



# Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem



Latvijas Republikas  
Valsts kontrole

RĪGA 2024

## Revīzijas ziņojums

“Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem”

Lietderības revīzija “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība dotētajos maršrutos”

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Piektā revīzijas departamenta 2023. gada 30. maija revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-23/2023.

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no SIA “LETA” arhīva, fotogrāfs Ivars Soikāns.

## Cienījamais lasītāj!

Esam noslēguši revīziju par sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību dotētajos maršrutos, kurā pārsvarā vērtējam regulāro pasažieru pārvadājumu organizēšanu reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem.

Sabiedriskais transports nodrošina iedzīvotājiem iespēju pārvietoties un tas ir īpaši svarīgi tiem, kam nav privātā transportlīdzekļa, piemēram, jauniešiem, senioriem un mazāk nodrošinātajiem iedzīvotājiem. Tas nodrošina piekļuvi veselības aprūpes iestādēm, kultūras pasākumiem un citiem svarīgiem sabiedriskiem pakalpojumiem, kas citādi būtu grūti sasniedzami, it īpaši lauku reģionos.

Tāpēc skaidra, saprotama un caurspīdīga sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas sistēma ir vitāli nepieciešams priekšnoteikums, lai veicinātu iedzīvotāju uzticību un tie izvēlētos šo transporta veidu. Uzticamības faktors ir viens no svarīgākajiem, jo šī pakalpojuma pieejamība ietekmē daudzas indivīda privātās izvēles, piemēram, par dzīves vietu, darba vietu, izglītības iestādēm u.c.

Diemžēl šajā revīzijā secinājām, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas un finansēšanas sistēmā ir vairāki būtiski trūkumi. Piemēram, gan neskaidri kritēriji, kā tiek veidots reģionālās nozīmes maršrutu tīkls un tajā nodrošināmais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms, gan “mūžīgā nenoteiktība” par finansējuma pieejamību. Tas nav veicinājis uzticamību iedzīvotājos un likumsakarīgi arī

politikas mērķu sasniegšanu – panākt pasažieru pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu sabiedrisko transportu.

Revīzijā secinātais vienmēr ir “skats no malas”, un šoreiz tas parādīja, ka kopumā šī sistēma ir ļoti smagnēja ar daudziem iesaistītajiem subjektiem, kā arī ļoti sarežģītu, bet neefektīvu regulējumu. Tāpēc aicinu iesaistītās puses objektīvi izvērtēt revīzijas ziņojumā minēto un veikt nepieciešamos uzlabojumus. Mūsu kopīgais mērķis ir padarīt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem prognozējamus un uzticamus ilgtermiņā, lai radītu motivāciju iedzīvotājiem izvēlēties šos sabiedriskā transporta pakalpojumus.

Pateicamies par sadarbību mūsu revidējamām vienībām – Satiksmes ministrijai un VSIA “Autotransporta direkcija”, kā arī AS “Pasažieru vilciens”, biedrībai “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”, Latvijas Republikas tiesībsargam, nodibinājumam “Nodibinājums Invalīdu un viņu draugu apvienība “APEIRONŠ”” un biedrībai “Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācija “SUSTENTO”” par sniegto viedokli.

Cieņā

departamenta direktors

Oskars Erdmanis



## Termini, saīsinājumi un skaidrojumi

Saīsinājums	Skaidrojums
<b>ATD</b>	VSIA “Autotransporta direkcija”
<b>PV</b>	AS “Pasažieru vilciens”
<b>STP</b>	Sabiedriskā transporta padome
<b>SM</b>	Satiksmes ministrija
<b>MK</b>	Ministru kabinets
<b>STIFSS</b>	Sabiedriskā transporta informācijas un finanšu statistikas sistēma
<b>SIA</b>	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
<b>AS</b>	Akciju sabiedrība
<b>ES</b>	Eiropas Savienība

Termins	Skaidrojums
<b>pas/km</b>	Pasažierkilometri – transporta mērvienība, kas raksturo viena pasažiera pārvadājumu viena kilometra attālumā
<b>Dotētais maršruts</b>	Reģionālais starppilsētu nozīmes maršruts, reģionālais vietējās nozīmes maršruts vai pilsētas nozīmes maršruts, kurā tiek nodrošināti valsts vai pašvaldības garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kurus ar atvieglotiem nosacījumiem ir tiesīgas izmantot valsts vai pašvaldības noteiktās pasažieru kategorijas un kuros ar pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensē no valsts vai pašvaldības budžeta
<b>Komerčiālais maršruts</b>	Reģionālās nozīmes maršruts, kurā no valsts vai pašvaldības budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi

## Saturs

Termini, saīsinājumi un skaidrojumi.....	4
Kopsavilkums un sagaidāmie rezultāti pēc ieteikumu ieviešanas .....	6
Būtiskākie ieteikumi.....	13
Ziņojuma struktūra .....	13
Jomas raksturojums.....	14
Revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi.....	17
1. Sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība transporta politikas mērķu sasniegšanā .....	17
2. Maršruta tīkla un pakalpojumu apjoma veidošana – kur un cik daudz brauksim .....	21
2.1. Vai lēmumus, kur braukt maršrutu tīklā, pamato ar datiem? .....	21
2.2. Vai lēmumus, cik daudz braukt maršrutu tīklā, skata pēc vienotas un integrētas pieejas? ...	24
Cik daudz brauksim bez maksas?.....	33
Cik daudz brauksim komerciālajos maršrutos? .....	35
3. Pasažieru ērtību transportlīdzekļos nodrošināšana – cik ērti brauksim .....	39
Vai ir noteikts pamatots kvalitātes standarts pakalpojuma sniegšanai (vienots atbilstoši līguma darbības termiņam)? .....	40
Vai savienojumos tiek nodrošināta standarta ievērošana un darbojas sankciju (līgumsodu) mehānisms? .....	45
4. Sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšana – cik atļausimies braukt .....	48
Informācija par revīziju.....	53
Vērtēšanas kritēriji .....	54
Pielikumi .....	57
1. pielikums. Revīzijas izlasē iekļautās kapitālsabiedrības .....	57
2. pielikums. ATD sniegtais viedoklis par valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu.....	59
3. pielikums. STP piedāvātie risinājumi reģionālās nozīmes dotētā maršrutu tīkla samazināšanai ..	61
4. pielikums. Līgumos sākotnēji noteiktais un faktiskais nobraukums 2023. gadā .....	63
5. pielikums. Īstermiņa un ilgtermiņa līgumu, kuri noslēgti pēc 2020. gada 1. jūlija, izpildes rezultāts 2021.–2023. gadā.....	64
6. pielikums. Autobusu kvalitātes prasības īstermiņa un ilgtermiņa līgumos.....	71
7. pielikums. Pārkāpumu skaits, par kuriem piemērots mazāks līgumsods vai izteikts brīdinājums	72
8. pielikums. Pārvadātājiem izteiktie brīdinājumi par autobusu kvalitātes prasību pārkāpumiem....	74
9. pielikums. Maršruta tīkla apjoma, tarifu un kvalitātes prasību salāgošana ar valsts budžetu B (process).....	75
Atsauces .....	76

## Kopsavilkums un sagaidāmie rezultāti pēc ieteikumu ieviešanas

Revīzijā vērtēta regulāro pasažieru pārvadājumu organizēšana reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem un atsevišķos jautājumos ar vilcieniem. Abi transportlīdzekļu veidi uzskatāmi par sabiedrisko transportu un reģionālās nozīmes maršrutos ar tiem veic pasažieru pārvadājumus visā Latvijas teritorijā. Šajā revīzijā nevērtējam pārvadājumu organizēšanu pilsētas nozīmes maršrutos deviņu valstspilsētu pašvaldību administratīvajās teritorijās.

Revīzijā konstatētas vairākas problēmas SM, ATD, STP rīcībā, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālajos maršrutos. Tas nav veicinājis politikas mērķu sasniegšanu – panākt pasažieru pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu sabiedrisko transportu, kā arī sabiedrības lielāku izpratni un apmierinātību ar šo pakalpojumu. Tas liecina, ka sabiedrisko transporta pakalpojumu organizēšanā tomēr nav darītas pareizās lietas attiecībā uz mērķtiecīgu sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību, skaidru un finanšu iespējām atbilstošu pieeju pakalpojumu apjoma un kvalitātes veidošanā, kas ir radījis arī papildu ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem, jo:

- ✓ pakalpojumi tiek attīstīti atrauti no valstī noteiktās attīstības plānošanas sistēmas;
- ✓ netiek ievērots normatīvais regulējums par valsts garantējamo pakalpojumu apjomu;
- ✓ sabiedriskā transporta maršrutu veidošanā nav vienotas pieejas;
- ✓ tiek pildīti normatīvajam aktam neatbilstoši lēmumi par maršrutiem, kuros pakalpojumus sniedz bez maksas;
- ✓ netiek savlaicīgi pārslēgti līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem;
- ✓ izvirzītās sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasības ir tikai daļēji pamatotas.

### *Transporta politikas plānošana*

Transporta politikas ieviešanas rezultātā plānots līdz 2027. gadam kāpināt sabiedriskā transporta izmantošanu iedzīvotāju vidū reģionālās nozīmes pārvadājumos ar vilcieniem un autobusiem. Reģionālās nozīmes pārvadājumi ietver vietējās nozīmes un starppilsētu nozīmes pārvadājumus (tie neietver valstspilsētu pašvaldību organizētos pilsētu nozīmes pārvadājumus).

Pieaugot sabiedriskā transporta izmantošanai iedzīvotāju vidū, saskatāmi vairāki ieguvumi. Viens no tiem – jo vairāk iedzīvotāju izmanto sabiedrisko transportu, jo pakalpojums ir rentablāks un valstij ir mazāk jātērē nodokļu maksātāju nauda dotācijām sabiedriskā transporta pārvadātājiem izdevumu kompensēšanai. Ne mazāk svarīgi, ka, iedzīvotājiem dodot priekšroku sabiedriskā transporta izmantošanai, samazinās arī transportlīdzekļu sastrēgumi un radītais gaisa piesārņojums. Savukārt komerciālo maršrutu (kas netiek finansēti no valsts budžeta) veidošana sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai veicina plašāku sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un saimniecisko aktivitāti.

Tomēr Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam plānotais starpposma pasažieru apgrozījuma rādītājs 2023. gadā, kas ir viens no rādītājiem plānotajam politikas rezultātam “Uzlabotas mobilitātes iespējas”, ir sasniegts tikai daļēji. Līdz ar to starpposmā veiktās darbības attiecībā uz pasažieru apgrozības veicināšanu nav bijušas efektīvas.

Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pārvadājumi ar autobusiem ir iedzīvotājiem vitāli svarīgi, un iedzīvotājiem vienmēr būs nepieciešams nokļūt vajadzīgajā vietā un “īstajā laikā”. No šo pārvadājumu organizēšanas viedokļa raugoties, lai gan iedzīvotājiem ir vēlme braukt biežāk un “īstajā laikā”, līdz šim

ir organizētas diezgan plašas braukšanas iespējas komfortablos autobusus, neskatoties uz kopumā zemu pasažieru pieprasījumu un to, cik valsts budžetam tas faktiski kopumā izmaksā (2023. gadā valsts budžetā piešķirti 62,8 milj. *euro* zaudējumu kompensēšanai pārvadātājiem).

Tomēr, neskatoties uz politikas mērķi – pasažieru pārvadājumos ar autobusiem saglabāt pasažieru apgrozības rādītāju –, vienlaikus SM mērķis ar izmaiņām normatīvajos aktos ir bijis ierobežot tik plašas braukšanas iespējas pārvadājumos ar autobusiem, ja pasažieru pieprasījums ir zems – maršrutu (reisu) rentabilitāte nerasniedz 25 %. Līdz ar to, plānojot attīstību pasažieru pārvadājumu jomā, proti, lai sabiedrisko transportu izmanto arvien vairāk iedzīvotāju, nav ņemti vērā normatīvajos aktos noteiktie kritēriji par to, kā veidojams valsts garantētais pakalpojumu apjoms. Tā vietā turpinās paļaušanās uz nodrošinātajām braukšanas iespējām, kādas bija, pirms tika izvirzīti ierobežojošie kritēriji.

Tieši pasažieru pārvadājumos ar autobusiem 2023. gadā nav sasniegts plānotais pasažieru apgrozības rādītājs (mērķa vērtība – 975,6 pas/km, sasniegtā – 825,1 pas/km). Tas nav ļāvis sasniegt arī kopējo plānoto pasažieru apgrozījuma rādītāju, lai gan pasažieru pārvadājumos ar vilcieniem šis rādītājs ir sasniegts (mērķa vērtība – 608 pas/km, sasniegtā – 612 pas/km).

No 2021. līdz 2023. gadam pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem un vilcieniem, lai kompensētu pārvadātājiem zaudējumus par sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem, no valsts budžeta piešķirti kopumā 377 milj. *euro*, tajā skaitā būtiskā apmērā arī papildu finansējums – pēdējos trijos gados kopā 170 milj. *euro*. Piešķirtais finansējums izlietots, lai arī, piemēram, uzlabotu pārvadājumos iesaistītā autobusu parka kvalitāti, kas ir ieguvums pasažieru komfortam. Tomēr tas vien līdz šim nav uzlabojis pārvadājumos ar autobusiem pasažieru apgrozību līdz plānotajam apmēram 2023. gadā (t. i., 975,6 pas/km).

Autobusu pārvadājumos arī turpmāk plānotās mērķa vērtības pasažieru apgrozībā (2027. gadā 949,4 pas/km) sasniegšana, Valsts kontroles ieskatā, ir pārāk optimistiska. Tas pamatots ar to, ka, īstenojot pasažieru pārvadājumu politiku un piedāvājot pasažieriem autobusu pārvadājumus pēc pašreizējiem valsts garantētā pakalpojuma apjoma nosacījumiem, kopumā pasažieriem nodrošināmo reisu skaits samazinātos (jo 390 jeb 38 % maršrutos reisu skaits pārsniedz pieļaujamo skaitu). Līdz ar to, nemainot pasažieru pārvadājumu rīcībpolitiku un tās ieviešanas instrumentus, kas pašlaik paredz ierobežot pakalpojuma pieejamību, ņemot vērā rentabilitātes kritēriju, pasažieru apgrozījuma pieaugums netiks sasniegts.

ATD 2019. gadā sāka attīstīt autobusu pārvadājumus, līgumos ar pārvadātājiem izvirzot prasības un radot iespējas visā maršrutu tīklā pasažieriem braukt ar līdzvērtīgas kvalitātes transportu. Tā rezultātā iepirkti sabiedriskā transporta pakalpojumi ar būtiski jaunāku autobusu parku un labāku aprīkojumu, sniedzot pasažieriem augstāku komforta un drošības līmeni.

Tomēr augstāka komforta un drošības prasību pārvadājumiem ar autobusiem izvirzīšana un finansēšana ir notikusi, neņemot vērā citus attīstības plānošanas dokumentos noteiktus, ne mazāk nozīmīgus transporta politikas attīstības pasākumus. Piemēram, transporta attīstības pamatnostādnēs ir noteikta virzība uz pasažieru pārvadājumiem ar vilcienu, nevis komforta uzlabošanu autobusos. Vienlaikus tas nav atturējis finansēt pasažieru ērtību (komforta) attīstīšanu autobusu pārvadājumos.

### *Maršruta tīkla veidošana – kur brauksim*

ATD īsteno valsts politiku sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanā un maršrutu plānošanā. Izstrādājot maršruta tīklu, ATD ir jāpamato katra maršruta nepieciešamība, aktualizējot to reizi gadā. Savukārt STP kompetencē ir apstiprināt ATD izstrādāto maršrutu tīklu, ņemot vērā katra maršruta nepieciešamību.

Tomēr ATD sagatavotā informācija katra maršruta vajadzības pamatošanai līdz šim nav bijusi tāda, lai STP to pilnvērtīgi varētu izmantot lēmumu pieņemšanā. Šobrīd normatīvajā aktā iekļautā prasība par maršrutu nepieciešamības pamatošanu neietver konkrētus kritērijus, lai pieņemtu datus balstītus lēmumus.

ATD izstrādātais un STP apstiprinātais sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīkls (2023. gadā – 55 tūkst. km) raksturo tīkla pārklājuma apjomu, savukārt pārvadātāju nobrauktais km apjoms tīklā (2023. gadā – 69,8 milj. km) – pakalpojuma apjomu. Taču ATD kā maršruta tīkla izstrādātāja sniegtais pamatojums katra maršruta (2023. gadā 1032 maršruti) vajadzībai pārvadājumiem ar autobusiem nav datus balstīts un nav periodiski pārbaudāms atbilstoši sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīkla veidošanas noteiktajiem principiem, piemēram, starp kurām vietām maršrutu tīklā veidojami savienojumi. Šāda informācija ir nepieciešama, lai pamatojums būtu izmantojams tālāko lēmumu pieņemšanā (STP apstiprinot maršruta tīklu), kā arī tā dod iespēju izskaidrot pieņemtos lēmumus sabiedrībai.

ATD maršrutu nepieciešamību pamato ar vispārīgu informāciju par iedzīvotāju iespēju pārvietoties ar sabiedrisko transportu starp apdzīvotām vietām, lai nokļūtu uz izglītības iestādēm, veselības aprūpes iestādēm, darbavietu, dzīves vietu, tirdzniecības vietām u. c., neatsaucoties uz normatīvajā aktā noteiktajiem kritērijiem. Piemēram, vai savienojums nodrošina blakus novadu (vai citu normatīvajā aktā noteikto savienojamo apdzīvoto vietu) savstarpējo sasniedzamību, vai izvēlēts taisnākais ceļš starp pasažieru apmaiņas vietām (pieturām) u.tml. Maršrutu nepieciešamība pamatota arī ar novecojušu informāciju, jo konstatēts, ka tā attiecās uz tādiem maršrutiem, kas slēgti jau 2018. gadā.

ATD nesniedz lēmuma pieņēmējam (STP) datus balstītu (kvantificējamu) informāciju, piemēram, par plānoto pieturvietu izvietojumu, iedzīvotāju skaitu (maršrutā savienotajās apdzīvotajās vietās), prognozēto ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem plānotajam reisu skaitam, aktuālo autoceļa stāvokli, kas dotu STP iespēju pēc vienotiem kritērijiem pieņemt objektīvus lēmumus par maršrutu izveidošanu, saglabāšanu vai pilnveidošanu ar konkrēto pieturvietu izvietojumu, atbilstoši iedzīvotāju aktuālajām vajadzībām.

Līdz ar to ATD izstrādātais un STP apstiprinātais maršrutu tīkls šobrīd nav veidots pēc skaidras un caurskatāmas pieejas, tādējādi nesniedzot pārlicību, ka tas atbilst iedzīvotāju nepieciešamībai pārvietoties starp apdzīvotām vietām, jo trūkst kvantificējamu (datus balstītu) rādītāju, pēc kuriem vērtējama iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību aktualitāte.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanā nav nodrošināti priekšnosacījumi līdzsvarotai un ilgtspējīgai iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanai, jo šobrīd ATD maršrutu (reisu) nepieciešamība tiek vērtēta, piemērojot atšķirīgu pieeju. Piemēram, esošajiem maršrutiem netiek prasīta aktuālā informācija no plānošanas reģioniem par iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, kas jāvērtē, veidojot jaunus maršrutus.

#### *Pakalpojumu apjoma (reisu) veidošana – cik daudz brauksim*

ATD, plānojot maršrutus, kuros veicami pasažieru pārvadājumi, vienlaikus izstrādā arī autobusu/vilcienu kustības sarakstus, tajos norādot, cik bieži katrā maršrutā tiks veikti pārvadājumi (reisi) – pakalpojumu apjoms. Gadā kopumā reģionālās nozīmes pārvadājumos tiek izpildīti ap 1,6 milj. reisu, tajā skaitā 1,5 milj. reisu ar autobusiem.

2020. gada nogalē Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā tika veikti grozījumi, ar kuriem tika papildināti sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanas principi, nosakot valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma (pārvadājumiem ar autobusiem) jēdzienu un šī apjoma noteikšanas kritērijus.



Valsts grantētais pakalpojumu apjoms ar autobusiem darb dienās nodrošināms vismaz ar astoņiem vai četriem reisiem darb dienā, ja rentabilitāte ir vismaz 25 %. Mazākais valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms ir divi reisi darb dienā.

Tomēr likuma grozījumu mērķis – nodrošināt pārvadājumus ar autobusiem pēc valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma nosacījumiem – nav sasniegts, kas norāda, ka likumā noteiktais praksē netiek īstenots.

Viens no kritērijiem, pēc kura veidojams valsts garantētais pakalpojumu apjoms, ir maršruta (reisa) rentabilitāte. Revīzijā iegūtā informācija liecina, ka vairāk nekā trešajā daļā maršrutu (390 jeb 38 %) pārvadājumos ar autobusiem nodrošinātais reisu skaits bija vismaz četri vai astoņi reisi darb dienā, lai gan maršrutu (reisu) rentabilitāte nerasniedza likumā noteiktos 25 %, pie kuras šāds reisu skaits ir pieļaujams. Lielā daļā maršrutu (258 maršrutā jeb 25 %) arī netika nodrošināti vismaz divi reisi katru darb dienu, kas saskaņā ar likumu ir mazākais nodrošināmais reisu skaits maršrutā neatkarīgi no rentabilitātes.

Revidējamā laika posmā ATD nav sagatavojusi un STP apstiprinājusi tādu maršrutu tīklu, kurā būtu norādīts valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms (reisu skaits) atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principiem.

Arī pēc revidējamā laika posma – 2024. gadā – SM, kas īsteno transporta politiku un izstrādā normatīvos aktus, ATD un STP sniedza ierosinājumus, lai veicinātu pakalpojumu apjoma salāgošanu ar valsts budžeta iespējām. Tomēr arī šajos priekšlikumos netika ievērota likuma prasība, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms nosakāms atbilstoši valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanas principiem, proti, ka no valsts budžeta tiks finansēti reisi, kuru rentabilitāte nepārsniedz 25 %. Līdz ar to likuma grozījumu mērķis arī turpmāk netiks sasniegts.

Kopš 2021. gada normatīvajos aktos noteikts, ka ATD un STP var veidot komerciālos maršrutos un maršrutos, kuros pakalpojumus pasažieriem sniedz bez maksas (turpmāk – bezmaksas maršruti). 2023. gadā sabiedriskā transporta pakalpojumi tika sniegti divos komerciālajos maršrutos un 16 bezmaksas maršrutos.

Komerciālajos maršrutos ATD izsniedz atļauju konkrētam komersantam sniegt pakalpojumu apstiprinātajā maršrutā, taču komersanti no valsts budžeta nesāņem zaudējumu kompensāciju par pasažieru pārvadāšanu. Savukārt bezmaksas maršrutos, kuros pasūtīta pārvadājumu veikšana, ATD slēdzot līgumu, komersanti saņem zaudējumu kompensāciju.

Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls ar tajā organizējamo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu ir vienots kopums. Tomēr komerciālajos (nedotētajos) maršrutos un bezmaksas maršrutos pakalpojumu apjoms nav veidots vienoti (integrēti) ar kopējo pakalpojuma apjomu, tajā skaitā, vērtējot to kontekstā ar nodrošināto valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu.

Normatīvā akta prasība pārskatīt plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam (kilometrus), ja gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtie līdzekļi nav pietiekami, ir tieši attiecināma arī uz komerciālo maršrutu un bezmaksas maršrutu veidošanu.

Divu gadu laikā uz sešiem no astoņiem ATD izveidotajiem maršrutiem neviens komersants nebija pieteicies sniegt pakalpojumu. Tā rezultātā neizdevās ietaupīt no valsts budžeta 5,5 milj. *euro*.

Maršrutu apkalpošanu uz komerciāliem principiem ir kavējusi Covid-19 ietekme uz pasažieru skaita samazināšanos un noteiktie pārvadājumu veikšanas ierobežojumi, kā arī tas, ka normatīvais akts pārvadātājiem komerciālajos maršrutos uzliek pienākumu ar atvieglotiem nosacījumiem pārvadāt

pasažierus, kuriem valsts ar normatīvajiem aktiem ir piešķīrusi braukšanas maksas atvieglojumus, taču neparedz, ka pārvadātājs ir tiesīgs saņemt no valsts to izdevumu, kas saistīti ar šo pasažieru pārvadāšanu, kompensāciju. Savukārt dotētajos maršrutos pārvadātājiem šie pasažieri nav jāpārvadā uz “sava rēķina”.

Rezultatīva komerciālo maršrutu veidošana sniedz iespēju palielināt pakalpojuma pieejamību arī tur, kur netiek dotēti vilcienu un autobusu paralēlie (dublējošie) maršruti vai kur ierobežotā valsts budžeta finansējuma dēļ nav iespējams dotēt lielāku pakalpojuma apjomu.

Savukārt attiecībā uz bezmaksas maršrutu saglabāšanu, lai gan budžeta līdzekļi 2023. gadam bija saplānoti un bija zināms, ka līdzekļu trūkst, STP tomēr pieņēma lēmumu, kura izpildes rezultātā bija nepieciešams finansējums no valsts budžeta vismaz 31 tūkst. *euro*.

Šāda situācija atkārtojās arī 2024. gadā. Turklāt, saglabājot bezmaksas maršrutus ilgāk par apstiprināto, saskaņā ar normatīvajā aktā noteikto maksimāli pieļaujamo divu gadu termiņu, tiek pārkāptas normatīvajā akta prasības. Turpinot pakalpojumus sniegt bez maksas, no valsts budžeta 2024. gadā kopumā nelikumīgi tiks izlietoti vismaz 49 tūkst. *euro*.

### *Pasažieru ērtību nodrošināšana transportlīdzekļos – cik ērti brauksim*

ATD, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam, līgumā ietver tostarp noteikumus par pakalpojuma sniegšanas kvalitāti. Līdz ar to pasažieru pārvadājumos ir jānodrošina līdzvērtīga pakalpojumu kvalitāte. Tomēr, revidentu ieskatā, izvirzītajām kvalitātes prasībām ne vienmēr ir objektīvs pamatojums.

ATD tikai daļēji ir sasniegusi mērķi nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar līdzvērtīgas kvalitātes un aprīkojuma transportlīdzekļiem, jo pārvadājumos ir izmantoti dažādas kvalitātes autobusi. Savukārt kvalitātes prasību ievērošanas kontrole nav veikta plānveidīgi un ATD piemērotie ietekmējošie līdzekļi nav motivējuši pārvadātājus ievērot izvirzītās kvalitātes prasības.

Autobusu pārvadājumos lielākajai daļai iepriekš ATD ar pārvadātājiem noslēgto ilgtermiņa līgumu par sabiedriskajiem transporta pakalpojumiem darbības termiņš beidzās 2020. gada 31. decembrī. Lai nodrošinātu līgumus nākamajam 10 gadu periodam, ATD 2019. gadā uzsāka ilgtermiņa līgumu slēgšanas procedūru. Tomēr ATD laikus (tas ir, līdz 2021. gada 1. janvārim) nav noslēgusi jaunus līgumus un nav nodrošinājusi to izpildes uzsākšanu.

Līdz ar to ATD slēdza ar pārvadātājiem īstermiņa līgumus – kā pagaidu risinājumu pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšanai, vienojoties ar pārvadātājiem par pakalpojumiem ar zemākas kvalitātes autobusiem un aprīkojumu salīdzinājumā ar noteiktajām prasībām ilgtermiņa līgumos.

Rezultātā pasažieriem nav nodrošināta sabiedrisko pakalpojumu sniegšana ar līdzvērtīgas kvalitātes autobusiem. Turklāt 2022. un 2023. gadā ATD, veicot samaksu par īstermiņa līgumu izpildi, kopsummā izlietojusi par 5 milj. *euro* vairāk, salīdzinot ar maksājumiem par noslēgto ilgtermiņa līgumu izpildi par pārvadājumiem ar augstākas kvalitātes autobusiem.

ATD nepieciešamību veikt izmaiņas prasībās par autobusu vidējo vecumu, kas ir ietvertas līgumos ar pārvadātājiem, nav pamatojusi ar identificētām problēmām.

Revidentu ieskatā, līdzvērtīgas kvalitātes pakalpojumu pieejamību ietekmē arī ar pārvadātājiem noslēgto līgumu izpildes kontroles trūkums, tajā skaitā arī attiecībā uz sankciju (līgumsodu) piemērošanu. Līdz ar to pārvadātāji nav motivēti un tiem ir iespēja nenodrošināt pakalpojumus ar līgumu nosacījumiem atbilstošas kvalitātes transportlīdzekļiem un to aprīkojumu.

2023. gadā dažādi pārkāpumi konstatēti vidēji katrā otrajā no 3580 pārbaudēm, kas veiktas kādā no aptuveni 1,6 milj. gadā izpildīto reisu. Lai gan ir veiktas pārbaudes arī par obligāto prasību autobusiem

un to aprīkojumam izpildi, kur konstatēti 286 pārkāpumi (kas ir par 183 pārkāpumiem vairāk nekā 2022. gadā), tās nav veiktas plānveidīgi, kas būtu veicams saskaņā ar iekšējo normatīvo aktu. Veicot tikai neplānotas pārbaudes (piemēram, uz sūdzību pamata), ATD nepieņem lēmumu par pārbaudu apjoma palielināšanu vai samazināšanu, analizējot izmaiņas pārkāpumu skaitā. Līdz ar to kvalitātes prasību kontrole netiek mērķtiecīgi vadīta, lai tā patiešām nodrošinātu izvirzīto kvalitātes prasību ievērošanu.

Par vismaz 52 pārkāpumiem (tajā skaitā atkārtoti izdarītiem) ATD nav piemērojusi līgumā noteikto līgumsodu (izteikts brīdinājums), bet par prasības – nav nodrošināta vizuāla un/vai audiāla pieturu paziņošana – 55 pārkāpumiem piemērojusi mazāku līgumsodu, nekā paredzēts līgumā. Tas kopumā nemotivē pārvadātājus sniegt pakalpojumu atbilstošā kvalitātē.

### *Sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšana – cik atļausimies braukt*

Sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšanu regulē valsts budžeta izstrādāšanas un sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā izdotie normatīvie akti. Šajā procesā ir iesaistītas vairākas institūcijas:

- ✓ ATD veic aprēķinus un sagatavoto informāciju par nepieciešamo finansējumu kārtējam gadam, kuru izskata STP un iesniedz SM;
- ✓ SM sagatavo budžeta pieprasījumu un iesniedz izskatīšanai Ministru kabinetā;
- ✓ Ministru kabinets izskata budžeta pieprasījumu un budžetu likumprojektu virza izskatīšanai Saeimā.

Ja pēc likuma par valsts budžetu kārtējam gadam pieņemšanas Saeimā piešķirtais finansējums nav pietiekams, tad STP ir jāpārskata maršruta tīkla apjoms, tarifi, vai neievieš kvalitātes prasības. Ja pēc šo darbību veikšanas līdzekļu joprojām trūkst, Ministru kabinetam jāpieņem lēmums par maršrutu tīkla apjomiem, finansējuma apmēru un avotu.

Lai gan normatīvais akts nosaka pārskatīt sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu, ja piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, revidējamā laika posmā un iepriekšējos gados STP šo prasību nav pildījusi. Tas liecina, ka ilgstoši pastāv sistēmiska problēma pasažieru pārvadājumu finansēšanā.

2023. gadā zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai reģionālās nozīmes maršrutos izlietota valsts dotācija 102,3 milj. *euro*, tajā skaitā 62,8 milj. *euro* pārvadājumiem ar autobusiem.

