



Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?

Rīga 2026



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas starpziņojums

“Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?”

Lietderības revīzija “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē”

Revīziju veica un starpziņojumu sagatavoja Pirmā revīzijas departamenta Transporta un sakaru sektora valsts revidente Diāna Nasteviča, valsts revidente Inga Briede, valsts revidente Laura Kļaviņa, atbildīgā sektora vadītāja Baiba Amoliņa un departamenta direktors Mārtiņš Āboliņš, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 01.07.2024. revīzijas grafiku Nr. 2.4.1–63/2024.

Revīzijas starpziņojums stājas spēkā Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta lēmuma par revīzijas starpziņojuma apstiprināšanu spēkā stāšanās brīdī.

Vāka noformējumā izmantots *Microsoft Copilot* 03.12.2025. ģenerēts attēls.

Cienījamie lasītāji!

Šis starpziņojums ir sagatavots Valsts kontroles lietderības revīzijā “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē”, kurā mēs vērtējam gan politikas līmeņa jautājumus, gan arī konkrētu ar klimata mērķiem saistītu projektu praktisko īstenošanu. Vērtējot skolēnu elektroautobusu iegādes pasākumu, esam konstatējuši virkni nepilnību, kas vienlaikus sniedz būtiskas mācības - gan par to, ka līdzīgus pasākumus nākotnē būtu lietderīgi īstenot centralizētāk, gan par aspektiem, kas jāņem vērā pašvaldībām, kurām turpmākajos gados arvien biežāk būs jāiegādājas bezemisiju transportlīdzekļi.

Revīzijā secinājām, ka izvirzītie mērķi ir bijuši pamatoti, taču sasniegtais rezultāts – dārgs un ar ierobežotu praktisko izmantojamību. Tā rezultātā SEG emisiju samazinājums ir neliels, salīdzinot ar ieguldīto publisko finansējumu. Tāpat revīzijā tika konstatētas gan iegādāto transportlīdzekļu kvalitātes problēmas, gan nepilnības pašvaldību iepirkumu praksē.

Lai arī Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā transporta nozarei ir paredzēti 35 pasākumi, šis konkrētais pasākums nav to vidū. Vienlaikus klimata mērķi vairs nav nodalāmi atsevišķos projektos vai plānos – tie kļūst par horizontālu principu, kas ietekmē visus lēmumus transporta nozarē. Tādēļ elektroautobusu iegādes pasākums nav vērtējams tikai pēc formāli sasniegtajiem Atveseļošanas un noturības mehānisma rādītājiem.

Skolēnu elektroautobusu iegādes pasākums ir piemērs, kur būtu sasniegti labāki rezultāti ar mazākiem līdzekļiem, ja iepirkums būtu centralizēts. Pašvaldībām trūka pieredzes un kompetences bezemisiju transportlīdzekļu iegādē, un šo izaicinājumu būtu bijis iespējams mazināt, veicot kopīgu iepirkumu vai izstrādājot vienotas tehniskās prasības. Vienlaikus arī pašvaldību veiktie iepirkumi ne vienmēr organizēti labākajā iespējamajā veidā un nav nodrošinājuši pietiekamu konkurenci.

Par to, ka jāveicina centralizācija publiskajos iepirkumos, Valsts kontrole ir norādījusi jau iepriekš, tostarp 2024. gada revīzijā “Problēmas un iespējas publisko iepirkumu attīstībai”. Ņemot vērā šīs revīzijas secinājumus, aicinām VARAM uzņemties aktīvāku līderību, lai centralizācijas risinājumi pašvaldībās tiktu iedzīvināti praksē.



Revīzijas laikā vairākkārt saskarāties ar viedokli, ka bez ES finansējuma pašvaldības šādu transportlīdzekļu neiegādātos. Valsts kontroles ieskatā, šāda pieeja ir nepareiza un ir pienācis laiks mainīt attieksmi – ES fondi ir publiskie līdzekļi un pret tiem jāizturas tāpat kā pret savu naudu. Arī Atveseļošanas un noturības mehānisma līdzekļi ir Latvijas saistības, kuras nākotnē tiks segtas no valsts budžeta.

Tādēļ šīs investīcijas ir jāizmanto mērķtiecīgi un mērķi jānosaka pārdomāti, balstoties uz faktiskajām vajadzībām. Aicinām VARAM meklēt risinājumus, kā jau iegādātos elektroautobusus izmantot plašāk, tai skaitā, lai uzlabotu skolēnu mobilitāti un sasniegtu klimata mērķus.

Noslēgumā vēlos pateikties VARAM, CSDD, Satiksmes ministrijai, kā arī Preiļu, Saldus, Rēzeknes, Dienvidkurzemes un Jelgavas novada pašvaldībai par sadarbību un revīzijā ieguldīto laiku. Tikai sadarbojoties mēs varam panākt, lai turpmākie pasākumi būtu efektīvāki, pārdomātāki un ar lielāku ietekmi uz mūsu valsts attīstību.

Cieņā

departamenta direktors

Mārtiņš Āboliņš

Saturs

Kāpēc sagatavots starpziņojums?	5
Kopsavilkums	7
Revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi	12
1. Elektroautobusu iegādes pasākums netika plānots tā, lai finansējumu izlietotu izmaksu efektīvi ...	12
1.1. Netika veikts centralizēts iepirkums, un ierobežota loka uzņēmumu iesaiste pasākumā rada riskus konkurencei	12
Ieteikums	22
1.2. Pasākuma īstenošanas nosacījumi tikai daļēji atbilst pašvaldību vajadzībām un liedz iegādātos elektroautobusus lietot efektīvi	22
Ieteikums	26
2. Pašvaldību iepirkumi nav nodrošinājuši līdzekļu ekonomisku un efektīvu izlietojumu	27
2.1. Iepirkumu plānošanas process pašvaldībās liecina par konkrētu piegādātāju iesaisti	27
2.2. Elektroautobusu, uzlādes iekārtu un infrastruktūras izveides izmaksas dažkārt nav samērīgas un ekonomiskas	32
2.3. Pasākumā noteiktie mērķi netiks pilnvērtīgi sasniegti	40
Ieteikumi	43
3. Identificēti riski par iegādāto elektroautobusu kvalitāti un piemērotību skolēnu pārvadājumiem ...	44
Ieteikums	51
Informācija par revīziju	52
Vērtēšanas kritēriji	54
Saīsinājumi, termini un skaidrojumi	57
Atsauces	59

Kāpēc sagatavots starpziņojums?

Valsts kontrole veic lietderības revīziju “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē”, kuras mērķis ir novērtēt, vai atbildīgās ministrijas ir nodrošinājušas priekšnosacījumus efektīvai klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē, vai ar tiem saistītie pasākumi tiek īstenoti produktīvi un vienlaikus tiek ņemtas vērā iedzīvotāju intereses.

Revīzijā par kādu no izskatītajiem jautājumiem var sagatavot starpziņojumu, ja revīzijas grupa uzskata, ka tas ir nepieciešams un, ja to iespējams publicēt ātrāk.

Viens no revīzijas apjomā iekļautajiem jautājumiem ir par Atvaseļošanas un noturības mehānisma finansēto investīciju¹, kurā tiek sniegts atbalsts pašvaldībām bezemisiju jeb elektroautobusu iegādei un to darbībai nepieciešamās uzlādes infrastruktūras izveidei izglītojamo mobilitātes vajadzībām (turpmāk – Pasākums).

Pasākumā pašvaldības līdz 31.12.2025. varēja iegādāties M2 vai M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus skolēnu pārvadāšanai.

- M2 kategorija – papildus vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un masa nepārsniedz piecas tonnas;
- M3 kategorija – papildus vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un masa pārsniedz piecas tonnas.

Kopējais Pasākumam pieejamais Atvaseļošanas un noturības mehānisma (turpmāk – ANM) finansējums ir aptuveni 8,8 milj. *euro*, par kuru paredzēts iegādāties vismaz 15 iepriekš minētos transportlīdzekļus. Uz 09.01.2026. projektu kopējās izmaksas ir 8,46 milj. *euro* (skatīt 1. tabulu).

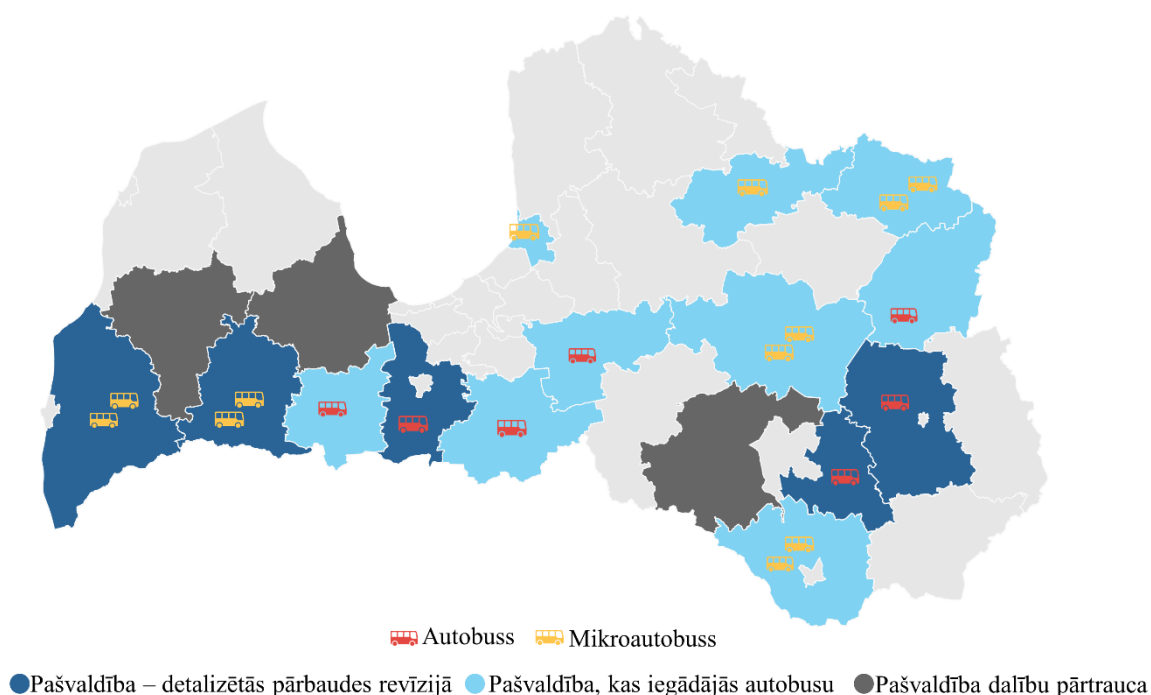
1. tabula

Pasākuma ietvaros pašvaldību īstenoto projektu izmaksas

Pašvaldība	Kopējās izmaksas ² , <i>euro</i>	Transportlīdzeklis	Skaitis	Projekta izmaksās ietverta uzlādes infrastruktūras būvniecība
Bauskas novads	802 416,60	Autobuss	1	×
Rēzeknes novads	800 739,93	Autobuss	1	✓
Dobeles novads	629 016,06	Autobuss	1	×
Balvu novads	560 213,01	Autobuss	1	×
Preiļu novads	566 333,50	Autobuss	1	✓
Ogres novads	748 007,00	Autobuss	1	×
Jelgavas novads	644 329,50	Autobuss	1	×
Smiltenes novads	237 930,90	Mikroautobuss	1	×
Saulkrastu novads	331 805,00	Mikroautobuss	1	×
Alūksnes novads	613 351,36	Mikroautobuss	2	×
Dienvidkurzemes novads	611 776,00	Mikroautobuss	2	×
Madonas novads	632 740,00	Mikroautobuss	2	×
Saldus novads	659 934,00	Mikroautobuss	2	×
Augšdaugavas novads	627 114,17	Mikroautobuss	2	×
Kopā:	8 465 707,03		19	

Par Pasākuma īstenošanu atbildīga ir Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM), un tā īstenošanā kopumā piedalījās 17 pašvaldības, no kurām trīs dalību pārtrauca, bet 14 pašvaldības iegādājās bezemisiju transportlīdzekļus. Maksimālā vienai pašvaldībai pieejamā atbalsta summa ir līdz 666 660 *euro*, ja paredzēta vismaz divu M2 kategorijas vai viena M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļa iegāde un, ja nepieciešams, atbilstošas uzlādes infrastruktūras izveide (skatīt 1. attēlu).

Starpziņojuma mērķis ir savlaicīgi informēt par revīzijā konstatētajām problēmām un riskiem Pasākuma plānošanā un īstenošanā. Ņemot vērā, ka līdzīgs pasākums šobrīd tiek īstenots Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam³, kā arī bezemisiju transportlīdzekļu iepirkumi plānoti no Sociālā klimata fonda⁴, starpziņojums sniedz atbildīgajām institūcijām iespēju laikus rast risinājumus šo problēmu novēršanai.



1. attēls. Pašvaldības, kas piedalījās elektroautobusu iegādes pasākumā

Konkrētā jautājuma novērtēšanai tika iegūta informācija no 17 pašvaldībām, kuras piedalījās pasākumā. No tām piecās pašvaldībās – Dienvidkurzemes novadā, Saldus novadā, Preiļu novadā, Jelgavas novadā, Rēzeknes novadā – tika veiktas padziļinātākas pārbaudes. Pārbaudes veiktas par Pasākumu atbildīgajā ministrijā (VARAM), un par atsevišķiem jautājumiem noskaidrots CFLA un IUB viedoklis. Lai novērtētu transportlīdzekļu kvalitāti un pārvadājumiem noteiktās prasības, noskaidrota informācija no VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un VSIA “Autotransporta direkcija” viedoklis.

Kopsavilkums

Galvenie secinājumi

Revīzijā secināts, ka pašvaldību elektroautobusu un uzlādes infrastruktūras iegādes pasākums nav īstenots lietderīgi. Pasākuma mērķis bija uzlabot pašvaldību funkciju īstenošanu, galveno uzmanību pievēršot izglītojamo mobilitātei, kā arī veicināt publiskā sektora transporta zaļināšanu Latvijā, investējot bezemisiju transportlīdzekļos. Tomēr pasākuma īstenošanā konstatēti būtiski trūkumi.

Jau pasākuma plānošanas posmā centralizētas iepirkumu pieejas neesamība, kā arī autobusu izmantošanas ierobežojumi un neskaidrie kvalitātes aspekti radīja izmaksu neefektivitātes riskus. Neraugoties uz ievērojamiem administratīvajiem ieguldījumiem un augstajām iegādes izmaksām, pašvaldības ir iegādājušās elektroautobusus ar šauru izmantošanas mērķi, daļu neatbilstošas kvalitātes, turklāt tie nav uzskatāmi par pilnībā bezemisiju. Revidentu vērtējumā, ieguldījums nav nodrošinājis pilnvērtīgu izvirzīto mērķu sasniegšanu.

Viens no lielākajiem izaicinājumiem klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai Latvijā ir transporta nozare, kas saražo aptuveni 31 % SEG emisiju. Starpziņojums sagatavots lietderības revīzijā “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē”, lai sniegtu novērtējumu par vienu no pasākumiem, kam jāsniedz ieguldījums SEG emisiju mazināšanā.

Pasākumā tiek sniegts atbalsts pašvaldībām M2 vai M3 klases bezemisiju jeb elektroautobusu iegādei un to darbībai nepieciešamās uzlādes infrastruktūras izveidei izglītojamo mobilitātes vajadzībām (turpmāk – Pasākums). Šim pasākumam no ANM piešķirts 8,8 milj. *euro* finansējums.

Valsts kontroles ieskatā, klimata mērķi ir nozīmīgi un pašvaldību autoparku modernizācija ir nepieciešama. Tomēr šīs darbības jāīsteno līdzsvaroti, nodrošinot gan vides ieguvumus, gan ekonomiski pamatotu publisko resursu izmantošanu.

Par elektroautobusu iegādes pasākuma plānošanu un vienota iepirkuma neesamību

Par Pasākumu atbildīgā ministrija ir VARAM, bet īstenotājas jeb finansējuma saņēmējas ir pašvaldības. Jau Pasākuma plānošanā bija skaidrs, ka visām pašvaldībām paredzēta vienāda mērķa grupa, atbalstāmās darbības un attiecināmības nosacījumi un, ka pasākumā katra pašvaldība iegādāsies tikai vienu vai divus transportlīdzekļus. Tomēr ne VARAM, ne kāda no pašvaldībām vai tās pārstāvošajām organizācijām neorganizēja vienotu iepirkumu un neizstrādāja standartizētu tehnisko specifikāciju, lai pašvaldībām mazinātu administratīvo slogu, kā arī izmaksas un riskus, kas saistīti ar pieredzes un zināšanu trūkumu bezemisiju autobusu iepirkumu īstenošanā.

Rezultātā pašvaldības, veicot līdzīgas darbības projekta īstenošanā un iepirkuma veikšanā, pēc revidentu aplēsēm, izlietoja 4,2 tūkstošus stundu jeb 105 darba nedēļas, par ko atalgojumā pašvaldību darbiniekiem izmaksāti aptuveni 57,1 tūkst. *euro*. Revidenti neaplēsa centralizēta iepirkuma organizēšanas potenciālās

izmaksas, tomēr, ņemot vērā Pasākuma vienveidīgo raksturu, ir sagaidāms, ka centralizēta pieeja būtu ļāvusi samazināt gan administratīvo slogu, gan ar iepirkuma organizēšanu saistītās izmaksas.

Lai gan VARAM decentralizēto pieeju galvenokārt skaidroja ar atšķirīgajām pašvaldību vajadzībām, revidentu ieskatā, tas nav pamatoti. Lielākā daļa pašvaldību iegādājās līdzīgus transportlīdzekļus no tiem pašiem piegādātājiem, kas norāda uz līdzīgām vajadzībām un iespēju iepirkumu centralizēt.

Par pašvaldību vajadzību apzināšanu un autobusa lietošanai noteiktajiem ierobežojumiem

Pasākuma noteikumu izstrādes procesā tika iesaistītas pašvaldību pārstāvošās organizācijas, tomēr pašvaldības revīzijā atzina, ka to iesaiste nebija pietiekama. Rezultātā radīti neatbilstoši nosacījumi un autobusu izmantošana ir ierobežota. Būtiskākais ierobežojums, kas saņēmis lielāko kritiku no pašvaldībām, ir tas, ka iegādātie elektroautobusi izmantojami tikai skolēnu nogādāšanai izglītības iestādē vai citā mācību īstenošanas vietā un apkaļ dzīvesvietā.

Ņemot vērā šauru izmantošanas mērķi, elektroautobusi aptuveni 53 % no visa gada atrodas piespiedu dīkstāvē, ja vien dīkstāves periodā pašvaldība to nenodarbina papildu saimnieciskās darbības veikšanai 20 % robežās, par to veicot īpašu uzskaiti. Arī skolēnu nogādāšana ekskursijās noteiktos gadījumos būtu uzskatāma par šādu papildinošu saimniecisko darbību, kam jāiekļaujas noteiktajās robežās.

VARAM šo ierobežojumu pamatoja ar ANM plānā ietvertu. Tomēr revidenti nekonstatēja, ka tik šaura izmantošanas mērķa noteikšana būtu balstīta ES prasībās. Tas saistīts ar Latvijas ANM plānā definēto vajadzību, kas izstrādes laikā tika sašaurināta, lai nofokusētu lielo pašvaldību pieprasījumu. Revīzijā secināts, ka, grozot Ministru kabineta noteikumus, tos būtu iespējams izmantot plašāk. Tieši to plašāka un produktīvāka izmantošana sniegtu lielāku ieguldījumu nevienlīdzības mazināšanas mērķī, kurā šis Pasākums ir ietverts. Ņemot vērā ievērojamās investīcijas autobusu iegādē, to plašāka izmantošana ir svarīga, lai nodrošinātu Pasākuma izmaksu efektivitāti.

Par pašvaldību īstenotajiem iepirkumiem un identificētajām neatbilstībām

Pasākuma regulējošie noteikumi paredzēja augstu transportlīdzekļa maksimālo iegādes vērtību – pašvaldība varēja iesniegt vienu projekta iesniegumu, kura kopējais ANM finansējums nepārsniedz 666 660 *euro* (kopā ar uzlādes iekārtu un tās infrastruktūru). Iegādājoties M2 kategorijas bezemisiju transportlīdzekli vai par bezemisiju pārbūvētu transportlīdzekli, finansējums par vienu transportlīdzekli nevar pārsniegt 300 000 *euro*.

Īstenotajām publisko iepirkumu procedūrām bija jāveicina finansējuma efektīva izmantošana un vienlīdzīga attieksme pret visiem piegādātājiem. Tomēr revīzijā konstatētais liecina, ka divu autobusu ražotāju ciešās iesaistes pasākumā dēļ, tajā skaitā pašvaldību iepirkumos, nevar tikt gūta pārlicība, ka Pasākumā īstenotie iepirkumi ir nodrošinājuši finansējuma efektīvu izmantošanu. Revidenti neguva pārlicību, ka iepirkumu plānošanā un īstenošanā tika nodrošināta vienlīdzīga attieksme pret visiem potenciālajiem piegādātājiem, lai iepirkuma rezultātā tiktu iegūts labākais transportlīdzeklis par zemāko cenu. Dažos gadījumos pašvaldībā tehnisko specifikāciju izstrādāja ar iepirkumu uzvarētāju saistīta persona, un pašvaldība to nenoliedz.

Revidentu veiktais cenu salīdzinājums pašvaldību iegādātajām uzlādes iekārtām un autobusiem atklāj būtiskas cenu atšķirības vienādiem autobusu un uzlādes iekārtu modeļiem. Piemēram, Jelgavas novadā un Preiļu novadā iegādāti vienāda modeļa autobusi, bet to cenas atšķiras par aptuveni 43 tūkst. *euro*. Starp lētāko un dārgāko iegādāto vienāda modeļa mikroautobusu atšķirība ir aptuveni 16 tūkst. *euro*. Cenu

atšķirība starp aptuveni vienādas ietilpības mikroautobusiem sasniedz 64,7 tūkst. *euro*. Turklāt, ja visas būtu iegādājušās mikroautobusus saskaņā ar zemāko Pasākumā identificēto cenu, revidentu aplēstais ietaupījums varētu sasniegt 677 tūkst. *euro*.

No publiski pieejamās informācijas revidenti identificēja arī risku, ka šaurās konkurences dēļ iepirkums nav nodrošinājis labāko cenu, jo līdzvērtīgi elektroautobusi citur ir iegādāti par zemāku samaksu. Piemēram, Jelgavas un Preiļu novadā iegādātais autobuss 2022. gadā Lietuvā tika iegādāts par vidēji 37 % jeb 168 tūkst. *euro* lētāk (*cenu starpība bez PVN*).

Uzlādes infrastruktūras izveides darbi divās revīzijas izlasē iekļautajās pašvaldībās ir nesamērīgi salīdzinājumā ar konkrētā Pasākuma mērķi. Piemēram, viena autobusa uzlādes vietai veikti darbi gandrīz 800 m² platībā, noasfaltējot vairāk nekā 400 m², vai iekārtotas dārgas dobes labvēlīgākas darba vides radīšanai autobusa šoferim.

Par izvīrēto mērķu sasniegšanu

Pasākumam bija vairāki mērķi, primārais – uzlabot pašvaldību funkciju īstenošanu un sniegtos pakalpojumus, galveno uzmanību pievēršot izglītojamo mobilitātei un vienlaikus veicinot skolu tīkla sasniedzamību, bet sekundārais – veicināt publiskā sektora transporta zaļināšanu Latvijā, investējot bezemisiju transportlīdzekļos. Lai gan ANM finansējuma nosacījumos noteiktais sasniedzamais kvantitatīvais rādītājs (iegādāti 15 elektriskie skolas autobusi) ir izpildīts, revīzijā identificēti riski abu iepriekš minēto mērķu pilnvērtīgā sasniegšanā. Primārā mērķa sasniegšanu ierobežo autobusa lietošanai noteiktie nosacījumi, kuru dēļ tas lielu daļu gada atrodas dīkstāvē. Papildus tam, revīzijā ir identificēts, ka elektroautobusi nesasniedz sākotnēji prognozēto nobraukumu, ko ietekmē vairāki faktori. Ogres novadā elektroautobuss vairāk nekā četrus mēnešus atradās dīkstāvē, jo aptuveni 665 tūkst. *euro* vērtajam transportlīdzeklim nebija pieejams vadītājs. Savukārt Preiļos autobuss ilgstoši atradās remontā tam konstatēto defektu dēļ.

Attiecībā uz sekundāro mērķi, lai gan Pasākumā varēja iegādāties tikai tādus transportlīdzekļus, kas nerada emisijas, revīzijā identificēts, ka iegādātie autobusi šai prasībai atbilst tikai daļēji, jo to apsildē pašvaldības izmanto dīzeļdegvielu, kas ziemas sezonā var sasniegt pat 50 l patēriņu mēnesī. Šāds apstāklis pasākuma ietvaros veiktajos emisiju samazinājuma aprēķinos nav ņemts vērā.

Par iegādāto transportlīdzekļu kvalitāti un piemērotību skolēnu pārvadājumiem

Pasākuma noteikumi paredzēja, ka pašvaldības varēja iegādāties gan jaunu, rūpnieciski ražotu elektroautobusu, gan par bezemisiju transportlīdzekli pārbūvētu ar fosilās izcelsmes degvielu darbināmu transportlīdzekli, kas nav vecāks par 10 gadiem kopš tā pirmreizējās reģistrācijas brīža. Abi šie transportlīdzekļi noteikumu izpratnē uzskatāmi par jauniem, un tiem ir noteikts vienāds maksimālais atbalsta apmērs, iegādājoties M2 kategorijas transportlīdzekli.

Revidentu ieskatā, Pasākuma regulējošie noteikumi radījuši neskaidrību par tā ietvaros iegādājamo transportlīdzekli – kas ir jauns, rūpnieciski ražots un, kas ir pārbūvēts transportlīdzeklis. Tāpēc daļai pašvaldību nav skaidrības, kādu tieši transportlīdzekli tās ir iegādājušās un kādi pārbūves darbi tam ir veikti. Šādu skaidrību revīzijā apgrūtināti bija iegūt arī revidentiem.

Lai gan atbilstoši spēkā esošajam regulējumam pašvaldībās lielākoties tika iegādāti jauni transportlīdzekļi, mikroautobusu ražošanas veids, revidentu ieskatā, neļauj tos pilnībā pielīdzināt jauniem, pilna cikla rūpnieciski ražotiem transportlīdzekļiem. Dažu pašvaldību iegādātajiem transportlīdzekļiem ir

identificēti tādi trūkumi, kas liecina par riskiem to turpmākai izmantošanai skolēnu pārvadājumos bez padziļinātu pārbaužu veikšanas.

Valsts bija noteikusi, ka ar Pasākuma īstenošanu vēlas uzlabot pašvaldību sniegtos pakalpojumus un izglītojamo mobilitāti. Tomēr revīzijā secināts, ka kopumā valsts nav noteikusi vienotas kvalitātes prasības skolēnu pārvadājumiem un tajos izmantojamiem transportlīdzekļiem, un tas ir atkarīgs no katras pašvaldības izpratnes.

Būtiskākie ieteikumi

Pamatojoties uz revīzijas secinājumiem, sniegti pieci ieteikumi, no kuriem trīs VARAM, viens pašvaldībām un viens Satiksmes ministrijai. Ir sagaidāms, ka, ieviešot ieteikumus:

- ✓ pieaugs transportlīdzekļu iepirkumu centralizācijas līmenis pašvaldībās;
- ✓ tiks paplašinātas Pasākumā iegādāto elektroautobusu izmantošanas iespējas, novēršot to turpmāku dīkstāvi;
- ✓ tiks uzlabota līdzīgu pasākumu uzraudzības kārtība;
- ✓ pašvaldībās tiks uzlabotas iekšējās kontroles procedūras, lai novērstu līdzīgu neatbilstību atkārtošanos un to iepirkumi nodrošinātu godīgu konkurenci un ekonomisku finansējumu izlietošanu;
- ✓ tiks noteiktas kvalitātes prasības pašvaldību īstenotajiem skolēnu pārvadājumiem un tajos izmantotajiem transportlīdzekļiem.

Starpziņojuma struktūra

Ievadā sniegta informācija par revīziju un to, kāpēc ir sagatavots šis starpziņojums, bet revidentu konstatējumi un secinājumi sadalīti trīs nodaļās:

- ✓ pirmajā nodaļā ir par elektroautobusu pasākuma plānošanu, tai skaitā izvēlēto īstenošanas veidu un izvirzītajiem nosacījumiem un ierobežojumiem;
- ✓ otrajā nodaļā ir par pasākuma īstenošanas fāzi – pašvaldību īstenotajiem iepirkumiem, par līdzekļu izlietojuma ekonomiskumu, kā arī noteikto investīcijas mērķu sasniegšanu;
- ✓ trešajā nodaļā ir par iegādāto elektroautobusu kvalitāti un piemērotību skolēnu pārvadājumiem.

Sadaļā “Informācija par revīziju” ir norādīts revīzijas un starpziņojuma mērķis, juridiskais pamatojums, atbildība, apjoms, revīzijas metodes. Sadaļā “Vērtēšanas kritēriji” ir revidentu atbildes un novērtējums noteiktajiem revīzijas kritērijiem.

Revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi

1. Elektroautobusu iegādes pasākums netika plānots tā, lai finansējumu izlietotu izmaksu efektīvi

VARAM īstenotā elektroautobusa iegādes Pasākuma plānošana nenodrošina finansējuma izmaksu efektīvu izmantošanu, lai pieejamās ES investīcijas tiktu izmantotas, sasniedzot labākos rezultātus. Netika izvēlēts optimālākais pasākuma īstenošanas veids (centralizēts iepirkums), radot administratīvo slogu pašvaldībām laikietilpīgu vienādu darbību veikšanai. Pasākuma īstenošanas nosacījumi tikai daļēji atbilst pašvaldību vajadzībām un liedz iegādātos transportlīdzekļus lietot pilnvērtīgi. Pasākuma noteikumos iekļautie atbalsta apmēri un nosacījumi par transportlīdzekļu veidiem liecina par steigu to tapšanā, kas bija saistīts ar nepieciešamību uzsākt ANM plānā paredzētās investīcijas. Tādējādi dažkārt noteikumos radot pretrunīgus vai nepamatotus nosacījumus, piemēram, nosakot vienādu atbalsta apmēru gan jaunam, gan līdz 10 gadus vecam, pārbūvētam transportlīdzeklim.

Lai nodrošinātu izmaksu efektīvu un ekonomisku ierobežotā finansējuma izlietošanu, un samazinātu pasūtītāja riskus saistībā ar nekvalitatīvi izstrādātu un īstenotu iepirkumu, ir būtiski izvēlēties atbilstošu pasākuma īstenošanas modeli un pirms tā uzsākšanas veikt mērķgrupas vajadzību apzināšanu.

1.1. Netika veikts centralizēts iepirkums, un ierobežota loka uzņēmumu iesaiste pasākumā rada riskus konkurencei

Netika veikts vienots iepirkums un izstrādāta standartizēta tehniskā specifikācija, tādējādi katra pašvaldība novirzīja būtiskus resursus vienādu darbību veikšanai.

Saskaņā ar Pasākumu regulējošiem noteikumiem tajā bija paredzēts līdz 2025. gada beigām iegādāties vismaz 15 elektriskos autobusus vai mikroautobusus (t. i., M2, M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus). Finansējuma saņēmējas bija pašvaldības, kas tika izvēlētas projektu iesniegumu atlases procesā.

Ministru kabineta noteikumi⁵ visām pašvaldībām nosaka vienādu mērķa grupu, finansējuma saņēmēju loku, atbalstāmās darbības un attiecināmības nosacījumus. Tomēr ne VARAM, ne kāda no pašvaldībām vai to pārstāvošajām organizācijām neorganizēja vienotu iepirkumu un neizstrādāja pašvaldībām standartizētas tehniskās specifikācijas atbilstoši iegādājamā transportlīdzekļa kategorijai, tādējādi samazinot pašvaldību administratīvo slogu, kā arī izmaksas un riskus, kas saistīti ar pieredzes un zināšanu trūkumu elektroautobusu iepirkumu īstenošanā. VARAM revīzijas laikā sniedza šādu pamatojumu izvēlētajai pieejai:

- ✓ pašvaldībām nepieciešamo transportlīdzekļu specifikācijas būtiski atšķiras un pārvadājumu vajadzības ir dažādas⁶. Minētās atšķirības prasa individuāli pielāgotus transporta risinājumus;
- ✓ ANM plāna ieviešanai noteiktie ierobežotie termiņi un atskaites punktu izpildes prasības radīja nepieciešamību izvēlēties investīcijas ieviešanas modeli – atklātu projektu iesniegumu atlasī (konkursu), kas ļāva nekavējoties uzsākt projektu īstenošanu un mazināt kavējumu riskus, ievērojot, ka Latvijas ANM plāns 2020.-2021.gadā tika sagatavots kā instruments COVID-19 pandēmijas izraisītās negatīvās ietekmes uz ekonomiku un tautsaimniecību mazināšanai;
- ✓ viena centralizēta iepirkuma apstrīdēšana IUB vai tiesā varētu apturēt visa pasākuma ieviešanu, radot būtiskus riskus ANM investīcijām Latvijā. Tāpat pastāvētu lielāka varbūtība, ka apjoma dēļ vienīgais visu elektroautobusu piegādātājs kavētu līguma izpildi un attiecīgi – ANM plānā paredzēto mērķu sasniegšanu noteiktajos termiņos;
- ✓ decentralizēta iepirkumu sistēma ļauj piesaistīt plašāku pakalpojumu sniedzēju loku, tostarp atvieglot vietējo ražotāju dalību un palielināt konkurenci, savukārt faktiskā cena veidojas konkurences rezultātā atbilstoši tirgus apstākļiem, ko šīs pasākuma plānošanas un īstenošanas gados objektīvi ir ietekmējušas ekonomiskās krīzes un ģeopolitiskā situācija, padarot cenas svārstīgas un grūti prognozējamas. Ministru kabineta noteikumi tika izstrādāti 2022. gadā – laikā, kad notika arī būtiskas ģeopolitiskās izmaiņas saistībā ar Krievijas uzsākto karu Ukrainā un pret Krieviju un Baltkrieviju ieviestajām sankcijām un pastarpināti izraisīto ekonomisko un enerģētisko krīzi, būtiski tika ietekmēta tirgus situācija, dažādu materiālu un citu resursu nepieejamība vai to izmaksu pieaugums, piegāžu laika kavējumi u.tml. Attiecīgi, Ministru kabineta noteikumos tika paredzēta elastība, un atklātai projektu iesniegumu atlasī (konkursam) raksturīgā pieeja, ka faktisko cenu nosaka tirgus – atklātas konkursa procedūras rezultātā;
- ✓ elektroautobusu vai citu iepirkumu veikšana pašvaldību autonomo funkciju īstenošanai un standartizētu tehnisko specifikāciju izstrāde neietilpst VARAM funkciju, uzdevumu un kompetences ietvarā. VARAM nav paredzēti attiecīgi resursi un kapacitāte. Vienlaikus saskaņā ar VARAM nolikumu⁷ un ES fondu ieviešanu regulējošiem tiesību aktiem⁸ ministrijas uzdevums ES un citu ārvalstu finanšu instrumentu jomā ir investīciju politikas plānošana un uzraudzība, nevis projektu īstenošana un vadība finansējuma saņēmēju vārdā. Latvijā pašvaldības ir atvasinātas publiskas personas, kuras patstāvīgi nodrošina tiesību aktos noteikto funkciju un uzdevumu izpildi savu administratīvo teritoriju iedzīvotāju interesēs un ir atbildīgas par to.
- ✓ pašvaldību pārstāvošajām organizācijām⁹ tika norādīta Ministru kabineta noteikumos paredzētā iespēja nepieciešamības gadījumā uzņemties centralizēto iepirkumu institūcijas funkcijas to pašvaldību vārdā, kuras plānoja dalību CFLA izsludinātajā atklātajā projektu iesniegumu atlasē (konkursā);
- ✓ iepriekšējā pieredze ar centralizētiem iepirkumiem uzrāda dažādu risku iestāšanos. Piemēram, pieredze ar centralizētu skolas autobusu iepirkumu Šveices finanšu instrumenta ietvaros¹⁰ uzrādīja būtiskus pārsūdzību, saistību izpildes kavējuma un sistēmiskos riskus, tostarp to, ka centralizēti iepirkti transportlīdzekļi bieži neatbilst lokālajām vajadzībām, radot papildu izmaksas pašvaldībām vēlākā transportlīdzekļu pārbūves vai to uzturēšanas procesā;

Revidentu ieskatā, VARAM argumentācija par atšķirīgām vajadzībām starp pašvaldībām nav pamatota, jo Latvijā nav tik būtisku atšķirību, kas pamatotu nepieciešamību pēc atšķirīgiem un individuāli pielāgotiem transporta risinājumiem. Dažādi gadalaiki, mainīgi laikapstākļi un grants ceļi ir raksturīgi

visai valsts teritorijai. Turklāt skolu tīkla optimizācija joprojām turpinās, tādēļ nav pārliecības, ka iegādātais elektroautobuss visa tā dzīves ciklā tiks izmantots izglītojamo pārvadājumiem konkrētajā teritorijā. Līdz ar to transportlīdzekļu tehniskās prasības varēja standartizēt, piemēram, sadalot iepirkumu pa sēdvietu un transportlīdzekļu kategorijām (M2, M3). Iepirkumu dalīšana daļās mazinātu ar iepirkumu pārsūdzību un termiņu kavējumiem saistītos riskus. Šāda pieeja ļautu saglabāt elastību, vienlaikus nodrošinot centralizēta iepirkuma potenciāli sniegtos finansiālos un administratīvos ieguvumus.

Revidentu vērtējumā, VARAM apgalvojums, ka decentralizēta iepirkumu sistēma veicina konkurenci un zemākas cenas, nav pamatots, jo decentralizēti (vairāku pasūtītāju atsevišķi veikti) iepirkumi, kuri neparedz pārdomātu dalījumu daļās, konkrētā iepirkuma jomā neveicina konkurenci un līdz ar to arī iespēju iegūt labāko piedāvājumu par zemāko cenu lielāka iepirkuma apjoma dēļ. Tieši centralizēta pieeja veicina plašāku konkurenci, saimnieciski izdevīgākus piedāvājumus un izdevīgākas cenas, kā to atzinis arī IUB¹¹:

Centralizētu iepirkumu veikšana ļauj pasūtītājiem racionalizēt savas darbības iepirkumu jomā. Veicot iepirkumus centralizēti, tiek samazinātas administratīvo resursu izmaksas, preces un pakalpojumi var tikt iegādāti par zemāku līgumcenu, kā arī tiek atvieglota iepirkuma procesa uzraudzība. Konsolidējot pasūtītājiem nepieciešamo līdzīgo preču un pakalpojumu apjomus, iepirkuma līgumi kļūst vērtīgāki, savukārt uzņēmēji kļūst ieinteresētāki iepirkuma līguma iegūšanā.

Saskaņā ar Pasākumu regulējošiem Ministru kabineta noteikumiem, teorētiski bija iespēja, ka Pasākuma īstenošanai nepieciešamo preču iegādi veic finansējuma saņēmējs vai centralizēto iepirkumu institūcija. Tomēr, ņemot vērā, ka finansējuma saņēmēji tika noskaidroti atlases rezultātā, praktiski tas nozīmētu, ka kādai pašvaldībai būtu jāuzņemas vadošās iestādes loma, jāapzina atlases rezultātā apstiprinātās pašvaldības un jāorganizē iepirkums visas atlases kārtā apstiprināto pašvaldību vārdā. CFLA norādīja¹², ka tai nav zināmi precedenti, kad pašvaldības būtu šādi pašorganizējušās.

Revidenti norāda, ka, ņemot vērā Izglītības un zinātnes ministrijas 2021. gadā īstenoto centralizēto iepirkumu¹³ pašvaldību skolām 14 000 gaisa kvalitātes mērītāju iegādei, kur ministrija pildīja centralizēto iepirkumu institūcijas funkcijas, kā arī citus turpmāk minētos iepirkumu centralizācijas piemērus¹⁴, VARAM bija iespēja veicināt līdzīgu centralizētu iepirkumu arī pašvaldību vajadzībām:

- Ventspils pilsētas pašvaldības policija ir veikusi autotransporta līdzekļu iepirkumu kopskaitā 12 pasūtītājiem (pašvaldības iestādēm);
- Izglītības un zinātnes ministrija ir veikusi centralizēto iepirkumu par laboratorijas materiālu iegādi 15 atvasinātām publiskām personām un zinātniskām organizācijām;
- Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departaments centralizējis izglītības iestādes ēdināšanas pakalpojuma un pārtikas produktu iepirkumus.

Valsts kontrole 2024. gadā veiktajā revīzijā “Problēmas un iespējas publisko iepirkumu attīstībai” norādīja, ka pašvaldībās joprojām netiek pilnībā izmantots iepirkumu centralizācijas potenciāls. Kā viens no galvenajiem iemesliem, kas kavē pašvaldību iesaisti centralizēto iepirkumu īstenošanā, tika minēts nepietiekams VARAM atbalsts un trūkstoša informācija par iespējām piedalīties jau esošajos vai veidot jaunus centralizētus iepirkumus.

Arī šajā revīzijā konstatētais to apliecina, un centralizētās pieejas trūkuma dēļ katra pašvaldība veltīja būtiskus resursus, organizējot viena vai divu autobusu iegādi, – veica tirgus izpēti, izstrādāja transportlīdzekļu tehnisko specifikāciju, veica iepirkuma procedūras to iegādei u. c. (skatīt 2. attēlu).

To, ka pašvaldību vajadzības nebija atšķirīgas, apliecina apstākļi, ka daudzos gadījumos pašvaldības iegādājušās vienādu modeļu transportlīdzekļus, turklāt no vieniem un tiem pašiem piegādātājiem – 79 % jeb 15 no 19 iegādātajiem transportlīdzekļiem piegādāja divi uzņēmumi:

- 11 no 12 mikroautobusiem piegādāja viens Latvijā reģistrēts uzņēmums¹⁵;
- četrus no septiņiem autobusiem piegādāja viens Turcijā reģistrēts uzņēmums¹⁶.

Starp pašvaldībām, kas iegādājās 11 viena ražotāja mikroautobusus, ir vērojamas būtiskas līdzības tehnisko specifikāciju formātā un saturā¹⁷. Tas apliecina, ka pašvaldībām bija līdzīgas vajadzības un prasības attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskajiem parametriem, kas ir pretēji VARAM argumentācijai.

Dažām pašvaldībām bija atšķirīgas prasības par minimālo autobusu sēdvietu skaitu (30 vai 50)¹⁸. Tomēr revidenti uzskata, ka, iepriekš apkopojot pašvaldību vajadzības, varēja panākt kompromisu un izveidot vienotus noteikumus vai sadalīt iepirkumu daļās. Ministru kabineta noteikumu saskaņošanas laikā arī Latvijas Pašvaldību savienība¹⁹ norādīja, ka no izmaksu viedokļa būtu svarīgi apsvērt iespēju autobusus iepirkt konsolidēti, sadalot tos pa transportlīdzekļu kategorijām, nevis katrai pašvaldībai tos iepirkt atsevišķi. Arī CFLA sarunā ar Valsts kontroli uzsvēra, ka vienots iepirkums samazinātu administratīvo slogu gan pašvaldībām, gan pārbaužu veicējiem, kā arī norādīja, ka ir pozitīvi vērtējama centralizētu iepirkumu veikšana gadījumos, kad tiek iepirkti vienāda veida un liela apjoma priekšmeti.

Valsts kontroles aptaujā noskaidrots, ka no 17 pašvaldībām, kas piedalījās Pasākumā, gandrīz visas jeb 16 pašvaldības būtu izrādījušas interesi, ja bezemisiju transportlīdzekļu iegāde tiktu organizēta centralizēti, vienotā iepirkumā visām pašvaldībām. Kā arī būtu bijusi noderīga visām pašvaldībām vienoti izstrādāta tehniskā specifikācija atkarībā no iegādājamā transportlīdzekļa kategorijas.

To pamato arī pašvaldību sniegtās atbildes Valsts kontrolei, kurās norādīts, ka tām trūkst kompetentu speciālistu kvalitatīvas tehniskās specifikācijas sagatavošanai elektroautobusu un uzlādes staciju iegādei, kā arī pieredzes elektroautobusu iepirkumu veikšanā. Revīzijā veiktajās detalizētajās pārbaudēs identificēts, ka visām izlasē iekļautajām pašvaldībām tā bija pirmā pieredze šāda tipa transportlīdzekļu un ar to saistīto uzlādes iekārtu iegādē.

Ņemot vērā iepriekš minēto, pašvaldības ieguldīja būtiskus resursus atbalsta Pasākuma īstenošanā. Revidenti aplēsa, ka iepirkumu plānošanā un īstenošanā viena pašvaldība ir patērējusi vidēji 300 stundas, bet 14 pašvaldībās kopā patērētas aptuveni 4,2 tūkst. stundas (t. i., aptuveni 105 darba nedēļas). Saskaņā ar revidentu aplēsēm attiecīgi atalgojumā pašvaldības darbiniekiem izmaksāti aptuveni 57,1 tūkst. *euro*²⁰.



2. attēls. Pašvaldību īstenotie iepirkumi un tiem veltītie resursi²¹

Revidentu ieskatā, centralizēts iepirkums, sadalot to daļās pa transportlīdzekļu kategorijām, būtu samazinājis pašvaldību un pārbaužu veicēju administratīvo slogu, līdz ar to nodrošinot arī finansiālu ietaupījumu. Centralizētas pieejas īstenošana varētu nodrošināt mēroga ekonomiju, kā arī veicināt izdevīgāku cenu un labvēlīgāku līguma nosacījumu sasniegšanu. Tā tiktu nodrošināta arī plašāka konkurence pretendentu vidū, jo atsevišķi katras pašvaldības rīkots iepirkums par vienu vai diviem transportlīdzekļiem samazina potenciālo piegādātāju interesi, un dalība maza apjoma iepirkumos tiem prasa līdzvērtīgus administratīvos resursus.

Ministru kabineta noteikumu izstrādes process, ņemot vērā ANM investīciju uzsākšanas nepieciešamību, bija sasteigts. Netika veikta pietiekama izpēte par iepirkuma priekšmetu un atbalsta apmēru.

Maksimālais ANM finansējuma atbalsts ir līdz 666 660 *euro*, ja projektā paredzēta vismaz divu M2 kategorijas vai viena M3 kategorijas elektroautobusa iegāde un, ja nepieciešams, atbilstošas uzlādes infrastruktūras izveide.

Ja projektā paredzēts iegādāties M2 kategorijas elektroautobusu vai par bezemisiju transportlīdzekli pārbūvētu transportlīdzekli, finansējums par vienu transportlīdzekļa vienību nevar pārsniegt 300 000 *euro* bez uzlādes infrastruktūras izmaksām.

Ministru kabineta noteikumu izpratnē ar jaunu M2 vai M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekli (elektroautobusu) saprot:

- ✓ jaunu, rūpnieciski ražotu transportlīdzekli, kas nav bijis pastāvīgi reģistrēts, Latvijā tiek reģistrēts galalietotājam pirmo reizi un, kura nobraukums nepārsniedz 6000 *km*;
- ✓ pārbūvētu transportlīdzekli, kas pirmo reizi tiek reģistrēts kā bezemisiju, ja tas iepriekš darbojies ar fosilo degvielu un nav vecāks par 10 gadiem kopš pirmreizējās reģistrācijas.

Tādējādi secināms, ka Ministru kabineta noteikumi paredz vienādu atbalsta apmēru gan jaunam, rūpnieciski ražotam M2 kategorijas bezemisiju transportlīdzeklim, gan līdz 10 gadus vecam par bezemisiju pārbūvētam ar fosilo degvielu darbinātam transportlīdzeklim.

VARAM nevarēja sniegt konkrētu atbildi uz revidentu jautājumu, vai nevajadzēja noteikt atšķirīgu atbalsta apmēru jaunam, rūpnieciski ražotam transportlīdzeklim un gandrīz 10 gadus vecam par bezemisiju transportlīdzekli pārbūvētam transportlīdzeklim²² (attiecībā uz M2 kategoriju). VARAM norādīja, ka iniciatīva iekļaut atbalstu arī pārbūvētam transportlīdzeklim nāca no Latvijas Pašvaldību savienības²³, kas aicināja:

- ✓ ar minēto atbalsta Pasākumu sniegt atbalstu tieši vietējiem Latvijas autobusu ražotājiem, tā radot apstākļus vietējiem uzņēmumiem piederošās rūpnīcās saražot inovatīvas galapreces un pakalpojumus;
- ✓ izvērtēt iespēju atbalsta Pasākumā paredzēt iekļaut arī lietotu modernizētu elektrisko autobusu, kam budžets uz vienu vienību ar uzlādi varētu samazināties līdz 300–350 tūkst. *euro*, tātad varētu dubultot iepērkamo M3 klases autobusu apjomu²⁴.

Ministru kabineta noteikumos paredzētais 300 tūkst. *euro* limits pārbūvēta transportlīdzekļa iegādei neietver uzlādes iekārtas vai uzlādes infrastruktūras izveides izmaksas. Tas nozīmē, ka kopā ar uzlādes infrastruktūras izmaksām atbalsta apmērs par bezemisiju pārbūvētam transportlīdzeklim varēja sasniegt 360 tūkst. *euro* gan M2 kategorijas, gan M3 kategorijas transportlīdzeklim.

Skaidrojot, kāpēc Ministru kabineta noteikumi paredz par bezemisiju transportlīdzekli pārbūvēta transportlīdzekļa iegādi, kas nav vecāks tieši par 10 gadiem, VARAM norādīja, ka nebūtu lietderīgi pārbūvēt piecus gadus vecu transportlīdzekli, jo tas vēl labi kalpo un tiek izmantots. VARAM secināja, ka pēc 10 gadiem autobusi izdala vislielākās emisijas un transportlīdzekļa ritošajam sastāvam sāk parādīties nolietojuma pazīmes. Taču, kā VARAM esot norādījuši Latvijas Pašvaldību savienības uzrunātie ražotāju pārstāvji – veicot šādu modernizāciju, paralēli tiek veikts kapitālais remonts un tiek pagarināts autobusa kalpošanas laiks uz 15 gadiem. Vienlaikus, VARAM skaidroja, ka pašvaldības varēja izvēlēties un tehniskajās specifikācijās atrunāt, ka tās nevēlas iegādāties *retrofit* transportlīdzekļus.

Kopumā revidenti saskata pretrunas Ministru kabineta noteikumos iekļautajā regulējumā attiecībā uz pārbūvētajiem transportlīdzekļiem. Lai gan, saskaņā ar noteikumiem un VARAM skaidrojumu, ar pārbūvētu transportlīdzekli saprot transportlīdzekli, kam tiek nomainīts ar fosilās izcelsmes degvielu darbināms motors uz elektromotoru, tomēr, revidentu ieskatā, šāda pārbūve, nomainot motoru, būtiski nemaina transportlīdzekļa kopējo nolietojuma pakāpi, tehnisko stāvokli un ekspluatācijas ilgumu, lai tos pielīdzinātu “jauniem transportlīdzekļiem”. Arī CSDD revīzijas laikā sniedza skaidrojumu²⁵, ka uz lietota transportlīdzekļa bāzes nevar izgatavot jaunu transportlīdzekli un šāda veida pārbūves rezultātā transportlīdzeklim tiek saglabāts izlaides gads, reģistrācijas datums, nobraukums un citi oriģinālie parametri ([detalizētākai informācijai skatīt 3.nodaļu](#)).

No iepriekš minētā ir secināms, ka, saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem, Pasākumā bija atļauta lietotu transportlīdzekļu iegāde²⁶, pie nosacījuma, ka tie jau iepriekš nav lietoti kā bezemisiju transportlīdzekļi. Revidentu ieskatā, tie noteikumu izpratnē ir nepamatoti pielīdzināti jauniem, rūpnieciski ražotiem transportlīdzekļiem, kā arī tiem nepamatoti paredzēts tāds pats maksimālais atbalsta apmērs kā jauniem transportlīdzekļiem – 300 tūkst. *euro* (M2 kategorijas transportlīdzekļiem).

Revīzijā tika aptaujātas 17 pašvaldības, kas piedalījās Pasākumā. Konstatēts, ka lielākā daļa pašvaldību (82 % jeb 14 pašvaldības) iespēju iegādāties par bezemisiju transportlīdzekļiem pārbūvētus transportlīdzekļus, kas nav vecāki par 10 gadiem, vērtēja negatīvi vai drīzāk negatīvi. Viena pašvaldība norādīja:

Apstākļi, ka normatīvais regulējums pielīdzināja jaunražotus un pārbūvētus transportlīdzekļus, negatīvi ietekmēja iepirkuma plānošanu un specifikācijas izstrādi. Lai aizsargātu sabiedrības intereses un nodrošinātu ilgtermiņa ieguvumus, būtu lietderīgi noteikt, ka atbalsts attiecināms tikai uz jauniem, rūpnieciski ražotiem bezemisiju transportlīdzekļiem ar pilnu ražotāja garantiju. Pārbūvēti transportlīdzekļi, kuru pamatā ir līdz 10 gadus vecas virsbūves un ritošā daļa, neatbilst jaunražojumu drošības standartiem. Pastāv būtiski riski saistībā ar konstrukciju nodilumu, koroziju un metāla nogurumu, kas var apdraudēt pasažieru un vadītāju drošību, un nenodrošina kvalitatīvu un drošu ekspluatāciju visā to kalpošanas laikā.

VARAM ieskatā, informācijai par transportlīdzekļa pārbūvi jābūt redzamai, reģistrējot transportlīdzekli CSDD vai tā pieņemšanas un nodošanas aktā²⁷. Tomēr revīzijā konstatēts, ka informācija par to, kādas pārbūves transportlīdzeklim veiktas, nav publiski pieejama. To var noskaidrot, tikai interesējoties CSDD vai pie piegādātāja. Revīzijā identificēti gadījumi, kad nav skaidrs, kāds transportlīdzeklis ir iegādāts un kāda veida pārbūves tam ir veiktas ([detalizētākai informācijai skatīt 3. nodaļu](#)).

Pastāv neskaidrības arī par kopējo atbalsta apmēra noteikšanu. Jo, lai gan atbalsta apmēra noteikšanai VARAM kā vienu no avotiem izmantoja 2020. gada martā veiktu pētījumu²⁸ par elektroautobusu pilotprojektu Igaunijā, revidentu ieskatā, pētījuma secinājumi ir nepilnīgi iekļauti Ministru kabineta noteikumos.

- ✓ Pētījumā apkopota informācija par elektroautobusu cenām 2018.–2019. gadā un secināts, ka M3 kategorijas elektroautobusa, kura garums ir 12 m un masa pārsniedz piecas tonnas, vidējā cena ir aptuveni 553 000 *euro*. Savukārt uzlādes infrastruktūras izmaksas ir 95 000 *euro*. Līdz ar to viena jauna bezemisiju transportlīdzekļa iegādes cena kopā ar uzlādes infrastruktūru ir 648 000 *euro*. Tomēr pētījumā uzsvērts, ka nākotnē elektroautobusi kļūs lētāki.
- ✓ Pētījumā aprēķinātās uzlādes infrastruktūras izmaksas 95 000 *euro* attiecas uz diviem pantogrāfiem un vienu uzlādes punktu (attiecīgi 45 000 *euro* par katru pantogrāfu un 5000 *euro* par uzlādes punktu). Revīzijā vērtētajā Pasākumā iepirktie transportlīdzekļi izmanto uzlādes punktu, kas ir lētāks risinājums nekā pantogrāfs. Tomēr Ministru kabineta noteikumi neparedz finansējuma maksimālo apmēru atkarībā no uzlādes iekārtas veida, tikai nosakot, ka jauna uzlādes punkta izveides izmaksas nevar pārsniegt 20 % no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām. Tādējādi, ja projekta kopējās attiecināmās izmaksas bija 666 660 *euro*, uzlādes infrastruktūras izmaksas (tajā skaitā paša uzlādes punkta izmaksas) varēja sasniegt pat 111 110 *euro*.

VARAM revidentiem uzsvēra, ka Ministru kabineta noteikumu izstrādes laikā tirgus situāciju būtiski ietekmēja ģeopolitiskā un ekonomiskā krīze ar dažādu materiālu un citu resursu nepieejamību vai to izmaksu pieaugumu, tāpēc noteikumos tika paredzēta lielāka elastība, un konkrētās izmaksas nosaka iepirkuma procedūras rezultāts, nevis Ministru kabineta noteikumos noteiktais maksimālais apmērs. Tomēr CFLA skaidroja, ka izdevumu samērību un ekonomisko pamatotību tā vērtē, gan izvērtējot konkrēto iepirkumu, gan ņemot vērā Ministru kabineta noteikumos noteiktos maksimālos limitus transportlīdzekļu iegādei un uzlādes infrastruktūrai²⁹.

Revidentu vērtējumā, iepriekš minētais apliecina, ka Ministru kabineta noteikumos noteiktajiem finansējuma limitiem, kas daļēji balstīti tirgus izpētē, ir būtiska nozīme. Šie limiti darbojas kā robežšķirtnes, ko pārbaužu veicējs izmanto, vērtējot izdevumu ekonomiskumu, un tie tiek piemēroti arī iepirkumos. Par šo limitu ir informēti arī potenciālie piegādātāji, kas piedāvā cenas iepirkumā. Tas nozīmē, ka, nosakot nepamatoti lielus finansējuma apmērus, var tikt veicināta neefektīva publisko līdzekļu izmantošana, jo Pasākumā iesaistītajiem tiek sniegts maldīgs priekšstats par tirgus cenu līmeni.

Rezultātā gan iepirkumu veicējiem, gan pārbaucēju veicējiem nav iemeslu apšaubīt izmaksu ekonomisko pamatotību.

Līdzīgs atbalsta Pasākums šobrīd tiek īstenots ES Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam.³⁰ Tajā salīdzinājumā ar ANM Pasākumu finansējuma summa vienam M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzeklim tika samazināta par 16 % jeb 109 310 *euro* (līdz 557 350 *euro*). M2 kategorijas un par bezemisiju transportlīdzekli pārbūvētam transportlīdzeklim finansējuma summa netika mainīta un ir 300 000 *euro*.

