvās izmaksas un peļņas (10%) pieskaitījums²⁶³;
- $CTA_{\text{PROCESA UZRAUDZĪBA}}$ ir tehniskās apskates procesa uzraudzības izmaksas, ko veido izdevumi par transportlīdzekļu reģistra uzturēšanu, videonovērošanas sistēmas uzturēšanu, tehniskās kontroles inspektoru apmācību un atestāciju, pārsūdzību izskatīšanu u.c. uzraudzības procesiem, kā arī tehniskās kontroles veikšanu uz ceļiem un ar speciālu vadību aprīkoto automobiļu tehnisko apskati un atļauju piedalīties satiksmē. Šo komponenti veido tikai *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* izmaksas un peļņas (10%) pieskaitījums.

Ministru kabineta apstiprinātajā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto pakalpojumu cenrādī²⁶⁴ ir noteiktas cenas par pirmreizējo tehnisko apskati un atkārtotu tehnisko apskati atkarībā no transportlīdzekļa veida un masas. Konstatēts, ka atkārtotas tehniskās apskates pakalpojumā uzraudzības nodrošināšanas izmaksas veido divreiz lielāku īpatsvaru nekā pirmreizējās tehniskās apskates pakalpojumā, tas ir, 28% atkārtotajā tehniskajai apskatei un 15% pirmreizējai tehniskajai apskatei. Revidenti to skaidro ar to, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* uzraudzības nodrošināšanas izmaksas tiek sadalītas uz sniegto pakalpojumu skaitu un noteiktas fiksētā apmērā gan pirmreizējai tehniskajai apskatei, gan atkārtotajai tehniskajai apskatei. Tomēr revidenti konstatēja, ka daļa no uzraudzības izmaksām (piemēram, kontrolpārbaudes uz ceļa, tehniskās apskates veikšana vieglajiem automobiļiem, kas aprīkoti ar speciālu vadību, tai skaitā atļauja piedalīties ceļu satiksmē šiem transportlīdzekļiem) nav saistāmas ar tehniskās apskates procesa uzraudzības nodrošināšanu, bet *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* uzraudzības izmaksās tās tiek iekļautas tāpēc, ka kapitālsabiedrība par šo darbību nodrošināšanu nesāņem finansējumu no valsts budžeta vai maksu no pakalpojumu saņēmējiem klientiem. Saskaņā ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto informāciju²⁶⁵ šo pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā iztērēti 215,4 tūkst. euro, kas veidoja 3% no kopējām uzraudzības izmaksām. Revidentu ieskatā, šāda *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pieeja no valsts puses uzdoto uzdevumu izdevumu segšanā nav taisnīga attiecībā uz klientiem, kuru transportlīdzekļi ikgadējā tehniskajā apskatē nav bijuši atbilstoši tehniskā kārtībā, jo atkārtotas pārbaudes laikā tie apmaksā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* izdevumus par bezmaksas pakalpojumiem atkārtoti, tādējādi *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* uzdoto pakalpojumu finansēšanā piedaloties lielākā apjomā nekā klienti, kas tehnisko apskati veic tikai vienu reizi. Jāatzīst, ka šādas netaisnīgas pieejas finanšu ietekme ir ļoti neliela: ja minēto bezmaksas pakalpojumu izdevumi tiktu attiecināti tikai uz vienu ikgadējo tehniskās apskates pakalpojumu, tad ikgadējā tehniskā apskate klientiem izmaksātu par trim

centiem vairāk (piemēram, vieglā automobiļa ar dīzeļdzinēju pārbaude šobrīd maksā 21,94 *euro*), bet atkārtotas pārbaudes būtu par 10 centiem lētākas (piemēram, vieglā automobiļa ar dīzeļdzinēju atkārtota tehniskā apskate šobrīd maksā 13,29 *euro*). Kā jau minēts, šādas pieejas finanšu ietekme ir ļoti neliela, tomēr jāvērs uzmanība, ka šādi cenas veidošanas principi nav taisnīgi pret visiem klientiem un norāda uz nepilnībām cenu noteikšanas pieejā.

Saskaņā ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* iesniegto tehniskās apskates pakalpojuma izmaksu tāmi, kas aprēķināta, pamatojoties uz 2020.gada faktiskajiem datiem²⁶⁶, tehniskās apskates pakalpojuma izmaksas ir lielākas nekā Ministru kabinetā apstiprinātajā cenrādī²⁶⁷ noteiktā pakalpojumu cena. Ņemot vērā 2020.gadā sniegto pakalpojumu skaitu (četriem izlasē iekļautajiem pakalpojumiem^u), revidenti aprēķināja, ka 2020.gadā šo pakalpojumu sniegšana *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* radījusi 678,3 tūkst. *euro* lielus zaudējumus (skatīt 4.pielikumu). *Ceļu satiksmes drošības direkcija* skaidroja²⁶⁸, ka tehniskās apskates pakalpojuma sniegšana nerada tiešus zaudējumus, bet zemākas Ministru kabineta apstiprinātajā cenrādī²⁶⁹ norādītās cenas ietekmē *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* negūto plānoto 10% peļņu no tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas. Savukārt atkārtotas tehniskās apskates gadījumā zaudējumi tiek segti no citu pakalpojumu peļņas daļas.

Vienlaikus konstatēts, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojuma cena kopš 2013.gada ir grozīta tikai vienu reizi un cenas grozījumu pamatojums ir bijis saistīts nevis ar pakalpojuma pašizmaksas palielināšanos, bet gan ar papildu darbību veikšanu pakalpojuma nodrošināšanai, ko noteica izmaiņas normatīvajā aktā par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati²⁷⁰.

Atsevišķu pakalpojumu augstā cena, salīdzinot ar pakalpojuma pašizmaksu, ir pamatota, un pakalpojuma cenas aprēķinā *Ceļu satiksmes drošības direkcija* ir ierēķinājusi virspeļņu, kas tiek atspoguļota arī pakalpojuma tāmē. Piemēram, pakalpojumam “Valsts reģistrācijas numura izvēle mehāniskajam transportlīdzeklim” pašizmaksas kalkulācijā ir ierēķināta 120 *euro* peļņa, kas tiek izmantota *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* funkciju finansēšanai, kuras saistītas ar bērnu izglītojošiem pasākumiem (sacensības, konkursi, viktorīnas, mācību līdzekļi u.tml.), velosipēdu vadītāju apliecību izsniegšanai bez maksas, ceļu satiksmes negadījumu profilakses pasākumiem, kā arī izdevumu segšanai, kas saistīti ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* bezmaksas pakalpojumu sniegšanu. Ņemot vērā, ka minētais pakalpojums nav obligāts, tas ir, tā ir klientu brīva izvēle, šāda pieeja ir atbalstāma un ļauj *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* iegūt papildu līdzekļus svarīgu funkciju nodrošināšanai. Tomēr vienlaikus konstatēts, ka Ministru kabineta apstiprinātajā cenrādī²⁷¹ norādītā cena būtiski pārsniedz pakalpojuma pašizmaksu arī tādiem pakalpojumiem, no kuriem klienti atteikties nevar, un par tiem ir jāsamaksā, ja klients vēlas piedalīties ceļu satiksmē. Piemēram, maksa par teorētiskā eksāmena kārtošanu transportlīdzekļu vadītājiem pašizmaksu pārsniedz par 72%, bet atļaujas piedalīties ceļu satiksmē (pēc tehniskās apskates veikšanas) cena ir par 27% augstāka nekā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* aprēķinātā minētā pakalpojuma pašizmaksa. Saskaņā ar revidentu aplēsi par šiem diviem pakalpojumiem klienti 2019.gadā pārmaksāja 845 tūkst. *euro*, bet 2020.gadā – 707 tūkst. *euro*.



Pēc revidentu aplēsēm, par diviem pakalpojumiem (teorētiskā eksāmena kārtošana un atļauja piedalīties ceļu satiksmē) klienti 2019.gadā pārmaksāja 845 tūkst. *euro* un 2020.gadā pārmaksāja 707 tūkst. *euro*

^u Tehniskā apskate vieglajiem automobiļiem ar benzīna un dīzeļdegvielas motoriem un atkārtota tehniskā apskate automobiļiem ar benzīna un dīzeļdegvielas motoriem.

Tādējādi *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nav nodrošinājusi pakalpojumu cenu savlaicīgu aktualizēšanu un Ministru kabineta apstiprinātais cenrādis²⁷² nesniedz objektīvu informāciju par pakalpojumu faktiskajām izmaksām. Ir saprotams, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* jānodrošina arī to klientu apkalpošana, kas saskaņā ar normatīvajiem aktiem ir atbrīvoti no maksājuma veikšanas, kā arī *Ceļu satiksmes drošības direkcija* saskaņā ar deleģējumu nodrošina nozīmīgu objektu uzturēšanu un attīstību. Šo funkciju īstenošanai nepieciešamo finansējumu *Ceļu satiksmes drošības direkcija* gūst no sniegto pakalpojumu ieņēmumiem, tādējādi gan nodrošinot stratēģijā definēto nefinanšu mērķu sasniegšanu, gan pildot sociāli svarīgas funkcijas (piemēram, normatīvajos aktos noteiktās atlaides atsevišķām iedzīvotāju grupām vai izglītojošo pasākumu organizēšana dažādām mērķa grupām). Tomēr esošā pieeja nav caurskatāma.

Revīzijā iegūtie pierādījumi ļāva secināt, ka nepilnības *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pakalpojumu cenu noteikšanas procesā nav atstājušas negatīvu ietekmi uz nefinanšu mērķu sasniegšanu.

Akreditēto komersantu sniegtie pakalpojumi

Ceļu satiksmes drošības direkcijas rīcība nav bijusi pietiekami atbildīga un rūpīga, slēdzot līgumus par pakalpojumu sniegšanu ar akreditētajiem komersantiem, jo *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nav panākusi tādu tehniskās kontroles pakalpojumu cenu noteikšanu, kas nodrošinātu akreditētiem komersantiem samērīgu peļņu par sniegtajiem pakalpojumiem tehniskās apskates jomā, kā arī nav pietiekami rūpīgi izvērtējusi akreditēto komersantu pašizmaksas aprēķinus un nav saglabājusi līgumā noteikto cenu pamatojuma izvērtējumu. Saskaņā ar revidentu aplēsēm *Ceļu satiksmes drošības direkcija* akreditētajiem komersantiem laikā no 2014. līdz 2020.gadam ir pārmaksājusi vismaz 4,4 milj. *euro*.

Kā jau iepriekš tika minēts, transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojuma nodrošināšanā *Ceļu satiksmes drošības direkcija* piesaista arī akreditētos komersantus. Tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanu visā Latvijas teritorijā nodrošina četri *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* akreditētie komersanti: SIA “Auteko&TUV Latvija”²⁷³, SIA “Autests”²⁷⁴, SIA “Scantest”²⁷⁵ un SIA “Venttests”²⁷⁶. Minētie komersanti ir dibināti laikā no 1994. līdz 1998.gadam. *Ceļu satiksmes drošības direkcija* skaidro²⁷⁷, ka komersanti tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanu uzsākuši atbilstoši tā brīža faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem, kā arī ievērojot tobrīd spēkā esošos normatīvos aktus, kas neprasija pakalpojuma sniedzēja izvēli izdarīt, piemērojot publisko iepirkumu nosacījumus. Arī *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* pieder minēto komersantu daļas:

- 51% no SIA “Auteko & TUV Latvija”, pārējie 49% pieder “TUV International” GmbH;
- 50% no SIA “Venttests”, pārējie 50% pieder Ventspils pilsētas domei;
- 20% no SIA “Scantest”, pārējie 29% pieder SIA “CA 88”²⁷⁸ un 51% – “Carspect Group” AB;
- 20% no SIA “Autests”, pārējie 80% pieder SIA “Ogres servisa centrs”²⁷⁹.

No 2014. līdz 2021. gadam minētie komersanti tehniskās apskates pakalpojumus nodrošināja un samaksu par to sniegšanu saņēma saskaņā ar līgumiem, ko bija noslēguši ar *Ceļu satiksmes drošības direkciju* laikā no 20.12.2000. līdz 28.12.2001. Minētie komersanti bija akreditēti tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanai līdz 24.07.2021.²⁸⁰, bet saskaņā ar Ministru kabineta lemto, to akreditācija ir pagarināta līdz brīdim, kad transportlīdzekļu tehniskās kontroles pakalpojumu sniegšanu uzsāks komersanti, kas izvēlēti publiskā iepirkuma procedūrā²⁸¹.

Normatīvie akti nosaka, ka no 01.01.2023. tehnisko kontroli veiks akreditētas personas, kas izvēlētas publisko iepirkumu reglamentējošos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā un kas izpilda prasības attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskās kontroles inspektoru kompetenci, apmācību un atestāciju²⁸².

Atgādinām, ka transportlīdzekļa tehniskās apskates pakalpojuma pašizmaksa tiek noteikta, izmantojot šādu formulu: $C_{\text{KLIENTAM}} = C_{\text{TEHNISKĀ KONTROLE}} + C_{\text{TA PROCESA UZRAUDZĪBA}}$, kur $C_{\text{TEHNISKĀ KONTROLE}}$ ir maksa, ko *Ceļu satiksmes drošības direkcija* maksā akreditētajiem komersantiem, kas veic tehnisko kontroli, par tehniskās kontroles pakalpojumu. Cenas ir vienādas visiem akreditētajiem komersantiem, un šīs izmaksas veido lielāko daļu no tehniskās apskates pakalpojuma izmaksām (58% pirmreizējai apskatei un 69% atkārtotajā pārbaudei). Pakalpojumu cenas noteikšanā minētajā komponentē tiek iekļauts arī *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* administratīvo izmaksu un peļņas (10%) pieskaitījums²⁸³.

Akreditēto komersantu sniegto pakalpojumu cenas noteikšana

Transportlīdzekļu tehniskās apskates veikšanu *Ceļu satiksmes drošības direkcija* organizē, pildot likumā noteikto deleģējumu²⁸⁴. Satiksmes ministrija kā publiska persona ir tiesīga deleģēt privātpersonai pārvaldes uzdevumu, ja pilnvarotā persona attiecīgo uzdevumu var veikt efektīvāk²⁸⁵. Savukārt pilnvarotā persona un iestāde, kuras padotībā ir pilnvarotā persona, ir atbildīga par deleģētā uzdevuma tiesisku un lietderīgu izpildi²⁸⁶. Lai nodrošinātu normatīvajā aktā noteikto prasību izpildi attiecībā uz deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma – transportlīdzekļu tehniskās apskates un kontroles veikšana – izpildi, *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* un Satiksmes ministrijai bija jānodrošina līgumos ar akreditētajiem komersantiem noteikto tehniskās apskates veikšanas cenu izvērtējums, lai pārliecinātos, ka šādā veidā deleģētā uzdevuma izpilde ir efektīva un lietderīga. Tomēr *Ceļu satiksmes drošības direkcija* nespēja uzrādīt dokumentus, kas apliecinātu ar akreditētajiem komersantiem nolīgtās cenas ekonomiskā pamatojuma izvērtējuma veikšanu, vien intervijā²⁸⁷ norādīja, ka līgumā noteiktajās pakalpojumu izmaksu līmenis ir noteikts, “vienojoties par abpusēji izdevīgiem nosacījumiem”.