Transporta nozares vadošās institūcijas (SM, STP un ATD) ilgstoši nespēj nodrošināt pasažieru pārvadājumiem (pakalpojumu apjomam) nepieciešamo izdevumu salāgošanu ar valsts budžetu. Uz to norāda tas, ka gadu no gada pamatā no valsts budžetu programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem” tiek piešķirts trūkstošais finansējums (revidējamā laika posmā vidēji gadā tas bija 47 % jeb 33 milj. *euro*).

Prakse par trūkstošā finansējuma avotu izvēlēties valsts budžeta programmu “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem” ir nepamatota, jo līdzekļu trūkums nav radies neparedzēta gadījuma dēļ. Tomēr SM, pieprasot trūkstošo finansējumu un nepārlicinoties, vai STP ir pārskatījusi maršrutu tīkla apjomu, braukšanas maksas apmērus vai kvalitātes prasības, kā to paredz normatīvais akts, nav nodrošinājusi priekšnosacījumus, lai braukšanas vajadzības un apjomi ar valsts budžeta iespējām tiktu salāgotas.

Ieviešot Valsts kontroles sniegtos ieteikumus, SM un ATD veiks darbības, lai panāktu pozitīvas pārmaiņas (uzlabojumus), kuras raksturo šādi sasniedzamo rezultātu rādītāji:

- ✓ pasažieru apgrozība reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos 2027. gadā sasniedz vismaz 85 % no 949,4 pas/km jeb 807 pas/km (2023. gadā bija 825,1 pas/km);

- ✓ sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma izpildē konstatēto pārkāpumu skaits uz 1000 pārbaudēm 2025. gadā ir 301 jeb par 33,4 % mazāks nekā 2023. gadā;
- ✓ ATD organizētās sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas apjoms atbilst kārtējam gadam piešķirtā budžeta programmas finanšu iespējām un papildus piešķiramo līdzekļu apjoms nepārsniedz 10 % (2023. gadā bija 42 %).

## Būtiskākie ieteikumi

Pamatojoties uz revīzijā konstatēto un secinājumiem, Valsts kontrole ir sniegusi 12 ieteikumus. Tos ieviešot, revidējamās vienības:

- ✓ nodrošinās pasažieru pārvadājumu jomas politikas ieviešanu, ievērojot valstī noteiktos attīstības plānošanas principus;
- ✓ pamatos valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma ikgadēji apstiprināmajā reģionālās nozīmes maršrutu tīklā atbilstoši sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīkla un pakalpojumu apjoma veidošanas noteiktajiem principiem;
- ✓ nodrošinās normatīvajam aktam atbilstošu un ekonomiski pamatotu rīcību ar valsts budžeta līdzekļiem, nosakot sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu;
- ✓ nodrošinās līdzvērtīgu kvalitāti (autobusus, vilcienos) un pārkāpumu par kvalitātes prasību neievērošanu skaita mazināšanos.

## Ziņojuma struktūra

Informācija ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- ✓ revidējamās jomas raksturojums – informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamības plānošanu un organizēšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā;
- ✓ revīzijas konstatējumi, secinājumi un ieteikumi, sadalot tos četrās nodaļās, kurās ir sniegts Valsts kontroles viedoklis, izsecinot būtiskāko, kas pamatots ar revīzijas konstatējumiem;
- ✓ informācija par revīziju – revīzijas mērķis, juridiskais pamatojums, revīzijas apjoms, vērtēšanas kritēriji un pārbažu metodes.

Ziņojuma pirmajā nodaļā ir vērtēts, vai sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība notiek saskaņoti – ievērojot saistītajos attīstības plānošanas dokumentos paredzēto.

Otrajā nodaļā ir vērtēts, kā tiek veidots reģionālās nozīmes maršrutu tīkls un tajā nodrošināmā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms, tajā skaitā vērtējot to veidošanas un apjoma noteikšanas pamatotību (arī komerciālajos maršrutos un maršrutos, kur pakalpojumu sniedz bez maksas).

Trešajā nodaļā ir vērtēts, vai iedzīvotājiem tiek nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība līdzsvarotā kvalitātē, tajā skaitā, vērtējot transportlīdzekļiem (autobuss, vilciens) un to aprīkojumam izvirzīto kvalitātes prasību pamatotību, kvalitātes prasību ievērošanas kontroles un sankciju darbību.

Ceturtajā nodaļā ir vērtēts, vai sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms tiek salāgots ar piešķirto valsts budžeta finansējumu, tajā skaitā, vērtējot praksi trūkstošo finansējumu zaudējumu segšanai pārvadātājiem piešķirt no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem un kādas ir veiktās darbības sabiedrisko pārvadājumu organizēšanā nepietiekama finansējuma apstākļos.

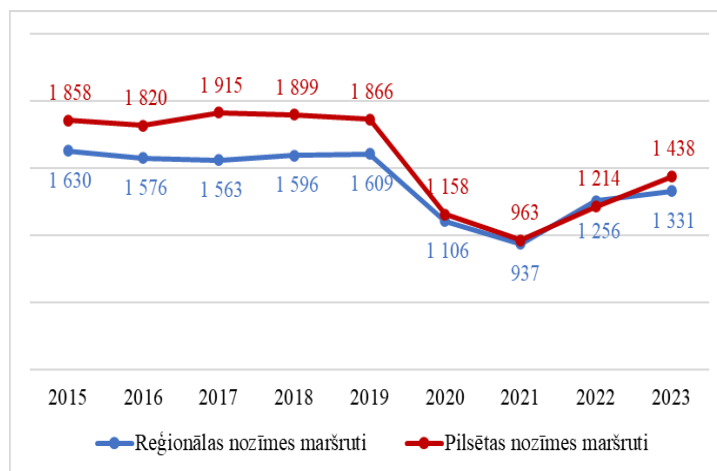
Vērtēšanas kritēriju sadaļā sniegtas atbildes uz revīzijas jautājumiem saskaņā ar revīzijas kritērijiem, pamatojot kritērija sasniegšanas pakāpi.

## Jomas raksturojums

Regulārus pasažieru pārvadājumus ar sabiedriskajiem transportlīdzekļiem organizē maršrutu tīklā, kur valstspilsētu pašvaldības pārzin savas teritorijas pilsētas nozīmes maršrutus, savukārt SM, STP un ATD pārzin reģionālās nozīmes maršrutus<sup>1</sup>.

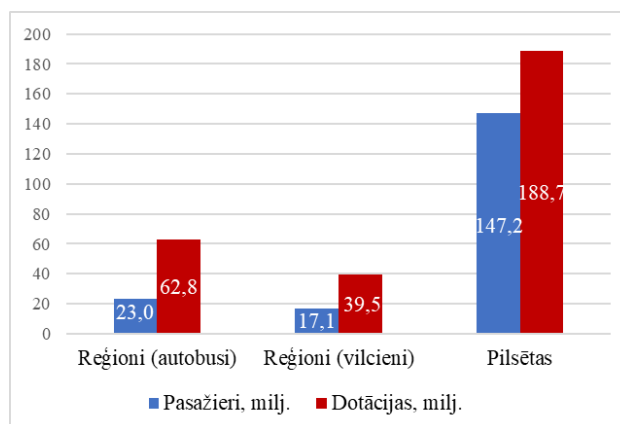
Pilsētas nozīmes maršrutos sabiedriskajā transportā (autobuss, tramvajs, trolejbuss) tiek pārvadāti ap 80 % pasažieru, bet 20 % – reģionālās nozīmes maršrutos (vilciens un autobuss)<sup>2</sup>. 2023. gadā pilsētas nozīmes maršrutos deviņās valstspilsētās kopumā pārvadāti 147,2 milj. pasažieru, bet reģionālās nozīmes maršrutos 39,6 milj. pasažieru.

Saskaņā ar STIFSS reģistrētajiem datiem<sup>3</sup> pilsētu robežās katrs pasažieris vidēji nobrauc 9,8 km, bet reģionālajos braucienos – 33,6 km. Pēc šiem datiem kopējais pasažieru veiktais braucienu attālums (pas/km apjoms) pilsētas un reģionālās nozīmes maršrutos kopumā ir līdzīgs (skatīt 1. grafiku).



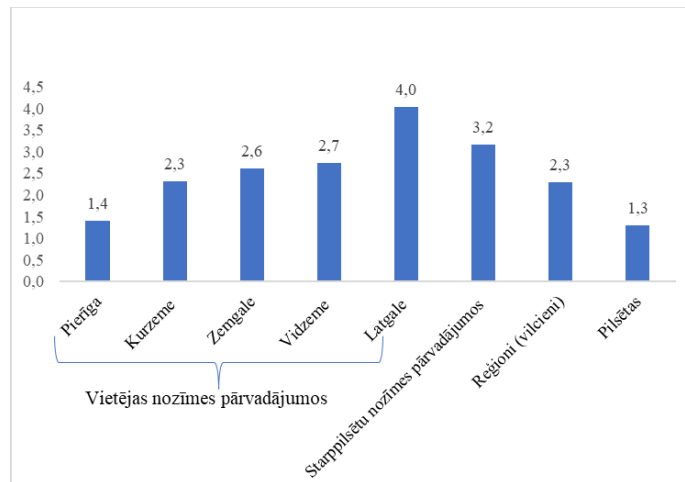
1. grafiks. Pasažieru apgrozība pas/km, milj.<sup>4</sup>

Valsts dotācija 2023. gadā sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai reģionālās nozīmes maršrutos bija 102,3 milj. *euro* un pilsētas nozīmes maršrutos – 14,6 milj. *euro*. Deviņu valstspilsētu<sup>5</sup> pašvaldību budžeta dotācija sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai pilsētu nozīmes maršrutos 2023. gadā sasniedza 174,1 milj. *euro*, tajā skaitā Rīgā 146,6 milj. *euro* (skatīt 2. grafiku).



2. grafiks. Pasažieru skaits un dotāciju apmērs (*euro*) pilsētu un reģionālās nozīmes maršrutos 2023. gadā.

Vidēji lielākais dotāciju apmērs uz vienu pasažieri pārvadājumos ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutos 2023. gadā bija Latgales reģionā, sasniedzot 4 euro uz pasažieri. Savukārt vilcienu pārvadājumos lielāks dotāciju apmērs uz vienu pasažieri bija neelektrificētajās līnijās, sasniedzot pat 7,3 euro uz pasažieri Gulbenes–Alūksnes maršrutā.



3. grafiks. Vidējais dotācijas apmērs uz pasažieri (euro) pilsētu un reģionālās nozīmes maršrutos 2023. gadā.

Sabiedriskā transporta pārvadājumos valsts noteikusi prioritāti vilcienu satiksmei<sup>6</sup> (tur, kur tā ir). Turklāt tieši reģionālās nozīmes maršrutos kā politikas rezultāts<sup>7</sup> no 2021. līdz 2027. gadam plānots pasažieru pārvadājumu apjoma (pasažierkilometros) pieaugums (skatīt 1. tabulu) vilcienos par 47 %, savukārt autobusus plānots samazinājums par 12 %. Kopumā līdz 2027. gadam plānots kāpināt sabiedriskā transporta izmantošanu iedzīvotāju vidū par 9 % jeb 150,3 milj. pas/km salīdzinājumā ar 2019. gada vērtību – 1687 milj. pas/km.

1. tabula

Politikas rezultāta “Uzlabotas mobilitātes iespējas” rezultatīvā rādītāja “Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā” vērtības, milj. pas/km

Reģionālās nozīmes maršruti	Bāzes vērtība 2019. gadā	Mērķa vērtība 2023. gadā	Sasniegtā vērtība 2023. gadā	Mērķa vērtība 2027. gadā
Autobusiem	1084	975,6	↓ 825,1 <sup>8</sup>	949,4
Vilcieniem	603	608,2	↑ 612 <sup>9</sup>	887,9
<b>Kopā</b>	<b>1687</b>	<b>1583,8</b>	↓ <b>1437,1</b>	<b>1837,3</b>

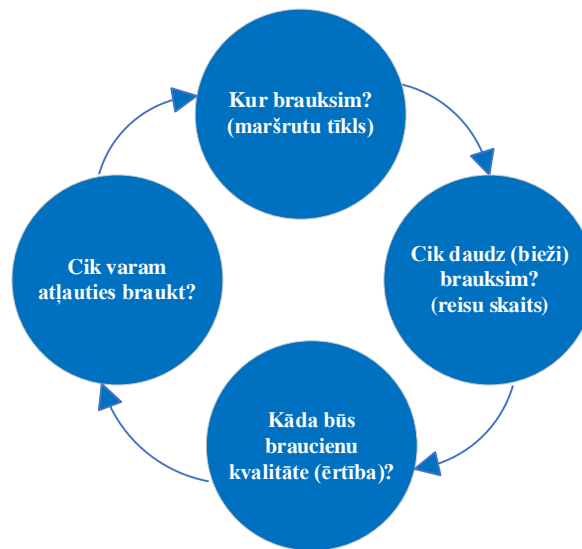
Pārorientējot satiksmi uz vilcienu segmentu ar vilcienu reisu skaita un virzienu palielinājumu, 2023. gadā ir izdevies sasniegt un pat palielināt plānoto pasažieru apgrozību (+1 %), vienlaikus neparedzēti zaudēti pasažieri reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem (-15 %), daļai pasažieru visticamāk turpmāk izmantojot privāto transportu savai mobilitātei. Tas daļēji varētu būt izskaidrojams ar pasažieru paradumu maiņu, rodoties iespējai darbu veikt attālināti, ko veicināja Covid-19 pandēmija.

Redzamākie un finansiāli ietilpīgākie pasākumi, kas veicinās politikas rezultāta sasniegšanu, ir 32 elektrovilcienu iegāde un intervāla grafiku ieviešana, kā arī dzelzceļa pieturvietu un elektrolīniju modernizācija<sup>10</sup>. Ieguvuma ietekmes areāls ir dzelzceļa līnijas elektrificētā daļa, kas lielā mērā sakrīt ar Rīgas metropoles areāla funkcionālo zonu<sup>11</sup>. Elektrificētajā līnijā tiek pārvadāti 89 % dzelzceļa pasažieru.

PV norādījis, ka prognozēto pasažieru pieaugumu būs iespējams sasniegt tikai vienlaikus ar saistītās infrastruktūras uzlabojumiem (platformas, stacijas, *P&R*)<sup>12</sup>. Izskatot iespējas izmantot vilcienu ceļam uz Rīgu, identificēts, ka automašīnas novietošana pie dzelzceļa stacijas ir ļoti ierobežota<sup>13</sup>. Attiecībā uz autobusu maršrutu veidošanu jau šobrīd ir prasība tos veidot tādus, kas papildina dzelzceļa pārvadājumus (reģionālās nozīmes maršrutos, kuros tie tiek veikti). Šobrīd autobusu satiksme nav pilnībā salāgota ar vilcienu satiksmi<sup>14</sup>. To ierobežo vilcienu reisu intensitāte, kas neļauj apmierināt visu pieprasījumu.

Mērķis kopumā palielināt sabiedriskā transporta izmantošanu iedzīvotāju vidū saskan arī ar autobusu pārvadājumu attīstīšanu<sup>15</sup> kopš 2019. gada, piemēram, visā maršrutu tīklā izvirzot vienotas kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam)<sup>16</sup>.

Attīstot pārvadājumus pa dzelzceļu, autobusu pārvadājumu loma saglabājas tur, kur dzelzceļa pārvadājumu nav, kā arī tur, kur nepieciešams papildināt vilcienu pārvadājumus. Caurskatāma un uz objektīviem kritērijiem balstīta sabiedriskā transporta piedāvājuma pārvadājumiem ar autobusiem veidošanas efektivitātei pievērsta uzmanība šajā revīzijā, vērtējot vairākus savstarpēji saistītus sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas un attīstības cikla jautājumus (skatīt 1. attēlu).



1. attēls. Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas un attīstības cikls

Balstoties uz sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas un attīstības ciklā (skatīt 1. attēlu) ietverto secīgo darbību veikšanas principiem, tika veidota revīzijas pieeja.



## Revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi

### 1. Sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība transporta politikas mērķu sasniegšanā

---

Transporta politikas ieviešanas rezultātā plānots līdz 2027. gadam kāpināt sabiedriskā transporta izmantošanu. Arī ATD ar pārvadātājiem noslēgtie ilgtermiņa līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem paredz uzlabot transportlīdzekļu (autobusu) kvalitāti, attīstīt sabiedriskā transporta pakalpojumus un ir vērsti uz iedzīvotāju pārvietošanās ar sabiedrisko transportu veicināšanu.

Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam kā attīstības pasākums nav iekļauta transportlīdzekļu (autobusu) kvalitātes paaugstināšana reģionālās nozīmes pārvadājumos. Arī SM izstrādāto informatīvo ziņojumu, kurā minēta nepieciešamība paaugstināt transportlīdzekļu kvalitāti, Ministru kabinets ir pieņēmis tikai zināšanai.

Tomēr nepieciešamais papildu finansējums pasažieru ērtību nodrošināšanai valsts budžeta līdzekļiem ir piešķirts, tajā skaitā no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem. Arī ATD savā darbības stratēģijā nav paredzējusi aktivitātes, kas saistītas ar transportlīdzekļu kvalitātes paaugstināšanu.

Lai gan SM izstrādātajā informatīvajā ziņojumā ietverts nolūks samazināt nobraukuma apjomu maršrutu tīklā, kas varētu samazināt valsts budžeta izdevumus, no noslēgto ilgtermiņa līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas paredz paaugstinātas prasības autobusu kvalitātei, līgumcenu aprēķiniem izriet, ka tajos iekļautās izmaksas pārsniedz sākotnēji prognozētās, piemēram, autobusu nolietojumam par 45 milj. *euro*.

Līdz ar to noslēgto ilgtermiņa līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem apmaksai būs nepieciešami papildu finanšu līdzekļi no valsts budžeta, kas ierobežo iespējas īstenot citus ne mazāk nozīmīgus transporta politikas attīstības pasākumus, kuriem ir vērtēta un piešķirta augstāka prioritāte transporta attīstības pamatnostādņēs (piemēram, vilcienu pārvadājumu attīstības projektiem), tajā skaitā, jau veikta finanšu plānošana.

---

Valsts politiku transporta nozarē īsteno SM. ATD īsteno valsts politiku sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanā un maršrutu plānošanā.

2019. gadā ATD uzsāka sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu noslēgšanas procedūras reģionālās nozīmes autobusu maršrutos nākamajiem 10 gadiem, jo lielākajai daļai iepriekš noslēgto līgumu darbības termiņš beidzās 2020. gada 31. decembrī.

SM informatīvajā ziņojumā<sup>17</sup> norādīja, ka:

- līgumus paredzēts noslēgt sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības 2021.-2030. gadam kontekstā, tajā skaitā izvirzot vienotas kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam);
- plānojot reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību, viens no mērķiem ir nodrošināt tādus sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki un izmaksu efektīvi;
- saskaņā ar sākotnējām aplēsēm laika posmā no 2021. līdz 2030. gadam valsts budžeta bāzē paredzētajiem izdevumiem reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem būtu nepieciešams papildu finansējums 25,84 milj. euro.

Saskaņā ar normatīvo aktu<sup>18</sup> transporta attīstības pamatnostādnes ir viens no plānošanas dokumentiem, pēc kura tiek veidots valsts budžeta pieprasījums sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai.

Revīzijā ir konstatēts, ka SM informatīvajā ziņojumā<sup>19</sup> ir norādīts sākotnēji aplēstais ikgadēji papildu nepieciešamais finansējums un paredzēti pasākumi sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstībai. Savukārt līgumu nākamajam 10 gadu periodam slēgšana ar augstākām kvalitātes prasībām autobusiem nav plānota un iekļauta ne Transporta attīstības pamatnostādņēs 2013.–2020. gadam<sup>20</sup>, ne arī Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam<sup>21</sup>.

Līdz ar to vienotu un kopumā augstāku kvalitātes prasību iekļaušana nākamā perioda sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos nav vērtēta kopsakarā ar visiem pārējiem sabiedrībai ne mazāk nozīmīgiem transporta politikas attīstības pasākumiem. Turklāt tas ir pretrunā ar finansiālo iespēju principu attīstības plānošanā. Rezultātā augstākas kvalitātes pakalpojumu nodrošināšanai finansējums būs jārod uz citu vajadzību rēķina, piemēram, samazinot pakalpojumu apjomu.

Analizējot noslēgtos<sup>22</sup> līgumus par 16 maršrutu tīkla daļām, ir konstatēts, ka līgumu izpildei no nepieciešamajiem kopumā 1595 autobusiem pārvadātājiem būs jāiegādājas 1379 jeb 87 % jaunu autobusu, kas liecina par strauju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītās autobusu flotes atjaunošanu.

ATD kā pasūtītājs iepirkumā ir noteicis kvalitātes rādītāju<sup>23</sup> – autobusu parka vidējais vecums katrā līguma darbības gadā ir vienāds vai mazāks par deviņiem gadiem, un piemēram, maršrutu tīkla daļā “Madona” tas faktiski sasniegs 3,8 gadi, savukārt maršrutu tīkla daļā “Jelgava, Dobeles” – 3,5 gadi (skatīt 2. tabulu).

2. tabula

#### Autobusu parka vidējais vecums

Līguma izpildes gads/Vidējais vecums tīkla daļā	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Vidēji 10 gados
“Madona”	2,7	3,6	3,8	4	3,9	3,9	4	3,9	4	3,9	<b>3,8</b>
“Jelgava, Dobeles”	1,4	2,4	3,4	3,9	4,0	3,9	4,0	3,9	4,0	4,0	<b>3,5</b>

Saskaņā ar ATD prognozi pēc visu līgumu noslēgšanas un spēkā stāšanās visās maršrutu tīkla daļās sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks nodrošināti ar autobusiem, kuru vidējais vecums 10 gadu periodā būs 4,17 gadi<sup>24</sup>. Savukārt autobusu vidējais vecums 2016.–2021. gadā bija 10,9 gadi, kas bija augstāks par ES valstu vidējo rādītāju.

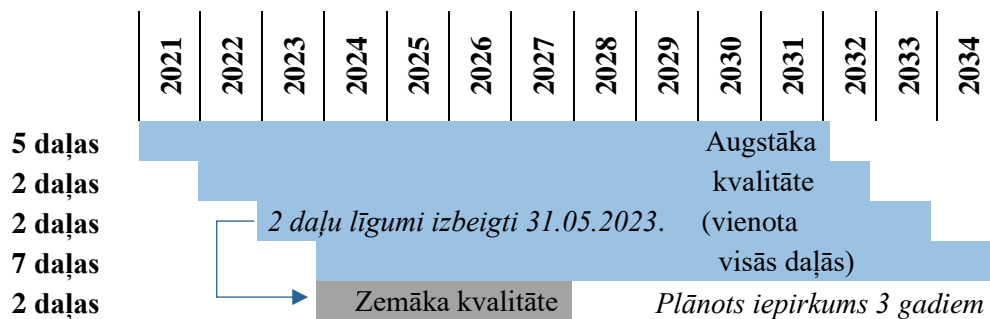
Uz ES ceļiem autobusi 2021. gadā bija vidēji 12,7 gadus veci. Tikai astoņās ES valstīs autobusu parks bija jaunāks par 10 gadiem (Austrijā – 5, Zviedrijā – 6,8, Francijā – 7,7, Dānijā – 8,1, Vācijā – 8,3, Nīderlandē – 9,6, Slovēnijā – 9,9)<sup>25</sup>.

Autobusu iegādes izmaksas līgumos par pakalpojumu sniegšanu 16 maršrutu tīkla daļām iekļautas pārvadātāju sabiedriskā transporta pakalpojuma līgumcenas aprēķinos, ņemot vērā arī autobusu nolietojuma izdevumus. ATD sākotnējā aplēse par autobusu nolietojumu, kas izmantota, informējot<sup>26</sup> MK par sabiedriskā transporta pakalpojumu finansiālo ietekmi uz valsts budžetu pirms līgumu noslēgšanas, bija 64 milj. *euro* 10 gadu laikā. Savukārt noslēgtajos līgumos autobusu nolietojuma izdevumi 10 gadu laikā kopumā veido 109 milj. *euro* jeb vidēji 10,9 milj. *euro* gadā, tas ir par 45 milj. *euro* vairāk nekā sākotnēji prognozēts.

MK uzdeva<sup>27</sup> SM un ATD atkārtoti informēt MK par finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030. gadā, pirms tiek apstiprināti atklāta konkursa rezultāti par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem.

Saskaņā ar revidentiem sniegto<sup>28</sup> informāciju SM pirms iepirkuma<sup>29</sup> par 16 tīkla daļām rezultātu apstiprināšanas nav sniegusi informāciju MK par finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030. gadā. Savukārt iepirkuma rezultātā noslēgtie ilgtermiņa līgumi neparedz pasūtītāja (ATD) tiesības pārskatīt sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitātes prasības.

No 2024. gada 8. februārī izsludinātās apspriedes par sabiedriskā transporta pakalpojumiem maršruta tīkla daļās “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda” iepirkuma<sup>30</sup> dokumentācijas izriet, ka plānots izvirzīt prasības zemākai autobusu kvalitātei salīdzinājumā ar vienotajām prasībām autobusu kvalitātei ilgtermiņa līgumos pārējās tīkla daļās (skatīt 2. attēlu). Šāda pieeja neveicina labu pārvaldību un ir pretēja mērķim – līgumus noslēgt, izvirzot vienotas kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam) visās maršrutu tīkla daļās.



## 2. attēls. Sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības 16 reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkla daļās nodrošināšanas laika grafiks un autoparka kvalitāte.

ATD darbības stratēģijā 2020.–2022. gadam<sup>31</sup> ir minēts uzdevums stratēģijas periodā izsludināt konkursus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu 16 lotēs. Tomēr stratēģijā nav rodama atsauce uz kādu no apstiprinātajiem politikas mērķiem, kuri ir aktuāli stratēģijas darbības periodā un kas vienlaikus pamatotu mērķi celt (attīstīt) pakalpojumu kvalitāti, izvirzot vienotas (kopumā augstākas) kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam).

Šādam mērķim nav gūts apstiprinājums arī kādā no valdības pieņemtajiem lēmumiem, lai gan Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam minēts, ka Latvijas valdībā 2019. gadā gūts atbalsts Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijai 2021.–2030. gadam. Minētā koncepcija (informatīvais ziņojums) valdībā ir izskatīta, pieņemot to zināšanai<sup>32</sup>.

Gan ATD stratēģijā 2020.–2022. gadam, gan ATD stratēģijā 2023.–2026. gadam<sup>33</sup> iztrūkst iestrādātu rezultātu un rezultatīvo rādītāju, lai novērtētu izmaiņu ietekmi attiecībā uz kvalitātes prasību celšanu

autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam), piemēram, izmantojot jau esošos iedzīvotāju apmierinātības rādītājus, kas tiek iegūti iedzīvotāju aptaujās.

ATD darbības stratēģijā 2023.–2026. gadam gan pieminēts, ka tā izstrādāta atbilstoši informatīvajam ziņojumam “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”, tomēr stratēģijā nav iestrādāts koncepcijā pieminētais pasākums visā maršrutu tīklā izvirzīt vienotas kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam).

### Ieteikums

SM kā par transporta nozares atbildīgajai ministrijai nodrošināt pasažieru pārvadājumu jomas politikas īstenošanu, ievērojot šādus darbības principus:

- izveidota un veikta esošās “politikas” – informatīvā ziņojumā<sup>34</sup> noteikto rezultātīvo rādītāju izmērīšana (*ex-post, mid-term*);
- izveidota saskaņota un hierarhiski pakārtotu politikas plānošanas dokumentu sistēma, tajā skaitā nodrošinot ticamu un pierādījumos balstītu budžeta resursu aprēķinu, lai nodrošinātu sabiedrības vajadzībām un budžeta iespējām atbilstošu autoparka kvalitāti;
- izveidota sistēma rezultātīvo rādītāju pasažieru pārvadājumu uzmērīšanai (monitoringam).

## 2. Maršruta tīkla un pakalpojumu apjoma veidošana – kur un cik daudz brauksim

Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas pamatprincipi ir noteikti likumā<sup>35</sup>, tostarp, kādam nolūkam veidojams pakalpojumu sniegšanai nepieciešamais maršrutu tīkls, starp kurām vietām maršrutu tīklā veidojami savienojumi un kādā apjomā šajos savienojumos pakalpojums sniedzams.

Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls, izmantojot esošo autoceļu, ielu vai sliežu ceļu tīklu, ir veidots maršrutu (dotēto un komerciālo maršrutu) kopums, kurā tiek organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Izveidotais sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīkls (2023. gadā – 55 tūkst. km) raksturo tīkla pārklājuma apjomu, savukārt nobraukums tīklā (2023. gadā – 69,8 milj. km) – pakalpojuma apjomu.

Attiecībā uz maršrutu tīkla veidošanu revīzijā pārbaudījām, pēc kādiem un kādas kvalitātes kritērijiem tiek veidots un uzturēts maršrutu tīkls. Savukārt attiecībā uz maršrutu tīklā sniedzamo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu pārbaudījām, kādi kritēriji tiek piemēroti, nosakot sniedzamā pakalpojuma apjomu izveidotajā maršrutu tīklā. Proti, nosakot reisu skaitu maršrutā un sniegšanas veidu – dotētie (tajā skaitā, kuros pakalpojumu sniedz bez maksas), komerciālie.

### 2.1. Vai lēmumus, kur braukt maršrutu tīklā, pamato ar datiem?

---

ATD pamatojošā informācija katra maršruta vajadzībai līdz šim nav sniegusi nepieciešamo funkcionalitāti STP tālāko lēmumu pieņemšanā, kas liecina, ka ir jāpārvērtē, vai šobrīd normatīvajā aktā iekļautā prasība par maršrutu pamatošanu, kā risinājums būtu papildināms arī ar konkrētiem kritērijiem, lai varētu pieņemt datus balstītus lēmumus.

ATD izstrādātais un STP apstiprinātais maršrutu tīkls šobrīd nav veidots pēc skaidras un caurskatāmas pieejas, tādējādi nesniedz pārliecību, ka tas atbilst iedzīvotāju vajadzībām pārvietoties starp apdzīvotām vietām, jo trūkst kvantificējamu (datus balstītu) rādītāju, pēc kuriem vērtējamas iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Šāda informācija piešķir pamatojumam nepieciešamo funkcionalitāti tālāko lēmumu pieņemšanā, kā arī iespēju izskaidrot pieņemtos lēmumus sabiedrībai.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanā nav nodrošināti priekšnosacījumi līdzsvarotai un ilgtspējīgai iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanai, jo šobrīd ATD maršrutu (reisu) nepieciešamība tiek vērtēta, piemērojot atšķirīgu pieeju, piemēram, esošajiem maršrutiem netiek prasīta aktuālā informācija no plānošanas reģioniem par iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, kas jāvērtē, veidojot jaunus maršrutus.

---

Maršrutu tīklu veido:

- lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā;<sup>36</sup>
- aptverot esošo autoceļu, ielu un sliežu ceļu tīklu, bet maršrutus tīklā veido un savstarpēji saskaņo atbilstoši pasažieru plūsmai, izvēloties pēc iespējas taisnāko ceļu starp pieturām (pasažieru apmaiņas vietām), kā arī starp maršruta sākuma un beigu punktiem.<sup>37</sup>

Izstrādājot maršrutu tīklu reģionālās nozīmes pārvadājumos, nodrošina:

- reģionālajos vietējās nozīmes pārvadājumos:
  - blakus novadu savstarpējo saistību;
  - pagasta vai pilsētas pārvaldes sasniedzamību novadā;
  - plānošanas reģionā ietilpstošo blakus esošo novadu pilsētu savstarpēju sasniedzamību;
  - plānošanas reģionā ietilpstošo novadu saistību ar tuvāko pilsētu plānošanas reģionā, kas neatrodas attiecīgajā novadā;
- reģionālajos starppilsētu nozīmes pārvadājumos:
  - Rīgas pilsētas saistību ar citu valstspilsētu;
  - Rīgas pilsētas saistību ar novadiem, kas neatrodas Rīgas plānošanas reģionā;
  - saistību starp novadiem un pilsētām, kas atrodas dažādos plānošanas reģionos.<sup>38</sup>

Saskaņā ar normatīvo aktu<sup>39</sup> maršruta tīkla izstrādātājam (ATD) ir jāpamato katra maršruta nepieciešamība.