Pasākuma tapšanā aktīvi iesaistījās divi uzņēmumi, kas vēlāk tiešā vai pakārtotā veidā uzvarēja lielākajā daļā pašvaldību iepirkumu.

Komunikācijas kanālos par investīcijas ieviešanu finansējuma saņēmējam vai centralizēto iepirkumu institūcijai ir jāievēro godīgas konkurences princips, nodrošinot konsultēšanos ar tirgus dalībniekiem caurskatāmā un atklātā veidā, balstoties uz objektīviem un nediskriminējošiem kritērijiem³¹.

Revīzijā konstatēts, ka atbalsta apmēra noteikšanai VARAM veica tirgus izpēti, tomēr COVID-19 pandēmijas seku un laika trūkuma dēļ tā nebija pilnīga un balstījās uz dažu konkrētu komersantu sniegto informāciju, ko apliecina turpmāk minētais.

VARAM informēja³², ka aptuvenās autobusu cenas un atbalsta apmērs, ko iekļaut Ministru kabineta noteikumos, tika noteikts iepriekš minētā Igaunijā veikta pētījuma³³ analīzes rezultātā un konsultācijās ar vietējiem bezemisiju transportlīdzekļu ražotājiem un pašvaldības pārstāvošajām organizācijām.

Laika trūkuma dēļ konsultācijas ar piegādātājiem galvenokārt notika telefoniski un ne vienmēr tika dokumentētas rakstveidā vai arī tika rakstiski apkopotas jau pēc Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanas. Revidenti norāda, ka VARAM Valsts kontrolei iesniegtajā tirgus apkopojumā nav neviena vietējā ražotāja nosaukta cena. Tas nozīmē, ka revidentiem nav iespējas izsekot, vai, kā un kuru piegādātāju sniegta informācija tika vai netika ņemta vērā.

Lai nodrošinātu, ka atbalsta Pasākumam piešķirtais finansējums ir objektīvi pamatots, ir svarīgi veikt rūpīgu un objektīvu tirgus izpēti, noskaidrojot reālās tirgus cenas un izmaksu līmeni, tādējādi veicinot piešķirtā finansējuma lietderīgu un pamatotu izmantošanu.

Revidentu ieskatā, VARAM veiktā tirgus izpēte nav trešajai personai izsekojama un no tās nevar iegūt pārlicību, ka konkrētie lēmumi atbalsta apmēra noteikšanai ir pieņemti uz objektīvas informācijas pamata.

Revīzijā konstatēts, ka divi iepriekš minētie Latvijas uzņēmumi – SIA “Electrify” un SIA “ECO BUS” iesaistījās Pasākumā un piedalījās pašvaldībām rīkotos semināros, kuros tika skaidroti Pasākuma noteikumi. To apliecina turpmāk minētais.

- 2022. gada pavasarī VARAM veica telefonisku tirgus priekšizpēti, kuras laikā esot uzrunāti seši piegādātāji, tostarp, SIA “ECO BUS” un SIA “Electrify”.
- 08.07.2022. Latvijas Pašvaldību savienība Pasākuma regulējošo noteikumu saskaņošanas laikā sniedza iebildumu, ka noteikumos būtu jāparedz atbalsts lietotiem modernizētiem elektriskajiem autobusiem (*retrofit*).

- 26.07.2022. Latvijas Pašvaldību savienība nosūtīja VARAM e-pastu ar lūgumu uz klausīt SIA “ECO BUS” pārstāvi par tā inovāciju un piedāvājumu. 27.07.2022. notika SIA “ECO BUS” pārstāvja un VARAM attālinātā tikšanās (revīzijas laikā VARAM precizēja, ka sarunā piedalījās arī Latvijas Pašvaldību savienība).³⁴
- 27.07.2022. Latvijas Pašvaldību savienība Pasākuma regulējošo noteikumu saskaņošanas laikā sniedza atkārtotu iebildumu, kurā aicināja noteikumu projektā veikt izmaiņas, lai varētu iepirkt arī modernizētus (*retrofit*) autobusus.
- 25.10.2022. tika pieņemti Pasākumu regulējošie Ministru kabineta noteikumi.
- 08.12.2022. un 27.04.2023. abu uzņēmumu pārstāvji piedalījās informatīvos semināros,³⁵ kas tika organizēti pašvaldībām, un līdz ar VARAM un CFLA pārstāvjiem tajos atbildēja uz pašvaldību pārstāvju uzdotajiem jautājumiem. Valsts kontrolei nav informācijas, ka šajos semināros būtu pieaicināti vai piedalījušies citu uzņēmumu pārstāvji.

CFLA skaidro, ka netika pieaicināts neviens uzņēmuma pārstāvis vai potenciālie piegādātāji. Informācija par vebināru un saite uz to tika izziņota aģentūras mājaslapā. Vebināra laikā uzņēmumu pārstāvji pēc pašu iniciatīvas iesaistījās atbilžu un komentāru sniegšanā³⁶.

- VARAM 08.03.2023. apkopojumā³⁷ (iekšējs VARAM darba dokuments) pašvaldības norādījušas, ka tirgū nav pieejami elektroautobusi, kuru maksimālais ātrums ir vismaz 90 km/h, bet gan tādi, kuru maksimālais ātrums ir 70 km/h. Tomēr, neraugoties uz citu piegādātāju iebildumiem par maksimālā ātruma prasību, VARAM šo nosacījumu atstāja nemainītu, balstoties uz abu minēto uzņēmumu sniegto informāciju. VARAM atbildē norādīja:

Ministru kabineta noteikumu saskaņošanas ietvaros par šo netika saņemti iebildumi un aptaujātie Latvijas ražotāji (Ecobus, Elektribus³⁸ ne izpētes laikā pirms Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanas, ne arī tagad šo neuzskata par ierobežojumu. Vienlaikus, ņemot vērā ārējā tirgus ražotāju (Volvo, Solaris, Melatlux) sniegto informāciju, šo punktu kopumā būtu nepieciešams precizēt, pieļaujot maksimālo ātrumu 70 km/h.

Neraugoties uz minētajiem iebildumiem un Publisko iepirkumu likumā noteikto³⁹, ka tehniskās specifikācijas nodrošina vienādas iespējas visiem pretendentiem un nerada nepamatotus ierobežojumus konkurencei iepirkumā, Ministru kabineta noteikumu gala redakcijā noteikts, ka transportlīdzekļu maksimālais ātrums ir vismaz 90 km/h stundā. Revidentu vērtējumā, tas radīja apstākļus, ka normatīvais regulējums nav pietiekami elastīgs un neatbilst faktiskajam tirgus piedāvājumam, tādējādi veicinot tirgus koncentrāciju pie atsevišķiem piegādātājiem. Minētajā 08.03.2023. apkopojumā pie jautājumiem par elektroautobusu baterijas noturību, VARAM norādījis, ka vebinārā aicinās piedalīties arī ražotājus, kuri varēs sniegt detalizētus skaidrojumus.

Starpziņojuma projekta saskaņošanas laikā VARAM informēja, ka sniegt detalizētus skaidrojumus piegādātāji tomēr netika aicināti. Revidenti konstatēja, ka abi iepriekš minētie uzņēmumu pārstāvji piedalījās informatīvajā seminārā pašvaldībām.

VARAM Valsts kontrolei iesniegtajā tirgus izpētes apkopojumā ir arī ražotāja SIA “M.E.LAT – LUX” sniegtie komentāri. Tie VARAM veiktās tirgus izpētes apkopojumā saskan ar SIA “M.E.LAT – LUX” sniegto informāciju Bauskas novada pašvaldībai tās veiktajā tirgus izpētē.

SIA "M.E.LAT – LUX" norādījis, ka ārpus pilsētas pielietojumam ES šobrīd ir sertificēts tikai mikroautobuss ar maksimālo pasažieru ietilpību 22 pasažieri. Latvijā šādus mikroautobusus izgatavo tika SIA "Universāls LTD"⁴⁰ (*revidenti norāda, ka šos mikroautobusus izgatavo SIA "Universāls LTD" un SIA "Electrify" kopā*), Lietuvā ALTAS UAB. Šāda mikroautobusa cena ir no 200 tūkst. euro (bez PVN).

Tomēr VARAM Valsts kontrolei atsūtītajā tirgus izpētes apkopojumā, atšķirībā no Bauskas novada pašvaldībai sniegtās informācijas, nav sadaļas par autobusa lietojamību, kurā SIA "M.E.LAT – LUX" atzīmējis, ka vairāki lietotāji ir norādījuši, ka šie elektriskie mikroautobusi ir ekspluatējami tikai pa asfaltbetona seguma ceļiem to lielās masas dēļ, kuru palielina elektriskās baterijas. Attiecīgi grants ceļiem un braucieniem ziemas apstākļos tālāk par 200 km tie nav piemēroti.

Vēstulē Bauskas novada pašvaldībai SIA "M.E.LAT – LUX" vienlaicīgi norādījis:

Diemžēl jāsecina, ka programma sagatavota nepārdomāti un definētie mērķi ir sasniedzami tikai daļēji. Ņemot vērā pašvaldībās aktuālo pārvadājumu specifiku – skolnieki, pašdarbnieki un sportisti, t. i., pasažieru grupas 15–30 dalībnieki + ekipējums, kā arī pārvadājumu vidi – gan asfaltbetona seguma gan grants seguma ceļi, neviens no šobrīd Eiropas Savienībā sertificētiem bezizmešu M3 kategorijas autobusiem nav piemērots šim mērķim. Nedaudz detalizētāk skaidrojot, šobrīd Eiropas regulām atbilstoši ar elektrisku dzinēju darbināti M3 kategorijā ir sertificēti tikai I klases, t. i., pilsētas satiksmes autobusi, kuri ir ar pazeminātu grīdu, lielu kopējo svaru un maksimālo ātrumu 70 km/h.

Līdz ar to jau sākotnēji tika radīti labvēlīgi apstākļi vienīgajiem diviem piegādātājiem – SIA "ECO BUS" un SIA "Electrify", kas šo noteikumu neuztvēra kā ierobežojumu.

VARAM starpziņojuma projekta saskaņošanā sniedza papildu skaidrojumu, ka ārpus pilsētu robežām, uz izglītības iestādēm novadu centros, pilsētās, attiecīgi Latvijā ārpus pilsētām noteiktais ātrums ir 90 km/h. VARAM sagaidīja, ka konkursa kārtībā būs iespējams nodrošināt, ka piesakās ražotāji, kas, attīstoties tehnoloģijām, šo nepieciešamību iekļauties satiksmē, kura pārvietojas ar 90 km/h, spēs nodrošināt.

Revīzijā veiktajās detalizētajās pārbaudēs piecās pašvaldībās ir identificēts, ka SIA "ECO BUS" šo iesaisti Pasākumā izmantoja, proaktīvi uzrunājot pašvaldības. Elektroniskā pasta vēstulē Jelgavas novada pašvaldībai norādīts:

Kas attiecas uz VARAM un CFLA organizēto fondu projektu ANM finansējuma ietvaros skolas autobusu iegādei, mēs aktīvi sadarbojamies un piedalījāmies diskusijās Ministru kabineta noteikumu izstrādes gaitā kopā ar Latvijas Pašvaldību Savienību, tāpēc esam pilnībā lietas kursā par šo programmu un nosacījumiem. Mūsu uzņēmuma pārstāvji un speciālisti ir gatavi sniegt Jums prezentāciju par pieejamajiem transportlīdzekļiem un uzlādes infrastruktūru, kas ir piemēroti šai programmai⁴¹.

Vērtējot pašvaldību veikto iepirkumu rezultātus, konstatējams, ka abi minētie uzņēmumi – SIA "ECO BUS" un SIA "Electrify" – arī uzvarēja vai kā apakšuzņēmējs tika iesaistīti kopumā 79 % iepirkumu un piegādāja 15 no 19 transportlīdzekļiem.

- SIA "Electrify" ieguva tiesības piegādāt 11 no 12 pašvaldību iegādātajiem mikroautobusiem.
- SIA "ECO BUS", lai arī aktīvi iesaistījās pašvaldību rīkotajās tirgus izpētēs, proaktīvi nosūtot savus piedāvājumus, nevienā iepirkumā neiesniedza savu piedāvājumu. Tomēr tas kā apakšuzņēmējs līdzdarbojās četru no septiņu pašvaldību iegādāto M3 klases autobusu piegādē,

kur uzvarējis Turcijas uzņēmums “*TEMSA Skoda Sabancı Ulaşım Araçları Anonim Şirketi*” (turpmāk – Temsa).

Revidentu ieskatā, iepirkuma rezultāti liecina par risku, ka divu konkrēto uzņēmumu iesaiste Pasākumā, iespējams, sniedza tiem nepamatotas priekšrocības un radīja nevienlīdzīgu attieksmi pret citiem tirgus dalībniekiem.

Revidenti secina, ka Pasākumu izstrādes laikā, neveicot centralizētu iepirkumu, pašvaldībām bija jānovirza būtiski administratīvie resursi vienādu darbību veikšanai. Netika veikta pietiekama izpēte attiecībā uz iepirkuma priekšmetu un atbalsta apmēru, dažkārt radot nepamatotus vai pretrunīgus nosacījumus. Dažu uzņēmumu iesaiste Pasākumā norāda uz riskiem konkurencei.

Ieteikums

Finanšu ministrijai sniegtā ieteikuma⁴² ietvaros VARAM sadarbībā ar Finanšu ministriju veicināt iepirkumu centralizāciju pašvaldībās, stiprinot to kapacitāti.

Valsts kontrole sagaida, ka, ieteikuma ieviešanas rezultātā, pašvaldībām tiks samazināts iepirkumu sagatavošanas un administrēšanas slogs un veicināts esošā finansējuma izmaksu efektīvu un ekonomisku izlietojums.

1.2. Pasākuma īstenošanas nosacījumi tikai daļēji atbilst pašvaldību vajadzībām un liedz iegādātos elektroautobusus lietot efektīvi

Valsts kontroles veiktajā 17 pašvaldību aptaujā piecas pašvaldības norādīja, ka Pasākuma noteikumu izstrādes procesā tās netika iesaistītas vai to iesaiste varēja būt lielāka. Sešas pašvaldības nevarēja atbildēt uz šo jautājumu, bet tikai viena pašvaldība norādīja, ka tā tika iesaistīta un VARAM ņēma vērā tās vajadzības. Atsevišķās pašvaldībās⁴³, kurās tika veiktas detalizētas pārbaudes, noskaidrots, ka tās tika iesaistītas brīdī, kad Ministru kabineta noteikumi bija izstrādāti un nodoti sabiedriskajai apspriešanai. Arī citos anketas jautājumos pašvaldības pauda savu neapmierinātību par VARAM izstrādātajiem Pasākuma īstenošanas nosacījumiem – gan par autobusa izmantojamības nosacījumiem, gan faktu, ka Pasākumā varēja iegādāties arī par bezemisiju transportlīdzekļiem pārbūvētus transportlīdzekļus, kas nav vecāki par 10 gadiem.

Tomēr VARAM norādīja, ka vienmēr fondu noteikumu saskaņošanā iesaista pašvaldību organizācijas,⁴⁴ un to vajadzības pēc šiem autobusiem bija iekļautas Reģionālās politikas pamatnostādņēs⁴⁵. ANM plāna izstrādes, saskaņošanas un publiskās apspriedes ietvaros tika nodrošināta plaša institucionālā iesaiste, tostarp, iesaistot LPS, LLPA, RACA un citas ieinteresētās institūcijas. VARAM vērsa uzmanību, ka Ministru kabineta noteikumu sabiedrības līdzdalības procesā iebildumi netika saņemti.

Revidenti identificēja: VARAM norādītais Reģionālās politikas pamatnostādņēs ietvertais uzdevums⁴⁶ nosaka, ka iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai ir nepieciešams atbalstīt pašvaldību ceļu tīklu gadījumos,

lai nodrošinātu darbavietu un pakalpojumu drošu sasniedzamību (tai skaitā izglītības iestāžu tīkla sakārtošanas kontekstā, kā arī veselības, kultūras u. c. pakalpojumu sasniedzamībai).

Revidentu ieskatā, minētais uzdevums, uz ko VARAM atsaucas, nav saistīts ar pašvaldību autoparku, bet gan ar ceļu infrastruktūru. Turklāt tajā nepieciešamība uzlabot infrastruktūras mobilitāti nav sašaurināta tikai uz izglītojamo pārvadājumiem.

Sarunā ar Valsts kontroli VARAM atzina⁴⁷, ka nepietiekamā informācija no pašvaldībām par to transportlīdzekļu vajadzībām bija arī viens no iemesliem, kāpēc netika veikts vienots iepirkums:

Ir paredzēta iespēja, ka ir centralizētā iepirkumu institūcija, kas veic iepirkumu. Šajā gadījumā tā varēja būt Latvijas Pašvaldību savienība, Reģionālo attīstības centru apvienība, ja redzēja, ka tur ir nepieciešami līdzīgi autobusi. Bet mums nebija tādas informācijas par to, kādi autobusi katrai pašvaldībai ir nepieciešami. Nezinu vai pat pašas pašvaldības to zinātu, ja mēs to kādā brīdī būtu jautājuši. Svarīgi tajā brīdī bija palaist to konkursu, jo tas ir kā atklāts konkurss, kur katrs jebkurā brīdī var nākt un pieteikties.

Revidentu ieskatā ANM plāna izstrādes laikā, kā arī vēlāk, izstrādājot Pasākumu noteikumus, pašvaldību vajadzības netika pietiekami apzinātas un ņemtas vērā. To uzskatāmi apliecina turpmāk aprakstītais par elektroautobusam noteiktajiem ierobežojumiem.

Elektroautobusu lietošanas noteikumi liedz tos izmantot efektīvi pašvaldību funkciju īstenošanai

Visbūtiskākie pašvaldību iebildumi ir saistīti ar Pasākumā iegādātā elektroautobusa izmantošanas mērķi un no tā izrietošajiem ierobežojumiem gan pašam transportlīdzeklim, gan tā uzlādes iekārtai.

VARAM izstrādātie Pasākumu regulējošie Ministru kabineta noteikumi⁴⁸ paredz, ka investīcijas mērķis ir uzlabot pašvaldību funkciju īstenošanu un sniegtos pakalpojumus, galveno uzmanību pievēršot izglītojamo mobilitātei un vienlaikus veicinot skolu tīkla sasniedzamību.

Lai gan investīcijas mērķis ir samērā plašs (t. i., pašvaldību funkciju īstenošana), no detalizētāk noteikumos iekļautā regulējuma izriet, ka iegādātos autobusus var izmantot tikai iedzīvotāju izglītības nodrošināšanai. Ministru kabineta noteikumos⁴⁹ un VARAM skaidrojumos⁵⁰ noteikts, ka ar to ir saprotama izglītojamo nokļūšana izglītības iestādē vai citā mācību īstenošanas vietā un atpakaļ dzīvesvietā saskaņā ar Pašvaldību likumā⁵¹ pašvaldībām noteikto funkciju (izņēmums ir pieaugušo izglītības pieejamība).

No iepriekš minētā izriet, ka Pasākumā iegādātos bezemisiju autobusus var izmantot konkrēti skolēnu pārvadāšanai uz izglītības iestādi vai citu mācību īstenošanas vietu un atpakaļ dzīvesvietā.

Revīzijā tikai trīs pašvaldības⁵² Valsts kontrolei norādīja, ka tās apmierina autobusa izmantojamības nosacījumi. Pārējās 14 pašvaldības (t. i., aptuveni 82 %) ar noteiktajiem ierobežojumiem nav apmierinātas, un tās vēlētos autobusus izmantot plašāk. Anketās pašvaldības norādīja, ka vēlētos tos izmantot šādiem mērķiem:

- ✓ mobilitātes nodrošināšanai kultūras pasākumos, piemēram, kultūras un amatiermākslas kolektīvu vajadzībām, t. sk. liela valsts mēroga pasākumiem, kad jāpārstāv novads, kā arī skolēnu un pieaugušo deju kolektīvs;

- ✓ sporta iestāžu mobilitātes nodrošināšanai – sportistu, jauniešu un sporta klubu nokļūšanai uz sacensībām un pasākumiem;
- ✓ pašvaldības sociālās jomas funkciju nodrošināšanai un veselības aprūpei;
- ✓ izglītojamo pārvadāšanai uz interešu izglītības pulciņiem, mācību ekskursijām, teātriem, koncertiem, attiecinot to kā nesaimniecisku darbību;
- ✓ senioru kopienų vajadzībām;
- ✓ pašvaldības administratīvajam darbam – pedagogu pieredzes braucieniem, darbinieku nokļūšanai darba pienākumu veikšanas vietā, kas arī ietver pašvaldības funkciju nodrošināšanu visā novada teritorijā, daļībai sapulcēs citviet Latvijā, pašvaldības darbinieku braucieniem uz semināriem, sapulcēm u. c.;
- ✓ sabiedrības drošībai, civilajai aizsardzība – iedzīvotāju evakuācijai ārkārtas situāciju laikā, humānās palīdzības nogādei, sadarbībai ar operatīvajiem dienestiem u. c.

Arī revīzijā veiktajās detalizētajās pārbaudēs piecās izlasē iekļautajās pašvaldībās tika noskaidrots, ka pašvaldības nav apmierinātas ar iegādāto elektroautobusu šauro izmantošanas mērķi. Preiļu novada pašvaldības pārstāvji anketā un intervijā norādīja:

Pašreizējais regulējums rada situāciju, ka autobusi ārpus mācību gada vai vasaras brīvlaikā nonāk dīkstāvē, tā vietā, lai tiktu izmantoti sabiedrības vajadzībām daudz plašākā mērogā. Tas nav efektīvs publisko resursu izmantojums un neatbilst “Zaļā kursa” mērķim – samazināt autoparku fragmentāciju. Pašvaldība neizprot, kāpēc olimpiādes un ekskursijas ir izņemtas no mācību procesa un par to jāveic atsevišķa uzskaitē. Pašvaldībai ir birokrātiskā noslodze veikt šo uzskaiti par autobusa lietošanu.

Revidenti piekrīt vairāku pašvaldību sniegtajam vērtējumam, ka transportlīdzekļu iegāde un izmantošana tik šauram mērķim, kā tas noteikts atbalsta Pasākumā, nenodrošina pašvaldības līdzekļu efektīvu izmantošanu. Tas ir jo īpaši būtiski, ņemot vērā elektroautobusu augsto iegādes vērtību un augstās ekspluatācijas izmaksas, par ko detalizētāka informācija sniegta starpziņojuma 2. nodaļā.

Saskaņā ar revidentu veiktajām aplēsēm, ņemot vērā iegādāto autobusu šauro izmantošanas mērķi, tas aptuveni 194 dienas gadā⁵³ atrodas dīkstāvē, t. i., aptuveni 53 % no visa gada. Izņēmums – ja vien kādā no šīm dīkstāvēm pašvaldība to nenodarbina papildu saimnieciskās darbības veikšanai 20 % robežās, par to veicot īpašu uzskaiti, ko paredz ar Finanšu ministriju kā par komercdarbības atbalsta kontroli Latvijā atbildīgo ministriju saskaņotais regulējums. To, ka pašvaldību nobraukums ar šiem autobusiem ir mazāks nekā plānots, apliecina arī revīzijā apkopotie dati ([detalizētākai informācijai skatīt 2.3. sadaļu](#)).

Minētā īpašā uzskaitē ir attiecināma uz Pasākuma regulējošos noteikumus definēto papildinošas saimnieciskās darbības īstenošanu, kas ir pieļaujama 20 % no gada jaudas laika izteiksmē. Par papildinošu saimniecisko darbību uzskata izglītojamo mobilitātes nodrošināšanu pasākumos, kas ir tieši saistīti ar izglītības procesu, piemēram, izglītojamo nodrošināšana ar transportu braucienam uz teātri, koncertu, ekskursijā un līdzīgiem pasākumiem⁵⁴. Tas nozīmē, ka, ja izglītojamais tiek vests ekskursijā ārpus paredzētās mācību programmas, pašvaldībai par to jāveic uzskaitē, un šādas aktivitātes īpatsvars nedrīkst pārsniegt 20 % no elektroautobusa gada jaudas laika izteiksmē.

Revīzijas laikā VARAM, sniedzot skaidrojumus par, revidentu ieskatā, noteikto šauro autobusu izmantošanas mērķi, norādīja, ka ierobežota finansējuma apstākļos (pasākumam pieejami tikai 10 milj. euro no Latvijas Pašvaldību savienības aprēķinātā nepieciešamā finansējuma 118 milj. euro) investīcija sniedz ieguldījumu vienai no pašvaldību funkcijām – gādāt par iedzīvotāju izglītību –, un tas

ir būtiski, ņemot vērā īstenoto administratīvi teritoriālo reformu. Šie autobusi, nosakot mērķus ANM plānā, tika sasaistīti ar skolu tīkla optimizāciju. Tas, vai no 2021. gada jūlija pašvaldībā ir pieņemts lēmums par skolu likvidāciju vai reorganizāciju, bija viens no pašvaldību projektu atlases vērtēšanas kritērijiem.

Lai gan projektu iesniegumu atlasē tika vērtēts, vai pašvaldībā ir optimizēts skolu tīkls, revīzijā konstatēts, ka šis nav bijis izslēdzošais faktors, lai pašvaldība kvalificētos atbalsta saņemšanai. Tādējādi konkrēto autobusu izmantošana nav tiešā veidā saistīta ar skolu tīkla reformu.

Revīzijā secināts, ka koncentrēšanās uz skolēnu autobusu iegādi lielā mērā bija saistīta ar ierobežoto finansējumu, kura dēļ ANM plāna izstrādes laikā tika izvēlēts šaurāks mērķis, kas samazināja pašvaldību kopējo pieprasījumu pēc bezemisiju autobusiem. Revīzijā identificēts, ka, lai gan konkrētā investīcija bija sasaistīta ar administratīvi teritoriālo reformu un skolu tīkla optimizāciju, minētā sasaiste bija tikai papildinoša un, revidentu vērtējumā, neliedza VARAM attiecīgajos Pasākumu regulējošos Ministru kabineta noteikumos jau sākotnēji ietvert plašāku autobusu izmantošanas mērķi atbilstoši pašvaldībām noteiktajām funkcijām, ko pamato turpmāk minētais.

Revīzijā, iepazīstoties ar Latvijas ANM plānu⁵⁵, konstatēts, ka, lai gan minētais Pasākums ir iekļauts pie komponentes *Nevienlīdzības mazināšana*, šīs komponentes mērķis⁵⁶ ir mazināt sabiedrības teritoriālo un sociālo nevienlīdzību un uzlabot iedzīvotāju dzīves apstākļus reģionos, t. sk., veicinot sociālo pakalpojumu un nodarbinātības pieejamību reģionos, sekmējot augstas kvalitātes vispārējās vidējās izglītības nodrošinājumu pašvaldību teritorijās, veicinot mājokļu pieejamību, sniedzot atbalstu uzņēmējdarbības publiskās infrastruktūras attīstībai, nodrošinot atbilstošu un pieejamu ceļu infrastruktūru, stiprinot pašvaldību kapacitāti to darbības efektivitātes un kvalitātes uzlabošanai administratīvi teritoriālās reformas mērķu pilnvērtīgai sasniegšanai.

Revīzijā vērtētais Pasākums par bezemisiju autobusu iegādi pašvaldību vajadzībām ir iekļauts attiecīgās nevienlīdzības mazināšanas komponentes reformu un investīciju virzienā “Reģionālā politika”. ANM plānā⁵⁷ par konkrēto Pasākumu ir minēts, ka fokuss ir uz skolēnu autobusiem, nevis ka minētais nosacījums būtu izslēdzošs. Lai gan turpmāk ANM plāna nodaļā⁵⁸ ir minēts, ka transports tiks izmantots tikai pašvaldību funkciju īstenošanai un pārvaldes uzdevumu izpildei, paredzot iegādāties bezizmešu autobusus skolēnu pārvadāšanai, revidentu ieskatā, šeit minētais ir jāvērtē kopumā ar pārējo ANM plānu, komponentes un konkrētās investīcijas mērķi, kas nav sašaurināms tikai uz šauru funkciju – izglītojamo nogādāšanu mācību iestādē vai citā mācību īstenošanas vietā un atpakaļ dzīvesvietā.

Revidentu vērtējumā, ir īpaši nozīmīgi iegādātos autobusus izmantot pēc iespējas plašākam pašvaldības funkciju lokam, tā sniedzot ieguldījumu gan nevienlīdzības mazināšanā, gan reģionālās politikas attīstīšanā. Vienlīdzīgu iespēju nodrošināšana visiem izglītojamajiem piedalīties izglītojošos un ar mācību procesu saistītos pasākumos – piemēram, ekskursijās, kultūras un sporta aktivitātēs – neatkarīgi no ģimenes finansiālajām iespējām sniedz tiešu ieguldījumu nevienlīdzības mazināšanā pašvaldības līmenī.

Revidentu ieskatā, Latvijai nav pamata noteikt ierobežojumus, kuri nav tieši paredzēti ES noteikumos vai ANM regulā⁵⁹, jo šāda prakse var samazināt investīciju atdevi un radīt pašvaldībām papildu administratīvo slogu uzskaites nodrošināšanā.

