

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Satiksmes ministrija

Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1743, tālr. 67028210, e-pasts satiksmes.ministrija@sam.gov.lv, www.sam.gov.lv

Rīgā 01.04.2026 Nr. 02-03-IP/121
uz 19.03.2026. Nr. 7-2.3.1e/231

Latvijas Republikas Valsts kontrolei
pasts@lrvk.gov.lv

*Par Satiksmes ministrijas viedokli
par Valsts kontroles
revīziju Nr. 2.4.1-63/2024 kopumā*

Satiksmes ministrija (turpmāk – ministrija) saņēma un izskatīja Jūsu 2026. gada 19. marta vēstuli Nr. 7-2.3.1e/231 “Par revīzijas ziņojuma un noslēguma dokumentu nosūtīšanu revīzijā Nr. 2.4.1-63/2024”.

Ministrija savas kompetences ietvaros ir izvērtējusi Valsts kontroles lietderības revīzijas “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē” ziņojumu revīzijā Nr. 2.4.1-63/2024 un sniedz savu viedokli:

1. par veikto revīziju un revīzijas secinājumiem:

- 1.1. kopumā revīzija vērtējama kā pamatota un nepieciešama, revīzijas ziņojumā paustā nostāja lielākoties saskan arī ar ministrijas nostāju, kas tikusi pausta dažādos starpministriju formātos, iezīmējot starpnozaru problemātiku- piemēram, attiecībā uz starpinstitūciju sadarbību aktualizētā Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam (turpmāk – NEKP 2030) izstrādes un īstenošanas procesā. Ņemot vērā NEKP2030 pasākumu īstenošanas termiņus, revīzija veikta piemērotā brīdī, kas ļauj veltīt laiku NEKP2030 pasākumu pārskatīšanai un aktualizēšanai, ne tikai transporta sektorā, bet arī NEKP2030 kopumā;
- 1.2. attiecībā uz NEKP2030 problēmu iemesli vairākkārt jau ir tikuši iztirzāti intervijās ar Valsts kontroli un nav mainījušies: sākotnēji lēns, vāji organizēts NEKP2030 aktualizācijas process laikā, kad par to atbildīga vēl bija Ekonomikas ministrija; nododot atbildību jaunizveidotās Klimata un enerģētikas ministrijas (turpmāk – KEM) rokās, aktualizācijas veikšanai bija atlicis relatīvi īss laika posms, kā arī NEKP nozaru darba grupām nebija pieejama vienotā un iepriekš solītā metodika, kas radīja steigu gan KEM, gan citām iesaistītajām pusēm, kā rezultātā atsevišķas aktualizācijas procesa darbības tika izpildītas nepietiekoši rūpīgi (piemēram, pasākumu priekšlikumu vērtēšana pirms iekļaušanas NEKP2030 gala redakcijā) vai netika izpildītas vispār (piemēram, SEG samazinājuma aprēķini individuāliem priekšlikumiem);
- 1.3. ministrijas ieskatā būtisks iemesls revīzijā identificētajām problēmām ir tas, ka, lai gan ministrija ir vadošā institūcija transporta politikas veidošanā un ir atbildīga par būtisku daļu NEKP2030 transporta sektora pasākumu, tās rīcībā šobrīd nav pietiekamu, , t.sk. ES līmeņa, finanšu resursu šo pasākumu pilnvērtīgai īstenošanai. Tas objektīvi ierobežo ministrijas

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

spēju nodrošināt gan atsevišķu politikas iniciatīvu ieviešanu, gan izvirzīto mērķu sasniegšanu. Šādos apstākļos liela daļa NEKP transporta sektora pasākumu ir pakļauti augstam vai vidēji augstam neizpildes riskam, kas kopumā apdraud klimata mērķu sasniegšanu. Tāpat būtisks faktors ir institucionālais sadalījums, kurā atbildība par politikas mērķiem un to īstenošanas instrumentiem ir sadalīta starp vairākām institūcijām. Piemēram, elektrotransportlīdzekļu atbalsta jomā praktiskie finanšu instrumenti galvenokārt ir Klimata un enerģētikas ministrijas pārziņā, savukārt par daļu ar elektromobilitāti saistīto mērķu sasniegšanu kā atbildīgā institūcija noteikta ministrija. Ministrija norāda, ka Klimata un enerģētikas ministrija jau šobrīd īsteno vairākas elektromobilitātes atbalsta programmas, kuras pēc būtības var sniegt ieguldījumu arī to NEKP transporta sektora mērķu sasniegšanā, kas ir ministrijas atbildībā. Tomēr līdz šim šāda savstarpēji koordinēta pieeja nav sistemātiski īstenota, kas ietekmē pasākumu kopējo efektivitāti un mērķu sasniegšanu un Satiksmes ministrija attiecīgi ir ierobežota;