Revidentu ieskatā, lai pamatotu maršruta tīkla nepieciešamību, ATD būtu jāpamato – ko un kāpēc ir nepieciešams savienot (kam tas ir nepieciešams)?

ATD maršrutu nepieciešamību pamato ar iedzīvotāju iespēju pārvietoties ar sabiedrisko transportu starp apdzīvotām vietām, lai nokļūtu uz izglītības iestādēm, veselības aprūpes iestādēm, darbavietu, dzīves vietu, tirdzniecības vietām u. c., bet nav ieviesta prakse atsaukties uz normatīvajā aktā<sup>40</sup> noteiktajiem kritērijiem (to kopu). Piemēram, ATD maršrutu nepieciešamības pamatojumos minēts:

- nokļūšanai uz izglītības un medicīnas iestādēm, darbavietām un iepirkšanās vietām;
- nokļūšanai uz izglītības iestādēm, darbavietām, novada centru un iestādēm;
- tuvā piepilsēta, nepieciešama regulāra satiksme;
- nokļūšanai dzīvesvietā;
- dārzu kooperatīvs;
- kursē tikai vasaras periodā viens reiss no rīta, viens vakarā uz dārzkopības biedrību, no pilsētas uz mazdārziņiem un pretējā virzienā utt.

Revidentu ieskatā, lai varētu izvērtēt un nepieciešamības gadījumā pārskatīt maršrutu nepieciešamību, pamatojumā būtu jāiekļauj arī datus balstīta informācija, piemēram, informācija par plānoto pieturvietu izvietojumu, iedzīvotāju skaitu (maršrutā savienotajās apdzīvotajās vietās), plānoto reisu skaita

prognozēto ietekmi uz valsts budžetu, aktuālo autoceļa stāvokli<sup>41</sup>. Datos balstīta aktuālā informācija lēmuma pieņemējam (STP) dotu iespēju pieņemt objektīvu lēmumu, pamatojot, kādēļ izveidotais maršruts ar konkrēto pieturvietu izvietojumu ir nepieciešams.

ATD 2019. gadā pasūtītais pētījums<sup>42</sup>, kurā izglītības un medicīnas iestāžu sasniedzamība ar sabiedrisko transportu reģionālajā maršrutu tīklā bija novērtēta kā ļoti augsta – 99 %, sniedza daļu no aktuālās informācijas maršrutu nepieciešamības pamatošanai pētījuma veikšanas brīdī.

ATD, izstrādājot reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, tas jāaktualizē (tajā skaitā katra maršruta nepieciešamības pamatojumu) reizi gadā – uz kārtējā gada 1. janvāri<sup>43</sup>.

ATD 2022. un 2023. gadā nav sagatavojusi aktuālo reģionālās nozīmes maršrutu tīklā iekļauto maršrutu nepieciešamības pamatojumu, lai lēmuma pieņēmējs (STP) varētu pārliecināties par tā aktualitāti. Informācijas aktualizēšanas nozīmi pastiprināja pašvaldību administratīvi teritoriālā reforma (pabeigta 2021. gada jūlijā) un vispārējās izglītības iestāžu reforma.

ATD, lai pamantotu vajadzību atklāt jaunu reģionālās nozīmes maršrutu, saskaņā ar normatīvo aktu<sup>44</sup> ir jāizvērtē maršruta funkcionālā nozīme un finansiālie rādītāji. Turklāt ieņēmumi (tai skaitā ieņēmumi no biļešu pārdošanas un ieņēmumi, kas gūti, pārvadājot valsts noteiktās personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) jaunā reģionālās nozīmes autobusa maršrutā nedrīkst būt mazāki par 25 % no prognozētajām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksām, izņemot gadījumu, ja maršruts nodrošina iespēju skolēniem apmeklēt izglītības iestādes un ja maršruts ir funkcionāli nepieciešams.

Minētā regulējuma piemērošanā ATD sniegta plaša rīcības brīvība, jo nav noteikts, pēc kādiem kritērijiem nosakāms, vai:

- maršruts ir funkcionāli nepieciešams;
- maršruts nodrošina iespēju skolēniem apmeklēt izglītības iestādi (piemēram, vai pietiek ar pieturvietas esamību 3 km attālumā no izglītības iestādes?<sup>45</sup>)?

Revīzijā ir konstatēts, ka ATD pēc pieteikumu saņemšanas par jaunu maršrutu (reisu) atklāšanu sagatavotajos izvērtējumos ietver informāciju par:

- maršruta funkcionālo nozīmi saistībā ar iedzīvotāju vajadzībām, kas saskaņota ar plānošanas reģionu;
- ATD aprēķināto prognozēto ietekmi uz valsts budžetu, ņemot vērā maršrutā sniegtā pakalpojuma plānoto rentabilitāti.

No iepriekš minētā par maršrutu nepieciešamības pamatošanu izriet, ka reģionālās nozīmes maršrutu tīkla izstrādē normatīvā akta prasības<sup>46</sup> par vajadzības pamatojumu jau izveidotam un jaunajam maršrutam nav piemērotas pēc vienotas pieejas, jo jau izveidotu maršrutu nepieciešamību nav pienākums atkārtoti pārvērtēt, ņemot vērā normatīvajā aktā<sup>47</sup> izvirzītās prasības no jauna veidojamo maršrutu pamatošanai (piemēram, plānošanas reģiona saskaņojums par maršruta funkcionālo nozīmi), kas neveicina iedzīvotāju aktuālo vajadzību noskaidrošanu.

Vēsturiski reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti (savienojumi) tika noteikti ar MK rīkojumu<sup>48</sup> (2008. gadā – 302 reģionālās starppilsētu nozīmes maršruti ar kopgarumu 30,9 tūkst. km). 2024. gadā STP apstiprināja<sup>49</sup> starppilsētu nozīmes maršrutus – 202 maršrutus, kuru kopgarums ir 23,8 tūkst. km<sup>50</sup>.

Savukārt ATD revidentiem iesniegtā informācija<sup>51</sup> par reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu nepieciešamības pamatojumu ietvēra arī maršrutus, kuri nav iekļauti revidējamā laika posmā STP apstiprinājos starppilsētu nozīmes maršrutu skaitā, piemēram:

- Nr. 7351 “Rīga – Jelgava – Eleja” (slēgts vismaz kopš 2022. gada);
- Nr. 7350 “Jelgava – Sloka” (slēgts vismaz kopš 2018. gada);
- Nr. 7373 “Jelgava – Bērze – Dobeles” (slēgts vismaz kopš 2018. gada).

Arī šis piemērs liecina, ka ATD neseko līdz tam, vai maršrutu nepieciešamības pamatojumi joprojām ir aktuāli, kas ir būtiski, lai STP lēmums par maršruta tīkla apstiprināšanu balstītos uz aktuālo nepieciešamību pārvietoties starp apdzīvotām vietām.

### Ieteikums

Lai noteiktu pamatotu ikgadēji apstiprināmo reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, ATD sadarbībā ar SM ir jānosaka maršrutu nepieciešamības pamatojumā iekļaujamās datus balstītās un periodiski pārbaudāmas informācijas apjoms atbilstoši sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīkla veidošanas noteiktajiem principiem.

## 2.2. Vai lēmumus, cik daudz braukt maršrutu tīklā, skata pēc vienotas un integrētas pieejas?

Būtisks izaicinājums pakalpojumu apjoma veidošanā ir valsts mērķis nodrošināt pakalpojumu pieejamību pārvadājumos ar autobusiem pēc valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma nosacījumiem, kas līdz šim nav sasniegts.

Uz to norāda tas, ka revidējamā laika posmā nav sagatavots un apstiprināts tāds maršrutu tīkls, kurā būtu norādīts valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms (reisu skaits) atbilstoši likumā noteiktajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principiem, kā rezultātā, piemēram, 2023. gadā:

- ✓ 390 (jeb 38 %) maršrutiem nebija noteikts rentabls reisu skaits;
- ✓ 258 (jeb 25 %) maršrutos nebija nodrošināti vismaz divi reisi katru darbdienu, kas ir mazākais nodrošināmais reisu skaits maršrutā neatkarīgi no rentabilitātes.

Nav arī skaidru kritēriju par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principu piemērošanu valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanai. Par to liecina ATD un SM atšķirīgie viedokļi par nodrošināmo reisu skaitu.

Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls ir vienots kopums, kurā visi maršruti veidojami kā komplekss risinājums sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai, tomēr revīzijā konstatētas būtiskas atkāpes.

Bezmaksas maršrutu (reisu) noteikšana nav kā daļa no kompleksa risinājuma sabiedriskā transporta pakalpojuma organizēšanai reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, par ko liecina tas, ka:



- ✓ lai gan ATD atbilstoši kompetencei ziņoja par iespējamajiem bezmaksas maršrutiem (reisiem), kuros pakalpojumus turpmāk būtu sniedzams par maksu, tomēr nav izprotams, kādēļ ierobežotu valsts budžeta līdzekļu apstākļos, STP pieņēma lēmumu turpināt pakalpojumu sniegt bez maksas, kā rezultātā 2023. gadā bija nepieciešams papildus finansējums no valsts budžeta vismaz 31 tūkst. *euro*;
- ✓ izskatīšanai un lēmuma pieņemšanai ATD 2024. gada 27. martā iesniedza STP sarakstu ar maršrutiem, kas kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanai bez maksas, nenorādot precīzu un pilnīgu informāciju, ka 2021. gadā noteikto maršrutu, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi ir sniedzami bez maksas, termiņš ir beidzies, rezultātā bez normatīvajam aktam<sup>52</sup> atbilstoša pamatojuma ir pieņemts STP lēmums, kura izpildei 2024. gadā vajadzēs papildu finansējumu no valsts budžeta vismaz 49 tūkst. *euro*;
- ✓ STP 2024. gadā pēc ATD sagatavotā ziņojuma “Par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem” izskatīšanas uzdeva ATD pārskatīt un izvērtēt ieviesto bezmaksas maršrutu (reisu) lietderību, nenorādot, pēc kādiem kritērijiem izvērtēšana veicama un kāda rezultāta sasniegšanai tas nepieciešams, no kā jāsecina, ka nav zināmi sasniedzamie rezultātīvie rādītāji, pēc kuriem būtu vērtējama bezmaksas maršrutu ieviešanas mērķa sasniegšana.

Nav noteikti un apstiprināti kritēriji (piemēram, normatīvajā aktā), kā, komerciālo maršrutu veidošanas gadījumā, nodrošināms valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms. Līdz ar to nevar novērtēt, kā STP dotā uzdevuma ATD (no 2022. gada ieviest visus plānotos komerciālos maršrutus (reģionālās nozīmes maršrutu tīklā)) neizpilde ir ietekmējusi sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību, jo:

- ✓ neizveidojot visus plānotos komerciālos maršrutus, maršrutu dotēšanai revidējamā laika posmā no valsts budžeta bija nepieciešams finansējums vismaz 5,5 milj. *euro*;
- ✓ gadījumā, kad pārvadātājs pārtrauca nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu komerciālajā maršrutā Rīga–Daugavpils (Nr.K7983), pakalpojumam netika izveidots dotētais maršruts.

Savukārt pārvadātāju intereses trūkums pieteikties sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai komerciālajos maršrutos ir skaidrojams nevis ar potenciālo pārvadātāju informētības trūkumu, bet ar Covid-19 ietekmi uz pasažieru skaita samazināšanos un noteiktajiem pārvadājumu veikšanas ierobežojumiem, kā arī normatīvajā regulējumā<sup>53</sup> ietvertu nosacījumu, ka pasažieris ir tiesīgs izmantot valsts noteiktos atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos, kas komerciālajos maršrutos netiek kompensēti no valsts budžeta, kā tas tiek darīts dotētajos maršrutos.

Nepieciešamo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu reģionālās nozīmes maršrutos nosaka STP<sup>54</sup>, pamatojoties uz likumā noteiktajiem principiem.<sup>55</sup>

Sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu veido, lai:

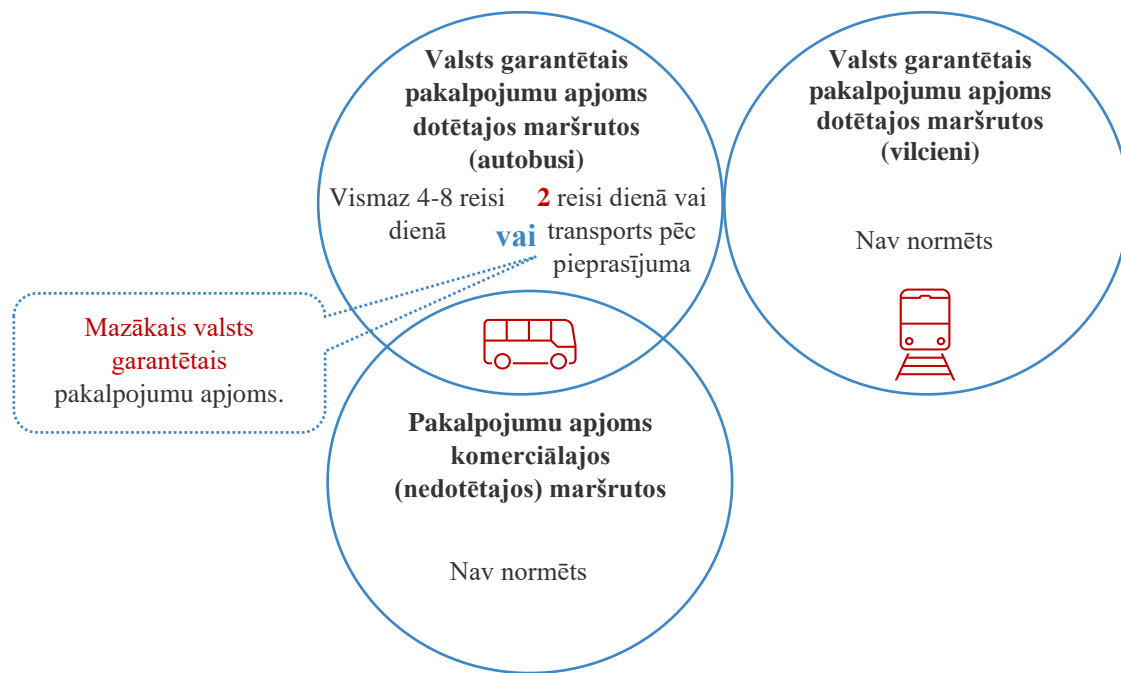
- nodrošinātu minimālo valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu reģionālās nozīmes maršrutu tīkla valsts pasūtītājā daļā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, darbdiēnās, un to intensitāte ir vismaz astoņi reisi dienā, ja novada pilsētu, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 5000, pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām. Savukārt ar intensitāti vismaz četri reisi dienā ir garantējami savienojumi novada pilsētai, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 5000, ar novada pilsētām un ciemiem, kur iedzīvotāju skaits ir mazāks par 3000, un savienojumos ar tuvējie novadiem, kā arī savienojumos ar novada pagastiem un centru, un novada centriem ar tuvāko novada pilsētu;<sup>56</sup>
- nodrošinātu starppilsētu savienojumos ar lielu pasažieru plūsmu pieprasījuma apmierināšanu vispirms maršrutos pa sliežu ceļiem;<sup>57</sup>
- izveidotajos komerciālos maršrutos (reisos), pamatojoties uz maršruta atļauju, iedzīvotāju pieprasījumu varētu nodrošināt uz komerciāliem principiem<sup>58</sup>.

Turklāt valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu (vismaz četri vai astoņi reisi darbdiēnā) nodrošina, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu un ekonomiskos rādītājus, ja pārvadātāja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) veido vismaz 25 % no pārvadātāja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām.

Mazākais valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms ir divi reisi darbdiēnā vai reisu izpilde pēc pieprasījuma, kas ir nosakāms atbilstoši likumā<sup>59</sup> noteiktajiem kritērijiem. Viens no šiem kritērijiem ir pieejamais valsts budžeta finansējuma apjoms, ja tas:

- nav pietiekams, tad var tikt samazināts reisu skaits arī tādos maršrutos, kas sasniedz rentabilitāti 25 %;
- ir pietiekams, tad maršrutos, kuru rentabilitāte ir zemāka par 25 %, reisu skaits ir samazināms līdz tādām apjomam, kad rentabilitāte sasniedz 25 %, bet to nesaņemot, maršrutā nodrošināmi divi reisi.

Tādējādi, revidentu ieskatā valsts ir apņēmusies garantēt noteiktu sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, kas nosakāms saskaņā ar normatīvajā aktā<sup>60</sup> norādītajiem principiem, kur valsts garantētais pakalpojuma apjoms ir atkarīgs no pieejamā valsts budžeta finansējuma (skatīt 3. attēlu).



### 3. attēls. Valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms.

Savukārt maršrutos pa sliežu ceļiem sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms netiek regulēts ar normatīvo aktu. Nodrošināmie vilcienu maršruti un tajos izpildāmo reisu daudzums noteikts līgumā<sup>61</sup> starp ATD un pārvadātāju PV.

Saskaņā ar ATD sniegto informāciju<sup>62</sup>:

- plānošana dzelzceļa maršrutiem notiek atbilstoši jaudas sadales pieprasījumam, kuru pārvadātājs PV iesniedz laicīgi (vismaz deviņus mēnešus iepriekš) AS “LatRailNet”, lai kopīgi ar VAS “Latvijas dzelzceļš” tiktu sagatavots vilcienu kursēšanas grafiks atbilstoši pieejamajiem laikiem uz sliežu ceļiem;
- 2022. un 2023. gada pamata vilcienu kustības saraksts tika balstīts uz nemainīgu jaudas sadales pieprasījumu, tādējādi gadu no gada saglabājot reisu intensitāti vēsturiskajā apjomā;
- atbilstoši normatīvajā aktā<sup>63</sup> noteiktajam faktiskā situācija par sabiedriskā transporta pakalpojuma apjomu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā ar izpildi kārtējā gada 1. janvārī tiek norādīta ATD sagatavotajos ziņojumos.

Revīzijā ir konstatēts, ka ATD ikgadēji sagatavotajos ziņojumos<sup>64</sup> par reģionālā nozīmes maršrutu tīklu, kurā ir ietverti pārvadājumi gan autobusu maršrutos, gan vilcienu maršrutos, informācija par pārvadājumu apjomu tiek norādīta atsevišķi par katru pārvadājuma veidu, kas liedz iespēju vērtēt pakalpojuma apjoma izmaiņu savstarpējo sasaisti, piemēram, vilciena pārvadājumu apjoma pieauguma ietekme uz autobusu pārvadājumu samazinājumu vai otrādi.

Revidentu ieskatā, viens no priekšnosacījumiem līdzsvarotam sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomam ir integrēta vilcienu un autobusu pārvadājumu apjoma veidošana, kas savukārt ļautu saprast pakalpojumu apjoma izmaiņu pamatojumu gan gadījumā, kad tiek piemēroti noteikumi par valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu, gan gadījumā, kad tie nav piemērojami (vilcienu pārvadājumos) un īpaši gadījumā, ja sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoms tiek mainīts nepietiekama valsts budžeta finansējuma dēļ.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanā valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma (pārvadājumiem ar autobusiem) jēdziens un šī apjoma noteikšanas kritēriji ir ieviesti ar likuma grozījumiem<sup>65</sup> 2020. gada nogalē. Revīzijā ir konstatēts, ka likuma grozījumu mērķis – garantēt noteiktu pakalpojumu apjomu – praksē netiek veiksmīgi īstenots.

Tā, piemēram, revidējamā laika posmā vairāk nekā 70 % maršrutu rentabilitātes rādītājs bija mazāks par 25 %, uzskatot, ka pie šādas vērtības nodrošināma<sup>66</sup> sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamība noteiktā apjomā reģionālajos vietējas un starppilsētu nozīmes pārvadājumos ar autobusiem. Salīdzinot 2022. gada un 2023. gada statistiku, nerentablu maršrutu īpatsvars ir samazinājies tikai par 1 % (skatīt 3. tabulu).

3. tabula

### Maršrutu rentabilitāte 2022. un 2023. gadā

Maršrutu rentabilitātes rādītājs	Maršrutu skaits		Maršrutu īpatsvars (%)	
	2022. gads	2023. gads	2022. gads	2023. gads
Veido vismaz 25 %	283	293 ↑	27	28 ↑
Neveido vismaz 25 %	764	739 ↓	73	72 ↓
<b>Kopā:</b>	<b>1047</b>	<b>1032 ↓</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Skaidrojot, vai revidējamā laika posmā<sup>67</sup> maršrutu tīkla apjoms ir noteikts, ievērojot noteikumus par valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojuma apjomu, ATD norādīja<sup>68</sup>, ka:

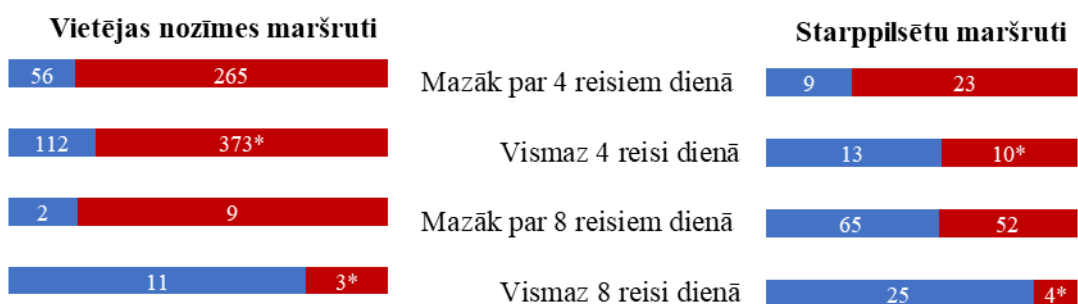
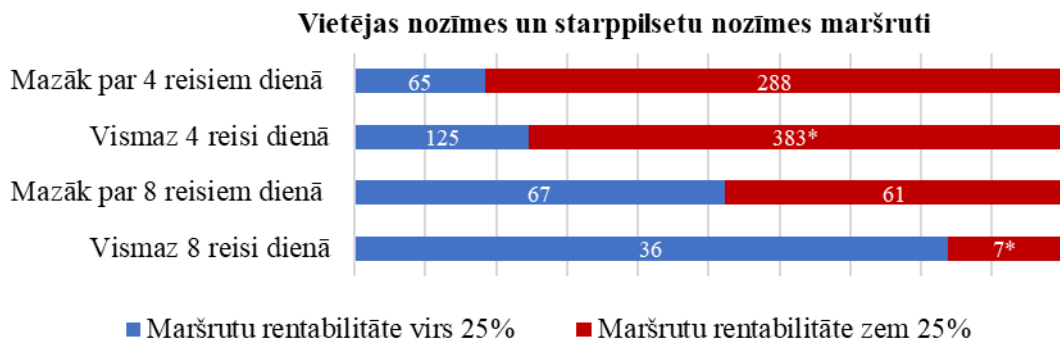
- noteikumu izpildi kavēja nestandarta situācija (*Covid-19 ierobežojumi*), bet “[..], ņemot vērā, ka nestandarta situācija ir beigusies un sākot ar 2023. gadu sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumi ir nostabilizējušies, [maršrutu tīkla apjomu šādā veidā] iespējams sagatavot sākot no 2024. gada, balstoties uz 2023. gada datiem”;
- “[..] valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu reģionālās nozīmes maršrutu tīkla var attiecināt tikai uz daļu likumā definēto savienojumu skaitu (reģionālajos starppilsētu nozīmes pārvadājumos nav noteikts valsts garantētais [pakalpojumu apjoms], kas ir 51 % no šī brīža apjoma)” (detalizēti skatīt 2. pielikumu).

SM nepiekrīt<sup>69</sup> ATD viedoklim, ka reģionālajos starppilsētu nozīmes pārvadājumos normatīvajā aktā<sup>70</sup> nav noteikts valsts garantētais pakalpojumu apjoms, un uzskata, ka starppilsētu nozīmes maršruts ir reģionālās nozīmes maršruta veids, tāpēc šajos pārvadājumos valsts garantētais pakalpojumu apjoms nodrošināms pēc tiem pašiem kritērijiem, kas attiecināmi uz reģionālajiem vietējās nozīmes pārvadājumiem.

Vērtējot minēto vadošo valsts transporta nozares institūciju viedokļus, nav konstatēts, ka Covid-19 ierobežojumu dēļ pasažieriem revidējamā laikā<sup>71</sup> bija arī izņēmumi attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoma noteikšanu atbilstoši normatīvā akta<sup>72</sup> prasībām.

Savukārt viedokļu atšķirības par normatīvā akta<sup>73</sup> piemērošanu pakalpojuma apjoma noteikšanā starppilsētu nozīmes maršrutiem, revidentu ieskatā, nav novērojamas tikai gramatiski tulkojot tajā definēto terminu nozīmi, kā arī nav iespējams noteikto valsts garantējamo pārvadājumu apjomu vietējas nozīmes pārvadājumiem (piemēram, tuvējo novadu savienojumiem) paplašināti attiecināt uz starppilsētu savienojumiem (piemēram, novadu un pilsētu savienojumiem dažādos plānošanas reģions), lai gan likumdevēja sākotnējais mērķis<sup>74</sup> bija noteikt valsts garantēto pakalpojumu apjomu visiem savienojumu veidiem.

Analizējot maršrutu rentabilitāti un darbdienās izpildīto reisu skaitu 2023. gadā, ir konstatēts, ka 390 maršrutos (37,8 %), kuros tika izpildīti vismaz astoņi vai četri reisi dienā (skatīt 4. grafiku), rentabilitāte bija zem 25 %.

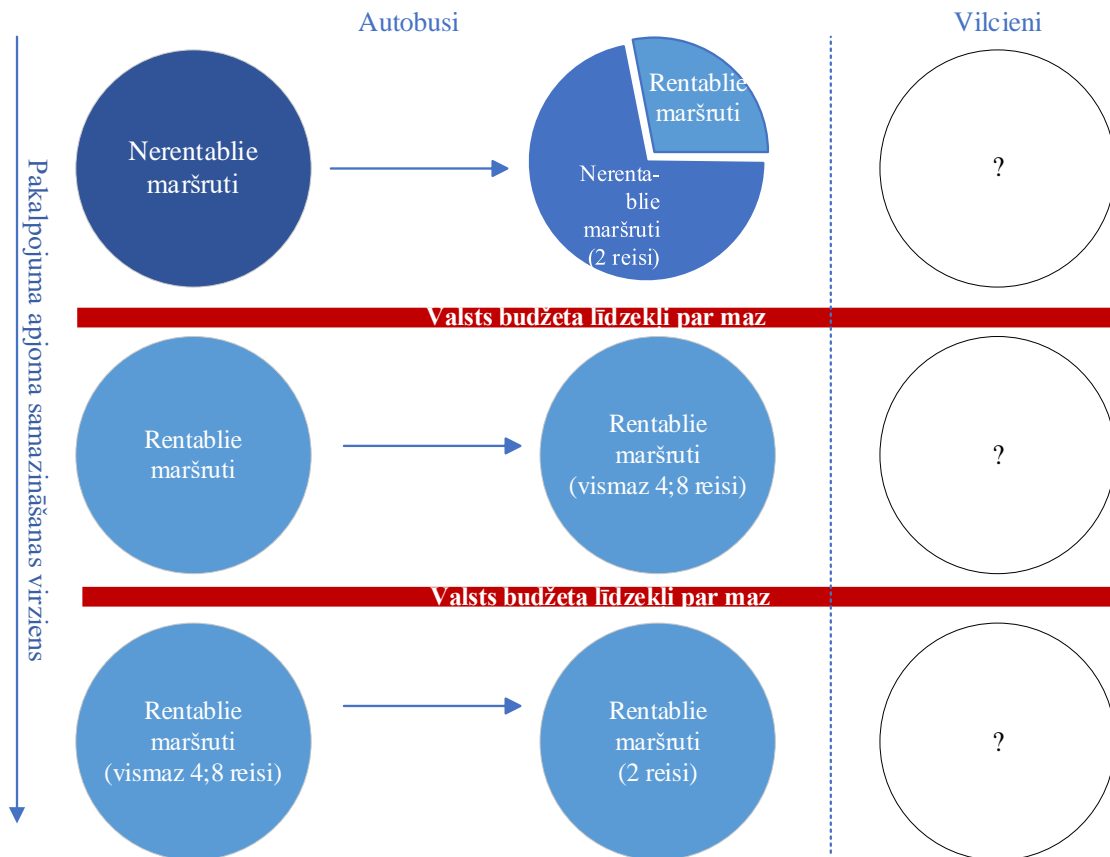


\*Potenciāli vērtējamās apjoma vērtības

#### 4. grafiks. Reģionālās nozīmes maršrutu rentabilitāte un tajos izpildīto reisu skaits darbdienās 2023. gadā<sup>75</sup>.

Ņemot vērā ATD un SM revidentiem sniegtos viedokļus, ir iespējami atšķirīgi risinājumi maršrutos sniedzamā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma pārvērtēšanai, lai noteiktu valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojuma apjomu, ņemot vērā pieejamo valsts budžeta finansējumu.

Izšķiroties par tiesībpolitiskiem risinājumiem, saskaņā ar šobrīd spēkā esošo normatīvo regulējumu<sup>76</sup> valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms reģionālās nozīmes maršrutu tīklā ir atkarīgs no pieejamā valsts budžeta finansējuma, kā arī ir noteikts valsts nodrošināmā (garantējamā) pakalpojuma apjoms, kad pakalpojums tiek sniegts ar autobusiem – divi reisi katru darbdienā, bet attiecīga regulējuma apjoma noteikšanai par pakalpojuma sniegšanu ar vilcieniem nav (skatīt 4. attēlu).



4. attēls. Sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma reģionālās nozīmes maršrutu tīklā noteikšanas shēma, ņemot vērā pieejamo valsts budžetu finansējumu.

Publiskas personas orgāns un amatpersona savas kompetences ietvaros var izdot iekšējos normatīvos aktus par ārējo normatīvo aktu vai vispārējo tiesību principu piemērošanu.<sup>77</sup>

Revidentu ieskatā situācijā, kad sabiedriskā transporta pakalpojuma valsts garantētā apjoma noteikšanā pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem normatīvajā aktā ir atšķirīga rīcības brīvība, iekšējā normatīvā akta izdošana var būt labs risinājums, lai panāktu vienveidīgu rīcību un novērst domstarpības.

Iepriekš norādītais nav pretrunā ar to, ka vienlaikus pārvērtējami esošie tiesībpolitiskie risinājumi, lai nodrošinātu tiesiskuma principam atbilstošu praksi sabiedriskā transporta pakalpojumu valsts garantētā apjoma noteikšanā.

