



Ministru kabinets

Brīvības bulvāris 36, Rīga, LV-1520, tālr. 67082800, fakss 67280469, e-pasts vk@mk.gov.lv, www.mk.gov.lv

Rīgā

27.12.2016. Nr. 18/TA-2363/13339

Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijai

Par informatīvā ziņojuma par
autoceļu finansēšanas modeli un
Valsts autoceļu sakārtošanas
programmu 2014.–2023. gadam
nosūtīšanu

Izpildot Saeimas 2016. gada 3. marta paziņojumā "Par 10 435 Latvijas pilsoņu kolektīvā iesnieguma "Par ceļiem bez bedrēm" turpmāko virzību" minēto, Ministru kabinets nosūta sagatavoto informatīvo ziņojumu par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2023. gadam, kurā tostarp salīdzinoši izvērtēts par ceļu lietošanu maksājamo nodokļu un nodevu apjoms un tiesiskais regulējums Baltijas valstīs un izvērtētas iespējas izdarīt grozījumus normatīvajos aktos, lai īstenotu principu, ka ceļu lietotāju maksātie nodokļi un nodevas tiek izlietoti ceļu un tiltu remontiem un to uzturēšanai labā tehniskā stāvoklī, kā arī lai ceļu lietotāja samaksāto nodokļu apjoms atbilstu ceļa lietošanas intensitātei, un Ministru kabineta 2016. gada 20. decembra sēdes protokola izrakstu.

Pielikumā: 1. Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2023. gadam uz 23 lp.
2. Ministru kabineta 2016. gada 20. decembra sēdes protokola Nr. 69 *sl*. § izraksts uz 2 lp.

Ministru prezidenta vietā –
zemkopības ministrs

Jānis Dūklavs

Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam

Ievads

Informatīvais ziņojums izstrādāts, pamatojoties uz:

1. Valdības rīcības plāna 21.2. pasākumu, saskaņā ar kuru Satiksmes ministrijai uzdots:

- 1) izstrādāt priekšlikumus autoceļu infrastruktūras uzturēšanas un attīstības finansēšanas modelim, lai apturētu autoceļu pakāpenisku sabrukumu un sekmētu to turpmāku attīstību;
- 2) sagatavot informatīvu ziņojumu, kas ļautu valdībai pieņemt pamatotu lēmumu par Valsts autoceļu sakārtošanas programmas finansēšanu un realizēšanu.

2. Ministru prezidenta M. Kučinska 2016. gada 9. marta rezolūciju Nr. 12/2016-JUR-31, saskaņā ar kuru satiksmes ministram uzdots sagatavot un noteiktā kārtībā iesniegt Ministru kabinetā Saeimas 2016. gada 3. marta paziņojumā "Par 10 435 Latvijas pilsoņu kolektīvā iesnieguma "Par ceļiem bez bedrēm" (turpmāk – kolektīvais iesniegums) turpmāko virzību" (turpmāk – Saeimas paziņojums) minētā informatīvā ziņojuma projektu, attiecīgi nodrošinot Ministru kabinetam dotā uzdevuma izpildi. Saeimas paziņojumā norādīts, ka Saeima šā gada 3. marta sēdē nolēmusi, pamatojoties uz kolektīvo iesniegumu, uzdot Ministru kabinetam veikt Baltijas valstīs par ceļu lietošanu maksājamo nodokļu un nodevu apjoma un tiesiskā regulējuma salīdzinošo izvērtējumu, sagatavot un līdz 2016. gada 1. septembrim iesniegt Saeimai informatīvu ziņojumu par iespējam izdarīt grozījumus normatīvajos aktos, lai īstenotu principus, ka ceļu lietotāju maksātie nodokļi un nodevas tiek izlietoti ceļu un tiltu remontiem un to uzturēšanai labā tehniskā stāvoklī, kā arī lai nodokļu maksājumu apjoms ceļu lietotājam atbilstu ceļa lietošanas intensitātei.

Kolektīvajā iesniegumā lūgts rast risinājumu, izdarot grozījumus attiecīgajos likumos, kas noteiktu sekojošo:

- 1) transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli (turpmāk – TEN) pievienot degvielas cenai un akcīzes nodokli novirzīt ceļu remontam un uzlabošanai;
- 2) izveidot atsevišķu fondu, kurā tiek novirzīti ieņēmumi no visiem transporta nodokļiem un nodevām, un šo fondu pārvaldīt Satiksmes ministrijai.

Nemot vērā kvalitatīva ceļu tīkla nozīmi tautsaimniecības attīstībā un lai atrastu rīcības virzienus valdības dotā uzdevuma izpildei, Satiksmes ministrija izveidoja Ekspertu darba grupu ceļu veiktspējas nodrošināšanai (turpmāk – Ekspertu grupa), kas strādāja gan pie esošā ceļu sakārtošanas modeļa izvērtēšanas un analīzes, gan pie stabila, prognozējama un ilgtspējīga ceļu finansējuma modeļa izstrādes. Ekspertu grupas sastāvā bija pārstāvji no Satiksmes ministrijas, Finanšu ministrijas, Zemkopības ministrijas, Latvijas Pašvaldību savienības, VAS "Latvijas Valsts ceļi", VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs", VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija", Valsts policijas, biedrības "Latvijas ceļu būvētājs", Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras, Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas un citām valsts institūcijām un nevalstiskajām organizācijām.

Ekspertu grupa izstrādāja šādus iespējamus rīcības virzienus:

- 1) valsts, pašvaldību un komersantu ceļu tīkla kopēja izvērtēšana;
- 2) ceļu fonda kā speciālā budžeta atjaunošana;
- 3) aizņēmums ceļu pārbūvei un atjaunošanai;
- 4) ceļu lietotāju maksājumiem piesaistīta finansējuma modelis;
- 5) nodokļu un nodevu pārskatīšana transportlīdzekļu jomā;
- 6) valsts kapitālsabiedrību, kuras veic valsts deleģētu uzdevumu, peļņas novirzīšana deleģētā uzdevuma veikšanai.

Satiksmes ministrija izvērtēja Ekspertu grupas izstrādātos rīcības virzienus un, pamatojoties uz tiem, informatīvajā ziņojumā iekļāvusi priekšlikumus saistībā ar ceļu finansēšanas modeļa reformām.

Pašreizējā situācija

Saskaņā ar likuma "Par autoceļiem" 4. panta pirmo daļu valsts autoceļi (galvenie, reģionālie un vietējie) un to zemes, tostarp ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārziņā saskaņā ar deleģēšanas līgumu. Saskaņā ar likuma "Par autoceļiem" 23.² pantu un deleģēšanas līgumu valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu veikšana ir nodota VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs".

Nacionālajā attīstības plānā 2014. – 2020. gadam (turpmāk – NAP2020) ir izvirzīts mērķis „[397] Nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk., panākot 2020.gadā labu braukšanas kvalitāti pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus(..)”.

Valsts autoceļu pašreizējais tehniskais stāvoklis ir šāds:

1.tabula

Melno segumu stāvoklis 2015. gadā, % no kopējā garuma				
Autoceļu seguma stāvoklis pēc vizuālā vērtējuma	Galvenie autoceļi, %	Reģionālie autoceļi, %	Vietējie autoceļi, %	No kopējā garuma, %
Ļoti labs	30	12	8	15
Labs	15	18	22	18
Apmierinošs	12	21	27	21
Slikts	23	21	21	21
Ļoti slikts	20	28	22	25

2.tabula

Grants segumu stāvoklis 2015. gadā, % no kopējā garuma			
Autoceļu seguma stāvoklis pēc vizuālā vērtējuma	Reģionālie autoceļi, %	Vietējie autoceļi, %	No kopējā garuma, %
Labs	14	7	8
Apmierinošs	46	51	50
Slikts	40	42	42

Valsts autoceļu tehniskais stāvoklis šobrīd ir kritiskā stāvoklī. Par sliktiem un ļoti sliktiem uzskatāmi 46% autoceļi ar asfalta segumu un 42% ar grants segumu. Šāda situācija katru gadu tautsaimniecībai nodara zaudējumus 880 milj. *euro* apmērā, proti, braucot pa sliktā stāvoklī esošu ceļu, pieaug autotransporta ekspluatācijas izmaksas, brauciena ilgums un degvielas patēriņš. Problēmas cēlonis ir savlaicīgi un pietiekamā apjomā neveiktie autoceļu atjaunošanas darbi, kuriem ir jākompensē satiksmes slodžu radītais autoceļu konstrukciju nolietojums un klimatisko apstākļu radītā materiālu novecošanās. Šobrīd valsts autoceļu tīkla pilnīgai sakārtošanai nepieciešami 4,5 miljardi *euro*.

2013. gada 21. maijā Ministru kabinets izskatīja informatīvo ziņojumu „Par Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2020.gadam un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu”. Informatīvajā ziņojumā tika izklāstīta situācija par valsts autoceļu tehnisko

stāvokli kopumā, norādīti darbu apjomi un finansējums valsts autoceļu tīkla sakārtošanai, lai tiktu sasniegts NAP2020 izvirzītais mērķis. Ņemot vērā iepriekš minēto, Informatīvajam ziņojumam kā pielikums tika sagatavota Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.-2020. gadam (turpmāk - Programma). Programmā tika iekļauti valsts autoceļu tīkla sakārtošanai veicamie darbu apjomi, neietverot autoceļu ikdienas uzturēšanu un pārvaldīšanu, projektu vadību un būvuzraudzību. Izskatot Informatīvo ziņojumu, Ministru kabinets nolēma: "Jautājumu par valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014.-2020.gadam finansēšanu izskatīt Ministru kabinetā likumprojekta par vidējā termiņa budžeta ietvaru un kārtējā gada valsts budžeta likumprojekta sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu jauno politikas iniciatīvu pieprasījumiem, ņemot vērā valsts budžeta reālās iespējas." (Ministru kabineta 2013.gada 21.maija sēdes protokols Nr.30., 57.§).

Saskaņā ar Informatīvo ziņojumu, lai sasniegtu noteikto NAP 2020 mērķa sasniegšanas rādītājus (skat. 3.tabulu), Satiksmes ministrijai ik gadu, likumprojekta par vidējā termiņa budžeta ietvaru un kārtējā gada valsts budžeta likumprojekta sagatavošanas procesā Finanšu ministrijā jāiesniedz priekšlikumi papildu finansējuma piešķiršanai valsts pamatbudžeta programmai 23.00.00. „Valsts autoceļu fonds”. Finansējuma apmēram jāatbilst Programmas noteiktajam finansējumam (skat. 4. tabulu).