- 1.4. Valsts kontroles revīzijas secinājumi daļēji izriet no tā, ka vērtējums tiek balstīts uz Sociālā klimata fonda plāna 2026. - 2032. gadam (turpmāk – SKF plāns) redakciju, kas ir pieņemts 2025. gada 2. jūlijā ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 393, un kas turpmākajā saskaņošanas procesā ar Eiropas Komisiju tika būtiski pārstrādāts, precizējot transporta nozares investīcijas. KEM vadībā, SKF plāna aktualizācijas gaitā tika pārskatīts un konkretizēts transporta nozares investīciju tvērums, sniegts detalizēts investīciju pamatojums, stiprināta investīciju atbilstība fonda mērķim – nodrošināt sociāli taisnīgu pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku un uzlabot pieejamas mobilitātes iespējas iedzīvotājiem.

Transporta nabadzības jautājumu integrēšana transporta politikas plānošanā īstenota, izmantojot transporta nabadzības indeksu un citu rādītāju kopumu, lai identificētu teritorijas ar ierobežotu piekļuvi transportam, kas nepieciešams, lai iedzīvotājiem nodrošinātu piekļuvi būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, un mērķētu investīcijas uz reģioniem ar augstāku mazaizsargātu iedzīvotāju īpatsvaru un ar novērojamu pieprasījumu pēc transporta pakalpojumiem. Jāatzīmē, ka transporta nabadzība ir salīdzinoši jauns politikas plānošanas jēdziens Eiropas Savienībā, kura metodoloģiskā attīstība turpinās un tiek pilnveidota, tā integrēšana politikas plānošanā ir cieši saistīta ar Sociālo klimata fondu. Attiecīgi vēlami uzsvērt, ka atsevišķi revīzijā ietvertie secinājumi pilnībā neatspoguļo institūciju sniegto skaidrojumu un aktuālo pieeju aplūkoto jautājumu risināšanā.

Ministrija uzskata, ka revīzijas vērtējums par bateriju elektrovilcienu (BEMU) iepirkuma deleģēšanu VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - ATD) pilnībā neatspoguļo pieņemtā risinājuma pamatojumu. Iepirkuma organizēšana ATD tika noteikta, ņemot vērā gan ATD kompetenci, gan dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un ar to saistīto nepieciešamību nodrošināt konkurences neitralitāti starp dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem. Jāņem vērā, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu (PSO) noslēgtais līgums starp ATD un AS “Pasažieru vilciens” par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nodrošināšanu ir spēkā līdz 2032. gada 31. decembrim. Jāuzsver, ka ritošā sastāva iepirkums valsts pasūtījumam ietilpst ATD kompetencē, kuras personāls un resursi ir pietiekami, lai nodrošinātu gan iepirkuma organizēšanu, gan sadarbību ar ārējiem ekspertiem, nodrošinot tehnisko specifikāciju atbilstību normatīvajiem un tehniskajiem standartiem. ATD kā kompetentā institūcija sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanā jau iepriekš ir īstenojusi valsts iepirkumu līgumu noslēgšanu (piemēram, sabiedriskā transporta ar autobusiem 10 gadu valsts iepirkuma līguma noslēgšanu), kas apliecina tās kapacitāti vadīt sarežģītus transporta iepirkumu projektus. Ministrijas ieskatā BEMU iepirkuma deleģēšana ATD ir pamatota ar nozares strukturālajām pārmaiņām (tirgus atvēršana) un nepieciešamību nodrošināt caurspīdīgu un konkurenci veicinošu pieeju, kā arī ar institūcijas atbilstošu kompetenci, un nav uzskatāma par nepietiekamas plānošanas pazīmi;

2. par revīzijas ieteikumiem:

2.1. revīzijas procesa noslēgumā Valsts kontroles sniegtie ieteikumi ir tikuši precizēti. Ieteikumi ir saprotami un sekmēs vadīt darbu, aktualizējot NEKP2030 transporta jomas pasākumus.

Ministrija izsaka pateicību Valsts kontrolei par sadarbību revīzijas laikā.

Valsts sekretārs

A. Židkova

Adamsons 67028063

Martins.Adamsons@sam.gov.lv

Tabakurska 67028051

viktorija.tabakurska@sam.gov.lv

Ivanova 67028371

margarita.ivanova@sam.gov.lv

Pušpure 67028261

anita.puspure@sam.gov.lv

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU