

**□ Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietverto ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem**

Ministru kabineta 2013.gada 11.jūnija sēdē (protokols nr.34 37.§) tika pieņemts zināšanai Pārresoru koordinācijas centra sagatavotais Informatīvais ziņojums „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” (turpmāk – ziņojums). Saskaņā ar minētās sēdes protokola 2.punktu ministrijām atbilstoši kompetencei uzdots izvērtēt informatīvā ziņojuma 5.pielikumā ietverto darba grupas ieteikumu finansiālos un tiesiskos riskus un 5.pielikumā minētajos termiņos iesniegt noteiktā kārtībā izskatīšanai Ministru kabinetā priekšlikumus par turpmāko rīcību.

Ministru kabineta 2013.gada 28.maija sēdē (protokols nr.32 38.§) tika atbalstīts Ekonomikas ministrijas sagatavotais likumprojekts “Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums”. Saskaņā ar minētās sēdes protokola 6.punktu valsts kapitālsabiedrību un valstij piederošo kapitāla daļu turētājiem sešu mēnešu laikā pēc šī likuma spēkā stāšanās (ar Ministru kabineta 2015.gada 12.maija sēdē (protokols Nr.24 30.§) – izpildes termiņš pagarināts līdz 2015.gada 1.novembrim) iesniegt izskatīšanai Ministri kabinetā noteiktā kārtībā veikto izvērtējumu par valsts līdzdalību kapitālsabiedrībās, valsts kapitālsabiedrību turpmāko juridisko statusu un kapitāla daļu turētāju un priekšlikumus par turpmāko rīcību, ievērojot, ka sākotnēji uz Ministru kabinetu virzāms izvērtējums par kapitālsabiedrībām, kuras apsaimnieko nekustamos īpašumus, un kapitālsabiedrībām, kurās valstij nav izšķirošās ietekmes.

Izpildot Ministru kabineta 2013.gada 11.jūnija sēdes protokola 2.punktu, Satiksmes ministrija ir izvērtējusi ziņojuma 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietverto darba grupas ieteikumu finansiālos un tiesiskos riskus.

**I. Ziņojuma 5.pielikuma 2.punkts. Par darba grupas priekšlikumu saglabāt valsts līdzdalību esošajā apjomā lielā daļā kapitālsabiedrību.**

Saskaņā ar Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā ziņojuma II sadaļas 8.punktu darba grupa rekomendē saglabāt valsts līdzdalību tajās kapitālsabiedrībās, kuras darbojas tirgus nepilnības apstākļos vai to darbība nodrošina valsts stratēģisko attīstības un drošības interešu īstenošanu.

Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja VAS “Latvijas dzelzceļš”, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VAS “Latvijas Pasts”, VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”, VAS “Latvijas gaisa satiksme”, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” un AS “Pasažieru vilciens” piekrīt darba grupas priekšlikumam par līdzdalības kapitālsabiedrībās saglabāšanu. Pamatojoties uz Valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas un privatizācijas sertifikātu izmantošanas pabeigšanas likuma 17.panta pirmo daļu VAS "Latvijas pasts", VAS

---

Deklasificēts saskaņā ar SAM 25.02.2021. vēstuli Nr.01-07/789 (reģ. Nr.2015-TA-2778/1123)

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietverto ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

## ~~Ierobežotas pieejamības informācija~~ NAV KLASIFICĒTS

"Starptautiskā lidosta "Rīga"", VAS "Latvijas dzelzceļš" un VAS "Latvijas gaisa satiksme" un šo sabiedrību akcijas nedrīkst privatizēt vai atsavināt.

Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktu VAS "Latvijas dzelzceļš", VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs", VAS "Latvijas Pasts", VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs", VAS "Latvijas gaisa satiksme", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un AS "Pasažieru vilciens" komercdarbību veic stratēģiski svarīgā nozarē, līdz ar to līdzdalība esošajā apjomā saglabājama.

### **VAS "Latvijas dzelzceļš"**

VAS "Latvijas dzelzceļš" stratēģiskais mērķis ir nodrošināt efektīvu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un kapitāla daļu pārvaldību stratēģiski svarīgā nozarē Latvijas tautsaimniecības interesēs, kļūstot par Baltijas transporta nozares līderi - modernu, efektīvu un videi draudzīgu infrastruktūras un loģistikas uzņēmumu grupu.

Pamatojoties uz Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktu VAS "Latvijas dzelzceļš" līdzdalība esošajā apjomā saglabājama SIA "LDZ Cargo", SIA "LDZ ritošā sastāva serviss", SIA "LDZ infrastruktūra" un SIA "LDZ apsardze", jo saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4.panta otrās daļas 2.punktu, līdzdalība tieši nodrošina VAS "Latvijas dzelzceļš" vispārējo stratēģisko mērķu un vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu.

SIA "LDZ Cargo" stratēģiskais mērķis - būt līderim dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozījumā Baltijā, nodrošināt starptautiskos pasažieru pārvadājumus ar augstu pievienoto vērtību, attīstīt loģistikas sistēmu;

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" stratēģiskais mērķis - sniegt ekonomiski efektīvus dzelzceļa ritošā sastāva remonta un apkopes pakalpojumus, veicinot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvu izmantošanu;

SIA "LDZ infrastruktūra" stratēģiskais mērķis nodrošināt ekonomiski efektīvus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras kapitālā remonta pakalpojumus, izmantojot modernas sliežu ceļu kapitālā remonta tehnoloģijas Latvijas tautsaimniecībai stratēģiski svarīgā nozarē;

SIA "LDZ apsardze" stratēģiskais mērķis - sniegt apsardzes pakalpojumus stratēģiski svarīgā nozarē nodrošinot adekvātu drošības līmeni ar tranzīta koridora apsardzi saistītu pasākumu īstenošanā dzelzceļa nodalījuma joslā un kritiskajā infrastruktūrā.

Līdz ar to, kapitālsabiedrību darbība turpināma esošajā statusā VAS "Latvijas dzelzceļš" ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju un SIA "LDZ Cargo", SIA "LDZ ritošā sastāva serviss", SIA "LDZ infrastruktūra" un SIA "LDZ apsardze" kā VAS "Latvijas dzelzceļš" meitas uzņēmumi.

### **VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs"**

Likumā „Par autoceļiem” 7.panta (3<sup>1</sup>)daļā un 23<sup>2</sup>.pantā ir noteikts pienākums VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām valsts autoceļu uzturēšanas prasībām plānot un veikt valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbus saskaņā ar deleģēšanas līgumu, kas noslēgts 2013.gada 18.decembrī starp Satiksmes ministriju

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

un VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” uz noteiktu laiku t.i., līdz 2020.gada 31.decembrim. VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” darbojas saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktu stratēģiski svarīgā autoceļu jomā autosatiksmes nozarē, nodrošinot valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu plānošanas un veikšanas pakalpojumus visā valsts teritorijā.

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” stratēģiskais mērķis ir valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu plānošana un veikšana uz valsts autoceļiem saskaņā ar Ministru kabineta saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 9.marta noteikumu Nr.224 „Noteikumi par valsts un pašvaldības autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli”, Ministru kabineta 2013.gada 17.decembra noteikumu Nr.1528 „Valsts akciju sabiedrības „Latvijas autoceļu uzturētājs” sniegto publisko pakalpojumu saraksts un to cenu noteikšanas metodika”, 2013.gada 18.decembra Deleģēšanas līgumu un 2014.gada 19.februāra līguma „Par sadarbību valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu realizācijā” prasībām.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **VAS “Latvijas Pasts”**

Saskaņā ar Pasta likumu VAS “Latvijas Pasts” līdz 2019.gada 31.decembrim ir noteiktas saistības sniegt universālo pasta pakalpojumu visā valsts teritorijā un jānodrošina abonēto preses izdevumu piegādes pakalpojumu sniegšana visā valsts teritorijā.

Eiropas Parlaments un Padomes 1997.gada 15.decembra direktīvas 97/67/EK par kopīgiem noteikumiem Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgus attīstībai un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai (grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002.gada 10.jūnija direktīvu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 20.februāra direktīvu 2008/6/EK) normas, kas iekļautas Pasta likumā, izpildi ir uzņēmusies Latvija kā Eiropas Savienības dalībvalsts, nodrošinot, ka universālā pasta pakalpojuma sniegšana ir garantēta.

Pamatojoties uz Pasta likuma 6.panta otrās daļas 4.punktu Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija ar 2009.gada 7.decembra lēmumu Nr.408 „Par pārstāvību attiecībā ar citu valstu noteiktiem pasta operatoriem” nolēma noteikt VAS „Latvijas Pasts” turpināt sniegt Latvijas Republikas teritorijā pasta pakalpojumus, pildot visas no Pasaules Pasta savienības dokumentiem izrietošās saistības, un pasta darbības jautājumos pārstāvēt Latvijas Republiku attiecībās ar citu valstu noteiktiem pasta operatoriem.

Ievērojot Nolīgumu par pasta maksājumu pakalpojumiem Pasaules Pasta savienības dalībvalstīm ir jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka tās teritorijā ir pieejams vismaz viens no minētajiem pasta maksājumu pakalpojumiem – (1) skaidras naudas pārvedums, (2) izmaksājama naudas pārvedums, (3) bezskaidras naudas pārvedums un (4) pasta pārskaitījums. Dalībvalstīm jāveic pasākumi, lai nodrošinātu pasta maksājumu pakalpojumu nepārtrauktību. Dalībvalstīm jāpaziņo Starptautiskajam birojam par operatoru, kas ir oficiāli izraudzīts, lai sniegtu pasta maksājumu pakalpojumus, izmantojot savu tīklu, un izpildītu savā teritorijā pienākumus, kas noteikti Pasaules Pasta savienības aktos.

VAS “Latvijas Pasts” visā valsts teritorijā nodrošina tādu pakalpojumu sniegšanu kā eksprespasta pakalpojumi; filatēlija; mazumtirdzniecība gan pasta pakalpojumu sniegšanas

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

vietā, gan pie pastniekiem; finanšu pakalpojumi; valsts pensiju, pabalstu un atlīdzību piegāde dzīvesvietā; preses izdevumu abonēšana; neadresēto sūtījumu piegāde un ar šiem pakalpojumiem saistītu papildus pakalpojumu sniegšanu.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **SIA „Mailmaster”**

VAS “Latvijas Pasts” meitas uzņēmuma SIA „Mailmaster”, kura kapitāla daļas 100 % apmērā pieder VAS “Latvijas Pasts”, pamatdarbības veids ir mainīgas informācijas digitālā druka un pasta sūtījumu sagatavošana atbilstoši spēkā esošajām prasībām, tajā skaitā, drukāto materiālu iesiešana, korespondences un reklāmas materiālu ievietošana aploksnēs, iepakošana polietilēnā vai cita veida materiālos un sūtījumu nodošana piegādei VAS “Latvijas Pasts”. Sadarbībā ar savu meitas uzņēmumu SIA “Mailmaster” VAS “Latvijas Pasts” izstrādā vienotus pakalpojumu piedāvājumus gan iekšzemes, gan pārrobežu sadarbības partneriem un klientiem. VAS “Latvijas Pasts” kopīgā sadarbībā ar SIA “Mailmaster” un biznesa darbību rezultātā noteiktos segmentos nodrošina sūtījumu apjomu veicināšanu.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā.

### **VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”**

Šobrīd VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs” (turpmāk arī – LVRTC) ir vienīgā valstij 100% piederoša kapitālsabiedrība, kuras pamatdarbība tiek veikta informācijas un telekomunikācijas nozarē (turpmāk – IKT). LVRTC pieder un tas uztur valstiski svarīgu infrastruktūru, kas nodrošina valstij svarīgas funkcijas un tiek izmantota sekojošās jomās:

- Atbilstoši Elektronisko plašsaziņas līdzekļu likuma 13.pantam LVRTC uzdevums ir nodrošināt to elektronisko plašsaziņas līdzekļu radio programmu izplatīšanu analogajā formātā, kuriem nav savu tehnisko izplatīšanas līdzekļu, kā arī LVRTC nodrošina sabiedriskā elektroniskā plašsaziņas līdzekļa radio programmu izplatīšanu valsts teritorijā analogajā formātā. Atbilstoši Elektronisko plašsaziņas līdzekļu likuma 13.panta trešajai daļai LVRTC nodrošina bez maksas galalietotājiem to elektronisko plašsaziņas līdzekļu veidoto televīzijas programmu zemes apraidi ciparformātā (turpmāk – Ciparu TV projekts), kuras iekļautas Nacionālās elektronisko plašsaziņas līdzekļu padomes apstiprinātajā galalietotājiem bez maksas izplatāmo programmu saraksts, līdz ar to sākot ar 2014.gadu LVRTC nepastarpināti nodrošina sabiedrisko un nacionālo televīziju bezmaksas izplatīšanu;

- LVRTC ir vienīgais Latvijas Republikā uzticams sertifikācijas pakalpojumu sniedzējs, kas nodrošina drošu sertifikācijas pakalpojumu sniegšanu (turpmāk – eParaksts) un uzturēšanu, tajā skaitā nodrošina sertifikācijas pakalpojumus eID kartēs;

- LVRTC saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 31.maija rīkojumu Nr.231 “Grozījumi darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājumā” un Ministru kabineta 2012.gada 24.janvāra noteikumiem Nr.79 “Noteikumi par darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.2.2.3.aktivitāti “Elektronisko sakaru pakalpojumu vienlīdzīgas pieejamības nodrošināšana visā valsts teritorijā (platjoslas tīkla attīstība)” tika apstiprināta par

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

Eiropas Savienības fonda projekta “Nākamās paaudzes elektronisko sakaru tīklu attīstība lauku reģionos” (turpmāk – Platjoslas projekts). Projekta ietvaros LVRTC veic platjoslas interneta infrastruktūras uzbūvi, lai zemas apdzīvotības teritorijās ar zemiem ekonomiskās attīstības rādītājiem (Latvijas Republikas lauku teritorijās) nodrošinātu konkurētspējīgu mūsdienām atbilstošu piekļuvi internetam. Projekts tiek realizēts balstoties uz bezpeļņas principiem;

- Tāpat norādāms, ka LVRTC kā valsts kapitālsabiedrība, kuras akcijas saskaņā ar Elektronisko plašsaziņas līdzekļa likumu nedrīkst atsavināt, šobrīd realizē valsts pārvaldei svarīgus projektus, un konkrēti – valsts tīmekļa resursu aizsardzību pret DdoS uzbrukumiem. Saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 30.decembra rīkojumu Nr.824 “Par atļauju piemērot Publisko iepirkumu likuma 3.panta trešās daļas 2.punktu” (DV) LVRTC nodrošina 103 resursiem nodrošina aizsardzību no pakalpojumatteices uzbrukumiem (DdoS uzbrukumiem).

- LVRTC, ievērojot Mobilizācijas likumā un Ministru kabineta 2009.gada 28.aprīļa noteikumos Nr.365 “Noteikumi par pasta, radio, televīzijas un citu plašsaziņas līdzekļu darba nodrošināšanu valsts apdraudējuma gadījumā”, izstrādā rīcības plānu un uztur nepieciešamos tehniskos resursus, lai nodrošinātu iedzīvotāju apziņošanu visā Latvijas Republikas teritorijā.

LVRTC nodrošina un uztur kritiskās infrastruktūras objektus visā Latvijas Republikas teritorijā. Atbilstoši Nacionālās drošības likuma noteiktajam kritiskā infrastruktūra ir Latvijas Republikā izveidoti objekti, sistēmas vai to daļas, kuras ir būtiskas svarīgu sabiedrības funkciju īstenošanas, kā arī cilvēku veselības aizsardzības, drošības, ekonomiskās vai sociālās labklājības nodrošināšanai un kuru iznīcināšana vai darbības traucējumi būtiski ietekmētu valsts funkciju īstenošanu. LVRTC nodrošina un uztur:

- valsts līmeņa sevišķi svarīga kritiskā infrastruktūra (A kategorijas kritiskā infrastruktūra);
- valsts līmeņa svarīga kritiskā infrastruktūra (B kategorijas kritiskā infrastruktūra);
- pašvaldību un nozaru kritiskā infrastruktūra (C kategorijas kritiskā infrastruktūra).

Kopumā LVRTC paralēli deleģēto uzdevumu izpildei paplašinājis savu pamata darbību ieviešot jaunus biznesa virzienus, kā piemēram, datu pārraide, datu centra virziens, fizisko dzīslu nomu, u.c. Tādējādi panākts kopējā apgrozījuma pieaugums vidēji no 10 miljoniem euro 2009.gadā līdz 13 miljoniem euro 2013.gadā. 2014.gada apgrozījums sasniedza aptuveni 15 miljoni euro apjomā, kas ir par 50% vairāk salīdzinājumā ar 2009.gadu.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **VAS “Latvijas gaisa satiksme”**

VAS “Latvijas gaisa satiksme” valsts līdzdalība kapitālsabiedrībā saglabājama esošajā statusā ņemot vērā to, ka kapitālsabiedrība darbojas stratēģiski svarīgā nozarē, un nodrošina valsts attīstības un drošības interešu īstenošanu, veicot aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un Latvijas valsts gaisa telpas kontroli.

VAS “Latvijas gaisa satiksme” savu darbību īsteno valstij stratēģiski svarīgā nozarē, darbojoties transporta nozares aviācijas apakšnozarē un sniedz pakalpojumus, kas ir būtiski nozares politikas īstenošanai, darbojoties ciešā sinerģijā ar VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

un AS "Air Baltic Corporation", turklāt, kapitālsabiedrības darbības noteicošais mērķis nav peļņas gūšana, bet efektīvas darbības nodrošināšana atbilstoši starptautisko institūciju prasībām un noteiktajam regulējumam, līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### AS "Pasažieru vilciens"

Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktu AS „Pasažieru vilciens” darbību veic stratēģiski svarīgā nozarē, un kapitālsabiedrības kā sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības stratēģija izstrādāta, ņemot vērā Latvijas Nacionālās attīstības plānu, Transporta attīstības pamatnostādnes, kā arī Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna pētījumā izklāstīto transporta tīkla attīstības redzējumu, kā arī mērķi, ka vilcienu tīklu ir paredzēts izmantot kā transporta un teritoriālās attīstības pamatu. AS „Pasažieru vilciens” vidējā termiņa stratēģiskie mērķi ir pilnveidot AS „Pasažieru vilciens” piedāvāto pakalpojumu kvalitāti (vairot klientu apmierinātību), pakāpeniski palielināt pārvadāto pasažieru (braucien) skaitu, kā arī nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus finansiāli ilgtspējīgā veidā (samazināt izmaksas uz nobraukto sēdvietu km, palielināt ieņēmumus no biļešu tirdzniecības).

AS „Pasažieru vilciens” darbojas vienotā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīklā, kura pārvaldīšanu nodrošina un uzturēšanu un attīstību veic VAS „Latvijas dzelzceļš”, kuras kapitāla daļu turētājs ir Satiksmes ministrija. Attiecīgi Satiksmes ministrija kā vadošā valsts pārvaldes iestāde dzelzceļa nozarē un kapitāla daļu turētājs var vislabāk nodrošināt koordinētu sadarbību attīstības plānošanas un kopīgu investīciju projektu realizēšanā, kas ir būtiska AS „Pasažieru vilciens” darbības nodrošināšanā un stratēģisko mērķu sasniegšanā.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"

Saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 5.jūlija noteikumiem Nr.535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un šīs teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu” VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" lidlaukam un arī lidlauka teritorijai ir noteikts valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statuss. Tāpat norādām, ka VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" lidlauka teritorijai, pamatojoties uz Teritorijas attīstības plānošanas likuma 7.panta pirmo daļu un 17.panta pirmo un otro daļu ir noteikts nacionālo interešu objekta statuss ar Ministru kabineta 2013.gada 2.jūlija rīkojumu Nr.297.