Ceļu satiksmes drošības direkcija nespēja uzrādīt dokumentus, kas apliecinātu ar akreditētajiem komersantiem nolīgtās cenas ekonomiskā pamatojuma izvērtējuma veikšanu

Jāatzīmē, ka kopš 2010. gada tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas cena līgumos, ko 2000.–2001. gadā noslēdza *Ceļu satiksmes drošības direkcija* ar četriem akreditētajiem komersantiem, ir grozīta tikai vienu reizi – visi četri akreditētie komersanti 30.12.2015. noslēdza vienošanos ar *Ceļu satiksmes drošības direkciju* par tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas cenas palielināšanu vienādā apjomā vidēji par 16 līdz 22% atkarībā no pārbaudāmā transportlīdzekļa veida.

Arhīvu likums nosaka, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* kā institūcijai likuma izpratnē²⁸⁸ jānodrošina savas darbības dokumentēšana²⁸⁹, īstenojot normatīvajos aktos noteiktos pienākumus radīt, saņemt un glabāt dokumentus, lai nodrošinātu juridiskus pierādījumus, pamatu lēmumu pieņemšanai, darbības analīzes veikšanai, sabiedrības informēšanai vai citiem mērķiem²⁹⁰. Tāpat *Ceļu satiksmes drošības*

direkcijai ir pienākums veikt arhīva pārvaldību, nodrošinot dokumentu glabāšanu, izmantošanu un pieejamību līdz nodošanai institūcijas arhīvā²⁹¹, kā arī tās radītu un saņemto dokumentu izvērtēšanu, lai noteiktu pastāvīgi un uz laiku glabājamus dokumentus, kā arī to glabāšanas termiņu²⁹². Dokumentus, kuri nepieciešami institūcijas funkciju un uzdevumu pildīšanai ilgāk, nekā noteikts normatīvajā aktā, pastāvīgā valsts glabāšanā nodod pēc tam, kad institūcijā to izmantošana vairs nav nepieciešama²⁹³.

Lai gan *Ceļu satiksmes drošības direkcija* informēja²⁹⁴, ka akreditēto tehniskās kontroles pakalpojumu sniedzēju pakalpojumu cenas līgumu noslēgšanas brīdī tika noteiktas, izvērtējot pakalpojumu sniegšanas tiešās un netiešās izmaksas un peļņas pieskaitījumu, tomēr kapitālsabiedrībā nav saglabātas pakalpojumu sniedzēju veiktās pašizmaksas kalkulācijas un dokumenti, kas bija pamatā līgumā ietverto pakalpojumu cenu noteikšanai līgumu noslēgšanas brīdī.

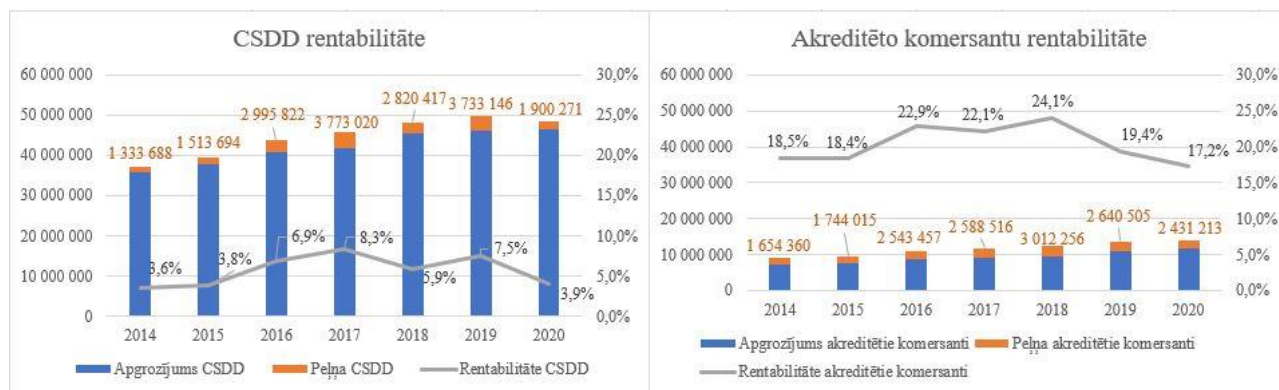
Turklāt, lai nodrošinātu institūcijas dokumentu un arhīva pārvaldības organizāciju, iekšējo uzraudzību un kontroli, institūcijas vadītājs vai viņa pilnvarota persona nosaka dokumentu un arhīva pārvaldības kārtību institūcijā, norīko par dokumentu un arhīva pārvaldību atbildīgās personas un nosaka to pienākumus²⁹⁵. Mainoties institūcijas personālam, institūcijas vadītājs vai viņa pilnvarotā persona nodrošina institūcijas darbinieka rīcībā esošo dokumentu nodošanu un pieņemšanu.

Ņemot vērā revīzijas laikā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto skaidrojumu, ka dokumenti, kas apliecinātu līgumos ar akreditētiem komersantiem noteikto pakalpojumu cenu izvērtēšanu, nav saglabāti, revidentu ieskatā, *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vadība nav nodrošinājusi, ka tiek ievēroti dokumentu un arhīva pārvaldību regulējošie normatīvie akti. Valsts kontrole par minēto faktu informēs Latvijas Nacionālo arhīvu.

Akreditēto komersantu rentabilitāte

Analizējot minēto akreditēto komersantu darbības finanšu rādītājus²⁹⁶, konstatēts, ka laikā no 2014. līdz 2020.gadam akreditētie komersanti ir strādājuši ar augstu apgrozījuma rentabilitāti (robežās no 13,9 līdz 34,3%, vienam komersantam visā apskatītajā laika posmā rentabilitāte nav bijusi zemāka par 24%), kas būtiski pārsniedza *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* darbības rentabilitāti (skatīt 5.pielikumu). Lai gan laikā no 2014. līdz 2020.gadam *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* gada apgrozījums ir četras līdz piecas reizes lielāks nekā akreditēto komersantu kopējais gada apgrozījums, tomēr *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* peļņa tikai trijos gados nedaudz pārsniedza akreditēto komersantu kopējo peļņu, pārējos gados tā bija mazāka (skatīt 4.attēlu).

Tajā pašā laikā 2020.gadā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* ieņēmumi no tehniskās apskates pakalpojumu sniegšanas bija par 678 318,48 euro mazāki nekā plānots saskaņā ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pakalpojumu tāmēm. Saskaņā ar *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto informāciju²⁹⁷ tas ir tāpēc, ka tehniskās apskates pakalpojuma faktiskās izmaksas ir lielākas nekā Ministru kabinetā²⁹⁸ apstiprinātā maksa par pakalpojumu.



Attēlā ar cipariem ir norādīta Ceļu satiksmes drošības direkcijas un akreditēto komersantu (kopā) katra gada peļņa. CSDD – Ceļu satiksmes drošības direkcija

4.attēls. Ceļu satiksmes drošības direkcijas un tās akreditēto komersantu kopējā rentabilitāte laikā no 2014. līdz 2020.gadam (detalizēti skatīt 5.pielikumu)

Ceļu satiksmes drošības direkcija savu pakalpojumu izmaksu aprēķinos izmanto standarta pakalpojuma uzcenojumu 10% apmērā, kas izmaksu tāmē tiek pievienots pakalpojuma tiešo un netiešo izmaksu summai. Ņemot vērā to, ka Ceļu satiksmes drošības direkcija nodrošina arī akcionāra uzdotos nekomerciālo nefinanšu mērķu izpildi un sniedz bezmaksas pakalpojumus, Ceļu satiksmes drošības direkcijas faktiskā apgrozījuma rentabilitāte ir zemāka – laikā no 2014. līdz 2020.gadam tā svārstās robežās starp 3,6 un 8,3%²⁹⁹ (skatīt 4.attēlu). Tajā pašā laikā akreditēto komersantu kopējā rentabilitāte ir daudz lielāka. Salīdzinot akreditēto komersantu 2020.gada pārskatā sniegto informāciju par saimnieciskās darbības apgrozījumu ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas sniegto informāciju par norēķiniem ar akreditētajiem komersantiem par sniegtajiem tehniskās apskates pakalpojumiem, revidenti konstatēja, ka Ceļu satiksmes drošības direkcijas maksājumi akreditētajiem komersantiem 2020.gadā veidoja ne mazāk par 98% no akreditēto komersantu apgrozījuma.

Jāņem vērā, ka akreditētie komersanti nestrādā brīvā tirgus apstākļos, bet saskaņā ar līgumu, kas noslēgts ar Ceļu satiksmes drošības direkciju, sniedz tehniskās apskates pakalpojumus noteiktās pakalpojumu sniegšanas vietās, tādējādi izpildot Ceļu satiksmes drošības direkcijai deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu. Minētie komersanti strādā pilnīgi regulēta monopola apstākļos ar būtiski zemākiem biznesa riskiem nekā brīvā tirgus apstākļos strādājošie komersanti. Piemēram, Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija katru gadu nosaka kapitāla atdeves likmes regulējamām nozarēm³⁰⁰, kas tiek izmantotas sabiedrisko pakalpojumu tarifu noteikšanā tādā veidā, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem tiktu nodrošināta iespēja finansēt aizņēmumus, ieguldīt pakalpojumu sniegšanai izmantoto pamatlīdzekļu atjaunošanā un attīstībā, kā arī gūt samērīgu peļņu. Vienlaicīgi tiek nodrošināta lietotājiem iespēja saņemt nepārtrauktus, drošus un kvalitatīvus sabiedriskos pakalpojumus par ekonomiski pamatotām izmaksām³⁰¹.

Lai gan Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas izstrādātā kapitāla atdeves likmes noteikšanas metodika tiešā veidā ir attiecināma tikai uz regulētajām nozarēm, revidentu ieskatā, minētās metodikas mērķis – nodrošināt pakalpojumu sniedzējiem samērīgu peļņu un drošu pakalpojumu pakalpojuma saņēmējiem – ir attiecināms arī uz valsts pārvaldes deleģētā uzdevuma – tehniskās apskates pakalpojuma nodrošināšana – izpildi. Tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanu Ceļu satiksmes drošības direkcija nodrošina, pamatojoties uz valsts deleģējumu, un šis pakalpojums tiek sniegts regulēta monopola apstākļos jeb faktiski bez konkurences. Revidentu ieskatā, nodrošinot deleģētā uzdevuma izpildi atbilstoši

Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteiktajam nosacījumam – publiskās pārvaldes iestāde deleģē pārvaldes uzdevumu, ja pilnvarotā persona to spēj veikt efektīvāk³⁰² –, *Ceļu satiksmes drošības direkcijai*, slēdzot līgumus ar akreditētajiem komersantiem, bija jānodrošina tāda pakalpojumu cenas noteikšana, kas ir sabiedrības interesēm atbilstoša un akreditētajiem komersantiem sniedz iespēju gūt samērīgu peļņu, nodrošinot efektīvu pakalpojuma izpildi.

Saskaņā ar revidentu veiktajiem aprēķiniem, kuros izmantota *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegtā informācija³⁰³ par tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas prognozējamo rentabilitāti, kas nodrošinātu samērīgu peļņu komersantiem un ievērotu sabiedrības intereses, laikā no 2014. līdz 2020.gadam *Ceļu satiksmes drošības direkcija* akreditētajām sabiedrībām ir pārmaksājusi vismaz 4 386 736 euro. Savukārt, ja akreditētie komersanti strādātu ar rentabilitāti, kas nepārsniedz *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pakalpojumu izmaksu tāmēs izmantoto 10% peļņas pieskaitījumu, tad laikā no 2014. līdz 2020.gadam *Ceļu satiksmes drošības direkcija* tehniskās apskates pakalpojumu apmaksai būtu ietaupījusi vismaz 9 303 789 euro.

Jāvērš uzmanība, ka attiecībā uz tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas cenu nepastāv tirgus konkurence, savukārt tas rada risku, ka cena neatspoguļo tirgus situāciju. Konkurences padome ir paudusi bažas³⁰⁴, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcija* kā visu akreditēto komersantu daļēja kapitāldaļu turētāja ir spējīga realizēt tādu ietekmi, lai nodrošinātu, ka komersanti tirgū darbojas kā vienota ekonomiska vienība, un tādējādi *Ceļu satiksmes drošības direkcija* un komersanti varētu tikt uzskatīti par kolektīvu vienību, kas atrodas dominējošā stāvoklī transportlīdzekļu tehniskās kontroles tirgū Latvijā un spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci šajā tirgū.

Arī iepriekš Valsts kontrole ir konstatējusi nepilnības attiecībā uz tarifu aprēķināšanu. 2020.gada revīzijā³⁰⁵ Valsts kontrole konstatēja, ka *Latvijas Valsts radio un televīzijas centra* tarifu aprēķināšanas metodika nenosaka abonēšanas maksas aprēķināšanas kārtību un matemātisko aprēķinu, bet gan vispārīgi apraksta tarifos ietveramās izmaksas, kā rezultātā nav iespējams izsekot tarifu aprēķinam un tos pārrēķināt. Savukārt tarifs pieslēguma ierīkošanai, kas ir vienreizējs maksājums, ietver ne tikai izmaksas, bet arī peļņu 7% apmērā, ko metodika skaidri neparedz. Valsts kontroles ieskatā, tarifu noteikšana bez detalizētu aprēķinu veikšanas liedz iespēju pieņemt ekonomiski pamatotus lēmumus, tāpat uz tarifu tiek attiecinātas izmaksas, kas saistītas ne tikai ar projekta īstenošanu, bet arī citu *Latvijas Valsts radio un televīzijas centra* biznesa virzienu nodrošināšanu, tādējādi *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs* tarifos nomniekiem iekļauj ar pakalpojuma sniegšanu nesaistītas izmaksas.

Ieteikumi

Lai pakalpojumu saņēmēji turpmāk nepārmaksātu par pakalpojumiem, ko *Ceļu satiksmes drošības direkcija* sniedz, pildot valsts deleģēto uzdevumu, *Ceļu satiksmes drošības direkcijai* pilnveidot pakalpojumu cenu noteikšanas kārtību, skaidri definējot pakalpojumus, kuru cena drīkst pārsniegt aprēķināto pašizmaksu, un nodrošināt regulāru cenu pārskatīšanu atbilstoši faktiskajām izmaksām.

Ceļu satiksmes drošības direkcijai nodrošināt tādu tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas pretendenta atlases kritēriju definēšanu, kas veicina ekonomiski pamatotas tehniskās apskates pakalpojuma cenas noteikšanu un atbilst *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* attīstības mērķiem un sabiedrības interesēm.

Satiksmes ministrijas un *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* viedoklis

Par veikto revīziju

Kopš 2015.gada, kad stājās spēkā *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums*, kapitāla daļu pārvaldības procesi arvien tiek uzlaboti un pilnveidoti. Sekojot un reizēm arī apsteidzot ar *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumu* Satiksmes ministrijai uzdotos pienākumus, ministrija ir pilnveidojusi un turpina pilnveidot valsts kapitāla daļu pārvaldības kārtību. Ministrijas rīcībā ir kapitālsabiedrību sniegtā informācija, kas ļauj kapitāla daļu turētājam ar regularitāti reizi ceturksnī sekot līdz kapitālsabiedrības attīstībai vai atkāpēm no plānotā. Ministrijā izveidoto kapitāla daļu uzraudzības kārtību atzinīgi vērtē gan valdes, gan padomes locekļi un sadarbībā ar kapitālsabiedrībām, kā arī ieviešot revidentu izteiktos ieteikumus, ministrijas kapitāla daļu pārvaldības sistēma nemitīgi tiek pilnveidota.

Ministrija norāda, ka attiecībā uz *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* darbības revīziju vēlamies akcentēt, ka revīzija notika pārmaiņu laikā, kad notika *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* līdzdalības izbeigšana un piederošo kapitāla daļu atsavināšana akreditētajos uzņēmumos, kā arī tiek gatavots jaunais transportlīdzekļu tehniskās kontroles pakalpojuma iepirkums. Tāpēc daļēji var uzskatīt, ka Valsts kontroles revīzija bija nepiemērotā laikā, jo vadošie *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* speciālisti tika noslogoti minēto pārmaiņu īstenošanā. Tomēr atzīstam, ka revīzija palīdzēja un bija atbilstošā brīdī, lai tajā konstatētās nepilnības tiktu savlaicīgi novērstas un turpmāk nepieļautas.

Par revīzijas secinājumiem

Ministrija uzskata, ka *Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā* un uz likuma pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos ir noteikta nodalīta akcionāru (dalībnieku) sapulces, padomes (uzraudzības institūcijas) un valdes (izpildinstitūcijas) kompetence. Ziņojumā ir vērtēta tikai ministrijas kompetence šajos jautājumos. Ministrijas ieskatā, lai iegūtu pilnīgāku informāciju par ziņojumā apskatāmajiem jautājumiem būtu bijis lietderīgi uzrunāt arī kapitālsabiedrību padomes, kas nodrošinātu ziņojuma lasītājiem lielāku izpratni par valsts kapitāla daļu pārvaldības procesiem.

Ministrija informē, ka *Ceļu satiksmes drošības direkcija* turpmākajā darbībā ņems vērā Valsts kontroles revidentu secinājumus un veiktos aprēķinus par pakalpojumu izcenojumu atbilstību vai neatbilstību to pašizmaksai.

Vēršam uzmanību, ka Valsts kontroles konstatētās nepilnības galvenokārt attiecināmas uz laika periodu, kad vēl nebija stājies spēkā jaunais publisko personu kapitālsabiedrību darbību regulējošais tiesiskais regulējums un virkne vadlīniju. Tomēr arī tajā laikā *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* lēmumi bija vērsti uz kvalitatīvu valsts pakalpojumu nodrošināšanu klientiem un *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* deleģēto papildus funkciju izpildi (Rīgas motormuzejs, Biķernieku kompleksā sporta bāze, stacionārie foto radari un elektromobiļu ātrās uzlādes staciju tīkla izveide). Iespējams, tieši lielā darba apjoma un funkciju daudzveidības rezultātā, ne vienmēr ir izdevies izpildīt visas labas pārvaldības nodrošināšanai nepieciešamās prasības.

Vēlamies norādīt, ka līgumcenas ar akreditētajiem komersantiem sākotnēji tika noteiktas 2000.-2001.gadā, laikā, kad komersantiem bija jānodrošina būtiskas investīcijas Latvijā, kas tajā laikā nebija

Eiropas Savienības dalībvalsts, kā rezultātā vēlme investēt nebija liela, kas apgrūtināja *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* vienpusēji izvirzīt savus nosacījumus pakalpojumu izcenojumu noteikšanā.

Ceļu satiksmes drošības direkcija ir nodrošinājusi tādas transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas izveidi un uzturēšanu Latvijā, kas nodrošinājusi Eiropas Savienības normatīvo aktu prasību izpildi un ceļu satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanos. Ir nodrošināta publisko personu kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības tiesību aktos noteikto prasību savlaicīgu izpildi stratēģisko mērķu noteikšanā, darbības rezultātu identificēšanā un to izpildes kontrolē.

Par revīzijas ieteikumiem

Valsts kontroles revidentu konstatējumi un ieteikumi ir saprotami. Ministrija turpinās pilnveidot valsts kapitāla daļu pārvaldības kārtību. Valsts kontroles ieteikumi tiks ņemti vērā sagatavojot, pamatojot un virzot izskatīšanai attiecīgos grozījumus Ministru kabineta noteikumos par *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pakalpojumu izcenojumu noteikšanu.

Par revīzijas ieteikumu ieviešanu

Valsts kontroles revidentu ieteikumi tiks ņemti vērā veicot grozījumus ministrijas iekšējā normatīvajā aktā "Par publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību".

Ceļu satiksmes drošības direkcija pilnveidos un papildinās iekšējo normatīvo regulējumu attiecībā uz tās sniegto pakalpojumu izcenojumu pašizmaksas aprēķināšanu, tai skaitā paredzot noteiktu regularitāti tās pārskatīšanai un attiecīgo pakalpojumu izcenojumu savlaicīgu aktualizēšanu.

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes

Revīzijas mērķis

Revīzijas mērķis ir vērtēt, vai Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību.

Juridiskais pamatojums

Atbilstības revīzija “Vai Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību?” ir veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2020. gada darba plānu un Pirmā revīzijas departamenta 07.09.2020. revīzijas grafiku Nr.2.4.1-40/2020.

Revīziju veica revīzijas grupas vadītāja vecākā valsts revidente Laila Kikuste, vecākais valsts revidents Egīls Vidžups, valsts revidente Karina Baranovska (līdz 30.09.2020.), valsts revidente Diāna Jaundāldere (no 15.10.2020.) un vecākā valsts revidente Alda Smoļenska (no 16.04.2021.).

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Satiksmes ministrija, *Latvijas dzelzceļš*, *LDZ ritošā sastāva serviss*, *Ceļu satiksmes drošības direkcija*, *Latvijas autoceļu uzturētājs*, *Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs*, *Starptautiskā lidosta “Rīga”*, *Ventas osta* un *Latvijas gaisa satiksme* ir atbildīgi par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms un ierobežojums

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem. Revīzija plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārliecību par revīzijas apjomā iekļauto revidējamo vienību – Satiksmes ministrijas un tās kapitālsabiedrību – veiktajiem pasākumiem, lai nodrošinātu normatīviem aktiem un labai praksei atbilstošu publiskas personas kapitālsabiedrību pārvaldību.

Kopumā revīzija tika veikta par periodu no 01.01.2014. līdz 30.06.2021., tomēr, ņemot vērā informācijas pieejamību un tās apjomu, atsevišķos jautājumos vērtētais laika periods ir atšķirīgs:

- Satiksmes ministrijas īstenotā kapitālsabiedrību pārvaldība tika vērtēta laikā no 2018. līdz 2020. gadam, savukārt jautājums par kapitālsabiedrību vispārējā stratēģiskā mērķa noteikšanu tika skatīts no 2015. līdz 2021. gadam;
- pieņemtie lēmumi un veiktās darbības attiecībā uz *Rīgas vagonbūves uzņēmumu “Baltija”* tika vērtēti no 2015. līdz 2021. gadam;
- *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* sniegto pakalpojumu cenu veidošanās mehānisms un normatīvajā aktā apstiprināto cenu atbilstība pakalpojumu pašizmaksai tika vērtēta, pamatojoties

uz kapitālsabiedrības faktiskajām izmaksām 2019. un 2020.gadā, savukārt tehniskās apskates pakalpojuma izmaksas, tai skaitā akreditētajiem komersantiem veiktie maksājumi atbilstoši *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* noslēgtajiem līgumiem, ir vērtētas laikā no 01.01.2014. līdz 31.12.2020.;

- vērtēti pieņemtie lēmumi un to izpilde saistībā ar kapitālsabiedrību 2014. līdz 2019.gada peļņu.

Revīzijā netika vērtēta (1) kapitālsabiedrību saimnieciskā darbība, tai skaitā darījumu likumība un lietderība, (2) jautājumi saistībā ar Satiksmes ministrijas privāto kapitālsabiedrību pārvaldību un (3) publiskas personas kapitālsabiedrību padomes rīcība īstenojot kapitālsabiedrību pārvaldību.

Vērtēšanas kritēriji

Vērtējot atbilstības kritērijus piemērota šāda pieeja:

- ja visos izskatītajos gadījumos nav vērojamas atkāpes no kritērijā noteiktā, tad kritērija novērtējums ir “Kritērijs ir sasniegts”;
- ja kaut vienā no izskatītajiem gadījumiem vērojamas atkāpes no kritērijā noteiktā, tad kritērija novērtējums ir “Kritērijs sasniegts daļēji”;
- ja vismaz pusē no izskatītajiem gadījumiem vērojamas atkāpes no kritērijā noteiktā, tad kritērija novērtējums ir “Kritērijs nav sasniegts”.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
Revīzijas galvenais jautājums: Vai Satiksmes ministrija nodrošina normatīviem aktiem un labai praksei³⁰⁶ atbilstošu kapitālsabiedrību pārvaldību?		
1. Vai Satiksmes ministrija izmanto kapitālsabiedrību pārvaldības instrumentus un ievēro prasības, ko paredz ārējais³⁰⁷ un iekšējais³⁰⁸ normatīvais regulējums?		
Pēc <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> spēkā stāšanās Satiksmes ministrija, veicot pirmreizējo līdzdalību pārvērtēšanu kapitālsabiedrībās, ir noteikusi kapitālsabiedrību vispārējos stratēģiskos mērķus ³⁰⁹ un tos ir apstiprinājis Ministru kabinets ³¹⁰ .	⊗ Kritērijs nav sasniegts. Pēc <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> spēkā stāšanās Satiksmes ministrija, veicot pirmreizējo līdzdalību pārvērtēšanu kapitālsabiedrībās, 2015.gada decembrī Ministru kabinetā iesniedza informatīvo ziņojumu ³¹¹ , kurā tikai četrām no 11 kapitālsabiedrībām bija skaidri minēti vispārējie stratēģiskie mērķi, pārējos gadījumos bija tikai aprakstīti attiecīgās kapitālsabiedrības pienākumi, uzdevumi un pamatdarbības joma (skatīt 1.pielikumu). Turklāt 2015.gadā Ministru kabinets neapstiprināja arī iepriekš minēto četru kapitālsabiedrību vispārējos stratēģiskos mērķus, jo Ministru kabinets informatīvo ziņojumu pieņēma zināšanai ³¹² un Satiksmes ministrija nebija pēc tam virzījusi uz Ministru kabinetu rīkojumu projektus, lai apstiprinātu šo kapitālsabiedrību vispārējos stratēģiskos mērķus.	