Minēto iespēju noteikt plašāku mērķgrupu apliecina tas, ka šobrīd tiek īstenots līdzīgs pasākums⁶⁰, kurā pašvaldības iegādātos bezemisiju transportlīdzekļus varēs izmantot dažādām pašvaldības autonomām funkcijām – lai gādātu par iedzīvotāju izglītību, nodrošinātu atbalstu sociālo problēmu risināšanā, kā arī

iespēju saņemt sociālo palīdzību un sociālos pakalpojumus, sniegtu iedzīvotājiem daudzveidīgu kultūras piedāvājumu un iespēju piedalīties kultūras dzīvē, gādātu par iedzīvotāju veselību u. c.

Revidenti norāda, ka starpziņojuma tapšanas laikā, 13.11.2025., tika pieņemts Latvijas ANM plāna trešais papildinājums⁶¹, kurā veikti grozījumi investīcijas nosaukumā, mainot to uz “Elektrisko skolas autobusu iegāde”, no investīcijas mērķa izslēdzot pašvaldību funkciju izpildes uzlabošanu un saistīto pakalpojumu sniegšanu un sabiedriskā transporta zaļināšanas veicināšanu.

VARAM norāda, ka minētos grozījumus, mērķu vienkāršošanas nolūkos iniciēja Eiropas Komisija un minētā redakcija nav uzskatāma par Pasākuma mērķa sašaurināšanu, bet gan par tehnisku precizējumu.

Lai gan pasākums ir paredzēts pašvaldībām, revīzijā secināts, ka tas tikai daļēji atbilst pašvaldību vajadzībām, un liedz iegādātos elektroautobusus lietot efektīvi. Elektroautobusu lietošanai noteiktie ierobežojumi nav noteikti ES prasībās.

Ieteikums

VARAM sadarbībā ar CFLA veicināt plašāku Pasākumā iegādāto elektroautobusu izmantošanu.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā pašvaldības varēs pilnvērtīgāk un lietderīgāk visa gada garumā izmantot iegādātos elektroautobusus, un pašvaldībām samazināsies administratīvais slogs, veicot uzskaiti par elektroautobusu lietojumu un papildinošo saimniecisko darbību.

2. Pašvaldību iepirkumi nav nodrošinājuši līdzekļu ekonomisku un efektīvu izlietojumu

Revidenti neguva pārliecību, ka pašvaldību iepirkumu plānošanā un īstenošanā tika nodrošināta vienlīdzīga attieksme pret visiem potenciālajiem piegādātājiem, lai iepirkuma rezultātā tiktu iegūts labākais transportlīdzeklis par zemāko cenu. Elektroautobusu, to uzlādes iekārtu un infrastruktūras izveides izmaksas dažkārt nav samērīgas un ekonomiskas un tajās ietvertas darbības, kas nav saistītas ar investīcijas mērķi. Ņemot vērā autobusu nelielos nobraukumus, kā arī apstākli, ka tie nav pilnībā bezemisīju, jo to apsildē tiek izmantota dīzeļdegviela, investīcijas mērķi netiks pilnvērtīgi sasniegti. Iepriekš minētais liecina, ka uzraudzības kārtība pār atbalsta Pasākuma nosacījumu ievērošanu nav pietiekami efektīva.

2.1. Iepirkumu plānošanas process pašvaldībās liecina par konkrētu piegādātāju iesaisti

Katra no 14 pašvaldībām elektroautobusa, tā apdrošināšanas un uzlādes iekārtas iegādei un ar to saistītās infrastruktūras ierīkošanai veica atsevišķu iepirkumu. Kopumā tika īstenoti aptuveni 33 iepirkumi.

Sadrumstalotās pieejas dēļ bija īpaši svarīgi nodrošināt, ka pašvaldības ievēro Publisko iepirkumu likuma prasības, Pasākumu regulējošos Ministru kabineta noteikumus, kā arī Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumu, kas paredz, ka mērķi jāīsteno ar iespējami mazākiem finanšu līdzekļiem, un ir aizliegts iegādāties mantu vai pasūtīt pakalpojumus par acīmredzami paaugstinātu cenu.

Lai nodrošinātu attiecīgo prasību ievērošanu, Pasākumā uzraudzības darbības un pārbaudes veica Centrālā finanšu un līgumu aģentūra⁶² (turpmāk – CFLA), un Iepirkumu uzraudzības birojs veica plānoto iepirkumu pirmspārbaudes⁶³.

Sagatavojot projekta iesniegumu, pašvaldības veica izpēti par tirgū pieejamajiem elektroautobusiem, lai noteiktu aptuveno autobusa cenu, ko iekļaut projektā⁶⁴. Savās atbildēs Valsts kontrolei 11 no 17 pašvaldībām norādīja, ka tirgus izpētē uzrunājamais piegādātājus izvēlējušās, meklējot tos publiski pieejamos avotos. Divas pašvaldības piegādātājus izvēlējās, saņemot ieteikumus, konsultācijas no citiem, bet četras pašvaldības nevarēja atbildēt uz šo jautājumu.

Tirgus izpētes procesā visbiežāk tika uzrunāti divi piegādātāji – SIA “Electrify” un SIA “ECO BUS”. Abi minētie piegādātāji, kā jau iepriekš norādīts, kopā ar VARAM un CFLA pārstāvjiem piedalījās informatīvos semināros pašvaldībām. Ir konstatēti gadījumi, kad tehniskās specifikācijas pašvaldībās izstrādājis viens no minētajiem uzņēmumiem vai persona, kam identificējama saistība ar šī uzņēmuma valdes locekli.

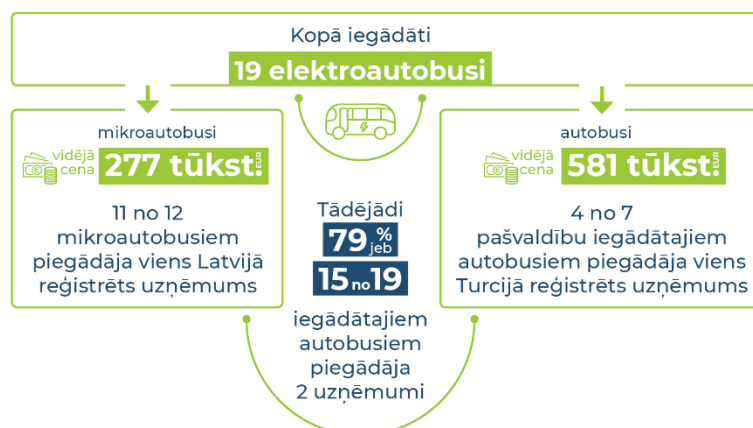
SIA “Electrify” tirgus izpētē uzrunāja 12 pašvaldības, no kurām septiņas iegādājās mikroautobusus. Tas uzvarēja sešos iepirkumos un kopumā piegādāja 11 no 12 mikroautobusiem.

- Nav būtiskas atšķirības tehnisko specifikāciju saturā tajās pašvaldībās, kas iegādājās SIA “Electrify” mikroautobusus. Atsevišķām pašvaldībām (piemēram, Dienvidkurzemes novadam un Saldus novadam) nav būtisku atšķirību ne tehniskās specifikācijas formātā, ne saturā. Būtiskas atšķirības gan tehniskās specifikācijas struktūrā, gan saturā ir Smiltenes novada pašvaldībai, kas ir vienīgā pašvaldība, kas neiegādājās SIA “Electrify” mikroautobusu, bet gan *IVECO eDaily 72C14E* modeļa mikroautobusu.
- Revidentu vērtējumā, visos septiņos gadījumos tirgus izpēte ir veikta formāli, uzrunājot vienus un tos pašus piegādātājus, kuru piedāvājumā nav minētās klases elektrisko transportlīdzekļu vai kuri nenodarbojas ar transportlīdzekļu tirdzniecību.
- Detalizētajās pārbaudēs izlasē iekļautajā Dienvidkurzemes novadā identificēts, ka SIA “Electrify” pašvaldībai izstrādāja tehnisko specifikāciju, pēc kuras tā vēlāk iepirka tieši šī uzņēmuma piedāvāto mikroautobusu ([skatīt detalizētāk sadaļā par Dienvidkurzemes novadu](#)).

SIA “ECO BUS” tirgus izpētē uzrunāja astoņas pašvaldības, no kurām septiņas iegādājās autobusus. Tas tika iesaistīts līguma izpildē četros iepirkumos, darbojoties kā uzņēmuma, kas uzvarēja iepirkumā, apakšuzņēmējs.

- Detalizētajās pārbaudēs vairākas pašvaldības norādīja, ka tās proaktīvi uzrunāja piegādātājus. Piecas no astoņām pašvaldībām, kas tirgus izpētē uzrunāja SIA “ECO BUS” norādīja, ka tirgus izpētē piegādātājus meklēja publiski pieejamos avotos. Revīzijā identificēts, ka minētajam uzņēmumam nav tīmekļvietnes.
- SIA “ECO BUS”, lai arī aktīvi iesaistījās Pasākumā un proaktīvi uzrunāja pašvaldības, piedāvājot savu palīdzību bezemisiju transportlīdzekļu un uzlādes infrastruktūras izvēlē, pats iepirkumos nepiedalījās. Tomēr, ņemot vērā, ka SIA “ECO BUS” ir *Temsa* pārstāvis Latvijā⁶⁵, tas tika iesaistīts līguma izpildē kā *Temsa* apakšuzņēmējs. Tam par autobusa piegādi Latvijas teritorijā, autobusa sertifikāciju, autobusa, aizdedzes atslēgas, tehniskās pases un citas dokumentācijas nodošanu pasūtītājam, autobusa reģistrāciju CSDD, iepazīstināšanu ar informāciju par elektrisko autobusu, teorētisko un praktisko apmācību un autobusa garantijas servisu⁶⁶ noteiktā samaksa iepirkumos svārstījās no 27 500 līdz 51 100 *euro*.
- Revīzijā identificēts, ka četros⁶⁷ gadījumos ir izmantota Personas E izstrādāta tehniskā specifikācija. Personai E ir identificējama saikne ar SIA “ECO BUS” valdes locekli ([skatīt detalizētāk sadaļā par Jelgavas novadu](#)). No iepriekš minētajiem četriem gadījumiem, kad ir izmantota Personas E izstrādāta tehniskā specifikācija, tirgus izpētē visos gadījumos ir uzrunāts uzņēmums SIA “ECO BUS”. Iepirkuma rezultātā trīs gadījumos⁶⁸ ir uzvarējis tā pārstāvētais autobusa ražotājs *Temsa*, bet SIA “ECO BUS” iepirkumā piedalījies un atlīdzību saņēmis kā apakšuzņēmējs.

Kopumā Pasākumā nebija neviena pašvaldība, kas tirgus izpētē nebūtu uzrunājusi SIA “ECO BUS” vai SIA “Electrify”. Vienā gadījumā⁶⁹ VARAM pēc pašvaldības lūguma tai nosūtīja šo divu uzņēmumu kontaktinformāciju. Tikai trīs pašvaldības tirgus izpētē ir uzrunājušas plaši zināmus autobusu piegādātājus kā *Scania* un *Iveco*. Viena no tām – Rēzeknes novada pašvaldība – šo informāciju nevarēja dokumentāli apliecināt, jo tirgus izpēte veikta telefoniski un nav dokumentēta. Pārējās divas pašvaldības, kas tirgus izpētē uzrunāja šos piegādātājus (*Scania* un *Iveco*), ir tās pašvaldības, kurās autobusu iepirkumā neuzvarēja *Temsa*.



3. attēls. Pašvaldību iepirkumu rezultāti

No piecām izlasē iekļautajām pašvaldībām, kurās tika veiktas detalizētās pārbaudes, revidenti vēlas izcelt divas pašvaldības – Jelgavas novadu un Dienvidkurzemes novadu. Šajās pašvaldībās tika identificēts, ka tehniskās specifikācijas izstrādātājs, iespējams, darbojās piegādātāja interesēs, vai bijis pats piegādātājs.

Par Jelgavas novada pašvaldību

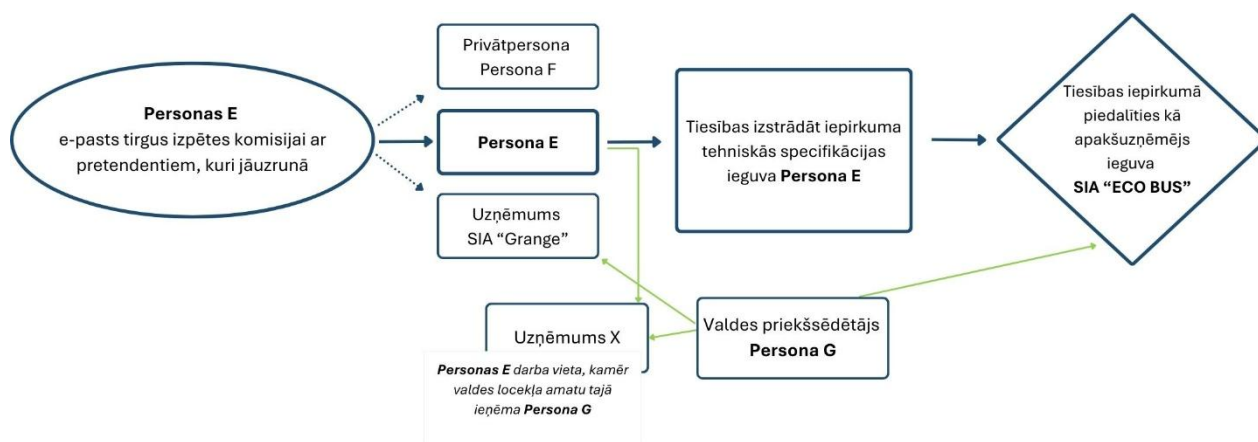
Jelgavas novada pašvaldība veica tirgus izpēti arī ar mērķi izvēlēties speciālistu, kas izstrādātu autobusa un tā uzlādes iekārtas tehnisko specifikāciju, jo pašvaldībai nebija pieredzes elektroautobusu iepirkumu veikšanā. Rezultātā tika noslēgts uzņēmuma līgums ar fizisko Personu E par 840 *euro*.

Revidenti konstatēja, ka Persona E arī organizēja tirgus izpēti par eksperta, t. i., sevis, piesaisti tehniskās specifikācijas izstrādei. Persona E 08.05.2023. nosūtīja pašvaldības pārstāvim e-pasta vēstuli, kurā norādīja, kuri pretendenti ir jāuzrunā piedalīties tirgus izpētē par tehniskās specifikācijas izstrādi: sevi, privātpersonu – Personu F un SIA “Grange”⁷⁰.

Pašvaldības pārstāvji rīkojās pēc Personas E norādēm un saskaņā ar tirgus izpētes komisijas protokolu⁷¹ trīs norādītos pretendētus uzrunāja tirgus izpētē. Tiesības izstrādāt tehnisko specifikāciju ieguva Persona E.

Revīzijā identificēts, ka tirgus izpētē uzrunātā uzņēmuma SIA “Grange” valdes loceklis (Persona G), bija SIA “ECO BUS” valdes priekšsēdētājs laikā, kad tika izstrādāti atbalsta Pasākuma regulējošie noteikumi un veiktas tirgus izpētes.

Revīzijā identificēta saikne starp tehniskās specifikācijas izstrādātāju Personu E un SIA “ECO BUS”, kas tika iesaistīts līguma izpildē, jo, tāpat kā citos iepirkumos, piedalījās kā iepirkumā uzvarējušā piegādātāja *Temsa* apakšuzņēmējs. Saikne ir apstākļi, ka Persona E iepriekš strādāja uzņēmumā, kurā valdes locekļa amatu tajā pašā laikā ieņēma Persona G, kas pēc tam bija SIA “ECO BUS” valdes priekšsēdētājs (skatīt 4. attēlu).



4. attēls. Jelgavas novada pašvaldības veiktā tirgus izpēte tehnisko specifikāciju izstrādei un iepirkums

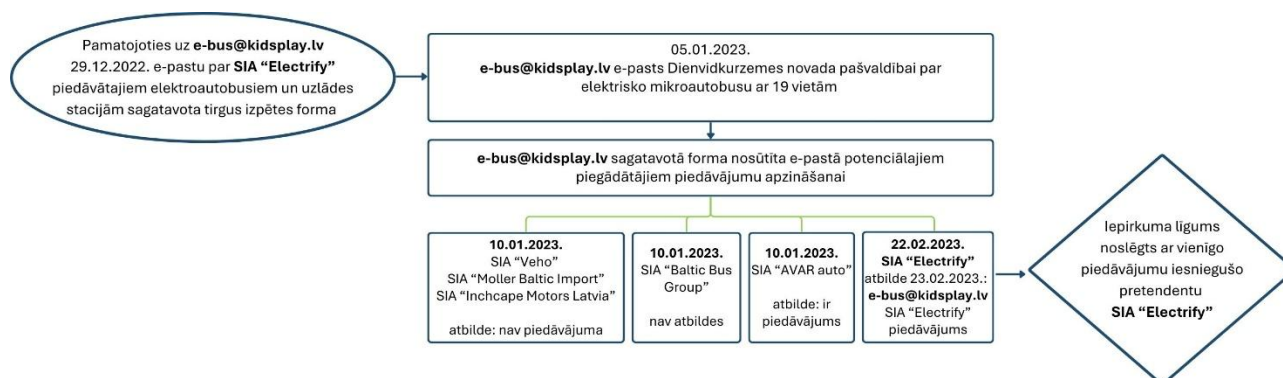
Personas E CV norādītā izglītība ir saistīta ar ekonomiku, vadībzinātni un tiesību zinātņi, savukārt darba pieredze – ar mārketingu, finansējuma piesaisti un projektu vadību. No CV sniegtās informācijas nav konstatējams, ka personai būtu iegūta atbilstoša tehniskā izglītība elektrotransporta vai transporta tehnikas jomā, kas būtu nepieciešama elektroautobusu tehnisko risinājumu un prasību profesionālai izvērtēšanai.

Revīzijas izlasē iekļautā Jelgavas novada pašvaldība tirgus izpētē elektroautobusa un uzlādes iekārtas iegādei uzrunāja divus piegādātājus – SIA “ECO BUS” un SIA “Electrify”. Abi uzņēmumi iesniedza savus piedāvājumus tajā, nenorādot piedāvātos autobusa modeļus. Revīzijas laikā revidenti ieguva informāciju, ka minēto divu uzņēmumu kontaktus pašvaldības pārstāvji saņēma no VARAM darbinieces⁷².

Par Dienvidkurzemes novada pašvaldību

Revīzijas izlasē iekļautā Dienvidkurzemes novada pašvaldība revidentiem atzina, ka tehnisko specifikāciju mikroautobusu un uzlādes iekārtu iegādei saņēma no iepirkuma uzvarētāja – SIA “Electrify” (skatīt 5. attēlu).

Iepriekš minēto apliecina arī tas, ka tehniskajā specifikācijā bija noteikts: atbildes “atbilst”, “nodrošinām” vai citas līdzvērtīgas frāzes bez papildu skaidrojuma var tikt uzskatītas par neatbilstošām. Savukārt SIA “Electrify” piedāvājumā aptuveni 67 no 93 punktiem bija formulēti tieši ar frāzi “tiks nodrošināts”, nepievienojot papildu paskaidrojumus. Pašvaldība revidentiem skaidroja, ka papildjautājumi uzņēmumam netika uzdoti, jo tas iesniedza atsevišķu transportlīdzekļa tehnisko aprakstu, kurā bija izskaidrots, kā prasības tiks nodrošinātas. Tomēr SIA “Electrify” iesniegtais tehniskais apraksts ir datēts ar laiku pirms⁷³ iepirkuma izsludināšanas. Tas liecina, ka uzņēmumam iepirkuma tehniskās prasības bija zināmas jau iepriekš, un tas varēja savlaicīgi nodrošināt, ka šīs prasības pilnībā atbilstu tā piedāvājumam.



5. attēls. Dienvidkurzemes novada pašvaldības veiktā tirgus izpēte un iepirkums

Revidenti neguva pārliecību, ka konkrētajā gadījumā tika novērsta situācija, kurā pretendents būtu konkurenci ierobežojošas priekšrocības iepirkuma procedūrā⁷⁴, kā arī, ka pašvaldība kā pasūtītājs būtu nodrošinājusi, lai šī pretendenta dalība neierobežotu konkurenci⁷⁵.

Tehniskajā specifikācijā ir ietverti nelieli rādītāju diapazoni, tādējādi to iespējams pielāgot konkrētā uzņēmuma piedāvātajam transportlīdzeklim un ierobežojot citu potenciālo pretendentu loku. Piemēram, lai arī pasažieru kopskaits noteikts ne mazāks kā 19, transportlīdzeklim noteiktie gabarīti ierobežo potenciālā pretendenta iespējas piedāvāt lielāku sēdvietu skaitu, jo transportlīdzekļa platumam ir jābūt diapazonā no 2180 mm līdz 2020 mm, augstums nevar pārsniegt 2900 mm, bet pilna masa nevar pārsniegt 5500 kg.

Par transportlīdzekļa platumu diapazonu, ko var grozīt tikai par 40 mm jeb 4 cm, pašvaldība revidentiem sniedza informāciju: iepirkuma laikā pašvaldības darbiniece saņēma skaidrojumu, ka tas nepieciešams, jo autobusam jāiebrauc noteikta platumā vārtos. Vizītes laikā pašvaldībā secināts, ka autobuss un tā uzlādes iekārta ikdienā atrodas asfaltētā laukumā bez vārtiem.

Iepirkumu uzraudzības birojs ir norādījis, ka tehniskajās specifikācijās ir jānosaka minimālās tehniskās prasības piegādājamajām precēm, kādas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu šo preču funkcionalitāti, piemērotību konkrētajiem darba apstākļiem un savietojamību ar pasūtītāja rīcībā esošajām iekārtām un sistēmām. Līdz ar to ir ieteicams tehniskajās specifikācijās paredzēt tikai preču funkcionalitātei būtiskos tehniskos parametrus, nosakot piegādājamo preču parametru iespējamās amplitūdas⁷⁶.

Iepirkumā konkurences nebija, jo tika saņemts tikai viens piedāvājums no SIA "Electrify", kas arī iepirkumā uzvarēja. Revidentu vērtējumā situācijā, kad iepirkumā piedalās tikai viens pretendents, turklāt tas ir bijis iesaistīts tehniskās specifikācijas izstrādē un arī pašvaldība kā pasūtītājs nav nodrošinājusi, ka šī iesaiste nav ierobežojusi konkurenci, nav iespējams gūt pārliecību, ka transportlīdzeklis iegādāts par ekonomiski izdevīgāko cenu⁷⁷.

Revidenti norāda, ka Smiltenes novada pašvaldībā, kura vienīgā neiegādājās SIA "Electrify" mikroautobusu, bet *IVECO eDaily 72C14E* modeli no SIA "ALKOM-TRANS"⁷⁸, tehnisko specifikāciju izstrādāja Rīgas Tehniskās universitāte, un tā paredzēja pasažieru kopskaitu ne mazāk kā 19, bet transportlīdzekļa pilnā masa tika noteikta līdz 10 tonnām. Konkrētais ierobežojums pamatots ar Smiltenes

novada koplietošanas ceļiem piemēroto sezonālo masas ierobežojumu. Iegādājamam transportlīdzeklim netika noteikti citi gabarīti vai platuma diapazoni⁷⁹.

Revīzijā konstatētas pazīmes, ka Jelgavas novadā un Dienvidkurzemes novadā nav ievērots Publisko iepirkumu likumā⁸⁰ noteiktais, ka iepirkuma procedūras dokumentu sagatavotājs un eksperti nedrīkst pārstāvēt pretendenta intereses, tostarp tiem nedrīkst būt tieša vai netieša finansiāla, ekonomiska vai cita veida personiska ieinteresētība, kas var ietekmēt personas objektivitāti un neatkarību attiecībā uz konkrēto iepirkumu, kā arī tie nedrīkst būt saistīti ar pretendentu.

2.2. Elektroautobusu, uzlādes iekārtu un infrastruktūras izveides izmaksas dažkārt nav samērīgas un ekonomiskas

Publiskai personai ir pienākums lietderīgi rīkoties ar finanšu līdzekļiem un mantu. Tas nozīmē, ka rīcībai jābūt tādai, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu un mantas izlietojumu, manta iegūstama īpašumā par izdevīgāko cenu⁸¹.

Pasākumu uzraudzīja CFLA⁸², kā arī atsevišķās pašvaldībās Iepirkumu uzraudzības birojs veica plānoto iepirkumu pirmspārbaudes⁸³. Līgumā starp CFLA un pašvaldībām par projekta īstenošanu bija noteikts, ka CFLA ir tiesības samazināt projekta izdevumu summu, ja izdevumi nav samērīgi vai ekonomiski pamatoti. Tomēr revīzijā, balstoties uz CFLA sniegtajiem skaidrojumiem, konstatēts, ka iestāde paļāvās uz VARAM Pasākuma noteikumu anotācijā sniegto informāciju par apzinātajām izmaksām un neveica projektu ekonomisko vērtējumu, ja pašvaldību plānotās izmaksas iekļāvās noteiktajos maksimālajos atbalsta apmēros.

Viens no apstākļiem, kas pamato, ka, īstenojot uzraudzības darbības, nav veikts projektu ekonomiskais vērtējums, ir fakts, ka starp Pasākumā iegādātajām vienāda modeļa precēm ir būtiskas cenu atšķirības. Piemēram, vienāda modeļa uzlādes iekārtām mikroautobusiem cenas pašvaldību iepirkumos var atšķirties par 40 % jeb 12 tūkst. *euro*⁸⁴. Savukārt vienāda modeļa mikroautobusu iegādē no viena un tā paša piegādātāja par aptuveni 6 % jeb 16,3 tūkst. *euro*⁸⁵.

Vērtējot iepirkumu rezultātus, konstatēts, ka konkurence iepirkumos par elektroautobusu iegādi bija maza, vai tās nebija vispār. Piecos no 14 iepirkumiem piedāvājumus iesniedza tikai viens pretendents. Septiņos iepirkumos piedāvājumus iesniedza divi pretendenti. Divos iepirkumos, kuros neuzvarēja ne SIA “Electrify”, ne SIA “ECO BUS”, piedāvājumus iesniedza trīs pretendenti.

Revidentu vērtējumā, iepriekš starpziņojumā norādītā konkrētu uzņēmumu ciešā iesaiste Pasākumā, pašvaldību tirgus izpētē un tehnisko specifikāciju izstrādē, varēja ierobežot konkurenci iepirkumos un pārkāpt vienlīdzīgas attieksmes un caurskatāmības principus.

Par mikroautobusu cenām

SIA “Electrify” sešās pašvaldībās piegādāja kopumā 11 elektriskos mikroautobusus, vidējā piegādāto mikroautobusu cena bija 287 tūkst. *euro* (ar PVN).

Vienāda modeļa mikroautobusa iegādē starp pašvaldībām ir vērojamas cenu atšķirības – starp lētāko un dārgāko piedāvājumu atšķirība ir aptuveni 6 % jeb 16,3 tūkst. *euro*⁸⁶. Atšķirīgas cenas ir arī starp detalizētajās pārbaudēs vērtēto Dienvidkurzemes novada un Saldus novada pašvaldību, bet Smiltenes novada pašvaldība bija vienīgā, kas iegādājās citas markas mikroautobusu un tā izmaksas bija 227,1 tūkst. *euro* (ar PVN), kas ir par 20,9 % jeb aptuveni 60 tūkst. *euro* mazāk nekā vidējā SIA “Electrify” piegādāto mikroautobusu cena (skatīt 2. tabulu).

2. tabula

Elektrisko mikroautobusu ar 19–22 sēdvietām cenas 2022.–2025. gadā

Pasūtītājs	Iegādes/ cenas gads	Apjoms	Modelis	Cena par 1 vienību, <i>euro</i> (ar PVN)
Madonas novads	2023	2	<i>Electrify 910</i>	291 852
Saulkrastu novads	2024	1	<i>Electrify 910</i>	275 517
Saldus novads	2023	2	<i>Electrify 910</i>	289 916
Dienvidkurzemes novads	2023	2	<i>Electrify 910</i>	289 674
Smiltenes novads	2024	1	<i>IVECO eDaily 72C14E</i>	227 117
<i>Revīzijā identificēti citi salīdzināmi mikroautobusu iegādes darījumi</i>				
<i>Cena saskaņā ar publikāciju</i>	2022	-	<i>Altas Novus</i>	~205 700
Anīkšču novada pašvaldībā	2024	6	<i>IVECO eDaily 72C14E</i>	192 390
<i>Cena saskaņā ar publikāciju</i>	2025	-	<i>Mercedes-Benz E-Sprinter</i>	155 837 ⁸⁷
<i>Cena saskaņā ar publikāciju</i>	2025	-	<i>Mercedes-Benz E-Sprinter</i>	171 020 ⁸⁸

Revīzijā, vērtējot līdzīgu transportlīdzekļu modeļus, konstatēts, ka Lietuvas mikroautobusu ražotājs “*Altas Auto*” varētu būt pielīdzināms, jo tas, līdzīgi kā SIA “Electrify”, ražo elektriskos mikroautobusus, izmantojot *Mercedes-Benz Sprinter* bāzes. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju šādos mikroautobusus ir aptuveni 22 sēdvietas un ar vienu uzlādi tie spēj nobraukt aptuveni 300 km⁸⁹. Saskaņā ar 2021. gada maija publikāciju⁹⁰ šo autobusu cena ir no 193,6 līdz 217,8 tūkst. *euro*, t. i., vidēji 205,7 tūkst. *euro* (ar 21 % PVN). Vidējā SIA “Electrify” piegādāto mikroautobusu iegādes cena atbalsta Pasākumā bija vidēji par 28 % jeb 81 tūkst. *euro* lielāka.