Valsts līdzdalība VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" ir saglabājama. VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" kā viens no valsts aviācijas nozares struktūras galvenajiem elementiem, ir lielākais starptautiskās aviācijas uzņēmums Baltijā un ir šī reģiona galvenais gaisa satiksmes centrs, kas nodrošina regulāru pasažieru satiksmi, kravas un pasta pārvadāšanu ar civilās aviācijas gaisa kuģiem uz Eiropas un citām pasaules valstu pilsētām, tādējādi nodrošinot Latvijas valsts starptautisko sasniedzamību. Ņemot vērā valsts svarīgo lomu efektīvas un droša gaisa transporta sistēmas izveidošanā, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" veicina ekonomisko

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrības izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

izaugsmi, kas ir būtisks faktors, lai nodrošinātu valsts ilgtspējīgu attīstību. Tāpat gaisa transportam ir liela ietekme uz valsts ekonomikas attīstību un iekšzemes kopprodukta pieaugumu.

VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" pastāvošos tirgus apstākļos kā komersants, veic normatīvajiem aktiem atbilstošu komercdarbību, nodrošina sabiedrības interesēm atbilstošus augstas kvalitātes, drošus un pieejamus gaisa satiksmes pakalpojumus aviācijas nozarē, sekmē komercdarbības attīstību un nodrošina stabilus finanšu rādītājus.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **AS "Air Baltic Corporation"**

Informējam, ka informācija par AS „Air Baltic Corporation” ir apkopota Satiksmes ministrijas sagatavotajā informatīvajā ziņojumā par AS „Air Baltic Corporation” attīstības nodrošināšanu, kuru Ministru kabinets akceptēja 2015.gada 3.novembra (protokols Nr.57 72.§) (TA-2280-DV, TA-2430) sēdē. Līdz ar to atbilstoši Ministru kabineta pieņemtajiem lēmumiem un, ievērojot Ministru kabineta 2011.gada 27.septembra (protokols Nr.55 47.§ - IP) sēdē lemtu, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **SIA "LDZ Cargo Loģistika"**

SIA "LDZ Cargo" pieder 100% kapitāla daļu SIA "LDZ Cargo Loģistika": līdzdalības pamatojums VPIL 88.panta pirmās daļas 3.punkts – stratēģiski svarīga nozare; Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4.panta otrās daļas 2.punkts – līdzdalība tieši nodrošina VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDz Cargo" vispārējo stratēģisko mērķu un vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu-intermodālu loģistikas piedāvājumu mārketingu un pārdošana, piesaistot Latvijas tranzīta nozarei jaunus klientus, tādā veidā sekmējot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Patlaban tiek gatavoti dokumenti, lai VAS "Latvijas dzelzceļš" iegādātos SIA "LDZ Cargo Loģistika" kapitāla daļas no SIA "LDZ Cargo" un tādējādi kļūtu par SIA "LDZ Cargo Loģistika" 100 % kapitāla daļu īpašnieku. Saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 5.panta otro daļu, atļauju VAS "Latvijas dzelzceļš" iegūt līdzdalību citā kapitālsabiedrībā pieņem Ministru kabinets.

Līdz ar to, līdz Ministru kabineta lēmuma pieņemšanai, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā.

### **SIA "Rīgas Vagonbūves uzņēmums "Baltija""**

Ziņojumā 8.punktā ir apkopotas kapitālsabiedrības, kurās līdzdalība esošajā apjomā saglabājama lielā daļā kapitālsabiedrību, kurās kapitāla daļu īpašnieks ir valsts, valsts kapitālsabiedrības un valsts izšķirošā ietekmē esošās kapitālsabiedrības (9.tabulā). Norādām, ka tabulas 50.ailē norādītā SIA "LDz ritošā sastāva serviss" līdzdalība SIA "Rīgas Vagonbūves

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

uzņēmums "Baltija" ir 25% apmērā. Līdz ar to SIA "Rīgas Vagonbūves uzņēmums "Baltija" šobrīd nav SIA "LDz ritošā sastāva serviss" izšķirošā ietekmē.

Papildus norādām, ka tiek gatavoti dokumenti, lai SIA "LDz ritošā sastāva serviss" iegādātos SIA "Rīgas Vagonbūves uzņēmums "Baltija" 75% kapitāla daļas, lai kļūtu par SIA "Rīgas Vagonbūves uzņēmums "Baltija" 100 % kapitāla daļu īpašnieku. Saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 5.panta otro daļu un 8.panta trešo daļu, atļauju SIA "LDz ritošā sastāva serviss" iegūt izšķirošo ietekmi citā kapitālsabiedrībā pieņem Ministru kabinets.

Līdz ar to, līdz Ministru kabineta lēmuma pieņemšanai, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā.

**II. Ziņojuma 5.pielikuma 10.punkts. Kapitālsabiedrības nodot turējumā Valsts kapitāla daļu pārvaldības birojam (vispirms nododot kapitāla daļas kapitālsabiedrībās, kurās valstij nav izšķirošā ietekme un kapitālsabiedrības, kuras apsaimnieko nekustamos īpašumus).**

Saskaņā ar Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā ziņojuma II sadaļas 2.punktu darba grupa rekomendē nodot Valsts kapitāla daļu pārvaldības biroja turējumā vairākas kapitālsabiedrības un kapitāla daļas, kuras a) darbojas dabiskā monopola apstākļos, b) darbojas brīva tirgus apstākļos, c) to darbībā dominē peļņas mērķis, d) nodošana Valsts kapitāla daļu pārvaldības biroja turējumā saistāma ar ES tiesību aktu normu izpildi, e) nodošana Valsts kapitāla daļu pārvaldības biroja turējumā saistāma ar interešu konflikta novēršanu.

Laikā periodā, kurā darba grupa vērtēja valsts līdzdalību kapitālsabiedrībās, vērtējot to turējumā esošās valsts kapitālsabiedrības ir mainījies tiesiskais regulējums. Sākotnējā likumprojektā "Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums" bija paredzēta norma, ka Valsts kapitāla daļu pārvaldības birojs pildīs valsts kapitāla daļu turētāja pienākumus. Tomēr spēkā esošajā Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā šādas normas nav, tādējādi likumdevējs nav paredzējis šāda veida pienākumus koordinācijas institūcijai un šāds darba grupas priekšlikums ir zaudējis aktualitāti.

**III. Ziņojuma 5.pielikuma 11.punkts. Juridiskā statusa maiņa, kapitālsabiedrības pārveidojot par iestādēm un valsts aģentūrām.**

Saskaņā ar Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā ziņojuma II sadaļas 1.punktu darba grupa rekomendē vairākām kapitālsabiedrībām mainīt juridisko statusu.

**AS "LatRailNet"**

Darba grupa rekomendē AS "LatRailNet" veikt juridiskā statusa maiņu, pārveidot par iestādi.

Satiksmes ministrija informē, ka AS „LatRailNet” funkcionāli ir infrastruktūras pārvaldītāja neatkarīga daļa, kas veic tādas infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas (tiesību aktos

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem



definētas kā „būtiskās funkcijas”), kuras saskaņā ar Eiropas Savienības prasībām nedrīkst veikt pats infrastruktūras pārvaldītājs, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā ir atkarīgs no pārvaldītāja.

Dzelzceļa infrastruktūras jaudas efektīva izmantošana pārvaldītāja dzelzceļa infrastruktūras robežās ir ar saimniecisko darbību saistīta aktivitāte, ko saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas padomes 2011.gada 21.septembra lēmuma Nr.1/21 „Metodika maksas aprēķināšanai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvaldījumiem” 6.3.1.apakšpunktā noteikto ietver dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvaldījumiem pakalpojumā, aprēķinot infrastruktūras maksu. Tādējādi dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadale, kas Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas padomes lēmuma izpratnē ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas efektīva izmantošana, uzskatāma par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvaldījumiem pakalpojuma, kas saistīts ar saimniecisko darbību, neatņemamu sastāvdaļu un AS “LatRailNet” tiešā mērā ir atbildīgs par pakalpojuma sniegšanas operativitāti un efektivitāti.

Tāpat norādām, ka AS „LatRailNet” uzticētā funkcija par konkrētu vilcienu nozīmēšanu mūsu dzelzceļa tehnoloģiskajā sistēmā var izpildīt vienīgi vilcienu kustības vadības operatīvie speciālisti vai dispečeri, kas veido minētās kapitālsabiedrības darbinieku kopskaita lielāko daļu. Tā ir komerciāla funkcija, ko apmaksā klienti - dzelzceļa pārvaldītāji. Līdz ar to vilcienu kustības vadības operatori, speciālisti vai dispečeri nevar pielīdzināt administratīvo funkciju veicējiem kā valsts iestādes darbinieki.

Spēkā esošo tiesību aktu interpretācija attiecībā uz to, ciktāl operatīvo vilcienu kustības vadību var uzskatīt par tādu, kas neietilpst infrastruktūras pārvaldītāja būtiskajās funkcijās, balstās uz EKT spriedumiem konkrētās lietās. Pastāv risks, ka, pieņemot spriedumus citās līdzīgās lietās atšķirīgos apstākļos, pieņemtie lēmumi varētu būt citādi. Tāpat ES varētu pieņemt jaunus tiesību aktus, kur šī robeža tiktu interpretēta tā, ka infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam būtu jāpārņem lielākā daļa operatīvās kustības vadības funkcijas, ieskaitot darbiniekus un, iespējams, arī iekārtas, kas atrodas gan satiksmes vadības centros un stacijās, gan pie sliežu ceļiem. Šādā gadījumā AS “LatRailNet” būtu jāveic tādas darbības, kas nav raksturīgas valsts pārvaldes iestādēm.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – Direktīva 2012/34/ES), nemaina esošās prasības, ka infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas nedrīkst veikt pats infrastruktūras pārvaldītājs, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā ir atkarīgs no pārvaldītāja. Attiecīgo regulējumu, kāds Dzelzceļa likumā jau tika iekļauts un ir spēkā kopš 2011.gada 1.janvāra, nav paredzēts pārskatīt ar likumprojektu “Grozījumi Dzelzceļa likumā”, kas izstrādāts, lai nodrošinātu Direktīvas 2012/34/ES prasību pārņemšanu. Pirms dažiem gadiem Eiropas Komisija izbeidza pret Latvijas Republiku uzsāktu pārkāpuma procedūru lietā Nr.2008/2098, tajā skaitā ņemot vērā, ka AS “LatRailNet”, kura veic infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas, juridiskais statuss nodrošina attiecīgo Eiropas Savienības tiesību aktu prasību izpildi. Savukārt šobrīd Eiropas Komisija ir uzsākusi pret Latvijas Republiku pārkāpuma procedūras lietu Nr.2015/0317, jo nebija paziņots Eiropas Komisijai par pasākumiem, kas līdz 2015.gada 16.jūnijam nodrošina Direktīvas 2012/34/ES pilnīgu transponēšanu. Lai novērstu pārkāpumu un tiktu izbeigta pret Latvijas Republiku pārkāpuma procedūras lieta Nr.2015/0317,

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrības izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

ir jāpieņem likumprojekts “Grozījumi Dzelzceļa likumā” (šobrīd tiek virzīts izskatīšanai Ministru kabinetā) un arī vairāki Ministru kabineta noteikumu projekti, kuru izstrādei minētajā likumprojektā dots deleģējums. Līdz ar to šādā situācijā vēl jo vairāk būtu nepieciešams saglabāt esošo AS “LatRailNet” juridisko statusu, kāds nodrošina attiecīgo Eiropas Savienības tiesību aktu prasību izpildi.