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
<p>Kapitālsabiedrībām pirms stratēģijas darbības perioda sākuma ir izstrādātas un apstiprinātas vidēja termiņa darbības stratēģijas, kas satur (1) aktuālu informāciju³¹³, (2) finanšu mērķus, kas ir vērsti uz izaugsmi un ir sasniedzami, (3) nefinanšu mērķus, kas izriet no vispārējā stratēģiskā mērķa, tiem ir sasaiste ar politikas plānošanas dokumentiem³¹⁴ un tiek izmantots vadlīnijās³¹⁵ noteiktais daļījums.</p>	<p>⊙</p>	<p>Kritērijs sasniegts daļēji. Visām izlasē³¹⁶ iekļautajām piecām kapitālsabiedrībām laikā no 2018. līdz 2020. gadam bija spēkā esošas vidēja termiņa darbības stratēģijas, kas galvenokārt tika apstiprinātas jau to darbības laikā. Šāda pieeja neatbilst labai praksei, kas nosaka³¹⁷, ka kapitālsabiedrībām ir jābūt aktuālai stratēģijai, jo tas ir būtisks instruments, ar kuru nosaka mērķus un virzību uz ilgtermiņa panākumiem un vērtības pieaugumu.</p> <p>Tāpat vairākos gadījumos konstatētas nepilnības izlasē³¹⁸ iekļauto kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģiju saturā, piemēram:</p> <p>(1) nesatur aktuālu informāciju. 2019. gada maijā³¹⁹ tika apstiprināta <i>Latvijas autoceļu uzturētāja</i> vidēja termiņa darbības stratēģija 2019.–2025. gadam, pieņemot, ka ieņēmumi no deleģētā pārvaldes uzdevuma būs līdzšinējā līmenī līdz 2027. gada beigām, lai gan tajā pašā laikā valdības rīcības plānā tika iekļauts uzdevums³²⁰ izvērtēt iespēju no 2021. gada atvērt valsts autoceļu uzturēšanas tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem un tika veiktas citas darbības, lai to nodrošinātu;</p> <p>(2) finanšu mērķi lielākoties tiek noteikti zemāki nekā faktiskā to izpilde iepriekšējā gadā. Līdz ar to tie nav vērsti uz kapitālsabiedrības izaugsmi un, jau tos nosakot, var paredzēt, ka, veicot ikgadējo darbības rezultātu izvērtējumu, šie mērķi vienmēr būs sasniegti;</p> <p>(3) netika nodrošināts, ka nefinanšu mērķi jau sākotnēji tiktu noteikti kvalitatīvi, kā arī ne vienmēr tiem ir identificējama tieša sasaiste ar politikas plānošanas dokumentiem;</p> <p>(4) netika izmantota iespēja, definējot nefinanšu mērķus, pielietot vadlīnijās³²¹ noteikto daļījumu (specifiskie valsts noteiktie nefinanšu mērķi un pārējie nefinanšu mērķi), tādējādi iegūstot pārskatāmu informāciju par kapitālsabiedrību dažādajiem darbības veidiem. Saskaņā ar vadlīnijām³²² tieši specifisko valsts noteikto nefinanšu mērķu precīza izvirzīšana un vēlāk izpildes atspoguļošana ir būtiskākā nefinanšu mērķu sastāvdaļa, jo bieži saistīta ar valsts finansējuma izlietojuma uzraudzību.</p>
<p>Satiksmes ministrija veic kapitālsabiedrību darbības uzraudzību, izmantojot vidēja termiņa darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plānus, pārskatus par finansiālajiem un darbības rezultātiem, rādītājiem un ceturkšņa atskaites, un šie dokumenti satur visu paredzēto informāciju.</p>	<p>⊙</p>	<p>Kritērijs sasniegts daļēji. Konstatēta atšķirīga pieeja stratēģijas ieviešanas rīcības plānu sagatavošanā un izpildes uzraudzībā.</p> <p>Tāpat konstatēta atšķirīga pieeja, iesniedzot gan plānoto, gan izpildes informāciju par finansiālajiem un darbības rezultātiem rādītājiem, proti, lai gan visām izlasē iekļautajām kapitālsabiedrībām plānos un atskaitēs ir iekļauta informācija par finanšu un nefinanšu mērķiem, finanšu rādītājiem, tomēr plānos un/vai atskaitēs netiek ietverta informācija par investīciju projektiem un/vai saistību atšifrējumu, kā to paredz atskaites forma, līdz ar to Satiksmes ministrijas kā valsts kapitāla daļu turētājas rīcībā nav pilnīgas informācijas par kapitālsabiedrības faktisko plānoto darbību un attīstību.</p> <p>Konstatētas arī atšķirības iekļautajā informācijā par finanšu un nefinanšu mērķiem. Piemēram, <i>Pasažieru vilciena</i> vidēja termiņa darbības stratēģijā 2015.–2020. gadam ir noteikti četri finanšu mērķi, tomēr <i>Pasažieru vilciena</i> plānā 2018. gadam iekļauti tikai divi finanšu mērķi, bet atskaitē norādīti divi finanšu mērķi, no kuriem tikai viens finanšu mērķis sakrīt ar stratēģijā un plānā norādīto, savukārt pie</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
<p>Kapitālsabiedrību padomes un valdes locekļi tiek izvēlēti atbilstoši <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> nosacījumiem, ka padomes un valdes locekļu atlasei tiek organizēta publiska kandidātu pieteikšanās procedūra³²³ un <i>pagaidu</i> padome un valde tiek iecelta uz termiņu, kas nav ilgāks par vienu gadu³²⁴.</p>	<p>⊗ Kritērijs nav sasniegts. Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja³²⁵ neierosinot kandidātu nominēšanas procesa uzsākšanu³²⁶ nav nodrošinājusi, ka tiek ievēroti normatīvā akta nosacījumi attiecībā uz padomes un valdes locekļu atlasī, jo nav nodrošināts, ka <i>Ventas ostas</i> padomes un attiecīgi pēc tam padome nav nodrošinājusi, ka arī valdes locekļu nominēšanas process atbilstu <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam</i>. Lai gan Satiksmes ministrija, dibinot <i>Ventas ostu</i> piemēroja <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> normu³²⁷, kas ļauj gadījumā, ja padomes vai valdes locekļu kandidātus nav iespējams nominēt termiņā, kas nodrošinātu kapitālsabiedrības institūcijas rīcībspēju, iecelt <i>pagaidu</i> padomi vai valdi uz termiņu līdz vienam gadam, tomēr 27.12.2019. ieceltā <i>Ventas ostas</i> pagaidu padome un valde 2022.gada februārī joprojām turpina darbību esošajā sastāvā un vairāk kā divus gadus nav bijis izsludināts atklāts konkurss.</p>	
<p>2. Vai Satiksmes ministrijas īstenotās kapitālsabiedrību pārvaldības darbības atbilst labas pārvaldības praksei par informētu un aktīvu iesaisti³²⁸?</p>		
<p>2.1. Vai Satiksmes ministrija nodrošina pietiekamu uzraudzību pār kapitālsabiedrību peļņas izlietojumu, kas netiek dividenžu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet tiek novirzīta citiem mērķiem?</p>	<p>Daļībnieku (akcionāru) sapulce, pieņemot³²⁹ lēmumu par dividendēs izmaksājamo peļņas daļu, nosaka³³⁰ arī kapitālsabiedrības dividendēs neizmaksātās peļņas izlietošanas principus, ievērojot kapitālsabiedrības darbības rezultātus un vidēja termiņa darbības stratēģiju.</p>	<p>⊗ Kritērijs sasniegts daļēji. Revīzijā tika skatīti lēmumi par 2014. līdz 2019.gada peļņas sadali sešās kapitālsabiedrībās un konstatēta atšķirīga pieeja attiecībā uz informācijas detalizāciju, lemjot par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas daļas izlietojuma mērķiem. Proti, daļā gadījumu šie mērķi bija noteikti vispārīgi, piemēram, investīciju projektu īstenošanai. Savukārt citos gadījumos mērķi bija daudz precīzāki, piemēram, tika norādīti konkrēti investīciju projekti un tiem paredzētais finansējuma apjoms.</p> <p><i>Latvijas autoceļu uzturētājam</i> (par 2016. līdz 2019.gada peļņu) un <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijai</i> (par 2015. un 2016.gada peļņu) faktiski pieņemtie lēmumi par peļņas sadali, tai skaitā dividenžu izmaksu, neatbilst vidēja termiņa darbības stratēģijās plānotajiem dividenžu apmēriem.</p> <p>Ņemot vērā, ka kapitālsabiedrību rīcībā sešu gadu laikā (2014.–2019.gada peļņa) tika atstāti 137,5 milj. euro, ir būtiski, lai visos gadījumos tiktu noteikti precīzi izlietojuma mērķi, tādējādi varētu nodrošināt rūpīgu turpmāku kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietojuma uzraudzību.</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
<p>Satiksmes ministrijai jānodrošina darbinātību par labai praksei atbilstošu, tas ir, informētu un aktīvu, iesaisti³³¹, lai nodrošinātu uzraudzību pār kapitālsabiedrību peļņas izlietojumu, kas netiek dividendu veidā iemaksāta valsts budžetā, bet tiek novirzīta citiem mērķiem.</p>	<p>⊗</p>	<p>Kritērijs nav sasniegts. Lai gan tieši Satiksmes ministrija katru gadu virza uz Ministru kabineta rīkojumu projektus par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu, tomēr revīzijā konstatētais neliecina par ministrijas informētu un aktīvu iesaisti, lai pārliecinātos, kādiem mērķiem ir izlietota iepriekšējos gados atstātā peļņas daļa, un gūtu pārlicību, ka plānotais mērķis ir sasniegts.</p> <p>Lai gan Satiksmes ministrija veic regulāru kapitālsabiedrību uzraudzību atbilstoši iekšējiem normatīvajiem aktiem³³², proti, no kapitālsabiedrībām katru ceturksni tiek saņemtas atskaites, tomēr šajās atskaitēs nav iekļauta informācija par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietošanu atbilstoši tam paredzētajam mērķim, un tikai gadījumos, kad Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumos (anotācijās) ir norādīti konkrēti investīciju projekti, pēc saņemtajām atskaitēm ir iespējams identificēt, vai attiecīgie projekti tiek īstenoti, bet nav iespējams iegūt informāciju par citiem mērķiem.</p> <p>Satiksmes ministrija līdz revīzijai nebija interesējusies, vai ar kapitālsabiedrību rīcībā atstāto peļņas daļu plānotajā laikā tika sasniegts tas mērķis, kādam šī peļņa tika atstāta. Par to liecina fakts, ka Satiksmes ministrija revīzijas plānošanas laikā nevarēja iesniegt informāciju par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās 2014. līdz 2019. gada peļņas faktisko izlietojumu un informēja, ka kapitālsabiedrībām nosūtīta vēstule³³³ ar lūgumu sagatavot un iesniegt daļībnieku (akcionāru) sapulcē atskaiti par peļņas izlietošanu laika posmā no 2015. (peļņa par 2014. gadu) līdz 2020. gadam (peļņa par 2019. gadu), lai gūtu priekšstatu un pārliecinātos par kapitālsabiedrību rīcībā atstātās peļņas izlietošanu atbilstoši tam paredzētajam mērķim.</p>
<p>Kapitālsabiedrību rīcībā atstātā peļņas daļa ir izlietota atbilstoši tam mērķim, kādam tā tika atstāta.</p>	<p>⊙</p>	<p>Kritērijs sasniegts daļēji. No izlasē^v iekļautajiem gadījumiem, tikai <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijai, Latvijas autoceļu uzturētājam</i> un daļēji arī <i>Starptautiskajai lidostai "Rīga"</i> bija iespējams pārliecināties, vai peļņas daļa, kas atstāta kapitālsabiedrības rīcībā, izlietota konkrētiem pasākumiem vai projektiem, jo Ministru kabineta rīkojuma projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumos (anotācijās) bija ietvertas detalizētas norādes par peļņas izlietojuma mērķiem, proti, konkrētiem pasākumiem vai projektiem. Pārējām kapitālsabiedrībām norādes par peļņas izlietojumu bija vispārīgākas, piemēram, peļņa novirzīta investīciju projektiem, nenorādot konkrētus projektus un finansējuma apmēru, līdz ar to turpmāka detalizēta uzraudzība nav iespējama.</p> <p>Veiktas sešu iepirkumu pārbaudes, izvēloties pa vienam iepirkumam no katras izlasē^w iekļautās kapitālsabiedrības. Iepirkumi izvēlēti, vērtējot kapitālsabiedrību peļņu konkrētajā periodā, tas ir, izvēlēti iepirkumi no gadiem, kad kapitālsabiedrības rīcībā atstātā peļņas daļa bijusi salīdzinoši lielāka, kā arī izvēlēti iepirkumi ar lielāku summu.</p>

^v VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija", VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs", VAS "Latvijas gaisa satiksme", VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un VAS "Latvijas dzelzceļš".

^w VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija", VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs", VAS "Latvijas gaisa satiksme", VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un VAS "Latvijas dzelzceļš".

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
2.2. Vai ieguldījums Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija" ir ekonomiski pamatots un ir pārvaldīts tā, lai sasniegtu mērķi?	Satiksmes ministrijas darbības, īstenojot <i>Latvijas dzelzceļa pārvaldību</i> , liecina par labai praksei atbilstošu, tas ir, informētu un aktīvu, iesaisti ³³⁴ , kā arī ietver veikto būtisko ieguldījumu uzraudzību, lai gūtu pārlicību, ka veiktā ieguldījuma mērķis tiek sasniegts.	Investīciju projektu ietvaros pārbaudītie iepirkumi īstenoti atbilstoši <i>Publisko iepirkumu likuma</i> nosacījumiem, nav konstatētas neatbilstības izlasē iekļautajos iepirkumos.
2.2. Vai ieguldījums Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija" ir ekonomiski pamatots un ir pārvaldīts tā, lai sasniegtu mērķi?	<i>Latvijas dzelzceļš</i> ir nodrošinājis, ka tās meitas sabiedrība ir ieguvusi līdzdalību citā kapitālsabiedrībā atbilstoši <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> nosacījumiem ³³⁶ , tai skaitā veikts ³³⁷ paredzētās rīcības izvērtējums, ietverot arī ekonomisko izvērtējumu.	<p>⊙ Kritērijs sasniegts daļēji. OECD vadlīnijas nosaka, ka valstij ir jārīkojas kā informētam un aktīvam īpašniekam un jānodrošina, lai valsts uzņēmumu pārvaldība tiktu īstenota pārskatāmā un atbildīgā veidā un būtu profesionāla un efektīva³³⁵. Tomēr Satiksmes ministrijas īstenotā <i>Latvijas dzelzceļa pārvaldība</i> neietver veikto būtisko ieguldījumu uzraudzību, proti, ieguldījuma <i>Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"</i> uzraudzību, lai gan Satiksmes ministrija 2015.gadā virzīja uz Ministru kabinetu priekšlikumu par <i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"</i> 75% kapitāla daļu iegādi.</p> <p>Tomēr jāņem vērā arī fakts, ka esošā <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> redakcija neparedz, ka Satiksmes ministrijai būtu pienākums pārvērtēt <i>Latvijas dzelzceļa</i> līdzdalību citās kapitālsabiedrībās un tā meitas sabiedrību līdzdalību vēl citās kapitālsabiedrībās. Līdz ar to veidojas situācija, ka netiek vērtēts, vai ar līdzdalību citās kapitālsabiedrībās tiek sasniegti sākotnēji paredzētie mērķi, vai laika gaitā būtiski nav mainījušies apstākļi un līdzdalība citās kapitālsabiedrībās ir joprojām nepieciešama un pamatota. <i>Latvijas dzelzceļa</i> gadījumu unikālu padara arī tas, ka tā akcijas nav atsavināmas un līdz ar to Satiksmes ministrijai nav jāpārvērtē līdzdalība šajā kapitālsabiedrībā – tādā gadījumā tas sniegtu iespēju vērtēt visa koncerna "Latvijas dzelzceļš" kopējo darbību. Tāpat likums neparedz, ka 3.līmeņa kapitālsabiedrībām būtu jāizstrādā vidēja termiņa darbības stratēģija.</p> <p>⊙ Kritērijs sasniegts daļēji. Lai gan <i>LDZ ritošā sastāva serviss</i>, iegūstot līdzdalību citā kapitālsabiedrībā, ir ievērojis <i>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma</i> nosacījumus par atļaujas prasīšanu augstākajai lēmējinstīcijai (jo <i>Latvijas dzelzceļš</i> ieguva netiešu izšķirošu ietekmi) un arī kapitāla daļu faktisko vērtību noteica neatkarīgs vērtētājs, tomēr uz <i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"</i> 75% kapitāla daļu iegādes brīdī nebija izstrādāts un apstiprināts biznesa plāns, kas ietvertu tirgus izpēti un atspoguļotu uzņēmuma mērķus, attīstības un darbības plānus, kā arī ieguldījuma atdevi tuvākajā nākotnē.</p> <p>2021.gadā, tas ir, pēc pieciem gadiem, tika atzīts, ka <i>LDZ ritošā sastāva servisam</i> un <i>Rīgas vagonbūves uzņēmumam "Baltija"</i> ir dublējošas funkcijas un <i>LDZ ritošā sastāva serviss</i> nepieciešamības gadījumā varēs veikt visas <i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"</i> vispārējā stratēģiskajā mērķī uzskaitītās darbības, proti, dzelzceļa ritošā sastāva lokomotīvu un ritošā sastāva ražošanu vai metālkonstrukciju izgatavošanu, tai skaitā NATO militārās tehnikas dzelzceļa pārvaļģu atbalsta nodrošināšanai. Tas liecina par to, ka netika veikts rūpīgs paredzētās rīcības izvērtējums, jo faktiski šo sabiedrību funkcijas un darbības veidi dublējas jau 2015.gadā.</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
<p><i>Latvijas dzelzceļa valde un padome ir rīkojušas³³⁸ kā krietns un rūpīgs saimnieks un pārliecinājušās, ka ieguldījums Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija" nodrošina Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija" vispārējā stratēģiskā mērķa sasniegšanu.</i></p>	<p>⊗ Kritērijs nav sasniegts. Veiktais ieguldījums <i>Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija"</i> piecus gadus nav ticis atbilstoši pārvaldīts, tai skaitā no <i>Latvijas dzelzceļa</i> puses, lai īstenotu uzņēmuma vispārējo stratēģisko mērķi, jo piecu gadu laikā netika (1) izstrādāta un apstiprināta vidēja termiņa darbības stratēģija vai biznesa plāns, (2) saražots dzelzceļa ritošais sastāvs un (3) veikta iepriekš saražoto divu pusvagonu sertifikācija, kas minēti kā vērtīgi aktīvi, iegādājoties atlikušās kapitāla daļas. Šajā laikā īstenoti tikai divi projekti, kuru pasūtītājs bija <i>LDz Cargo</i>, un iznomāts nekustamais īpašums <i>LDZ ritošā sastāva servisam</i>. Nodarbināts viens darbinieks. Rezultātā laikā no 2016. līdz 2020.gadam <i>Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"</i> strādāja kopumā ar zaudējumiem un tā pašu kapitāla vērtība samazinājās par 153 007 euro, vienlaicīgi arī <i>LDZ ritošā sastāva servisam</i> ir bijuši zaudējumi 153 007 euro apmērā no līdzdalības <i>Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"</i> kapitālā.</p>	
<p>2.3. Vai <i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i> nodrošina pakalpojumu saņēmēju interesēm atbilstošu un izmaksu ziņā efektīvu deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu izpildi?</p>	<p>Pakalpojumu cenas atbilst pakalpojumu saņēmēju interesēm – ir ekonomiski pamatotas un samērīgas, vienlaikus nodrošinot <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> nefinanšu mērķu sasniegšanu un darbības ilgtspēju.</p>	<p>⊗ Kritērijs sasniegts daļēji. Lai gan <i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i> pieeja pakalpojumu pašizmaksas aprēķināšanā atbilst ABC metodikai un netiešo izmaksu attiecināšanā uz pakalpojumu pašizmaksu tiek ievērota konsekvence, tomēr vairāku sniegto pakalpojumu pašizmaksu būtiski atšķiras no Ministru kabineta apstiprinātā pakalpojumu cenrāža. <i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i> nav nodrošinājusi ekonomiski pamatotas pakalpojumu cenas noteikšanu, kā rezultātā no 39 izlasē iekļautajiem pakalpojumiem 20 gadījumos tie nenodrošina <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> attīstībai plānoto ieņēmumu gūšanu. Kaut arī daļa pakalpojumu ir sadārdzināti pamatoti, jo tie vērsti uz ekskluzīvu pakalpojumu saņemšanu pēc klientu brīvas izvēles, tomēr atsevišķos gadījumos pakalpojumu sniegšanas zaudējumi tiek kompensēti no nepamatoti sadārdzināto pakalpojumu ieņēmumiem, kas neatbilst <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> sniegtajam skaidrojumam par pakalpojumu cenu veidošanas principu, jo pakalpojumu cena būtiski pārsniedz pakalpojumu sniegšanas pašizmaksu (pakalpojuma sniegšanas izmaksas un 10% peļņas pieskaītījums). Jāatzīmē, ka konstatētās cenu noteikšanas nepilnības nav negatīvi ietekmējušas <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> spēju sasniegt stratēģijā definētos nefinanšu mērķus.</p>
<p><i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> rīcība ir bijusi atbildīga un rūpīga, nodrošinot ekonomiski pamatotas samaksas noteikšanu par akreditēto komersantu sniegtajiem pakalpojumiem tehniskās apskates jomā.</p>	<p>⊗ Kritērijs nav sasniegts. <i>Ceļu satiksmes drošības direkcijas</i> rīcība nav bijusi pietiekami atbildīga un rūpīga, slēdzot līgumus par pakalpojumu sniegšanu ar akreditētajiem komersantiem, jo <i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i> nav panākusi tādu tehniskās kontroles pakalpojumu cenu noteikšanu, kas nodrošinātu akreditētiem komersantiem samērīgu peļņu par sniegtajiem pakalpojumiem tehniskās apskates jomā, kā arī nav pietiekami rūpīgi izvērtējusi akreditēto komersantu pašizmaksas aprēķinus un saglabājusi šo aprēķinu izvērtējumus. Saskaņā ar revidentu aplēsēm <i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i> akreditētajiem komersantiem laikā no 2014. līdz 2020.gadam ir pārmaksājusi 4,4 milj. euro.</p>	

Revīzijas metodes

Revīzijā izmantotas šādas galvenās metodes:

- intervijas, rakstisko dokumentu vākšana, sarakste ar revidējamo vienību;
- analīzes metodes: kvantitatīvā, kvalitatīvā datu analīze, dokumentu izvērtēšana, salīdzināšana.

Tai skaitā:

- analizētas OECD un Pārresoru koordinācijas centra vadlīnijas par kapitālsabiedrību pārvaldību;
- analizēti ārējie un iekšējie normatīvie akti, kas attiecas uz kapitālsabiedrību pārvaldības jautājumiem, pakalpojumu cenu noteikšanu un dokumentu glabāšanu;
- veiktas intervijas ar revidējamo vienību atbildīgajām personām;
- veiktas intervijas ar citām institūcijām – Finanšu ministriju un Pārresoru koordinācijas centru;
- vērtēti Satiksmes ministrijas izmantotie kapitālsabiedrību pārvaldības instrumenti;
- vērtēti pieņemtie lēmumi un veiktās darbības attiecībā uz *Rīgas vagonbūves uzņēmuma "Baltija"* iegādi, darbības plāniem un faktisko darbību;
- analizētas kapitālsabiedrību sniegto pakalpojumu izmaksu tāmes, grāmatvedības dati un sniegto pakalpojumu procesa apraksti, veikts tāmju salīdzinājums ar faktiskajām izmaksām u.tml.;
- analizēta izlasē iekļauto kapitālsabiedrību peļņas sadale un izlietojums.

Sektora vadītāja

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI
PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Larisa Reine

Departamenta direktore

Inese Kalvāne

Termini un skaidrojumi

Saīsinājums/termins	Skaidrojums
<i>Autotransporta direkcija</i>	VSIA "Autotransporta direkcija"
<i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i>	VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i>	SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas"
<i>Latvijas autoceļu uzturētājs</i>	VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs"
<i>Latvijas dzelzceļš</i>	VAS "Latvijas dzelzceļš"
<i>Latvijas gaisa satiksme</i>	VAS "Latvijas gaisa satiksme"
<i>Latvijas Jūras administrācija</i>	VSIA "Latvijas Jūras administrācija"
<i>Latvijas Pasts</i>	VAS "Latvijas Pasts"
<i>Latvijas Valsts ceļi</i>	VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
<i>Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs</i>	VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs"
<i>LDZ Cargo</i>	SIA "LDZ CARGO"
<i>LDZ ritošā sastāva serviss</i>	SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
NATO	Ziemeļatlantijas līguma organizācija
OECD	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
<i>Pasažieru vilciens</i>	AS "Pasažieru vilciens"
<i>Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"</i>	SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija""
<i>Starptautiskā lidosta "Rīga"</i>	VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga""
<i>Ventas osta</i>	AS "Ventas osta"

1.pielikums. Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību vispārējā stratēģiskā mērķa apstiprināšana

Kapitālsabiedrība	Vai 2015.gada ziņojumā ³³⁹ ir ietverta informācija par mērķi?	Mērķa apstiprināšanas progress 31.01.2022.	Vai ir apstiprināts mērķis (31.01.2022.)?
<i>Ventas osta</i>	-	18.12.2019. (MK)	Jā
<i>Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs</i>	Nav skaidri minēts mērķis	05.05.2020. (MK)	Jā
<i>Latvijas Pasts</i>	Nav skaidri minēts mērķis	24.11.2020. (MK)	Jā
<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i>	-	19.01.2021. (MK)	Jā
<i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i>	Ir minēts mērķis	25.01.2021. (MK)	Jā
<i>Autotransporta direkcija</i>	Nav skaidri minēts mērķis	25.01.2021. (MK)	Jā
<i>Latvijas Jūras administrācija</i>	Nav skaidri minēts mērķis	10.02.2021. (MK)	Jā
<i>Pasažieru vilciens</i>	Ir minēts mērķis	20.04.2021. (MK)	Jā
<i>Latvijas Valsts ceļi</i>	Nav skaidri minēts mērķis	10.08.2021. (MK)	Jā
<i>Latvijas autoceļu uzturētājs</i>	Ir minēts mērķis	26.11.2020. (VSS)	Nē
<i>Latvijas dzelzceļš</i>	Ir minēts mērķis	15.06.2021. (MK)	Jā
<i>Starptautiskā lidosta "Rīga"</i>	Nav skaidri minēts mērķis	27.04.2021. (MK)	Jā
<i>Latvijas gaisa satiksme</i>	Nav skaidri minēts mērķis	08.06.2021. (MK)	Jā

MK – izskatīts Ministru kabinetā

VSS – izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē

Mērķis – kapitālsabiedrības vispārējais stratēģiskais mērķis

2.pielikums. Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrību 2014.–2019.gada peļņas sadalījums

Kapitālsabiedrība	Tīrā peļņa, neskaitot zaudējumus	tai skaitā peļņas daļa, kas izmaksāta valstij dividendēs	tai skaitā peļņas daļa, kas atstāta kapitālsabiedrības rīcībā					Revidentu aplēse “dividendēs neizmaksāts”
			Kopā	Nesadalītā peļņa	Investīciju projektiem	Zaudējumu segšanai	Citiem mērķiem	
<i>Latvijas dzelzceļš</i>	38 984 273	2 572 219	36 412 054	0	35 156 562	0	1 255 492	29 939 009
<i>Starptautiskā lidosta “Rīga”</i>	37 694 404	4 146 852	33 547 552	168 855	28 735 720	4 508 299	134 678	26 656 260
<i>Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs</i>	24 622 540	6 476 301	18 146 239	0	6 911 549	11 234 690	0	4 224 865
<i>Ceļu satiksmes drošības direkcija</i>	16 169 787	5 521 019	10 648 768	1 157 174	3 223 102	0	6 268 492	7 437 489
<i>Latvijas autoceļu uzturētājs</i>	16 155 464	4 086 530	12 068 934	2 183 705	0	0	9 885 229	9 582 031
<i>Latvijas gaisa satiksme</i>	9 749 231	0	9 749 231	0	9 749 231	0	0	8 046 702
Kopā revīzijas apjomā iekļauts	143 375 699	22 802 921	120 572 778	3 509 734	83 776 164	15 742 989	17 453 891	85 886 357
<i>Latvijas Pasts</i>	13 530 522	1 542 933	11 987 588	1 939 929	0	10 047 659	0	9 876 222
<i>Autotransporta direkcija</i>	4 568 077	3 859 472	708 605	708 605	0	0	0	0
<i>Pasažieru vilciens</i>	4 118 953	0	4 118 953	0	0	4 118 953	0	0
<i>Latvijas Valsts ceļi</i>	393 357	285 804	107 553	52 785	54 768	0	0	46 553
<i>Latvijas Jūras administrācija</i>	151 745	130 580	21 165	0	0	21 165	0	0
Kopā revīzijas apjomā neiekļauts	22 762 654	5 818 788	16 943 865	2 701 320	54 768	14 187 777	0	9 922 775
Kopā visās kapitālsabiedrībās	166 138 353	28 621 709	137 516 643	6 211 054	83 830 932	29 930 766	17 453 891	95 809 132

3.pielikums. *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* pakalpojumi, kuru pašizmaksa būtiski atšķiras no Ministru kabineta noteikumos²⁴ apstiprinātās cenas

Pakalpojuma nosaukums	Pašizmaksa atbilstoši CSDD tāmei ³⁴⁰ , euro	MK noteikumu ³⁴¹ cenrādī noteiktā cena, euro	Cenas atšķirība no pašizmaksas, %	Klientu pārmaksātā (+)/No klientiem nesaņemtā (-) summa, euro	
				2019.gads	2020.gads
Pakalpojumi, kuru cena vairāk nekā par 5% pārsniedz pašizmaksu (7 pakalpojumi no 39 izlasē iekļautajiem)					
Valsts reģistrācijas numura izvēle mehāniskajam transportlīdzeklim	3,86	123,97	3112%	872 011,99	839 815,92
Individuālo numura zīmju komplekts	235,13	3014,54	1182%	121 623,24	136 191,19
Vadītāja apliecība, kuru izdod nozaudētās vietā	13,87	28,23	104%	69 063,01	55 864,95
Teorētiskais eksāmens mehānisko transportlīdzekļu un kuģošanas līdzekļu vadītājiem	6,05	10,44	72%	299 277,50	204 464,07
Atļaujas piedalīties ceļu satiksmē piešķiršana, veicot tehnisko apskati	2,25	2,85	27%	545 836,51	503 145,96
Vienas dienas atļauja piedalīties ceļu satiksmē	3,27	3,56	9%	51442,36	33 235,49
Transportlīdzekļa reģistrācijas apliecība ar hologrāfisko pretviltošanas pārklājumu	5,99	6,35	6%	169 078,28	119 657,15
Pakalpojumi, kuru cena vairāk nekā par 5% mazāka par pašizmaksu (20 pakalpojumi no 39 izlasē iekļautajiem)					
Tehniskā apskate kravas automobilim ar pilno masu virs 12 t ar kompresijas aizdedzes motoru	36,88	34,97	-5%	-45 780,49	-48 596,93
Tehniskā apskate kravas automobilim ar pilno masu līdz 3,5 t ar kompresijas aizdedzes motoru	23,26	21,73	-7%	-73 885,89	-81 363,45
Transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates uzlīme	1,94	1,81	-7%	-119 837,04	-146 128,42

²⁴ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cen...

Pakalpojuma nosaukums	Pašizmaksa atbilstoši CSDD tāmei ³⁴⁰ , euro	MK noteikumu ³⁴¹ cenrādi noteiktā cena, euro	Cenas atšķirība no pašizmaksas, %	Klientu pārmaksātā (+)/No klientiem nesaņemtā (-) summa, euro	
				2019.gads	2020.gads
Tehniskā apskate vieglajam automobilim ar dzirksteļaiždedzes motoru un gāzes barošanas sistēmu	21,41	19,95	-7%	-60 243,60	-60 324,95
Motocikla, piekabes numura zīme (tai skaitā tranzīta un izmēģinājumu)	13,21	12,21	-8%	-12 915,01	-14 139,52
Tehniskā apskate kravas automobilim ar pilno masu no 3,5 t līdz 12 t ar kompresijas aizdedzes motoru	31,44	28,94	-8%	-11 492,78	-11 947,78
Tehniskā apskate motociklam, motociklam ar blakusvāģi, triciklam un kvadriciklam	12,09	11,10	-8%	-11 771,61	-13 187,53
Tehniskā apskate autobusam ar pilno masu virs 5 t ar kompresijas aizdedzes motoru	37,49	34,36	-8%	-15 380,79	-13 780,16
Tehniskā apskate piekabēm un puspiekabēm ar pilno masu virs 10 t	27,82	25,33	-9%	-43 264,96	-45 684,95
Atkārtots vadīšanas eksāmens, ja nav jākārtē eksāmena 1. un 2. posms	18,94	16,27	-14%	-78 915,38	-86 177,29
Atkārtota tehniskā apskate vieglajam automobilim ar kompresijas aizdedzes motoru	13,07	10,87	-17%	-328 345,32	-337 204,79
Vadīšanas eksāmens	24,72	20,31	-18%	-162 413,26	-160 490,33
Atkārtota tehniskā apskate kravas automobilim ar pilno masu virs 12 t ar kompresijas aizdedzes motoru	21,18	17,34	-18%	-41 768,92	-42 238,81
Atkārtota tehniskā apskate vieglajam automobilim ar dzirksteļaiždedzes motoru	11,19	9,03	-19%	-142 076,65	-134 134,05
Atkārtota tehniskā apskate kravas automobilim ar pilno masu līdz 3,5 t ar kompresijas aizdedzes motoru	14,17	10,87	-23%	-71 153,96	-72 506,20
Atkārtota tehniskā apskate vieglajam automobilim ar dzirksteļaiždedzes motoru un gāzes barošanas sistēmu	13,16	9,98	-24%	-70 117,58	-65 506,40

Pakalpojuma nosaukums	Pašizmaksas atbilstoši CSDD tāmei ³⁴⁰ , euro	MK noteikumu ³⁴¹ cenrādi noteiktā cena, euro	Cenas atšķirība no pašizmaksas, %	Klientu pārmaksātā (+)/No klientiem nesaņemtā (-) summa, euro	
				2019.gads	2020.gads
Transportlīdzekļa datu pārbaude un salīdzināšana pirms tā pirmreizējās reģistrācijas Latvijā	5,15	3,78	-27%	-138 750,02	-103 887,16
Tehniskā apskate piekabēm un puspiekabēm ar pilno masu līdz 0,75 t	8,49	6,03	-29%	-66 304,66	-75 156,16
Agregātu numuru salīdzināšana	6,02	4,05	-33%	-189 267,01	-181 094,32
Braukšanas mācību atļauja	12,60	5,09	-60%	-225 162,39	-228 948,55

CSDD – Ceļu satiksmes drošības direkcija

MK – Ministru kabinets

4.pielikums. Tehniskās apskates pakalpojumu cenas komponentes³⁴²

Pakalpojums	Cena bez PVN (euro), MK noteikumi Nr.1000	Tehniskās kontroles tiešās izmaksas, euro (līgums ar komersantiem)	%	Ar tehniskās kontroles tiešajām izmaksām saistītās CSDD netiešās izmaksas (PVN proporcionāli neatskaitāmā daļa, administrācijas un peļņas pieskaifējums)	%	TA procesa uzraudzība uz 1 pakalpojuma vienību	%	Pakalpojuma cenas aprēķins	Faktiskās izmaksas lielākas nekā cenrādī apstiprinātās par, %	2020.gadā sniegto pakalpojumu skaits	Negūtie ieņēmumi no pakalpojuma sniegšanas, euro
1	2	3	4	5	6	7	8	9=3+5+7	10=9/2*100-100	11	12=(2-9)*11
Tehniskā apskate vieglajam automobilim ar dzirksteļaiždedzes motoru	18,05	12,29	66%	2,91	16%	3,23	18%	18,43	2%	183 144	-69 594,72
Tehniskā apskate vieglajam automobilim ar kompresijas aīždedzes motoru	21,73	15,12	69%	3,59	16%	3,23	15%	21,94	1%	428 584	-90 002,64
Atkārtota tehniskā apskate vieglajam automobilim ar dzirksteļaiždedzes motoru	9,03	6,61	58%	1,57	14%	3,23	28%	11,41	26%	62 099	-147 795,62
Atkārtota tehniskā apskate vieglajam automobilim ar kompresijas aīždedzes motoru	10,87	8,13	61%	1,93	15%	3,23	24%	13,29	22%	153 275	-370 925,50
Kopā										827 102	-678 318,48