Izvērtējot citu, līdzīgu mikroautobusu cenas, ir novērojams, ka tās ir zemākas nekā SIA “Electrify” piedāvātās. 2025. gada maijā Lietuvā, Anīkšču novada pašvaldībā, tika piegādāts trešais no kopumā sešiem pašvaldībā iegādātajiem *Iveco* elektriskajiem mikroautobusiem ar 19–22 sēdvietām. Šēšu mikroautobusu cena saskaņā ar publikāciju ir 1 154 340 *euro* (ar PVN)⁹¹, t. i., 192 390 *euro* par vienu vienību⁹².



6. attēls. Anīkšču novada pašvaldībā piegādātais *Iveco* un Saldus novada pašvaldībā piegādātais *Electrify910* bezemisiju mikroautobuss⁹³

Revidenti vērs uzmanību, ka ES Kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam atbalsta pasākumā⁹⁴ elektroautobusu iegādei pašvaldībām SIA “Electrify” piegādā *Mercedes-Benz eSprinter* mikroautobusus. Saskaņā ar CSDD pausto,⁹⁵ SIA “Electrify” *Mercedes-Benz* kravas furgonus tikai aprīko ar pasažieru sēdvietām, un, tā kā transportlīdzeklim netiek veiktas būtiskas pārbūves, tiek saglabāts *Mercedes-Benz* komercnosaukums. Revīzijā identificēts, ka arī šajā atbalsta pasākumā starp pašvaldībām ir vērojamas būtiskas cenu atšķirības vienādu transportlīdzekļu modeļu iegādē. To cenas svārstās no 205 942,00 *euro* (ar divām uzlādes iekārtām, ar PVN)⁹⁶ līdz 277 695 *euro* (ar vienu uzlādes iekārtu, ar PVN)⁹⁷.

Revidentu vērtējumā, būtiskas cenu atšķirības vienādu modeļu transportlīdzekļu iegādē liecina, ka noteiktie cenu līmeņi var nebūt pilnībā pamatoti un var neatbilst faktiskajām tirgus izmaksām, pat ņemot vērā atšķirības komplektācijā. To apstiprina arī fakts, ka Smiltenes novada pašvaldības rīkotajā iepirkumā, kurā vienīgajā tiesības piegādāt mikroautobusu ieguva cits piegādātājs, SIA “Electrify” iepirkumā iesniedza zemāku cenas piedāvājumu – 260 271 *euro* (ar PVN), lai gan pārējos piedāvājumos tā vidējā piedāvātā cena bija 309 tūkst. *euro* (ar PVN).

Saskaņā ar revidentu aplēsēm⁹⁸, ja visas pašvaldības, kas iegādājās mikroautobusus, būtu tos iegādājušās saskaņā ar Pasākuma iepirkumu ar zemāko cenu, tad kopējais ietaupījums par mikroautobusiem varētu sasniegt aptuveni 677 tūkst. *euro*.

Par autobusu cenām

Arī starp iegādātajiem M3 klases autobusiem pašvaldībās ir vērojamas būtiskas cenu atšķirības. Jelgavas novada un Preiļu novada pašvaldībā tika iegādāti vienāda modeļa *Temsa MD9 electriCITY* autobusi, bet cenu atšķirība ir 43 tūkst. *euro*. Jelgavas novada pašvaldība iegādājās konkrētā autobusa modeli kopā ar uzlādes iekārtu, bet Preiļu novada pašvaldība – bez šīs iekārtas, cenu atšķirība ir 99,2 tūkst. *euro*⁹⁹.

Ogres novada un Rēzeknes novada pašvaldībā tika iegādāti vienāda modeļa *Temsa LD SB Ev 12* autobusi, bet cenu atšķirība ir gandrīz 10 tūkst. *euro*¹⁰⁰. Rēzeknes novadā autobuss iegādāts par 655 094 *euro* (ar PVN), bet Ogrē par 665 016 *euro* (ar PVN).

Elektroautobusu cenas 2023.–2024. gadā

Pasūtītājs	Iegādes/ cenas gads	Apjoms	Modelis	Cena par 1 vienību, euro (ar PVN)	Cenu atšķirība pret lētāko, euro
Jelgavas novads	2023	1	<i>Temsa MD9 electriCITY</i>	568 095	284 115
Preiļu novads	2023	1	<i>Temsa MD9 electriCITY</i>	525 079	241 099
Druskininku pašvaldība, Lietuva	2022	7	<i>Temsa MD9 electriCITY</i>	343 615*	-
Ogres novads	2023	1	<i>Temsa LD SB Ev 12</i>	665 016	84 519
Rēzeknes novads (ANM Pasākums)	2024	1	<i>Temsa LD SB Ev 12</i>	655 094	74 597
Rēzeknes novads (Kohēzijas Pasākums)	2024	2	<i>Temsa LD SB Ev 12</i>	580 497	-
Dobeles novads	2024	1	<i>Iveco Crossway Low Entry Line Elec</i>	570 636	26 136
Balvu novads	2024	1	<i>Iveco Crossway Low Entry Line Elec</i>	544 500	-

* Lai nodrošinātu iepirkumu savstarpēju salīdzināmību, līguma cenai 283 980 euro (bez PVN) tika piemērots modelēts 21 % PVN. Faktiski šim iepirkumam tika piemērota 0 % PVN likme.

Kohēzijas politikas programmas pasākumā Rēzeknes novada pašvaldība divus tāda paša *Temsa LD SB Ev 12* modeļa autobusus iegādājās par 580 497,5 euro (ar PVN), t. i., 11,39 % jeb 74 596,5 euro lētāk nekā ANM Pasākumā. Arī Kohēzijas politikas programmas pasākumā *Temsa* iepirkumā bija piesaistījis apakšuzņēmēju SIA “ECO BUS”. Revīzijā vērtētajā ANM Pasākumā samaksa apakšuzņēmējam tika noteikta 51 100 euro, bet Kohēzijas politikas programmas pasākumā par to pašu darbu apjomu – 22 900 euro, lai arī tajā pašvaldībai piegādāja divus autobusus.

Apakšuzņēmējam nodoto darbu samaksa veido cenu, ko iepirkumā piedāvā piegādātājs. Revidentu vērtējumā, šādas cenu atšķirības liecina, ka tās ir nepamatotas, bet pašvaldība norādīja, ka tai nebija pamata šīs abas cenas salīdzināt – tā esot komersanta brīva rīcība, kā plānot savu peļņu, un arī no Publisko iepirkuma likuma neizriet pasūtītāja pienākums skaidrot šīs izmaksas.

Rēzeknes novada pašvaldība norāda, ka arī tās vērtējumā šādas cenu atšķirības liecina, ka tās ir nepamatotas, bet pašvaldībai nav likumisku instrumentu, ar kuriem varētu veikt divu atsevišķu, dažādos laika posmos – ar viena gada starpību – notiekošu iepirkumu piedāvājumu cenu salīdzināšanu, un uz tā pamata pieņemt lēmumu kādā no iepirkumiem.

Vienlaicīgi Rēzeknes novada pašvaldība norādīja, ka autobusu cenu atšķirības (74 596,5 euro) abos pasākumos skaidrojamas ar to, ka no Kohēzijas fonda iegādātajam autobusam ir mazāks pasažieru skaits (45), bāze ir tāda pati, bet autobuss esot citādāks. Saskaņā ar pašvaldības pausto¹⁰¹ ANM Pasākuma autobusa sēdvietu skaits ir 52, autobusa garums ir 13 m, Kohēzijas 12,5 m. Tomēr revidenti konstatēja, ka ANM Pasākumā *Temsa* iesniegtajā tehniskajā piedāvājumā norādītais autobusa faktiskais garums ir 12,36 m¹⁰². Līdz ar to, revidentu vērtējumā, pastāv būtiskas šaubas, ka ANM Pasākumā *Temsa* piedāvātā iepirkuma cena nav objektīvi pamatota.

Revīzijā konstatēts, ka *Temsa* autobusi Lietuvā ir piegādāti par būtiski zemāku cenu. *Temsa* savā piedāvājumā pašvaldību iepirkumos pievienoja atsaukumi no Druskininkos 2022. gada decembrī

piegādātajiem autobusiem. Nevienai pašvaldībai neradās jautājumi par to, ka šajā atsauksmē septiņi *Temsa MD9 electriCITY* modeļa autobusi tika piegādāti par 1 987 860 *euro* (0 % PVN)¹⁰³, attiecīgi viena autobusa izmaksas bija 283 980 *euro*¹⁰⁴.

Pašvaldībās, kas iegādājās cita piegādātāja autobusus, arī ir novērojamas cenu atšķirības. Revidentu vērtējumā, Balvu novada un Dobeles novada pašvaldības tehniskajās specifikācijās nav būtisku atšķirību – abas iegādājās vienus un tos pašus *Iveco Crossway Low Entry Line Elec* 12 m elektriskos autobusus ar aptuveni 40 sēdvietām, tomēr cenu starpība pašvaldībās ir 26,1 tūkst. *euro* (ar PVN)¹⁰⁵. Turklāt Kohēzijas politikas programmas pasākumā Bauskas novada pašvaldībai piegādāts tāda paša modeļa autobuss, bet tā cena (539 647,9 *euro* ar PVN), salīdzinot ar Dobeles novada pašvaldības ANM Pasākumā iegādāto autobusu (570 636 *euro* ar PVN), ir par 30,9 tūkst. *euro* mazāka¹⁰⁶.

Vērtējot elektroautobusu cenas tirgū, secināms, ka to iegādes izmaksas ir augstas, tādēļ, revidentu vērtējumā, cenu atšķirības starp iepirkumiem būtu jo īpaši jāpamato ar reālu kvalitāti un tehnisko atbilstību, lai nodrošinātu, ka izlietotais finanšu līdzekļu apjoms atbilst iegādātā transportlīdzekļa vērtībai.

Arī elektroautobusu apdrošināšana ir būtisks izmaksu elements, kas palielina to kopējās ekspluatācijas izmaksas. Revīzija netika vērtēts apdrošināšanas polišu segums un salīdzinātas to cenas, bet informatīvi apkopta informācija par šo izmaksu elementu. Rēzeknes novadā Kasko polise vienam gadam izmaksāja 20,9 tūkst. *euro*. Jelgavas novadā iegādātajam elektroautobusam Zelta Kasko polise vienam gadam iegādāta par aptuveni 18,9 tūkst. *euro*, bet Preiļu novadā tāda paša modeļa autobusam Kasko polise izmaksāja 8,9 tūkst. *euro*. Iegādātajiem mikroautobusiem Kasko polišu cenas vienam gadam svārstās no 1,6 līdz 5,9 tūkst. *euro*.

Revidentu vērtējumā, identificētās cenu atšķirības par vienādu modeļu transportlīdzekļu iegādi liecina, ka noteiktās cenas nav pietiekami pamatotas un var neatbilst tirgus cenām. Zema pretendentu aktivitāte vairākumā iepirkumu ierobežoja piedāvājumu salīdzināšanas iespējas, radot risku, ka pašvaldību izlietotais finanšu līdzekļu apjoms būtiski pārsniedz transportlīdzekļu tirgus vērtību.

Par uzlādes iekārtu cenām

Pasākumu regulējošie noteikumi¹⁰⁷ nosaka, ka projekta iesniegumā var plānot uzlādes punktu skaitu, kas nepārsniedz projektā iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu skaitu. Tomēr revidenti izlasē iekļautajās pašvaldībās konstatēja gadījumus, kad piegādātas divas uzlādes iekārtas, uzlādes iekārtas ar diviem uzlādes punktiem, kā arī starp tām ir būtiskas cenu atšķirības.

Pasākumā pašvaldībās iepirkta gan stacionārās, gan mobilās uzlādes iekārtas ar jaudu no 25 līdz 122 kW. To cenu diapazons svārstās no 8,4 līdz 65,7 tūkst. *euro* (ar PVN).

Vislētākā uzlādes iekārta iegādāta mikroautobusam Smiltenes novada pašvaldībā, bet visdārgākā Ogres novada pašvaldībā iegādātajam autobusam. Mikroautobusu uzlādes iekārtu cenas ir no 8,4 līdz 42,3 tūkst. *euro*.

Trīs pašvaldības ir iegādājušās vienāda modeļa uzlādes iekārtas (*Sola Wallbox 30 kW DC*). To vidējā cena iepirkumos bija 20,9 tūkst. *euro* (ar PVN), bet šo uzlādes iekārtu cenu svārstības pašvaldībās – starp lētāko un dārgāko – sasniedz 39,2 % jeb 11,9 tūkst. *euro*. No publiski pieejamās informācijas secināms, ka šāda tipa uzlādes iekārtu tirgū var iegādāties par aptuveni 9,8–12 tūkst. *euro*¹⁰⁸.

Dienvidkurzemes novada pašvaldībā noslēgtais iepirkuma līgums paredzēja uzlādes iekārtas *Delta Wallbox 25* piegādi, līguma cena par vienu iekārtu noteikta 22 433,4 *euro* (ar PVN). No publiski pieejamās informācijas secināms, ka šāda tipa uzlādes iekārtu tirgū var iegādāties par aptuveni 10 tūkst. *euro*¹⁰⁹.

Iegādāto autobusu uzlādes iekārtu cenas svārstās no 18,9¹¹⁰ līdz 65,7 tūkst. *euro* (ar PVN). Ņemot vērā, ka visām pašvaldībām Pasākumā bija noteikts vienāds investīcijas mērķis, revidentu vērtējumā atsevišķu pašvaldību izvēlētais augstas jaudas un augstas cenas uzlādes iekārtas nav pietiekami pamatotas. Nepieciešamos rezultātus varēja sasniegt arī ar mazākas jaudas un lētākām iekārtām, tādējādi nodrošinot efektīvāku publisko līdzekļu izmantošanu.

Vienā gadījumā revidenti identificēja, ka CFLA rīcībā nebija pietiekamas informācijas, lai novērtētu izmaksu ekonomisko pamatotību. Proti, Alūksnes novada pašvaldībā uzlādes iekārtu cena nebija norādīta atsevišķi, bet gan iekļauta kopējā mikroautobusa iegādes cenā. CFLA Valsts kontrolei skaidroja¹¹¹, ka tā ir tehniska nepilnība, kas neietekmēja Pasākuma īstenošanu un uzraudzību, jo no internetā pieejamās informācijas tika secināts, ka konkrētās uzlādes iekārtas cena ir no 9,8 līdz 12 tūkst. *euro* un tādējādi nepārsniedz Ministru kabineta noteikumos noteikto 20 % ierobežojumu uzlādes infrastruktūrai. Tomēr revidenti konstatēja, ka Alūksnes novadā piegādātās uzlādes iekārtas faktiskā cena varētu sasniegt 29 645,02 *euro* (ar PVN), t. i., aptuveni par 55 % jeb 16,4 tūkst. *euro* vairāk, nekā analogas uzlādes iekārta cena internetā¹¹², un par aptuveni 14 tūkst. *euro* vairāk, nekā iekārta ir iegādāta Augšdaugavas novadā un Madonas novadā.

Līdz ar to, revidentu vērtējumā, pastāv risks, ka uzlādes iekārtas iepirkumos nav iegādātas par ekonomiski pamatotu cenu un CFLA veiktās uzraudzības darbības nav nodrošinājušas pietiekamu izmaksu ekonomiskās pamatotības izvērtējumu.

Revīzijā konstatēts, ka uzlādes iekārtu cenu atšķirības dažos gadījumos skaidrojamas arī ar to funkcionalitāti, kas pārsniedz Pasākuma regulējošos noteikumus pieļauto uzlādes punktu skaitu. Proti, Jelgavas novadā un Preiļu novadā tika iegādāti vienādi autobusa modeļi, tomēr to iegādāto uzlādes iekārtu cenu atšķirība ir 35 392 *euro* (jeb 63 %).

- Preiļu novadā iegādājoties uzlādes iekārtu atsevišķi no autobusa, tās cena bija 20 812 *euro* (ar PVN), bet Jelgavas novada pašvaldībai uzlādes iekārta izmaksāja 56 204 *euro* (ar PVN) un tā tika iegādāta vienā iepirkumā kopā ar autobusu.
- Jelgavas novada pašvaldības pārstāvji cenu atšķirību revidentiem skaidroja ar apstākli, ka noslēgtā pirkuma līguma ietvaros saņēma divas uzlādes iekārtas, kur otra nāca komplektā. Viena ir lielā uzlādes stacija (ar diviem uzlādes punktiem), un otra ir mobilā. Pretēji Pasākumu regulējošajiem noteikumiem, divas uzlādes iekārtas (ar jaudu 30 kW un 11 kW) saņēma arī Dienvidkurzemes novada pašvaldība.
- CFLA intervijā norādīja: ja tiktu konstatēts, ka uzlādes iekārtai ir divi uzlādes punkti, bet pašvaldībā iegādāts tikai viens transportlīdzeklis, CFLA nevarētu attiecināt visas uzlādes iekārtas izmaksas projekta attiecināmajās izmaksās. Tomēr, veicot pārbaudes Jelgavas novada pašvaldībā, CFLA nav identificējusi neatbilstības¹¹³.

Uzlādes stacijas ar diviem punktiem saņēma arī izlasē iekļautā Rēzeknes novada pašvaldība, kura uzlādes iekārtu iegādājās būvniecības līguma ietvaros. Būvdarbu tāmē uzlādes iekārta bija iekļauta par 28 123 *euro* (bez PVN). Pieskaitot darba algu, mehānismus, virsizdeumus, būvnieka peļņu un PVN,

kopējās izmaksas sasniedza aptuveni 37,4 tūkst. *euro*. Iepirkumā par būvdarbiem un uzlādes iekārtu no iepirkuma nosaukuma un vienotā publisko iepirkumu klasifikatora jeb CPV koda nebija skaidri saprotams, ka pirkti tiek gan būvdarbi, gan uzlādes iekārta, tādējādi iespējams, nepamatoti ierobežojot konkurenci.

Papildus cenu salīdzinājumam revidenti konstatēja, ka izlasē iekļautajā Dienvidkurzemes novada un Saldus novada pašvaldībā piegādātas iepirkuma dokumentācijai neatbilstošas uzlādes iekārtas. Līdz revidentu vizītei pašvaldības nebija minēto faktu identificējušas vai lūgušas piegādātāja apstiprinājumu, ka tās ir līdzvērtīgas tām, kas tika paredzētas iepirkumu dokumentācijā. Revidentu vērtējumā, tas varētu būt izskaidrojams ar pašvaldību pieredzes trūkumu uzlādes iekārtu pirkšanā, kas arī apliecina centralizēta iepirkuma nepieciešamību.

Lai gan pašvaldībās pārbaudes bija veikusi arī CFLA, tā revidentiem norādīja, ka tai nav informācijas, ka kādai pašvaldībai būtu konstatētas neatbilstības saistībā ar uzlādes iekārtu piegādi.

No iepriekš minētā secināms, ka pašvaldībām ir atšķirīga izpratne par to, kādas uzlādes iekārtas tām nepieciešamas, un tām trūkst kompetences pilnvērtīgi izvērtēt šo iekārtu kvalitāti un piemērotību iegādātajam transportlīdzeklim. Īstenotās uzraudzības darbības nav nodrošinājušas pietiekamu kontroli pār iepirkumu atbilstību un nav ļāvušas savlaicīgi identificēt riskus, kas saistīti ar izvīzītām pārmērīgām tehniskajām prasībām, nepamatotu sadārdzinājumu un neatbilstošu risinājumu iegādi.

Par uzlādes stacijas infrastruktūras izbūves darbiem

Pasākumā pašvaldībām bija iespēja iekļaut projekta izmaksās arī uzlādes stacijas infrastruktūras izbūves izmaksas, ievērojot, ka šādas izmaksas kopā ar pašas uzlādes iekārtas izmaksām nepārsniedz 20 % no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām.

Revidenti, veicot pārbaudes izlasē iekļautajās piecās pašvaldībās, ir konstatējuši, ka divās pašvaldībās – Rēzeknes novadā un Preiļu novadā – to veiktie infrastruktūras izbūves darbi ir nesamērīgi un neatbilst investīcijas mērķiem. Proti, uzlabot pašvaldību pakalpojumus, īpaši izglītojamo mobilitāti un skolu tīkla sasniedzamību un veicināt publiskā sektora transporta zaļināšanu.

Elektroautobusa uzlādes vajadzībām Rēzeknes novada Viļānos projekta ietvaros tika izbūvēta autobusa uzlādes stacijas infrastruktūra. Saskaņā ar projekta budžetu 12.11.2025. kopējās uzlādes stacijas infrastruktūras būvniecības (t. sk. uzlādes iekārtas) izmaksas ir 148 715,76 *euro* (ar PVN).

- Būvnieks uzlādes iekārtu no piegādātāja iegādājās par 24 988,89 *euro* (bez PVN)¹¹⁴ un ar 12 % jeb 3000 *euro* uzcenojumu iekļāva to būvdarbu tāmē. Būvdarbu tāmē iekļautajai uzlādes iekārtai par 27 988,89 *euro* tika aprēķinātas darba algas izmaksas un mehānismi¹¹⁵, bet koptāmē uzlādes iekārtai uzrēķināti arī virsizdebumi un būvnieka peļņa, šīm izmaksām vēl aprēķināts 21 % PVN. Līdz ar to fakts, ka uzlādes iekārta ir iekļauta būvdarbu tāmē, ir to sadārdzinājis vēl par aptuveni par 10,5 % jeb 3 565,54 *euro*¹¹⁶.
- Uzlādes stacijas infrastruktūras izbūves darbi tika veikti pie SIA “VIĻĀNU SILTUMS”¹¹⁷ katlu mājas. Darbi veikti saskaņā ar SIA “Rēzeknes novada komunālserviss” izdotajiem tehniskajiem noteikumiem. Revidentu vērtējumā, uzlādes infrastruktūras izbūves vietā veikti darbi, kas ir

vairāk saistīti ar katlu mājai pieguļošās infrastruktūras remontdarbiem, piemēram, esošā ķeta ūdensvada tīkla nomaiņa, ūdensapgādes sistēmas izbūve, veicot arī tās hidraulisko pārbaudi, skalošanu, dezinfekciju un nodošanu ekspluatācijā, esošo kanalizācijas dzelzsbetona skataku, kuras atrodas projektētā laukuma zonā, remonts¹¹⁸, bruģakmeņa ieklāšana, žoga izbūve¹¹⁹ u. tml.

- Projektā iegādātā viena autobusa uzlādes stacijas infrastruktūras izbūvei kopumā veikti darbi vismaz 795 m² platībā – noasfaltēts laukums 443 m² platībā, 38 m² laukuma nobruģēts, 313 m² veikta zaļās zonas atjaunošana, izbūvēts žogs aptuveni 167 m garumā (skatīt 7. attēlu). Revidentu vērtējumā, šāds darbu apjoms nav ekonomiski pamatots un samērīgs viena elektroautobusa vajadzībām.



7. attēls. Rēzeknes novada pašvaldības uzlādes infrastruktūras izveides darbi

Arī izlasē iekļautajā Preiļu novada pašvaldībā uzlādes infrastruktūras izbūvei tika veikti būvdarbi. Projektā iegādātā autobusa uzlādes stacija tika izbūvēta pie Preiļu novada pašvaldības administrācijas ēkas un kopējā būvdarbu līguma summa bija 113 860,94 euro (ar PVN)¹²⁰. Būvdarbu līgums tika attiecināts uz diviem projektiem¹²¹, bet pārējās līguma izmaksas ir pašvaldības finansējums, kam ņemts aizdevums Valsts kasē. Uzlādes iekārta tika iegādāta atsevišķā iepirkumā par 20 812,00 euro (ar PVN).¹²²

Preiļu novada pašvaldībā veikti laukuma asfalta seguma ieklāšanas darbi 494 m² platībā un zaļās zonas atjaunošana, apsēšana 186 m² platībā. Būvuzņēmējs veica arī dobes labiekārtošanas darbus par 6 374,83 euro (pirkti augi, laukakmeņi, mulča u. c.), dobes iekārtošanas darbi veikti aptuveni 46 m² platībā. Attēlā redzamie augi izmaksājuši vidēji 22 euro/gab. (ar PVN), mulča 35,5 euro/m² (ar PVN). Pašvaldība 17.09.2025. sarunā ar Valsts kontroli šādas dobes izveidi pamatoja ar šoferim labvēlīgas darba vides radīšanu un “Bauhaus” konceptu (skatīt 8. attēlu).



8. attēls. Preiļu novada pašvaldības uzlādes infrastruktūras izveides darbi

Revidentu vērtējumā, gan Preiļu novada pašvaldībā, gan Rēzeknes novada pašvaldībā veikto būvdarbu apjoms uzlādes stacijas infrastruktūras izbūvei ir pārmērīgs un ir vairāk saistīts ar pašvaldībai piederošu zemes vienību sakārtošanu. Revidenti neapšaubā to, ka, uzstādot uzlādes iekārtu, ir jāveic uzlabojumi pašvaldības nekustamajos īpašumos. Tomēr revidenti vienlaicīgi norāda, ka konkrētajos gadījumos to apjoms ir pārāk liels un nav tiešā veidā saistīts ar konkrētās investīcijas mērķi – uzlabot pašvaldību funkciju īstenošanu un pakalpojumus, īpaši izglītojamo mobilitāti un skolu tīkla pieejamību, kā arī veicināt publiskā transporta zaļināšanu, ieguldot bezemisiju transportlīdzekļos.

Lai arī, VARAM ieskatā¹²³, uzlādes infrastruktūras iegādei bija jābūt tieši saistītai ar pašu uzlādes infrastruktūru, jo Pasākuma mērķis bija tieši autobusu iegāde, CFLA nebija kritēriju¹²⁴, kas tika izmantoti, lai noteiktu, vai pašvaldības veiktie darbi vai tajos iekļautie pirkumi ir attiecināmi uz uzlādes infrastruktūras izveidi. Vērtējot pašvaldību veiktos iepirkumus, secināms, ka tika akceptēti visi darbi, kas tika iekļauti darbu tāmēs, un to ekonomiskais izvērtējums netika veikts.

Revidentu vērtējumā projekta īstenošanā galvenais uzsvars ticis likts uz pieejamā finansējuma apguvi, nevis tā lietderīgu un ekonomiski pamatotu izmantošanu. Šāda pieeja rada risku, ka ieguldītie līdzekļi netiek izmantoti optimāli, tiek izvēlēti piedāvājumi, kurus neraksturo optimāla kvalitātes un cenas attiecība, vai nepietiekami efektīvi risinājumi un līdz ar to tiek samazināta iespēja sasniegt projekta mērķus.

2.3. Pasākumā noteiktie mērķi netiks pilnvērtīgi sasniegti

Saskaņā ar Pasākumu regulējošajiem noteikumiem investīcijas mērķi bija vairāki: primārais – uzlabot pašvaldību funkciju īstenošanu un izglītojamo mobilitāti, vienlaikus veicinot skolu tīkla sasniedzamību, bet sekundārais – veicināt publiskā sektora transporta zaļināšanu, iegādājoties bezemisiju transportlīdzekļus. Kvantitatīvais mērķis – iegādāties 15 elektriskos skolas autobusus.

Par investīcijas primāro mērķi jau starpziņojuma 1. nodaļā ([detalizētākai informācijai skatīt 1.2. sadaļu](#)) norādīts, ka noteiktie ierobežojumi paredz: iegādātie autobusi drīkst pārvadāt tikai izglītojamus. Līdz ar to tie tiek izmantoti tikai vienai pašvaldības funkcijai un lielu daļu – aptuveni 53 % – atrodas

dīkstāvē. Rezultātā, revidentu vērtējumā, transportlīdzekļi netiek pietiekami izmantoti, lai pilnībā sasniegtu investīcijas primāro mērķi.

Revidentu ieskatā ar minētajiem transportlīdzekļiem netiks uzlabota pakalpojumu kvalitāte, ņemot vērā būtiskos defektus, kas konstatēti daļai autobusu un mikroautobusu, kā arī faktu, ka daļa no tiem ir pārbūvēti bez augstiem kvalitātes standartiem ([detalizētākai informācijai skatīt 3. nodaļu](#)).

Investīcijas sekundārais mērķis ir veicināt publiskā sektora transporta zaļināšanu Latvijā, investējot bezemisiju transportlīdzekļos. Tādēļ projekta iesniegumos pašvaldības ir norādījušas plānoto SEG emisiju samazinājumu, kas 14 pašvaldībām ir vidēji 15,03 t CO₂ ekv./gadā.¹²⁵ VARAM vērsa uzmanību, ka ANM plānā nav noteiktas konkrētas SEG emisiju samazinājuma vērtības.

4. tabula

Pasākuma mērķa rādītāji un izmaksas

Rādītājs	Vidēji
SEG emisiju apjoma samazinājums pēc Pasākuma īstenošanas	15,03 tCO ₂ ekv./gadā ¹²⁶
Elektroautobusa plānotais nobraukums	30 956 km/gadā
Revidentu aplēstais ¹²⁷ iegādāto elektrotransportlīdzekļu faktiskais vidējais nobraukums (vidēji pašvaldībā)	15 872 km gadā
Faktiskais nobraukums salīdzinājumā ar plānoto	-13 374 km/gadā
Izmaksu efektivitāte	
Viena projekta vidējās izmaksas (13.11.2025.)	610 803 euro
Vidējās veiktās investīcijas pašvaldībā 1 tCO ₂ ekv./gadā SEG emisiju samazinājumam	61 746 euro

Kā redzams 4. tabulā, revidentu aplēstais Pasākumā iegādāto elektrotransportlīdzekļu faktiskais nobraukums gadā ir vidēji par aptuveni 43 % jeb 13,4 tūkst. km mazāks, nekā sākotnēji plānots. Atsevišķos gadījumos tas skaidrojams ar elektroautobusu atrašanos garantijas remontā, bet citos – ar to salīdzinoši neseno ekspluatācijas sākumu. Precīzi nobraukumi būs redzami pēc ilgstošākas elektroautobusu lietošanas. Vidējās veiktās investīcijas SEG emisiju samazinājumam 1 tCO₂ ekv./gadā ir aptuveni 61,7 tūkst. euro. Salīdzinoši Valsts kontroles 2024. gadā noslēgtajā revīzijā¹²⁸ tika identificēts, ka vidējais kopējās izmaksu efektivitātes rādītājs visos EKII projektu konkursos ir aptuveni 14,4 tūkst. euro, bet transporta sektorā atbalstā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei aptuveni 27 tūkst. euro/tCO₂ ekv. gadā

Ogres novadā iegādātajam elektroautobusam tika plānots nobraukums 63 250 km/gadā, bet revidentu aplēstais bezemisiju autobusa nobraukums ir 7,4 tūkst. km/gadā¹²⁹. Revidentu vērtējumā, ir šaubas, ka autobuss ievērojami veicinās SEG emisiju samazinājumu, un līdz ar to – ieguldītie līdzekļi var nebūt izmantoti efektīvi un netiks sasniegti mērķi.

Lai arī citas atbalstu saņēmušās pašvaldības ir norādījušas lielākus plānotos SEG emisiju samazinājumus, revidentu uzmanību pievērta fakts, ka izlasē iekļautajās pašvaldībās iegādātajos bezemisiju transportlīdzekļos autonomās apsildes sistēmas darbības nodrošināšanai tiek izmantota dīzeļdegviela, kas rada CO₂ izmešus. Šāda autonoma apsildes iekārta saskaņā ar pašvaldību sniegtajiem skaidrojumiem ir nepieciešama, jo elektroautobusu veiktspēja ziemā būtiski samazinās, ja apsildi veic tikai ar elektroautobusa bateriju.

Atbalsta Pasākuma noteikumos nav noregulēti jautājumi par iegādātajā transportlīdzeklī izmantojamo autonomo apsildes iekārtu. Tomēr VARAM un CFLA norādīja: pašvaldības ir informētas¹³⁰ par prasību, ka salona apsildei autobusā var tikt izmantots papildu autonomais sildītājs, kas ir darbināms tikai ar biodegvielu.

Tomēr revidenti vērs uzmanību, ka, saskaņā ar normatīvo regulējumu,¹³¹ par biodegvielu ir uzskatāma iekšdedzes motoros izmantojama šķidrā vai gāzveida degviela, ko iegūst no biomasas, bet par biodīzeļdegvielu – metilesteris vai etilesteris, ko iegūst no tīras augu eļļas vai dzīvnieku taukiem, kam ir dīzeļdegvielas īpašības un ko var izmantot iekšdedzes motoros par degvielu. Latvijas degvielas uzpildes stacijās plaši pieejama ir degviela ar biodegvielas piejaukumu, savukārt 100 % “tīrā” biodegviela vai biodīzeļdegviela nav plaši pieejama.

Piemēram, Neste My 100 % atjaunojamā dīzeļdegviela ir pieejama tikai trīs vietās – vienā Rīgā, vienā Liepājā un vienā Ventspilī¹³², bet Circle K 100 % atjaunojamā dīzeļdegviela miles+XTL ir pieejama tikai vienā vietā Rīgā¹³³.

Tas nozīmē, ka VARAM, ļaujot pašvaldībām iegādāties elektroautobusus ar autonomajām apsildes iekārtām, izvirzīja sarežģīti izpildāmas prasības – izmantot degvielu, kas Latvijā ir pieejama tikai dažās vietās, pārsvarā Rīgā.

To, ka šī prasība pašvaldībām īsti nebija skaidra, kā arī, pat ja būtu skaidra, tā nebūtu praksē izpildāma, apliecina izlasē iekļautajās pašvaldībās identificētais, ka autobusa apsildes sistēma tiek darbināta ar dīzeļdegvielu.

- Četras no piecām revīzijas izlasē iekļautajām pašvaldībām¹³⁴ elektroautobusa apsildes iekārtas darbina ar dīzeļdegvielu, bet vienā pašvaldībā (Preiļu novadā) tiek izmantota dīzeļdegviela ar biokomponenti līdz 7 %.
- Vidējais degvielas patēriņš trīs izlasē iekļautajās pašvaldībās¹³⁵ no septembra līdz aprīlim ir aptuveni 34 l dīzeļdegvielas mēnesī, aukstākā laikā sasniedzot pat 50 l patēriņu. Jelgavas novada pašvaldībā norādīja, ka apsildes iekārtas dīzeļdegvielas patēriņš ir gandrīz 4 l/h¹³⁶.

Revidenti norāda, ka Latvijā ir ieviesta SEG emisiju vienota aprēķina metodika¹³⁷ pasākumu un projektu ietekmes uz klimata pārmaiņām novērtēšanai. Tomēr minētā metodika neparedz aprēķināt SEG emisijas, ko rada elektrotransportā izmantotās apsildes iekārtas, kas darbinātas ar dīzeļdegvielu. IUB vērtējumā, šāds aprēķins arī nav nepieciešams, jo:

Attiecībā uz “tīru” transportlīdzekļa definīciju, varam paskaidrot, ka tās ir pārņemtas no Direktīvas un attiecas tikai uz izpūtēja emisiju jeb dzinēju, nevis, piemēram, uz autotransporta līdzekļa autonomajām apkures sistēmām. Līdz ar to, piemēram, elektrotransportlīdzeklis, kuram būtu uzstādīta autonomās apsildes iekārtas, kas darbināmas ar dīzeļdegvielu, būtu atzīstams par “tīru” autotransporta līdzekli PIL izpratnē¹³⁸.

Ņemot vērā metodikā noteiktos siltumnīcefekta gāzu emisijas faktorus, secināms, ka viens litrs dīzeļdegvielas rada apmēram 2,66 kg CO₂. Līdz ar to, revidentu vērtējumā, Pasākumā iegādātie transportlīdzekļi, kuros izmanto apsildes iekārtas, kas darbojas ar dīzeļdegvielu, neatbilst bezemisiju transportlīdzekļa prasībām¹³⁹, jo to radītās SEG emisijas (lai arī ne no motora radītas) aukstākos gada periodos pārsniedz 1 g CO₂/km.

Saskaņā ar revidentu veiktajām aplēsēm, no septembra līdz aprīlim, autonomajai apsildes iekārtai patērējot aptuveni 34 l dīzeļdegvielas mēnesī, pašvaldību norādītais SEG emisiju samazinājums ik gadu faktiski samazinās vidēji par 7 %. Revidentu ieskatā, aprēķinu balstīšana tikai uz izpūtēja jeb dzinēja radītajām emisijām var novest pie tā, ka pašvaldību aprēķinos plānotais SEG emisiju samazinājums netiek sasniegts, tādējādi mazinot investīcijas ietekmi uz klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē.

Par konkrēto jautājumu SIA “Electrify” VARAM ir sniedzis komentāru¹⁴⁰:

Dīzeļa apsildes sistēma dokumentos nekur neparādās, autobuss ir kā nulles emisiju, lai gan tīri teorētiski jau nav, bet visi ļaujot, jo savādāk nevar nodrošināt braukšanu ziemā.

Tā kā faktiskie bezemisiju autobusu nobraukumi ir mazāki nekā sākotnēji plānots, un iegādātie bezemisiju autobusi rada SEG emisijas no tajos uzstādītajām autonomajām apsildes iekārtām, kas tiek darbinātas ar dīzeļdegvielu, revidentu ieskatā, pašvaldību plānotais siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums mērķis netiks sasniegts.

Ieteikumi

VARAM sadarbībā ar CFLA pilnveidot projektu īstenošanas nosacījumu uzraudzības kārtību, lai veicinātu Pasākuma mērķu sasniegšanu un nodrošinātu, ka publiskie līdzekļi tiek izmantoti lietderīgi un sniedz maksimālu ietekmi izvirzīto mērķu sasniegšanā.

Valsts kontrole sagaida, ka, ieviešot sniegtos ieteikumus, turpmāk līdzīga veida atbalsta pasākumi tiks plānoti un īstenoti, nodrošinot ekonomiski pamatotus iepirkumus un mērķtiecīgas darbības, kas tieši veicina sasniedzamos investīciju rezultātus.

Pašvaldībām, īstenojot investīcijas, nodrošināt, ka to veiktie iepirkumi atbilst tiesību aktu prasībām, nodrošina godīgu konkurenci, ir samērīgi, pamatoti un atbilst noteiktajiem investīcijas mērķiem.

Valsts kontrole sagaida, ka, ieviešot sniegtos ieteikumus, pašvaldības nodrošinās publisko līdzekļu tiesisku, racionālu un ekonomiski pamatotu izlietojumu, tādējādi sekmējot pasākumu mērķu sasniegšanu.

3. Identificēti riski par iegādāto elektroautobusu kvalitāti un piemērotību skolēnu pārvadājumiem

Pasākuma regulējošie noteikumi radījuši neskaidrību par tajā iegādājamo transportlīdzekli – kas ir jauns, rūpnieciski ražots, un kas pārbūvēts transportlīdzeklis. Revidentu ieskatā, tāpēc daļai pašvaldību nav skaidrības par iegādāto transportlīdzekļu kvalitāti, kādu tieši transportlīdzekli tās ir iegādājušas un kādi pārbūves darbi tam ir veikti.

Lai gan atbilstoši spēkā esošajam regulējumam pašvaldībās lielākoties tika iegādāti jauni transportlīdzekļi, mikroautobusu ražošanas veids, revidentu ieskatā, neļauj tos pilnībā pielīdzināt jauniem, pilna cikla rūpnieciski ražotiem transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļiem identificēti trūkumi, kam nebūtu jābūt jaunos transportlīdzekļos.

Kopumā valsts nav noteikusi vienotas kvalitātes prasības skolēnu pārvadājumiem un tajos izmantojamiem transportlīdzekļiem.

Jau starpziņojuma 1. nodaļā ([*detalizētākai informācijai skatīt 1.1. sadaļu*](#)) ir sniegta informācija, ka Pasākumā varēja iegādāties gan jaunu, rūpnieciski ražotu transportlīdzekli, gan par tādu pārbūvētu, iepriekš ar fosilās izcelsmes degvielu darbināmu transportlīdzekli, kas nav vecāks par 10 gadiem. Revidentu ieskatā, tāpēc daļai pašvaldību nav skaidrības, kādu tieši transportlīdzekli tā ir iegādājusies un kādi pārbūves darbi transportlīdzeklī ir veikti, kā arī šādas konkrētas prasības bija apgrūtināši izvirzīt iepirkumu tehniskajās specifikācijās.

Revīzijā veiktajā visu 17 pašvaldību aptaujā un detalizētajās pārbaudēs piecās izlasē iekļautajās pašvaldībās ir identificēti iegādāto transportlīdzekļu kvalitātes riski, kā arī neskaidrības par to klasifikāciju un atbilstību jaunam vai pārbūvētam transportlīdzeklī. Riski ir identificēti gan iegādātajiem autobusiem, gan mikroautobusiem.

Par iegādāto mikroautobusu kvalitāti

Pasākumā kopumā tika iegādāti 12 elektriskie mikroautobusi, no kuriem 11 piegādāja Latvijas elektrisko mikroautobusu ražotājs – SIA “Electrify”. Lai gan visi SIA “Electrify” piegādātie mikroautobusi ir vizuāli līdzīgi, tomēr:

- ✓ deviņi ir reģistrēti kā *Electrify 910* modeļa mikroautobusi;
- ✓ divi ir reģistrēti kā *Mercedes-Benz eSprinter* modeļa mikroautobusi.

Lai gan iegādātie *Electrify 910* modeļa mikroautobusi normatīvo aktu izpratnē¹⁴¹ ir jaunbūvēti un tiem ir piešķirts SIA “Electrify” (izgatavotāja) identifikācijas kods jeb VIN numurs, revidentu ieskatā, tie nebūtu pilnībā pielīdzināmi sabiedrībā pastāvošai izpratnei par jauniem, pilna cikla rūpnieciski ražotiem transportlīdzekļiem. To pamato apstākļi, ka minētais modelis tiek ražots, izmantojot divas *Mercedes-Benz* transportlīdzekļu bāzes – mikroautobusa priekšējai daļai tiek izmantots elektriskais *Mercedes-Benz*

eSprinter, bet aizmugurējai daļai tiek piemetināta *Mercedes-Benz Sprinter* bāze, kurai nogriezta priekšējā daļa.

Lai arī iepriekš aprakstītie darbi norāda uz to, ka veikta apjomīga transportlīdzekļu pārbūve, normatīvo aktu izpratnē tā ir izbūve, jo transportlīdzekļa ražošanas procesā izmantoti jauni (iepriekš nelietoti) transportlīdzekļi jeb izejmateriāli.

CSDD revīzijā sniedza skaidrojumu:

Auto industrijā tā ir ierasta prakse, ka autobusus izgatavo vienā vai vairākos posmos un tā ražošanā var tikt izmantota rūpnieciski ražotas sagataves. Ražotāja kompetencē ir izvēlēties piemērotāko praksi, izvērtējot paredzēto produktu, ražotnes iespējas, pieejamos bāzes transportlīdzekļus, izejmateriālus vai sastāvdaļas, to izmaksas, ņemot vērā drošības aspektus un nozares normatīvo aktu prasības. Par pabeigta autobusa atbilstību izvēlētajam ražošanas procesam un normatīvo aktu prasībām ir atbildīgs tā ražotājs.

CSDD, revīzijā Valsts kontrolei skaidrojot atšķirības starp transportlīdzekļu pārbūvi un izbūvi, norādīja, ka jaunu un lietotu autobusu pārbūvē fundamentālu atšķirību nav. Pārbūvē jau reģistrācijā esošu, lietotu transportlīdzekļi, bet jaunu transportlīdzekļi sertificē, lai varētu pierēģistrēt¹⁴².

Visi Pasākumā iegādātie *Electrify 910* transportlīdzekļi, ņemot vērā tiem piemēroto sertificēšanas procesu, tiek reģistrēti kā jauni, izgatavoti konkrētajā gadā (t. i., 2024. vai 2025. gadā). Konkrētajā Pasākumā tie tiek iegādāti kā jauni transportlīdzekļi ar tiem piemērojamo maksimālo atbalsta limitu.

Autobusu ražošana vairākos posmos un pielāgošana klienta vajadzībām ir ierasta industrijas prakse. Vienlaikus minētā mikroautobusa modeļa pārbūve ir apjomīga, tāpēc, lai gan to bāzē tiek izmantoti *Mercedes-Benz* transportlīdzekļi, tā pārsniedz ražotāja vadlīnijas un, kā skaidro CSDD, pēc šādām apjomīgām pārbūvēm *Mercedes-Benz* neuzņemas garantijas saistības un neļauj jaunizbūvētajam transportlīdzeklī izmantot tā komercnosaukumu. Tādēļ autobusu izgatavotājs SIA “Electrify”, kuram ir piešķirts izgatavotāja WMI kods (ražotāja starptautiskais identifikators) un saskaņota transportlīdzekļa konstrukcijas normatīvtehniskā dokumentācija, veic normatīvajā regulējumā paredzēto sertifikāciju un reģistrāciju ar autobusa komercnosaukumu *Electrify 910*, kā arī uzņemas pilnu atbildību un garantiju par saražoto produkciju.

Kopumā uz 24.02.2025.¹⁴³ Latvijā ir reģistrēti 25 šāda *Electrify 910* modeļa transportlīdzekļi, no kuriem deviņi iegādāti šajā Pasākumā, bet 14 iegādājušās citas valsts vai pašvaldības iestādes vai to kapitālsabiedrības. Bet divu līzīgā pirktu *Electrify 910* mikroautobusu turētājs ir ar SIA “Electrify” valdes locekļiem saistīts uzņēmums.

No piecām pašvaldībām, kurās tika veiktas detalizētas pārbaudes, divas – Dienvidkurzemes novada pašvaldība un Saldus novada pašvaldība – katra iegādājās SIA “Electrify” ražotos mikroautobusus *Electrify 910*. Dienvidkurzemes novadā par to kvalitāti ir saņemtas vairākas sūdzības un defektācijas akti sagatavoti jau transportlīdzekļu pieņemšanas laikā. Papildus revidenti konstatēja, ka, lai gan transportlīdzeklis tika iegādāts kā jauns un tā pirmās reģistrācijas datums ir 2024. gads¹⁴⁴, tomēr tajā uzstādītas detaļas, kas ražotas arī 2019. un 2020. gadā. Uz vienas no ražošanas procesā izmantotās *Mercedes-Benz* transportlīdzekļa bāzes jeb virsbūves ir atrodams norādes, ka tā, iespējams, varētu būt ražota 2018. gadā.

Transportlīdzekļa konstrukcijas normatīvtehnisko dokumentāciju par minētā mikroautobusa modeļa ražošanu ir apstiprinājis CSDD¹⁴⁵. CSDD sniedza skaidrojumu¹⁴⁶, ka tās kā tipa apstiprinātāja iestādes atbildībā nav ražošanas procesā izmantoto detaļu un materiālu izvēles un izgatavošanas gadu kontrole un tā neatbilstu vispārpieņemtajai auto industrijas praksei un nebūtu atbilstoša CSDD kompetencei. Autobusa ražošanas procesā var tikt izmantotas detaļas, kas ir cita ražošanas gada. Tas, vai transportlīdzekli tiek ielikta jauna vai lietota detaļa, esot ražotāja atbildība.

Revidenti norāda, ka Dienvidkurzemes novada iegādātajā mikroautobusā konstatētas detaļas ar vecākajiem ražošanas gadiem. Turklāt par iegādāto mikroautobusu kvalitāti ir saņemtas vairākas sūdzības un sastādīti defektācijas akti:

- aukstākā laikā skolēniem ir auksti un autobusa vadītājs nespēj panākt optimālu temperatūras režīmu, arī autobusa vadītāja kāju zonā nav siltuma¹⁴⁷;
- jānomaina apšuvums motortelpā;
- jāneregulē rokas bremze¹⁴⁸; pēc viena gada lietošanas transportlīdzeklim tehnisko apskati izgāja ar trešo reizi, rokas bremze nedarbojās¹⁴⁹;
- transportlīdzekļa apakšas (pārbūves rezultātā uzstādītā baterija ir ļoti zema) augstums no zemes virsmas ir ļoti zems priekš grants ceļiem;
- redzamas virsbūves metinājuma un krāsojuma vietas;
- pārbūves rezultātā ierīkotās kondicionierim nepieciešamās caurules zem transportlīdzekļa grīdas ir noizolētas ar parasto celtniecības pretkondensāta izolācijas materiālu, kuram nav virsū nekāda aizsardzība pret berzi;
- elektroinstalācija ir izvilkta pa transportlīdzekļa rāmja apakšu bez izolācijas (bez aizsargcaurulēm), “pliki vadi”;
- griestu apšuvumā vairākkārtīgi izveidojušās plaisas;
- salona apdarei skrūves skrūvējās ārā, regulāri jāpievelk.



Attēls Nr.9. Dienvidkurzemes novada pašvaldības mikroautobusa salona apdare



Attēls Nr.10-11. Dienvidkurzemes novada pašvaldības mikroautobusa instalācijas risinājumi un baterijas



Attēls Nr.12. Dienvidkurzemes novada pašvaldības mikroautobusa detaļas ražošanas datums 20.02.2020.



Attēls Nr.13. Dienvidkurzemes novada pašvaldības mikroautobusa durvis ar rūsū un trūkstošu skrūvi

Revīzijas laikā saņemta informācija, ka viens no Dienvidkurzemes novadā iegādātajiem mikroautobusiem *Electrify 910*, kuru pašvaldībā lietoja nepilnu gadu, 2025. gada oktobrī tehnisku iemeslu dēļ tika izņemts no lietošanas un evakuēts pie ražotāja¹⁵⁰. Saskaņā ar pašvaldības sniegto informāciju mikroautobusam nodega vadības bloks. Pēc mikroautobusa remonta tas novembra vidū atgriezts pašvaldībā lietošanai¹⁵¹.

Divus SIA “Electrify” piegādātos *Mercedes-Benz eSprinter* modeļa mikroautobusus iegādājās Augšdaugavas novada pašvaldība. Revīzijā konstatēts, ka šo transportlīdzekļu pirmā reģistrācija veikta Somijā, bet Latvijā to reģistrācija veikta, pamatojoties uz Somijas reģistrācijas dokumentiem un individuālo apstiprināšanu kā lietotiem transportlīdzekļiem, jo tiem nav piešķirts ES kopējais tipa apstiprinājums. CSDD rīcībā nav detalizētas informācijas par to, kāda veida pārbūves darbi transportlīdzeklim veikti, bet, ņemot vērā, ka šajā gadījumā saglabāts *Mercedes-Benz* komercnosaukums, CSDD vērtējumā¹⁵², transportlīdzeklis nav metināts kopā no vairākām bāzēm. SIA “Electrify” ir piegādājis elektrisko *Mercedes-Benz eSprinter*, kurš sākotnēji bijis N kategorijas – kravas furgons, kas tika pielāgots pasažieru pārvadājumiem-aprīkots ar sēdekļiem, logiem u. c. Pārējā komplektācija ir *Mercedes-Benz* oriģinālā izpildījumā. Secināms, ka no juridiskā viedokļa Augšdaugavas novada pašvaldībai piegādāti divi lietoti¹⁵³, pārbūvēti mikroautobusi¹⁵⁴.

Tomēr, revidenti vērs uzmanību, ka Augšdaugavas novada pašvaldība, saskaņā ar tehniskajā specifikācijā ietvertu, iepirkumu rīkoja par transportlīdzekli, kas normatīvo aktu izpratnē ir uzskatāms par jaunu, nevis lietotu transportlīdzekli. Arī anketā Valsts kontrolei pašvaldība norādīja, ka nemaz neizskatīja iespēju iegādāties lietotu transportlīdzekli. Šis gadījums uzskatāmi parāda, ka daļai pašvaldību nav skaidrības, kādu tieši transportlīdzekli tās ir iegādājušās, kādi pārbūves darbi tam ir veikti un kāds ir to statuss – jauns vai lietots transportlīdzeklis.

Pasākuma regulējošos noteikumos iekļautie nosacījumi par tajā iegādājamo transportlīdzekli – jauns, rūpnieciski ražots vai pārbūvēts transportlīdzeklis, lietots vai jauns, – pašvaldībām ir radījis neskaidrību, kāds mikroautobuss ir iegādāts un kādi pārbūves darbi tam ir veikti. Lai gan atbilstoši spēkā esošajam regulējumam pašvaldībās lielākoties tika iegādāti jauni transportlīdzekļi, mikroautobusu ražošanas veids, revidentu ieskatā, neļauj tos pilnībā pielīdzināt jauniem, pilna cikla rūpnieciski ražotiem transportlīdzekļiem.

Revīzijas starpziņojuma izstrādes laikā tika sniegts ieteikums CSDD pārlicināties par to, vai dažos *Electrify 910* modeļa mikroautobusus identificētie defekti nav tik būtiski, lai veiktu atkārtotu un rūpīgu minēto transportlīdzekļu tehnisko novērtējumu, kas apliecinātu, ka tie ir droši skolēnu pārvadājumiem. CSDD sniedza savu vērtējumu, norādot, ka minēto transportlīdzekļu pārbaudes jau ir veiktas individuālās apstiprināšanas procedūras ietvaros, bet regulārs drošuma izvērtējums tiek nodrošināts tehniskās apskates gaitā. Savukārt ziņojumā identificētie specifiskie defekti, ņemot vērā ražotāja papildus sniegto informāciju, tiek risināti ražotāja garantijas saistību ietvaros.

Par iegādāto autobusu kvalitāti

Pasākumā kopumā tika iegādāti septiņi autobusi, četrus no tiem piegādāja Turcijā reģistrētais uzņēmums *Temsa*. Revidenti, balstoties uz revīzijas plānošanas periodā identificētajiem riskiem, revīzijas izlasē

iekļāva trīs pašvaldības – Jelgavas novada, Preiļu novada un Rēzeknes novada pašvaldību, kas iegādājās *Temsa* autobusus.

5. tabula

Pašvaldībās iegādātie *Temsa* autobusi un to līgumcenas

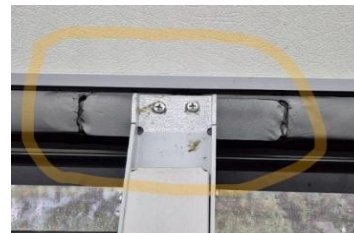
Pašvaldība	Autobusa modelis	Ietver uzlādes iekārtu	Līguma cena ar PVN, euro	Vai Valsts kontrole pašvaldībā veica detalizētas pārbaudes?
Jelgavas novads	<i>Temsa MD9 electriCITY</i>	Jā	624 299,50	Jā
Preiļu novads	<i>Temsa MD9 electriCITY</i>	Nē	525 079,50	Jā
Rēzeknes novads	<i>TEMSA LD SB Ev 12</i>	Nē	655 094,00	Jā, bet autobuss nebija vēl piegādāts
Ogres novads	<i>TEMSA LD SB Ev 12</i>	Jā	730 719,00	Nē

Jelgavas novadā iegādātais autobuss saņemts 25.04.2025.¹⁵⁵, un saskaņā ar pašvaldības sniegto informāciju tam nav konstatētas tehniskas vai ekspluatācijas problēmas¹⁵⁶. Rēzeknes novadā autobusa pieņemšanas un nodošanas akts parakstīts tikai 24.10.2025.¹⁵⁷ un starpziņojuma sagatavošanas brīdī revidentiem nav informācijas, vai autobusam konstatēti kādi tehniski defekti.

Tomēr būtiskus defektus piegādātajā autobusā ir identificējusi Preiļu novada pašvaldība. Pirmais defektācijas akts tika sagatavots jau autobusa pieņemšanas laikā. Kopumā no 14.03.2025. līdz 02.10.2025. sagatavoti četri defektācijas akti.

Pašvaldības pārstāvji piegādātajam vairākkārt norādījuši, ka konstatētie defekti liecina par transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa neatbilstību drošai ekspluatācijai un tā iziešana no ierindas rada ievērojamus apgrūtinājumus skolēnu pārvadājumos¹⁵⁸. Revidenti min dažus no defektācijas aktos iekļautajiem konstatējumiem:

- autonomās apsildes sistēma neatbilst ANO Noteikumiem Nr. 107 Rev. 8, punkts 7.5.1.5.;
- stipra priekšējā labā bagāžas plauktu un stieņa brīvkustība;
- VIN koda plāksne, kas atrodas aiz priekšējā labā riteņa, ir aprūsējusi; rūsas veidojumi salona iekšpusē pie priekšējām durvīm kreisais stūris, kā arī pie vadītāja mazajām durvīm apakšā, liela varbūtība, ka ir arī citās vietās;
- temperatūras svārstību rezultātā durvju atvēršanas poga aizsalst, bloķējot elektrisko funkcionalitāti, nepastāv iespējas atvērt durvis;
- zem autobusa labajā pusē tika konstatēts, ka brīvi pieejami, nenostiprināti vadi;
- autobusam paātrinoties, rodas vibrācijas¹⁵⁹;
- aiz vidējām durvīm, starp stiklu un konstrukciju pietiekoši liela un nevienmērīga sprauga, kura aizsmērēta ar stikla līmi;
- visā autobusa salonā gar konstrukciju savienojumiem ir lielas kārtas silikona, kuru montāža nav kvalitatīva;
- no piegādātāja tika pasniegta informācija, ka autobusam esot 30 % baterijas uzlādei, autobusa ātrums nav lielāks ka 50 km/h¹⁶⁰;
- avārijas gaismas iedegas un mirgo nepārtraukti, kā arī salonā automātiski ieslēdzas apgaismojums;
- priekšējais labais ritenis, pārvietojoties autobusam uz priekšu un atpakaļ, rada neatbilstošus trokšņus¹⁶¹;
- bagāžas un motora telpās¹⁶² un salonā iekļūst putekļi, kas var apdraudēt bērnu un autobusa vadītāja veselību¹⁶³ u. c.



Attēls Nr.14. Plaukta stiprinājums salonā



Attēls Nr.15. Sarūsējusi VIN numura plāksne Preiļu novada pašvaldības autobusam



Attēls Nr.16. Putekļi Preiļu novada pašvaldības autobusa motortelpā



Attēls Nr.17. Izolācija Preiļu novada pašvaldības autobusa motortelpā

Revidentu vērtējumā, pamatojoties uz iepriekš uzskaitītajiem defektiem, autobuss neatbilst jauna, rūpnieciski ražota autobusa kvalitātes standartiem. Jaunam transportlīdzeklim nevajadzētu būt rūsai. Revidenti uzskata: tas var liecināt, ka tas ražots pirms ilgāka laika vai arī ražošanas procesā nav ievērotas kvalitātes prasības.

Preiļu novada pašvaldība revīzijas noslēgumā informēja, ka 2025. gada beigās ir veikti garantijas remontdarbi un uzsākta autonomās apsildes sistēmas modernizācija. Ražotājs ir rakstiski apstiprinājis, ka konstatētie trūkumi nav šķērslis transportlīdzekļa ekspluatācijai, ir objektīvi tehniski risināmi un tiek novērsti garantijas ietvaros, vienlaikus piedāvājot pagarināt transportlīdzekļa vispārējo garantiju par vienu gadu vai 100 000 km.

Ceturtajam *Temsa* autobusam, ko iegādājās Ogres novada pašvaldība, revidenti identificēja zemu nobraukumu – no 30.09.2024. līdz 21.08.2025. tikai 6 655 km, lai gan tā plānotais nobraukums gadā bija 63 250 km. Pašvaldība to skaidroja ar apstākli, ka izglītojamo pārvadāšana tika uzsākta tikai 2025. gada februārī (t. i., piecus mēnešus pēc autobusa saņemšanas pašvaldībā), jo agrāk nebija pieejams apmācīts elektroautobusa vadītājs. Pašvaldība vienlaicīgi norādīja, ka autobusa autonomai apsildes sistēmai tika konstatētas kļūdas iekārtas programmatūrā, bet citi garantijas defekti nav konstatēti¹⁶⁴.

Revidentu ieskatā, iepriekš minētais apliecina to, ka pašvaldībām trūka pieredzes un kompetences bezemisiju autobusu iegādē – tai skaitā tādas tehniskās specifikācijas izstrādē, kuras rezultātā tiku iegādāts rūpnieciski ražots, jauns un augstiem kvalitātes standartiem atbilstošs autobuss. Rezultātā divi Latvijas uzņēmumi, kas tika iesaistīti Pasākumā un proaktīvi uzrunāja pašvaldības atbalsta Pasākuma ietvaros, virzīja savus tehnoloģiskos risinājumus kā piemērotākos bezemisiju autobusu iegādei pašvaldībās.

Dažu pašvaldību iegādātajiem transportlīdzekļiem ir identificēti būtiski trūkumi, kas, revidentu ieskatā, neatbilst jaunu, rūpnieciski ražotu transportlīdzekļu standartiem. Būtu jāveic padziļinātas pārbaudes, lai novērtētu to ekspluatēšanas drošumu skolēnu pārvadājumiem.

Valsts prasības skolēnu pārvadājumiem un tajos izmantojamiem transportlīdzekļiem

Lai veiktu pārvadājumus ar iegādātajiem autobusiem, pašvaldības ir ieguvušas pašpārvadājumu sertifikātus atbilstoši Autopārvadājumu likumam¹⁶⁵ un Ministru kabineta noteikumiem¹⁶⁶. Pašpārvadājumi konkrētajā gadījumā ir pašvaldības veikti iekšzemes personu pārvadājumi ar tās īpašumā esošu transportlīdzekli, kuru vada tās darbinieks. Pašpārvadājumi var būt tikai pašpārvadājuma veicēja papilddarbība, un par tiem nevar tikt iekasēta maksa.

Saskaņā ar noteikumiem¹⁶⁷, lai izsniegtu sertifikātu, VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD) pārbauda pašpārvadājuma veicēja atbilstību iepriekš minētajai, likumā noteiktajai pašpārvadājumu būtībai, pārbauda tā reģistrācijas datus un pārliecinās par tā atbilstību dalībai ceļu satiksmē. Intervijā ATD pārstāvji norādīja: šo sertifikātu galvenā būtība ir, lai, to saņemot, pašpārvadājuma veicējs deklarē, ka viņš darbosies tikai šī pašpārvadājuma sektorā. Tādējādi tiek nodalīta pašpārvadājumu kontrole no komercpārvadājumiem. Pašpārvadājumu regulējumā netiek izdalīti skolēnu pārvadājumi, un tiem nav noteiktas nekādas specifiskas drošības vai kvalitātes prasības.

Izsniedzot pašpārvadājuma sertifikātu un pārbaudot transportlīdzekļa atbilstību, ATD pārliecinās tikai par to, vai tas ir derīgs ceļu satiksmē (t. i., vai ir derīga tehniskā apskate). Tas nozīmē, ka, atšķirībā no komercpārvadājumiem, ATD neveic nekāda veida kvalitātes pārbaudes šiem revīzijā vērtētajiem, pašvaldību iegādātajiem autobusiem, kas tiek izmantoti izglītojamo pārvadājumiem, kā arī šādas vienotas prasības šim pārvadājuma veidam nemaz nav noteiktas. Līdz ar to vienīgā kontrole ir regulārākas tehniskās apskates prasības, kas autobusiem noteiktas ik pēc sešiem mēnešiem¹⁶⁸.

Ceļu satiksmes noteikumos¹⁶⁹ ir noteiktas dažādas prasības bērnu grupu pārvadāšanai. Ir noteikts, ka: 1) transportlīdzeklim jābūt aprīkotam ar noteiktu pazīšanās zīmi; 2) autobusā jāatrodas vismaz vienam pieaugušajam pavadonim; 3) bērniem, kuru augums nepārsniedz 150 cm, jāatrodas viņa vecumam un svaram piemērotā bērnu sēdekļī vai uz paliktņa, kas uzstādīts atbilstoši tā izgatavotāja norādījumiem, un jābūt piesprādzētam ar drošības jostu.

Jau Valsts kontroles 2018. gadā noslēgtajā revīzijā¹⁷⁰, kas tika veikta 12 pašvaldībās par skolēnu pārvadājumiem, tika konstatēts, ka skolēnu pārvadājumos izmantotajos transportlīdzekļos ne vienmēr tiek nodrošināti skolēnu pavadoni. Tāpat tika sniegts ieteikums pašvaldībām aprīkot transportlīdzekļu sēdvietas ar drošības jostām un nodrošināt pavadona klātbūtni. Pašvaldībām arī tika sniegts ieteikums izvērtēt ceļu satiksmes drošības uzlabošanas iespējas un nodrošināt sistemātisku ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas uzraudzību.

Revīzijā netika identificēts, ka konkrētajā Pasākumā izlasē iekļautās pašvaldības savus iegādātos autobusus būtu aprīkojušas ar bērnu autosēdekļiem/paliktņiem vai tehniskajās specifikācijās autobusa piegādātājam izvirzījušas šīs prasības. Arī revidentu vizītes laikā pašvaldībās nevienā no autobusiem netika identificēti autosēdekļi/paliktņi, kas, iespējams, var būt saistīts arī ar pārvadājamo izglītojamo vecumu un garumu.

Revidentu ieskatā, ņemot vērā īstenoto skolu tīkla reformu un, iespējams, nākotnē arvien pieaugušo laiku, ko bērni pavadīs pašvaldības organizētajā autobusā ceļā uz izglītības iestādi un no tās, ir būtiski noteikt kopējās minimālās kvalitātes prasības šiem skolēnu pārvadājumos izmantotajiem autobusiem. Piemēram, par transportlīdzekļa salona temperatūru, nepieciešamo video kameru aprīkojumu (lai uzraudzītu salonu un zonas ap autobusu, kuras bērni var šķērsot); minimālo pavadonu skaitu atkarībā no bērnu vecuma, skaita un brauciena ilguma, drošības jostu funkcionalitāti. Nebūtu pieļaujams, ka šādas prasības tiek atstātas katras pašvaldības ziņā, tādējādi neradot līdzvērtīgas kvalitātes un drošības līmeņa prasības visos izglītojamo pārvadājumos visā Latvijā.

Revīzijā konstatēts, ka valsts nav noteikusi vienotas kvalitātes prasības skolēnu pārvadājumiem un tajos izmantojamiem transportlīdzekļiem.

Arī ATD pārstāvji intervijā konceptuāli pievienojās šim viedoklim, norādot, ka, iespējams, būtu nepieciešams speciāls normatīvais regulējums skolēnu pārvadājumiem. Tomēr šo kvalitātes un komforta prasību kopumu gan pašam pārvadājumam, gan tajā izmantotajam transportlīdzeklim, visdrīzāk, varētu noteikt starpinstitucionālās sadarbības rezultātā, jo tas izrietētu gan no Autopārvadājuma likuma, gan Ceļu satiksmes likuma un ar to saistītajiem noteikumiem. Satiksmes ministrija revīzijā nesniedza konkrētu viedokli¹⁷¹ par šāda regulējuma nepieciešamību.

Ieteikums

Satiksmes ministrijai sadarbībā ar citām iesaistītajām institūcijām veicināt atbilstošu drošību skolēnu pārvadājumos un tajos izmantotajos transportlīdzekļos.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā tiks nodrošināts, ka Latvijā visi skolēnu pārvadājumi un tajos izmantotie transportlīdzekļi ir vienlīdz droši un atbilst bērnu labākajām interesēm.

Informācija par revīziju

Revīzijas un starpziņojuma mērķis

Revīzijas mērķis ir novērtēt, vai atbildīgās ministrijas ir nodrošinājušas priekšnosacījumus efektīvai klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē, vai ar tiem saistītie pasākumi tiek īstenoti produktīvi un vienlaikus tiek ņemtas vērā iedzīvotāju intereses. Starpziņojuma mērķis ir sniegt informāciju, vai revīzijā vērtētais Pasākums pašvaldību bezemisiju autobusu iegādei tika īstenots produktīvi un tā ietvaros īstenotie iepirkumi un noslēgtie līgumi atbilst tiesību aktiem.

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem. Revidējamās vienības ir atbildīgas par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem *ISSAI 300*, *ISSAI 3000*, *ISSAI 3910* un *ISSAI 3920*. Revīzija ir plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārlicību par pārbaudāmo priekšmetu un tā sasaisti ar revīzijas kritērijiem.

Revīzija ir veikta par laiku no 2020. līdz 2025. gadam, bet starpziņojumā galvenokārt ir vērtēts ES ANM 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” ieviešanas laiks. Revīzijas apjomā ir iekļautas šādas institūcijas:

- ✓ VARAM, izvērtējot tās kā par Pasākumu atbildīgās institūcijas darbu;
- ✓ 17 pašvaldības, kuras ir piedalījušās Pasākuma īstenošanā, no tām piecās pašvaldībās – Rēzeknes novadā, Preiļu novadā, Jelgavas novadā, Dienvidkurzemes novadā un Saldus novadā – veicot detalizētās pārbaudes;
- ✓ CSDD, izvērtējot to kā par transportlīdzekļu reģistrāciju, pārbūves un jaunbūves procesa uzraudzību atbildīgo institūciju;
- ✓ Satiksmes ministrija, novērtējot uz skolēnu pārvadājumiem attiecināmās prasības.

Papildus revīzijā attiecībā uz atsevišķiem jautājumiem noskaidrots Pasākuma uzraudzībā iesaistītās CFLA un IUB viedoklis, bet attiecībā uz pārvadājumiem ATD viedoklis.

Revīzijas metodes

Politikas plānošanas dokumentu, pētījumu, institūciju iekšējo normatīvo aktu, kā arī publiski pieejamās informācijas apkopošana un analīze u. c.

Normatīvo aktu analīze – analizēti Pasākumu regulējošie Ministru kabineta noteikumi un to izstrādes dokumenti; vērtēti noteikumi, kas regulē pasažieru pārvadājumus; analizēti normatīvie akti, kas regulē transportlīdzekļu pārbūves, jaunbūves un sertificēšanas noteikumus; Publisko iepirkumu likumā un Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumā noteiktais u. c.

Intervijas un informācijas pieprasījumi VARAM, pašvaldībām, CFLA, Iepirkumu uzraudzības birojam, CSDD, Satiksmes ministrijai, VSIA "Autotransporta direkcija". Aptaujā iegūta informācija no visām 17 pašvaldībām, kas piedalījušās Pasākumā, tām uzdodot jautājumus par atbalsta Pasākuma noteikumu izstrādes procesu un pašvaldību vajadzību apzināšanu; par iepirkuma plānošanu un īstenošanu; par iegādātajiem transportlīdzekļiem, uzlādes iekārtu un izbūvēto infrastruktūru u. c.

Detalizētās pārbaudes veiktas likumības jautājuma vērtēšanai par veiktajiem iepirkumiem, to rezultātā noslēgto līgumu izpildi, kā arī transportlīdzekļu lietojumu piecās revīzijas apjomā iekļautajās pašvaldībās (Rēzeknes novadā, Preiļu novadā, Jelgavas novadā, Dienvidkurzemes novadā un Saldus novadā). Pašvaldības revīzijas izlasē tika iekļautas, ņemot vērā revidentu izvirzītos faktorus par iegādātā transportlīdzekļa un uzlādes iekārtas vērtību, veiktajiem infrastruktūras ierīkošanas darbiem, saņemtajām sūdzībām, kā arī ņemts vērā ģeogrāfiskais pārklājums un iegādāto transportlīdzekļu veids (gan autobusi, gan mikroautobusi). Visās revīzijas apjomā iekļautajās pašvaldībās tika veiktas klātienēs vizītes laikā no 2025.gada 17. septembra līdz 1. oktobrim.

Vērtēšanas kritēriji

Kritērija avots

* Revidentu izstrādāts kritērijs atbilstoši revīzijas plānošanā identificētajiem trūkumiem.

** Revidentu izstrādāts kritērijs, kas ietver arī normatīvo aktu prasības.

*** Kritērijs, kas ir balstīts identificētajā labajā praksē.

Revīzijas jautājums, apakšjautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji
2. Vai bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai īstenotais pasākums ir organizēts produktīvi?*		
<i>* novērtējums tiek sniegts tikai pret starpziņojumā vērtēto revīzijas jautājumu</i>		
2.1. Vai pašvaldību bezemisiju autobusu un to uzlādes infrastruktūras iegādes pasākums ¹⁷² tika īstenots produktīvi? (<i>produktivitāte</i>)	✓ VARAM ir izvērtējusi līdzīgus projektus un iespējas pašvaldībām izstrādāt vienotu specifikāciju un veikt centralizētu vai kopēju iepirkumu, lai pasākuma īstenošanai piešķirtais finansējums tiktu izlietots ekonomiski.**	⦿ Kritērijs sasniegts daļēji. Pasākuma īstenošanai netika izvēlēts optimāls risinājums, jo netika veikts centralizēts iepirkums. Tas radīja nepamatotu slogu gan pašvaldībām, gan pārbaužu veicējiem. Izstrādājot Ministru kabineta noteikumus, VARAM paredzēja, ka iepirkumu varētu veikt centralizēta iepirkumu institūcija, taču ne VARAM, ne pašvaldības vai tās pārstāvošās organizācijas neuzņēmās tādu organizēt vai izstrādāt standartizētu tehnisko specifikāciju. Rezultātā katrai pašvaldībai nācās novirzīt būtiskus resursus vienādu darbību veikšanai.
	✓ VARAM pasākuma īstenošanas noteikumos ir iekļāvusi mērķa rādītājus, atbalstāmās darbības un attiecināmības nosacījumus, pamatojoties uz identificētajām pašvaldību vajadzībām ¹⁷³ .*	⦿ Kritērijs sasniegts daļēji. VARAM nepietiekami apzināja pašvaldību vajadzības attiecībā uz iegādājamiem elektroautobusiem. Ierobežotā finansējuma dēļ VARAM noteica mērķi, kas prioritāri fokusējās uz skolēnu pārvadājumiem — vienu no pašvaldību būtiskām, taču ne vienīgajām vajadzībām. Rezultātā lielākā daļa pašvaldību ir neapmierinātas gan ar Pasākuma īstenošanas noteikumos iekļautajiem elektroautobusa izmantošanas ierobežojumiem, gan ar to, ka Pasākumā līdz 10 gadus veci par

bezemisiju pārbūvēti transportlīdzekļi tika pielīdzināti jauniem transportlīdzekļiem.

- ✓ Pasākumu atbalstāmās darbības ietvaros iekļautie nosacījumi par iegādājamo transportlīdzekļu specifikāciju ir racionāli pamatoti¹⁷⁴.*

⊗ **Kritērijs nav sasniegts.**

Valsts kontrole nepiekrīt VARAM pamatojumam, kāpēc Ministru kabineta noteikumi paredz par bezemisiju transportlīdzekļi pārbūvēta transportlīdzekļa iegādi, kas nav vecāks tieši par 10 gadiem. Revidentu vērtējumā VARAM nav veikusi pietiekamu izvērtējumu par pārbūves rezultātā iegūstamo transportlīdzekli. Proti, nav vērtēts, ka šādas pārbūves rezultātā būtiski nemainās transportlīdzekļa kopējā nolietojuma pakāpe, tehniskais stāvoklis un ekspluatācijas ilgums, lai tos pielīdzinātu “jauniem transportlīdzekļiem”.

- Vai sagatavotie un veiktie iepirkumi atbilst tiesību aktiem un tiek ievēroti noslēgto līgumu nosacījumi un noteiktie termiņi? (likumība)

- ✓ Īstenotie iepirkumi atbilst normatīvo aktu prasībām¹⁷⁵, iepirkuma prasībām un noslēgto līgumu nosacījumiem.**

⊙ **Kritērijs sasniegts daļēji.**

Pašvaldību īstenotie iepirkumi vairākos gadījumos liecina par konkrētu piegādātāju iesaisti to tapšanā. Atsevišķos gadījumos pašvaldības tehniskās specifikācijas saņēma no paša piegādātāja vai specifikācijas izstrādāja ar piegādātāju saistīta persona. Identificētās cenu atšķirības vienādu modeļu transportlīdzekļu iegādē liecina, ka noteiktās cenas nav pietiekami pamatotas un var neatbilst tirgus cenām. Zema pretendentu aktivitāte vairākumā iepirkumu ierobežoja piedāvājumu salīdzināšanas iespējas, radot risku, ka pašvaldību izlietotais finanšu līdzekļu apjoms pārsniedz transportlīdzekļu tirgus vērtību. Atsevišķos gadījumos pretēji Pasākumu regulējošajiem noteikumiem, piegādātas divas uzlādes iekārtas.

- ✓ Iegādātie transportlīdzekļi atbilst tehniskajai specifikācijai, un pārbūvēto transportlīdzekļu kvalitāte

⊙ **Kritērijs sasniegts daļēji.**

Lai arī normatīvo aktu izpratnē Pasākumā lielākoties tika iegādāti jauni transportlīdzekļi, revidentu

ir līdzvērtīga rūpnieciski ražotiem autobusiem.*

ieskatā, mikroautobusu ražošanas veids neļauj tos pilnībā pielīdzināt jauniem, pilna cikla rūpnieciski ražotiem transportlīdzekļiem. Vairākos gadījumos iegādātajos transportlīdzekļos konstatēti būtiski defekti, kas, pēc pašvaldību teiktā, liecina par transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa neatbilstību drošai ekspluatācijai.

✓ Transportlīdzekļi tiek pietiekami¹⁷⁶ ekspluatēti, lai sasniegtu Pasākumā definētos investīcijas mērķus.*

🕒 **Kritērijs sasniegts daļēji.**

Pašvaldībām noteiktie transportlīdzekļa izmantošanas ierobežojumi neļauj tos izmantot pilnvērtīgi. Tiem ir salīdzinoši liela piespiedu dīkstāve, un to faktiskais nobraukums gadā ir aptuveni par 43 % mazāks, nekā sākotnēji plānots. Atsevišķos gadījumos tas skaidrojams ar biežo elektroautobusu atrašanos garantijas remontā, bet citos – ar to salīdzinoši neseno ekspluatācijas sākumu. Lai arī Pasākumam ir pozitīva ietekme uz SEG emisiju samazinājumu, pašvaldību plānoto SEG emisiju samazinājumu kavē tajos izmantotās apsildes iekārtas, kas tiek darbinātas ar dīzeļdegvielu.

Sektora vadītāja

Baiba Amoliņa

Departamenta direktors

Mārtiņš Āboliņš

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

Saīsinājumi, termini un skaidrojumi

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
ANM	Atvaseļošanas un noturības mehānisms
ATD	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija"
Bezemisiju transportlīdzeklis	Transportlīdzeklis, kas par vienīgo mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas un kura siltumnīcefekta gāzu emisijas ir 0 g CO ₂ /km
Biodegviela	Iekšdedzes motoros izmantojama šķidrā vai gāzveida degviela, ko iegūst no biomasas
Biodīzeļdegviela	Metilesteris vai etilesteris, ko iegūst no tīras augu eļļas vai dzīvnieku taukiem, kam ir dīzeļdegvielas īpašības un ko var izmantot iekšdedzes motoros par degvielu
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
CO ₂	Oglekļa dioksīds
CSDD	Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
EIS	Elektronisko iepirkumu sistēma
ES	Eiropas Savienība
IUB	Iepirkumu uzraudzības birojs
LLPA	Biedrība "Latvijas Lielo pilsētu asociācija"
LPS	Biedrība "Latvijas Pašvaldību savienība"
M2	Eiropas Parlamenta un Padomes regulā (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) 4. pantā noteikts, ka M2 kategorija ir mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa nepārsniedz piecas tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir paredzētas pasažieru stāvvietas
M3	Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) 4. pantā noteikts, ka M3 kategorija ir mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa pārsniedz piecas tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir paredzētas pasažieru stāvvietas
Ministru kabineta noteikumi	Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumi Nr. 673 "Eiropas Savienības Atvaseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes "Nevienlīdzības mazināšana" 3.1. reformu un investīciju virziena "Reģionālā politika" 3.1.1.6.i. investīcijas "Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde" īstenošanas noteikumi"
Pasākums	Atvaseļošanas un noturības mehānisma finansēts pasākums, kurā tiek sniegts atbalsts pašvaldībām M2 vai M3 kategorijas bezemisiju jeb elektroautobusu iegādei un to darbībai nepieciešamās uzlādes infrastruktūras izveidei izglītojamo mobilitātes vajadzībām
RACA	Biedrība "Reģionālo attīstības centru apvienība"
Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisija	Siltumnīcefekta gāzu (galvenokārt oglekļa dioksīda – CO ₂) izplūde atmosfērā no stacionāra vai difūza avota
tCO ₂ ek	SEG emisiju daudzums, kas izteikts oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnās
TEMSA Skoda Sabancı Ulaşım Araçları A.S.	<i>Temsa</i>
Uzlādes punkts	Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 izpratnē uzlādes punkts ir stacionārs vai mobils maiņstrāvas (lēnās uzlādes) vai līdzstrāvas (ātrās uzlādes) punkts, kas paredzēts bezemisiju

transportlīdzekļa uzlādei ar izejas jaudu, kas atbilst projekta iesniegumā un projekta ietvaros plānotā M2 vai M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļa darbības nodrošināšanai

VARAM

Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija (līdz 30.06.2024. – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija)

VIN

Transportlīdzekļa identifikācijas numurs

Atsauces

- ¹ Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumi Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi”.
- ² Kopējās izmaksas uz 09.01.2026. Informācija iegūta no Kohēzija fonda vadības sistēmas.
- ³ Ministru kabineta 23.01.2024. noteikumi Nr. 65 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos” 6.1.1.6. pasākuma “Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās” īstenošanas noteikumi”.
- ⁴ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”. Neviens no tajā iekļautajiem pasākumiem par bezemisiju transportlīdzekļu iegādi nav VARAM atbildībā.
- ⁵ Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumi Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi”.
- ⁶ Piemēram, pēc skolēnu pārvadājumu apjoma un maršrutiem, infrastruktūras īpatnībām, ceļu stāvokļa un pieejamības, izglītības iestāžu lieluma.
- ⁷ Ministru kabineta 3.09.2024. noteikumu Nr. 586 “Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas nolikums” 5.9.1. punkts paredz, ka Eiropas Savienības (tai skaitā Eiropas teritoriālās sadarbības) un citu ārvalstu finanšu instrumentu jomā ministrija “nodrošina pieejamo Eiropas Savienības instrumentu investīciju ieviešanu un uzraudzību atbilstoši normatīvajam regulējumam un sekmē investīcijām noteikto rādītāju un mērķu sasniegšanu, nodrošinot likumā un citos normatīvajos aktos noteikto Eiropas Savienības fondu atbildīgās iestādes vai atbildīgās ministrijas uzdevumu izpildi”.
- ⁸ Kompetenču sadalījums starp nozares ministriju, Centrālo finanšu un līgumu aģentūru un finansējuma saņēmēju noteikts Ministru kabineta 7.09.2021. noteikumu Nr. 621 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna īstenošanas un uzraudzības kārtība” 8.-10.punktā.
- ⁹ Tostarp Latvijas Pašvaldību savienībai un biedrībai “Reģionālo attīstības centru un novadu apvienība”.
- ¹⁰ Autobusu iepirkumu Šveices finanšu instrumentu ietvaros 2010. gadā, kur tā brīža VARAM padotības iestāde “Valsts reģionālās attīstības aģentūra” veica centralizētu skolu autobusu iepirkumu pašvaldībām.
- ¹¹ Iepirkumu uzraudzības biroja vadlīnijas centralizēto iepirkumu veikšanai. 2024. gads.
- ¹² Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 30.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹³ Izglītības un zinātnes ministrijas 05.08.2021. iepirkums ID IZM 2021/29/AK.
- ¹⁴ Informatīvais ziņojums “Par publisko iepirkumu centralizāciju” (pieņemts Ministru kabineta 12.04.2022. sēdē, protokols Nr. 20, 44. §, projekta ID: 22-TA-194).
- ¹⁵ Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Electrify”, reģistrācijas numurs 44103126791.
- ¹⁶ TEMSA Skoda Sabancı Ulaşım Araçları Anonim Şirketi.
- ¹⁷ Piemēram, Dienvidkurzemes novada un Saldus novada pašvaldība.
- ¹⁸ Balvu novada, Bauskas novada, Dobeles novada, Jelgavas novada un Preiļu novada pašvaldības tehniskās specifikācijas paredz ne mazāk kā 30 sēdvietas, Ogres novada un Rēzeknes novada pašvaldības tehniskās specifikācijas paredz ne mazāk kā 50 sēdvietas.
- ¹⁹ Latvijas Pašvaldību savienības 08.07.2022. atzinums projektam ID 22-TA-1600. Pieejams: <https://tapportals.mk.gov.lv/reviews/resolutions/10b2e397-53ed-4076-ac6d-40898751a804>, skatīts 03.11.2025.
- ²⁰ Revidentu aplēse veikta, pamatojoties uz pašvaldību aptaujā sniegto informāciju par darbiniekiem un viņu patērēto laiku iepirkuma dokumentācijas sagatavošanai, kā arī publiski pieejamajiem Valsts ieņēmumu dienesta datiem par profesiju vidējām stundu tarifa likmēm. Informāciju sniedza 17 pašvaldības, bet vidējā stundu un atalgojumu aprēķinā ir iekļautas tās 14 pašvaldības, kuras iepirkumu ir noslēgušas.
- ²¹ Revidentu veidots grafiks, ņemot vērā revīzijā noskaidroto un aplēsto informāciju.
- ²² Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvju 14.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ²³ Latvijas Pašvaldību savienības 08.07.2022. atzinums projektam ID 22-TA-1600. Pieejams: <https://tapportals.mk.gov.lv/reviews/resolutions/10b2e397-53ed-4076-ac6d-40898751a804>, skatīts 03.11.2025.
- ²⁴ Latvijas Pašvaldību savienības 08.07.2022. atzinums projektam ID 22-TA-1600. Pieejams: <https://tapportals.mk.gov.lv/reviews/resolutions/10b2e397-53ed-4076-ac6d-40898751a804>, skatīts 03.11.2025.
- ²⁵ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 25.09.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

- ²⁶ Saskaņā ar Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atvēršanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi” 21. punktu investīcijas ietvaros nav atbalstāma lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iegāde vai tādu transportlīdzekļu iegāde, kas neatbilst šo noteikumu 20.1. apakšpunktam.
- ²⁷ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvju 14.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ²⁸ *Baltic Innovation Agency OÜ & Mangrove OÜ. Analysis of Tartu e-bus pilot.* Pieejams: <https://www.bsr-electric.eu/content/5-use-cases/e-buses/e-bus-report-tartu.pdf>, skatīts 16.06.2025.
- ²⁹ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 30.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³⁰ Ministru kabineta 23.01.2024. noteikumi Nr. 65 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos” 6.1.1.6. pasākuma “Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās” īstenošanas noteikumi”.
- ³¹ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 03.04.2023. atbildes uz jautājumiem par 3.1.1.6.i investīciju “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” papildu uzsaukumu.
- ³² Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 13.06.2025. e-pasta vēstule Valsts kontrolei un 14.10.2025. sniegtā informācija.
- ³³ *Baltic Innovation Agency OÜ & Mangrove OÜ. Analysis of Tartu e-bus pilot.* Pieejams: <https://www.bsr-electric.eu/content/5-use-cases/e-buses/e-bus-report-tartu.pdf>, skatīts 16.06.2025.
- ³⁴ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 17.01.2026. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³⁵ Centrālās finanšu līgumu aģentūras 08.12.2022. vebinārs par ANM projektu atlasī pašvaldībām bezemisiju transportlīdzekļu iegādei. Pieejams: <https://www.youtube.com/watch?v=wJQXa9p9Rvs>, skatīts 16.06.2025.
- ³⁶ Centrālās finanšu līgumu aģentūras 08.01.2026. vēstule Valsts kontrolei Nr. 39-1-6/105 “Par lietderības revīzijas “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē” starpziņojuma projektu”.
- ³⁷ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 08.03.2023. apkopojums par “AF 3.1.1.6.i. investīcijas (pašvaldību elektroautobusi) atlase – aktuālā situācija”.
- ³⁸ Ar šādu nosaukumu dažādos ar iepirkumiem saistītos dokumentos tiek apzīmēts SIA “Electrify”.
- ³⁹ Publisko iepirkuma likuma 20. panta pirmā daļa.
- ⁴⁰ Reģistrācijas numurs 41703003835.
- ⁴¹ SIA “ECO BUS” 10.01.2023. vēstule Nr. 01-01/23 Jelgavas novada pašvaldības izpilddirektorei.
- ⁴² Ieteikums Finanšu ministrijai par kopējās iepirkumu centralizācijas veicināšanu sniegts Valsts kontroles revīzijā “*Problēmas un iespējas publisko iepirkumu attīstībai*” (skatīt 2. ieteikumu un 2.2.2. darbību). Šeit tiks izvērtētas VARAM īstenotās darbības, kas nepieciešamas, lai praksē veicinātu iepirkumu centralizāciju pašvaldībās, stiprinot to kapacitāti. Ieteikums īstenojams sadarbībā ar Finanšu ministrijas un Iepirkumu uzraudzības biroju, kuru kompetencē ietilpst publisko iepirkumu politikas izstrāde un metodiskā vadība.
- ⁴³ Preiļu novada pašvaldība, Rēzeknes novada pašvaldība.
- ⁴⁴ Varam sniedza informāciju, ka MK noteikumu Nr. 673 projekts 2022. gada 21. jūnijā tika virzīts pirmreizējai starpinstiuciju saskaņošanai TAP portālā, kā arī atkārtotai saskaņošanai 2022. gada 20. jūlijā, 10. augustā un 7. septembrī. Visos saskaņošanas posmos tika iesaistītas pašvaldību pārstāvošās organizācijas: LPS, RACA un LLPA.
- ⁴⁵ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 24.10.2025. e-pasta vēstule Valsts kontrolei.
- ⁴⁶ B.2.5. “Pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība un mobilitātes uzlabošana”.
- ⁴⁷ Valsts kontroles 14.10.2025. saruna ar Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvjiem.
- ⁴⁸ Ministru kabineta 23.01.2024. noteikumi Nr. 65 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos” 6.1.1.6. pasākuma “Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās” īstenošanas noteikumi”.
- ⁴⁹ Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atvēršanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi” 70.1.apakšpunkts.
- ⁵⁰ Atvēršanas un noturības mehānisma plāna 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” papildinošās saimnieciskās darbības nosacījumu kontroles metodika. Apstiprināta ar Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 22.05.2024. rīkojumu Nr. ANM/1-9/48/2024.
- ⁵¹ Līdz 31.12.2022. bija spēkā likums “Par pašvaldībām”, kurā funkcija “nodrošināt iedzīvotāju izglītību” bija noteikta 15. panta 4. punktā. Savukārt no 01.01.2023. spēkā ir Pašvaldību likums, kur attiecīgā izglītības funkcija ir noteikta 4. panta pirmās daļas 4. punktā.
- ⁵² T. sk. Tukuma novada pašvaldība, kas daļību Pasākumā pārtrauca un bezemisiju autobusu neiegādājās.