Par iespējamām nepilnībām spēkā esošajā normatīvajā regulējumā liecina, piemēram, STP satiksmes un finanšu ministriem adresētā vēstulē<sup>78</sup> norādītais, ka “[..] nepieciešami papildu pasākumi maršrutu tīkla jeb sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumā, lai iekļautos valsts budžetā šim mērķim apstiprinātā finansējuma ietvarā”, bet, nepiemērojot noteikumus par valsts garantējamā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanu (skatīt 4. attēlu), tiek piedāvāti citi risinājumi (detalizēti skatīt 3. pielikumu):

- samazināt valsts dotācijas apjomu proporcionāli vienādi reģionālās nozīmes pārvadājumiem ar autobusiem un pa dzelzceļu (10,87 milj. km autobusiem un 1,88 milj. km vilcieniem);
- samazināt valsts dotācijas apjomu reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīklā (21,7 milj. km);
- samazināt reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkla apjomu, samazinot pakalpojumu sniegšanu starppilsētu nozīmes maršrutos;

- samazināt autobusu nobraukumu, vienlaikus palielināt pasažieru plūsmu (lielākam skaitam pasažieru pieejams vilciens) un izveidot vairāk kombinētos braucienus ar pārsēšanos no autobusa uz vilcienu.

Minētais, revidentu ieskatā, liecina, ka arī turpmāk nav plānots mainīt pieeju sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma veidošanā.

2023. gadā spēkā esošajos līgumos (20 pakalpojuma līgumi) par pārvadājumiem ar autobusiem noteiktais nobraukums uz līgumu slēgšanas brīdi (līgumi slēgti laika posmā no 2020. gada līdz 2022. gadam) bija 68,4 milj. km. Savukārt 2023. gadā faktiskais nobraukums bija 69,3 milj. km, kas ir par 0,9 milj. km vairāk nekā bija noteikts uz līguma slēgšanas brīdi.

Līgumos paredzēta (skatīt 4. pielikumu) iespēja veikt izmaiņas maršrutu tīkla apjomā (samazinājums līdz 30 %, pieaugums līdz 15 %), kas skaidrots<sup>79</sup> kā iespēja samazināt autobusu pārvadājumus, lai palielinātu vilcienu pārvadājumu kapacitāti.

ATD maršrutu tīkla apjoma izmaiņu kārtībā<sup>80</sup> kopš 2017. gada paredzēta maršrutu (reisu) lietderības (*maršrutā sniedzamā pakalpojuma apjoma*) izvērtēšana. Lai ierosinātu grozījumus maršrutu tīklā, ATD finanšu analītiķis katru ceturksni apkopo informāciju par veiktajiem regulārajiem pārvadājumiem ar autobusiem.

Lai noteiktu reisu (maršrutus), kuru noslodze ir ar zemu pasažieru skaitu un kuru vidējie zaudējumi reisā (maršrutā) pārsniedz vidējo zaudējumu apmēru visā maršrutu tīklā, tiek noteikta attiecība, kur jābūt abiem nosacījumiem:

- vidējo pārvadājumu attālumu dalot ar vidējo reisa garumu, noteiktā attiecība ir mazāka par vidējo aprēķināto visā maršrutu tīklā – reģionālās vietējās nozīmes maršrutiem 57 %, bet starppilsētu nozīmes maršrutiem 43 %;
- zaudējumi uz vienu km ir lielāki par vidējo aprēķināto lielumu visā maršrutu tīklā.

Ja reisa noslodze (tai skaitā ar bezmaksas pārvadātajiem pasažieriem) ir mazāka par pieciem pasažieriem, plānotājs (ATD) noskaidro attiecīgā plānošanas reģiona viedokli un izsaka pārvadātājam priekšlikumu slēgt attiecīgos reisu.

Pēc reisu noslodzes noteikšanas tiek sagatavoti STP izskatāmie jautājumi par maršrutu un reisu grozīšanu.

Revidējamā laika posmā reisu noslodzes izvērtēšana veikta, izpildot STP uzdevumu<sup>81</sup> – “*ATD sadarbībā ar plānošanas reģioniem veikt nerentablu detalizētu lietderības novērtējumu (inventarizāciju) un par rezultātiem informēt STP 2023. gada maija sēdē*”.

Izvērtēšanas rezultātā tika veiktas izmaiņas (slēgti, saīsināti reisi, atceltas izpildes dienas) 25 maršrutos, tajā skaitā no 2023. gada 1. septembra slēgti reģionālās nozīmes maršruti Nr. 6897 Līvāni–Gaisa tilts–Jaunsilavas un Nr. 5492 Viesīte–Gāršas–Kalna Dambrāni–Viesīte.

ATD, sniedzot skaidrojumu<sup>82</sup> par to, kādi sociālie un ekonomiskie aspekti tika ņemti vērā pakalpojuma sniegšanas saglabāšanai nerentablajos maršrutos, norādīja, ka tika izvērtēti reisi, kuru rentabilitāte iepriekšējā periodā bija 10 % un mazāk. Izvērtējums 2023. gadā tika veikts 749 reisiem, kurā katrs no šiem reisiem tika vērtēts pēc šādiem kritērijiem:

- vidējais pasažieru skaits reisā;
- valsts dotāciju segums pār izdevumiem;
- vai maršruta reisi ir vienīgie savienojumā ar apdzīvotu vietu;

- vai iespējams ieviest transportu pēc pieprasījuma;
- vai konkrētais reiss ir tehniskais reiss pieprasītākam/citam reisam;
- vai reiss tiek nodrošināts bez maksas?

ATD neiesniedza skaidrojumu, kāpēc tika vērtēti tikai reisi ar rentabilitāti zem 10 % nevis zem 25 %, un kādas bija vērtējamo kritēriju kvantitatīvās vērtības, pie kurām konkrētais reiss būtu atzīstams par slēdzamu. Turklāt ATD norādīja, ka papildus kritēriju vērtēšanai ņemta vērā katra plānošanas reģiona sniegtā informācija un diskusiju laikā izklāstītā argumentācija.

Saskaņā ar ATD sniegto informāciju<sup>83</sup> nerentablu maršrutu (reisu) noteikšanai izmantota 2022. gada statistika par sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu. Izmantojot šo informāciju, revidenti konstatēja, ka reisu skaits, kuru rentabilitāte bija zem 10 % bija pat trīs reizes (2342 reisi) lielāka nekā ATD izvērtēto reisu skaits.

Revīzijā ATD neiesniedza skaidrojumu, kāpēc tika vērtēti 749 reisi, nevis visu 2342 reisu, kuru rentabilitāte 2022. gadā bija zem 10 %, slēgšanas iespēja.

Vērtējot maršrutu (reisu) slēgšanas iespēju, ATD kā pamatojums maršrutu (reisu) saglabāšanai ir norādīts, piemēram:

- *daudz pasažieru;*
- *vienīgie reisi 2x dienā, kas savieno Līdumniekus un Krivandu ar Ludzu;*
- *maršruts varētu būt pielāgots skolniekiem, studentiem, jo kursē pirmdienās un piektdienās. Vienīgais tiešais savienojums starp Rēzekni un Krāslavu;*
- *vidējais pasažieru skaits ir palielinājies;*
- *uz konkursu jau tika noslēgti abi tehniskie reisi, pasažieru skaits ir palielinājies vidēji līdz 7,2 pasažieriem reisā un 4,2 reisā;*
- *STP lēmums saglabāt, lai darbinieki nokļūtu uz darbu.*

Revidentu ieskatā, ATD piemērotā prakse maršrutu (reisu) lietderības vērtēšanai liecina par sociāli ekonomisko aspektu (iedzīvotāju mobilitātes iespējas) prioritizēšanu, nepieturoties tikai pie likumā<sup>84</sup> noteiktajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanas principiem.

Likumā<sup>85</sup> viens no sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanas principiem ir – *ņemot vērā pieejamā valsts budžeta finansējuma apjomu, ATD sagatavo priekšlikumus STP par lietderību samazināt sabiedriskā transporta pakalpojumu intensitāti līdz diviem reisiem dienā (darbdienā).*

Lai gan viens no pamatojumiem nerentablu reisu saglabāšanai ir norādīts – *vienīgie reisi 2x dienā, kas savieno Līdumniekus un Krivandu ar Ludzu*, revīzijā ir konstatēts, ka 2023. gadā no 1032 maršrutiem 258 maršrutā jeb 25 % nebija nodrošināti vismaz divi reisi dienā.

ATD, skaidrojot revidentu norādītajos maršrutu piemēros par vismaz divu reisu dienā nenodrošināšanu, norādīja vairākus iemeslus:

- Maršruts Nr. 6369 “Mētriena–Mūrnieki–Madona” (viens reiss dienā). “Šo reisu izpilda ar vienu autobusu izlaidē no iepriekšējās dienas reisa (maršruta Nr. 5464 Madona–Sauleskalns–Kalnvirsa–Mētriena reiss 09 plkst. 21.00–22.00), kas paliek Mētrienā, kad vakarā autobuss paliek Mētrienā. Vienlaikus, šis reiss no Mētrienas līdz Madonai tiek izpildīts pa autoceļu P62 (pirms Madonas brauc caur Lazdonu), bet vēl 2x dienā pa šo ceļa posmu kursē reģionālās nozīmes maršruta Nr. 6338 Rāksala–Mētriena–Prauliena–Madona un maršruta Nr. 6999 Mētriena–Prauliena–



Madona, kas pirms Madonas iebrauc Praulienā. Pēc vēsturiskiem reisa ierakstiem redzams, ka **reiss maršrutā palicis viens jau 2012. gadā**, kad *vēl nebija stājušās spēkā izmaiņas Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumā.*”

- Maršruts Nr. 6902 “Paplaka–Priekule–Vienība” (viens reiss dienā). “Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 6902 “Paplaka–Priekule–Vienība” šobrīd ir viens reiss, plkst. 7:00 no Paplakas un ar pienākšanas laiku Vienībā plkst. 8:00. Kā pretējais reiss ir cits reģionālās nozīmes maršruta reiss – Nr.5972 “Vienība–Priekule” plkst. 8:00 no Vienības. Ņemot vērā, ka pretējam reisam ir cita maršruta shēma tas tika atklāts citā reģionālās nozīmes maršrutā, bet faktiski nodrošina pasažieriem pretējā reisa funkciju nokļūšanai uz Priekuli. Pēc vēsturiskiem reisa ierakstiem redzams, ka **reiss maršrutā palicis viens jau 2013. gadā**, kad *vēl nebija stājušās spēkā izmaiņas Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumā.*”
- Maršruts Nr. 5186 “Dobele–Lejasstrazdi–Līvberzes stacija–Jaunbērze–Dobele” (viens reiss dienā). “Šis ir vienīgais apļveida reiss, bet posmā no Dobeles līdz Jaunbērzei vēl dienā kursē divi reisi (Nr. 6794 reiss Nr.09 Dobele-Lejasstrazdi–Līvberzes stacija–Apšupes ferma un reiss Nr. 11 Dobele–Jaunbērze–Apšupes ferma), savukārt posmā no Jaunbērzes līdz Dobelei tiek izpildīti vēl četri reisi dienā. Pēc vēsturiskiem reisa ierakstiem redzams, ka **reiss maršrutā viens ir bijis vienmēr jau 2012. gadā**, kad *vēl nebija stājušās spēkā izmaiņas Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumā.*”

Revidentu ieskatā, iepriekš minētie skaidrojumi liecina, ka ATD praksē sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoma noteikšanas principus piemēro atšķirīgi maršrutiem (reisiem), kas izveidoti pirms un kas izveidoti pēc Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma grozījumu spēkā stāšanās.

### Ieteikums

Lai noteiktu pamatotu valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu ikgadēji apstiprināmajā reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, ATD sadarbībā ar SM izstrādāt iekšējo normatīvo regulējumu, paredzot veicamās procedūras normatīvajā aktā ietverto valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanas principu ievērošanas nodrošināšanai.

### Cik daudz brauksim bez maksas?

No 2021. gada<sup>86</sup> mazapdzīvotas vietās, ņemot vērā noteiktus<sup>87</sup> kritērijus, sabiedriskā transporta pakalpojumus pasažieriem var sniegt arī bez maksas.

Likuma anotācija<sup>88</sup> ir norādīts, ka šāds risinājums bija nepieciešams, lai paaugstinātu sabiedriskā transporta pieejamību mazapdzīvotās teritorijās un stimulētu iedzīvotājus pēc iespējas vairāk izmantot sabiedrisko transportu maršrutos, kas apkalpo teritorijas ar zemu iedzīvotāju blīvumu un kuru rentabilitātes rādītāji ir ļoti zemi.

Ieviešot pasažieriem bez maksas pakalpojumu sniegšanu maršrutos (reisos), nav paredzēts palielināt pakalpojumu pieejamību arī maršruta pārklājuma (piemēram, savienojot vēl citas apdzīvotas vietas) vai apjoma ziņā. Revidentu ieskatā bezmaksas pakalpojumu sniegšanas maršrutos (reisos) jāvērtē vienoti (integrēti) nevis atrauti no kopējā pakalpojuma apjoma dotētajā maršrutu tīkla apjoma pārzināšanas.

Revīzijā ir konstatētas gan neatbilstības, gan vienotas pieejas trūkums ATD un STP darbībā, kad tās atbilstoši savai kompetencei ievieš bezmaksas pakalpojumus maršrutos (reisos).

Reģionālās nozīmes maršrutus (reisu), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti bez maksas, apstiprina uz diviem gadiem, bet ik pēc sešiem mēnešiem (prasība spēkā līdz 09.07.2021.) vai gada laikā (prasība spēkā šobrīd) jāveic šo maršrutu (reisu) pārvērtēšana.<sup>89</sup>

2021. gadā ATD sagatavoja ziņojumu<sup>90</sup> par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros būtu jāsniedz sabiedriskā transporta pakalpojumu bez maksas. STP apstiprināja<sup>91</sup> sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu bez maksas 15 maršrutu reisos no 2021. gada 1. oktobra līdz 2023. gada 30. septembrim (*uz diviem gadiem*).

2022. gada 1. aprīlī STP nolēma<sup>92</sup> pakalpojumu sniegt bez maksas vēl vienā maršrutā (Nr. 6572 Ludza–Blonti–Degļeva) reisiem.

ATD 2023. gada martā iesniedza STP ziņojumu<sup>93</sup> par jaunu bez maksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo pārvērtēšanu, norādot, ka:

- normatīvajā aktā noteiktajiem kritērijiem<sup>94</sup>, kuros pakalpojumu var sniegt bez maksas, atbilst kopumā jauni 14 maršrutos ietvertie 36 reisi;
- savukārt no esošajiem 16 maršrutos ietvertajiem 68 reisiem 15 reisi kvalificējas kā regulārie reisi, kas nodrošināmi par maksu.

Savukārt STP lēmumā norādīts: *[..] ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus, to nepietiekamību, tajā skaitā, esošo un prognozējamo pastāvīgo ietekmi ģeopolitiskās un ekonomiskās situācijas rezultātā, apstiprināt reģionālās nozīmes maršrutu (reisu) sarakstu, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti bez maksas, saglabājot tajā visus šobrīd noteiktos bez maksas sniedzamos maršrutus (reisu) un paredzot, ka jauni bez maksas sniedzamie reisi netiek noteikti.*<sup>95</sup>

STP lēmumā<sup>96</sup> nav norādīta detalizēta informācija par to, kādā apmērā un kādiem pasākumiem finanšu līdzekļu nepietiek. Vienlaikus šādu pamatojumu var uztvert pretrunā ar pieņemto lēmumu atstāt kā bez maksas nodrošināmu sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutos, lai gan saskaņā ar pārvērtēšanas kritērijiem<sup>97</sup> daļa no tiem būtu sniedzami par maksu. Saskaņā ar ATD aprēķinu<sup>98</sup> iepriekš minētajos maršrutos negūtie ieņēmumi 2022. gadā bija 18,7 tūkst. *euro*.

ATD 2024. gada martā iesniedza STP ziņojumu<sup>99</sup>:

- par 14 maršrutiem, kas atkārtoti kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanai bez maksas;
- par 16 maršrutu (kuros bezmaksas pakalpojuma sniegšana ieviesta kopš 2021. gada) raksturojošiem rādītājiem 2023. gadā, tajā skaitā norādot maršrutus, kuros izpildāmie reisi kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanai par maksu un kuros negūtie ieņēmumi bija 31 tūkst. *euro*;
- par ATD prognozēto finanšu ietekmi 2024. gadā, ja tiks saglabāti esošie un apstiprināti jauni bezmaksas maršruti, ko veidos negūtie ieņēmumi 70 291,49 *euro*, tajā skaitā:
  - 21 230,45 *euro*, apstiprinot jaunus maršrutus;
  - 49 061,04 *euro* saglabājot apstiprinātos maršrutus.

Revīzijā ir konstatēts, ka, lai gan sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana bez maksas 15 no 16 maršrutu reisos bija apstiprināta līdz 2023. gada 30. septembrim, bezmaksas pakalpojumi pēc šī termiņa netika pārtraukti. Turklāt 2024. gada 27. martā STP, izskatot ATD sagatavoto ziņojumu, nolēma<sup>100</sup>:

- nemainīt bezmaksas maršrutu (reisu) skaitu kopš 2021. gada ieviestie bezmaksas maršruti un saglabāt to nemainīgu – nenosakot jaunus bezmaksas maršrutus (ATD identificētie maršruti, kas kvalificējas bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojuma ieviešanai) un nenosakot kādu no bezmaksas maršrutiem (maršruti, kas saskaņā ar ATD izvērtējumu kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanai par maksu) par maksu. Saskaņā ar ATD prognozi 2024. gadā no valsts budžeta tam būs nepieciešami 49 tūkst. *euro*;
- uzdot ATD veikt ieviesto bezmaksas maršrutu (reisu) lietderības pārskatīšanu un izvērtēšanu, kā arī izvērtēt potenciālo pasažieru (unikālo) skaita pieaugumu un 2024. gada jūlija STP sēdē iesniegt priekšlikumus par bezmaksas maršrutu (reisu) turpmāku noteikšanu par maksas maršrutiem (reisiem).

Atbilstoši normatīvajā aktā<sup>101</sup> noteiktajam STP 2024. gada 27. martā, lemjot par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi ir sniedzami bez maksas, bija jāvērtē kā līdzvērtīgi visi 30 maršruti, kas kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanai bez maksas, jo:

- 14 maršruti, ATD vērtējumā, atbilst izvirzītajiem kritērijiem;
- 15 maršrutiem 2023. gada 30. septembrī beidzās STP apstiprinātais divu gadu termiņš, bet vienam – 2024. gada 31. martā.

Iepriekš minētais norāda, ka ATD sagatavotajā informācijā<sup>102</sup> par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem, kas izmantota STP lēmuma pieņemšanai, nebija norādīta būtiska informācija, tas ir, ka 16 maršrutiem, kuros iepriekš bija apstiprināta sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšana bez maksas, divu gadu termiņš lēmuma pieņemšanas brīdī ir beidzies.

Savukārt STP lēmums uzdot ATD veikt ieviesto bezmaksas maršrutu (reisu) lietderības pārskatīšanu un izvērtēšanu, revidentu ieskatā, ierobežo veikt lietderības aspektu izvērtēšanu, jo tajā nav norādes uz konkrētiem un izmērāmiem sasniedzamajiem rezultātiem (ieguvumiem), kas sasniedzami pasažieru pārvadājumu jomā ar bezmaksas maršrutu (reisu) nodrošināšanu, piemēram, mazināt privāto automašīnu izmantošanu par 10 %.

## Ieteikums

Lai nodrošinātu normatīvajam aktam atbilstošu un ekonomiski pamatotu rīcību ar valsts budžeta līdzekļiem, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus, ATD ieviest kontroles procedūras pilnīgas un precīzas informācijas sagatavošanai par maršrutiem, kas kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanai bez maksas, kā arī izstrādāt vērtēšanas kritērijus ieguvumiem no bezmaksas maršrutu izveidošanas.

## Cik daudz brauksim komerciālajos maršrutos?

Kopš 2021. gada ATD kompetencē ir komerciālo maršrutu veidošana<sup>103</sup>. Komerciālie maršruti ir reģionālās nozīmes maršruts, kurā no valsts vai pašvaldības budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi.<sup>104</sup>

2021. gadā tika plānots, ka reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas ir paralēli vilcieniem Pierīgā un posmā Rīga–Daugavpils un ar kuriem tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, saglabās, bet bez valsts dotācijām, t.i., autobusu maršrutus astoņos savienojumos (Rīga–Ogre, Rīga–Jelgava, Rīga–Olaive, Rīga–Jaunķemeri, Rīga–Sloka, Rīga–Sigulda, Rīga–Salaspils, Rīga–Daugavpils) apkalpos pēc komerciāliem

principiem, bet to skaits varētu palielināties, ņemot vērā ierobežotos valsts budžeta līdzekļus. Potenciāli komerciālie/valsts nedotētie maršruti varētu tikt veidoti arī Rīgas savienojumos ar Rēzekni, Liepāju, Ventspili un Bausku.<sup>105</sup>

Komerčiālos maršrutus (reisu) ATD veido, izvērtējot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu intensitāti, pakalpojuma pieejamību un pieejamo valsts budžeta finansējumu.

Normatīvajā aktā<sup>106</sup> noteikts, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, lai kompensētu pakalpojuma sniedzēja zaudējumus, STP pārskata plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam (kilometrus). Tajā skaitā arī komerciālo maršrutu (reisu) kā daļas no reģionālās nozīmes maršruta tīkla, veidošanas procesā ir svarīgi vērtēt pieejamo valsts budžeta finansējumu.

Revidentu ieskatā, komerciālos maršrutu veidošana sniedz iespēju saglabāt pakalpojuma pieejamību arī tur, kur:

- maršruti dublējas (maršrutu galapunkti sakrīt gan vilcienu, gan autobusu maršrutos);
- ierobežotā valsts budžeta finansējuma dēļ nav iespējams dotēt lielāku pakalpojuma apjomu.

2021. gada 9. jūlijā STP nolēma<sup>107</sup> nodot ATD patstāvīgai izlemšanai jautājumus, kas saistīti ar grozījumiem dotētajā reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, atbalstot komerciālo maršrutu ieviešanu:

- Rīga–Daugavpils no 2021. gada 1. septembra;
- Rīga–Jaunķemeri, Rīga–Sloka, Rīga–Salaspils, Rīga–Olaine no 2021. gada 1. oktobra;
- Rīga–Jelgava, Rīga–Sigulda, Rīga–Ogre no 2022. gada 1. janvāra.

Lai veicinātu komerciālo maršrutu ieviešanu, ATD vairākkārt aicināja pārvadātājus pieteikties komercmaršrutu apkalpošanā un/vai izveidē. Tomēr pārvadātāji nav izrādījuši interesi par pasažieru pārvadājumu veikšanu ar autobusiem pēc komerciāliem principiem, skaidrojot to ar pasažieru skaita kritumu arī dotētajā maršrutu tīklā, tajā skaitā Covid-19 ietekmē, ģeopolitisko situāciju, kas ievērojami ir ietekmējusi energoresursu cenas, kā arī bezmaksas pārvadājamo pasažieru īpatsvaru, kas ir ap 20–25 % no kopējā pasažieru skaita maršrutā. 2023. gadā pēc komerciāliem principiem tika apkalpoti divi maršruti.

Normatīvajā aktā<sup>108</sup> ir noteikts, ka pasažieris ir tiesīgs izmantot normatīvajos aktos noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos.

Kompensēt pārvadātājiem zaudējumus par tādu pasažieru pārvadāšanu, kuriem noteikti braukšanas maksas atvieglojumi saskaņā ar braukšanas maksas atvieglojumu noteikumiem, ir paredzēts<sup>109</sup> tikai dotētajos maršrutos, lai arī maršrutu tīklu veido gan dotētie maršruti, gan komerciālie maršruti.

Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas 2022. gada 8. septembra spriedumā (*lietā Nr. C-614/20 Lux Express Estonia*) secināto kopš 2023. gada septembra izskatīšanai ir iesniegti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, tajā skaitā papildināt minētā likuma 12. pantu ar ceturto daļu – “Ja sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējiem komerciālajos maršrutos valsts saskaņā ar normatīvajiem aktiem uzliek pienākumu ar atvieglotajiem nosacījumiem pārvadāt pasažierus, kuriem ir piešķirti braukšanas maksas atvieglojumi, pārvadātājs ir tiesīgs saņemt no valsts izdevumu, kas saistīti ar šo pasažieru pārvadāšanu, kompensāciju, kas nepārsniedz faktisko pakalpojuma sniedzēja noteikto braukšanas maksas (biļetes cenas) apmēru konkrētajam pakalpojumam”.

Revidentu ieskatā, pārvadātāju mazā interese sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu komerciālajos maršrutos un nepieciešamība veikt likuma grozījumus, pamatojoties uz tiesas spriedumu, liecina par nepārdomātu regulējumu komerciālo maršrutu veidošanai.

Revidējamā laika posmā tika apkalpoti divi komerciālie maršruti (pārvadājumiem ar autobusiem):

- Rīga–Salaspils (Nr. K6317), pārvadājumus nodrošināja viens komersants;
- Rīga–Daugavpils (Nr. K7983), pārvadājumus nodrošināja trīs komersanti.

Kopš 2023. gada 16. marta komersants ir atteicies no komerciālā maršruta Nr. K7983 “Rīga–Daugavpils” (Rīga–Jēkabpils (Kurzemes iela)–Daugavpils) apkalpošanas, bet 2023. gadā maršruts nav atjaunots kā dotētais maršruts, kas norāda, ka šajā maršrutā nav jānodrošina valsts garantētais pakalpojumu apjoms autobusu pārvadājumiem.

Ņemot vērā iepriekš minēto, ka arī maršruti Rīga–Jelgava, Rīga–Ogre, Rīga–Sigulda, Rīga–Olaine, Rīga–Jaunķemeri un Rīga–Sloka bija veidojami kā komerciālie, tad saglabājot tos kā dotētos maršrutus izlietota budžeta dotācija vismaz 2,6 milj. *euro* gadā, kas revidējamā laika posmā kopsummā bija 5,5 milj. *euro* (skatīt 4. tabulu).

4. tabula

#### Izlietotās dotācijas apmērs

Nr. p.k.	Maršruta numurs	Maršruta nosaukums	Dotācijas apmērs 2022. gadā (euro)	Dotācijas apmērs 2023. gadā (euro)
1.	5034	Rīga–Olaine	370 664,95	363 039,75
2.	6255	Rīga–Sigulda	368 886,20	340 206,48
3.	7017	Rīga–Jelgava	652 049,64	495 918,30
4.	7020	Rīga–Jaunķemeri	454 903,03	416 492,57
5.	7023	Rīga–Sloka	741 666,67	733 196,10
6.	7788	Rīga–Ogre	321 889,14	278 451,05
<b>Kopā</b>			<b>2 910 059,64</b>	<b>2 627 304,25</b>
<b>Kopā</b>			<b>5 537 363,89</b>	

ATD komerciālie maršruti (reisi) jāveido, izvērtējot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu intensitāti, pakalpojuma pieejamību un pieejamo valsts budžeta finansējumu. Informācija par izveidotajiem komerciālajiem maršrutiem (reisiem) tiek publicēta ATD tīmekļvietnē.<sup>110</sup>

Lai saņemtu maršruta atļauju, pārvadātājs iesniedz ATD aizpildītu pieteikumu.<sup>111</sup> Pārvadātājs pieteikumu maršruta atļaujas saņemšanai var iesniegt par visiem vai tikai par atsevišķiem ATD tīmekļvietne publicētajiem komerciālajiem maršrutiem (reisiem).<sup>112</sup>

Saskaņā ar STP 2024. gada 1. marta lēmumu<sup>113</sup> ATD tika uzdots publicēt informāciju, ka maršruts Rīga–Liepāja ir izveidots kā komerciālais maršruts, kā arī sagatavot priekšlikumus normatīvo aktu izmaiņām iesniegšanai SM.

Saskaņā ar ATD publiskoto informāciju<sup>114</sup> pārvadātājiem ir norādīti četri maršruti, kurus plānots nodrošināt kā komerciālos maršrutus:

- maršruts Nr. 6317 “Rīga (Turgeņeva iela)–Salaspils (Miera iela)–Silava” (šajā maršrutā revidējamā laika posmā jau tika nodrošināti komerciālie pārvadājumi);
- maršruts Nr. 7983 “Daugavpils–Jēkabpils (Kurzemes iela)–Rīga” (šajā maršrutā revidējamā laika posmā jau tika nodrošināti komerciālie pārvadājumi);
- maršruts Nr. 7493 “Rīga–Ķekava–Baldone–Ilūkste”;
- maršruts Nr. 7937 “Rīga–Saldus–Liepāja”.

Kopš 2021. gada nav īstenota un turpināta vairāku dotēto maršrutu pārveidošana par komerciāliem maršrutiem. ATD šobrīd piedāvā divu jaunu dotēto maršrutu veidošanu par komerciāliem maršrutiem.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana, veidojot komerciālos maršrutus, ir cieši saistīta ar valsts budžeta finansējumu (it sevišķi, ja tas ir ierobežots). Tomēr trūkst kritēriju (piemēram, noteiktu normatīvajā aktā), pie kuriem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, saglabājot pakalpojuma pieejamību:

- ir veidojami jauni komerciālie maršruti;
- dotētie maršruti veidojami kā komerciālie maršruti.

### Ieteikums

Lai veidotu komerciālos maršrutus, kā sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoma daļu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, ATD sadarbībā ar SM izstrādāt kritērijus, pēc kuriem ir nodrošināms valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoms.

### 3. Pasažieru ērtību transportlīdzekļos nodrošināšana – cik ērti brauksim

ATD tikai daļēji ir sasniegusi mērķi nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar līdzvērtīgas kvalitātes transportlīdzekļiem un to aprīkojumu. Pārvadājumos ir izmantoti dažādas kvalitātes autobusi, izvirzītajām kvalitātes prasībām trūkst arī objektīva pamatojuma, savukārt kvalitātes prasību ievērošanas kontrole nav veikta plānveidīgi, bet ietekmējošie līdzekļi nav motivējuši pārvadātājus ievērot izvirzītās kvalitātes prasības.

ATD kā sabiedrisko transporta pakalpojumu pasūtītājs ir noteicis, ar kādas kvalitātes transportu un tā aprīkojumu ir sniedzams sabiedriskā transporta pakalpojums, kā arī kopumā sniedz skaidrojumu, kādām iedzīvotāju vajadzībām kalpo līgumos noteiktās prasības transportlīdzekļu kvalitātei (tajā skaitā, pamato atšķirīgu prasību kvalitātei noteikšanu).

Tomēr iedzīvotāju vajadzības ATD varēja apzināt rūpīgāk. Atbilstoši ATD ar pārvadātājiem noslēgtajiem līgumiem tiks pielāgoti (atvieglotai iekļūšanai personām ar funkcionāliem traucējumiem) kopumā 52 % no autobusu flotes. Taču ATD nav veicis, piemēram, pārvadātāju uzkrāto datu par šādu personu līdzšinējiem braucieniem analīzi, lai pamatotu izvēli atšķirīgam apjomam pielāgoto autobusu dažādās maršruta tīkla daļās.

Arī citu ATD līgumos ar pārvadātājiem autobusiem noteikto kvalitātes prasību izvēle ne vienmēr ir pamatota ar identificētām problēmām par nepieciešamību veikt pārmaiņas kvalitātes rādītājos, piemēram, par autobusu vidējo vecumu.

Ierasts, ka ATD organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus, slēdzot ar pasūtītājiem ilgtermiņa līgumus. Savukārt ATD ar pasūtītājiem noslēgtie īstermiņa līgumi kā risinājums, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību līdz jauna ilgtermiņa līguma noslēgšanai, nav nodrošinājis sabiedriskā transporta pakalpojumus ar līdzvērtīgas kvalitātes autobusiem un to aprīkojumu.