MK noteikumi Nr.1000 – Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”
CSDD – VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”

5.pielikums. Ceļu satiksmes drošības direkcijas un tās akreditēto komersantu darbības rentabilitāte laikā no 2014. līdz 2020.gadam³⁴³

Gads	Kapitālsabiedrība/ Komersants	Ceļu satiksmes drošības direkcija	SIA “Venttests”	SIA “AUTEKO & TUV LATVIJA”	SIA “SCANTEST”	SIA “AUTESITS”
2014	Neto apgrozījums	37 284 736	210 153	5 226 279	2 120 244	1 386 808
	Pārskata gada peļņa	1 333 688	35 723	759 157	584 633	274 847
	Rentabilitāte	3,6%	17,0%	14,5%	27,6%	19,8%
2015	Neto apgrozījums	39 364 691	224 882	5 569 506	2 242 030	1 465 967
	Pārskata gada peļņa	1 513 694	39 288	776 736	674 935	253 056
	Rentabilitāte	3,8%	17,5%	13,9%	30,1%	17,3%
2016	Neto apgrozījums	43 654 434	258 833	6 540 816	2 580 670	1 742 677
	Pārskata gada peļņa	2 995 822	71 378	1 264 090	817 703	390 286
	Rentabilitāte	6,9%	27,6%	19,3%	31,7%	22,4%
2017	Neto apgrozījums	45 675 546	261 093	6 805 037	2 827 468	1 817 724
	Pārskata gada peļņa	3 773 020	57 365	1 348 525	786 317	396 309
	Rentabilitāte	8,3%	22,0%	19,8%	27,8%	21,8%
2018	Neto apgrozījums	48 138 474	275 628	6 976 723	3 357 005	1 905 066
	Pārskata gada peļņa	2 820 417	73 610	1 438 524	1 152 495	347 627
	Rentabilitāte	5,9%	26,7%	20,6%	34,3%	18,2%
2019	Neto apgrozījums	49 848 823	282 712	7 568 113	3 711 405	2 081 235
	Pārskata gada peļņa	3 733 146	66 624	1 339 612	902 699	331 570
	Rentabilitāte	7,5%	23,6%	17,7%	24,3%	15,9%
2020	Neto apgrozījums	48 363 313	289 254	7 724 053	3 807 048	2 304 890
	Pārskata gada peļņa	1 900 271	59 315	1 213 322	805 164	353 412
	Rentabilitāte	3,9%	20,5%	15,7%	21,1%	15,3%

Atsauces

- ¹ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.242 "Satiksmes ministrijas nolikums" 24.punkts.
- ² Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ⁴ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 31.lpp.
- ⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta pirmā un piektā daļa, Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai" 6., 7., 9. un 11.punkts, Pārresoru koordinācijas centra vadlīniju Nr.1.2-23/4/1 "Vadlīnijas kapitālsabiedrības valdes un padomes locekļu kandidātu atlasei un izvērtēšanai, kapitālsabiedrībās, kurās valstij kā dalībniekam (akcionāram) ir tiesības izvirzīt valdes vai padomes locekļus" (apstiprinātas 16.03.2017. un spēkā līdz 21.03.2022.) 8.punkts un Pārresoru koordinācijas centra vadlīniju Nr.1.2-23/1/1 "Vadlīnijas valdes un padomes locekļu nominēšana i kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai" 1.pielikums (apstiprinātas 22.03.2022.).
- ⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta devītā daļa.
- ⁷ Pārresoru koordinācijas centrs. Publiskais pārskats par valsts kapitālsabiedrībām, valstij un pašvaldībām piederošajam kapitāla daļām 2020.gadā, 20.lpp.
- ⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 19.punkts, Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnija" Nr.1.2-23/1/1, 9.punkts.
- ⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26.panta piektā daļa.
- ¹⁰ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1.
- ¹¹ VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" vidēja termiņa darbības stratēģija 2019.–2025.gadam (apstiprināts ar VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" 30.05.2019. padomes sēdes protokola Nr.9 lēmumu Nr.2 un 29.05.2019. valdes sēdes protokola Nr.2.1.-A.2/19/32 lēmumu Nr.32/17).
- ¹² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta otrā un trešā daļa.
- ¹³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta devītā daļa.
- ¹⁴ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu SIA "LDZ infrastruktūra" un valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes izbeigšanu SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"" un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" līdzdalības un tiešas izšķirošās ietekmes izbeigšanu SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija), kas tika izskatīts Valsts sekretāru sanāksmē 22.07.2021. Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?dateFrom=2020-10-28&dateTo=2021-10-28&text=vagonb%C5%ABves&org=0&area=0&type=0>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ¹⁵ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 2.panta trešā daļa un 3.pants.
- ¹⁶ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3.pants.
- ¹⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ¹⁸ Satiksmes ministrijas 26.01.2015. iekšējie noteikumi Nr.01-02/4 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrijā tiek organizēta valsts kapitāla daļu pārvalde valsts kapitālsabiedrībās" (spēkā līdz 16.05.2016.), Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ¹⁹ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ²⁰ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ²¹ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1, Pārresoru koordinācijas centra 30.03.2016. "Valsts līdzdalības vispārējo stratēģisko mērķu noteikšanas vadlīnijas" Nr.1.2-23/1 un citas Pārresoru koordinācijas centra vadlīnijas, kas attiecas uz kapitālsabiedrībām.
- ²² Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums).

- ²³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 3.punkts.
- ²⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 6.punkts.
- ²⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 57.panta ceturtās daļas 6.punkts.
- ²⁶ Satiksmes ministrijas 07.01.2021. elektroniski sniegtā informācija, kas saņemta Valsts kontroles finanšu revīzijas "Par Latvijas Republikas 2020.gada pārskatu par valsts budžeta izpildi un par pašvaldību budžetiem" ietvaros sagatavojot starpziņojumu "Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšanai".
- ²⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ²⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7.panta trešā daļa.
- ²⁹ Valsts kontroles Revīzijas un metodoloģijas departamenta 13.07.2020. revīzijas grafiks Nr.2.4.1-36/2020.
- ³⁰ Pārresoru koordinācijas centra dokuments "Valsts kapitālsabiedrību pienesums valsts ekonomikā". Resurss pieejams: https://www.mk.gov.lv/sites/mk/files/media_file/valsts_kapitalsabiedrību_pienesums_latvijas_ekonomika.pdf, resurss skatīts 16.11.2021.
- ³¹ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ³³ Satiksmes ministrijas 26.01.2015. iekšējie noteikumi Nr.01-02/4 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrijā tiek organizēta valsts kapitāla daļu pārvalde valsts kapitālsabiedrībās" (spēkā līdz 16.05.2016.), Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ³⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ³⁵ Satiksmes ministrijas 26.01.2015. iekšējie noteikumi Nr.01-02/4 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrijā tiek organizēta valsts kapitāla daļu pārvalde valsts kapitālsabiedrībās" (spēkā līdz 16.05.2016.), Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ³⁶ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1.
- ³⁷ Ministru kabineta 18.12.2019. rīkojuma Nr.640 "Par valsts akciju sabiedrības "Ventas osta" dibināšanu" 4.punkts.
- ³⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta pirmā un piektā daļa, Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai" 6., 7., 9. un 11.punkts, Pārresoru koordinācijas centra vadlīniju Nr.1.2-23/4/1 "Vadlīnijas kapitālsabiedrības valdes un padomes locekļu kandidātu atlasei un izvērtēšanai, kapitālsabiedrībās, kurās valstij kā dalībniekam (akcionāram) ir tiesības izvirzīt valdes vai padomes locekļus" (apstiprinātas 16.03.2017. un spēkā līdz 21.03.2022.) 8.punkts un Pārresoru koordinācijas centra vadlīniju Nr.1.2-23/1/1 "Vadlīnijas valdes un padomes locekļu nominēšanai kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai" 1.pielikums (apstiprinātas 22.03.2022.).
- ³⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta astotās daļas 2.punkts un devītā daļa.
- ⁴⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ⁴¹ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ⁴² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumi Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme".
- ⁴³ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ⁴⁴ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1, Pārresoru koordinācijas centra 30.03.2016. "Valsts līdzdalības vispārējo stratēģisko mērķu noteikšanas vadlīnijas" Nr.1.2-23/1.
- ⁴⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumi Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme", Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība", Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1, Pārresoru koordinācijas centra 30.03.2016. "Valsts līdzdalības vispārējo stratēģisko mērķu noteikšanas vadlīnijas" Nr.1.2-23/1.
- ⁴⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7.panta otrās daļas 1.punkts.

- ⁴⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 18.punkts.
- ⁴⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7.panta otrās daļas 1.punkts.
- ⁴⁹ Informatīvais ziņojums "Par valsts līdzdalību valsts akciju sabiedrībā "Latvijas autoceļu uzturētājs"". Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40494772>, resurss skatīts 26.10.2021.
- ⁵⁰ 12.02.2021. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ⁵¹ Informatīvais ziņojums "Par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā informatīvā ziņojuma "Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai" 5.pielikuma "Turpmākās rīcības plānojums" 2., 10. un 11.punktā ietverto ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem" (15.12.2015. izskatīts Ministru kabinetā).
- ⁵² Ministru kabineta 15.12.2015. sēdes protokola Nr.67 88.§ 1.punkts.
- ⁵³ Ministru kabineta 05.05.2020. rīkojums Nr.250 "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" vispārējo stratēģisko mērķi".
- ⁵⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 27.panta otrā un ceturtā daļa.
- ⁵⁵ Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 "Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1-40/2020".
- ⁵⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 19.punkts.
- ⁵⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 19.punkts, Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1,9.punkts.
- ⁵⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 22.panta otrās daļas 2.punkts.
- ⁵⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26.panta piektā daļa.
- ⁶⁰ VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" vidēja termiņa darbības stratēģija 2019.-2025.gadam (apstiprināts ar VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" 30.05.2019. padomes sēdes protokola Nr.9 lēmumu Nr.2 un 29.05.2019. valdes sēdes protokola Nr.2.1.-A.2/19/32 lēmumu Nr.32/17).
- ⁶¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 19.punkts, Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1,9.punkts.
- ⁶² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26.panta piektā daļa.
- ⁶³ 18.12.2013. līgums Nr.SM2013/-59, kas noslēgts starp Satiksmes ministriju un VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs".
- ⁶⁴ Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 "Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1-40/2020".
- ⁶⁵ Lietderības revīzija Nr.2.4.1-15/2018 "Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērstas uz dzelzceļa nozares attīstību?". Resurss pieejams: [Vai Latvijā tiek īstenota efektīva Rail Baltica projekta pārvaldība? | Valsts kontrole \(lrvc.gov.lv\)](http://vai.latvija.gov.lv), resurss skatīts 29.12.2021.
- ⁶⁶ Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 "Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1-40/2020".
- ⁶⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 57.panta ceturtās daļas 7.punkts.
- ⁶⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 17.punkts.
- ⁶⁹ Pārresoru koordinācijas centra 14.06.2019. vēstule Nr.1.2-5.1/45 "Par VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 2018.gada darbības vērtējumu".
- ⁷⁰ Pārresoru koordinācijas centra 27.06.2019. vēstule Nr.1.2-5.1/51 "Par VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" 2018.gada darbības rezultātiem".
- ⁷¹ Pārresoru koordinācijas centra 26.09.2017. vēstule Nr.1.2-5.1/144 "Par AS "Pasažieru vilciens" vidēja termiņa darbības stratēģijas projekta 2015.-2020.gadam saskaņošanu".
- ⁷² Pārresoru koordinācijas centrs. Publiskais pārskats par valsts kapitālsabiedrībām, valstij un pašvaldībām piederošajām kapitāla daļām 2019.gadā, , 30.lpp.
- ⁷³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 57.panta ceturtās daļas 6.punkts.
- ⁷⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 16.punkts.
- ⁷⁵ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1,8.punkts.
- ⁷⁶ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1.
- ⁷⁷ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1,8.punkts.
- ⁷⁸ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1.
- ⁷⁹ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1.
- ⁸⁰ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. "Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas" Nr.1.2-23/1/1,26.4.1. un 26.4.2.apakšpunkts.

- ⁸¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 16.punkts.
- ⁸² Pārresoru koordinācijas centra 21.08.2018. vēstule Nr.1.2-5.1/99 "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" vidēja termiņa darbības stratēģijas 2019.–2021.gadam projekta vērtējumu".
- ⁸³ Pārresoru koordinācijas centra 22.05.2017. vēstule Nr.1.2-5.1/31 "Par VSIA "Autotransporta direkcija" vidēja termiņa darbības stratēģiju no 2017. līdz 2019.gadam".
- ⁸⁴ Valsts kontroles revīzijas Nr.2.4.1-15/2018 "Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērst uz dzelzceļa nozares attīstību?" ziņojums "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu plānošana Latvijā".
- ⁸⁵ Pārresoru koordinācijas centra 17.08.2020. "Vadlīnijas valdes un padomes locekļu darbības rezultātu izvērtēšanai" Nr.1.2-23/3/2.
- ⁸⁶ Satiksmes ministrijas 05.05.2021. vēstule Nr.05-03/1801 "Par Valsts kontroles revīzijas lietā Nr.2.4.1-15/2018 ieteikuma ieviešanu".
- ⁸⁷ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" vidēja termiņa darbības stratēģija 2018.–2020.gadam, 33., 34.lpp.
- ⁸⁸ VAS "Latvijas Valsts ceļi" attīstības stratēģija laika periodam no 2014. gada līdz 2020. gadam, 24.lpp.
- ⁸⁹ Korporatīvās pārvaldības kodekss. Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā. Resurss pieejams: https://www.tm.gov.lv/sites/tm/files/media_file/korporativas-parvaldibas-kodekss_0.pdf, resurss skatīts 19.01.2022.
- ⁹⁰ Pārresoru koordinācijas centrs. Publiskais pārskats par valsts kapitālsabiedrībām, valstij un pašvaldībām piederošajam kapitāla daļām 2020.gadā, 20.lpp.
- ⁹¹ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējo noteikumu Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.) 36., 37.punkts, Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējo noteikumu Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 36., 37.punkts.
- ⁹² Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 "Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1-40/2020".
- ⁹³ Satiksmes ministrijas 14.06.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ⁹⁴ Satiksmes ministrijas 19.02.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ⁹⁵ Valsts kontroles finanšu revīzija Nr.2.4.1-27/2019 "Par Satiksmes ministrijas 2019.gada pārskata sagatavošanas pareizību". Resurss pieejams: <https://www.lrvk.gov.lv/lv/revizijas/revizijas/noslektas-revizijas/par-satiksmes-ministrijas-2019gada-parskata-sagatavosanas-pareizibu>, resurss skatīts 30.12.2021.
- ⁹⁶ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējo noteikumu Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.) 39.–41.punkts.
- ⁹⁷ Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējo noteikumu Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 41., 43.punkts.
- ⁹⁸ Satiksmes ministrijas 29.06.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ⁹⁹ Satiksmes ministrijas 08.07.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁰⁰ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējo noteikumu Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.) 42., 44.punkts un Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējo noteikumu Nr.01-02/1 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 45., 47.punkts.
- ¹⁰¹ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme" 2.punkts.
- ¹⁰² Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme" 5.punkts.
- ¹⁰³ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme" 6.punkts.
- ¹⁰⁴ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme" 7.punkts.
- ¹⁰⁵ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 "Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķiroša ietekme" 8.punkts.
- ¹⁰⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 27.panta otrā un ceturtā daļa.
- ¹⁰⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 78.panta pirmā daļa, 107.panta pirmā daļa.
- ¹⁰⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 80., 113.pants.
- ¹⁰⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta otrā daļa.
- ¹¹⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta trešā daļa.
- ¹¹¹ Pārresoru koordinācijas centra 16.03.2017. "Vadlīnijas kapitālsabiedrības valdes un padomes locekļu kandidātu atlasei un izvērtēšanai, kapitālsabiedrībās, kurās valstij kā dalībniekam (akcionāram) ir tiesības izvirzīt valdes vai padomes locekļus" Nr.1.2-23/4/1, 23.punkts.
- ¹¹² Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātajā publiskai personai" 6.punkts.