3. tabula

Mērķa sasniegšanas rādītāji

	Bāzes vērtība (gads)		2014	2017	2020	2023
Samazināts sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu garums par (%)	0 (2012)	NAP2020	20	45	80	
		Faktiski, ja valsts budžeta finansējums paliek nemainīgs	0	30	30	30
Samazināts sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu garums par (%)	0 (2012)	NAP2020	5	20	50	
		Faktiski, ja valsts budžeta finansējums paliek nemainīgs	0	3	4	4

4.tabula

Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.-2020. gadam

2013.gadā Valsts autoceļu sakārtošanas programmai plānotais finansējums, milj. <i>euro</i> , tai skaitā	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Kopā
	113.4	184.6	229.9	246.6	253.5	230.9	252.5	1511.4
ES fondu finansējums, milj. <i>euro</i>	46.9	116.0	117.0	102.3	80.5	36.0	35.3	534.0
Valsts budžeta finansējums, milj., <i>euro</i>	66.5	68.6	112.9	144.3	173.0	194.9	217.2	977.4

Finansējums Programmas īstenošanai tiek nodrošināts gan no valsts pamatbudžeta, gan no Eiropas Savienības (turpmāk – ES) fondiem. 4.tabulā redzamais Programmas finanšu līdzekļu

sadalījums starp ES fondu finansējumu un Valsts pamatbudžeta finansējumu tika veidots, pamatojoties uz risinājumu, ka sākumā nepietiekamais valsts budžeta finansējums tiek kompensēts ar ES fondu finansējumu un no 2018.gada iztrūkstošais apmērs tiek noseigts ar valsts pamatbudžeta finansējumu. Šāds risinājums arī tika akceptēts Partnerības līgumā Eiropas Savienības investīciju fondu 2014.-2020.gada plānošanas periodam (turpmāk – Partnerības līgums) (apstiprināts ar Ministru kabineta 2014.gada 19.jūnija rīkojumu Nr. 313 “Par Partnerības līgumu Eiropas Savienības investīciju fondu 2014.–2020.gada plānošanas periodam”), kura 371.punktā noteikts: “Lai gan Eiropas Savienības investīciju (turpmāk – ESI) fondu finansējums dos nozīmīgu ieguldījumu NAP 2020 identificēto valsts autoceļu tīkla kvalitatīvo rādītāju rezultātu sasniegšanā, to sasniegšana nav atkarīga tikai no ERAF un KF finansējuma, bet arī no citu darbību veikšanas un investīcijām, t.sk. valsts budžeta ieguldījumiem, lai sasniegtu noteiktos politikas rezultātus. No ESI fondiem plānotās investīcijas ceļu infrastruktūrā tiks papildinātas un to uzturēšana nodrošināta nacionālā finansējuma ietvaros atbilstoši Valsts autoceļu sakārtošanas programmai 2014.–2020.gadam.” Partnerības līguma 69. punktā noteikts: “VAS “Latvijas Valsts ceļi”, pamatojoties uz Satiksmes ministrijas deleģējumu, izstrādājusi Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2020.gadam, kas ļaus, izmantojot valsts budžeta atbalstu, sasniegt NAP 2020 identificētos valsts autoceļu tīkla kvalitatīvos rādītājus.” Atbilstoši Eiropas Komisijas 2014.gada 7.marta īstenošanas Regulas (ES) Nr. 215/2014 6.pantā noteiktajam nespēju sasniegt vismaz 65 % no galamērķa vērtības līdz 2023. gada beigām attiecībā uz rādītājiem uzskata par nopietnu nepilnību galamērķu sasniegšanā, par kuru atbilstoši Eiropas Komisijas 2014.gada 3.marta deleģētās Regulas Nr. 480/2014 3.pantā noteiktajam piemēro finanšu korekciju 5% apmērā. Attiecīgi par rādītāju sasniegšanu no 50% līdz 60% no galamērķa vērtības piemēro finanšu korekciju 10% apmērā un par rādītāju sasniegšanu līdz 50% no galamērķa vērtības piemēro finanšu korekciju 25% apmērā.

5. tabula

ES fondu finansējums valsts autoceļiem 2014. - 2020. gadā									
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Kopā
milj. EUR									
1.	2007. - 2013. gada plānošanas periods, tai skaitā	85.1	22.5						107.6
	Kohēzijas fonda līdzfinansējums	56.4	15.6						72.0
	ERAF līdzfinansējums	28.7	6.9						35.6
2.	2014. - 2020. gada plānošanas periods, tai skaitā	8.6	103.1	111.0	136.0	106.6	68.7		534.0
	Kohēzijas fonda līdzfinansējums	8.6	78.8	56.0	76.0	37.6			257.0
	ERAF līdzfinansējums	0.0	24.3	55.0	60.0	69.0	68.7		277.0
	KOPĀ	93.7	125.6	111.0	136.0	106.6	68.7	0.0	641.6

Atbilstoši iepriekš minētajam 5.tabulā redzams, ka Programmas ES finansējuma daļa tiks apgūta līdz 2019. gadam, un turpmāk, lai izpildītu Latvijas puses apņemšanos Partnerības līgumā

par autoceļu uzturēšanas nodrošināšanu nacionālā finansējuma ietvaros, ir nepieciešams šādā pašā apmērā Programmas īstenošanai piešķirt finansējumu no valsts pamatbudžeta.

Atbilstoši Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" snieguma ietvarā noteiktajam līdz 2018.gadam jābūt izsludinātiem būvniecības iepirkumiem 50% no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita 6.1.5.specifiskā atbalsta mērķa "Valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana" (turpmāk –SAM 6.1.5.) ietvaros un 20% no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita 6.3.1.specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti" ietvaros (turpmāk –SAM 6.3.1.). Līdz 2016.gada 30.novembrim SAM 6.1.5. ietvaros ir noslēgti būvniecības iepirkumi 15 ceļu posmiem, jeb 57,69% no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita un SAM 6.3.1. ietvaros - 20 ceļu posmiem jeb 32,8% no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita. Savukārt, attiecībā uz finanšu rādītāja izpildi līdz 2018.gadam līdz 2016.gada 30.novembrim apstiprināto izdevumu kopsumma SAM 6.1.5. ietvaros ir 114 270 375 *euro*, jeb 105,1% no noteiktā finanšu rādītāja un SAM 6.3.1. ietvaros 49 227 677 *euro*, jeb 67,57% no noteiktā finanšu rādītāja.

Ministru kabinets 2015. gada 13. aprīlī, izskatot programmas projektu „Latvijas Stabilitātes programma 2015. – 2018. gadam”, nolēma, ka ministrijām un citām centrālajām valsts iestādēm negatavot un neiesniegt priekšlikumus jaunajām politikas iniciatīvām 2016., 2017. un 2018.gadam, izņemot veselības un izglītības jomu saistībā ar strukturālām reformām, kā arī iekšējās un ārējās drošības jomu (protokols Nr.19, 1.§). Līdz ar to finansējums Programmas īstenošanai no valsts pamatbudžeta netika piešķirts plānotajā apjomā. Atpalcība no plānotā finansējuma sākās jau pašā Programmas sākumā, t.i., 2014. gadā, kad finansējums Programmas izpildei netika piešķirts plānotajā apmērā, un šī atpalcība turpina pieaugt.

Programmas izpilde uz 01.11.2016 redzama 6.tabulā.

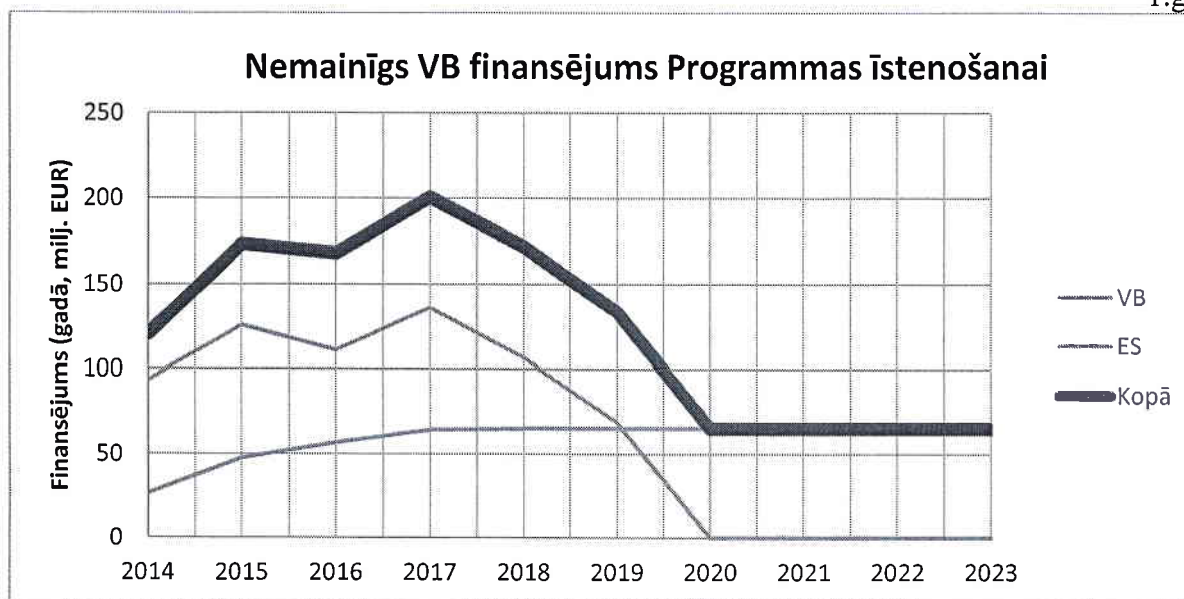
6. tabula

<i>Valsts pamatbudžeta finansējuma neizpilde Valsts autoceļu sakārtošanas programmas īstenošanai uz 2016. gada 1. novembri</i>								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Kopā
milj. EUR								
2013. gadā Valsts autoceļu programmai plānotais valsts pamatbudžeta finansējums	66.5	68.6	112.9	144.3	173.0	194.9	217.2	977.4
	fakts			saskaņā ar vidēja termiņa valsts budžeta finansējumu				
Valsts pamatbudžeta finansējums, ietverot faktisko un plānoto finansējumu	26.6	47.8	57.0	64.4	65.2	65.1	65.1	391.2
Valsts pamatbudžeta finansējuma neizpilde	39.9	20.8	55.9	79.9	107.8	129.8	152.1	586.2

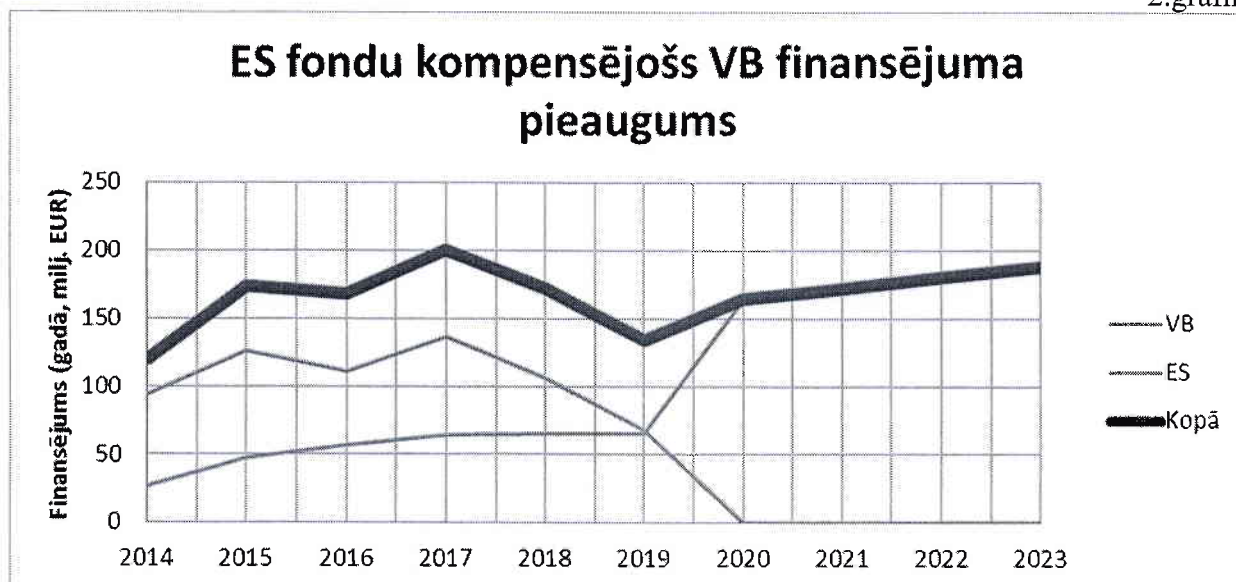
Lai īstenotu Programmu un sasniegtu NAP 2020 mērķa sasniegšanas rādītājus autoceļu jomā, kā arī lai ievērotu Partnerības līgumā noteikto par valsts budžeta līdzfinansējumu, laika posmā no 2017. – 2020. gadam, papildus jau iezīmētajam valsts budžeta finansējumam ir nepieciešams ieguldīt 586,2 milj. *euro*.

1.un 2. grafiks atspoguļo iespējamus valsts autoceļu sakārtošanas scenārijus:

1.grafiks



2.grafiks



Nepiešķirot Programmas īstenošanai nepieciešamo finansējumu, jārēķinās, ka valsts autoceļu tehniskais stāvoklis kopumā turpinās pasliktināties un neatbildīs ekonomiskas, drošas, komfortablas un videi draudzīgas satiksmes vajadzībām un tautsaimniecībā veicinās produktu ražošanas sadārdzināšanos, iedzīvotāju dzīves līmeņa krišanos un valsts budžetā neiekasētus nodokļus.

Lai pareizi atspoguļotu faktisko valsts autoceļu tīkla stāvokli, jāņem vērā ikgadējais teorētiskais autoceļu nolietojums 5% apmērā, t.i., valsts galvenajiem autoceļiem – 80 km, valsts reģionālajiem autoceļiem ar asfalta segumu – 210 km. Šobrīd pieejamais valsts pamatbudžeta finansējums kapitālieguldījumiem valsts autoceļu tīklā ļauj atjaunot autoceļus tikai ikgadējā nolietojuma apmērā, jo ikgadējā nolietojuma finansēšanai ir nepieciešami vismaz 65,0 milj. euro ik gadu.

Atpaliecība no noteiktajiem programmas rezultātīvajiem rādītājiem uz 2016. gada beigām ir ievērojama un, ņemot vērā prognozēto vidēja termiņa valsts pamatbudžeta finansēšanas apjomu, turpmākajos gados, paredzams, ka tā kļūs vēl lielāka. Lai risinātu radušos problēmu, Satiksmes ministrija ierosina Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014.-2020.gadam darbību pagarināt līdz 2023.gadam (skatīt 7.tabulu).

Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. - 2023.gadam kopsavilkums

Izdevumu veids	2014.-2016. gads izpilde	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Kopā 2017.- 2023. gads
Kapitālieguldījumi, milj. EUR	354,1	200,9	171,7	133,8	199,4	207,7	215,2	224,4	1353,1
Kapitālieguldījumi autoceļos (milj. EUR), tai skaitā	336,6	190,5	160,5	122,7	185,4	192,7	197,9	206,4	1256,1
Galvenie autoceļi (milj. EUR), tai skaitā	184,9	93,7	55,3	17,7	57,4	60,1	62,0	63,8	410,0
Galveno autoceļu segumu atjaunošana VB, milj. EUR	41,5	17,7	17,7	17,7	57,4	60,1	62,0	63,8	296,4
km	182	63	40	85	185	185	185	185	928
Galveno autoceļu segumu atjaunošana VB, milj. EUR	143,4	76,0	37,6						113,6
ES finansējums (NAP2020), milj. EUR	150	77	67						144
Reģionālie autoceļi (milj. EUR), tai skaitā	135,6	87,7	96,6	97,3	118,8	123,4	126,7	133,4	783,9
Reģionālo autoceļu sakārtošana VB, tai skaitā segumu atjaunošana NAP2020 (milj. EUR)	56,3	27,7	27,6	28,6	118,8	123,4	126,7	133,4	586,2
km	717	148	113	132	475	480	480	480	2308
Reģionālie autoceļi ES finansējums (NAP2020), milj. EUR	79,3	60,0	69,0	68,7					197,7
km	48	85	77	95					257
Vietējie autoceļi (milj. EUR), tai skaitā	16,1	9,1	8,6	7,7	9,2	9,2	9,2	9,2	62,2
Vietējo autoceļu segumu atjaunošana VB, milj. EUR	16,1	9,1	8,6	7,7	9,2	9,2	9,2	9,2	62,2
km	271	114	96	28	101	101	101	101	642
Tiltu atjaunošana un pārbūve, milj. EUR	11,2	6,4	7,1	7,1	9,5	10,5	12,3	13,0	65,9
skaits	21	14	20	19	27	30	34	38	182
Satiksmes drošības projektu īstenošana, milj. EUR	6,3	4,0	4,1	4,0	4,5	4,5	5,0	5,0	31,1
skaits	25	5	11	10	12	12	15	15	80

Lai valsts autoceļi būtu atbilstošā stāvoklī, katru gadu autoceļu tīklā ir jāveic asfalta segumu atjaunošana vai pārbūve vismaz 1180 km apjomā, jāatjauno grants segas 2970 km apjomā un jāveic 65 tiltu klāja konstrukciju atjaunošana vai tiltu pārbūve, šiem mērķiem kopā plānojot 440 milj. *euro* gadā.

Lai sasniegtu NAP2020 izvirzītos mērķus (līdz 2020.gadam samazināts valsts autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums valsts galvenajiem autoceļiem par 80% un valsts reģionālajiem autoceļiem par 50%, salīdzinot ar 2012. gadu), valsts autoceļu tīklā vidēji katru gadu laika periodā līdz 2020. gadam ir jāveic šādi darbu apjomi:

- 1) jāveic seguma atjaunošana un segu pārbūve 175 km valsts galvenajiem autoceļiem;
- 2) jāveic seguma atjaunošana un segu pārbūve 400 km valsts reģionālajiem autoceļiem ar melno segumu;
- 3) jāpārbūvē tilti – 29 gab.;
- 4) jārealizē satiksmes drošības uzlabošanas projekti – 13 gab.

Rīcības virzieni ceļu veiktspējas nodrošināšanai

1. Rīcības virziens “Valsts, pašvaldību un komersantu ceļu tīkla kopēja izvērtēšana”

Saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 3. panta pirmo daļu visi Latvijas autoceļi pēc to nozīmes iedalāmi valsts, pašvaldību, komersantu un māju ceļos, un katru no ceļiem pārvalda tā īpašnieks vai īpašnieka pilnvarota persona. Latvijā 2015. gada 1. janvārī uzskaitīti 73 592 km autoceļu un ielu. Ceļu tīkla vidējais blīvums ir 1,139 km uz 1 km². Kopējais valsts autoceļu garums ir 20 131 m. Valsts autoceļu tīkla vidējais blīvums ir 0,312 km uz 1 km². Tātad valsts autoceļi ir tikai 27 % no visiem Latvijas autoceļiem. Ceļu lietotājiem nav svarīgi, kam piederošu ceļu viņi lieto, līdz ar to ir nepieciešams izvērtēt visu autoceļu stāvokli un lietderību kompleksi.

VAS “Latvijas Valsts ceļi” regulāri veic valsts autoceļu inventarizāciju un pārzina to tehnisko stāvokli. Pašlaik tiek veikta valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas reorganizācijas izpēte saskaņā ar uzdevumu, kas izriet no Transporta attīstības pamatnostādņēm 2014. – 2020.gadam, lai noteiktu optimālo valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas modeli. Izpētes projektā tiek izvērtēts valsts pārziņā atstājamo un pašvaldībām nododamo valsts vietējo autoceļu tīkls, salīdzinot dažādus variantus un novērtējot šo variantu ilgtermiņa uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas un veicot izmaksu/ieguvumu analīzi. Izpētes mērķis ir izstrādāt sociāli – ekonomisku pamatojumu valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas iespējamajai reorganizācijai, un, pamatojoties uz tās rezultātiem, sagatavot priekšlikumus valsts vietējo autoceļu nodošanai pašvaldībām. Pamatojoties uz šiem priekšlikumiem, tiks izstrādāts konceptuāls ziņojums par valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas reorganizāciju, kas tiks iesniegts izskatīšanai Ministru kabinetā un kurā tiks ieteikts īstenot sabiedrībai kopumā izdevīgāko valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas modeli un noteikti stimulējošie nosacījumi, lai pašvaldības būtu ieinteresētas šādas koncepcijas īstenošanā.

Satiksmes ministrijai un VAS “Latvijas Valsts ceļi” nav pieejama pilnīga informācija par pašvaldību un komersantu ceļu tehnisko stāvokli, kā arī nav izvērtēta iespēja un lietderība komersantu ceļus (it sevišķi AS “Latvijas valsts meži”) būvēt un izmantot ikdienas lietošanai, nevis tikai komercdarbībai. Līdz ar to ir izvirzāms mērķis – iegūt skaidru redzējumu par valstī esošo ceļu kopumu, to paveicot 2017.gadā. Lai pieejamo finansējumu izlietotu lietderīgi un apzinātu sabiedrības interesēm būtiskākos maršrutos, ir nepieciešams veikt pašvaldību un komersantu ceļu inventarizāciju, iegūtos rezultātus integrējot kopējā valstī esošo ceļu tīkla lietošanas izvērtējumā. Ir jānosaka tāds ceļu daudzums, kāds būtu jāuztur noteiktā līmenī.

Pašvaldību un komersantu ceļu lietderības izvērtēšana ir nepieciešams pasākums, lai būtu iespējams efektīvāk izlietot esošos finanšu līdzekļus, šāda izpēte varētu izmaksāt aptuveni 85 000 *euro* pēc analogijas ar Valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas reorganizācijas izpētes izmaksām. Tomēr domas dalās jautājumā par to, vai šī izvērtējuma rezultātā pieļaujams slēgt kādu ceļu, piemēram, kas ved uz dažām dzīvojamām mājām. Latvijas Pašvaldību savienība un Zemkopības ministrija ir kategoriski pret atteikšanos no mazāk izmantotiem ceļiem, jo arī attālākos Latvijas nostūros iedzīvotāji maksā tādas pašas nodokļus kā citur Latvijā, taču par to saņemtu sliktāku pakalpojumu no valsts, šāda situācija veicinās Latvijas lauku degradēšanos un iedzīvotāju pārcelšanos uz ārzemēm un Rīgu.

2. rīcības virziens “Ceļu fonda kā speciālā budžeta atjaunošana”

Saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 12.panta ceturto daļu valsts budžeta finansējumu valsts pamatbudžeta programmai 23.00.00 “Valsts autoceļu fonds” (turpmāk arī – Ceļu fonds) veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no TEN, autoceļu lietošanas nodevas un 80 % no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi. Ceļu fonds ietilpst valsts pamatbudžetā, līdz ar to gada beigās neiztērētais finansējums nevar tikt uzkrāts nākamajam gadam un katru gadu finansējums tiek piešķirts no jauna.

Jau pašlaik mērķdotācija no valsts budžeta apakšprogrammas 23.04.00 "Mērķdotācijas pašvaldību autoceļiem (ielām)" atbilstoši likuma „Par autoceļiem” 12.panta septītajai daļai tiek ieskaitīta pašvaldību speciālajos budžetos un atbilstoši Ministru kabineta 2008.gada 11.marta noteikumu Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" 24.¹ punktam var tikt uzkrāta nākamajiem gadiem. Pašvaldību ceļu būvniecība un uzturēšana atšķiras no valsts autoceļu būvniecības un uzturēšanas tikai ar ceļa īpašnieku, nevis veicamajiem darbiem. Līdz ar to attiecībā uz valsts autoceļu budžeta programmu nosakāma tāda pati kārtība kā uz pašvaldību ceļiem

Visi Ekspertu grupas locekļi, izņemot Finanšu ministrijas pārstāvjus, uzskata, ka, ņemot vērā to, ka veicamo ceļu uzturēšanas darbu veids un apjoms atbilstoši Ministru kabineta 2010. gada 9. marta noteikumiem Nr. 224 „Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli” un ceļu būvniecības darbu veikšana ir atkarīga no meteoroloģiskajiem apstākļiem, ir svarīgi, lai tiktu izveidots Ceļu fonds kā speciālais budžets. Tādējādi ceļu uzturēšanai un būvniecībai pieejamais finansējums varētu tikt apgūts efektīvāk un lietderīgāk, piemēram, konkrētus darbus veicot nākamā gada janvārī, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ tos nav bijis iespējams veikt decembrī, vienlaikus nezaudējot valsts budžeta finansējumu. Minimāli nepieciešams paredzēt iespēju uzkrāt nākamajam gadam ne mazāk kā 10 miljonus *euro* valsts autoceļu uzturēšanas vajadzībām ziemas sezonā.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Ekspertu grupas viedoklis ir, ka nepieciešams izstrādāt atbilstošus grozījumus likuma "Par autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā un Likumā par budžetu un finanšu vadību, paredzot atjaunot Ceļu fondu kā speciālo budžetu.

Finanšu ministrijas atsevišķais viedoklis:

Finanšu ministrija ir informējusi, ka 2004.gada valsts budžeta projekta sagatavošanas procesā attiecībā par speciālajiem budžetiem Ministru kabinetā tika nolemts, ka valsts budžetā 2004.gadam speciālā budžeta statusu saglabā tikai valsts sociālās apdrošināšanas budžets un pārējie līdzšinējie speciālie budžeti tiek iekļauti pamatbudžetā (Ministru kabineta 2003.gada 22.jūlija sēdes protokola (prot. Nr.41 2.§) 8.punkts).

Finanšu ministrija uzskata, ka no valdības pieņemtā lēmuma atteikties no valsts speciālajiem budžetiem ir šādi ieguvumi:

1) iekļaujot valsts pamatbudžetā speciālos budžetus, valdībai tiek dotas lielākas rīcības iespējas (lielāks valsts budžeta līdzekļu apmērs), lemjot par nepieciešamo līdzekļu novirzīšanu valstij nozīmīgu prioritāšu realizācijai;

2) līdzekļu plānošana pamatbudžetā nodrošina stabilu finansējumu atbilstoši nepieciešamībai un līdz ar to iespēju plānot darbību ar kārtējā gada budžeta likuma stāšanos spēkā. Speciālā budžeta apstākļos saistības iespējams uzņemt tikai tad, kad attiecīgajam mērķim paredzētais nodoklis ir iekasēts. Neparedzēta nodokļu plāna neizpilde radītu iztrūkumu iezīmētajā budžetā, kā rezultātā nebūtu iespējams nodrošināt plānotās funkcijas un vajadzētu lemt par papildu līdzekļu piešķiršanu no valsts pamatbudžeta;

3) kā liecina starptautiskā prakse, nodokļu ieņēmumu novirzīšana speciālajā budžetā veicina valsts budžeta neelastību, novājina likumdošanas pilnvaras, jo šādu speciālo līdzekļu iezīmēšana apgrūtina budžeta izpildi un pieņemšanu, tā kavē līdzekļu sadales iespējas starp budžeta programmām.

Finanšu ministrija norāda, ka, iezīmējot konkrēto valsts budžeta līdzekļu apmēru no nodokļu ieņēmumiem (TEN, autoceļu lietošanas nodeva, 80% akcīzes nodokļa naftas produktiem) novirzīšanu vienai nozarei – autoceļiem (Ceļu fondam), ierobežoto valsts finanšu resursu apstākļos, tiek apdraudēta iespēja gadskārtējā valsts budžetā un vidējā termiņā valdībai sabalansēt visas valsts attīstībai un drošībai nepieciešamās vajadzības.

Likuma par budžetu un finanšu vadību 27.pantā noteikts, ka valsts budžeta iestādes asignējumu saņemšanai un izdevumu veikšanai no valsts budžeta līdzekļiem atver valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta kontus. Papildus Finanšu ministrija atzīmē, ka saskaņā ar minētajā pantā paredzēto gada beigās valsts pamatbudžeta kontos esošais līdzekļu atlikumu

var izmantot nākamajā saimnieciskajā gadā atbilstoši finansēšanas plānā piešķirtajiem asignējumiem tikai atlikumam, kas radies no ieņēmumiem par sniegtajiem maksas pakalpojumiem un citiem pašu ieņēmumiem, ārvalstu finanšu palīdzības līdzekļiem vai saņemtajiem transferta pārskaitījumiem no valsts pamatbudžeta ārvalstu finanšu palīdzības līdzekļiem.

Ņemot vērā minēto, atbilstoši pastāvošai kārtībai kārtējā gadā neizlietoto dotāciju no vispārējiem ieņēmumiem nav iespējams atstāt institūcijas rīcībā un attiecīgi to izlietot nākamajā gadā izdevumu finansēšanai. Turklāt, ja nākamajā gadā izdevumu segšanai tiek izmantoti naudas līdzekļu atlikumi no iepriekšējā gada, nevis attiecīgā gada ieņēmumi, tam ir negatīva ietekme uz valsts budžeta finansiālo bilanci.

Jauna speciālā budžeta izveide radītu nepieciešamību veikt būtiskas izmaiņas tiesību aktos, budžeta struktūrā un plānošanā, bet būtiskākais – valsts budžeta izpildē, jo speciālo budžetu resursus veido faktiski saņemtie naudas līdzekļi, un tas nozīmē, ka, tā kā valsts budžeta ieņēmumi, kas veido pamatu valsts autoceļu fondam saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 12.panta ceturto daļu, ir akcīzes nodoklis par naftas produktiem, TEN un autoceļu lietošanas nodeva, un tie tiek skaitīti valsts pamatbudžeta ieņēmumu kontos, lai novirzītu minētos resursus jaunajā speciālajā budžetā, būtu nepieciešams veidot jaunu administrēšanas procesu – minēto resursu sadali uz speciālo budžetu, normatīvajos aktos nosakot šīs sadales pamatprincipus un izpildītāju (kuram tas būtu papildus administratīvais slogs). Valstij palielinātos administratīvais slogs (un izdevumi) uz jaunā speciālā budžeta apkalpošanas rēķina, jo speciālā budžeta līdzekļu pārvaldītājam būs jauni uzdevumi – papildus administrēt jaunā speciālā budžeta resursus, piemēram, organizēt uz laiku brīvo naudas līdzekļu vadību, nodrošinot pietiekamu likviditāti, plānot naudas līdzekļu atlikuma izvietošanu un citas darbības ar finanšu resursiem. Likvidējot speciālos budžetus, šie uzdevumi ir koncentrēti vienā institūcijā – Valsts kasē, tādējādi nodrošinot resursu pārvaldību ar augstas kompetences finanšu speciālistiem un netērējot papildus resursus līdzīgu speciālistu piesaistīšanai iestādēs, kuru pamatdarbība, piemēram, ir saistīta ar autotransporta nozari.

Ir panākta vienošanās ar Finanšu ministriju, ka no 2018.gada finanšu ministram pēc Satiksmes ministrijas pamatota pieprasījuma saņemšanas būs tiesības pārdalīt likumā noteikto apropriāciju budžeta resora “74. gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmā 01.00.00 “Apropriācijas rezerve” autoceļu uzturēšanas darbiem ne lielākā apjomā par neizlietoto dotāciju no vispārējiem ieņēmumiem minētajam mērķim iepriekšējā gada beigās.

3. rīcības virziens “Aizņēmums ceļu pārbūvei un atjaunošanai”

Ņemot vērā nepietiekamo finansējumu autoceļiem, ceļa vērtība katru gadu samazinās. Kopš 1991. gada valsts autoceļiem ir uzkrājies remontdarbu deficīts – 4,5 miljardi *euro*; pašreizējais valsts autoceļu nolietojums ir 3,41 miljards *euro*, to atlikusī vērtība 1,55 miljardi *euro*. Turklāt nav zināms, kāda būs situācija ar Eiropas Savienības fondu finansējumu pēc 2018.gada.

Turpretim zaudējumi tautsaimniecībai palielinās - ik gadu tautsaimniecībai radītie zaudējumi ir 880 miljoni *euro*. Tie ir aprēķināti atbilstoši starptautiskai metodoloģijai, par pamatu šajos aprēķinos ņemot autotransporta ekspluatācijas izmaksas (amortizācija, degviela, apkope un remonts u.tml.) un laika zaudējumus, kas rodas, braucot pa sliktas kvalitātes ceļiem (jo sliktāks ceļa segums, jo mazāks braukšanas ātrums, līdz ar to ilgāks ceļā patērētais laiks). Ceļi ir kā valsts asinsrite, kas veicina tautsaimniecības attīstību, nodrošinot labvēlīgus apstākļus uzņēmējdarbībai, jaunu darba vietu radīšanai un cilvēku labklājībai.

Lai samazinātu tautsaimniecībai radītos zaudējumus no sliktā ceļu stāvokļa, attīstītu uzņēmējdarbību, radītu jaunas darba vietas un nepieļautu ceļu būvniecības nozares sabrukumu pēc tam, kad beigsies Eiropas Savienības fondu finansējums, uzlabotu ceļu stāvokli un samazinātu ceļu remontdarbu deficītu, ir izvirzīts priekšlikums ņemt aizņēmumu ceļu pārbūvei

un atjaunošanai, provizoriski 200 miljoni *euro* katru gadu 5 gadus, kopā 1 miljards *euro*. Tādējādi tautsaimniecībai samazināsies zaudējumi, un no papildu ieņēmumiem būs iespējams kompensēt aizdevuma apmaksu. Zaudējumi tautsaimniecībai tiktu samazināti proporcionāli ieguldītā finansējuma apjomam, un šāds risinājums veicinātu valsts ekonomikas izaugsmi ilgtermiņā. Rīcības virziens par aizņēmuma ņemšanu ceļu pārbūvei un atjaunošanai sevišķi būtisks ir gadījumā, ja netiks atbalstīts priekšlikums par Ceļu fonda kā speciālā budžeta atjaunošanu un ceļa lietotāju maksājumiem piesaistīta finansējuma modelis.

Atbilstoši Likumam par budžetu un finanšu vadību ņemt aizdevumu valsts vārdā ir tiesīgs finanšu ministrs gadskārtējā valsts budžeta likumā atļautajos apmēros. Aizņēmumu, kura apjoms saimnieciskā gada laikā pārsniedz 20 % no gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktā iekšzemes kopprodukta apjoma saimnieciskajā gadā, finanšu ministrs valsts vārdā var ņemt tikai tad ja, ir pieņemts un stājies spēkā likums par attiecīgo aizņēmumu. Finanšu ministrija iebilst pret aizņēmuma ņemšanu ceļu pārbūvei un atjaunošanai, jo tas palielinātu valsts budžeta deficītu ne tikai par papildu valsts parāda apkalpošanas izmaksām, bet arī par ceļu pārbūvei un atjaunošanai izmantoto līdzekļu apjomu, kas attiecīgi samazinātu pieejamo fiskālo telpu (t.i., prognozētos budžeta līdzekļus jaunajām politikas iniciatīvām un citiem prioritārajiem pasākumiem) vai pat iespējami radītu risku, ka būtu jāsamazina budžeta izdevumi (potenciāli arī citām nozarēm) vai jāpalielina ieņēmumi, ja fiskālā telpa tiktu izsmelta.

Saskaņā ar Finanšu ministrijas aprēķiniem aizņemšanās tik lielā apjomā (līdz 1 mljrd. *euro*) izraisītu būtisku valsts parāda pieaugumu (par ~4% no IKP) un arī parāda apkalpošanas izdevumu pieaugumu – piemēram, aizņemšanās 1 mljrd. *euro* apmērā uz 20 gadiem ar tādu pašu procentu likmi, kas tika fiksēta š.g. maijā veiktajā 20 gadu eiroobligāciju emisijā (1,375%), valsts budžetam papildus izmaksātu 13,8 milj. *euro* gadā.

Ja VAS “Latvijas Valsts ceļi” saņemtu valsts aizdevumu, aizņēmējiem par aizdevuma izmantošanu būtu jāmaksā valsts budžetam aizdevuma procenti atbilstoši Valsts kases aizņemšanās izmaksām – piemēram, aizdevumam ar atmaksas termiņu 10 gadi un fiksētu procentu likmi šobrīd tiktu piemēroti aizdevuma procenti 0,952% apmērā, bet, mainoties situācijai finanšu tirgos turpmākajos gados, aizdevuma procentu likme var pieaugt. Vienlaikus Finanšu ministrija norāda, ka, izvērtējot valsts aizdevuma izsniegšanas iespējas kā vienu no iespējamajiem risinājumiem, būtiski ir identificēt, kādā termiņā un no kādiem finanšu resursu avotiem būtu iespējams atmaksāt valstij šo aizdevumu. Saskaņā ar Finanšu ministrijas viedokli potenciālie aizņēmēji no saviem resursiem nespētu nodrošināt tik apjomīga valsts aizdevuma atmaksu, kas nozīmē, ka valsts budžetam jebkurā gadījumā būs jāuzņemas ar aizņemšanos saistītās izmaksas pilnā apmērā. Savukārt brīdī, kad valsts aizdevums tiktu izmantots ceļu uzturēšanas izdevumu segšanai, par šo summu pieaugtu valsts budžeta deficīts, kā jau tika norādīts.

Izvērtējot iespēju ņemt aizņēmumu ceļu pārbūvei un atjaunošanai, tostarp jāvērtē, kā un no kādiem resursiem plānota iespējamā valsts aizdevuma atmaksa. Valsts aizdevuma saņemšanu valsts speciālā budžeta izpildītājiem nosaka Ministru kabineta 2015. gada 30. jūnija noteikumi Nr. 363 „Kārtība, kādā ministrijas un citas centrālās valsts iestādes iekļauj gadskārtējā valsts budžeta likumprojektā valsts aizdevumu pieprasījumus, un valsts aizdevumu izsniegšanas un apkalpošanas kārtība”. Gadījumā, ja tiktu atbalstīts rīcības virziens izveidot Valsts autoceļu fondu kā jaunu speciālo budžetu, lai noteiktu tā iespējamību saņemt valsts aizdevumu ceļu pārbūvei un atjaunošanai, jānodrošina tā atbilstība Likuma par budžetu un finanšu vadību 36.panta trešajai un piektajai daļai.

4.rīcības virziens “Ceļa lietotāju maksājumiem piesaistīta finansējuma modelis”

Saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 12.panta ceturto daļu valsts budžeta finansējumu programmai “Valsts autoceļu fonds” veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no TEN, autoceļu lietošanas nodevas un 80 procenti no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi.

No 8.tabulas datiem ir redzams, ka ceļu lietotāju samaksātie nodokļi pārsniedz 500 miljonus *euro* (2017.un 2018.gadā pat 600 miljonus *euro*), taču no valsts budžeta finansējums gan pašvaldību ceļu, gan valsts ceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un atjaunošanai ik gadu tiek piešķirts vai to plānots piešķirt 190 - 208 miljonu *euro* apmērā jeb vidēji 35 % no tiem valsts budžeta ieņēmumiem, kurus samaksā ceļu lietotāji (2015.gadā 37 %, 2016.gadā 35 %, 2017.gadā 34 % un 2018.gadā 33 %). Ja pieņem, ka TEN un autoceļu lietošanas nodeva pilnībā tiek novirzīta valsts autoceļiem, tad no akcīzes nodokļa par naftas produktiem ieņēmumiem - tikai aptuveni 18 % (2015.gadā 22%, 2016.gadā 20 %, 2017.gadā 16% un 2018.gadā 14%). Līdz ar to secināms, ka valsts autoceļiem plānotais finansējums pieaug mazāk strauji nekā plānotie ieņēmumi no TEN, autoceļu lietošanas nodevas un akcīzes nodokļa par naftas produktiem.

8.tabula

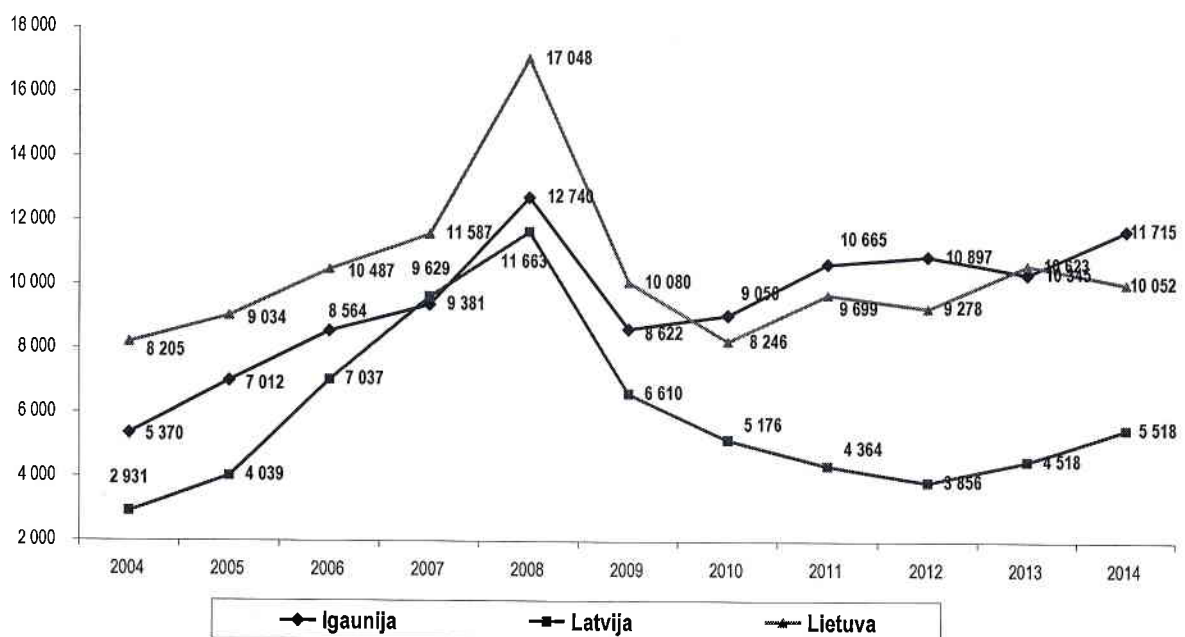
Ceļu lietotāju samaksātie nodokļi un nodevas

Nodokļu veidi	2015. fakts	2016. plāns	2017. plāns	2018. projekts
TEN (milj. <i>euro</i>)	78	83	96,6	104,9
Autoceļu lietošanas nodeva (milj. <i>euro</i>)	18	18,9	27,8	32,3
AN naftas produktiem (milj. <i>euro</i>)	417	460	479,2	500
Kopā ceļu lietotāju samaksātie nodokļi (milj. <i>euro</i>):	513	561,9	603,6	637,2
Kopā VACF (23.00.00)	187,5	194,6	207,9	207,9

Salīdzinot valsts autoceļiem pieejamo finansējumu Baltijas valstīs, redzams, ka finansējums Latvijā uz vienu valsts autoceļa kilometru ir vairāk nekā divas reizes mazāks nekā Lietuvā un Igaunijā.

3.grafiks

Valsts autoceļiem pieejamā finansējuma salīdzinājums Baltijas valstīs (*euro/km*)



Baltijas valstīs ir arī atšķirīga kārtība, kādā autoceļiem tiek piešķirts finansējums – ja Latvijā autoceļu budžets atkarīgs no ikgadēja Saeimas lēmuma, pieņemot nākamā gada valsts budžetu, tad Lietuvā tas ir piesaistīts ceļa lietotāju maksājumiem, un šāda kārtība līdz 2015.gadam bija arī Igaunijā.

9.tabula.

LIETUVA	IGAUNIJA (līdz 2015.g.)	LATVIJA
55% no akcīzes nodokļa degvielai (83,6%) + Lietuvā reģistrēto kravas auto nodeva (3,9%) + Ieņēmumi no Eirovinjetes (11%) + Ar radariem fiksēto pārkāpumu sodi (0,9%) + Negabarīta transporta līdzekļu nodevas (0,6%) = KOPĒJAIS LT CEĻU FINANSĒJUMS	75% no akcīzes nodokļa degvielai - 10% pašvaldībām + ES līdzekļi - summa identiska ES līdzekļiem = KOPĒJAIS EE CEĻU FINANSĒJUMS IGAUNIJA (no 2015.g.) Autoceļu budžets atkarīgs no ikgadēja parlamenta lēmuma, pieņemot nākamā gada valsts budžetu (finansējums tiek piešķirts atbilstoši apstiprinātajai rīcības programmai)	Autoceļu budžets atkarīgs no ikgadēja Saeimas lēmuma, pieņemot nākamā gada valsts budžetu (tai skaitā autoceļu lietošanas nodeva) + ES līdzekļi

Ņemot vērā iepriekš minēto, ir izvirzāms mērķis – ceļu lietotāju samaksātos nodokļus un nodevas novirzīt ceļiem:

1) pakāpeniski palielinot kopējo valsts budžeta finansējumu valsts autoceļiem līdz 440 miljoniem *euro*;

2) novirzot valsts budžeta finansējumu ceļu ikdienas uzturēšanai un administrēšanai 80 milj. *euro*;

3) novirzot autoceļu lietošanas nodevu valsts galveno autoceļu atjaunošanas finansēšanai (2020.gadā ieņēmumi varētu būt ap 100 miljoni *euro*, ja tiks realizēta iecere par autoceļu lietošanas nodevas iekasēšanu par nobraukto attālumu);

4) novirzot akcīzes nodokli par naftas produktiem un TEN valsts un pašvaldību ceļu būvniecībai un atjaunošanai.

Lai sasniegtu iepriekš minēto mērķi, ir nepieciešams pieņemt politisku lēmumu par ceļu finansēšanu un apstiprināt konkrētu skaitļos (procentos) izteiktu plānu, kā pakāpeniski virzīties uz to, lai finansējums Ceļu fondam sasniedz likuma “Par autoceļiem” redakcijas 12. panta ceturtajā daļā noteikto apmēru (ieņēmumu no TEN, autoceļu lietošanas nodevas un 80 procenti no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem apmērā).

Vienlaikus nepieciešams veikt atbilstošus grozījumus likumā “Par autoceļiem”, fiksējot pašreizējo procentuālo ieņēmumu līmeni no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem un no 2018. gada pakāpeniski kāpināt Ceļu fondam novirzīto finansējumu par 5%, saglabājot arī plānotos ieņēmumus no TEN un autoceļu lietošanas nodevas pilnā apmērā, līdz tiek sasniegts pašreizējās likuma “Par autoceļiem” redakcijas 12.

panta ceturtajā daļā noteiktais apjoms, un svītrot atrunu “ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi”.

Finanšu ministrija ir pret ceļa lietotāju maksājumiem piesaistīta finansējuma modeli (skatīt 2.rīcības virzienā minētos argumentus), taču ir panākta vienošanās par pakāpenisku finansējuma palielināšanu ceļu fondam - paredzot no 2020. gada pakāpeniski palielināt valsts budžeta programmai “Valsts autoceļu fonds” novirzīto finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem par vismaz 5% gadā, līdz tiek sasniegts likuma “Par autoceļiem” 12. panta ceturtajā daļā noteiktais apjoms.

5. rīcības virziens “Nodokļu un nodevu reformas transportlīdzekļu jomā” TEN iekļaušana degvielas cenā

Ekspertu grupā tika analizēta iespēja TEN iekļaut akcīzes nodoklī par naftas produktiem un diskutēts gan par šīs iespējas plusiem, gan mīnusiem.

Ir konstatēti šādi ieguvumi no TEN iekļaušanas akcīzes nodoklī par naftas produktiem:

- 1) transportlīdzekļu vadītāji maksā proporcionāli tam, cik daudz patērē degvielu;
- 2) nav jāmaksā liela nodokļa summa uzreiz, bet tā izlīdzinās pa visu gadu;
- 3) nav jāmaksā par laiku, kurā nebrauc (sezona braucēji, motociklisti);
- 4) tas veicinātu alternatīvu transporta veidu izmantošanu, mazinās vides piesārņojumu.

Finanšu ministrijas sniegtā informācija un viedoklis “pret” TEN iekļaušanu akcīzes nodoklī par naftas produktiem:

1. Ieņēmumi no TEN, ieskaitot ieņēmumus no transportlīdzekļu ikgadējās nodevas, kas bija jāmaksā par 2010.gadu, bet nav bijusi samaksāta, 2015.gadā bija 79 396,9 tūkst. *euro*, t.sk. ieņēmumi par kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, piekabēm un puspiekabēm – 8 244 tūkst. *euro*, kas ir pieaugums 8%, salīdzinot ar 2014.gadu.

2. Ņemot vērā, ka ikgadējie vieglo automašīnu nodokļi nav harmonizēti Eiropas Savienības līmenī, Igaunija un Lietuva ir tikai to dažu dalībvalstu starpā, kurās nav ieviests šāds ikgadējais vieglo automašīnu nodoklis. Tajā pat laikā smagajiem kravas automobiļiem un to sastāviem ar pilnu masu virs 12 tonnām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1999.gada 17.jūnija Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem ir noteiktas minimālās ikgadējo nodokļu likmes, kas jāievēro visām dalībvalstīm.

3. Saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta (turpmāk - VID) datiem 2015.gadā tika realizētas 203 037 tonnas benzīna, 810 512 tonnas dīzeļdegvielas (iekaitot 40 573 tonnas marķētās dīzeļdegvielas) jeb faktiski kā motordegviela realizētas 769 939 tonnas dīzeļdegvielas un 58 516 tonnas sašķidrinātās naftas gāzes (LPG), ko izmanto autotransportam. Veicot aprēķinus ar VID pārskatos izmantotajiem blīvumiem – 0,765 kg/l benzīnam, 0,835 kg/l dīzeļdegvielai un LPG – 0,55 kg/l, kopējais naftas produktu patēriņš 2015.gadā sastādīja ap 1 293 884 tūkst. litru (pieaugums 5,9%, salīdzinot ar 2014.gadu).

4. Tādējādi, saglabājot TEN kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, piekabēm un puspiekabēm un atceļot to vieglajiem automobiļiem un motocikliem, bet faktiskos ieņēmumus 2015.gadā aizstājot ar papildu ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, akcīzes nodokli motordegvielām būtu nepieciešams palielināt par aptuveni 5,5 *euro* centiem litrā. Līdz ar to minimālais nodokļu pieaugums būtu 6,7 *euro* centi uz litru benzīna, dīzeļdegvielas un LPG, ieskaitot pievienotās vērtības nodokli. Tā rezultātā akcīzes nodokļa likmes palielinājums bezsvina benzīnam veidotu 12,6%, dīzeļdegvielai – 16,1%, bet LPG – 48,5%. Savukārt TEN ieņēmumi 2016.gadā plānoti 85,4 milj. *euro* apmērā, kā rezultātā akcīzes nodokli būtu nepieciešams palielināt par 5,8 *euro* centiem litrā, pieņemot, ka TEN par kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, piekabēm un puspiekabēm arī turpmākajos gados būtu 10,4% no kopējiem TEN ieņēmumiem un ka degvielas patēriņš nepalielinātos, salīdzinot ar 2015.gada patēriņu.

5. Turpmākajos gados TEN ieņēmumu pieaugums tiek plānots straujāks nekā degvielas patēriņa pieaugums, līdz ar to konstanta akcīzes nodoklī iekļaujamā TEN daļa 5,5 *euro* centi turpmākajos gados varētu vairs nekompensēt zaudējumus no TEN atcelšanas.

6. Atbilstoši grozījumiem likumā "Par akcīzes nodokli", kas stājas spēkā 2016.gada 1.janvārī, jau ir palielināts akcīzes nodoklis bezsvina benzīnam un LPG par 3 *euro* centiem litrā (ieskaitot PVN) un dīzeļdegvielai par 1 *euro* centu litrā (ieskaitot PVN).

7.

10.tabula

Akcīzes nodokļa likmes motordegvielām Baltijas valstīs (EUR/1000 litriem):

Degviela	ES minimālais līmenis ¹	Igaunija, no 01.02.2016.	Latvija, no 01.01.2016.	Lietuva
Bezsvina benzīns	359	465	436	434,43
Dīzeļdegviela	330	448	341	330,17
LPG (par 1000 kg)	125	125,26	206	304,1
PVN likme	15%	20%	21%	21%

11.tabula

Cenas motordegvielām Baltijas valstīs (EUR/1000 litriem)²:

Degviela	Igaunija	Latvija	Latvija (pēc TEN iekļaušanas akcīzes nodoklī) ³	Lietuva
Bezsvina benzīns	1068,00	1064,67	1131,67	1065,43
Dīzeļdegviela	1049,00	964,67	1031,67	972,36
LPG (par 1000 kg)	479,00	503,50	570,50	510,63
Ieskaitot PVN	20%	21%	21%	21%

8. Apgalvojums, ka Igaunijā un Lietuvā TEN jeb "ceļa nodoklis" ir iekļauts akcīzes nodoklī, nav patiess, jo akcīzes nodokļa, kas ir harmonizēts visās ES dalībvalstīs, minimālais līmenis tiek noteikts saskaņā ar Padomes 2003.gada 27.oktobra Direktīvu 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai. Kā redzams 11. tabulā, akcīzes nodokļa likmes un cenas bezsvina benzīnam Baltijas valstīs ir līdzīgas. Akcīzes nodokļa likmes dīzeļdegvielai atšķiras būtiskāk Baltijas valstu starpā, taču jebkurā gadījumā, iekļaujot TEN degvielas cenā, Latvijā būs vislielākā cena arī pārējiem motordegvielu veidiem.

9. Attiecībā uz Lietuvu, kur tiek piemērots minimālais nodokļa līmenis dīzeļdegvielai, nevar apgalvot, ka TEN ieņēmumi tiktu kompensēti tikai ar palielinātu akcīzes nodokļa likmi bezsvina benzīnam, jo vidēji dīzeļdegvielas patēriņš veido ap 2/3 no visu motordegvielu apjoma litros.

10. TEN piemērošana vieglajiem automobiļiem nav tieši saistāma ar autoceļu izmantošanu, jo to ietekme uz autoceļiem ir maznozīmīga. TEN vieglajiem automobiļiem pēc savas būtības ir pielīdzināms īpašuma nodoklim, ja personas īpašumā ir vairāki reģistrēti transportlīdzekļi vai nekustamie īpašumi (mājas, dzīvokļi), tad par visiem transportlīdzekļiem vai

¹ Minimālais akcīzes nodokļa līmenis ir harmonizēts visās ES dalībvalstīs un tiek noteikts saskaņā ar Padomes 2003.gada 27.oktobra Direktīvu 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai.

² Dati uz 03.10.2016., iekļaujot nodokļus.

http://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_with_taxes.pdf.

³ Aprēķinos tiek pieņemts, ka akcīzes nodokļa pieaugums būs 6,7 centi uz litru (ieskaitot PVN).

SAMZino_151216_autoceli; Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam

Īpašumiem ir jāmaksā attiecīgais nodoklis neatkarīgi no tā, vai visus transportlīdzekļus vienlaikus izmanto ceļu satiksmē vai visus nekustamos īpašumus izmanto kā dzīvesvietu.

11. Kravas automobiļiem un to piekabēm un puspiekabēm piemērojamais TEN ir tieši saistīts ar šo transportlīdzekļu ietekmi uz autoceļiem, jo to piemēro atkarībā no pilnās masas, dzenošā tilta atsperojuma un asu skaita, kā arī kravas automobiļiem piemērojamā autoceļu lietošanas nodeva (*eirovinjete*) ir atkarīga no kravas automobiļa un tā sastāva asu skaita un emisiju līmeņa (EURO standarts) par valsts galveno autoceļu posmu lietošanu.

12. TEN vieglajiem automobiļiem, kas reģistrēti pēc 2005.gada 1.janvāra, tiek aprēķināts ņemot vērā automobiļa pilno masu, motora tilpumu un motora maksimālo jaudu. Tādējādi lielāks TEN slogs tiek paredzēts tādiem lieljaudas un ekskluzīviem automobiļiem, kas patērē vairāk degvielu un nav efektīgi no izdarītā kaitējuma viedei.

13. TEN iekasēšana ir salīdzinoši vienkārši administrējama, un TEN ir jāmaksā ik gadus, veicot transportlīdzekļu tehniskās apskati vai citas darbības ar transportlīdzekli VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija".

14. Līdz ar to, atceļot TEN vieglajiem automobiļiem un motocikliem un palielinot akcīzes nodokli degvielām, ir jāņem vērā vēl šādi apsvērumi:

- akcīzes nodokļa paaugstinājums skars arī komerciālos transporta līdzekļus (kravas automobiļus un autobusus, piemēram, preču piegāde un pasažieru pārvadājumi), kuriem ir salīdzinoši lielāks ikgadējais nobraukums, radot izmaksu sadārdzinājumu, kā arī tiktu saglabāts TEN par kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, piekabēm un puspiekabēm;

- akcīzes nodokļa pieaugums skartu arī citas nozares, piemēram, dzelzceļa transportu, kas patērē apmēram 10% no realizētās dīzeļdegvielas apjoma, kā arī citas nozares – būvniecību, karjeru izstrādi un mežsaimniecību;

- TEN ir noteikti atvieglojumi 50% daudz bērnu ģimenēm un atbrīvojumi invalīdiem, kurus ar akcīzes nodokli nav iespējams aizstāt;

- TEN atbrīvojums ir noteikts operatīvo dienestu (ugunsdzēsšanas un glābšanas dienests, neatliekamā medicīniskā palīdzība, policija) transportlīdzekļiem un to nevar piemērot ar akcīzes nodokli, tā rezultātā būtu jāpalielina arī valsts budžeta izdevumi par operatīvo transportlīdzekļu ekspluatāciju;

- ņemot vērā, ka, palielinoties degvielas cenai, salīdzinot ar kaimiņvalstīm, tas varētu veicināt degvielas nelegālo tirgu un varētu apdraudēt kopējos plānotos akcīzes nodokļa ieņēmumus, un turklāt valsts budžetā vairs nebūtu ieņēmumu no TEN.

15. Palielinot degvielas cenu par aptuveni 7 *euro* centiem, var samazināties legālās degvielas patēriņš, savukārt nelegālās degvielas tirgus var strauji pieaugt, jo degvielas cena Latvijā būtu ievērojami augstāka ne tikai, salīdzinot ar austrumu kaimiņzemēm (Krieviju un Baltkrieviju), bet arī augstāka, salīdzinot ar Lietuvu un Igauniju. Rezultātā valsts budžetā vairs nebūtu ieņēmumu no TEN, kā arī netiktu nodrošināti papildu ieņēmumi no palielinātā akcīzes nodokļa par motordegvielām.

Nemot vērā iepriekš minētos argumentus, TEN iekļaušana akcīzes nodoklī par naftas produktiem pašlaik nav atbalstāma.

Vieglo automašīnu un motociklu nodokļa atcelšana un TEN reforma

Vieglo automašīnu un motociklu nodokli maksā, pirmo reizi reģistrējot transportlīdzekli Latvijā. Nodokli maksā:

1) piemērojot likmi atkarībā no automobiļa radītā oglekļa dioksīda (CO₂) izmešu daudzuma uz 1 km (jauniem automobiļiem un automobiļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti ārvalstīs pēc 01.01.2009.) – 0,43 *euro* līdz 120 gramiem uz kilometru līdz 7,11 *euro*, ja izmešu daudzums virs 350 gramiem uz kilometru (0 – 2488,5 *euro*);

2) citiem automobiļiem likme veidojas, summējot nodokļa likmi, kas atkarīga no automobiļa vecuma un automobiļa motora tilpuma - vecuma likmes 106,72 – 355,26 *euro*, motora tilpuma likmes virs 3001 cm³ - 426,85 *euro* (106,72 – 889,44 *euro*).

Ieņēmumi vieglo automobiļu un motociklu nodokļa pašreiz ir šādi:

- 1) 2014. gadā – 11,19 milj. *euro*;
- 2) 2015. gadā – 11,13 milj. *euro*;
- 3) 2016. gadā (plāns) – 12,31 milj. *euro*.

Ņemot vērā, ka kopējā maksa par transportlīdzekļa reģistrēšanu Latvijā ir daudz augstāka nekā Lietuvā un Igaunijā, kā arī ir jāmaksā TEN, daudz transportlīdzekļu tiek reģistrēti kaimiņvalstīs, it sevišķi Lietuvā.

12.tabula

**Vieglajiem automobiļiem piemērojamais reģistrācijas nodoklis
un ar reģistrāciju saistītie izdevumi Baltijas valstīs (*euro*)**

Izdevumu postenis	Igaunija	Latvija	Lietuva
Reģistrācijas nodoklis	Nepiemēro	0 – 2488,5 *	Nepiemēro
Reģistrācijas numura zīmes	62,00	27,87	15,06
Reģistrācijas apliecība	130,00	7,68	14,48
Kopā izmaksas bez nodokļa	192,00	35,55-2524,05	29,54

*Reģistrācijas nodokli maksā 0,43-7,11 *euro* par katru gramu oglekļa dioksīda (CO₂) uz vienu kilometru atkarībā no emisiju daudzuma (vieglajiem automobiļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti ārvalstīs pēc 2009.gada 1.janvāra).

Ņemot vērā iepriekš minēto, ir nepieciešams atcelt vieglo automašīnu un motociklu nodokli, vienlaikus veicot grozījumus TEN likumā, piemērojot TEN likmi atkarībā no automobiļa radītā oglekļa dioksīda (CO₂) izmešu daudzuma, lai iekļautu TEN vieglo automobiļu un motociklu nodokļa aprēķināšanas principu, kā arī palielināt TEN ieņēmumus par plānotajiem ieņēmumiem no vieglo automobiļu un motociklu nodokļa. Papildus, lai veicinātu to, ka Latvijas rezidenti automašīnas reģistrē Latvijā, nevis kaimiņvalstīs, nepieciešams mainīt kārtību ārvalstīs reģistrēto transportlīdzekļu izmantošanai Latvijā (nevis ierobežot 92 dienas gadā, bet atļaut to lietošanu par samaksu, kuras gada apmērs ir lielāks par TEN apmēru Latvijā reģistrētām automašīnām).

Atbilstoši Ministru kabineta 2016. gada 2. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 38 49.§) 8.1. apakšpunktam Satiksmes ministrijai tika uzdots saskaņā ar likumprojekta “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam” un likumprojekta “Par valsts budžetu 2017.gadam” sagatavošanas grafiku izstrādāt un iesniegt Ministru kabinetā grozījumus Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā un Ceļu satiksmes likumā, lai īstenotu vieglo automobiļu un motociklu reģistrācijas nodokļa reformu un atzīt par spēku zaudējušo likumu “Par vieglo automobiļu un motociklu nodokli”.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Satiksmes ministrija izstrādāja šādus likumprojektus, kuri tika izskatīti 2017. gada valsts budžetu pavadošo likumprojektu paketē un 2016.gada 23.novembrī atbalstīti Saeimā otrajā (galīgajā) lasījumā:

1) likumprojekts “Par likuma “Par vieglo automobiļu un motociklu nodokli” atzīšanu par spēku zaudējušu” (Nr: 703/Lp12);

2) likumprojekts „Grozījumi Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā” (Nr: 716/Lp12), kas tostarp paredz TEN likmju noteikšanu atkarībā no automobiļa radītā oglekļa dioksīda (CO₂) izmešu daudzuma (automašīnām, kurām tas ir zināms), potenciālo vieglo automobiļu un motociklu nodokļa ieņēmumu iekļaušanu TEN un regulējumu, ka, personai, kuras deklarētā dzīvesvieta ir Latvijā, lai piedalītos ceļu satiksmē Latvijas teritorijā ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu M1 un N1 kategorijas automobili, būs jāmaksā TEN atbilstoši automobiļa izmantošanas laika periodam par

dienu — 10 *euro*, par mēnesi — 250 *euro*, par sešiem mēnešiem — 600 *euro*, par gadu — 1000 *euro*.

Autoceļu lietošanas nodevas reforma

Autoceļu lietošanas nodeva ir vienīgā, kuras ieņēmumi atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK un Autoceļu lietošanas nodevas likumam 100 % apmērā tiek novirzīti Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammas 23.06.00 “Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana” izdevumiem valsts galveno autoceļu uzturēšanai un attīstībai.

2015.gadā ieņēmumi no autoceļu lietošanas nodevas bija 17,3 miljoni *euro* jeb 70% no prognozētajiem, līdz ar to ieņēmumu plāns netika izpildīts. Salīdzinot ieņēmumus no autoceļu lietošanas nodevas 2015.gada janvārī – oktobrī ar tādu pašu periodu šajā gadā, ir redzams, ka ieņēmumi ir pieauguši par 4,7 % (2015. gada janvārī – oktobrī 14,5 miljoni *euro*, bet 2016. gada janvārī – oktobrī 15,2 miljoni *euro*), līdz ar to ieņēmumu prognoze 2016. gada pirmajos desmit mēnešos (20,8 miljoni *euro*) nav izpildīta.

Tā kā autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumu prognoze 2016.gada pirmajos desmit mēnešos nav izpildīta, Satiksmes ministrija ir izstrādājusi šādus priekšlikumus, lai nodrošinātu, ka 2017. un 2018. gadā autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumu prognoze 25 000 000 *euro* apmērā ik gadu tiktu izpildīta, līdz ar to 2017. un 2018. gadā izdevumus valsts autoceļiem samazināt nebūtu nepieciešams (priekšlikumi sīkāk ir aprakstīti Satiksmes ministrijas informatīvajā ziņojumā “Par autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumu palielināšanu” (informatīvā ziņojuma projekts izskatīts Ministru kabineta 2016.gada 27.septembra sēdē (prot. Nr.48, 82.§, TA-1981)):

1. Ar 2017. gada 1. janvāri nepieciešams palielināt sodu par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu transporta līdzekļa vadītājam līdz 360 *euro*, kas ir aptuveni 50 % no vidējās autoceļu lietošanas nodevas gada likmes, un noteikt sodu pārvadātājam 1000 *euro* apmērā, kas ir par 75 *euro* lielāks nekā maksimālā autoceļu lietošanas nodevas gada likme.

Uzdevums tika dots Ministru kabineta 2016. gada 2. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 38 49. §) 9.2. apakšpunktā, pamatojoties uz kuru Satiksmes ministrija izstrādāja likumprojektu “Grozījums Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” (Nr: 723/Lp12), kurš 2016.gada 23.novembrī atbalstīts Saeimā otrajā (galīgajā) lasījumā. Plānots, ka šis pasākums dos papildu ieņēmumus 3 miljonus *euro* gadā kopā ar 3.punktā minēto pasākumu, ka atļaujas dalāmu kokmateriālu un lauksaimniecības produkcijas lielgabarīta un smagsvara kravu pārvadāšanai pa Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1.pielikumā noteiktajiem ceļu posmiem izsniedz uz tādu periodu, par kuru ir samaksāta autoceļu lietošanas nodeva.

2. Ir nepieciešams izdarīt šādus grozījumus Autoceļu lietošanas nodevas likumā:

1) ar 2017. gada 1. janvāri nepieciešams atcelt Autoceļu lietošanas nodevas likuma 6. panta 6. un 7. punktā noteiktos atbrīvojumus no autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas (par transportlīdzekļiem, kas saskaņā ar normatīvajiem aktiem ir atbrīvoti no prasības uzstādīt darba un atpūtas laika reģistrācijas kontrolierīces un par transportlīdzekļiem, ar kuriem fiziskā vai juridiskā persona, kas ir iekļauta Lauku atbalsta dienesta maksājumu saņēmēju datubāzē vai reģistrēta valsts aģentūrā “Lauksaimniecības datu centrs” kā dzīvnieku īpašnieks vai turētājs, veic pašpārvadājumus). Plānots, ka šis pasākums dos papildu ieņēmumus 1,8 miljonus *euro* gadā.

Uzdevums dots Ministru kabineta 2016. gada 2. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 38 49. §) 9.1. apakšpunktā un 2016. gada 9. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 39 47. §) 3.2. apakšpunktā, pamatojoties uz kuriem Satiksmes ministrija izstrādāja likumprojektu “Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” (Nr: 702/Lp12). Likumprojekts 2016.gada 23.novembrī atbalstīts Saeimā otrajā (galīgajā) lasījumā.

2) Ar 2017.gada 1.janvāri nepieciešams papildināt Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1.pielikumu, kas nosaka valsts autoceļu posmus, par kuru lietošanu maksājama nodeva, ar šādiem valsts autoceļu posmiem:

1) valsts galvenā autoceļa A12 Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) posmu km 124,10 – 159,24;

2) valsts reģionālā autoceļa P5 Ulbroka Ogre posmu km 0,00 – 19,87;

3) valsts reģionālā autoceļa P80 Tīnūži Koknese posmu km 0,00 – 63,60.

Plānots, ka šis pasākums dos papildu ieņēmumus 0,8 miljonus *euro* gadā.

Uzdevums dots Ministru kabineta 2016. gada 2. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 38 49. §) 9.1. apakšpunktā, pamatojoties uz kuru Satiksmes ministrija izstrādāja likumprojektu “Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” (Nr: 702/Lp12). Likumprojekts 2016.gada 23.novembrī atbalstīts Saeimā otrajā (galīgajā) lasījumā.

3) Ar 2017.gada 1.janvāri nepieciešams noteikt, ka autoceļu lietošanas nodeva maksājama arī par kravas automašīnām, kuru pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem. Plānots, ka šis pasākums dos papildu ieņēmumus 3,97 miljonus *euro* gadā.

Uzdevums dots Ministru kabineta 2016. gada 9. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 39 47.§) 3.1. apakšpunktā, pamatojoties uz kuru Satiksmes ministrija izstrādāja likumprojektu “Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” (Nr: 702/Lp12). Likumprojekts 2016.gada 23.novembrī atbalstīts Saeimā otrajā (galīgajā) lasījumā.

4) Ar 2017.gada 1.janvāri nepieciešams par 10 % palielināt autoceļu lietošanas nodevas likmi kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu virs 3500 kg ar EURO 0, EURO I un EURO II motora izmešu līmeni (visvairāk piesārņojošie motora izmešu līmeņi), tādējādi veicinot videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu un tuvinot autoceļu lietošanas nodevas likmes Lietuvas līmenim. Plānotais autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumu pieaugums par kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu virs 3500 kg ar EURO 0, EURO I un EURO II motora izmešu līmeni ir 0,4 miljoni *euro* gadā. Par minēto tika panākta vienošanās ar sociālajiem partneriem, un tas kā Satiksmes ministrijas priekšlikums tika iesniegts Saeimā uz otro lasījumu Satiksmes ministrija izstrādātajam likumprojektam “Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” (Nr: 702/Lp12), kurš 2016.gada 23.novembrī atbalstīts Saeimā otrajā (galīgajā) lasījumā.

3. Ar 2017. gada 1. janvāri nepieciešams noteikt, ka atļaujas dalāmu kokmateriālu un lauksaimniecības produkcijas lieltarītu un smagsvara kravu pārvadāšanai pa Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1.pielikumā noteiktajiem ceļu posmiem izsniedz uz tādu periodu, par kuru ir samaksāta autoceļu lietošanas nodeva.

Uzdevums dots Ministru kabineta 2016. gada 9. augusta sēdes protokola (prot. Nr. 39 47.§) 3.3. apakšpunktā, pamatojoties uz kuru Satiksmes ministrija plāno Ministru kabinetā iesniegt atbilstošus grozījumus Ministru kabineta 2010. gada 6. aprīļa noteikumos Nr. 343 “Noteikumi par lieltarītu un smagsvara pārvadājumiem”.

Ekspertu grupā tika diskutēts arī par autoceļu lietošanas nodevas piemērošanu autobusiem, taču no Latvijā reģistrētajiem 4658 autobusiem aptuveni 2500 nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas tiek dotēti no valsts, līdz ar to autoceļu lietošanas nodeva par šiem autobusiem būtu jāsedz no valsts budžeta dotācijas par sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Līdz ar to ieguvums no autoceļu lietošanas nodevas uzlikšanas autobusiem ir visai mazs. Tika diskutēts arī par autoceļu lietošanas nodevas piemērošanu vieglajām automašīnām ar lielu motora izmešu līmeni, taču, tā kā VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” rīcībā ir dati par motora izmešu līmeni tikai vienai trešajai daļai automašīnu, šis kritērijs pašlaik netika atbalstīts. Tika diskutēts arī par autoceļu lietošanas nodevas piemērošanu vieglajām automašīnām ar pilnu masu virs 3500 kg, taču šādu automašīnu ir tikai 187, līdz ar to ieguvums valsts budžetam būtu niecīgs.

Tika diskutēts arī par autoceļu lietošanas nodevas uzlikšanu kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3000 kg. Ņemot vērā, ka atbilstoši Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likuma 10. panta 2. punktam par kravas transportlīdzekli ar pilnu masu līdz 3000 kilogramiem, kas ir reģistrēts kā kravas furgons un kam ir vairāk nekā trīs sēdvietas (ieskaitot vadītāja sēdvietu), ir maksājams uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis, tika nolemts neuzlikt autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas

pienākumu par minētajiem transportlīdzekļiem, tādējādi neradot pārmērīgu finansiālu slogu tādu kravas transportlīdzekļu, kuru pilna masa ir līdz 3000 kilogramiem, īpašniekiem, turētājiem un vadītājiem.

Papildus Ekspertu grupā tika izteikts priekšlikums no 2020. gada mainīt autoceļu lietošanas nodevas iekasēšanas principu, piemērojot to par nobraukto attālumu, to, iespējams, realizējot kā publiskās un privātās partnerības projektu. Šis jautājums jāanalizē detalizētāk un ir nepieciešami finanšu aprēķini, cik izmaksā šādas tehniskās iespējas ieviešana un kādā veidā to realizēt, lai novērstu zaudējumu risku valstij.

Jāņem vērā, ka 2017. gada pirmajā pusē Eiropas Komisija plāno nākt klajā ar autotransporta jomas regulējuma pakotni, kurā tiks pārskatīti esošie Eiropas Savienības tiesību akti. Paredzams, ka pakotne ietvers arī Direktīvas 1999/62/EK pārskatīšanu. Eiropas Komisijas ir norādījusi, ka laika vinjetes pretēji maksām par nobraukto attālumu var būt diskriminējošas, jo šādas vinjetes mazāk saistītas ar infrastruktūras izmaksām un gaisa piesārņojumu. Tāpat arī vērojama Eiropas Komisijas interese jaunajā ceļu maksas regulējumā iekļaut vieglos pasažieru transportlīdzekļus, kā arī ieviest sastrēguma maksu.

6. rīcības virziens “Valsts kapitālsabiedrību, kuras veic valsts deleģētu uzdevumu, peļņas novirzīšana deleģētā uzdevuma veikšanai”

2016. gadā (par 2015. gadu) valsts kapitālsabiedrības VAS “Latvijas Valsts ceļi” un “Latvijas autoceļu uzturētājs” veica peļņas sadali atbilstoši likuma „Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2016., 2017. un 2018. gadam” 22. pantam, 90% tīrās peļņas novirzot maksājumiem valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu.

VAS “Latvijas Valsts ceļi” un VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” veic specifisku valsts pārvaldes deleģētu uzdevumu, proti, saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 7. panta trešo daļu Satiksmes ministrija deleģē 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 valsts akciju sabiedrībai “Latvijas Valsts ceļi” saskaņā ar deleģēšanas līgumu. Savukārt saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 7. panta 3.¹ daļu Satiksmes ministrija deleģē valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu plānošanu un veikšanu valsts akciju sabiedrībai “Latvijas autoceļu uzturētājs” saskaņā ar deleģēšanas līgumu.

Pašlaik notiek VAS “Latvijas Valsts ceļi” un VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” stratēģiju pārskatīšana, līdz ar to stratēģijās ir iespējams norādīt, ka dividendēs izmaksājamā peļņas daļa ir 0%, un šo jautājumu virzīt izskatīšanai Ministru kabinetā atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai, tādējādi nodrošinot, ka vismaz 70% no tās tiek novirzīta autoceļu uzturēšanas darbu veikšanai, bet līdz 30% – nepieciešamās ceļu uzturēšanas tehnikas atjaunošanas projektu īstenošanai.

Priekšlikumi

1. Lai ceļiem pieejamo finansējumu izlietotu lietderīgi un apzinātu sabiedrības interesēm būtiskākos maršrutos, līdz 2017.gada beigām ir nepieciešams veikt pašvaldību un komersantu ceļu inventarizāciju, iegūtos rezultātus integrējot kopējā valstī esošo ceļu tīkla lietošanas izvērtējumā.

2. Nepieciešams pakāpeniski virzīties uz to, lai finansējums valsts budžeta programmai "Valsts autoceļu fonds" sasniedz likuma "Par autoceļiem" redakcijas 12. panta ceturtajā daļā noteikto apmēru - ieņēmumu no TEN, autoceļu lietošanas nodevas un 80 % no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem apmērā. Līdz ar to, ņemot vērā valsts budžeta iespējas, ir jāveic atbilstoši grozījumi likumā "Par autoceļiem", paredzot no 2020. gada pakāpeniski palielināt valsts budžeta programmai "Valsts autoceļu fonds" novirzīto finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem par vismaz 5% gadā (ja nominālā iekšzemes kopprodukta prognoze attiecīgajam gadam pieaug ne mazāk kā par 5%), līdz tiek sasniegts likuma "Par autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā noteiktais apjoms.

Papildus likumā "Par autoceļiem" nepieciešams noteikt, ka no 2018.gada nepieciešams palielināt valsts budžeta programmai "Valsts autoceļu fonds" novirzīto finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem par summu, kas nav mazāka par starpību starp valsts budžeta faktiskajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem un gadskārtējā valsts budžeta likumā plānotajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja faktiskie ieņēmumi attiecīgajā gadā pārsniedz plānotos ieņēmumus, par bāzes gadu pieņemot pēdējo gadu, par kuru zināmi akcīzes nodokļa par naftas produktiem faktiskie ieņēmumi

3. Nepieciešams noteikt, ka no 2018.gada finanšu ministram pēc Satiksmes ministrijas pamatota pieprasījuma saņemšanas būs tiesības pārdalīt likumā noteikto aproprāciju budžeta resora "74. gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums" programmā 01.00.00 "Aproprācijas rezerve" autoceļu uzturēšanas darbiem ne lielākā apjomā par neizlietoto dotāciju no vispārējiem ieņēmumiem minētajam mērķim iepriekšējā gada beigās.

4. Nepieciešams izvērtēt iespējamību piesaistīt papildu finansējumu ceļu uzturēšanai, pārbūvei un atjaunošanai (piemēram, izmantojot publiskās un privātās partnerības finansēšanas modeli) papildus valsts budžetā paredzētajam finansējumam, ievērojot fiskālās disciplīnas nosacījumus. Tādējādi tautsaimniecībai samazināsies zaudējumi, un no papildu ieņēmumiem būs iespējams kompensēt aizdevuma apmaksu. Pašlaik katru gadu zaudējumi tautsaimniecībai ir ap 880 miljonu *euro*, kas tiktu samazināti proporcionāli ieguldītā finansējuma apjomam.

5. Atbilstoši faktiskajai situācijai nepieciešams Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014.-2020.gadam realizēšanas termiņu pagarināt līdz 2023.gadam un jautājumu par tās finansēšanu skatīt Ministru kabinetā likumprojekta par vidējā termiņa budžeta ietvaru un kārtējā gada valsts budžeta likumprojekta sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu jauno politikas iniciatīvu pieprasījumiem, ņemot vērā valsts budžeta iespējas.

6. Nav atbalstāma TEN iekļaušana akcīzes nodoklī par naftas produktiem, jo:

1) ņemot vērā, ka palielinātos degvielas cena, salīdzinot ar kaimiņvalstīm, tas varētu veicināt degvielas nelegālo tirgu un apdraudēt kopējos plānotos akcīzes nodokļa ieņēmumus, turklāt valsts budžetā vairs nebūtu ieņēmumu no TEN;

2) akcīzes nodoklim nebūtu iespējams piemērot pašreizējos TEN atbrīvojumus un atvieglojumus, piemēram, 50% atvieglojums daudz bērnu ģimenēm un atbrīvojumi no TEN invalīdiem un operatīvo dienestu (Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, neatliekamā medicīniskā palīdzība, policija) transportlīdzekļiem;

3) akcīzes nodokļa pieaugums skartu arī citas nozares, piemēram, dzelzceļa transportu, kas patērē apmēram 10% no realizētās dīzeļdegvielas apjoma, kā arī citas nozares – būvniecību, karjeru izstrādi un mežsaimniecību;

4) akcīzes nodokļa paaugstinājums skars arī komerciālos transporta līdzekļus (kravas automobiļus un autobusus, kas veic, piemēram, preču piegādi un pasažieru pārvadājumus), kuriem ir salīdzinoši lielāks ikgadējais nobraukums, radot izmaksu sadārdzinājumu, kā arī

vienlaikus tiktu saglabāts TEN par kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, piekabēm un puspiekabēm, ko paredz Direktīva 1999/62/EK.

7. VAS "Latvijas Valsts ceļi" un VAS "Autoceļu uzturētājs" nepieciešams aktualizēt attīstības stratēģijas attiecībā uz dividendēs izmaksājamo peļņas daļu. Aktualizētās stratēģijas tiks virzītas saskaņošanai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā.

Satiksmes ministrs



Uldis Augulis

D.Supe 67028253
Dace.Supe@sam.gov.lv

Rīgā

Nr.69

2016.gada 20.decembrī

82.§

Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam un atbildes vēstule Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijai TA-2363

(U.Augulis, D.Merirands, J.Lange, A.Bērziņš, J.Reirs, A.Salmiņš, D.Reizniece-Ozola, I.Ošeniņš, M.Kučinskis)

1. Pieņemt zināšanai Satiksmes ministrijas iesniegto informatīvo ziņojumu un atbalstīt iesniegto atbildes projektu Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijai.

2. Valsts kancelejai informatīvo ziņojumu nosūtīt Saeimai, kā arī noformēt un nosūtīt atbildi Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijai.

3. Satiksmes ministrijai līdz 2017.gada 31.decembrim iesniegt Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par valstī esošo ceļu tīkla izvērtējumu, tostarp vērtējot esošā ceļu tīkla efektivitāti.

4. Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Finanšu ministriju sagatavot un līdz 2017.gada 30.aprīlim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā grozījumus likumā "Par autoceļiem", paredzot palielināt valsts budžeta programmai "Valsts autoceļu fonds" novirzīto finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem šādā apmērā, līdz tiek sasniegts likuma "Par autoceļiem" 12.panta ceturtajā daļā noteiktais apmērs:

4.1. no 2018.gada par summu, kas nav mazāka par starpību starp valsts budžeta faktiskajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem un gadskārtējā valsts budžeta likumā plānotajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja faktiskie ieņēmumi attiecīgajā gadā pārsniedz plānotos ieņēmumus, par bāzes gadu pieņemot pēdējo gadu, par kuru zināmi akcīzes nodokļa par naftas produktiem faktiskie ieņēmumi;

4.2. papildus šī protokollēmuma 4.1.apakšpunktā minētajam no 2020.gada par vismaz 5% gadā, salīdzinot ar iepriekšējā gadā valsts budžeta programmai "Valsts autoceļu fonds" novirzīto finansējumu, ja nominālā iekšzemes kopprodukta prognoze attiecīgajam gadam pieaug ne mazāk kā par 5%.

5. Finanšu ministrijai, sagatavojot likumprojektu "Par valsts budžetu 2018.gadam", iekļaut normu, ka finanšu ministram pēc Satiksmes ministrijas pamatota pieprasījuma saņemšanas ir tiesības pārdalīt likumā noteikto apropriāciju budžeta resora "74.gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums" programmā 01.00.00 "Apropriācijas rezerve" autoceļu uzturēšanas darbiem ne lielākā apjomā par neizlietoto dotāciju no vispārējiem ieņēmumiem minētajam mērķim iepriekšējā gada beigās.

6. Pieņemt zināšanai, ka Satiksmes ministrija, lai nodrošinātu autoceļu uzturēšanas darbu veikšanu un VAS "Latvijas Valsts ceļi" un VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" attīstošu projektu, tostarp nepieciešamās ceļu uzturēšanas tehnikas atjaunošanas projektu īstenošanu, izvērtēs un atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai līdz 2017.gada 1.jūlijam iesniegs Ministru kabinetā priekšlikumus par dividendēs izmaksājamo VAS "Latvijas Valsts ceļi" un VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" peļņas daļu par 2016.gadu.

7. Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014.-2020.gadam realizēšanas termiņu pagarināt līdz 2023.gadam un jautājumu par tās finansēšanu skatīt Ministru kabinetā likumprojekta par vidējā termiņa budžeta ietvaru un kārtējā gada valsts budžeta likumprojekta sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu jauno politikas iniciatīvu pieprasījumiem, ņemot vērā valsts budžeta iespējas.

8. Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Finanšu ministriju līdz 2017.gada 31.augustam sagatavot un iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par iespējamību piesaistīt papildu finansējumu ceļu uzturēšanai, pārbūvei un atjaunošanai papildus valsts budžetā paredzētajam finansējumam (piemēram, izmantojot publiskās un privātās partnerības finansēšanas modeli), ievērojot fiskālās disciplīnas nosacījumus.

Ministru prezidenta vietā - finanšu
ministre
Valsts kancelejas direktors

Dana Reizniece-Ozola

Mārtiņš Krieviņš