Īstermiņa līgumos ATD ir iekļāvusi zemākas prasības transportlīdzekļu (autobusu) kvalitātei un to aprīkojumam nekā ilgtermiņa līgumos. Turklāt 2022. un 2023. gadā ATD, veicot samaksu par īstermiņa līgumu izpildi, kopsummā tērējusi par 5 milj. *euro* vairāk, nekā apmaksājot sabiedriskā transporta pakalpojumus ar augstākas kvalitātes autobusiem, saskaņā ar ilgtermiņa līgumiem.

ATD veiktā pārvadātāju transportlīdzekļu un to aprīkojuma kvalitātes kontrole nav bijusi efektīva, jo:

- ✓ kontroles netiek veiktas plānveidīgi, lai gan tas būtu veicams saskaņā ar iekšējo normatīvo aktu. 2023. gadā dažādi pārkāpumi konstatēti vidēji katrā otrajā no 3580 pārbaudēm, tomēr kontroles aktos nav norādīta informācija, kādas transportlīdzekļu obligātās kvalitātes prasības jāpārbauda, piemēram, vai ir nodrošināta audiāla vai vizuāla pieturvietu paziņošana;
- ✓ veic tikai neplānotas pārbaudes (piemēram, uz sūdzību pamata), līdz ar to ATD nepieņem lēmumu par pārbaužu apjoma palielināšanu vai samazināšanu, analizējot izmaiņas pārkāpumu skaitā;
- ✓ ATD nav veikusi šādas kontroles pārvadājumos ar vilcieniem;
- ✓ ATD kontrolēs izmanto kļūdainu informāciju par transportlīdzekļu kvalitātes prasībām no iekšējās datubāzes STIFSS, piemēram, par 13 autobusiem datubāzē norādīts, ka tie ir aprīkoti personu ar īpašām vajadzībām pārvadāšanai, lai gan tiem šāda aprīkojuma nav.

Arī līgumsodu mehānisms, lai nodrošinātu līgumos ar pārvadātājiem paredzēto sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanu ar atbilstošas kvalitātes transportlīdzekļiem un to aprīkojumu, nemotivē pārvadātājus atturēties no jaunu pārkāpumu izdarīšanas. Par to liecina tas, ka:

- ✓ 2023. gadā pārvadātāju izdarīto pārkāpumu (tajā skaitā atkārtoti izdarīto) skaits ir pieaudzis par 183 pārkāpumiem jeb 178 % (2023. gadā – 286 pārkāpumi, 2022. gadā – 103 pārkāpumi);
- ✓ par vismaz 52 pārkāpumiem (tajā skaitā atkārtoti izdarītiem) ATD nav piemērojusi līgumā noteikto līgumsodu (*izteikts brīdinājums*), bet par prasības – nav nodrošināta vizuāla un/vai audiāla pieturu paziņošana – 55 pārkāpumiem piemērojusi mazāku līgumsodu nekā paredzēts līgumā.

---

Vai ir noteikts pamatots kvalitātes standarts pakalpojuma sniegšanai (vienots atbilstoši līguma darbības termiņam)?

Prasības sabiedrisko transportlīdzekļu (autobuss, vilciens) un to aprīkojuma kvalitātei ir noteiktas gan ārējā normatīvajā aktā<sup>115</sup>, gan iekšējā normatīvajā aktā<sup>116</sup>, kā arī iekļautas noslēgtajos līgumos par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīklā.

Revīzijā tika vērtēts pasūtītāja (ATD) izvirzīto kvalitātes prasību pamatojums sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem transportlīdzekļiem (autobuss, vilciens) un to aprīkojumam dotētajā maršrutu tīklā<sup>117</sup>.

Revīzijā netika vērtēti citi sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitāti raksturojošie aspekti, piemēram, reisu izpildes precizitāte (transportlīdzekļa pienākšanas/atiešanas laiks, apstāšanās).



Revidenti, apkopojot revidējamā laika posmā pārvadātājiem noteiktās prasības transportlīdzekļu kvalitātei, konstatēja, ka pārvadātājiem ar autobusiem gan īstermiņa, gan ilgtermiņa līgumos (10 gadi) papildus normatīvajā aktā<sup>118</sup> noteiktajām prasībām ir iekļautas vēl citas kvalitātes prasības (skatīt 5. tabulu).

5. tabula

Kvalitātes prasības transportlīdzekļiem un to aprīkojumam

Kvalitātes prasības transportlīdzekļiem un to aprīkojumam	Normatīvais akts <sup>119</sup>	Līgums (pārvadājumiem ar autobusiem)	
		īstermiņa	ilgtermiņa
Transportlīdzekļu parka vidējais vecums		✓	✓
Vecums		✓	✓
Dzinējs			✓
Transportlīdzeklis ir pielāgots personām ar īpašām vajadzībām <sup>120</sup>	✓	✓	✓
Bezskaidras naudas norēķini		✓	✓
Individuālais apgaismojums			✓
Bezvadu internets			✓
Videonovērošana	✓		
Elektroniskās kontroles ierīce (GPS)			✓
Maršruta un/vai elektroniskā maršruta zīme	✓		
Norobežota autobusa vadītāja darba vieta			✓
Sēdvietu izvietojums			✓
Paziņošana par pieturvietām audiāli vai vizuāli	✓		
Ventilācija un apkure pasažieru sēdvietās		✓	✓
Ergonomiskie krēsli un vieta salonā bagāžas novietošanai <sup>121</sup>	✓		

Pārvadājumos ar vilcieniem PV izstrādātais pakalpojumu kvalitātes standarts<sup>122</sup> attiecībā uz vagonu un to aprīkojuma kvalitāti paredz, ka elektrovilcienu vagonos ir gaisa filtri un vagonos ir ventilācijas un apkures iekārtas (nosakot to darbības režīmu).

ATD līgumā<sup>123</sup> ar PV ir iekļāvusi ieteicamo vagonu skaitu vilcienu sastāvam katrā maršrutā, nosakot pārvadātāja pienākumu sekot līdzi pasažieru plūsmai un nodrošināt atbilstošas ietilpības vilcienus, kā arī nodrošināt, ka vagonos ir apgaismojums, ventilācijas un apkures iekārtas, bagāžas plaukti (vietas). Līgumā paredzētas arī prasības pakalpojumā iesaistītajiem vilcienu sastāviem (vagoniem) – sēdvietu skaits, bagāžas plauktu esamība, durvju skaits, piemērotība invalīdu pārvadāšanai, elektroniskās maršruta zīmes esamība un informācijas par pieturvietām (audiāli un vizuāli) pieejamība vagonā.

Revidentu ieskatā, ir izprotamas ATD noteiktās prasības vilciena un to aprīkojuma kvalitātei, un tās ir saistāmas ar cilvēku vajadzībām, izmantojot sabiedrisko transportu, savukārt prasība par vagonu skaitu – sasaistāma ar pasažieru pieprasījumu.

ATD veiktās iedzīvotāju un pasažieru aptaujas ir palīdzējušas apzināt iedzīvotāju/pasažieru vajadzības, pārvietošanās paradumus, kā arī apzināt trūkumus vai šķēršļus sabiedriskā transporta biežākai izmantošanai.

Veiktajās aptaujās<sup>124</sup> par sniegto pakalpojumu kvalitāti pārvadājumos ar autobusiem, pasažieri lielākoties norāda uz neatbilstošu gaisa temperatūru salonā, autobusa tīrību un komfortu, bet mazāk norāda uz visu “papildu ekstru” nepieciešamību, piemēram, bezvadu internetu. Savukārt novados, kur pasažieru pārvadāšanai tiek izmantoti jaunāki transportlīdzekļi, pasažieri lūdz ieviest iespēju norēķināties ar bankas

karti, bezvadu internetu, kā arī izvietot informāciju par gaidāmajām pieturvietām autobusu salonā vizuāli un atskaņot audiāli.

ATD skaidrojot, kādēļ īstermiņa un ilgtermiņa līgumos iekļautas dažādas prasības autobusu kvalitātei un aprīkojuma apjomam (detalizēti skatīt 6. pielikumu), norādīja<sup>125</sup>, ka – *Īstermiņa līgumos ir iekļautas minimālas kvalitātes prasības, ņemot vērā, ka īstermiņa līgumi tiek slēgti, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību līdz brīdim, kad stāsies spēkā ilgtermiņa līgumi [..]*.

Revidentu ieskatā īstermiņa līgumu slēgšanas prakse ir risinājums, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību līdz ilgtermiņa līgumattiecību nodibināšanai. Tomēr ATD piemērotā prakse, ka īstermiņa līgumos salīdzinājumā ar ilgtermiņa līgumiem nav iekļautas paaugstinātas prasības autobusu kvalitātei, bet pamatā normatīvajā aktā<sup>126</sup> noteiktās, kavē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu līdzsvarotā kvalitātē visos maršrutos.

Turklāt, revīzijā ir konstatēts, ka īstermiņa līgumu izpildes nodrošināšana valstij ir izmaksājusi dārgāk nekā ilgtermiņa līgumu izpilde. Piemēram, 2022. un 2023. gadā pārvadātājiem izmaksātā zaudējumu kompensācija<sup>127</sup> par īstermiņa līgumu izpildi bija par 4,96 milj. euro lielāka nekā par līdzvērtīgu nobraukumu izmaksātā zaudējumu kompensācija par ilgtermiņa līgumu izpildi (skatīt 6. tabulu).

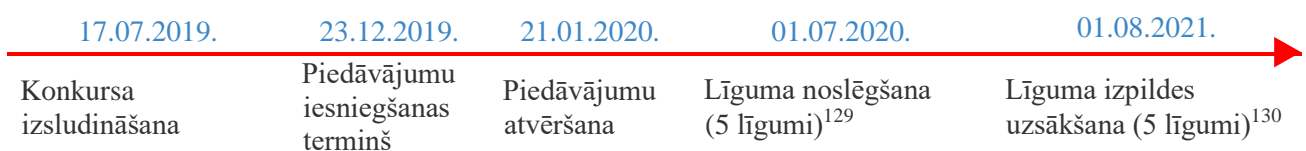
6. tabula

Finanšu ietekmes aprēķins īstermiņa līgumiem salīdzinājumā ar ilgtermiņa līgumiem

Gads	Ilgtermiņa līgumi <sup>128</sup>			Īstermiņa līgumi			Finanšu ietekme euro
	Nobraukums, km	Kompensācija euro		Nobraukums, km	Kompensācija euro		
		kopā	uz 1 km		kopā	uz 1 km	
1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8=(4*5)-6
2021	9 333 094	8 235 444	0,88	59 249 702	51 371 237	0,87	768 501
2022	26 557 773	22 473 220	0,85	43 744 565	38 148 468	0,87	-965 588
2023	30 764 216	26 028 271	0,85	38 535 027	36 775 812	0,95	-4 021 039

ATD 2019. gadā uzsāka ilgtermiņa līgumu noslēgšanas procedūras, lai nodrošinātu to noslēgšanu nākamajam 10 gadu periodam, jo lielākajai daļai iepriekš noslēgto līgumu darbības termiņš bija 2020. gada 31. decembris.

Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju Elektronisko iepirkumu sistēmā (*eis.gov.lv*) ATD organizētais iepirkums (iepirkuma identifikācijas Nr. AD 2019/7) ilgtermiņa līgumu noslēgšanai 16 maršrutu tīkla daļās izsludināts novēloti. Pat neiestājoties tipiskiem riskiem (iepirkuma rezultātu pārsūdzības, atkārtotu iepirkumu izsludināšana), kā tas bija attiecībā uz piecām no 16 iepirkuma daļām, nebija iespējams nodrošināt ilgtermiņa līgumu izpildi bez pārtraukumiem (skatīt 5. attēlu).



5. attēls. Iepirkuma notikumu hronoloģija līdz līgumu izpildes uzsākšanai (iepirkums Nr. AD 2019/7).

Revīzijā ir noskaidrots, ka ATD iedzīvotāju vajadzību apzināšanai ir izmantojusi ne tikai iedzīvotāju aptaujas, bet, lai apzinātu personu ar funkcionāliem traucējumiem, ir konsultējusies arī ar attiecīgām nevalstiskajām organizācijām, kas ir pozitīvi vērtējams.

Revīzijā ir konstatēts, ka 2023. gadā no 1060 pasažieru pārvadājumiem paredzētajiem autobusiem 555 jeb 52 % bija pielāgoti personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai un atvieglotai iekļūšanai autobusā (skatīt 7. tabulu).

7. tabula

Pielāgoto autobusu skaits personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai un atvieglotai iekļūšanai

Nr. p. k.	Pārvadātājs	Kopējais autobusu skaits	Tajā skaitā pielāgotie autobusi	Pielāgoto autobusu īpatsvars (%)
1.	AS "CATA"	165	74	45
2.	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	157	79	50
3.	AS "Nordeka"	79	56	71
4.	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	25	3	12
5.	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	47	22	47
6.	Pašvaldības SIA "Ventpils reiss"	22	10	45
7.	SIA "BALVU AUTOTRANSPORTS"	19	3	16
8.	SIA "Daugavpils autobusu parks"	71	57	80
9.	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	28	10	36
10.	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	37	3	8
11.	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	157	95	61
12.	SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	14	7	50
13.	SIA "Norma-A"	74	33	45
14.	SIA "TUKUMA AUTO"	92	62	67
15.	SIA "VTU VALMIERA"	73	41	56
<b>Kopā</b>		<b>1060</b>	<b>555</b>	<b>52</b>

Pielāgoto autobusu skaits liecina par augstu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamības nodrošināšanu personām, kam tas nepieciešams. Tomēr ATD nav uzkrājis datus par pasažieru plūsmu, lai pamatotu nepieciešamo pielāgoto autobusu skaitu, kas turklāt atšķiras pārvadātāju apkalpotajās tīkla daļās (piemēram, SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS" apkalpo tīkla daļu "Dobeļe", kur pielāgoti 10 % autobusu, bet AS "CATA" – tīkla daļas "Cēsis" un "Limbaži, Sigulda", kur pielāgoti 45 % autobusu).

Saskaņā ar revidentu aptaujāto divu pārvadātāju sniegto informāciju<sup>131</sup> divās tīkla daļās, kurās tie 2023. gadā nodrošinājuši pārvadājumus, tostarp ar pielāgotiem autobusiem, to izmantojums ir bijis ļoti zems (tikai 0,02 % un 0,09 %) (skatīt 8. tabulu).

8. tabula

Pielāgoto autobusu izmantošana %

Tīkla daļas nosaukums	Tīkla daļu īpatsvars pēc nobraukuma	Pielāgoto autobusu skaits	Reisu skaits gadā ar pielāgotiem autobusiem*	Gadā pārvadāto personu skaits**	Pielāgoto autobusu izmantošana reisos %
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	$6=5/4*100$
"Cēsis" un "Limbaži, Sigulda"	13,61%	74	87 733	80	0,09
"Dobeļe"	3,32%	10	21 194	4	0,02

\*Pieņemot, ka pielāgotie autobusi tiek iesaistīti proporcionāli tādā pašā apjomā reisu kā nepielāgotie autobusi.

\*\*Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kam bija nepieciešams autobuss ar atvieglotu iekļūšanu.

Aptaujāto pārvadātāju vērtējumā, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kam ir nepieciešams autobuss ar atvieglotu iekļūšanu, pārvadāšanu var nodrošināt ar 10 % no kopējā autobusu skaita (šobrīd SIA “DOBELES AUTOBUSU PARKS” ir pielāgojusi 36 % autobusu, bet AS “CATA” – 45 % autobusus).

AS “CATA” ieskatā: *ATD iepirkuma konkursa nolikuma obligātajās prasībās visiem pārvadātājiem būtu nosakāms prasības apmērs – pielāgoti transportlīdzekļi 10 % apmērā no kopējā transportlīdzekļu skaita, kas ir optimāls un praksē pārbaudīts.*<sup>132</sup>

Saskaņā ar AS “CATA” sniegto informāciju<sup>133</sup> viena autobusa speciālā aprīkojuma izmaksas vidēji ir 11 000 euro (lifts – 9100 euro, papildu izmaksas – 2000 euro). Turklāt katra autobusa aprīkošana un speciālās vietas autobusā personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai izveidošana papildus:

- samazina autobusā pieejamo sēdvietu skaitu par četrām sēdvietām;
- samazina bagāžas nodalījuma apmēru par ~ 0,5 cm;
- palielina degvielas patēriņu un izmešu daudzumu, jo papildus svaru ~ 150 kg veido lifts;
- palielina risku, ka reisos jānorīko nākamās pakāpes (lielāks garums) ietilpības autobuss, kura iegādes cena ir par 10–15 tūkst. euro lielāka nekā zemākas pakāpes (īsāka) autobusa cena.

Lai noskaidrotu, pēc kādiem apsvērumiem pārvadātājiem ir noteiktas konkrētas kvalitātes prasības, piemēram, konkrēts autobusa vecums, autobusu skaits, kas pielāgots personu ar īpašām vajadzībām pārvadāšanai, autobusi un maršruti, kuros pieejami bezskaidras naudas norēķini, *WiFi*, u.c., ATD sniedza informāciju<sup>134</sup>, norādot, ka:

*“Ilgtermiņa līgumos [...] ATD veica konsultācijas, noslēdzot sadarbības līgumu ar SIA “PricewaterhouseCoopers”, kas [...] veica izpēti un sniedza priekšlikumus attiecībā uz prasībām pretendentiem un tehniskā piedāvājuma vērtēšanas kritērijiem. Pamatojoties uz nodevumā sniegtajiem priekšlikumiem, ATD izstrādāja Konceptiju un iepirkuma dokumentāciju.*

*Īstermiņa līgumos ir iekļautas minimālas kvalitātes prasības, ņemot vērā, ka īstermiņa līgumi tiek slēgti, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktību līdz brīdim, kad stāsies spēkā ilgtermiņa līgumi. Iekļautās prasības ir samērīgas, ar mērķi, lai nepamatoti netiktu paaugstināta pakalpojuma cenu.*

*[...] Minimālās prasības sabiedrisko transportlīdzekļu pielāgošanai un pielāgojamo transportlīdzekļu skaitu nosaka līgumos [...] ar mērķi nodrošināt pasažieriem pielāgotu sabiedriskā transporta pakalpojumus, taču ievērojot principu, ka īstermiņā nepamatoti izvirzītas augstākas kvalitātes prasības, tieši ietekmē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas maksu.”*

Revīzijā ir konstatēts, ka ATD organizētajā iepirkumā<sup>135</sup> par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu valsts dotētajā reģionālajā maršrutu tīklā autobusiem ir iekļāvusi arī prasības, par kurām nav sniegtas rekomendācijas (no tiesiskā un ekonomiskā viedokļa) saskaņā ar minēto sadarbības līgumu, piemēram par:

- sēdvietu izvietojumu;
- autobusu pielāgošanu personām ar funkcionāliem traucējumiem, grūtnieču un personu ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem) pārvadāšanai A un B kategorijas maršrutos (nodrošinot vismaz astoņus reisos dienā);
- norobežotu autobusa vadītāja darba vietu.

Minētajās rekomendācijās<sup>136</sup> norādīts, ka jaunāku izlaiduma gadu autobusi samazina iespējamo zaudējumu risku saistībā ar gūtām traumām un bojātu transporta līdzekli. Tomēr tās nesniedz ieteikumus konkrēta vecuma autobusu izvēlei.

ATD nav norādījusi pamatojumu<sup>137</sup> izvēlei noteikt autobusu parka vidējo vecumu visos maršrutos mazāku vai vienādu ar 9 gadiem, piemēram, atklājot informāciju par pasažieru traumām autobusos un zaudējumiem, ko radījuši bojāti autobusi, kas ir bijuši vecāki par 9 gadiem.

### Vai savienojumos tiek nodrošināta standarta ievērošana un darbojas sankciju (līgumsodu) mehānisms?

Revīzijā tika vērtēts, vai autobusos un vilcienos līgumu darbības laikā tiek nodrošināta kvalitātes standarta ievērošana, tas ir, kādas kvalitātes kontroles un pēc kādas pieejas tiek veiktas, kā arī, vai darbojas sankcijas (līgumsodi), ja kvalitātes standarti netiek ievēroti. Revīzijas apjomā nav iekļauta ATD īstenoto kontroļu par īslaicīgajā aizvietošanā iesaistītajiem transportlīdzekļiem pārbaude, jo tās jau tika novērtētas 2021. un 2023. gada finanšu revīzijās<sup>138</sup>.

ATD 2020. gadā ir noteikta kārtība<sup>139</sup>, kādā ATD Sabiedriskā transporta audita nodaļai ir jāveic un jāorganizē pārbaudes (veicot apsekošanu) autobusos un vilcienos sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas laikā reģionālās nozīmes maršrutos, tajā skaitā noteikts, ka pārbaūžu apjoms un vietas ir jāplāno.

Pārbaūžu mērķis ir pārliecināties, vai pārvadātājs, izpildot sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu, ievēro sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares reglamentējošās prasības un attiecīgā sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma nosacījumus.

Saskaņā ar minēto kārtību pārbaūžu apjomu un vietas plāno:

- vismaz vienu reizi kalendārā gada ietvaros katrā reģionālās nozīmes maršrutā;
- ņemot vērā iepriekš veikto pārbaūžu rezultātus konkrētā maršrutā;
- pamatojoties uz operatīvu informāciju no Sabiedriskā transporta finanšu analīzes nodaļas;
- ņemot vērā saņemto informāciju/sūdzības no pasažieriem un /vai mēdijiem par konstatētajiem novērojumiem, pārkāpumiem vai trūkumiem.

Revīzijā ir konstatēts, ka ATD pārbaūžu plānveida pieeju daļēji īsteno, noslēdzot ārpalpojuma līgumu<sup>140</sup> par braukšanas tiesības apliecināšanu dokumentu (tostarp braukšanas biļešu un bagāžas biļešu) kontroli autobusos un vilcienos. Savukārt pēc vienotas pieejas ATD neorganizē kontroles pār transportlīdzekļu un to aprīkojuma kvalitāti, dokumentējot to apjomu un vietu.

ATD transportlīdzekļu un to aprīkojuma kvalitātes kontroli (veicot to apsekošanu) revidējamā laika posmā<sup>141</sup> veica, pamatojoties uz iedzīvotāju, mediju sūdzībām par konstatētajiem pārkāpumiem, vai, saņemot informāciju no Sabiedriskā transporta finanšu analīzes nodaļas, kā arī pēc darbinieku pašiniciatīvas braukšanas tiesību apliecināšanu dokumentu kontroles laikā. Par to liecina kontroļu aktos sadaļā "Piezīmes" norādītā informācija par transportlīdzekļa kvalitātes prasību pārkāpumu.

Turklāt pārbaūžu akti izstrādāti pamatā tikai, lai izdarītu atzīmes par braukšanas biļešu tirdzniecības noteikumu ievērošanu un reisu izpildes precizitāti. Pārbaūžu aktos nav paredzēts iekļaut informāciju par obligāto autobusu un to aprīkojuma kvalitātes prasību pārbaudēm, kā arī konstatētajiem pārkāpumiem.

ATD vidēja termiņa darbības stratēģijā 2023.–2026. gadam<sup>142</sup> sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstīšanā un kvalitātes nodrošināšanā ir noteikusi sasniedzamo rezultātu – samazināt sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma izpildē konstatēto pārkāpumu īpatsvaru no veikto pārbaūžu skaita gadā.

Ņemot vērā, ka plānotais rezultāts attiecas arī uz iespējamiem kvalitātes prasību pārkāpumiem, šī rezultāta mērķtiecīga vadība tiks nodrošināta, ja kvalitātes prasību pārbaūžu skaits un apjoms tiks plānots.

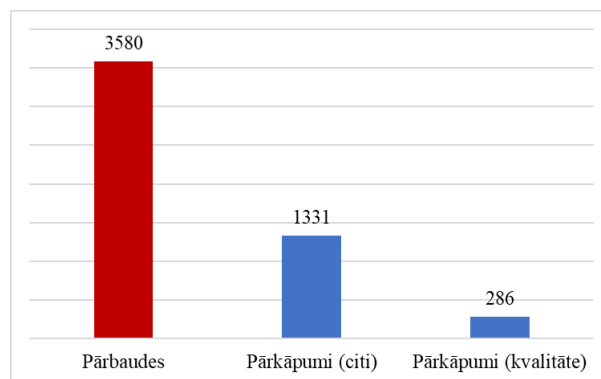
Saskaņā ar ATD Sabiedriskās transporta audita nodaļas apkopoto informāciju<sup>143</sup> par veiktajām pārbaudēm ārpalpojuma sniedzējs un ATD 2022. un 2023. gadā autobusos un vilcienos kopumā veica 7505 kontroles<sup>144</sup>, tajā skaitā:

- 2022. gadā 3925 pārbaudes (tajā skaitā ATD autobusos veica 801 jeb 20 % un vilcienos divas pārbaudes);
- 2023. gadā 3580 pārbaudes (tajā skaitā ATD autobusos veica 730 jeb 20 % un vilcienos astoņas pārbaudes).

Saskaņā ar ATD Sabiedriskās transporta audita nodaļas apkopoto informāciju<sup>145</sup> par konstatētajiem pārkāpumiem pārvadājumos ar autobusiem un piemērotajiem līgumsodiem:

- 2023. gadā tika konstatēti 286 kvalitātes prasību pārkāpumi, kas ir par 183 pārkāpumiem jeb 178 % vairāk nekā 2022. gadā (103 pārkāpumi);
- par šiem pārkāpumiem noteiktais līgumsods 2022. gadā bija 5040 *euro*, savukārt 2023. gadā – 7420 *euro*, kas ir par 2380 *euro* jeb 47 % vairāk nekā 2022. gadā;
- par vismaz 52 pārkāpumiem nav piemērots līgumos paredzētais līgumsods, bet ir izteikts brīdinājums, kas līgumā nav paredzēts kā līgumsoda veids (detalizēti 8. pielikumā).

2023. gadā pārkāpumi konstatēti vidēji katrā otrajā pārbaudē (skatīt 5. grafiku), taču nav zināms, cik pārbaudes veiktas par obligāto prasību autobusiem un to aprīkojumam izpildi, kas revidentu ieskatā neļauj pieņemt lēmumu par pārbaūžu apjoma palielināšanu vai samazināšanu, ja tas ir nepieciešams.



5. grafiks. ATD organizēto pārbaūžu un atklāto pārkāpumu skaits 2023. gadā.

Revīzijā ir noskaidrots, ka ATD reģistrē kontroļu aktus un lēmumus par pārvadātājiem noteiktajiem līgumsodiem. Taču kontroļu aktu reģistrā nav atsevišķi norādīta informācija par obligāto kvalitātes prasību kontrolēm, piemēram, vai ir nodrošināta audiāla vai vizuāla pieturu paziņošana u.c. Šī informācija ir būtiska, lai analizētu, vai ATD kontroles ir bijušas efektīvas, proti, kāda ietekme ir salīdzinājumā ar pārkāpumu skaitu.

ATD kontroļu veikšanā izmantoto datu uzticamībai būtu jāpievērš uzmanība, jo revīzijā ir konstatēts, ka ATD iekšējā datubāzē STIFSS ir iekļauta kļūdaina informācija, piemēram, par AS “CATA”

13 autobusiem, kas nav pielāgoti personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai, bet datu bāzē ir norādīts, ka tie ir pielāgoti autobusi.

Revīzijā ir konstatēts, ka ATD un pārvadātāju noslēgtajos īstermiņa un ilgtermiņa līgumos iekļauts atšķirīgs līgumsoda apmērs par pārvadātāja autobusiem un to aprīkojumam izvirzīto obligāto prasību, tajā skaitā par prasības – *nav nodrošināta audiāla vai vizuāla pieturu paziņošana* – neievērošanu:

- ilgtermiņa līgumos – 500 *euro* par katru gadījumu (līguma 15.1.15. apakšpunkts);
- īstermiņa līgumos – 70 *euro* par pirmo reizi, 140 *euro* par otro reizi, 210 *euro* par trešo un katru nākamo reizi (līguma 15.1.13. un 15.1.14. apakšpunkts).

Turklāt, izvērtējot informāciju par revidējamā laika posmā ATD piemērotajiem līgumsodiem, ir konstatēts, ka pārvadātājiem par obligātās prasības – *nav nodrošināta audiāla vai vizuāla pieturu paziņošana* – 55 pārkāpumiem, tajā skaitā atkārtotiem (skatīt 7. pielikumu), ATD piemērojusi citu, mazāku līgumsodu, nekā paredzēts līgumā vai vispār to nav piemērojusi (izteikts brīdinājums, kas līgumā nav paredzēts, kā līgumsoda veids).

### Ieteikums

Lai nodrošinātu līdzvērtīgu kvalitāti (autobusus, vilcienos) un pārkāpumu par kvalitātes prasību neievērošanu skaita mazināšanos, ATD:

- izvērtēt iepirkumu organizēšanas kārtību savlaicīgai iepirkumu plānošanai, tajā skaitā iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību noskaidrošanai un ekonomiski pamatotu prasību iekļaušanai iepirkumu dokumentācijā;
- sagatavot pārbaudes plānu, tajā skaitā par obligāto prasību autobusiem/vilcieniem un to aprīkojumam izpildes ievērošanu visā līgumu izpildes laikā, ieviešot kontroles procedūras plāna izpildei;
- izstrādāt kritērijus, kādu pārkāpumu gadījumā līgumsods netiek piemērots.

## 4. Sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšana – cik atļausimies braukt

---

Lai gan normatīvais akts paredz sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu pārskatīšanas prasību, ja piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, revidējamā laika posmā tā nav pildīta. Tomēr revīzijā iegūtā informācija norāda, ka tā tas ir bijis arī iepriekš un ir kārtējais piemērs tam, ka normatīvais regulējums nepilda savu uzdevumu, tātad tā ir arī sistēmiska problēma pasažieru pārvadājumu jomā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms netiek salāgots ar piešķirto finansējumu valsts budžeta programmai “Dotācija zaudējumu segšanai pakalpojumu sniedzējiem” jeb tas tiek noteikts virs budžeta iespējām. Turklāt trūkstošais finansējums (revidējamā laika posmā vidēji gadā tas bija 47 % jeb 33 milj. *euro*) gadu no gada pamatā tiek rasts valsts budžeta programmā “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”.

Prakse kā trūkstošā finansējuma avotu izvēlēties valsts budžeta programmu “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem” ir nepamatota, jo piešķirtie līdzekļi pēc būtības neatbilst neparedzēta gadījuma situācijai, līdz ar to tiek samazināta iespēja finansēt patiešām neapredzētus gadījumus.

MK ir pilnvaras lemt par nepieciešamā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomu, finansējuma apmēru un avotu, ja budžetā līdzekļu nepietiek. Tomēr no 2021. līdz 2023. gadam STP nav pieņēmusi nepieciešamos lēmumus par maršrutu tīkla apjoma, braukšanas maksas vai kvalitātes prasību pārskatīšanu attiecīgajā periodā, ņemot vērā piešķirtā valsts budžeta finansējuma apstiprinātajam maršrutu tīkla apjomam nepietiekamību. Lai gan kopš 2024. gada 1. aprīļa ir ieviestas izmaiņas braukšanas maksās (tarifos), finansējuma joprojām trūkst – 2024. gadā kopējais nepieciešamais papildu finansējums ir gandrīz 13 milj. *euro*.

Izšķiroties par trūkstošā finansējuma pieprasīšanu no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētajiem gadījumiem”, bet neveicot izmaiņas maršrutu tīkla apjomā, braukšanas maksas apmēros vai kvalitātes prasībās, braukšanas vajadzības un apjomi ar valsts budžeta iespējām netiek salāgotas.