¹¹³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta astotās daļas 2.punkts un devītā daļa.

¹¹⁴ Ministru kabineta 17.12.2019. sēdes protokola Nr.59 70.§ 2.punkts.

¹¹⁵ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par valsts akciju sabiedrības "Ventas osta" dibināšanu" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija), resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40482033>, resurss skatīts 25.03.2021.

¹¹⁶ Informācija no Uzņēmumu reģistra par AS "Ventas osta" amatpersonām (resurss skatīts 04.10.2021.).

¹¹⁷ Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 "Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1 -40/2020".

¹¹⁸ Satiksmes ministrijas 24.09.2021. elektroniski sniegtā informācija

¹¹⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta otrā daļa.

¹²⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums un Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumi Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātajā publiskai personai".

¹²¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta ceturtnā daļa.

¹²² Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātajā publiskai personai" 15. un 16.punkts.

¹²³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta sestā daļa.

¹²⁴ Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātajā publiskai personai" 9.punkts.

¹²⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta sestā daļa.

¹²⁶ Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātajā publiskai personai" 11.punkts.

¹²⁷ Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātajā publiskai personai" 12.punkts.

¹²⁸ Pārresoru koordinācijas centra 22.03.2022. vadlīnijas Nr.1.2-23/1/1 "Vadlīnijas valdes un padomes locekļu nominēšanai kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai".

¹²⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta 9.punkts.

¹³⁰ Likuma par ostām pārejas noteikumu 14.punkts.

¹³¹ Grozījumi Likumā par ostām. Resurss pieejams: [https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/webAll?SearchView&Query=\(Title=*ost%C4%81m*\)&SearchMax=0&SearchOrder=4](https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/webAll?SearchView&Query=(Title=*ost%C4%81m*)&SearchMax=0&SearchOrder=4), resurss skatīts 12.01.2022.

¹³² Valsts prezidenta paziņojums Nr.3 par likuma "Grozījumi Likumā par ostām" publicēšanas apturēšanu. Resurss pieejams: <https://www.vestnesis.lv/op/2022/35B.1>, resurss skatīts 19.02.2022.

¹³³ Likumprojekta "Grozījumi Likumā par ostām" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams:

[https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=\(Title=*ost%C4%81m*\)&SearchMax=0&SearchOrder=4](https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=(Title=*ost%C4%81m*)&SearchMax=0&SearchOrder=4), resurss skatīts 14.02.2022.

¹³⁴ Ārvalstu investoru padomes Latvijā nostāja attiecībā uz transporta un infrastruktūras jautājumiem. Nostāja Nr.11 (16.09.2021.), 4.lpp.

¹³⁵ Satiksmes ministrijas 04.04.2022. elektroniski sniegtā informācija.

¹³⁶ 13.06.2019. likums "Grozījumi Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā", kas stājās spēkā 01.01.2020.

¹³⁷ G20/OECD Korporatīvās pārvaldības principi (2018.gads, Tieslietu ministrija), 39.lpp.

¹³⁸ Ministru kabineta 04.02.2020. noteikumu Nr.63 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu, kā arī valdes un padomes locekļu mēneša atļūdzības maksimālo apmēru" pielikums.

¹³⁹ Ministru kabineta 04.02.2020. noteikumu Nr.63 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu, kā arī valdes un padomes locekļu mēneša atļūdzības maksimālo apmēru" 10. un 11.punkts.

¹⁴⁰ Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai" 15.punkts.

¹⁴¹ Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 "Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai" 18.punkts.

¹⁴² Piemaksas par personisko darba ieguldījumu un darba kvalitāti izvērtējuma tabula (Satiksmes ministrijas valsts sekretārs apstiprinājis 25.06.2020.).

¹⁴³ AS "Ventas osta" finanšu pārskats 31.12.2020.

- ¹⁴⁴ AS “Ventas osta” finanšu pārskats uz 31.12.2020. (Vidējais darbinieku skaits tiek aprēķināts, saskaņot strādājošos darbiniekus pārskata periodu katrā mēneša pēdējā datumā un daļot ar mēneša skaitu pārskata periodā).
- ¹⁴⁵ Informācija no Valsts ieņēmumu dienesta publicējamās datubāzes par valsts amatpersonu deklarācijām.
- ¹⁴⁶ 16.01.2020. Satiksmes ministrija vēstule Nr.01.2-17/2 “Par amatu savienošanu”.
- ¹⁴⁷ 16.01.2020. AS “Ventas osta” padomes sēdes (protokols Nr.1) lēmums Nr.6.
- ¹⁴⁸ Likuma “Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā” 6.panta otrā daļa.
- ¹⁴⁹ 17.07.2009. Satiksmes ministrijas rīkojums Nr.01.02.-03/345 “Par pārcelšanu”.
- ¹⁵⁰ Valsts civildienesta likuma 2.panta ceturtdaļa.
- ¹⁵¹ Darba likuma 131.panta pirmā daļa.
- ¹⁵² Darba likuma 136.panta piektā daļa.
- ¹⁵³ 16.01.2020. pilnvarojuma līguma par AS “Ventas osta” valdes locekļa pienākumu izpildi 8.punkts.
- ¹⁵⁴ Likuma “Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā” 6.panta otrā daļa.
- ¹⁵⁵ Stradiņa slimnīcas vadītājs Rinalds Muciņš iecelts arī “Latvijas valsts meži” padomē. Resurss pieejams: <https://www.delfi.lv/news/national/politics/stradina-slimnicas-vaditajs-rinalds-mucins-iecelts-ari-latvijas-valsts-mezi-padome.d?id=53789481>, resurss skatīts 19.11.2021.
- ¹⁵⁶ Lietderības revīzija Nr.2.4.1-20/2014 “Valsts budžeta dotācijas dzelzceļa pasažieru pārvaļājumu pakalpojumu sniedzējiem piešķiršanas un izlietojuma atbilstība normatīvo aktu prasībām, un AS “Pasažieru vilciens” darbības atbilstība normatīvajiem aktiem un efektivitāte”. Resurss pieejams: <https://www.lrvk.gov.lv/lv/revizijas/revizijas/noslegta-revizijas/valsts-budzeta-dotacijas-dzelzcela-pasazieru-parvadajumu-pakalpojumu-sniezjiem-pieskiršanas-un-izlietojuma-atbilstiba-normativo-aktu-prasibam-un-as-pasazieru-vilciens-darbibas-atbilstiba-normativajiem-aktiem-un-efektivitate>, resurss skatīts 07.01.2022.
- ¹⁵⁷ Apvienotā (atbilstības/lietderības) revīzija Nr.2.4.1-28/2020 “Vai Valsts pārvaldes reformu plāns 2020 norit saskaņā ar plānoto un tiek panākts iecerētais efekts?”. Resurss pieejams: <https://www.lrvk.gov.lv/lv/revizijas/revizijas/noslegta-revizijas/vai-valsts-parvaldes-reformas-plans-2020-norit-saskana-ar-planoto-un-tiek-panakts-ieceretais-efekts>, resurss skatīts 07.03.2022.
- ¹⁵⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 80. un 113.pants.
- ¹⁵⁹ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību, Piezīmes par II nodaļu. Valsts pienākumi, pildot īpašnieka funkcijas, 28., 29.lpp.
- ¹⁶⁰ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību, Piezīmes par II nodaļu. Valsts pienākumi, pildot īpašnieka funkcijas, 29.lpp.
- ¹⁶¹ Satiksmes ministrijas 01.04.2021. reglamenta Nr.01-01/9 “Attīstības un finanšu plānošanas departamenta reglaments” 4.punkts.
- ¹⁶² Satiksmes ministrijas 31.08.2021. reglamenta Nr.01-01/16 “Satiksmes ministrijas reglaments” 4.punkts.
- ¹⁶³ Satiksmes ministrijas 01.04.2021. reglamenta Nr.01-01/9 “Attīstības un finanšu plānošanas departamenta reglaments” 8.punkts.
- ¹⁶⁴ Satiksmes ministrijas 31.05.2021. iekšējo noteikumu Nr.01-02/16 “Satiksmes ministrijas darba kārtības noteikumi” 3. un 55.punkts.
- ¹⁶⁵ Satiksmes ministrijas 09.06.2020. iekšējo noteikumu Nr.01-02/7 “Papildu atbildības piešķiršanas noteikumi 2020.gadam” 11. un 14.punkts.
- ¹⁶⁶ Piemaksas par personisko darba ieguldījumu un darba kvalitāti izvērtējuma tabula (Satiksmes ministrijas valsts sekretārs apstiprinājis 25.06.2020.).
- ¹⁶⁷ Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 “Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1-40/2020”.
- ¹⁶⁸ Ministru kabineta 18.12.2019. rīkojuma Nr.640 “Par valsts akciju sabiedrības “Ventas osta” dibināšanu” 4.punkts.
- ¹⁶⁹ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ¹⁷⁰ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ¹⁷¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 78.panta pirmā daļa un 107.panta pirmā daļa
- ¹⁷² Likuma par budžetu un finanšu vadību 5.panta otrā daļa.
- ¹⁷³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28.panta pirmā daļa.
- ¹⁷⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28.panta piektā daļa.
- ¹⁷⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 56.panta trešā daļa.
- ¹⁷⁶ Ministru kabineta 22.12.2015. noteikumu Nr.806 “Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir daļībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu” 11. un 15.punkts.
- ¹⁷⁷ Pārresoru koordinācijas centrs. Publiskais pārskats par valsts kapitālsabiedrībām, valstij un pašvaldībām piederošajām kapitāla daļām 2019.gadā, 2.lpp.

- ¹⁷⁸ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” (dibināta 15.10.2014.) un AS “Ventas osta” (dibināta 27.12.2019.) strādāja bez peļņas laika posmā no 2014. līdz 2019. gadam (ieskaitot).
- ¹⁷⁹ Revidentu apkopotā informācija, izmantojot kapitālsabiedrību gada pārskatus un Ministru kabineta rīkojumus par valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu par laika posmu no 2014. līdz 2020. gadam.
- ¹⁸⁰ Eiropas Komisijas īstenošanas regula (ES) Nr.391/2013 (2013.gada 3.maijs), ar ko nosaka kopīgu tarifkācijas sistēmu aeronaavigācijas pakalpojumiem (spēkā līdz 31.12.2019.).
- ¹⁸¹ Ministru kabineta 21.02.2018. rīkojuma Nr.64 “Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības “Latvijas gaisa satiksme” peļņas daļu” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 3.lpp.
- ¹⁸² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28.panta piektā daļa.
- ¹⁸³ Ministru kabineta 02.11.2018. rīkojums Nr.571 “Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” peļņas daļu par 2017.gadu”, Ministru kabineta 30.10.2020. rīkojums Nr.635 “Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” peļņas daļu par 2019. gadu” un šo rīkojumu sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumi (anotācijas).
- ¹⁸⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 56.panta trešā daļa.
- ¹⁸⁵ Revidentu apkopotā informācija izmantojot VSIA “Autotransporta direkcija” gada pārskatus par laiku no 2014. līdz 2019. gadam.
- ¹⁸⁶ Eiropas Komisijas īstenošanas regula (ES) Nr.391/2013 (2013.gada 3.maijs), ar ko nosaka kopīgu tarifkācijas sistēmu aeronaavigācijas pakalpojumiem (spēkā līdz 31.12.2019.).
- ¹⁸⁷ Satiksmes ministrijas 26.01.2015. iekšējie noteikumi Nr.01-02/4 “Kārtība, kādā Satiksmes ministrijā tiek organizēta valsts kapitāla daļu pārvalde valsts kapitālsabiedrībās” (spēkā līdz 16.05.2016.), Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība” (spēkā līdz 08.01.2020.).
- ¹⁸⁸ Satiksmes ministrijas 21.10.2020. vēstule Nr.03-04/4187 “Par peļņas izlietošanu”.
- ¹⁸⁹ Satiksmes ministrijas 05.04.2022. vēstule Nr.05-03/1071 “Par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr.2.4.1-40/2020”.
- ¹⁹⁰ Ministru kabineta 26.05.2016. rīkojums Nr.308 “Par atļauju valsts akciju sabiedrībai “Latvijas dzelzceļš” iegūt netiešu izšķirošu ietekmi sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija””.
- ¹⁹¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 18.punkts.
- ¹⁹² Ministru kabineta rīkojuma projekta “Par valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu SIA “LDZ infrastruktūra” un valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” netiešas izšķirošās ietekmes izbeigšanu SIA “Rīgas Vagonbūves Uzņēmums “Baltija”” un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” līdzdalības un tiešas izšķirošās ietekmes izbeigšanu SIA “Rīgas Vagonbūves Uzņēmums “Baltija”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija), kas tika izskatīts Valsts sekretāru sanāsmē 22.07.2021. Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?dateFrom=2020-10-28&dateTo=2021-10-28&text=vagonb%C5%ABves&org=0&area=0&type=0>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ¹⁹³ Ministru kabineta 26.05.2016. rīkojums Nr.308 “Par atļauju valsts akciju sabiedrībai “Latvijas dzelzceļš” iegūt netiešu izšķirošu ietekmi sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” un Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 18.punkts.
- ¹⁹⁴ Ministru kabineta rīkojuma projekta “Par atļauju valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ¹⁹⁵ 07.03.2012. daļu pirkuma līgums Nr.RSSJU-6/282, kas noslēgts starp SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” vienīgo dalībnieku un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”.
- ¹⁹⁶ 31.05.2012. dalībnieku sadarbības līgums Nr.RSSJU-6/759, kas noslēgts starp SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” dalībniekiem.
- ¹⁹⁷ 15.03.2012. SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” ārkārtas dalībnieku sapulces lēmums Nr.2.2./3.
- ¹⁹⁸ 11.03.2013. SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” vēstules Nr.RSS-7.2.2./125 “Par vienīgā Dalībnieka piekrišanas saņemšanu” 2.pielikums – anotācija.
- ¹⁹⁹ Ministru kabineta rīkojuma projekta “Par atļauju valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²⁰⁰ Ministru kabineta rīkojuma projekta “Par atļauju valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²⁰¹ 14.05.2015. G. Česnokova vēstule Nr.1-5/16 “Par turpmāko sadarbību saistībā ar SIA “Rīgas vagonbūves uzņēmums “Baltija””.
- ²⁰² 07.07.2015. valdes sēdes protokola Nr.29-2015 izraksts un pielikums pie 07.07.2015. valdes sēdes protokola Nr.29-2015 izraksta (valdes lēmuma Nr.29/7-2015).

- ²⁰³ 07.07.2015. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" vēstule Nr.RSS-7.5.1./227-2015 "Par vienīgā dalībnieka iepriekšējās piekrišanas saņemšanu".
- ²⁰⁴ 30.11.2015. VAS "Latvijas dzelzceļš" vēstule Nr.D-6.5.1./278-2015 "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" līdzdalības iegūšanai SIA "LDZ Cargo Loģistika" un netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmumā "Baltija""".
- ²⁰⁵ Ministru kabineta 26.05.2016. rīkojums Nr.308 "Par atļauju valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" iegūt netiešu izšķirošu ietekmi sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija""".
- ²⁰⁶ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²⁰⁷ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²⁰⁸ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²⁰⁹ 15.06.2016. kapitāla daļu pirkuma līgums Nr.RSS-602/2016, kas noslēgts starp *iestāde, amats* G. Česnokova pilnvaroto personu un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss".
- ²¹⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4.panta trešā daļa.
- ²¹¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 5.panta otrā, ceturrtā daļa.
- ²¹² Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmā daļa.
- ²¹³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 8.panta trešās daļas 1.punkts.
- ²¹⁴ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 2.panta trešā daļa.
- ²¹⁵ Ministru kabineta 26.05.2016. rīkojums Nr.308 "Par atļauju valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" iegūt netiešu izšķirošu ietekmi sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija""".
- ²¹⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 5.panta otrā, ceturrtā daļa.
- ²¹⁷ Komerclikuma 169.panta pirmā daļa un Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 3.panta trešā daļa.
- ²¹⁸ Ministru kabineta 26.05.2016. rīkojums Nr.308 "Par atļauju valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" iegūt netiešu izšķirošu ietekmi sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija""".
- ²¹⁹ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²²⁰ AS "Latvijas dzelzceļš" 31.05.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 8.panta trešās daļas 2.punkts.
- ²²² Revidentu apkopotā informācija no gada pārskatiem (avots: Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrs).
- ²²³ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu SIA "LDZ infrastruktūra" un valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes izbeigšanu SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"" un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" līdzdalības un tiešas izšķirošās ietekmes izbeigšanu SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija), kas tika izskatīts Valsts sekretāru sanāsmē 22.07.2021. Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?dateFrom=2020-10-28&dateTo=2021-10-28&text=vagonb%C5%ABves&org=0&area=0&type=0>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²²⁴ 07.07.2015. valdes sēdes protokols Nr.29-2015.
- ²²⁵ 30.11.2015. VAS "Latvijas dzelzceļš" vēstule Nr.D-6.5.1./278-2015 "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" līdzdalības iegūšanai SIA "LDZ Cargo Loģistika" un netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija""".
- ²²⁶ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²²⁷ SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" biznesa plāns "Dzelzeļa transporta vagonu ražotnes attīstība", 2016.gads.
- ²²⁸ VAS "Latvijas dzelzceļš" 17.06.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²⁹ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par atļauju valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošās ietekmes iegūšanai SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40377682>, resurss skatīts 18.10.2021.

- ²³⁰ Ministru kabineta rīkojuma projekta "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu SIA "LDZ infrastruktūra" un valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošas ietekmes izbeigšanu SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" līdzdalības un tiešas izšķirošas ietekmes izbeigšanu SIA "Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija), kas tika izskatīts Valsts sekretāru sanāksmē 22.07.2021. Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?dateFrom=2020-10-28&dateTo=2021-10-28&text=vagonb%C5%ABves&org=0&area=0&type=0>, resurss skatīts 18.10.2021.
- ²³¹ SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" 07.11.2019. vēstule Nr.RSS-6.2.4./449-2019 "Par jautājuma iekļaušanu ārkārtas daļībnieku sapulces darba kārtībā".
- ²³² 11.02.2021. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" valdes sēdes protokols Nr.6-2021.
- ²³³ Satiksmes ministrijas 08.10.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²³⁴ SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" statūti (apstiprināti ar SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ārkārtas daļībnieku sapulces 2016.gada 17.marta protokolu Nr.1, p.5.).
- ²³⁵ Ministru kabineta 12.01.2022. rīkojums Nr.13 "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "LDZ infrastruktūra" un valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" netiešas izšķirošas ietekmes izbeigšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"" un sabiedrības ar ierobežotu atbildību "LDZ ritošā sastāva serviss" līdzdalības un tiešas izšķirošas ietekmes izbeigšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija""".
- ²³⁶ VAS "Latvijas dzelzceļš" 11.02.2022. elektroniski sniegtā informācija.
- ²³⁷ Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma 18.panta trešā daļa.
- ²³⁸ Revidentu apkopotā informācija no gada pārskatiem (avots: Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrs).
- ²³⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7.panta pirmā daļa.
- ²⁴⁰ Valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas un privatizācijas sertifikātu izmantošanas pabeigšanas likuma 17.panta pirmā daļa.
- ²⁴¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 8.panta trešās daļas 2.punkts.
- ²⁴² Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 2.panta trešā daļa.
- ²⁴³ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 2.panta trešā daļa un 3.pants.
- ²⁴⁴ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3.pants.
- ²⁴⁵ Ceļu satiksmes likuma 4.panta piektā daļa un piektā prim daļa.
- ²⁴⁶ Vispārēja informācija un vēsture. Resurss pieejams: <https://www.csdd.lv/par-mums/vispariga-informacija-un-vesture>, resurss skatīts 15.11.2021.
- ²⁴⁷ Satiksmes ministrijas un VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 09.02.2016. noslēgtais deleģēšanas līgums Nr.SM2016/-9 par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu (līgums ir noslēgts līdz 31.08.2027.).
- ²⁴⁸ Ceļu satiksmes likuma 43.7 pants.
- ²⁴⁹ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 2019.gada pārskata 38.lpp.
- ²⁵⁰ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 2020.gada pārskata 34.lpp.
- ²⁵¹ Ceļu satiksmes likuma 4.panta piektā daļa.
- ²⁵² 02.03.2021. VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" pārstāvju intervijas protokols un 11.03.2021. VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁵³ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ²⁵⁴ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" vidēja termiņa darbības stratēģijas 2018.–2020. gadam 4.2.sa daļa.
- ²⁵⁵ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁵⁶ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ²⁵⁷ 11.09.2019. "VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" pakalpojumu cenu aprēķina instrukcija".
- ²⁵⁸ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" Finanšu departamenta nolikuma 5.3. apakšpunkts, apstiprināts ar VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" valdes 30.10.2019. lēmumu (protokola Nr.43 7.§)
- ²⁵⁹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ²⁶⁰ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ²⁶¹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ²⁶² Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ²⁶³ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.

- ²⁶⁴ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁶⁵ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁶⁶ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁶⁷ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁶⁸ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” 30.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁶⁹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁷⁰ Ministru kabineta noteikumu projekta “Grozījumi Ministru kabineta 2013.gada 24.septembra noteikumos Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija), resurss pieejams <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40367284>, resurss skatīts 11.11.2021.
- ²⁷¹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁷² Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁷³ Reģistrācijas numurs 40003201762.
- ²⁷⁴ Reģistrācijas numurs 40003425353.
- ²⁷⁵ Reģistrācijas numurs 40003348247.
- ²⁷⁶ Reģistrācijas numurs 40003425118.
- ²⁷⁷ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 19.04.2021. vēstule Nr.11.11-10/946 “Par atbildes sniegšanu”.
- ²⁷⁸ Reģistrācijas numurs 40003311691.
- ²⁷⁹ Reģistrācijas numurs 57403003461.
- ²⁸⁰ Satiksmes ministrijas informatīvais ziņojums par VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” līdzdalības kapitālsabiedrībās pārvērtēšanu, resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40488999>, resurss skatīts 10.01.2022.
- ²⁸¹ Ministru kabineta 11.08.2020. sēdes protokola Nr.47 88.§.
- ²⁸² Ministru kabineta 30.05.2017. noteikumu Nr.295 “Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa” 97.punkts un 5.pielikuma 1.1.apakšpunkts.
- ²⁸³ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁸⁴ Ceļu satiksmes likuma 4.panta piektā daļa.
- ²⁸⁵ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 40.panta pirmā daļa.
- ²⁸⁶ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43.panta piektā daļa.
- ²⁸⁷ 02.03.2021. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” pārstāvju intervijas protokols un 11.03.2021. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁸⁸ Arhīvu likuma 1.panta 16.punkts.
- ²⁸⁹ Arhīvu likuma 4.panta pirmās daļas 1.punkts.
- ²⁹⁰ Ministru kabineta 06.11.2012. noteikumu Nr.748 “Dokumentu un arhīvu pārvaldības noteikumi” 15.1.apakšpunkts.
- ²⁹¹ Arhīvu likuma 4.panta pirmās daļas 4.punkts.
- ²⁹² Arhīvu likuma 4.panta otrās daļas 1.punkts.
- ²⁹³ Arhīvu likuma 6.panta trešā daļa.
- ²⁹⁴ 02.03.2021. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” pārstāvju intervijas protokols un VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 11.03.2021. un 15.07.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁹⁵ Ministru kabineta 06.11.2012. noteikumu Nr.748 “Dokumentu un arhīvu pārvaldības noteikumi” 13.punkts.
- ²⁹⁶ Revidentu aprēķini, ņemot vērā Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā (<https://www.ur.gov.lv/lv/>) pieejamajos akreditēto komersantu gada pārskatos sniegto informāciju par laiku no 2014. līdz 2020.gadam.
- ²⁹⁷ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁹⁸ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁹⁹ Revidentu aprēķini, ņemot vērā VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” gada pārskatos pieejamo informāciju par laiku no 2014. līdz 2020.gadam.
- ³⁰⁰ Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas 2018. gada 13. augusta lēmuma Nr. 1/23 “Kapitāla atdeves likmes aprēķināšanas metodika” 3. punkts.
- ³⁰¹ Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas 24.08.2021. preses relīze, resurss pieejams <https://sprk.gov.lv/en/node/7613>, resurss skatīts 07.01.2022.
- ³⁰² Valsts pārvaldes iekārtas likuma 40.panta pirmā daļa.

- ³⁰³ Ceļu satiksmes drošības direkcijas 04.04.2022. vēstule Nr.11.11-10/800 (ierobežota pieejamība).
- ³⁰⁴ Konkurences padomes 16.07.2018. Tirdzniecības uzraudzības noslēguma ziņojums “Konkurences ierobežojumi transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates jomā”, resurss pieejams: <https://www.kp.gov.lv/lv/media/388/download>, resurss skatīts 30.08.2021.
- ³⁰⁵ Apvienotā (atbilstības/lietderības) revīzija Nr.2.4.1-21/2018 “Vai ieguldījumi elektroniskās sakaru infrastruktūras pieejamības uzlabošanā ir veikti lietderīgi?”. Resurss pieejams: [Vai ieguldījumi elektroniskās sakaru infrastruktūras pieejamības uzlabošanā ir veikti lietderīgi? | Valsts kontrole \(lrvk.gov.lv\)](https://www.kp.gov.lv/lv/media/388/download), resurss skatīts 29.12.2021.
- ³⁰⁶ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³⁰⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ³⁰⁸ Satiksmes ministrijas 26.01.2015. iekšējie noteikumi Nr.01-02/4 “Kārtība, kādā Satiksmes ministrijā tiek organizēta valsts kapitāla daļu pārvalde valsts kapitālsabiedrībās” (spēkā līdz 16.05.2016.), Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība” (spēkā līdz 08.01.2020.), Satiksmes ministrijas 09.01.2020. iekšējie noteikumi Nr.01-02/1 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”.
- ³⁰⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 25.panta ceturtā daļa.
- ³¹⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7.panta otrās daļas 2.punkts.
- ³¹¹ Informatīvais ziņojums “Par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā informatīvā ziņojuma “Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma “Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem” (15.12.2015. izskatīts Ministru kabinetā).
- ³¹² Ministru kabineta 15.12.2015. sēdes protokola Nr.67 88.§ 1.punkts.
- ³¹³ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. “Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas” Nr.1.2-23/1/1, 4.punkts un 7.3.apakšpunkts.
- ³¹⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 16.punkts un Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. “Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnija” Nr.1.2-23/1/1, 26.4.1.apakšpunkts.
- ³¹⁵ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. “Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas” Nr.1.2-23/1/1.
- ³¹⁶ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un AS “Pasažieru vilciens”.
- ³¹⁷ Korporatīvās pārvaldības kodekss. Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā. Uzņēmuma stratēģija. Resurss pieejams: https://www.tm.gov.lv/sites/tm/files/media_file/korporativas-parvaldibas-kodekss_0.pdf, resurss skatīts 04.02.2022.
- ³¹⁸ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un AS “Pasažieru vilciens”.
- ³¹⁹ VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” vidēja termiņa darbības stratēģija 2019.–2025.gadam (apstiprināts ar VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” 30.05.2019. padomes sēdes protokola Nr.9 lēmumu Nr.2 un 29.05.2019. valdes sēdes protokola Nr.2.1.-A.2/19/32 lēmumu Nr.32/17).
- ³²⁰ Valdības rīcības plānā Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai (apstiprināts 07.05.2019.) dots uzdevums – izvērtēt VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” darba kvalitāti un iespēju no 2021.gada atvērt tirgu citiem pakalpojuma sniedzējiem.
- ³²¹ Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. “Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas” Nr.1.2-23/1/1.
- ³²² Pārresoru koordinācijas centra 28.08.2018. “Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas” Nr.1.2-23/1/1, 8.punkts.
- ³²³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta trešā daļa.
- ³²⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta astotās daļas 2.punkts un deviņā daļa.
- ³²⁵ Ministru kabineta 18.12.2019. rīkojuma Nr.640 “Par valsts akciju sabiedrības “Ventas osta” dibināšanu” 4.punkts.
- ³²⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta pirmā un piektā daļa, Ministru kabineta 07.01.2020. noteikumu Nr.20 “Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai” 6., 7., 9. un 11.punkts, Pārresoru koordinācijas centra vadlīniju Nr.1.2-23/4/1 “Vadlīnijas kapitālsabiedrības valdes un padomes locekļu kandidātu atlasei un izvērtēšanai, kapitālsabiedrībās, kurās valstij kā dalībniekam (akcionāram) ir tiesības izvirzīt valdes vai padomes locekļus” (apstiprināts 16.03.2017. un spēkā līdz 21.03.2022.) 8.punkts un Pārresoru koordinācijas centra vadlīniju Nr.1.2-23/1/1 “Vadlīnijas valdes un padomes locekļu nominēšanai kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai” 1.pielikums (apstiprināts 22.03.2022.).

- ³²⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31.panta astotās daļas 2.punkts un devītā daļa.
- ³²⁸ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³²⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28.panta piektā daļa.
- ³³⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 56.panta trešā daļa.
- ³³¹ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³³² Satiksmes ministrijas 26.01.2015. iekšējie noteikumi Nr.01-02/4 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrijā tiek organizēta valsts kapitāla daļu pārvalde valsts kapitālsabiedrībās" (spēkā līdz 16.05.2016.), Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (spēkā līdz 08.01.2020.).
- ³³³ Satiksmes ministrijas 21.10.2020. vēstule Nr.03-04/4187 "Par peļņas izlietošanu".
- ³³⁴ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³³⁵ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijas par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību (2015.gada izdevums), 16.lpp.
- ³³⁶ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 8.panta trešās daļas 1.punkts.
- ³³⁷ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta otrā daļa.
- ³³⁸ Komerclikuma 169.panta pirmā daļa.
- ³³⁹ Informatīvais ziņojums "Par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā informatīvā ziņojuma "Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai" 5.pielikuma "Turpmākās rīcības plānojums" 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansālajiem un tiesiskajiem riskiem" (15.12.2015. izskatīts Ministru kabinetā).
- ³⁴⁰ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 03.08.2021. un 20.08.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ³⁴¹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr.1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis".
- ³⁴² VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 26.03.2021. elektroniski sniegtā informācija.
- ³⁴³ Revidentu aprēķini, ņemot vērā Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā (<https://www.ur.gov.lv/lv/>) pieejamajos akreditēto komersantu gada pārskatos sniegto informāciju par laiku no 2014. līdz 2020.gadam.