Būtu jāievēro, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, izņemot zemi dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, ir VAS “Latvijas dzelzceļš” īpašums. No labas pārvaldības viedokļa būtu nepareizi, ja būtiskos lēmumus, kas attiecas uz kapitālsabiedrības īpašuma izmantošanu, pieņemtu valsts iestāde. Tāpat pastāv risks, ka varētu tikt apšaubīta šādas valsts iestādes neatkarība, it īpaši, ja tā atrastos tās pašas ministrijas pakļautībā, kas ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, kas atrodas vienā koncernā ar pārvaldātāju, VAS “Latvijas dzelzceļš” akcionārs, kam pieder 100% akciju AS “Pasažieru vilciens” un kas pārrauga nozares regulatoru Valsts dzelzceļa administrāciju.

Ievērojot norādītos finansiālos un tiesiskos riskus, Satiksmes ministrija ierosina līdzdalību esošajā apjomā saglabāt AS “LatRailNet”, jo VAS “Latvijas dzelzceļš” līdzdalība AS “LatRailNet” tieši nodrošina VAS “Latvijas dzelzceļš” vispārējo stratēģisko mērķu un vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu un ir tieši saistīta ar vienotu koncerna pārvaldību un tehnoloģisko procesu organizēšanu, nodrošinot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas, atbilstoši ES direktīvu prasībām un Dzelzceļa likumam. Līdzdalības pamatojums - Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punkts – stratēģiski svarīga nozare un saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4.panta otrās daļas 2.punkts – līdzdalība tieši nodrošina LDZ vispārējo stratēģisko mērķu un vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu.

AS “LatRailNet” stratēģiskais mērķis – lēmumu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu un jaudas sadali pieņemšana stratēģiski svarīgā nozarē, nodrošinot visiem pārvaldājiem vienlīdzīgas, taisnīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas VAS “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, ar mērķi būt par Baltijas līderi ekonomiski efektīvas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas ziņā.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā.

### **VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”**

Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmā daļa ir stājusies spēkā 2003.gada 1.janvārī, līdz ar to, valsts līdzdalības VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk arī – CSDD) izvērtēšanā ir pamatoti ņemt vērā arī iepriekšējos izvērtējumus, kas veikti pārveidojot bezpeļņas organizāciju valsts akciju sabiedrību “Ceļu satiksmes drošības direkcija” par valsts akciju sabiedrību “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (Ministru kabineta 2004.gada 28.jūlija rīkojums nr.527), izskatot CSDD akciju privatizācijas pieteikumu (Ministru kabineta 2006.gada 28.decembra rīkojums nr. 1012 “Par atteikumu nodot privatizācijai valstij piederošās valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” akcijas” un Administratīvās tiesas spriedumi, noraidot iesniedzēja sūdzību par Ministru kabineta lēmumu).

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrības izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

## Ierobežotas pieejamības informācija NAV KLASIFICĒTS

Kapitālsabiedrība atbilstoši tiesību aktos paredzētajam deleģējumam un statūtiem veic šādas funkcijas:

1) saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 4.panta piekto daļu reģistrē transportlīdzekļus, piešķir un anulē transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un izsniedz transportlīdzekļu vadītāju apliecības, nodrošina un uztur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru, veic transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un kontrolē ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu tehnisko stāvokli, transportlīdzekļu vadītāju apmācības procesu, dod atļauju piedalīties ceļu satiksmē, veic ceļu drošības auditu un vispārējo pārraudzību, pamatojoties uz informāciju, ko Valsts policija sniedz Ministru kabineta noteiktajā apjomā un kārtībā, nodrošina ceļu satiksmes negadījumu statistiku un tās analīzi, kā arī veic citas ar ceļu satiksmes drošību saistītas darbības atbilstoši savai kompetencei;

2) saskaņā ar Jūras kodeksa 4.panta pirmo daļu, 8.panta otrās daļas 2.punktu reģistrē kuģošanas līdzekļus, kuru maksimālais garums ir mazāks par 12 metriem, izņemot kuģus, kurus izmanto komercdarbībai jūrā un ostās, kā arī ūdenssportam un atpūtai paredzētus kuģošanas līdzekļus (arī ūdens motociklus), kuru maksimālais garums ir mazāks par 12 metriem, izņemot jahtas;

3) saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 52.pantu transportlīdzekļu tehniskās apskates laikā pārbauda apdrošināšanas līguma spēkā esību;

4) saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 299.<sup>1</sup> panta otro daļu kontrolē par administratīvajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē piemēroto naudas sodu samaksu, pieņem maksājumus un nodrošina maksājumu ieskaitīšanu attiecīgās pašvaldības vai valsts pamatbudžeta kontā;

5) saskaņā ar likuma "Par Līgumu par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS)" 3.pantu ir centrālā reģistrācijas institūcija Latvijas Republikā;

6) saskaņā ar likumu "Par vieglo automobiļu un motociklu nodokli", Dabas resursu nodokļa likumu, Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumu atbilstoši kompetencei kontrolē likumā minēto nodokļu un nodevu samaksu, pieņem maksājumu un nodrošina maksājumu ieskaitīšanu valsts pamatbudžeta kontā;

7) saskaņā ar Autoceļu lietošanas nodevas likumu uztur autoceļu lietošanas nodevas maksājumu portālu [www.lv vignettes.eu](http://www.lv vignettes.eu) un nodrošina nodevu maksājumu ieskaitīšanu valsts pamatbudžeta kontā;

8) saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 5.punktu veic transportlīdzekļu un to sastāvdaļu atbilstības novērtēšanu un testēšanu;

9) saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 20.decembra noteikumu Nr.994 "Noteikumi par mazizmēra kuģošanas līdzekļu vadītāju sertificēšanu un apmācību" 2.punktu sertificē mazizmēra kuģošanas līdzekļu vadītājus, kā arī izveido un uztur šo vadītāju reģistru;

10) saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 27.decembra noteikumu Nr.1047 "Noteikumi par autoceļiem neparedzētās mobilās tehnikas iekšdedzes motoru radīto piesārņojošo vielu emisiju gaisā" 62.punktu kontrolē noteikumu ievērošanu attiecībā uz papildu

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

motoriem, kas uzmontēti uz automobiļa vai tā piekabes bāzes un paredzēti izmantošanai ceļu satiksmē;

11) saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 16.oktobra noteikumu Nr.708 "Noteikumi par nederīgo dokumentu reģistru" 11.punktu piedalās nederīgo dokumentu reģistra satura veidošanā;

12) saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 6.septembra noteikumu Nr.674 "Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumi" 8.punktu izsniedz bīstamu kravu pārvadāšanai paredzēto transportlīdzekļu vadītāja apliecību, kā arī saskaņā ar noteikumu 10.punktu izsniedz Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem ADR sertifikātu;

13) saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 13.aprīļa noteikumiem Nr.358 "Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām" apseko transportlīdzekļu sagatavošanas mācību telpas un sastāda attiecīgu aktu, izsniedz personai attiecīgu pasniedzēja vai instruktora apliecību un anulē to, kā arī kontrolē transportlīdzekļu vadītāju apmācības procesu;

14) saskaņā ar Ministru kabineta 2003.gada 23.septembra noteikumu Nr.530 "Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums" 4.15.apakšpunktu ir Ceļu satiksmes drošības padomes locekle, kā arī nodrošina Padomes sekretariāta funkcijas;

15) saskaņā ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683 "Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2014.–2020.gadam", atbilstoši savai kompetencei veic noteiktos uzdevumus transporta attīstībai;

16) saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 18. februāra rīkojumu Nr.72 "Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016. gadam", veic noteiktos uzdevumus un pasākumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanā;

17) saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 26.marta rīkojumu Nr.129 "Par Elektromobilitātes attīstības plānu 2014.–2016.gadam", veic noteiktos uzdevumus elektromobilitātes veicināšanā un koordinēšanā;

18) saskaņā ar Ceļu satiksmes likumu un Ministru kabineta 2014.gada 15.aprīļa noteikumiem Nr.200 "Tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) izmantošanas kārtība" nodrošina stacionāro ātruma mērīšanas ierīču izmantošanu atļautā braukšanas ātruma kontrolē;

19) saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 26.jūnija rīkojums Nr.418 "Par valsts aģentūras "Rīgas motormuzejs" likvidāciju", Ceļu satiksmes likuma 4.panta (5)<sup>1</sup> daļu un Muzeju likumu nodrošina Rīgas Motormuzeja un tā Bauskas filiāles uzturēšanu, lai attīstītu muzeja krājumu kā Nacionālā muzeju krājuma sastāvdaļu, nodrošinātu muzeja vērtību pieejamību sabiedrībai, veiktu zinātnisko pētniecību un sabiedrības izglītošanu;

20) ar Ministru kabineta 2011.gada 5.augusta rīkojumu nr.358 "Par Ministru kabineta 2010.gada 30.decembra rīkojuma Nr.790 "Par nacionālās sporta bāzes statusa piešķiršanu Biķernieku kompleksajai sporta bāzei" atcelšanu daļā", CSDD uzturētajai Biķernieku kompleksajai sporta bāzei piešķirts nacionālās sporta bāzes statuss, kas nosaka uzdevumus un saistības kā sporta bāzes uzturētājam atbilstoši Sporta likumam.

Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 87. un 88.pantu publiska persona darbojas arī privāto tiesību jomā un var veikt komercdarbību, dibinot komercsabiedrību. Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 2., 3. un 6.punktu, kā arī saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 40.panta pirmo un otro daļu kapitālsabiedrība nodrošina valsts

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

pārvaldes funkciju administrēšanu valstij stratēģiski svarīgā nozarē - satiksmes jomā - un darbojas dabīgā monopola apstākļos. Kapitālsabiedrība atbilstoši sabiedrības interesēm nodrošina augstāku kvalitātes standartu satiksmes nozarē saskaņā ar galveno darbības kvalitātes vērtēšanas kritēriju - personām sniegto pakalpojumu kvalitāti.

CSDD darbības vispārējais stratēģiskais mērķis ir uzturēt un attīstīt kvalitatīvu un juridiski pamatotu pakalpojumu kompleksu (sistēmu) transportlīdzekļu uzskaites un tehniskās kontroles, transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas, iekšējo ūdeņu kuģošanas līdzekļu uzskaites un vadītāju kvalifikācijas jomā atbilstoši valsts un sabiedrības interesēm satiksmes nozarē. Satiksmes ministrija kā kapitāla daļu turētājs nosaka CSDD darbības stratēģiju, finanšu un nefinanšu mērķus, ievērojot likumus, Ministru kabineta noteikumus un nozares attīstības koncepcijās, stratēģijās un citos politikas plānošanas dokumentos noteiktos mērķus un uzdevumus.

Uzskatām, ka nav atbalstāma CSDD pārveidošana par valsts aģentūru, kas izriet arī no Pārresoru koordinācijas centra identificētajiem un apkopotajiem riskiem (ziņojuma 7.lpp) kapitālsabiedrību pārveidošanā par valsts iestādēm, t.i. valsts budžeta saistību pieaugums, institūciju darbības efektivitātes pazemināšanās, pakalpojumu pieejamības un kvalitātes pazemināšanās, nespēja nodarbināt augstas kvalifikācijas speciālistus. Tāpēc Pārresoru koordinācijas centra darba grupa rekomendēja, ka, Ministru kabinetam, lemjot jautājumus par valsts kapitālsabiedrību pārveidošanu un nosakot tām citu juridisko statusu, būtu nepieciešams katrā atsevišķā gadījumā iepriekš izvērtēt citus iespējamus riskus (uzņemtās saistības, īpašnieku un/vai īpašumu struktūra, kapitālsabiedrības mantas pāreja valstij, iespējami zaudējumi valstij, Uzņēmumu ienākuma nodokļa samazinājums u.c.), kas saistīti ar šādu pārveidi. Paredzamās pārveides kontekstā būtisks ir arī jautājums par konkurētspējīga atalgojuma nodrošināšanas iespējām augsti kvalificētiem ekspertiem, tādēļ darba grupa rekomendē vērtēt iespēju atlīdzības atsevišķām amatu kategorijām jautājumu risināt, nosakot "Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likumā" atsevišķu amatu saimi (es), kura būtu attiecināma uz noteiktiem amatiem valsts aģentūrās un iestādēs.

Lemjot par CSDD pārveidošanu par valsts aģentūru, būtu jāņem vērā šādi trūkumi valsts aģentūru darbības tiesiskajā regulējumā, kas nenodala tās no citām iestādēm un liedz to darbībā izmantot privāto tiesību subjektu darbības labākos principus:

- atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likumam publiska aģentūra ir tiešās pārvaldes iestāde, bet attiecīgi atbilstoši likumam "Par budžetu un finanšu vadību" tā ir budžeta iestāde;

- valsts aģentūras ieņēmumi no sniegtajiem pakalpojumiem ir valsts budžeta ieņēmumi un valsts aģentūras budžetu apstiprina ar ārējo normatīvo aktu, kas ierobežo aģentūras iespējas adekvāti reaģēt uz pakalpojumu pieprasījuma izmaiņām. Piemēram, gadījumā, ja pieprasījums pieaug, nenovēršami pieaug arī izmaksas (materiālu, personālizmaksas u.c.). Taču aģentūra nevar segt šīs pieaugošās izmaksas, kamēr vien nav izdarīti attiecīgi grozījumi tiesību aktos. Turpretī, gadījumā, ja pieprasījums samazinās, aģentūrai nav stimulu samazināt izdevumus, jo attiecīgais izdevumu apjoms paredzēts valsts budžetā;

- atalgojums aģentūrās ir iekļauts vienotajā valsts amatpersonu atlīdzības likumā, kas neļauj maksāt darba tirgum atbilstošu, konkurētspējīgu atalgojumu;

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

## Ierobežotas pieejamības informācija NAV KLASIFICĒTS

- visa aģentūras manta ir publiskās personas īpašums, kas neveicina saimniecisku un racionālu rīcību ar lietošanā esošo mantu, kā arī neveicina atbilstošus ieguldījumus tās uzturēšanā;

- par aģentūras saistībām atbild valsts budžets, kas liedz pastāvīgu lēmumu pieņemšanu un atbildību par tiem, jo jebkura aģentūras rīcība vai plānotā investīcija tiek noteikta ar normatīvo aktu (apstiprinot budžetu), turklāt, tiek vērtēta kontekstā ar visām citām valsts budžeta saistībām.

Līdz ar to, CSDD pārveidošanā par valsts aģentūru identificējami sekojoši tiesiskie un finanšu riski, kas varētu rasties gan tieši saistībā ar likumā noteikto pārveidošanas kārtību, gan turpmākā CSDD darbībā valsts aģentūras statusā.

Kapitālsabiedrības iespējamās pārveidošanas par valsts aģentūru kārtība ir noteikta Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 162. un 163.pantā un faktiski Komerclikuma izpratnē nozīmētu kapitālsabiedrības likvidāciju un izslēgšanu no komercreģistra. Šāds lēmums varētu dot pamatu kreditoriem, neatkarīgi no prasījuma summas un izpildes termiņa, pieteikt savu prasījumu nekavējošu izpildi. Atbilstoši CSDD 2014.gada pārskata datiem, īstermiņa un ilgtermiņa kredītsaistības uz 2014.gada 31.decembri sastādīja aptuveni 10 milj.EUR.

Publiskas personas kapitāla daļu pārvaldības reformas mērķis bija uzlabot publiskai personai piederošo aktīvu pārvaldību, paaugstinot aktīvu atdevi, kura sasniegšanai Saeimā tika pieņemts jaunais Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums. Reforma cita starpā paredzēja pilnveidot kapitālsabiedrības pārvaldes institūciju valdes un padomes darbību, nosakot valdes un padomes locekļu nominēšanas un iecelšanas kārtību, kā arī, nosakot valdes un padomes locekļu skaitu un atalgojumu. Atalgojuma līmenis publiskas personas kapitālsabiedrības valdes locekļiem noteikts atbilstoši atalgojumam darba tirgū, turpretim valsts aģentūras direktora atalgojuma līmenis ir noteikts ar Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likumu, ievērojot kopējo atalgojuma līmeni valsts pārvaldē nodarbinātajiem. Līdz ar to, ievērojot kopējā atalgojuma līmeņa kraso samazināšanos, radīsies risks, ka kvalificētu speciālistu piesaiste varēs notikt tikai ārpalpojuma veidā, tādējādi būtiski palielinot valsts budžeta izdevumus.

Saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 164.pantu, pēc kapitālsabiedrības likvidācijas iestādes (publiskās aģentūras) vadītājs divu mēnešu laikā pēc iestādes (aģentūras) darba sākuma rakstveidā paziņo attiecīgajam darbiniekam (amatpersonai) par grozījumiem darba līgumā, ievērojot Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likumā noteikto. Ja darbinieks pēc paziņojuma saņemšanas nepiekrīt noteiktajiem grozījumiem darba līgumā vai mēneša laikā nesniegs atbildi, vadītājam ar darbinieku jāizbeidz darba tiesiskās attiecības. Tādējādi būs risks, ka īsā laikā CSDD var tikt izbeigtas darba tiesiskās attiecības ar ievērojamu skaitu darbinieku, kas varētu radīt traucējumus (vai pat pārtraukumu) CSDD pamatfunkciju izpildē, tādējādi ne tikai būtiski samazinātos ieņēmumi no aģentūras sniegtajiem pakalpojumiem, bet arī iekasēto nodokļu apjoms valsts budžetā. Vienlaikus, būs nepieciešams atrast un sagatavot (apmācīt) citus darbiniekus, kas, ievērojot CSDD pieredzi personālvadībā, radīs būtiskus papildus izdevumus.

Nemot vērā valdības lēmumus attiecībā uz Rīgas Motormuzeja saglabāšanu un tā darbības nodrošināšanu un attīstīšanu (MK 2008.gada 10.decembra rīkojums nr.784 “Par valsts

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietverto ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

nekustamā īpašuma ieguldīšanu valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" pamatkapitālā" un MK 2009.gada 30.jūnija rīkojums nr. 418 "Par valsts aģentūras "Rīgas motormuzejs" likvidāciju"), kā arī veikto VAS "Biķernieku kompleksā sporta bāze" reorganizāciju pievienošanas ceļā, CSDD jau vairākus gadus realizē investīciju projektus, lai nodrošinātu Rīgas Motormuzeja un tā Bauskas filiāles darbību un attīstību, kā arī veikusi ievērojamus ieguldījumus Biķernieku kompleksajā sporta bāzē, lai to atjaunotu un attīstītu. CSDD ar Rīgas Motormuzeja kā savas struktūrvienības darbību, uztur un attīsta muzeja krājumu kā Nacionālā muzeju krājuma sastāvdaļu, nodrošina muzeja vērtību pieejamību sabiedrībai, veic zinātnisko pētniecību un sabiedrības izglītošanu. Tā kā nozīmīga Rīgas Motormuzeja ekspozīcijas daļa ir veltīta tehnisko sporta veidu attīstības vēsturei Latvijā un pasaulē, kā arī vēsturiski muzejs atrodas tiešā Biķernieku sporta kompleksa tuvumā, ir uzsākts investīciju projekts, lai Rīgā, Sergeja Eizenšteina ielā izveidotu vienotu objektu ar kultūrvēsturisku nozīmi, kas tiktu izmantots gan Rīgas Motormuzeja, gan CSDD, gan arī nacionālās sporta bāzes funkciju nodrošināšanai un attīstībai. CSDD pārveidošana par valsts aģentūru radītu riskus iesākto investīciju projektu pabeigšanai, kā arī atkārtoti radītu nepieciešamību lemt par Rīgas Motormuzeja un Biķernieku kompleksās sporta bāzes darbības nodrošināšanu, ņemot vērā CSDD valsts aģentūras statusu un tās ieņēmumu un izdevumu iekļaušanu vienotajā valsts budžetā.

Transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati nodrošina CSDD un tās dibinātas kapitālsabiedrības (SIA "Auteko&TUV Latvija", SIA "Autests", SIA "Scantest" un SIA "Venttests"), kurās CSDD ir līdzdalība pamatkapitālā, un kuras ir izveidojušas un nodrošina 31 tehniskās apskates stacijas darbību visā valstī. Satiksmes ministrijas un CSDD īstenotais privātās partnerības princips tehniskās apskates sistēmas izveidē ļāvis veiksmīgi apvienot augstu pakalpojumu kvalitāti un zemas pakalpojuma cenas. Esošais tehniskās apskates finansējuma modelis nodrošina gan pieejamu cenu pakalpojuma ņēmējam, gan ieņēmumus CSDD funkciju nodrošināšanai, gan pašu kapitālsabiedrību darbībai un attīstībai. Šobrīd CSDD nodaļas un tehniskās apskate stacijas vairumā gadījumu ir vienots, transportlīdzekļu īpašniekiem sniedzamo pakalpojumu komplekss ar vienotu kvalitātes un pretkorupcijas pasākumu sistēmu, ko nodrošina CSDD darbinieki un attiecīgās tehniskās apskates stacijas vadītājs. Ievērojot to, ka visa valsts aģentūras manta ir valsts manta, pārveidojot CSDD par valsts aģentūru, rastos riski valsts tehniskās apskates sistēmas darbībai, kā arī CSDD darbības finansējumam. CSDD kā kapitālsabiedrības likvidācija radītu situāciju, kad mainītos kapitāla daļu turētājs minētajās kapitālsabiedrībās un būtu jāvērtē transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas tiesiskais regulējums kopumā, jo esošais darbības modelis vairs nevarētu pastāvēt. Ņemot vērā to, ka ievērojamu daļu no CSDD ieņēmumiem veido ieņēmumi no valsts tehniskās apskates, būtu jārod veids, kā kompensēt šo ieņēmumu samazinājumu. Tomēr pats būtiskākais, ka esošā valsts tehniskās apskates sistēma nodrošina valsts budžeta ieņēmumus no nodokļu, nodevu un naudas sodu samaksas kontroles un to maksājumiem vairāk nekā 100 milj.eur apmērā. Vēršam uzmanību, ka, izvērtējot PKC darba grupas priekšlikumus par turpmāko rīcību ar CSDD piederošām kapitāla daļām minētajās kapitālsabiedrībās, Ministru kabineta sēdē tika atbalstīts Satiksmes ministrijas priekšlikums saglabāt CSDD līdzdalību (22.07.2014 MK sēdes protokols nr.40), kas faktiski nozīmē, ka valdība lēmusi par esošās valsts tehniskās apskates sistēmas saglabāšanu.

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

## ~~Ierobežotas pieejamības informācija~~ NAV KLASIFICĒTS

Saskaņā ar Ministru kabineta apstiprināto Informatīvos ziņojumu "Par pārkāpumu fiksēšanas tehnisko līdzekļu (fotoradaru) ieviešanu" (2013.gada 13.augusta MK sēdes protokols Nr.44), CSDD ik gadu uzdots uzstādīt 20 ātruma kontroles stacionārās ierīces, kuru iegādei ir izmantojama CSDD darbības rezultātā gūtā peļņa. Plāns paredz kopumā 100 ātruma kontroles ierīču uzstādīšanu un darbības nodrošināšanu, no kurām šobrīd ir uzstādītas un darbojas 16 ierīces. CSDD pārveidojot par valsts aģentūru, plāna izpildes pabeigšana visdrīzāk nebūs iespējama, jo nebūs attiecīga finansējuma.

Saskaņā ar Ministru kabineta apstiprināto Informatīvo ziņojumu (2015.gada 24.februāra sēdes protokols nr.10 41.§) "Par Starptautiskās Automobiļu federācijas pasaules rallijkrosa čempionāta posma sarīkošanu Latvijā 2016.–2020.gadā", ņemot vērā pasaules rallijkrosa čempionāta norisi Latvijā 2016.gadā un turpmākajos divos gados, CSDD ir apņēmusies nodrošināt Bīķernieku kompleksās sporta bāzes atbilstību Starptautiskās Automobiļu federācijas pasaules rallijkrosa čempionāta posma organizēšanai izvirzītajām prasībām (FIA homologācija), kā arī to, ka minēto prasību nodrošināšanai papildu valsts budžeta līdzekļi nebūs nepieciešami. Ja CSDD tiktu pārveidota par valsts aģentūru, tad nodrošināt rallijkrosa sacensību norisi Latvijā nebūtu iespējams.

Ņemot vērā iepriekš minētos tiesisko un finanšu riskus, kā arī citus PKC identificētos riskus kapitālsabiedrības pārveidošanā par publisku aģentūru (valsts budžeta ieņēmumu samazināšanās no kapitālsabiedrības nodokļu maksājumiem, dividendēm, valsts budžeta izdevumu palielināšanās, valsts pārvaldē nodarbināto skaita būtisks pieaugums u.c.) uzskatām, ka valsts līdzdalība valsts kapitālsabiedrībā VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" ir saglabājama un tā nav pārveidojama par valsts aģentūru.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **VAS "Latvijas Jūras administrācija"**

Satiksmes ministrija jau vairākkārt ir paudusi viedokli par to, ka VAS "Latvijas Jūras administrācija" (turpmāk arī – LJA) darbība esošajā statusā ir efektīva, tādējādi īstenojot valsts intereses valstij stratēģiski svarīgā nozarē, nodrošinot augstas kvalitātes, starptautisko organizāciju prasībām atbilstošus pakalpojumus, kas ir būtiski nozares politikas ieviešanai, realizēšanai, kā arī valsts drošības interesēm. Kapitālsabiedrības statusa modelis un tā priekšrocības nodrošina iespēju LJA deleģētās funkcijas veikt efektīvāk, pateicoties neatkarīgākai un tādējādi operatīvākai lēmumu pieņemšanai un uzņēmuma vadībai, administratīvu un finanšu resursu lietderīgai izmantošanai, darbības vidēja un ilgtermiņa plānošanai, atbilstošas kvalifikācijas personāla piesaistei. Patreizējais LJA īpašuma juridiskais statuss (viss LJA piederošais nekustamais īpašums ir reģistrēts zemesgrāmatās uz Jūras administrācijas vārda) nodrošina iespēju kredīta līdzekļu piesaistei gadījumos, kad LJA veicamās saimnieciskās darbības ietvaros rastos nepieciešamība pēc papildus finanšu līdzekļu piesaistes. Tā, piemēram, jau tagad ir zināms, ka papildus finanšu līdzekļi būs nepieciešami jauna kuģošanas līdzekļa būvniecībai, LJA darbībai nepieciešamo ēku renovācijas un remonta darbiem. Tādējādi patreizējā juridiskā statusa ietvaros tiek novērstas situācijas, kad LJA savu funkciju izpildei būtu nepieciešams pieprasīt līdzekļus no valsts budžeta. Bez tam, juridiskā

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem



statusa maiņas gadījumā būtu nepieciešams veikt visa LJA īpašuma pārreģistrāciju zemesgrāmatās uz valsts vārda, kas radītu papildus izmaksas valstij.

VAS "Latvijas Jūras administrācija" juridiskā statusa maiņa neapšaubāmi ilgtermiņā ietekmēs situāciju tautsaimniecībā jūrniecības nozarē, piejūras reģionus, tranzīta un kravu pārvadājumu jomu, kā arī to turpmāko attīstību. Pastāv ievērojams risks, ka tiks izjaukta izveidotā un pašlaik pienācīgi funkcionējošā sistēma attiecībā uz Eiropas Savienības, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas un citu Latvijas Republikai saistošu tiesību aktu prasību ieviešanu, uzturēšanu un monitoringu jūrniecības nozarē, kas savukārt apdraudēs kuģošanas drošību Latvijas ūdeņos, Latvijas karoga kuģu atbilstību kuģošanas drošības prasībām, vides aizsardzību, Latvijas jūrnieku profesionālo konkurētspēju starptautiskajā darba tirgū, kā rezultātā, piemēram, kravu plūsma novirzītos no Latvijas ostām, jūrniekiem tiktu liegta iespēja piedalīties nozares starptautiskajā darba tirgū, kas radītu bezdarba līmeņa pieaugumu un valsts budžeta nodokļu ieņēmumu samazināšanos. Pārveidojot LJA par valsts aģentūru atbilstoši darba grupas veiktajam izvērtējumam un tās rekomendācijām, tiks ievērojami apgrūtināta būtisku VAS "Latvijas Jūras administrācija" funkciju īstenošana jomās, kur LJA ir vienīgais iespējamais pakalpojuma sniedzējs atsevišķos tirgus segmentos (piemēram, saistībā ar mazo ostu pastāvēšanu un attiecīgo piejūras reģionu attīstību).

VAS "Latvijas Jūras administrācija" darbība nav iespējama bez augstas kvalifikācijas jūrniecības nozares ekspertiem, kuriem ir jānodrošina konkurētspējīgs atalgojums un darba apstākļi, ievērojot šo darbinieku nemainīgi augsto pieprasījumu darba tirgū no jūrniecības nozares privātā sektora puses. Līdz ar to pastāv pietiekams pamats uzskatīt, ka, veicot tāda veida reformu, kā to paredz darba grupas ziņojums, tiks apdraudēta LJA deleģēto funkciju izpilde, to nepārtrauktība un kvalitāte.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Satiksmes ministrija uzskata, ka patreizējais VAS "Latvijas Jūras administrācija" juridiskais statuss sniedz iespējas visefektīvākai un operatīvākai tās rīcībā esošo resursu izmantošanai, kā arī tas samazina birokrātisko procedūru apjomu salīdzinājumā ar valsts aģentūrām.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### **VSIA "Autotransporta direkcija"**

VSIA "Autotransporta direkcija" patlaban savu komercdarbību veic atbilstoši pārvaldes iekārtas likuma 88.panata pirmās daļas 1.,3. un 6.punkta nosacījumiem:

- ja tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;
- stratēģiski svarīgā nozarē;
- nozarē, kurā atbilstoši sabiedrības interesēm nepieciešams nodrošināt augstāku kvalitātes standartu.

VSIA "Autotransporta direkcija" nodrošina valsts pārvaldes funkciju administrēšanu valstij stratēģiski svarīgā nozarē – autopārvadājumu jomā valstī. Uzskatām, ka tieši valsts kapitālsabiedrības statuss ļauj Autotransporta direkcijai visefektīvāk un kvalitatīvāk nodrošināt veicamo funkciju izpildi. Veicamo funkciju un sniegto pakalpojumu kvalitāte ir tieši saistīta ar nepieciešamā finansējuma veidošanās pamatu (maksa par sniegtajiem pakalpojumiem), tā

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

pieejamību un elastību reakcijā uz ekonomiskajām un politiskajām izmaiņām, personāla kvalifikāciju un darbības pamatprincipiem. Ienākumi no maksas pakalpojumiem sekmē Autotransporta direkcijas funkciju veikšanai nepieciešamo līdzekļu apjomu. Pārveidojot Autotransporta direkciju par aģentūru un, mainot finansējuma veidošanas kritērijus, nebūs labuma, ja vispārējie nodokļu maksātāji finansēs specifisku šauras autopārvaldājumu nozares pakalpojumu lietotājus vai ja kompensācija konkrētiem pakalpojumu izmantotājiem tiks finansēta no paaugstinātām lietotāju nodevām visiem. Aģentūras darbība tiktu piesaistīta valsts budžetam. Tādējādi ievērojami samazinātos darbības elastīgums. Nebūtu iespējama pietiekoši sekmīga finanšu plānošana, jo īpaši, ņemot vērā mainīgās izmaksas un dažkārt – arī to apjomu. Būtu apgrūtināta esošo kredītsaistību izpilde un faktiski neiespējama jaunu objektīvi pamatotu saistību uzņemšanās.

Prakse ir apliecinājusi, ka tieši valsts kapitālsabiedrībām deleģēto valsts pārvaldes funkciju izpildes rezultātā atsevišķas tiešās pārvaldes funkcijas ir bijis iespējams realizēt novatoriskākā, iedzīvotājiem pieejamākā un kvalitatīvākā formā, kā arī šāda valsts kapitālsabiedrību darbība atsevišķos gadījumos ir valstij finansiāli pievilcīga.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

### VAS “Latvijas Valsts ceļi”

Izvērtējot valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk arī – LVC) pašreizējo darbību, uzskatām, ka LVC kā valsts kapitālsabiedrības statuss pašreiz ir labākais valsts autoceļu tīkla pārvaldes veids. Pārveidojot LVC par valsts iestādi, būtu sagaidāms objektīvs situācijas pasliktinājums, jo samazinātos darbības efektivitāte un kvalitāte.

Kapitālsabiedrība veic valstiski svarīgas infrastruktūras pārvaldīšanu stratēģiski svarīgā valsts autoceļu nozarē, kas saistīts ar valsts un sabiedrības drošības nodrošināšanu ikdienā un ārkārtas situācijās, nodrošina autoceļu būvniecību un uzturēšanu atbilstoši normatīvajos aktos paredzētajām kvalitātes prasībām.

LVC pašreizējās darbības jomas ir nosacīti sadalāmas divās daļās:

1) darbības jomas, kas izriet no VAS „Latvijas Valsts ceļi” un Satiksmes ministrijas Deleģēšanas līguma Nr. SM 2013/57, kas tika noslēgts 2013. gada 16. decembrī (turpmāk - Deleģēšanas līgums) saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 7. pantu.

Atbilstoši likumā noteiktajam LVC veic valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu, valsts autoceļu tīkla finansējuma administrēšanu un ar to saistīto darbu programmu vadību un izpildes kontroli, iepirkuma organizēšanu valsts vajadzībām, valsts autoceļu būvniecības programmu vadību un būvniecības uzraudzību, ceļu satiksmes organizācijas uzraudzību, kā arī pašvaldību, komersantu un māju ceļu būvniecības, rekonstrukcijas, ikdienas uzturēšanas un periodiskās uzturēšanas pārraudzību.

2) pārējā komercdarbība, kuru LVC veic atvērta tirgus apstākļos, proti, ceļu nozares informatīvie pakalpojumi, Autoceļu kompetences centra pakalpojumi, konsultāciju pakalpojumi, saimnieciskie un cita veida pakalpojumi.

Komerclikuma 1.panta otrā daļa nosaka, ka komercdarbība ir atklāta saimnieciskā darbība, kuru savā vārdā peļņas gūšanas nolūkā veic komersants. Savukārt saskaņā ar šī paša panta trešo daļu saimnieciskā darbība ir jebkura sistemātiska, patstāvīga darbība par atlīdzību.

Saskaņā ar komerciesību teoriju tieši komercsabiedrības juridiskā forma nodrošina spēju efektīvi pārvaldīt un veikt saimniecisko darbību, tai skaitā:

1) nodala komersanta atbildību par saimnieciskās darbības veikšanu no tā akcionāra (šajā gadījumā valsts) atbildības un ierobežo šo atbildību līdz ieguldījumam komercsabiedrības pamatkapitālā;

2) paredz efektīvu pārvaldes mehānismu, kurā valde kā komercsabiedrības pārvaldes institūcija, no vienas puses, ir tiesīga pieņemt ikdienas saimnieciskās darbības lēmumus un, no otras puses, atbild par komercsabiedrībai nodarītajiem zaudējumiem ar visu savu mantu;

3) paredz akcionāra (šajā gadījumā valsts) tiesības ietekmēt un kontrolēt būtiskāko komercdarbības lēmumu pieņemšanu (gan izmantojot savas akcionāra tiesības akcionāru sapulcē, gan paredzot komercsabiedrības statūtos nepieciešamību valdei saņemt iepriekšēju akcionāru sapulces vai Ministru kabineta piekrišanu pirms noteiktu lēmumu pieņemšanas saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteikto kārtību;

4) paredz valdes locekļu atbildību. LVC nozīmīgus un uzņēmumam svarīgus lēmumus pieņem valde četru locekļu sastāvā, kas kopīgi uzņemas atbildību par pieņemtajiem lēmumiem, līdz ar to tiek nodrošināta izvērtētāku un efektīvāku lēmumu pieņemšanu.

Analizējot iepriekš minētos LVC darbības veidus, kas izriet no Deleģēšanas līguma, ir redzams, ka lielākā to daļa pēc savas būtības ir noteiktu pakalpojumu sniegšana par atlīdzību, kas var tikt uzskatīta par saimnieciskās darbības veikšanu. Fakts, ka šīs saimnieciskās darbības veikšana saskaņā ar likumdevēja gribu ir deleģēta vienai konkrētai valsts akciju sabiedrībai un noteiktu darbības veidu veikšanai varētu nebūt peļņas gūšanas rakstura, nenozīmē, ka šīs saimnieciskās darbības veikšanai nav nepieciešami tie paši juridiskie instrumenti, kas jebkuras citas saimnieciskās darbības veikšanai.

Apjomīgākais LVC uzdevums ir valsts autoceļu tīkla pārvaldīšana (LVC pārvalda valstij piederošo autoceļu tīklu aptuveni 20 tūkst. kopgarumā un to aizņemtās zemes aptuveni 44 tūkst. ha platībā). Saskaņā ar likumu "Par autoceļiem" autoceļš ir kompleksa inženierbūve, kas ir nekustamais īpašums. Līdz ar to valsts autoceļa tīkla pārvaldīšana pēc būtības ir nekustamā īpašuma apsaimniekošana un vērtējama kā saimnieciska darbība. Tā ietver zemju un būvju pārvaldīšanu, autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu programmu vadību un izpildes kontroli, būvniecības projektu vadību un kontroli, kas sastāda lielāko daļu no izpildāmo darbu apjoma.

LVC veic komercdarbību, sniedzot savus pakalpojumus gan Satiksmes ministrijai, gan citiem pasūtītājiem. Kā piemēru var minēt autoceļu būvniecības projektu vadības un būvuzraudzības pakalpojumus, konsultatīva rakstura pakalpojumus, ceļu būvmateriālu testēšanas pakalpojumus un autoceļu tehniskās stāvokļa mērījumus pašvaldībām un citiem komersantiem.

Lai nodrošinātu autoceļu un to būvniecības kvalitāti, LVC struktūrā ir Autoceļu kompetences centrs (turpmāk – AKC), kas sniedz ceļu būvmateriālu testēšanas pakalpojumus akreditētā ceļu laboratorijā un veic autoceļu nozares pētījumus nākotnes tehnoloģiju

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

izmantošanai, un kam ir nenovērtējama loma autoceļu nozares attīstībā. AKC Ceļu laboratorija strādā saskaņā ar Eiropas Savienības standartiem, izmantojot 62 akreditētas testēšanas metodes (plānots, ka tiks akreditētas vēl divas metodes). Ceļu laboratorijas rīcībā ir modernas mērīšanas un testēšanas iekārtas visu nepieciešamo parametru noteikšanai. AKC Pētniecības un projektu vadības attīstības daļa veicina Ceļu specifiskāciju attīstīšanu un autoceļu būvniecības jaunāko metožu un tehnoloģiju iekļaušanu būvniecības praksē.