Lai gan likumā bija apstiprināts valsts budžeta apmērs, sabiedriskā transporta pakalpojumus ir turpināts organizēt, paļaujoties uz to, ka līdz gada beigām trūkstošais finansējums tiks piešķirts nepieciešamajā apmērā, kas arī ir noticis.

---



Valsts budžeta finansējums sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai no 2021. gada līdz 2023. gadam veido 493,5 milj. *euro* (skatīt 9. tabulu).

9. tabula

Valsts budžetā piešķirtais finansējums sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai un nodrošināšanai 2021.–2023. gadā<sup>146</sup>

Gads/ Budžeta programma	2021	2022	2023	Kopā
31.04.00 Finansējums dzelzceļa publiskajai infrastruktūrai	23 874 774 (7 774 772*)	30 874 774 (8 508 901*)	45 257 527 (9 425 272*)	<b>100 007 075</b> <b>(25 708 945*)</b>
31.05.00 Dotācija ATD pārvadājumu organizēšanai	839 041	920 648	1 008 627	<b>2 768 316</b>
31.06.00 Dotācija zaudējumu segšanai pakalpojumu sniedzējiem	61 603 518	70 288 795	74 787 014	<b>206 679 327</b>
31.08.00 Transferti plānošanas reģioniem sabiedriskā transp. pakalpojumu nodrošināšanai	226 000	240 000	264 600	<b>730 600</b>
31.09.00 Dotācija jauno vilcienu iegādei un remonta centra izbūvei	0	6 927 007	5 843 759	<b>12 770 766</b>
99.00.00 Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem un no apropriāciju pārdales	50 644 095	78 108 117	41 761 865	<b>170 514 077</b>
<b>Kopā</b>	<b>137 187 428</b>	<b>187 359 341</b>	<b>168 923 392</b>	<b>493 470 161</b>

\*tajā skaitā dotācija, kas izmaksāta AS "Pasažieru vilciens" maksājumiem par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu

Piešķirtais valsts budžeta finansējums sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai izlietots ATD uzturēšanai, zaudējumu segšanai pasažieru pārvadātājiem (tajā skaitā pilsētas nozīmes maršrutos), dažādu braukšanas maksas atvieglojumu kompensēšanai un dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksu kompensēšanai.

Valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai pakalpojumu sniedzējiem" pēdējos gados ir piešķirts būtisks finanšu līdzekļu apmērs zaudējumu segšanai pakalpojumu sniedzējiem arī no valsts budžeta programmām 99.00.00 "Līdzekļu neparedzētiem gadījumiem izlietojums" (tajā skaitā ar Covid-19 ierobežojošo pasākumu ietekmi uz nozari), kā arī no citu valsts budžeta programmu apropriācijas pārdales, papildus piešķirtā finansējumā apmēram 2021. gadā sasniedzot pat 59 % no sākotnēji piešķirtā finanšu līdzekļu apmēra (skatīt 10. tabulu).

10. tabula

Valsts budžetā piešķirtās dotācijas apmērs zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem 2021.–2023. gadā<sup>147</sup>

Gads	Valsts budžeta apakšprogrammai 31.06.00. piešķirtais finansējums ( <i>euro</i> )			Papildus piešķirtā finansējuma īpatsvars
	Sākotnējais (bāzes)	Papildus	Kopā	
<i>I</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4=2+3</i>	<i>5=(3/2*100)</i>
2021	61 603 518	36 418 869	98 022 387 <sup>148</sup>	59 %
2022	70 288 795	29 981 697	100 270 492	43 %
2023	74 787 014	31 761 865	106 548 879	42 %
<b>Kopā:</b>	<b>206 679 327</b>	<b>98 162 431</b>	<b>304 841 758</b>	<b>47 %</b>

2023. gadā papildu finansējums no valsts budžeta programmu apropriāciju pārdales ar MK rīkojumiem<sup>149</sup> piešķirts, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību un kompensētu pārvadātājiem zaudējumus par sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem 2023. gada ceturtajā ceturksnī.

Papildu finansējuma piešķiršanas pamatojumos<sup>150</sup> galvenokārt ir akcentēta sākotnēji piešķirtā valsts budžeta finansējuma nepietiekamība, bet iztrūkst norādes par tādiem iepriekš neparedzētiem apstākļiem, ko nevarēja ņemt vērā sagatavojot budžeta pieprasījumus. Piemēram, paskaidrojums, minēts:

*“Vērtējot pēdējo piecu gadu laikā notikušās izmaiņas sociālekonomiskos procesos, kas skar iedzīvotāju paradumus, kā arī komersantu pieaugošos izdevumus saistībā ar darbaspēka izmaksām, energoresursiem un vispārējo patēriņa cenu pieaugumu, ir aprēķināts, ka kopējais no valsts budžeta 2023. gadā nepieciešamais papildu finansējums ir 30 166 898 euro.”*

Revīzijā tika noskaidrots, ka papildus piešķirtie līdzekļi pamatā ir izlietoti, lai pārskaitītu pārvadātājiem avansu zaudējumu kompensācijai gada pēdējos ceturkšņos.<sup>151</sup>

Prakse trūkstošo finansējumu piešķirt no valsts budžeta apropriāciju pārdales un līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem ir zināma un kritizēta jau ilgstoši. Piemēram, Fiskālās disciplīnas padome jau 2017. gadā sniedza neatbilstības ziņojumu<sup>152</sup> par MK lēmumu<sup>153</sup> apropriāciju pārdales kārtībā pārdaļīt 19 milj. euro uz SM budžeta programmas 31.00.00 “Sabiedriskais transports” apakšprogrammām.

Minētajā ziņojumā norādīts, ka šāda rīcība samazina maksimāli pieļaujamos valsts budžeta izdevumus kārtējam gadam un lēmums piešķirt līdzekļus sabiedriskā transporta vajadzībām izlieto neesošu fiskālo telpu, pārkāpjot Fiskālās disciplīnas likumā noteikto ierobežojumu (attiecībā uz maksimāli pieļaujamo valsts budžeta izdevumu griestiem) konsekventu piemērošanu.

Arī Valsts kontrole 2020. gadā par nepietiekamo finansējumu dzelzceļa publiskajai infrastruktūrai pēc lietderības revīzijas “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” ir aicinājusi FM izvērtēt un sniegt nepieciešamo atbalstu SM jautājuma risināšanā par valsts budžeta programmas 31.00.00 “Sabiedriskais transports” apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskajai infrastruktūrai” bāzes noteikšanu tādā apjomā, kas atbilst faktiskajiem PV izdevumiem par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

MK noteikumi<sup>154</sup>, kas nosaka izmaiņu veikšanas kārtību gadskārtējā budžetā, paredz, ka līdzekļus no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem” piešķir valstiski īpaši nozīmīgiem pasākumiem, valsts pamatbudžeta apropriācijās neparedzētiem izdevumiem katastrofu un dabas stihiju seku novēršanai un to radīto zaudējumu kompensēšanai un citiem neparedzētiem gadījumiem.

Savukārt sabiedriskā transporta organizēšanas finansēšanas kārtība ir noteikta Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā<sup>155</sup> un MK noteikumos<sup>156</sup>, kas paredz arī mehānismu kā salāgot sabiedriskā transporta pārvadājumu apjomus ar piešķirtā budžeta apmēriem, gadījumos, kad ar piešķirtajiem valsts budžeta līdzekļiem ir nepietiek.

Noteikumos<sup>157</sup> ir teikts, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, lai kompensētu šo noteikumu 6. punktā minētos zaudējumus, STP pārskata:

- plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam (kilometrus);
- plānotos tarifus nākamajam gadam (braukšanas maksu);
- sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos un normatīvajos aktos paredzētās, bet ieviešanas termiņus nesasniegušās kvalitātes prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam.

Ņemot vērā normatīvajos aktos<sup>158</sup> noteikto valsts budžeta piešķiršanas kārtību un sabiedriskā transporta organizēšanas finansēšanas kārtību, revidenti izveidoja secīgi veicamo darbību procesu, kas shematiski apkopots procesa shēmā (skatīt 9. pielikumu).

Revīzijā ir vērtēts, vai atbilstoši minētajam procesam sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoms ir salāgots ar pieejamiem finanšu resursiem, tajā skaitā, vai veiktie aprēķini ir balstīti uz valsts garantēto pārvadājumu apjomu (pārvadājumiem ar autobusiem)?

Izskatot ATD sagatavotos un SM iesniegtos valsts budžeta pieprasījumus<sup>159</sup> un tajos uzrādītos pārvadātājiem nepieciešamā finansējuma pamatojumu un aprēķinus, ir konstatēts, ka katru gadu ATD ir veikusi prognozētos sabiedriskā transporta pārvadājumiem nepieciešamā finansējuma aprēķinus, ņemot vērā visu iepirkumu rezultātus un noslēgtajos līgumos paredzētos apjomus, bet nav piemērojusi noteikumus<sup>160</sup> par valsts garantēto pārvadājumu apjomu.

Revīzijā tika salīdzināti budžeta pieprasījumos veiktie aprēķini par nepieciešamo finansējumu zaudējumu segšanai pasažieru pārvadātājiem ar SM piešķirtajiem maksimāli pieļaujamiem bāzes izdevumiem konkrētajiem pārvadājumiem. Konstatēts, ka katru gadu jau sākotnējā budžeta pieprasījumā ir norādīts uz finansējuma nepietiekamību salīdzinājumā ar budžeta programmai paredzēto bāzes izdevumu apmēru.

FM sniedza skaidrojumu<sup>161</sup>, ka “SM budžeta apakšprogrammai 31.06.00 “Zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem” pamatbudžeta bāzes izdevumi 2021.–2023. gadam, 2022.–2024. gadam un 2023.–2025. gadam tika plānoti nemainīgā līmenī (kopš 2018. gada), ņemot vērā attiecīgā gada valsts budžeta likumā (līdz 2023. gadam kārtējā gada budžeta likumā un vidēja termiņa budžeta ietvara likumā) paredzēto apmēru, jo MK noteikumi neparedz, ka finansējumu šajās apakšprogrammās būtu iespējams precizēt pamatbudžeta bāzes izdevumu noteikšanas procesā”.

Revidentu ieskatā, MK noteikumi<sup>162</sup> paredz, ka FM pēc valsts budžeta bāzes apstiprināšanas MK sadarbībā ar ministrijām līdz brīdim, kad noteikts maksimāli pieļaujamais izdevumu apjoms ministrijai, var precizēt valsts budžeta bāzes izdevumus.

Revīzijā ir arī konstatēts, ka bez valsts budžetā piešķirtā finansējuma bāzes izdevumiem 2022. un 2023. gadā valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai pakalpojumu sniedzējiem” ir piešķirts finansējums arī prioritārajiem pasākumiem<sup>163</sup>:

- 2022. gadā 8 685 277 euro;
- 2023. gadā 10 000 00 euro.<sup>164</sup>

Revīzijā, izskatot ATD sagatavotos budžeta pieprasījumus, ir konstatēts, ka ATD katru gadu ir aicinājusi SM pārskatīt un precizēt arī prioritāros pasākumus, norādot uz jau zināmo prognozēto finansējuma nepietiekamību. SM no ATD saņemtos prioritāros pasākumu priekšlikumus izvērtē, apkopo un iesniedz Finanšu ministrijai un Valsts Kancelejai izvērtēšanai kopā ar visu ministriju prioritāriem pasākumiem.

Vērtējot STP veiktās darbības plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjoma pārskatīšanā pēc nepietiekama finansējuma valsts budžeta likumā piešķiršanas un izskatot visus 2021.–2023. gadā STP pieņemtos lēmumus, nav konstatēti tādi lēmumi, ar kuriem pēc valsts budžeta apstiprināšanas būtu pārskatīti plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomi kārtējam gadam.

2023.gadā nogalē pieņemts STP lēmums par braukšanas maksas (tarifu) izmaiņām sākot ar 2024. gada 1. aprīli. Neskatoties uz to arī 2024. gadā ir nepieciešams papildu finansējums gandrīz 13 milj. euro apmērā<sup>165</sup>.

Iepriekš minētās ATD un STP darbības, sagatavojot budžeta pieprasījumus ar prognozētu finansējuma nepietiekamību un pēc valsts budžeta apstiprināšanas neveicot sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma pārskatīšanu, revidentu ieskatā, liecina par to, ka sabiedrisko pārvadājumu organizēšana ir notikusi vienīgi paļaujoties uz to, ka līdz gada beigām trūkstošais finansējums tiks piešķirts (atrasts) visam pakalpojumu apjomam nepieciešamajā apmērā.

Turklāt revīzijas laikā ir iegūta informācija, ka neskatoties uz braukšanas maksas paaugstināšanu un piedāvātajām izmaiņām maršrutu tīklā, arī 2024. gadā būs nepieciešams papildu finansējums vairāk nekā 10 % apmērā. Par ko liecina STP vēstulē<sup>166</sup> satiksmes un finanšu ministriem paustais:

*“[...] Ievērojot to, ka valsts budžeta finansējums 2024. gadam sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai pēc šī brīža prognozēm arī ir nepietiekams, neskatoties uz plānotajām tarifu (braukšanas maksas) izmaiņām, kopējais papildu nepieciešamais finansējums veidotu vismaz 18,9 milj. EUR”.*

### Ieteikums

SM sadarbībā ar ATD izstrādāt rīcības plānu, lai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana atbilstu kārtējam gadam piešķirtā budžeta programmas finanšu iespējām.

## Informācija par revīziju

### Revīzijas mērķis

Revīzijas mērķis ir sniegt vērtējumu, vai sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana reģionālajos maršrutos veicina pasažieru pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu sabiedrisko transportu.

### Juridiskais pamatojums

Lietderības revīzija “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība dotētajos maršrutos” veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2023. un 2024. gada darba plāniem un Piektā revīzijas departamenta 2023. gada 30. maija revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-23/2023.

Revīziju veica revīzijas grupas vadītājs valsts revidents jurists Gints Puriņš, valsts revidente Vineta Miķelsone, vecākie valsts revidenti Roberts Jumīķis un Juris Vēveris.

### Revidentu un revidējamo vienību atbildība

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

Revīzijas apjomā iekļautās revidējamās vienības ir atbildīgas par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

### Revīzijas apjoms un ierobežojumi

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem. Revīzija ir plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārlicību (profesionālu spriedumu) par pārbaudāmā priekšmeta jautājumiem saskaņā ar revīzijas kritērijiem.

Revīzija veikta par laika posmu no 2022. gada 3. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim. Atsevišķos gadījumos darījumi/notikumi izvērtēti arī ārpus revidējamā laika posma.

Revīzijas apjomā tika iekļautas Satiksmes ministrija un VSIA “Autotransporta direkcija”.

### Revīzijas metodes

Kvantitatīvās pētījumu metodes lietotas, analizējot statistisko informāciju no STIFSS datu bāzes, finanšu informāciju, līgumsodiem (statistiskā metode), savukārt kvalitatīvās metodes lietotas, analizējot noslēgtos līgumus (salīdzinošā metode), viedokļus, normatīvā akta prasības (kontentanalīze).

## Vērtēšanas kritēriji

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
<p>Revīzijas galvenais jautājums: vai sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana reģionālajos maršrutos veicina pasažieru pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu sabiedrisko transportu?</p>	<p>Pastāv ATD vadības dokumentu (iekšējā un ārējā) sasaiste un iespēja tos pēctecīgi īstenot.</p> <p>Vadības dokumentos iestrādāta rezultātu un rezultatīvo rādītāju sistēma.</p> <p>Veikta konkrētajā gadā veicamo uzdevumu (pasākumu), izpildes termiņu, atbildīgo plānošana un kontrole.</p> <p><i>(Ja kritēriju kvantitatīvā kopsumma (katra kritērija svars – 33%) ir robežās no 70 līdz 100% – kritērijs ir sasniegts, ja no 50 līdz 70 % – kritērijs ir daļēji sasniegts. Pārējos gadījumos kritērijs nav sasniegts.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs ir daļēji sasniegts</b></li> </ul> <p>ATD stratēģijā nav ietverts būtisks attīstības pasākums (autobusu kvalitātes celšana) un tas nav sasaistīts ar stratēģijas rezultātu un rezultatīvo rādītāju sistēmu.</p>
<p>Vai sabiedriskā transporta pakalpojumu rīcībpolitikai sekojošie plāni un rīcības ir vērstas uz izvirzīto mērķu sasniegšanu?</p>	<p>Ir definēti kritēriji, pēc kuriem maršrutu tīklā veidojami savienojumi.</p> <p><i>(Ja veidojamiem savienojumiem ir noteikti salīdzināmi un piemērojami kritēriji – kritērijs izpildīts. Pārējos gadījumos neizpildīts.)</i></p> <p>Savienojumu nepieciešamības pamatotība regulāri tiek aktualizēta atbilstoši izvirzītajiem nosacījumiem.</p> <p><i>(Ja katra savienojuma nepieciešamības pamatojumi aktualizēti vismaz reizi gadā – kritērijs ir sasniegts, ja retāk nekā reizi gadā – kritērijs nav sasniegts.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs nav sasniegts</b></li> </ul> <p>ATD sagatavotajos maršrutu nepieciešamības pamatojumos nav ietverta datos balstīta informācija, kuru būtu iespējams periodiski pārbaudīt, atbilstoši normatīvajā aktā noteiktajiem maršrutu veidošanas principiem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs nav sasniegts</b></li> </ul> <p>Maršrutu nepieciešamības pamatojums revidējamā laika posmā kompleksi nav vērtēts un aktualizēts.</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
	<p>Maršrutu tīklā izveidotie un dotētie savienojumi atbilst definētajiem kritērijiem. (Ja savienojumu atbilstība ir &gt;85 % – kritērijs ir sasniegts, ja no 50 % līdz 85 % – kritērijs ir daļēji sasniegts, ja &lt;50 % – kritērijs nav sasniegts.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs nav sasniegts</b></li> </ul> <p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas apjoms izveidotajos dotētajos maršrutos atbilst noteiktajiem kritērijiem ne vairāk kā 37 % maršrutu (63 % maršrutu sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoms neatbilst noteiktajiem kritērijiem, tajā skaitā 38 % maršrutu ir noteikts rentabilitātei neatbilstošs reisu skaits un 25 % maršrutu nav nodrošināts minimālais (divu) reisu skaits).</p>
<p>Vai ir izvirzītas un tiek ievērotas sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitātes prasības (autobusā, vilcienā)?</p>	<p>Ir noteikts pamatots kvalitātes standarts pakalpojuma sniegšanai (vienots atbilstoši līguma darbības termiņam). (Ja ir pamatots, kādām iedzīvotāju vajadzībām kalpo līgumos noteiktās atšķirīgās kvalitātes prasības – kritērijs ir sasniegts, ja daļa (vismaz viena) – kritērijs ir daļēji sasniegts, ja neviena – kritērijs nav sasniegts.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs ir sasniegts vilcienu pārvadājumos</b></li> <li>• <b>Kritērijs ir daļēji sasniegts autobusu pārvadājumos</b></li> </ul> <p>Tādu prasību noteikšana pārvadātāju autobusu kvalitātei, kā autobusu vecums, sēdvietu izvietojums, autobusi ir pielāgoti personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai īstermiņa līgumos – 10 % autobusu no kopējā skaita un vismaz astoņi reisi dienā ilgtermiņa līgumos nav pamatota ar konkrētām pasažieru vajadzībām vai ATD ekonomisko ieguvumu.</p>
	<p>Savienojumos tiek nodrošināta standarta ievērošana. (Ja kvalitātes kontroles (tajā skaitā ārpuspakalpojumā) tiek veiktas pēc objektīvas (pamatotas) pieejas – kritērijs ir sasniegts. Ja kontroles tiek veiktas tikai uz sūdzību pamata un tikai daļa kontroļu tiek veiktas pēc objektīvas pieejas – kritērijs ir daļēji sasniegts. Ja kontroles veic tikai uz sūdzību pamata – kritērijs nav sasniegts.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs nav sasniegts vilcienu pārvadājumos</b></li> <li>• <b>Kritērijs ir daļēji sasniegts autobusu pārvadājumos</b></li> </ul> <p>ATD nav plānotas un veiktas kontroles pār izvirzītajām prasībām vilcienu un to aprīkojuma kvalitātei. Autobusos kvalitātes kontroles veic tikai, pamatojoties uz iedzīvotāju sūdzībām un pēc darbinieku/kontrolieru pašiniciatīvas, pārējā daļa (braukšanas tiesības apliecinošu dokumentu kontroles) – pēc objektīvas (plānveida) pieejas.</p>
	<p>Darbojas sankciju mehānisms kvalitātes prasību neievērošanas gadījumā.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritērijs ir daļēji sasniegts</b></li> </ul> <p>2023. gadā ir pieaudzis izdarīto kvalitātes pārkāpumu (tajā skaitā atkārtoti izdarīto) skaits par</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
Vai sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms ir salāgots ar budžeta līdzekļiem ?	<p><i>Kritērijs ir sasniegts, ja sankciju mehānisms ir ekonomiski pamatots (tas nosedz kontroles izmaksas) un motivējošs (samazinās atkārtotu pārkāpumu skaitu). Kritērijs ir daļēji sasniegts, ja ir ekonomisks vai motivējošs. Kritērijs nav sasniegts, ja nav neviena.)</i></p> <p>Nav nepieciešams papildus finansējums kārtējā gadā (2021.–2023. gads) jeb tas nepārsniedz 10 %.</p> <p><i>(Ja pakalpojumu apjoma un nepieciešamā finansējuma izmaiņas pret plānoto ir &lt;10 % – kritērijs ir sasniegts, ja no 10 % līdz 25 % – kritērijs ir daļēji sasniegts, ja &gt;25 % – kritērijs nav sasniegts.)</i></p>	<p>183 pārkāpumiem jeb 178 % salīdzinot ar 2022. gadu (103 pārkāpumi). Netika vērtēts, vai sankciju apmērs nosedz kvalitātes kontroļu izmaksas, jo ATD nav informācijas (uzskaites datu) par kvalitātes pārbaužu apjomu (skaitu) revidējamā laika posmā.</p> <p><b>• Kritērijs nav sasniegts</b></p> <p>Nodrošināmais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms nav salāgots ar valsts budžeta līdzekļiem – katru gadu tam nepieciešams vairāk kā 10 % (revidējamā laika posmā vidēji 47 % gadā) papildu finansējuma.</p>

Sektora vadītāja

Elita Andruce

Departamenta direktors

Oskars Erdmanis

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



## Pielikumi

### 1. pielikums. Revīzijas izlasē iekļautās kapitālsabiedrības

Nr. p.k.	Kapitālsabiedrība	Kapitālsabiedrības vienotais reģistrācijas numurs
1.	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	40003012603
2.	SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	42403007095
3.	AS "CATA"	40003016840
4.	SIA ATP "Ceļavējš"	47103000182
5.	SIA "Madonas Ceļu būves"	47103000017
6.	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	45103001156
7.	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	43203003672
8.	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	48503004916
9.	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	40003009139
10.	SIA "TUKUMA AUTO"	40003262339
11.	SIA "Jēkabpils autobusu parks"	45403003245
12.	SIA "AIPS"	43603009825
13.	AS "Nordeka"	40003022404
14.	SIA "Daugavpils autobusu parks"	41503007196
15.	SIA "TUKUMA AUTO"	40003262339
16.	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	40003015652
17.	SIA "GALSS BUSS"	40003367411
18.	Pašvaldības SIA "Ventspils reiss"	40003333256
19.	SIA "VTU VALMIERA"	40003004220
20.	SIA "Norma-A"	40003192135
21.	SIA "BALVU AUTOTRANSPORTS"	43403001424



## 2. pielikums. ATD sniegtais viedoklis par valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu

Maršrutu tīklā nodrošināmie reģionālās nozīmes pārvadājumi	Likumā <sup>167</sup> definētie savienojumu veidi	ATD sniegtais viedoklis par definētajam savienojumu veidam piemērojamo <sup>168</sup> vērtēšanas kritēriju valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanai
Reģionālie vietējās nozīmes pārvadājumi	a) jānodrošina blakus novadu savstarpējo saistību	c) tuvējo novadu savstarpējos savienojumus ar intensitāti <b>vismaz četri reisi dienā</b> . Minimālo apjomu nodrošina, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu un ekonomiskos rādītājus, ja pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) veido vismaz 25 procentus no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām
	b) jānodrošina pagasta vai pilsētas pārvaldes sasniedzamību novadā	a) novada pilsētu, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 5000, pilsētas centra savienojumus ar citām pilsētas daļām ar intensitāti <b>vismaz astoņi reisi dienā</b> . Minimālo apjomu nodrošina, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu un ekonomiskos rādītājus, ja pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) veido vismaz 25 procentus no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām
	c) jānodrošina plānošanas reģionā ietilpstošo blakus esošo novadu pilsētu savstarpēju sasniedzamību	b) novada pilsētu, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 5000, savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem, kur iedzīvotāju skaits ir mazāks par 3000, ar intensitāti <b>vismaz četri reisi dienā</b> . Minimālo apjomu nodrošina, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu un ekonomiskos rādītājus, ja pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) veido vismaz 25 procentus no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām d) novada pagastu un centru savienojumus, kā arī novada centru savienojumus ar tuvāko novada pilsētu ar intensitāti <b>vismaz četri reisi dienā</b> . Minimālo apjomu nodrošina, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu un ekonomiskos rādītājus, ja pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) veido vismaz 25 procentus no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām
	d) jānodrošina plānošanas reģionā ietilpstošo novadu saistību ar tuvāko pilsētu plānošanas reģionā, kas neatrodas attiecīgajā novadā	b) novada pilsētu, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 5000, savienojumus ar novada pilsētām un ciemiem, kur iedzīvotāju skaits ir mazāks par 3000, ar intensitāti <b>vismaz četri reisi dienā</b> . Minimālo apjomu nodrošina, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu un ekonomiskos rādītājus, ja pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) veido vismaz 25 procentus no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām

Maršrutu tīklā nodrošināmie reģionālās nozīmes pārvadājumi	Likumā <sup>167</sup> definētie savienojumu veidi	ATD sniegtais viedoklis par definētajam savienojumu veidam piemērojamo <sup>168</sup> vērtēšanas kritēriju valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma noteikšanai
		atvieglojumiem) veido vismaz 25 procentus no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām
Reģionālie starppilsētu nozīmes pārvadājumi	a) jānodrošina Rīgas pilsētas saistību ar citu valstspilsētu	Likumā nav vērtēšanas kritēriju.
	b) jānodrošina Rīgas pilsētas saistību ar novadiem, kas neatrodas Rīgas plānošanas reģionā	Likumā nav vērtēšanas kritēriju.
	c) jānodrošina saistību starp novadiem un pilsētām, kas atrodas dažādos plānošanas reģionos	Likumā nav vērtēšanas kritēriju.

## 3. pielikums. STP piedāvātie risinājumi reģionālās nozīmes dotētā maršrutu tīkla samazināšanai

Nr. p. k.	STP 12.03.2024. vēstulē <sup>169</sup> satiksmes un finanšu ministriem piedāvāto risinājumu (rīcības scenāriju) izklāsts, lai iekļautos šobrīd piešķirtajā valsts budžeta finansējumā, samazinot reģionālās nozīmes dotēto maršrutu tīklu:
1.	<p>“Samazināt nepieciešamo finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 18,9 milj. EUR apmērā <u>proporcionāli vienādi reģionālajiem pārvadājumiem ar autobusiem un pa dzelzceļu</u>. Ņemot vērā statistiski vidējo valsts dotācijas apjomu uz vienu nobraukto kilometru autobusu un vilcienu satiksmē, pārvadājumu apjoms autobusiem būtu jāsamazina par 10,87 milj. km jeb 15,6 % (kas atbilst divām līdz trijām šā brīža maršrutu tīkla daļām no sešpadsmit) un vilcieniem par 1,88 milj. vilcienkilometru jeb 24,7 %.</p> <p>Kā būtisks trūkums šim scenārijam jāmin neatbilstība Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.-2027. gadam, kurās paredzēta multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaulu” attīstība, tajā skaitā paredzot vērienīgas investīcijas dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūrā, jaunu dzelzceļa maršrutu attīstību un jauna ritošā sastāva iegādi. Šāds scenārijs būtu pretrunā arī MK noteikumu Nr. 435 13. punktam un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturtajai un piektajai daļai, jo maršrutu tīklu veido, lai nodrošinātu iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā, un to, ka primāri jānodrošina iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes.”</p>
2.	<p>“Lai mazinātu pretrunas ar Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.-2027. gadam, samazināt nepieciešamo finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 18,9 milj. EUR apmērā, <u>mazinot tikai dotētā reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkla apjomu</u>. Pie šāda scenārija, ņemot vērā statistiski vidējo valsts dotācijas apjomu uz vienu nobraukto kilometru autobusu satiksmē, maršrutu tīkla apjoms būtu jāsamazina <u>vismaz par 21,7 milj. km jeb 31 % no prognozētā apjoma<sup>170</sup></u>.</p> <p>Maršrutu tīkls tiktu samazināts, galvenokārt, uz reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu rēķina – tie ir maršruti, kas nodrošina Rīgas pilsētas savienojamību ar citām valstspilsētām un novadiem, kas neatrodas Rīgas plānošanas reģionā, kā arī savienojumus starp novadiem un pilsētām dažādos plānošanas reģionos.</p> <p>Starppilsētu nozīmes maršrutu rentabilitāte caurmērā ir augstāka (robežās no 40 % līdz pat 70 %) nekā maršrutu tīklā kopumā, tādēļ samazināmajam maršrutu tīkla apjomam jābūt par ~ 10 % lielākam. Ņemot vērā to, ka dzelzceļa savienojumi nodrošina tikai nelielu daļu no augstāk uzskaitītajiem savienojumiem, lielai daļai pasažieru būtu nepieciešams no sabiedriskā transporta pārsēties uz privāto transportlīdzekli. 21,7 milj. km starppilsētu nozīmes maršrutos tiek pārvadāti ~ 5,5 milj. pasažieru. Pirmsšķietami šāds scenārijs ļoti nopietni ietekmētu pasažieru mobilitātes iespējas, tai skaitā ietekmētu sabiedriskā transporta lomu un nozīmi pasažieru pārvietošanās paradumos, vienlaikus veicinot negatīvu klimatneitralitātes efektu un pasažieru vēlmi izmantot alternatīvos pārvietošanās veidus.</p> <p>Secināms, ka arī šis scenārijs ir pretrunā MK noteikumu Nr. 435 13. punktam.”</p>
3.	<p>“Atbilstoši MK noteikumu Nr. 435 13. punktam, <u>samazināt reģionālās nozīmes dotēto reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkla apjomu par aptuveni 3,475 milj. km gadā</u> (vairāk, ja tiek samazināts apjoms starppilsētu nozīmes maršrutos vai Pierīgā, kur maršrutu rentabilitāte ir augstāka). Šī scenārija realizēšanai, kā potenciāls risinājums ir primāri samazināt reisu skaitu maršrutos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kas daļēji pārklājas ar dzelzceļa maršrutiem, nodrošinot minimālu reisu skaitu maršrutos un sinhronizāciju ar vilcienu satiksmi (potenciālais apjoma samazinājums ~1,5 milj. km gada griezumā maršrutos Rīga–Ogre, Rīga–Jelgava, Rīga–Olaine, Rīga–Sigulda, Rīga–Sloka);</li> <li>- kas daļēji pārklājas ar Rīgas valstspilsētas maršrutiem (Rīga–Jaunmārupe, Rīga–Mārupe, Rīga–Baloži, apjomu maršrutos varētu samazināt par 0,31 milj. km gada griezumā;</li> <li>- paplašinot komerciālo maršrutu apjomu (atkarīgs no komercpārvadātāju intereses, šobrīd ir interese par maršrutu Rīga–Liepāja, kā rezultātā dotēto reisu apjomu maršrutā varētu samazināt par ~ 1,2 līdz 2,39 milj. km);</li> </ul>