⁵³ Saskaņā ar veiktajām aplēsēm no 2024. līdz 2026. gadam (ieskaitot) ir vidēji 365 dienas, vidēji 194 no tām ir brīvdienas (nedēļas nogales, skolas brīvlaiki, vasaras brīvlaiks no 1. jūnija līdz 31. augustam), bet 171 diena ir skolas diena. Aplēšu veikšanas brīdī – 06.11.2025. – rudens brīvlaika laiks 2026. gadam nav apstiprināts, tādēļ tika pieņemts vidējais brīvdienu skaits pārskata periodā.

⁵⁴ Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumu 7. punkts.

⁵⁵ Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāns (apstiprināts ar Ministru kabineta 28.04.2021. rīkojumu Nr. 292 “Par Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plānu”).

⁵⁶ Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 825. punkts.

⁵⁷ Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 641. punkts.

⁵⁸ Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 998. punkts

⁵⁹ Regula (ES) 2021/241, ar ko izveido Atveseļošanas un noturības mehānismu “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisms”.

⁶⁰ Ministru kabineta 23.01.2024. noteikumi Nr. 65 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos” 6.1.1.6. pasākuma “Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās” īstenošanas noteikumi”.

⁶¹ Ministru kabineta 13.11.2025. rīkojuma Nr. 728 “Par Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešo papildinājumu” 3.1.1.6.i. investīcija “Elektrisko skolas autobusu iegāde”.

⁶² Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi” 16. punkts.

⁶³ Ministru kabineta 07.09.2021. noteikumu Nr. 621 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna īstenošanas un uzraudzības kārtība” 2.4. punkts.

⁶⁴ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 03.04.2023. atbildes uz jautājumiem par 3.1.1.6.i investīciju “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” papildu uzsaukumu. Pieejams: <https://www.cfla.gov.lv/lv/3116i-u2>, skatīts 11.11.2025.

⁶⁵ Informācija pieejama: [Dealer Network | TEMSA Bus & Coach | Europe](#) (skatīts 10.12.2025.).

⁶⁶ Saskaņā ar Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumu 23. punktu – investīcijas attiecināmajās izmaksās nav iekļautas elektroautobusu garantijas, apkopes, papildu rezerves daļu iegādes izmaksas.

⁶⁷ Trīs gadījumos (Dobeles novadā, Jelgavas novadā un Ogres novadā) iepirkumu tehniskās specifikācijas izstrādāja fiziskā Persona E. Papildus vēl vienā gadījumā – Rēzeknes novada pašvaldībā – iepirkumā tika izmantota Ogres novada pašvaldības tehniskā specifikācija, kuras izstrādātāja bija Persona E.

⁶⁸ Jelgavas novads, Ogres novads un Rēzeknes novads.

⁶⁹ Jelgavas novada pašvaldība.

⁷⁰ Reģistrācijas numurs 40003561389).

⁷¹ Tirgus izpētes komisijas 15.05.2023. protokols Nr. JNP/3-35/23/99.

⁷² Personai C 27.04.2023. e-pasta vēstule Personai D.

⁷³ SIA “Electrify” tehniskais apraksts datēts ar 29.06.2023., bet faktiski iepirkums tika publicēts tikai 06.08.2023.

⁷⁴ Publisko iepirkuma likuma 42.panta otrās daļas 12. punkts.

⁷⁵ Publiskā iepirkuma likuma 18.panta ceturtdā daļa.

⁷⁶ Iepirkuma uzraudzības biroja 25.02.2025. Skaidrojums “Biežāk konstatētās neatbilstības iepirkuma procedūru dokumentācijā un norisē”. Pieejams: <https://www.iub.gov.lv/lv/skaidrojums-biezak-konstatetas-neatbilstibas-iepirkuma-proceduru-dokumentacija-un-norise>, skatīts 03.12.2025.

⁷⁷ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3. panta 3. punkts.

⁷⁸ Reģistrācijas numurs 40003067391.

⁷⁹ Iepirkuma Nr. SNP/2024/8/AK nolikuma “Elektroautobusa un tā uzlādes iekārtas iegāde” 2. pielikums “Tehniskā specifikācija – tehniskais piedāvājums”.

⁸⁰ Publisko iepirkuma likuma 25. panta pirmā daļa, 18. panta ceturtdā daļa, 42. panta otrās daļas 11. punkts.

⁸¹ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3. panta 1. un 3. punkts.

⁸² Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika”

3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi” 16. punkts.

⁸³ Ministru kabineta 07.09.2021. noteikumu Nr. 621 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna īstenošanas un uzraudzības kārtība” 2.4. apakšpunkts.

⁸⁴ Augšdaugavas un Madonas novadā iegādātas uzlādes iekārtas SOLA Wallbox 30 kw DC par 18 513 euro (ar PVN), Saulkrastu novadā šī pati uzlādes iekārta iegādāta par 30 492 euro (ar PVN).

⁸⁵ Saulkrastu novadā iegādāts Electrify 910 mikroautobuss par 275 517 euro (ar PVN), Madonas novadā Electrify 910 mikroautobusa iegādes cena sasniedza 291 852 euro (ar PVN).

⁸⁶ Saulkrastu novadā iegādāts Electrify 910 mikroautobuss par 275 517 euro (ar PVN), Madonas novadā Electrify 910 mikroautobusa iegādes cena sasniedza 291 852 euro (ar PVN).

⁸⁷ [truck1.eu](https://www.truck1.eu). “New Minibus, Electric bus Mercedes-Benz E-Sprinter Mercus”. Pieejams: <https://www.truck1.eu/buses/minibuses/mercedes-benz-e-sprinter-mercus-a10526030.html>, skatīts 14.10.2025.

⁸⁸ [truck1.eu](https://www.truck1.eu). “New Minibus, Electric bus Mercedes-Benz E-Sprinter Mercus”. Pieejams: <https://www.truck1.eu/buses/minibuses/mercedes-benz-e-sprinter-mercus-a10679233.html>, skatīts 24.11.2025.

⁸⁹ alytausgidas.lt. 28.11.2022. “Alytų pasiekė pirmi elektrobussai “Altas Novus””. Pieejams: <https://alytausgidas.lt/technologijos/altas-novus-alytu-pasiekie-pirmieji-miestelenu-susisiekimui-skirti-elektrobussai108459>, skatīts 19.11.2025.

⁹⁰ madeinvilnius.lt 04.05.2021. “Lietuvieši sāka ražot pirmos elektriskos autobusus”. Pieejams: <https://madeinvilnius.lt/lv/Bizness/Vi%C4%BC%C5%86as-tirgus/Lietuvie%C5%A1i-s%C4%81ka-ra%C5%BEot-pirm%C4%81s-elektrisko-autobusu-fotogr%C4%81fijas/>, skatīts 14.11.2025.

⁹¹ eviesiejipirkimai.lt. “Viešuosius pirkimus nuo 2024 m. gruodžio 1 d. rasite čia”. Pieejams: https://eviesiejipirkimai.lt/index.php?option=com_vptpublic&task=sutartys&Itemid=109&filter_show=1&filter_limit=10&vpt_unite=&filter_tender=&filter_number=&filter_proctype=&filter_dok_id=&filter_authority=&filter_jarcode=188774637&filter_purchaseCode=&filter_cpv=&filter_valueto=&filter_contractdate_to=&filter_expirationdate_to=&filter_supplier=Transmitto&filter_supplier_jarcode=&filter_agreement_type=, skatīts 24.11.2025.

⁹² Anykščių rajono savivaldybe. “Anykščių rajono mokinių pavēžējimas modernēja – pristatytas naujas elektrinis autobusus”. Pieejams: <https://www.anyksciai.lt/naujienos/anyksciu-rajono-mokiniu-pavezejimas-moderneja-pristatytas-naujas-elektroautobusus/11336>, skatīts 19.11.2025.

⁹³ Foto no <https://www.anyksta.lt/anyksciu-mokiniams-dar-vienas-elektroautobusus/> (skatīts 24.11.2025.) un foto no Centrālās finanšu un līgumu aģentūras veiktajām pārbaudēm Saldus novada pašvaldībā (izgūts no KPVIS sistēmas).

⁹⁴ Ministru kabineta 23.01.2024. noteikumi Nr. 65 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos” 6.1.1.6. pasākuma “Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās” īstenošanas noteikumi”.

⁹⁵ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 29.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

⁹⁶ Starp Valmieras novada pašvaldību un SIA “Electrify” 25.04.2025. noslēgtais pirkuma līgums Nr. 10.9011/7.4.3/25/19.

⁹⁷ Starp Saldus novada pašvaldību un SIA “Electrify” 24.09.2025. noslēgtais pirkuma līgums Nr. 4-7.2/552.

⁹⁸ Revidenti aplēsa, ka pašvaldībās iegādāto 12 mikroautobusu izmaksas bija 3 402 132,80 euro (ar PVN), ja visus šos 12 mikroautobusus iegādātos pa lētākā cenu – 227 117,00 euro (ar PVN), tad 12 mikroautobusu izmaksas sastādītu 2 725 404,00 euro (ar PVN), t. i., samazinātos par 676 728,80 euro jeb 19,9 %.

⁹⁹ Jelgavas novada pašvaldībā noslēgts iepirkuma līgums Nr. JNP 2023/126 par kopējo līguma cenu 624 299,50 euro (ar PVN), Preiļu novada pašvaldībā noslēgts iepirkuma līgums Nr. 4.27/2024/ 6 par kopējo līguma cenu 525 079,50 euro (ar PVN).

¹⁰⁰ Ogres novadā autobuss iegādāts par 665 016,00 euro (ar PVN), kopējā līguma cena ar uzlādes iekārtu ir 730 719 euro (ar PVN).

¹⁰¹ Rēzeknes novada pašvaldības 17.09.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹⁰² TEMSA Skoda Sabancı Ulaşım Araçları Anonim Şirketi tehniskās specifikācijas atklātā konkursā “Elektroautobusa iegāde” (identifikācijas Nr. RNP 2024/3) 5. punkts.

¹⁰³ nerijusev.lt. UAB Kautra perka 7 elektrinius autobusus. 24.01.2022. Pieejams: [UAB Kautra perka 7 elektrinius autobusus – Nerijus EV](https://nerijusev.lt), skatīts 19.11.2025.

¹⁰⁴ Saskaņā ar iepirkuma dokumentāciju iepirkumam piemērots 0 % PVN. Pieejams: https://eviesiejipirkimai.lt/index.php?option=com_vptpublic&task=sutartys&Itemid=109&filter_show=1&filter_limit=10&filter_jarcode=188776264&filter_valuefrom=800000&filter_valueto=12000000&limitstart=40, skatīts 23.11.2025.

¹⁰⁵ Balvu novada pašvaldībā noslēgtajā iepirkuma līgumā Nr. BNP/2024/4.1/1218/LI autobusa cena noteikta 544 500,00 euro (ar PVN), bet Dobeles novada pašvaldības noslēgtajā iepirkuma līgumā Nr. 4.3/2024/143 tā paša autobusa modeļa cena noteikta 570 636,00 euro (ar PVN).

¹⁰⁶ Bauskas novada pašvaldības iegādātā autobusa cena Kohēzijas pasākumā ir 539 647,9 euro (ar PVN), bet tā paša autobusa modeļa cena Dobeles novada pašvaldībā ANM pasākumā ir 570 636,00 euro (ar PVN).

¹⁰⁷ Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas

“Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumu 22. punkts.

¹⁰⁸ SOLA WallBox DC 30 kW ātrās uzlādes stacija. Pieejams: <https://evchargeplus.lv/veikals/sola-wallbox-dc-30-kw-atras-uzlades-stacija/>, skatīts 17.11.2025.

¹⁰⁹ Smart Cover Power&Energy Solutions. EV Charger Delta DC 25kW Wallbox EVDE25E4DUM 4m (CCS2 cable), (25kW), max. 62A, 3Ph 380V, RFID, 3G. Pieejams: <https://www.smart-cover.gr/en/product/ev-charger-delta-dc-25kw-wallbox-evde25e4dum-4m-ccs2-cable-25kw-max-62a-3ph-380v-rfid-3g/>, skatīts 20.11.2025.

¹¹⁰ Balvu novada pašvaldībā iegādātā ātrās uzlādes iekārta EkoEnergetyka PlugCharger Go 25 kw.

¹¹¹ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 07.11.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹¹² SOLA WallBox DC 30 kW ātrās uzlādes stacija. Pieejams: <https://evchargeplus.lv/veikals/sola-wallbox-dc-30-kw-atras-uzlades-stacija/>, skatīts 17.11.2025.

¹¹³ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 07.11.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹¹⁴ Rēzeknes novada pašvaldības 03.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹¹⁵ Saskaņā ar Latvijas būvnormatīvu LBN 501-17 “Būvizmaksu noteikšanas kārtība” (apstiprināts ar Ministru kabineta 03.05.2017. noteikumiem Nr. 239 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 501-17 “Būvizmaksu noteikšanas kārtība””) 3.4. apakšpunktu - mehānismu izmaksas – mehānismu, palīgierīču, instrumentu nomas vai ekspluatācijas un nolietojuma (amortizācijas) izmaksas būvdarbu veikšanai saskaņā ar attiecīgā darba aprakstu, kā arī būvizstrādājumu transporta (pārtransportēšanas) izdevumi būvlaukuma robežā.

¹¹⁶ Starp Rēzeknes novada pašvaldību un SIA “Baltijas Energomontāža” (reģistrācijas numurs 51503056371) 28.10.2024. noslēgtā būvdarbu līguma Nr. RNP/2024/8.3/566 2. pielikums.

¹¹⁷ Reģistrācijas numurs 42403003341.

¹¹⁸ Atklāta konkursa “Elektroautobusa uzlādes stacijas izveides būvdarbi” (identifikācijas Nr. RNP 2024/10) nolikuma 10. pielikums.

¹¹⁹ Atklāta konkursa “Elektroautobusa uzlādes stacijas izveides būvdarbi” (identifikācijas Nr. RNP 2024/10) nolikuma Lokālā tāmē Nr. 1.

¹²⁰ Preiļu novada pašvaldības un SIA “LV ROADS” (reģistrācijas numurs 45403052518) 08.08.2025. vienošanās Nr. 17-1-4/2025/4-1 pie 2025. gada 3. martā noslēgtā līguma Nr. 17-1-4/2025/4 “Elektroautobusu stāvlaukuma un uzlādes staciju vietas izbūve”.

¹²¹ Bezemisiju transportlīdzekļu iegādei Preiļu novada pašvaldības funkciju īstenošanai ES Kohēzijas politikas programmas ietvaros (Taisnīgas pārkārtošanās fonda finansējums – 59 284,62 euro) un Preiļu novada pašvaldības funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļa iegāde no Atveseļošanas fonda finansējuma – 29 642,31 euro.

¹²² Starp Preiļu novada pašvaldību un SIA “Smart Electric Technology” (reģistrācijas numurs 40203265643) 29.08.2024. noslēgtais līgums Nr. 17-1-204/2024/354 “Bezemisiju transportlīdzeklim paredzētās stacionārās uzlādes iekārtas iegāde”.

¹²³ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 14.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹²⁴ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 30.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹²⁵ Tonnas oglekļa dioksīda ekvivalenta gadā.

¹²⁶ KPVIS pievienotie pašvaldību SEG emisiju kalkulatoru aprēķini.

¹²⁷ Revidentu veiktajās aplēsēs nav iekļautas Balvu novada, Bauskas novada, Rēzeknes novada un Smiltenes novada pašvaldības, kuras iegādātos transportlīdzekļus informācijas sniegšanas dienā vēl nebija saņēmušas. Aprēķinā izmantota pašvaldību sniegtā informācija par datumu, kad transportlīdzekļus saņēms pašvaldībā un tā nobraukuma (*km*) informācijas sniegšanas dienā (aprēķinam izmantots kalendāro dienu skaits).

¹²⁸ Valsts kontroles 28.10.2024. lietderības revīzijas Nr. 2.4.1-29/2023 ziņojums “Vai Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta līdzekļi tiek plānoti izmaksu efektīvā veidā?”.

¹²⁹ Saskaņā ar Ogres novada pašvaldības 28.08.2025. sniegto informāciju Valsts kontrolei no 30.09.2024. līdz 21.08.2025. iegādātā autobusa nobraukums ir 6 655 km. Revidenti veica aplēses, ka autobuss 325 dienas ir bijis pašvaldības lietošanā, attiecīgi vienā dienā tas ir nobraucis vidēji 20,5 km. Pieņemot, ka gadā ir 365 dienas, autobusa vidējais nobraukums gadā būs aptuveni 7,4 tūkst. km.

¹³⁰ Informācija par šo prasību bija jautājumu un atbilžu sērijā, kas tika sniegta pie atlases pasākuma, kad saņēmēji tika informēti par atlases pasākuma nosacījumiem, minētā informācija pašvaldībām esot bijusi pieejama arī CFLA tīmekļvietnē.

¹³¹ Biodegvielas likuma 1. panta 1. un 4. punkts.

¹³² Neste.lv. “Neste MY atjaunojamā dīzeļdegviela”. <https://www.neste.lv/lv/content/neste-my>, skatīts 13.11.2025.

¹³³ Circle K. “Parūpējies par savu auto ar Circle K miles un miles+ dīzeļdegvielu”. <https://www.cirlek.lv/degviela-miles/dizeļdegviela>, skatīts 13.11.2025.

¹³⁴ Dienvidkurzemes novads, Jelgavas novads, Rēzeknes novads un Saldus novads.

¹³⁵ Pašvaldības, kuras bija saņēmušas autobusus un varēja sniegt datus, – Dienvidkurzemes novads, Jelgavas novads un Saldus novads.

¹³⁶ Jelgavas novada pašvaldības 08.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

¹³⁷ Ministru kabineta 23.01.2018. noteikumi Nr. 42 “Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika”.

- ¹³⁸ Iepirkumu uzraudzības biroja 14.11.2025. e-pasta vēstule Valsts kontrolei.
- ¹³⁹ EK regulas (ES) 2019/1242 par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK 3. panta 11. punktā noteikts, ka “bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis ir lielas noslodzes transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO₂/kWh, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO₂/km, kā noteikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (16) un tās īstenošanas pasākumiem”.
- ¹⁴⁰ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas 24.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁴¹ Ministru kabineta 18.02.2014. noteikumi Nr.100 “Jaunbūvējamo transportlīdzekļu konstrukcijas normatīvtehniskās dokumentācijas saskaņošanas un starptautiskā izgatavotāja identifikācijas koda piešķiršanas un iestrādāšanas kārtība”.
- ¹⁴² VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 25.09.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁴³ Latvijas Atvērto datu portāls. “Automobiļi - Dati uz 24.02.2025 datumu”. Pieejams: <https://data.gov.lv/dati/lv/dataset/transportlidzeklu-registracijas/resource/96ca9430-f4df-4d2a-b17b-ba865d8a5b54>, skatīts 14.11.2025.
- ¹⁴⁴ Mikroautobusa EX5602 Latvijas Republikas transportlīdzekļa reģistrācijas apliecība.
- ¹⁴⁵ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 29.08.2023. vēstule Nr. 11.11-5/6404 “Par WMI koda piešķiršanu un tehnisko noteikumu saskaņošanu”. Adresēta info@electricbus.lv
- ¹⁴⁶ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 08.01.2026. vēstule Nr. SAR-sar/127/2 “Par revīzijas starpziņojuma projektu”.
- ¹⁴⁷ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 21.02.2025. izvērtējums par Dienvidkurzemes novada pašvaldības deputāta 18.02.2025. telefoniski izteiktajām bažām par elektroautobusu iepirkumu un piegādāto autobusu faktisko atbilstību tehniskajai specifikācijai.
- ¹⁴⁸ 16.08.2024. Dienvidkurzemes novada pašvaldībā sastādītais nodošanas un pieņemšanas akts garantijas remonta darbiem.
- ¹⁴⁹ Dienvidkurzemes novada pašvaldības 02.09.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁵⁰ Dienvidkurzemes novada pašvaldības 04.11.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁵¹ Dienvidkurzemes novada pašvaldības 21.11.2025. telefoniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁵² VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 25.09.2025. un 29.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁵³ Ministru kabineta 22.12.2009. noteikumu Nr. 1494 “Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi” 2.14. punkts.
- ¹⁵⁴ Transportlīdzekļi ar VIN: W1V4VCHZ8SP741071 un W1V4VCHZXSP741072.
- ¹⁵⁵ Starp Jelgavas novada pašvaldību un TEMSA Skoda Sabanci Ulaşım Araçları A.S. 25.04.2025. parakstītais pieņemšanas un nodošanas akts.
- ¹⁵⁶ Jelgavas novada pašvaldības 28.08.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁵⁷ Starp Rēzeknes novada pašvaldību un TEMSA Skoda Sabanci Ulaşım Araçları A.S. 24.10.2025. parakstītais pieņemšanas un nodošanas akts.
- ¹⁵⁸ Preiļu novada pašvaldības 25.03.2025. vēstule Personai A, TEMSA Skoda Sabanci Ulaşım Araçları Anonim Sirketi un SIA “ECO BUS” “Par konstatētajiem defektiem transportlīdzeklim TEMSA MD9 ELECTRICITY v/n EY1265”.
- ¹⁵⁹ 18.02.2025. Defektu akts Nr. 1 “Par transportlīdzeklim konstatētajiem defektiem”.
- ¹⁶⁰ 02.10.2025. Preiļu novada pašvaldības sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁶¹ Preiļu novada pašvaldības 25.03.2025. vēstule Personai A, TEMSA Skoda Sabanci Ulaşım Araçları Anonim Sirketi un SIA “ECO BUS” “Par konstatētajiem defektiem transportlīdzeklim TEMSA MD9 ELECTRICITY v/n EY1265”.
- ¹⁶² Preiļu novada pašvaldības 15.09.2025. pārbaudes akts Personai A, TEMSA Skoda Sabanci Ulaşım Araçları Anonim Sirketi un SIA “ECO BUS” “Par garantijas laikā konstatēto un novērsto defektu pēcpārbaudi”.
- ¹⁶³ Preiļu novada pašvaldības 03.04.2025. vēstule Personai A, TEMSA Skoda Sabanci Ulaşım Araçları Anonim Sirketi un SIA “ECO BUS” “Par konstatētajiem defektiem transportlīdzeklim TEMSA MD9 ELECTRICITY v/n EY1265”.
- ¹⁶⁴ Ogres novada pašvaldības 13.11.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹⁶⁵ Autopārvadājumu likuma 1. panta 27. punkts un 51. pants.
- ¹⁶⁶ Ministru kabineta 10.12.2019. noteikumi Nr. 607 “Pasažieru un kravas pašpārvadājumu veikšanas kārtība”.
- ¹⁶⁷ Ministru kabineta 10.12.2019. noteikumu Nr. 607 “Pasažieru un kravas pašpārvadājumu veikšanas kārtība” III nodaļa.
- ¹⁶⁸ Ceļu satiksmes likuma 16. panta 5³ daļa.
- ¹⁶⁹ Ministru kabineta 02.06.2015. noteikumu Nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi” 184., 185. un 233. punkts.
- ¹⁷⁰ Valsts kontroles 03.12.2018. apvienotās atbilstības/lietderības revīzijas Nr. 2.4.1-43/2017 ziņojums “Vai pašvaldību rīcība ar finanšu līdzekļiem, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir likumīga un lietderīga?”.
- ¹⁷¹ Satiksmes ministrijas 12.11.2025. elektroniski sniegtās atbildes uz revidentu jautājumiem.
- ¹⁷² Fokuss uz ANM Pasākumu – MK 25.10.2022. noteikumi Nr. 673 Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1.reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi. Tiek uzsākts līdzīgs pasākums arī Kohēzijas politikas 2021.–2027. gadam ietvaros.
- ¹⁷³ Tiks vērtēta Pasākuma mērķa vērtība (15 iegādāti elektriskie bezemisiju transportlīdzekļi), noteiktais atbalsta apmērs, transportlīdzekļa un tā uzlādes iekārtas un infrastruktūras izmantojamības ierobežojumi.

¹⁷⁴ Tiks skaidrots, kādēļ atbalsts paredz pārbūvēto transportlīdzekļu iegādi, kādēļ noteikts vienāds atbalsta apmērs jaunam, rūpnieciski ražotam un lietotam, 10 gadus vecam par bezemisiju pārbūvētam autobusam, kā arī, vai tika vērtēti pārbūvēto autobusu drošības, kvalitātes un izmaksu ieguvuma aspekti, kas saistīti ar autobusa pārbūvi.

¹⁷⁵ Publisko iepirkumu likums, Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likums, MK 25.10.2022. noteikumi Nr. 673 Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes “Nevienlīdzības mazināšana” 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.6.i. investīcijas “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” īstenošanas noteikumi u.c.

¹⁷⁶ “Pietiekami” apzīmē regularitāti – nav identificējama nepamatota dīkstāve, un intensitāti – iegādāto autobusu nobraukums salīdzinājumā ar citos atbalsta pasākumos elektroauto iegādei noteikto obligāto nobraukumu (Modernizācijas fonda, ANM Pasākuma “Energoefektivitātes paaugstināšana uzņēmējdarbībā” un Emisijas kvotu izsolišanas instrumenta finansētajos projektos). Tiks vērtēts arī pašvaldību paredzētais transportlīdzekļu lietojums projekta pieteikumā.