AKC Ceļu laboratorija ir vienīgā neatkarīgā ceļa būvmateriālu laboratorija, kas pārbauda izejmateriālu un būvmateriālu atbilstību un sniedz pasūtītājiem profesionālas ekspertīzes strīdu un defektu gadījumos. Minētos pakalpojumus AKC sniedz privātpersonām un valsts un pašvaldību iestādēm gan Latvijas, gan starptautiskā mērogā saskaņā ar izstrādāto cenrādi.

AKC darbība ir tieši uzskatāma par komercdarbības veikšanu, kuru LVC nevarētu veikt kā valsts iestāde. Ienākumi no iepriekš minētās komercdarbības tiek novirzīti kapitālsabiedrības, jo īpaši AKC, darbības nodrošinājumam (piem., penetrācijas radara, ceļa segu konstruktīvo kārtu testēšanas iekārtas, profilogrāfa, deflektometra segas nestspējai un asfalta analizatora iegādei). Lēmumu par jaunu testēšanas un mērlīdzekļu iegādi operatīvi pieņem LVC valde, kas nebūtu iespējams, ja LVC tiktu pārveidota par valsts iestādi, jo lēmumu pieņemtu Ministru kabinets un finansējumu piešķirtu no valsts budžeta līdzekļiem.

Iepriekš minētās darbības atbilst kapitālsabiedrības komercdarbībai un nav valsts iestādei atbilstošas. Pārveidojot kapitālsabiedrību par valsts iestādi, komercdarbības veikšana tiks liegta, tādējādi palielinot slogu valsts budžetam.

Pārveidojot LVC par valsts iestādi, valsts neiegūtu efektīvu strādājošu institūciju, kas ilgtermiņā veicinātu autoceļu nozares attīstību. LVC darba specifikai, t.sk. deleģēto funkciju izpildē, ir nepieciešami augsti kvalificēti ceļu būvinženieri ar plašām zināšanām un iepriekšēju darba pieredzi. Pamatoti var uzskatīt, ka tiks zaudēti augsti kvalificēti speciālisti. Jau šobrīd, darbojoties valsts kapitālsabiedrības statusā, dažkārt problemātiski piesaistīt augsti kvalificētus speciālistus, kas privātajā sektorā ir labi apmaksāti, turklāt – arī deficīti. Kā piemēru var minēt autoceļu inženierus, inženiertehnisko personālu, kas darbojas elektronisko sakaru jomā. Komercsabiedrības statusā, ievērojot spēkā esošos normatīvos aktus darba samaksas jautājumos, ir plašākas iespējas motivēt darbiniekus strādāt efektīvāk, tādējādi sniegtais pakalpojums valstij ir kvalitatīvāks.

Pārveidojot LVC par valsts iestādi, tās darbība tiktu piesaistīta valsts budžetam. Saskaņā ar Deleģēšanas līgumu šobrīd LVC par daļu no saviem sniegtajiem pakalpojumiem saņem samaksu procentu apmērā no projektu vērtības, kas ir efektīvs sniegto pakalpojumu samaksas līdzeklis un pie mazāka veicamo darbu apjoma kapitālsabiedrībai ir mazāki ieņēmumi.

Kapitālsabiedrība ir ieinteresēta racionāli un efektīvi risināt līgumsaistību izpildi, jo samaksa par veiktajiem pakalpojumiem ir atkarīga no to savlaicīgas un kvalitatīvas izpildes, nevis pierādīt esošo struktūru lietderību un to paplašināšanas nepieciešamību.

Valsts iestādes statusā LVC nebūtu iespējama pietiekoši sekmīga finanšu plānošana, jo īpaši ņemot vērā mainīgās izmaksas un dažkārt – arī to apjomu. Šobrīd kapitālsabiedrība kopumā ir ieinteresēta ietaupīt uz tās izdevumu daļu, jo tas palielina peļņu.

LVC funkciju veikšanai ir nepieciešami būtiski mantiskie resursi, piemēram, liels skaits ražošanas līdzekļu (piem., testēšanas iekārtas, mērlīdzekļi, autotransports), kuru uzturēšanai, remontēšanai, norakstīšanai u.tml., nepieciešams pieņemt operatīvus lēmumus. Turklāt situācijā,

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

kad atšķiras kustamās vai nekustamās mantas īpašnieks un valdītājs, aktuāls kļūst jautājums par šīs mantas apsaimniekošanas un uzturēšanas izdevumu, kā arī kapitālieguldījumu segšanas un kompensācijas pienākumu, uzskaites kārtību u.tml..

LVC kapitālsabiedrības statuss ļauj tai piedalīties Eiropas Savienības finanšu līdzekļu apguves projektos, kas nav iespējams valsts iestādei. Piemēram, piedaloties Eiropas Savienības finanšu līdzekļu apgūšanas projektā, tika uzlabota energoefektivitāte LVC piederošajos nekustamajos īpašumos, tādējādi samazinot LVC izdevumus, kas ir raksturīgi komercdarbībai. Tāpat arī LVC plāno piedalīties Eiropas Savienības līdzfinansētajos darbinieku profesionālās apmācības projektos, kur iespējams atgūt daļu no ieguldītajiem finanšu līdzekļiem.

Valsts iestādes pārvaldības modelis ievērojami apgrūtina iespēju efektīvi veikt saimniecisko darbību, pieņemt operatīvus vadības lēmumus un nodrošināt pietiekamu vadības un darbinieku motivāciju, piemēram:

1) padotību pār valsts iestādi īsteno tieši ministrs, kurš nenes civiltiesisku, bet tikai politisko atbildību;

2) valsts civildienesta likums paredz mazāk elastīgu iespēju atbrīvot valsts iestādes vadītāju no amata pirms termiņa (kapitālsabiedrībās gadījumā valdes locekļa amats ir uzticības amats un tā uzteikumam nav jāpiemēro Darba likumā noteiktos uzteikuma termiņus un iemeslus);

3) darba samaksu valsts iestādē nosaka atbilstoši Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likumam, kas neparedz iespēju piemērot vadībai un darbiniekiem elastīgu un motivējošu, uz rezultātu orientētu darba samaksas sistēmu.

Visi iepriekš minētie argumenti norāda uz to, ka valsts iestādes juridiskā forma liedz iespēju konkrētajam subjektam veikt saimniecisko darbību efektīvi un operatīvi, līdz ar to tā nav piemērota LVC esošo darbības veidu veikšanai.

LVC uzskata, ka, ievērojot tās darbības rādītājus un attīstības tendences, kā arī iepriekš minēto, ir nepieciešams saglabāt tās juridisko statusu, kas sevi pilnībā attaisnojis līdzšinējā darbībā un ļauj secināt, ka arī turpmāk tiks nodrošināta efektīva valsts autoceļa pārvaldīšana un attīstība, jo:

1) LVC sniegtie pakalpojumi (gan tie, kas izriet no Deleģēšanas līguma, gan pārējie) jāveic efektīvi, ar optimālām izmaksām un cilvēku resursu patēriņu, kā arī jāpieņem operatīvi lēmumi un jāmotivē gan vadība, gan darbinieki noteiktu mērķu sasniegšanai, ko kapitālsabiedrības statuss vislabāk ļauj realizēt;

2) valsts autoceļu tīkla pārvaldīšana, ko veic LVC, pēc būtības ir nekustamā īpašuma apsaimniekošana un ir vērtējama kā saimnieciska darbība;

3) kapitālsabiedrības statuss skaidri nodala valsts pārvaldes un saimnieciskās funkcijas, samazina birokrātiju saimnieciska rakstura lēmumu pieņemšanā un palielina tās vadības atbildību par pieņemtajiem lēmumiem un to kvalitāti;

4) kapitālsabiedrības statuss ļauj ieviest uzņēmējdarbības paņēmienus valsts autoceļa pārvaldīšanā un attīstībā;

5) kapitālsabiedrības statuss ļauj sniegt pakalpojumus arī citiem pasūtītājiem, un ienākumi no iepriekš minētās komercdarbības tiek novirzīti kapitālsabiedrības darbības nodrošinājumam, tādējādi samazinot slogu valsts budžetam;

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrībās izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem

## ~~Ierobežotas pieejamības informācija~~ NAV KLASIFICĒTS

6) kapitālsabiedrība 100% pieder valstij, saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem Satiksmes ministrijai ir visas iespējas kontrolēt tās darbību saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem un valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvja lēmumiem;

7) kapitālsabiedrība līdzšinējā darbībā ir pilnībā sevi attaisnojusi, un pārveidošana par valsts iestādi būtu solis atpakaļ attīstībā, kā arī nelietderīgi būtu palielināt valsts budžetu izdevumus, ierēdņu un valsts darbinieku skaitu un valsts pārvaldes institūciju skaitu.

Papildus norādām, ka 2004.gada 5.oktobrī ar Ministru kabineta rīkojumu Nr.726 „Par bezpeļņas organizācijas valsts akciju sabiedrības „Latvijas Autoceļu direkcija” reorganizāciju un valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” un valsts akciju sabiedrības „Ceļu inženieri” izveidošanu”, valsts Ministru kabineta līmenī, ņemot vērā konkrēto tiesisko situāciju, par piemērotāku un progresīvāku valsts autoceļu pārvaldīšanu tika atzīts šāds modelis.

Līdz ar to, kapitālsabiedrības darbība turpināma esošajā statusā ar Satiksmes ministriju kā valsts kapitāla daļu turētāju.

Satiksmes ministra p.i.  
iekšlietu ministrs

R.Kozlovskis

Vīza: valsts sekretārs

K.Ozoliņš

07.12.2015. 14.30  
8511  
L.Pūce, 67028237  
Linda.Puce@sam.gov.lv

SAMzino\_071215\_kapsabizv; Informatīvais ziņojums par Pārresoru koordinācijas centra sagatavotā Informatīvā ziņojuma „Par valsts līdzdalības kapitālsabiedrības izvērtēšanu un ar Ministru prezidenta 2012.gada 19.jūnija rīkojumu Nr.233 izveidotās darba grupas priekšlikumiem turpmākai rīcībai” 5.pielikuma „Turpmākās rīcības plānojums” 2., 10. un 11.punktā ietvertu ieteikumu finansiālajiem un tiesiskajiem riskiem