Nr. p. k.	<b>STP 12.03.2024. vēstulē<sup>169</sup> satiksmes un finanšu ministriem piedāvāto risinājumu (rīcības scenāriju) izklāsts, lai iekļautos šobrīd piešķirtajā valsts budžeta finansējumā, samazinot reģionālās nozīmes dotēto maršrutu tīklu:</b>
	<p>- kombinēto (autobuss + vilciens) pārvadājumu veicināšana (vilcienu reisos, kas nav pārslogoti) stacijās / apmaiņas punktos – Asari 0,045 milj. km, Jelgava, Ozolnieki – 0,035 milj. km, Aizkraukle – 0,13 milj. km, Saulkrasti – 0,065 apjomu maršrutos varētu samazināt par 0,47 milj. km).</p> <p>Minētais scenārijs tikai daļēji samazinās papildus nepieciešamo valsts budžeta finansējumu, vienlaikus izraisot lielu pasažieru neapmierinātību, jo netiks nodrošināta transporta intensitāte un pieejamība atbilstoši pasažieru pieprasījumam. Līdzīgi kā 2. apskatītajā scenārijā iedzīvotājiem būs nepieciešams meklēt alternatīvas mobilitātes nodrošināšanai, izmantojot privātos transportlīdzekļus. Veicot izmaiņas pirms atbilstošas alternatīvas vilcienu satiksmes nodrošināšanas, samazināsies kopējais pasažieru skaits, kas izmanto sabiedrisko transportu.</p> <p>Papildus jāņem vērā, ka visas augstāk minētās izmaiņas nevar stāties spēkā nekavējoties, lai tiktu pieņemts atbilstošs STP lēmums, noslēgti līgumi ar pārvadātājiem un pārvadātāji laicīgi sagatavotos izmaiņām. Līdz ar to, lai kompensētu trūkstāšo finansējumu 2024. gadā, slēdzamo reisu skaits jāpalielina vēl par ~ 25 %.”</p>
4.	<p>“Turpināt 2023. gadā sāktos pasākumus, STP apstiprinot jauno sabiedriskā transporta tarifa un biļešu sistēmu, tajā skaitā paredzot pievilcīgāku biļešu sistēmu ar lielākām atlaidēm regulārajiem sabiedriskā transporta lietotājiem. Tāpat jāturpina autobusu maršrutu tīkla pārstrukturēšana vienlaicīgi ar intervāla grafika ieviešanu dzelzceļa elektrificētajās līnijās. Šie pasākumi aptvers gan lielāku akcentu uz pasažieru pievešanu vilcienam, gan paralēlo autobusu reisu skaita mazināšanu, gan starppilsētu autobusu maršrutu pārplānošanu, sasaistot tos ar lielākajiem pārsēšanās mezgliem – dzelzceļa stacijām. Ar šo paredzēts gan samazināt autobusu nobraukumu, gan vienlaikus palielināt pasažieru plūsmu – t.i. vilciens būs pieejams lielākam skaitam pasažieru, veidojot vairāk kombinēto braucienu ar pārsēšanos no autobusa uz vilcienu. Lai nodrošinātu šādu kombinēto braucienu ilgtspēju, jānodrošina, lai pārsēšanās tiek kompensēta ar lielāku komfortu un braukšanas ātrumu vilcienā. Sakarā ar jaunu elektrovilcienu iesaisti reisu izpildē, ātrāku un ērtāku iekāpšanu vilcienos, kas saistīta ar dzelzceļa pieturu rekonstrukciju, dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumiem, palielinot pieļaujamo vilcienu kustības ātrumu, gada otrajā pusē (pēdējā ceturksnī) paredzēts pārskatīt vilcienu kustības sarakstus, būtiski samazinot pasažieriem patērēto laiku nokļūšanai galamērķī.</p> <p>Attiecībā uz maršrutu tīkla izmaiņām tas nozīmētu līdzīgu pieeju kā 3. scenārijā, bet samērīgā apjomā un laikā, kad šādu izmaiņu veikšana ir saprātīga – saskaņoti ar izmaiņām vilcienu maršrutos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- samazināt nobraukumu maršrutos, kas daļēji pārklājas ar dzelzceļa maršrutiem - pakāpeniski, sākot no brīža, kad tiek ieviests intervāla grafiks elektrificētajā zonā. Maršruti daļēji pārveidojami, kā pievedoši dzelzceļa satiksmei;</li> <li>- kombinēto (autobuss + vilciens) pārvadājumu veicināšana (vilcienu reisos, kas nav pārslogoti) stacijās / apmaiņas punktos – Asari, Jelgava, Ozolnieki, Aizkraukle, Saulkrasti (tomēr jāņem vērā, ka tas ir ierobežots apjoms, kamēr nav palielināts vilcienu reisu skaits un netiek nodrošināta ērtāka pasažieru ar kustības traucējumiem iekāpšana vilcienā ārpus elektrozonas);</li> <li>- paplašinot komerciālo maršrutu apjomu (atkarīgs no komercpārvadātāju intereses, šobrīd ir interese par maršrutu Rīga-Liepāja) - saskaņā ar izmaiņām normatīvajos aktos, paredzot kompensāciju komercpārvadātājiem par valsts noteikto pasažieru ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu.</li> </ul> <p>Jāatzīmē, ka 4. scenārijs mazinās papildus nepieciešamo valsts budžeta finansējumu 2024. gadā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai, bet pilnībā neizslēdz nepieciešamību pēc papildu finansējuma.”</p>

## 4. pielikums. Līgumos sākotnēji noteiktais un faktiskais nobraukums 2023. gadā

Līguma numurs	Līgumā sākotnēji noteiktais nobraukums, km (līguma 1. pielikums)	Faktiskais nobraukums, km (ATD iesniegtā statistika par 2023. gadu)	Palielinājums/ Samazinājums (%)	Pieļaujamās izmaiņas (saskaņā ar līguma nosacījumiem) (%)
1	2	3	$4=3/2*100-100$	5
ATD/ST-2022/05-Cēsis	4 184 652,90	4 176 776,90	-0,19%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2020/05 (Pierīga)	6 074 680,40	7 205 971,40	18,62%	-30 % vai +10 %
ATD/ST-2020/04 (Liepāja)	5 694 913,89	6 043 798,01	6,13%	-30 % vai +15 %
ATD/ST-2021/03 (Ogre, Aizkraukle)	2 843 689,06	3 152 723,04	10,87%	-15 % vai +10 %
ATD/ST-2020/01	3 432 661,55	3 414 719,45	-0,52%	-20 % vai +10 %
ATD/ST-2021/08	2 189 960,20	2 157 320,40	-1,49%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2021/10	2 806 963,60	2 762 958,20	-1,57%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2022/04 (ATD/ST-2023/12TP)	1 853 814,60	1 849 089,50	-0,25%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2020/02	4 623 418,63	4 417 945,89	-4,44%	-15 % vai +10 %
ATD/ST-2022/02	2 348 847,70	2 318 885,00	-1,28%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2022/06	1 959 732,60	1 961 482,30	0,09%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2021/05-A	4 639 386,50	4 539 252,90	-2,16%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2021/06-C2	3 942 495,20	3 750 288,20	-4,88%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2022/03-Tukums	1 098 154,72	1 064 477,16	-3,07%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2021/02 (Jēkabpils, Preiļi, Līvāni)	3 891 509,97	3 866 994,80	-0,63%	-15 % vai +10 %
ATD/ST-2021/07 (Valmiera, Valka, Smiltene)	4 989 602,10	4 809 398,40	-3,61%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2020/03	2 572 675,91	2 662 063,79	3,47%	-15 % vai +10 %
ATD/ST-2022/07 (Madona)	1 756 956,60	1 706 751,25	-2,86%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2022/08 (Jelgava)	2 129 109,89	2 108 120,66	-0,99%	-10 % vai +5 %
ATD/ST-2022/06	5 342 200,43	5 330 226,25	-0,22%	-10 % vai +5 %
Kopā:	<b>68 375 426,45</b>	<b>69 299 243,50</b>		
Starpība starp sākotnējo un faktisko nobraukumu, km		<b>923 817,05</b>		

## 5. pielikums. Īstermiņa un ilgtermiņa līgumu, kuri noslēgti pēc 2020. gada 1. jūlija, izpildes rezultāts 2021.–2023. gadā

## Īstermiņa līgumu izpildes rezultāts 2021. gadā

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
27.11.2020.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2020/19	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	1 567 076	1 525 894
27.11.2020.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2020/19	SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	600 056	632 938
27.11.2020.	Cēsis	ATD/ST-2020/09	AS "CATA"	3 714 470	3 685 609
27.11.2020.	Limbaži, Sigulda	ATD/ST-2020/15	AS "CATA"	5 145 315	4 895 880
27.11.2020.	Ogre, Aizkraukle	ATD/ST-2020/17	AS "CATA"	992 862	1 066 629
27.11.2020.	Madona	ATD/ST-2020/16	SIA ATP "Ceļavējš"	118 339	101 201
27.11.2020.	Madona	ATD/ST-2020/16	SIA "Madonas Ceļu būves"	1 451 156	1 096 209
27.11.2020.	Dobele	ATD/ST-2020/11	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	2 334 936	1 969 458
28.12.2020.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2020/28	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	674 447	622 930
28.12.2020.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2020/28	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	1 011 225	1 008 967
27.11.2020.	Tukums, Talsi	ATD/ST-2020/21	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	2 696 895	2 987 496
27.11.2020.	Tukums	ATD/ST-2020/22	SIA "TUKUMA AUTO"	804 801	816 761
27.11.2020.	Jēkabpils, Preiļi, Līvāni	ATD/ST-2020/13	SIA "Jēkabpils autobusu parks"	3 918 713	3 947 200
27.11.2020.	Bauska	ATD/ST-2020/07	SIA "AIPS"	958 188	1 032 448
28.12.2020.	Daugavpils, Krāslava	ATD/ST-2020/27	AS "Nordeka"	651 940	395 104
28.12.2020.	Daugavpils, Krāslava	ATD/ST-2020/27	SIA "Daugavpils autobusu parks"	2 406 471	1 718 859
27.11.2020.	Kuldīga, Saldus	ATD/ST-2020/20	SIA "TUKUMA AUTO"	576 929	617 612
27.11.2020.	Liepāja	ATD/ST-2020/14	AS "Nordeka"	804 382	572 912
27.11.2020.	Liepāja	ATD/ST-2020/14	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	3 110 764	2 648 210
27.11.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/18 (LK)	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	939 476	798 630
28.12.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/29 (KK)	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	355 681	277 260
27.11.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/18 (LK)	SIA "GALSS BUSS"	1 244 851	820 008



Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
28.12.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/29 (KK)	AS "Nordeka"	1 114 587	839 322
28.12.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/29 (KK)	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	3 002 391	2 678 437
27.11.2020.	Ventspils	ATD/ST-2020/24	Pašvaldības SIA "Ventspils reiss"	1 840 012	1 243 090
27.11.2020.	Jelgava, Dobele	ATD/ST-2020/12	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 237 221	1 969 521
27.11.2020.	Valmiera, Valka, Smiltene	ATD/ST-2020/23	SIA "VTU VALMIERA"	4 173 635	2 866 399
27.11.2020.	Centrs 1 A	ATD/ST-2020/08-C1	AS "Nordeka"	1 391 557	1 102 755
28.12.2020.	Centrs 2	ATD/ST-2020/26-C2	SIA "Norma-A"	3 662 440	2 317 258
27.11.2020.	Austrumi	ATD/ST-2020/06-A	SIA "Norma-A"	4 574 101	3 988 662
27.11.2020.	Dienvidrietumi	ATD/ST-2020/10-DR	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	465 474	506 274
27.11.2020.	Dienvidrietumi	ATD/ST-2020/10-DR	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	86 204	74 525
27.11.2020.	Dienvidrietumi	ATD/ST-2020/10-DR	AS "Nordeka"	623 108	546 781
<b>Kopā</b>				<b>59 249 702</b>	<b>51 371 237</b>

### Ilgtermiņa līgumu izpildes rezultāts 2021. gadā

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
01.07.2020.	Bauska	ATD/ST-2020/01	AS "Nordeka"	1 426 842	1 299 979
01.07.2020.	Daugavpils, Krāslava	ATD/ST-2020/02	SIA "Daugavpils autobusu parks"	1 833 868	1 795 773
01.07.2020.	Kuldīga, Saldus	ATD/ST-2020/03	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	1 103 265	964 520
01.07.2020.	Liepāja	ATD/ST-2020/04	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	2 537 169	2 009 094
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	757 152	563 860

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	850 341	838 206
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	AS "Nordeka"	824 459	764 011
<b>Kopā</b>				<b>9 333 094</b>	<b>8 235 444</b>

## Īstermiņa līgumu izpildes rezultāts 2022. gadā

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
29.11.2021.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2021/08	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	1 570 369	1 522 590
29.11.2021.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2021/08	SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	604 214	674 755
27.11.2020.	Cēsis	ATD/ST-2022/05	AS "CATA"	2 096 307	2 079 669
27.11.2020.	Cēsis	ATD/ST-2020/09	AS "CATA"	2 264 755	2 137 233
07.12.2021.	Tukums, Talsi	ATD/ST-2021/10	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	2 756 089	2 654 708
04.02.2022.	Tukums	ATD/ST-2022/03	SIA "TUKUMA AUTO"	880 615	870 273
27.11.2020.	Tukums	ATD/ST-2020/22	SIA "TUKUMA AUTO"	189 886	181 461
22.12.2021.	Madona	ATD/ST-2021/13	SIA ATP "Ceļavējš"	120 593	98 011
20.12.2021.	Madona	ATD/ST-2021/12	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	1 605 585	1 594 550
27.11.2020.	Dobele	ATD/ST-2020/11	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	590 673	492 251
04.02.2022.	Dobele	ATD/ST-2022/02	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	1 800 515	1 324 474
04.02.2022.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2022/06	SIA "BALVU AUTOTRANSPORTS"	485 119	433 306
28.12.2020.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2020/28	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	199 754	172 535
04.02.2022.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2022/06	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	959 084	800 527
28.12.2020.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2020/28	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	306 819	296 761
26.11.2021.	Valmiera, Valka, Smiltene	ATD/ST-2021/07	SIA "VTU VALMIERA"	4 897 011	4 119 863
22.06.2022.	Limbaži, Sigulda	ATD/ST-2022/06	AS "CATA"	2 698 165	2 494 839

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
27.11.2020.	Limbaži, Sigulda	ATD/ST-2020/15	AS "CATA"	2 680 685	2 397 043
27.11.2020.	Jelgava, Dobele	ATD/ST-2020/12	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 300 047	2 127 255
27.11.2021.	Aizkraukle, Ogre	ATD/ST-2020/17	AS "CATA"	719 916	784 841
29.11.2021.	Ogre	ATD/ST-2021/09	AS "CATA"	566 141	623 714
27.11.2020.	Jēkabpils, Preiļi, Līvāni	ATD/ST-2020/13	SIA "Jēkabpils autobusu parks"	1 991 737	1 927 846
26.01.2022.	Sloka, Jaunķemeri, Olaine	ATD/ST-2022/01-K	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	389 311	262 457
28.12.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/29	AS "Nordeka"	30 228	19 131
26.01.2022.	Sloka, Jaunķemeri, Olaine	ATD/ST-2022/01-K	AS "Nordeka"	177 213	75 167
28.12.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/29 (KK)	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	170 282	175 936
26.01.2022.	Sloka, Jaunķemeri, Olaine	ATD/ST-2022/01-K	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	350 562	329 335
04.02.2022.	Ventspils	ATD/ST-2022/04	Pašvaldības SIA "Ventspils reiss"	1 556 758	955 678
27.11.2020.	Ventspils	ATD/ST-2020/24	Pašvaldības SIA "Ventspils reiss"	294 605	199 001
27.11.2020.	Centrs C1	ATD/ST-2020/08-C1	AS "Nordeka"	116 078	100 722
26.11.2021.	Centrs C2	ATD/ST-2021/06-C2	SIA "Norma-A"	3 836 446	2 332 638
26.11.2021.	Austrumi	ATD/ST-2021/05-A	SIA "Norma-A"	4 539 005	3 889 898
<b>Kopā</b>				<b>43 744 565</b>	<b>38 148 468</b>

### Ilgtermiņa līgumu izpildes rezultāts 2022. gadā

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
01.07.2020.	Bauska	ATD/ST-2020/01	AS "Nordeka"	3 420 838	2 992 883
01.07.2020.	Daugavpils, Krāslava	ATD/ST-2020/02	SIA "Daugavpils autobusu parks"	4 421 535	4 181 276

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
01.07.2020.	Kuldīga, Saldus	ATD/ST-2020/03	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 657 280	2 158 953
01.07.2020.	Liepāja	ATD/ST-2020/04	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	6 054 069	4 324 747
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 131 686	1 461 393
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	2 236 024	2 203 399
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	AS "Nordeka"	2 126 343	1 865 754
09.04.2021.	Cēsis	ATD/ST-2021/01	AS "Nordeka"	-	-
09.04.2021.	Jēkabpils, Preiļi, Līvāni	ATD/ST-2021/02	SIA "TUKUMA AUTO"	1 945 009	1 944 382
09.04.2021.	Ogre, Aizkraukle	ATD/ST-2021/03	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	1 564 989	1 340 434
09.04.2021.	Limbaži, Sigulda	ATD/ST-2021/04	AS "Nordeka"	-	-
<b>Kopā:</b>				<b>26 557 773</b>	<b>22 473 220</b>

### Īstermiņa līgumu izpildes rezultāts 2023. gadā

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
29.11.2021.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2021/08	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	1 298 511	1 421 772
31.10.2023.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2023/15TP	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	254 623	316 785
29.11.2021.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2021/08	SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	505 367	649 674
31.10.2023.	Rēzekne, Ludza	ATD/ST-2023/14TP	SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	98 819	138 897
22.06.2022.	Cēsis	ATD/ST-2022/05	AS "CATA"	4 176 785	4 423 778
04.02.2022.	Tukums, Talsi	ATD/ST-2022/03	SIA "TUKUMA AUTO"	878 058	938 589
07.12.2021.	Talsi	ATD/ST-2021/10	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	2 291 705	2 324 830
31.10.2023.	Tukums	ATD/ST-2023/10TP	SIA "TUKUMA AUTO"	186 419	218 354
31.10.2023.	Talsi	ATD/ST-2023/11TP	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	471 253	551 159

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
14.12.2022.	Madona	ATD/ST-2022/07	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	1 706 751	1 745 872
04.02.2022.	Dobeles	ATD/ST-2022/02	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	384 490	1 636 528
31.10.2023.	Dobeles	ATD/ST-2023/09TP	SIA "DOBELES AUTOBUSU PARKS"	1 934 395	350 377
04.02.2022.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2022/06	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	1 089 187	986 670
04.02.2022.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2022/06	SIA "BALVU AUTOTRANSPORTS"	537 228	529 167
31.10.2023.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2023/08TP	SIA "GULBENES AUTOBUSS"	223 887	261 153
31.10.2023.	Gulbene, Alūksne, Balvi	ATD/ST-2023/08TP	SIA "+ AUTOTRANSPORTS"	111 180	140 827
26.11.2021.	Valmiera, Valka, Smiltene	ATD/ST-2021/07	SIA "VTU VALMIERA"	3 997 152	3 657 685
31.10.2023.	Valmiera, Valka, Smiltene	ATD/ST-2023/13TP	SIA "VTU VALMIERA"	812 247	826 303
22.06.2022.	Limbaži, Sigulda	ATD/ST-2022/06	AS "CATA"	5 330 218	5 342 853
14.12.2022.	Jelgava, Dobeles	ATD/ST-2022/08	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 108 121	2 219 708
31.10.2023.	Ventspils	ATD/ST-2023/12TP	Pašvaldības SIA "Ventspils reiss"	302 136	290 204
04.02.2022.	Ventspils	ATD/ST-2022/04	Pašvaldības SIA "Ventspils reiss"	1 546 954	1 044 944
26.11.2021.	Austrumi	ATD/ST-2021/05-A	SIA "Norma-A"	3 789 057	3 513 718
31.10.2023.	Austrumi	ATD/ST-2023/16TP-A	SIA "Norma-A"	750 196	791 247
26.11.2021.	Centrs C2	ATD/ST-2021/06-C2	SIA "Norma-A"	3 125 300	1 922 643
31.10.2023.	Centrs C2	ATD/ST-2023/17TP-C2	SIA "Norma-A"	624 988	532 076
<b>Kopā</b>				<b>38 535 027</b>	<b>36 775 813</b>

### Ilgtermiņa līgumu izpildes rezultāts 2023. gadā

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
01.07.2020.	Bauska	ATD/ST-2020/01	AS "Nordeka"	3 414 719	2 920 833
01.07.2020.	Daugavpils, Krāslava	ATD/ST-2020/02	SIA "Daugavpils autobusu parks"	4 417 946	4 125 649
01.07.2020.	Kuldīga, Saldus	ATD/ST-2020/03	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 662 064	2 099 867
01.07.2020.	Liepāja	ATD/ST-2020/04	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	6 043 798	4 144 092

Līguma datums	Maršruta daļa	Līguma numurs	Pārvadātāja nosaukums	Nobraukums gadā (km)	Izmaksājamā kompensācija zaudējumu segšanai (euro)
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	2 501 631	1 757 217
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	2 339 265	2 330 483
01.07.2020.	Pierīga	ATD/ST-2020/05	AS "Nordeka"	2 365 076	2 011 378
09.04.2021.	Cēsis	ATD/ST-2021/01	AS "Nordeka"	-	-
09.04.2021.	Jēkabpils, Preiļi, Līvāni	ATD/ST-2021/02	SIA "TUKUMA AUTO"	3 866 995	3 943 531
09.04.2021.	Ogre, Aizkraukle	ATD/ST-2021/03	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	3 152 723	2 695 220
09.04.2021.	Limbaži, Sigulda	ATD/ST-2021/04	AS "Nordeka"	-	-
<b>Kopā</b>				<b>30 764 217</b>	<b>26 028 271</b>

## 6. pielikums. Autobusu kvalitātes prasības īstermiņa un ilgtermiņa līgumos

Nr. p. k.	Kvalitātes prasības autobusiem un to aprīkojumam	Līgumi (īstermiņa), kas ir spēkā revidējamā laika posmā (2021., 2022., 2023. gadā)	Līgumi (ilgtermiņa, 10 gadi), kas ir spēkā revidējamā laika posmā (2021., 2022., 2023. gadā)
1.	Autobusu parka vidējais vecums starppilsētu nozīmes maršrutos	<= 10 gadi	Autobusu vidējais vecums <= 9 gadi (katrā līguma darbības gadā)
2.	Autobusu parka vidējais vecums vietējās nozīmes maršrutos	<= 20 gadi un katra atsevišķa autobusa vecums nedrīkst būt lielāks par 25 gadiem	
3.	Autobusu vecums autobusiem ar ietilpību no 12 līdz 24 (ieskaitot) pastāvīgām braukšanas virzienā novietotām pasažieru sēdvietām	Īstermiņa līgumiem autobusu vecums atbilstoši maršruta kategorijai A, B, C un autobusa ietilpībai (katrā līguma darbības gadā) nav noteikts	A kategorijas maršruti =< 8 gadi B kategorijas maršruti =< 11 gadi C kategorijas maršruti =< 12 gadi
4.	Autobusu vecums autobusiem ar ietilpību no 25 pastāvīgām braukšanas virzienā novietotām pasažieru sēdvietām		A kategorijas maršruti =< 12 gadi B kategorijas maršruti =< 13 gadi C kategorijas maršruti =< 15 gadi
5.	Autobusi ir pielāgoti personām ar funkcionāliem traucējumiem, grūtnieču un personu ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem) pārvadāšanai	10 % no pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem autobusiem	A un B kategorijas maršruti – vismaz astoņi (8) reisi dienā C kategorijas maršruti – piesakot normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā
6.	Autobusus ir pieejami bezskaidras naudas norēķini	Tikai starppilsētu nozīmes maršrutos	Visos maršrutos (katrā līguma darbības gadā)
7.	Autobusus ir individuālais apgaismojums un ventilācija pasažieru sēdvietās	Nav noteikts	A, B, C kategorijas maršrutos tikai K2 – autobusus
8.	Autobusus ir bezvadu bezmaksas internets ( <i>WiFi</i> )	Nav noteikts	Visos maršrutos
9.	Autobusus ir videonovērošana (A, B, C kategorijas maršruti)	Nav noteikts	Visos maršrutos
10.	Autobusus ir uzstādīta elektroniskās kontroles ierīce ( <i>GPS</i> )	Nav noteikts	Visos maršrutos

## 7. pielikums. Pārkāpumu skaits, par kuriem piemērots mazāks līgumsods vai izteikts brīdinājums

Nr. p. k.	Pārvadātājs	Līguma Nr.	Maršruta Nr.	Reisa Nr.	Datums	Pārkāpumu skaits*	Līgumsods (euro)
1.	AS "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	ATD/ST-2020/03	5225	23	25.05.2022.	1	70
			7253	9	15.06.2022.	1	70
			7251	2	09.11.2022.	1	70
			7260	6	09.11.2022.	1	70
2.	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	ATD/ST-2021/03-Ogre, Aizkraukle	6134	17	01.07.2022. 04.07.2022.	20	brīdinājums
			6134	12	05.07.2022.	1	70
			6119	27	06.07.2022.	1	70
			6147	7	06.07.2022.	1	70
			7249	1	19.07.2022.	1	70
			7964	16	23.08.2022.	1	70
		ATD/ST-2020/04	6912	292	18.05.2022.	1	70
			6904	59	19.05.2022.	1	70
			6912	274	19.05.2022.	1	70
			6912	291	19.05.2022.	1	70
			6904	75	17.11.2022.	1	70
			6904	72	17.11.2022.	1	70
			6904	15	21.11.2022.	1	70
			6820	10	17.01.2023.	1	70
			6904	79	01.03.2023.	1	70
			6912	295	21.03.2023.	1	70
			6912	239	22.03.2023.	1	70
			6912	224	22.03.2023.	1	70
			6912	236	22.03.2023.	1	70
			6912	279	22.03.2023.	1	70
6912	290	22.03.2023.	1	70			
6912	297	22.03.2023.	1	70			
6907	16	24.05.2023.	1	70			



Nr. p. k.	Pārvadātājs	Līguma Nr.	Maršruta Nr.	Reisa Nr.	Datums	Pārkāpumu skaits*	Līgumsods (euro)
3.	AS "Nordeka"	ATD/ST-2020/01	7480	9	13.10.2023.	1	70
4.	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" AS "Nordeka", SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	ATD/ST-2020/05	6855	50	21.02.2023.	1	brīdinājums
5.	SIA "TUKUMA AUTO"	ATD/ST-2021/02	5564	3	05.10.2023.	1	brīdinājums
			6964	19	05.10.2023.	1	brīdinājums
6.	SIA "TALSU AUTOTRANSPORTS"	ATD/ST-2021/10- Talsi	7512	7	15.06.2022.	1	brīdinājums
			6401	4	19.07.2022.	1	brīdinājums
7.	Pašvaldības SIA "Ventpils reiss"	ATD/ST-2022/04- Ventpils	7699	10	15.06.2022.	1	brīdinājums
			7948	4	19.07.2022.	1	70
8.	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS" SIA "LUDZAS AUTOTRANSPORTA UZŅĒMUMS"	ATD/ST-2021/08	6561	17	07.06.2023.	1	brīdinājums
<b>KOPĀ</b>						<b>55</b>	<b>1960</b>

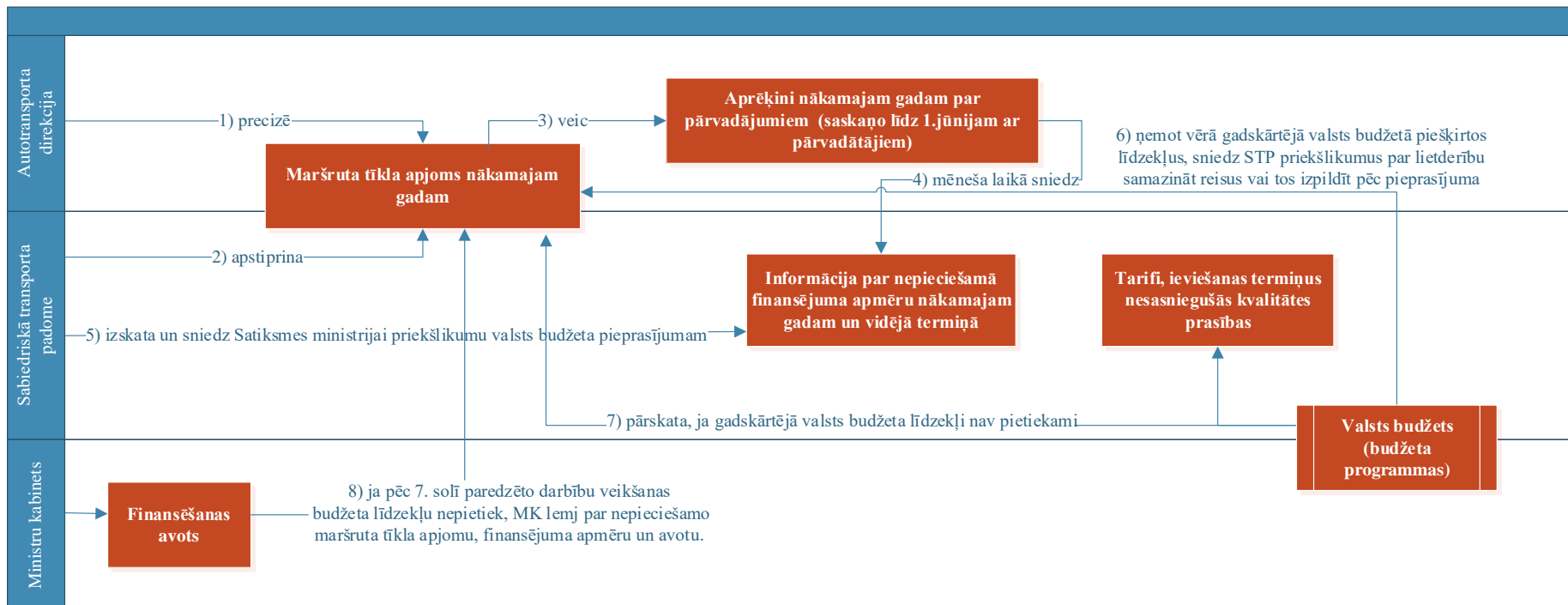
\* Pārkāpums – nav nodrošināta audiāla vai vizuāla pieturu paziņošana.

## 8. pielikums. Pārvadātājiem izteiktie brīdinājumi par autobusu kvalitātes prasību pārkāpumiem

Nr.p .k.	Pārvadātājs	Pārkāpumu skaits 2022. un 2023. gadā pa veidiem										Pavisam kopā
		A		B		C		D		E		
		2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	
1	AS "Nordeka"	4	1	0	0	0	0	1	0	0	0	6
2	SIA "Norma – A"	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
3	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS"	0	1	20	0	1	0	2	0	2	0	26
4	PSIA "Ventspils reiss"	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
5	AS "TALSU AUTOTRANSPORTS"	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
6	SIA "TUKUMA AUTO"	1	0	1	2	1	0	0	0	1	0	6
7	SIA "BALVU AUTOTRANSPORTS"	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
8	SIA "Daugavpils autobusu parks"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
9	SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss"	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	4
10	AS "RĒZEKNES AUTOBUSU PARKS"	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
11	AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS", AS "Nordeka", SIA "Sabiedriskais autobuss"	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Kopā:		10	2	23	5	2	0	5	0	4	1	52

- A autobuss neatbilst līguma prasībām (nav nodrošināts individuālais apgaismojums un ventilācija pasažiera sēdvietā, nav aprīkoti ar videonovērošanas kameru u.c.) (līguma 15.1.11. apakšpunkts)
- B nav nodrošināta audiāla un/vai vizuāla pieturu paziņošana (līguma 15.1.13 apakšpunkts)
- C par braucienu nevar norēķināties bezskaidrā naudā (līguma 15.1.5. apakšpunkts)
- D nenodrošina piekļuvi pieprasītajam videoierakstam no autobusa salona, nav nodrošināts biļešu zonas (autobusa salona) atbilstošs videoieraksts (līguma 15.1.13. apakšpunkts)
- E reisa izpilde ar transportlīdzekli, kas nav pielāgots personu ar kustību traucējumiem pārvadāšanai

### 9. pielikums. Maršruta tīkla apjoma, tarifu un kvalitātes prasību salāgošana ar valsts budžetu B (process)



## Atsauces

- <sup>1</sup> Institūciju kompetence noteikta Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma II nodaļā.
- <sup>2</sup> Astoņu gadu perspektīvas mediāna no 2015. līdz 2023. gadam.
- <sup>3</sup> Statistikas pārskats (kopsavilkums) par pilsētu un reģionālajiem pārvadājumiem ar autobusiem 2019.–2023. gadā. Datu bāze STIFSS (skatīta 11.03.2024.).
- <sup>4</sup> Iegūts, pārvadāto pasažieru skaitu reizinot ar STIFSS reģistrēto vidējo viena pasažiera pasažierkilometru skaitu 2019.–2023. gada periodā.
- <sup>5</sup> Rīga, Rēzekne, Ventspils, Liepāja, Daugavpils, Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Valmiera.
- <sup>6</sup> Skatīt Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2021.–2027. gadam, 64. lpp. Pieejams: [https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027\\_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81\\_1.pdf](https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf) (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>7</sup> MK 21.10.2021. rīkojums Nr. 710 “Par transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.–2027. gadam”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/327053> (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>8</sup> Saskaņā ar ATD 01.02.2024. elektroniskā pasta vēstuli (uz Valsts kontroles 25.01.2024. pieprasījumu) 2023. gadā dotētajos maršrutos pasažieri, kas braukuši par maksu, veikuši 649,5 milj. pas/km. Revidentu aprēķina ceļā tiem pieskaitīts pasažieru, kas braukuši bez maksas, veiktie 117,7 pas/km ( $117,7=649,5 \text{ milj. pas/km} * 19,05 \text{ milj. maksas pasažieri} / 3,5 \text{ milj. bezmaksas pasažieri}$ ), kas kopā veido 767,2 pas/km. Saskaņā ar ATD apkopoto (iesniegta Valsts kontrolē 05.07.2024.) pārvadātāju iesniegto informācija par pasažieru veiktajiem pas/km pēc pasažieru kategorijām, 2023. gadā dotētajos maršrutos veikti 825,1 milj. pas/km.
- <sup>9</sup> Neskaitot pas/km maršrutā Gulbene-Alūksne.
- <sup>10</sup> Plašāk par dzelzceļa infrastruktūras attīstību skatīt Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2023.–2027. gadam (Plāna projekts pieejams: [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/a195bb76-b636-430a-8049-7a692a2374f2](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/a195bb76-b636-430a-8049-7a692a2374f2) (resurss skatīts 14.03.2024.)).
- <sup>11</sup> Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija, 4. lpp. Pieejams: [https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201\\_Mob\\_viz\\_Galazinojums.pdf](https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf) (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>12</sup> PV vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021.–2025. gadam (apstiprināta ar PV padomes 08.02.2021. lēmumu Nr. 8.), 68. lpp. (Nav publicēta).
- <sup>13</sup> SIA “PricewaterhouseCoopers” “Izvērtējums VSIA “Autotransporta direkcija” reģionālās nozīmes maršrutu tīkla 2021.–2030. gadam projekta apjomam un sadalījumam maršrutu tīkla daļās”, 6. lpp. (Nav publicēts).
- <sup>14</sup> Valsts kontroles 06.09.2023. intervijas protokols ar PV.
- <sup>15</sup> SM informatīvais ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”. Izskatīts MK 04.06.2019. (protokollēmums Nr. 27, 28. §.). Pieejams: <https://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04> (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>16</sup> SM informatīvais ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”, 3. lpp. Izskatīts MK 04.06.2019. (protokollēmums Nr. 27, 28. §.). Pieejams: <https://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04> (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>17</sup> SM informatīvo ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”. Izskatīts MK 04.06.2019. (protokollēmums Nr. 27, 28. §.). Pieejams: <https://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04> (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>18</sup> MK 28.07.2015. noteikumu Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 16. punkts.
- <sup>19</sup> SM informatīvo ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”. Izskatīts MK 04.06.2019. (protokollēmums Nr. 27, 28. §.).
- <sup>20</sup> MK 27.12.2013. rīkojums Nr. 683 “Par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.–2020. gadam”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/263436>.
- <sup>21</sup> MK 21.10.2021. rīkojums Nr. 710 “Par transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.–2027. gadam”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/327053>.

- <sup>22</sup> 19.04.2021. līgums Nr. ATD/ST-2021/04 – Limbaži, Sigulda un 09.04.2021. līgums Nr. ATD/ST-2021/01 – Cēsis izbeigts ar ATD 30.05.2023. paziņojumu Nr. 1.9/73/2023/NOS un Nr. 1.9/74/2023/NOS.
- <sup>23</sup> ATD un SIA “Norma-A” 26.01.2023. līguma Nr. ATD/ST-2023/02-Madona 6. pielikums, ATD un AS “TALSU AUTOTRANSPORTS” 14.03.2023. līguma Nr. ATD/ST-2023/05 – Jelgava, Dobeles 6. pielikums (līguma izpilde uzsākama 01.11.2024.).
- <sup>24</sup> Noslēdzies konkurss par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu septiņās reģionālo autobusu maršrutu tīkla daļās Latvijā. 05.09.2022. ATD. Publicēts: <https://www.atd.lv/lv/jaunumi/noslodzies-konkurss-par-sabiedrisk%C4%81-transporta-pakalpojumu-nodro%C5%A1in%C4%81%C5%A1anu-septi%C5%86%C4%81s-re%C4%A3ion%C4%81lo> (resurss skatīts 18.04.2024.).
- <sup>25</sup> *Average age of the EU vehicle fleet, by country*. 02.05.2023. ACEA. Publicēts: <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/> (resurss skatīts: 18.04.2024.).
- <sup>26</sup> SM informatīvais ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”. Izskatīts MK 04.06.2019. (protokollēmums Nr. 27, 28. §.). Pieejams: <https://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04> (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>27</sup> MK 04.06.2019. sēdes protokollēmums Nr. 27, 28. § “Par informatīvo ziņojumu “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030.gadam””.
- <sup>28</sup> SM 19.01.2024. elektroniskā pasta vēstule.
- <sup>29</sup> Iepirkumu identifikācijas Nr. AD 2019/7 (izsludināts 17.07.2019.), Nr. AD 2020/5 (izsludināts 03.07.2020.) un AD Nr. 2021/9 (izsludināts 17.05.2021.).
- <sup>30</sup> Iepirkumu identifikācijas Nr. AD 2024/2\_apspride. Pieejama: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/116856>.
- <sup>31</sup> ATD vidēja termiņa darbības stratēģija 2020.–2022. gadam (apstiprināta ar ATD valdes 28.05.2019. lēmumu Nr. 5/2, protokols Nr. 5), 33.lpp.
- <sup>32</sup> MK 04.06.2019. sēdes protokollēmuma Nr. 27, 28. §. “Informatīvo ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”” 1. punkts. Pieejams: <https://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04> (resurss skatīts 25.10.2023.).
- <sup>33</sup> ATD vidēja termiņa darbības stratēģija 2023.–2026. gadam (apstiprināta ar valsts ATD valdes 05.12.2022. lēmumu Nr. 12/5 un dalībnieku sapulces 19.12.2022. lēmumu Nr. 2, protokols Nr. 7).
- <sup>34</sup> SM informatīvo ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam”. Izskatīts MK 04.06.2019. (protokollēmums Nr. 27, 28. §.).
- <sup>35</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pants.
- <sup>36</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturrtā daļa.
- <sup>37</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 2. un 4. punkts.
- <sup>38</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 2. un 3. punkts.
- <sup>39</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 16.4. apakšpunkts.
- <sup>40</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturrtā daļa, 6. panta sestās daļas 2. un 3. punkts, MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 2. un 4. punkts.
- <sup>41</sup> Saskaņā ar MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 43. punktu maršrutu var atklāt, ja attiecīgo autoceļu (ielu) un sliežu ceļu tehniskais stāvoklis un inženieraprīkojums atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām un autoceļa, ielas īpašnieks vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina to uzturēšanu atbilstoši minētajām prasībām.
- <sup>42</sup> SIA “PricewaterhouseCoopers” 17.04.2019. pētījuma “Izvērtējums VSIA “Autotransporta direkcija” reģionālās nozīmes maršrutu tīkla 2021.–2030. gadam projekta apjomam un sadalījumam maršrutu tīkla daļās” 16. lpp.
- <sup>43</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 16. un 23. punkts.
- <sup>44</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 34. punkts.
- <sup>45</sup> SIA “Karšu izdevniecība Jāņa sēta” 29.09.2017. pētījuma “Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā” 10. lpp. Pieejams: [https://www.izm.gov.lv/sites/izm/files/media\\_file/skolas\\_janaseta\\_oktobris\\_2017\\_compressed.pdf](https://www.izm.gov.lv/sites/izm/files/media_file/skolas_janaseta_oktobris_2017_compressed.pdf) (resurss skatīts 25.10.2023.).

- <sup>46</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 16.4. apakšpunkts.
- <sup>47</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 34. punkts.
- <sup>48</sup> MK 20.05.2008. rīkojuma Nr. 265 “Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīklā reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos” 2. pielikums.
- <sup>49</sup> STP 26.01.2024. lēmums Nr. 5 (protokols Nr. 2, §5) “Par konsolidēto reģionālās nozīmes maršrutu tīklu”.
- <sup>50</sup> ATD 01.02.2024. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 25.01.2024. informācijas pieprasījumu).
- <sup>51</sup> ATD 03.08.2023. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 27.07.2023. informācijas pieprasījumu).
- <sup>52</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 76.<sup>7</sup> punkts (redakcijā pēc 08.10.2022.).
- <sup>53</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 14. panta pirmā daļa (spēkā no 30.12.2020.).
- <sup>54</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 5. punkts
- <sup>55</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkts.
- <sup>56</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkts.
- <sup>57</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta septītā daļa.
- <sup>58</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturtnā daļa, sestās daļas 4. punkts, 8.<sup>1</sup> pants.
- <sup>59</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta 6.<sup>2</sup> daļa.
- <sup>60</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkts, 6. panta 6.<sup>2</sup> daļa.
- <sup>61</sup> ATD un PV 19.12.2008. līgums Nr. ATD/ST-2008/04 “Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu”.
- <sup>62</sup> ATD 03.05.2024. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 30.04.2024. informācijas pieprasījumu).
- <sup>63</sup> Ministru kabineta 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 23. punkts.
- <sup>64</sup> Ziņojums par reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 01.01.2024. (izskatīts STP 26.01.2024. sēdē), Ziņojums par reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 01.01.2023. (izskatīts STP 03.02.2023. sēdē), Ziņojums par reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 01.01.2022. (izskatīts STP 01.04.2022. sēdē).
- <sup>65</sup> 17.12.2020. likums “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/319859>.
- <sup>66</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkts un sestā *prim* daļa.
- <sup>67</sup> No 2022. gada 3. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim.
- <sup>68</sup> ATD 15.01.2024. sniegtā informācija uz Valsts kontroles 15.12.2023. informācijas pieprasījumu.
- <sup>69</sup> SM sniegtā informācija uz Valsts kontroles 01.03.2024. informācijas pieprasījumu.
- <sup>70</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkts.
- <sup>71</sup> MK 28.09.2021. noteikumu Nr. 662 “Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai” 100. punkts (spēkā līdz 15.02.2022.), noteica, ka sabiedriskā transporta pārvadātājs organizē iekāpšanu un izkāpšanu tā, lai pasažieru skaits transportlīdzeklī nepārsniedz 80 % no tā ietilpības vai 85 % no tā ietilpības, ja nepieciešams uzņemt pasažierus pieturvietās ārpus reģionālās nozīmes maršrutu galapunktiem.
- <sup>72</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pants.
- <sup>73</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestā daļa.
- <sup>74</sup> Likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” anotācija (likumprojekts atbalstīts MK 05.05.2020. sēdē, protokols Nr. 30, 31. §). Pieejams: <https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/F97F5B1C80BB8941C225856500255980?OpenDocument#b#a>.
- <sup>75</sup> ATD 27.03.2024. sniegtā informācija par statistiku 2023. gadā.
- <sup>76</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pants.
- <sup>77</sup> Valsts pārvaldes iekārtas likuma 73. panta pirmās daļas 2. punkts.
- <sup>78</sup> STP 12.03.2024. vēstule Nr. 1.3.2/4.2024/NOS.

- <sup>79</sup> Likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” anotācija (likumprojekts atbalstīts MK 05.05.2020. sēdē, protokols Nr. 30, 31. §). Pieejams: <https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/F97F5B1C80BB8941C225856500255980?OpenDocument#b#a>.
- <sup>80</sup> ATD 06.02.2017. iekšējie noteikumi Nr. 2.19/4 “Darbību apraksts reģionālās nozīmes autobusu maršrutu (reisu) organizēšanai”.
- <sup>81</sup> STP 03.03.2023. sēdes lēmuma Nr. 5 “Par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi pasažieriem tiek sniegti bez maksas” 5.4. apakšpunkts.
- <sup>82</sup> ATD 17.11.2023. elektroniskā pasta vēstule.
- <sup>83</sup> ATD 26.07.2023. sniegtā informācija uz Valsts kontroles informācijas pieprasījumu.
- <sup>84</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pants.
- <sup>85</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta 6.<sup>2</sup> daļas 1. punkts.
- <sup>86</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 14. panta 2.<sup>1</sup> daļa (redakcijā no 17.12.2020.).
- <sup>87</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” V<sup>2</sup>. nodaļa.
- <sup>88</sup> Likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” anotācija (likumprojekts atbalstīts MK 05.05.2020. sēdē, protokols Nr. 30, 31. §). Pieejams: <https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/F97F5B1C80BB8941C225856500255980?OpenDocument#b#a>.
- <sup>89</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 76.<sup>10</sup> punkts (redakcijā pēc 08.10.2022.).
- <sup>90</sup> ATD 30.07.2021. ziņojums “Par bezmaksas maršrutu ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā”.
- <sup>91</sup> STP 06.08.2021. lēmums Nr. 5 (prot. Nr. 6, 5 §) “Par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi pasažieriem tiek sniegti bez maksas”.
- <sup>92</sup> STP 01.04.2022. lēmums Nr. 9 (protokols Nr. 2, 9 §) “Par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi pasažieriem tiek sniegti bez maksas”.
- <sup>93</sup> ATD 03.03.2023. Ziņojums par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem (sagatavots izskatīšanai STP 03.03.2023., lēmums Nr. 5).
- <sup>94</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 76.<sup>7</sup> punkts.
- <sup>95</sup> STP 03.03.2023. sēdes lēmuma Nr. 5 “Par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi pasažieriem tiek sniegti bez maksas” 5.3. apakšpunkts.
- <sup>96</sup> STP 03.03.2023. sēdes lēmums Nr. 5 “Par reģionālās nozīmes maršrutiem (reisiem), kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi pasažieriem tiek sniegti bez maksas”.
- <sup>97</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 76.<sup>16</sup> punkts.
- <sup>98</sup> ATD 03.03.2023. Ziņojums par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem (sagatavots izskatīšanai STP 03.03.2023., lēmums Nr. 5).
- <sup>99</sup> ATD 27.03.2024. Ziņojums par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem (sagatavots izskatīšanai STP 27.03.2023., lēmums Nr. 8).
- <sup>100</sup> STP 27.03.2024. sēdes lēmums Nr. 8 (prot. Nr. 5, 8 §) “Ziņojums par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem”.
- <sup>101</sup> MK 13.07.2010. noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 76.<sup>10</sup> punkts (redakcijā pēc 08.10.2022.).
- <sup>102</sup> ATD 27.03.2024. Ziņojums par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem (sagatavots izskatīšanai STP 27.03.2023., lēmums Nr. 8).
- <sup>103</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta trešās daļas 7. punkts (spēkā no 30.12.2020.).
- <sup>104</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1. panta 2<sup>1</sup>. punkts (spēkā no 30.12.2020.).

- <sup>105</sup> Likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” anotācija (likumprojekts atbalstīts MK 05.05.2020. sēdē, protokols Nr. 30, 31. §). Pieejams: <https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/F97F5B1C80BB8941C225856500255980?OpenDocument#b#a>.
- <sup>106</sup> MK 28.07.2015. noteikumu Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 17. punkts.
- <sup>107</sup> STP 09.07.2021. lēmums Nr. 4 (Nr. 5, 4. §) “Par iekšzemes regulāro pasažieru komerciālo pārvadājumu ar autobusiem ieviešanu”.
- <sup>108</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 14. panta pirmā daļa (spēkā no 30.12.2020.).
- <sup>109</sup> MK 28.07.2015. noteikumu Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 2.5. apakšpunkts.
- <sup>110</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.<sup>1</sup> panta pirmā daļa (spēkā no 30.12.2020.).
- <sup>111</sup> MK 06.07.2021. noteikumu Nr. 486 “Noteikumi par iekšzemes regulārajiem pasažieru komerciālajiem pārvadājumiem ar autobusu” 2. punkts.
- <sup>112</sup> MK 06.07.2021. noteikumu Nr. 486 “Noteikumi par iekšzemes regulārajiem pasažieru komerciālajiem pārvadājumiem ar autobusu” 3. punkts.
- <sup>113</sup> STP 01.03.2024. lēmums Nr. 13 (prot. Nr. 3, 13 §) “Ziņojums par komerciālo maršrutu iespējamo tālāko attīstību, nepieciešamajām izmaiņām un reģionālās nozīmes maršruta Rīga–Liepāja atklāšanu uz komerciāliem principiem”.
- <sup>114</sup> ATD tīmekļvietne: <https://www.atd.lv/lv/komerci%C4%8Dlie-pasa%C5%BEieru-p%C4%8Drvad%C4%8Djumi-ar-autobusiem-latvijas-teritorij%C4%8D> (resurss skatīts 09.04.2024.).
- <sup>115</sup> MK 28.08.2012. noteikumi Nr. 599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”.
- <sup>116</sup> PV pakalpojumu kvalitātes standarts (apstiprināts ar PV 14.12.2020. rīkojumu Nr. 258-2020). Pieejams: <https://www.pv.lv/lv/informacija-pasazieriem/pakalpojumu-kvalitates-standarts/>.
- <sup>117</sup> Izņemot maršrutā Gulbene–Alūksne, kur kursē vēsturiskā vilciena sastāvs.
- <sup>118</sup> MK 28.08.2012. noteikumi Nr. 599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”.
- <sup>119</sup> MK 28.08.2012. noteikumi Nr. 599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”.
- <sup>120</sup> Minimālās prasības sabiedrisko transportlīdzekļu pielāgošanai un pielāgojamo transportlīdzekļu skaitu nosaka līgumos par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu.
- <sup>121</sup> Ja reģionālā starppilsētu maršruta (reisa) ilgums pārsniedz trīs stundas.
- <sup>122</sup> PV pakalpojumu kvalitātes standarts (apstiprināts ar PV 14.12.2020. rīkojumu Nr. 258-2020). Pieejams: <https://www.pv.lv/lv/informacija-pasazieriem/pakalpojumu-kvalitates-standarts/>.
- <sup>123</sup> ATD un PV 19.12.2008. līguma par sabiedriskā transports pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu Nr. ATD/ST-2008/04 1., 2. un 7. pielikums.
- <sup>124</sup> ATD 26.07.2023, 26.03.2024. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 24.07.2023. un 26.03.2024. informācijas pieprasījumu).
- <sup>125</sup> ATD 14.12.2023. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 06.12.2023. informācijas pieprasījumu).
- <sup>126</sup> MK 28.08.2012. noteikumi Nr. 599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”.
- <sup>127</sup> ATD pārskati par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensāciju par 2021., 2022. un 2023. gada ceturkšņiem. Pārskata forma noteikta SM un ATD 01.07.2011. līguma Nr. SM RD11/22 “Vienošanās par sadarbību valsts pārvaldes uzdevuma izpildes nodrošināšanā” 5. pielikumā.
- <sup>128</sup> Īstermiņa un ilgtermiņa līgumi, kuri noslēgti pēc 01.07.2020., izpildes rezultāts 2021.–2023. gadā (skatīt 5. pielikumu).
- <sup>129</sup> Tīkla daļas “Liepāja”, “Saldus, Kuldīga”, “Pierīga”, “Bauska”, “Daugavpils, Krāslava”.
- <sup>130</sup> Saskaņā ar iepirkuma konkursa nolikumu (iepirkuma identifikācijas Nr. AD 2019/7) pretendētā, tiek noteikts sagatavošanās laiks pakalpojuma uzsākšanai – 12 mēneši no iepirkuma līguma noslēgšanas dienas.
- <sup>131</sup> SIA “Dobeles autobusu parks” 14.03.2024. elektroniskā pasta vēstule, AS “CATA” 07.03.2024. elektroniskā pasta vēstule.



- <sup>132</sup> AS “CATA” 06.03.2024 un 07.03.2024. elektroniskā pasta vēstule.
- <sup>133</sup> AS “CATA” 07.03.2024. elektroniskā pasta vēstule.
- <sup>134</sup> ATD 14.12.2022. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 06.12.2023. informācijas pieprasījumu).
- <sup>135</sup> Atklātā konkursa „Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” (identifikācijas Nr.AD 2021/9) nolikums.
- <sup>136</sup> SIA “PricewaterhouseCoopers” 12.11.2018. pētījuma “Prasības pretendentiem un tehniskā piedāvājuma vērtēšanas kritēriji” 3.3. apakšsadaļa
- <sup>137</sup> ATD 14.12.2023. elektroniskā pasta vēstule (uz Valsts kontroles 06.12.2023. informācijas pieprasījumu).
- <sup>138</sup> Finanšu revīzija Nr. 2.4.1-18/2021 “Par Satiksmes ministrijas 2021. gada pārskata sagatavošanas pareizību”. Pieejams: <https://www.lrvk.gov.lv/revizijas/revizijas/noslektas-revizijas/par-satiksmes-ministrijas-2021-gada-parskata-sagatavosanas-pareizibu>, finanšu revīzija Nr. 2.4.1-21/2023 “Par Satiksmes ministrijas 2023. gada pārskata sagatavošanas pareizību”. Pieejams: <https://www.lrvk.gov.lv/revizijas/revizijas/noslektas-revizijas/par-satiksmes-ministrijas-2023-gada-parskata-sagatavosanas-pareizibu>.
- <sup>139</sup> ATD 03.07.2020. darbību apraksta Nr. 2.15/4 “Pārbaužu veikšana transportlīdzekļos, kas sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus” 2. un 3. punkts.
- <sup>140</sup> ATD un SIA “Dorsimus” 12.04.2022. līguma Nr. 1.18.6/42/2022 “Par braukšanas tiesības paliecināšanu un citu sabiedriskā transporta sniegšanas prasību uzraudzības un kontroles pakalpojumi reģionālās nozīmes autobusu un dzelzceļa maršrutos” 1. pielikums.
- <sup>141</sup> Revidējamais laika posms ir no 2022. gada 3. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim.
- <sup>142</sup> ATD “Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2023.–2026. gadam” 33. lpp. (apstiprināta ar ATD dalībnieku sapulces 19.12.2022. lēmumu Nr.2 (protokols Nr.7). Pieejama: [https://www.atd.lv/sites/default/files/ATD%20Videja%20termina%20darbibas%20strategija%202023.-2026.gadam\\_0.pdf](https://www.atd.lv/sites/default/files/ATD%20Videja%20termina%20darbibas%20strategija%202023.-2026.gadam_0.pdf).
- <sup>143</sup> ATD 22.12.2023, 06.03.2024 un 07.03.2024. elektroniskā pasta vēstule.
- <sup>144</sup> Neskaitot ATD autobusu apsekošanu, pirms autobuss tiek iesaistīts ilgtermiņa līguma izpildē, pieturvietu apsekošanas, SIA “Dautrans” un SIA “Viesītes transports”.
- <sup>145</sup> ATD 22.12.2023, 06.03.2024 un 07.03.2024. elektroniskā pasta vēstule.
- <sup>146</sup> SM piešķirtā pamatbudžeta izdevumu tāmes 2021., 2022. un 2023. gadam pa budžeta programmām un apakšprogrammām. ATD 17.08.2023. elektroniskā pasta vēstule, MK 04.12.2023. rīkojums Nr. 832 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, MK 20.12.2023. rīkojums Nr. 915 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, MK 06.12.2023. rīkojums Nr.853 “Par apropriācijas pārdali no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 17.00.00 “Finansējums Ukrainas civiliedzīvotāju atbalsta likumā noteikto pasākumu īstenošanai” uz Satiksmes ministrijas budžetu” un Finanšu ministrijas 07.11.2023. rīkojums Nr.396 “Par apropriācijas izmaiņām”.
- <sup>147</sup> SM piešķirtā pamatbudžeta izdevumu tāmes 2021., 2022. un 2023. gadam pa budžeta programmām un apakšprogrammām. ATD 17.08.2023. elektroniskā pasta vēstule, MK 04.12.2023. rīkojums Nr. 832 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, MK 20.12.2023. rīkojums Nr. 915 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, MK 06.12.2023. rīkojums Nr. 853 “Par apropriācijas pārdali no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 17.00.00 “Finansējums Ukrainas civiliedzīvotāju atbalsta likumā noteikto pasākumu īstenošanai” uz Satiksmes ministrijas budžetu” un Finanšu ministrijas 07.11.2023. rīkojums Nr. 396 “Par apropriācijas izmaiņām”.
- <sup>148</sup> Tajā skaitā 1224 *euro* repatriācijas reisu nodrošināšanai, kas nav saistīts ar sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanu.
- <sup>149</sup> MK 04.12.2023. rīkojums Nr. 832 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, MK 20.12.2023. rīkojums Nr. 915 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”.
- <sup>150</sup> Anotācija (*ex-ante*) MK 04.12.2023. rīkojumam Nr. 832 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem” un 20.12.2023. rīkojumam Nr. 915 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”.
- <sup>151</sup> ATD ceturkšņa pārskati par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensāciju.

- <sup>152</sup> Latvijas Republikas Fiskālās disciplīnas padomes 06.09.2017. vēstule Nr. 1-08/1393 Ministru prezidentam, Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komitejas priekšsēdētājam, finanšu ministrei “Neatbilstības ziņojums par apropriācijas pārdali no Finanšu ministrijas budžeta apakšprogrammas “Iemaksas Eiropas Kopienas budžetā.”
- <sup>153</sup> MK 05.09.2017. rīkojums Nr. 487 “Par apropriāciju pārdali”.
- <sup>154</sup> MK 17.07.2018. noteikumu Nr. 421 “Kārtība, kādā veic gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktās apropriācijas izmaiņas” 41. punkts.
- <sup>155</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta 6.<sup>2</sup> un 6.<sup>3</sup> daļa.
- <sup>156</sup> MK 28.07.2015. noteikumu Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 17. punkts.
- <sup>157</sup> MK 28.07.2015. noteikumu Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 17. punkts.
- <sup>158</sup> Likums par budžetu un finanšu vadību, MK 11.12.2012. noteikumi Nr. 867 “Kārtība, kādā nosakāms maksimāli pieļaujama valsts budžeta izdevumu kopējums un maksimāli pieļaujama valsts budžeta izdevumu kopējais apjoms katrai ministrijai un citām centrālajām valsts iestādēm vidējam termiņam” (spēkā līdz 21.01.2023.), MK 17.01.2023. noteikumi Nr. 15 “Maksimāli pieļaujama valsts budžeta izdevumu kopējuma un katrai ministrijai un citai centrālajai valsts iestādei paredzētā izdevumu kopējā apjoma noteikšanas kārtība vidējam termiņam” (spēkā no 21.01.2023.).
- <sup>159</sup> ATD 17.08.2020. vēstule Nr. 2.2/489/2020/NOS SM “Par valsts budžeta pieprasījumu sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai 2021. gadam” ar pielikumiem, ATD 12.07.2021. vēstule Nr. 2.2/581/2021/NOS SM “Par valsts budžeta pieprasījumu sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai 2022. gadam” ar pielikumiem un ATD 05.07.2022. vēstule Nr. 2.2/485/2022/NOS SM “Par valsts budžeta 2023. gadam nepieciešamo finansējumu un precizētajiem prioritārajiem pasākumiem 2023., 2024. un 2025. gadam” ar pielikumiem.
- <sup>160</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkts, 6.<sup>2</sup> daļa.
- <sup>161</sup> FM 16.12.2023. vēstule Nr. 3.2-16/2-9/ 3759 “Par informācijas sniegšanu”.
- <sup>162</sup> MK 17.01.2023. noteikumu Nr. 15 “Maksimāli pieļaujama valsts budžeta izdevumu kopējuma un katrai ministrijai un citai centrālajai valsts iestādei paredzētā izdevumu kopējā apjoma noteikšanas kārtība vidējam termiņam” 19. punkts.
- <sup>163</sup> Maksimāli pieļaujama izdevumu kopējuma valsts pamatbudžeta valsts pasākumu īstenošanai ietver valsts pamatbudžeta bāzes izdevumus, kas nodrošina valsts funkciju izpildi nemainīgā līmenī un valsts pamatbudžeta izdevumus prioritārajiem pasākumiem (skatīt MK 17.01.2023. noteikumu Nr. 15 “Maksimāli pieļaujama valsts budžeta izdevumu kopējuma un katrai ministrijai un citai centrālajai valsts iestādei paredzētā izdevumu kopējā apjoma noteikšanas kārtība vidējam termiņam” 8. punktu).
- <sup>164</sup> FM 16.12.2023. vēstule Nr. 3.2-16/2-9/3759 “Par informācijas sniegšanu”.
- <sup>165</sup> Satiksmes ministrijas informatīvais ziņojums “Par nepieciešamo papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai 2024. gadā” (projekta ID 24-TA-1697). Pieejams: [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/f762355c-dae2-4d15-888b-63ba402257c3](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/f762355c-dae2-4d15-888b-63ba402257c3). Apskatīts 10.10.2024.
- <sup>166</sup> STP 12.03.2024. vēstule Nr. 1.3.2/4.2024/NOS.
- <sup>167</sup> Sabiedrisko pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 2. un 3. punkta apakšpunkti.
- <sup>168</sup> Sabiedrisko pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 4. punkta apakšpunkti a), d).
- <sup>169</sup> STP 12.03.2024. vēstule Nr. 1.3.2/4.2024.NOS.
- <sup>170</sup> Ņemot vērā to, ka līgumos ar pārvadātājiem paredzēta norma, ka, samazinot apjomu vairāk par noteiktu apjomu (lielākoties 10 %), jāpārskata nolīgta līgumcena par vienu km nobraukumu – fiksētās izmaksas uz km paliek augstākas, apjoma samazinājumam jābūt vēl lielākam.