

## SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

### Ārkārtas sēdes protokols Nr. 4

2024.gada 7.martā

Sēde norit attālināti MS Teams platformā

Sēdes sākums: plkst.12:00

#### Sēdi vada:

#### Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētājs:

Dins Merirands	Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
----------------	--

#### Sēdē piedalās šādi Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Annija Novikova	Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktore
Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa politikas un infrastruktūras departamenta direktora vietnieks – Dzelzceļa nodaļas vadītājs
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu un plānošanas departamenta direktore
Indulis Ozoliņš	Kurzemes plānošanas reģiona Administrācijas sabiedriskā transporta nodaļas tīkla plānotājs
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore

#### Sēdē nepiedalās:

Sergejs Maksimovs	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, Balvu novada domes priekšsēdētājs
Aivars Okmanis	Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks, Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs, Bauskas novada domes priekšsēdētājs

#### Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Artūrs Caune	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Tālivaldis Vectirāns	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes loceklis
Kristīne Grīviņa	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta finanšu analīzes nodaļas vadītāja
Ilona Puķīte	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta audīta nodaļas vadītāja

Māris Skudra	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs
Tomass Beikulis	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta plānošanas nodaļas vadošais maršrutu tīkla plānotājs

**Sēdi protokolē:**

VSIA "Autotransporta direkcija"

Juriste Kristīne Siliņa

Sēdes sākums plkst.12.00

Sapulcei tiek veikts video ieraksts MS Teams platformā.

**D. Merirands** atklāj ārkārtas Sabiedriskā transporta padomes (turpmāk – STP) sēdi un pārliecinās par kvoruma esamību un, konstatē, ka padomes sēdē attālināti piedalās astoņi padomes locekļi, savukārt divi STP locekļi nepiedalās. STP priekšsēdētājs secina, ka padome ir lemttiesīga.

Atklātā daļa:

Par tiesību piešķiršanas procedūras dokumentācijas saskaņošanu.

**Par darba kārtības 1. punktu.**

**Par Sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas tiesību piešķiršanas procedūras dokumentācijas saskaņošanu.**

**P. Markēvičs** pirms STP sēdes atklāšanas norāda, ka sadaļā Tehniskās un profesionālās prasības 8.8.1.apakšpunktā norādīts, ka pretendents iepriekšējos 3 gados ir izpildījis komercpārvadājumus, un jautā, vai pretendents ir nepieciešama pieredze tieši komercpārvadājumos.

**M. Skudra** norāda, ka pieredze nepieciešama sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumos, un informē, ka attiecīgi tiks precizēta iepirkuma dokumentācija.

**P. Markēvičs** jautā no kā sastāv autobusu vadītāju vidējā stundas likme bruto, tas ir ar bonusu, bez bonusu vai pamatalga?

**K. Grīviņa** informē, ka tā ir alga ar bonusu, šī ir summa, kas šoferim kā minimums jāsaņem par nostrādāto stundu, kā pārvadātājs tiek pie šī summas, tā ir viņu iekšējā darīšana, bet samaksa nedrīkst būt mazāka par 8 eur/h.

**D. Merirands** atklāj STP sēdi un norāda, ka ATD piebilde, ka uz šodien ir nosūtīti visi iepirkuma dokumentācijas materiāli neko nedod, un pievienojas tiem STP locekļiem, kuri saka, ka nevar tik īsā laikā izlasīt visu dokumentāciju, tāpēc ir jāsaņem ziņojums no ATD, tad diskusijas par to, ko katrs ir paguvjis izlasīt.

**P. Markēvičs** uzreiz turpina ar iepriekšējās STP sēdēs uzsāktu diskusiju par padomes kompetenci, jo viņaprāt, tas ir principiāli svarīgs jautājums, un uzskata, ka Ministru kabineta noteikumi Nr.1511 "Sabiedriskās transporta padomes nolikums" (turpmāk – MK noteikumi) ir pretrunā vai pārāk plaši interpretē likuma deleģējumu, jo likumā ir norādīts, ka STP ir pienākums lemt par sabiedriskā transporta organizēšanu, un šajā pienākumā neietilpst iepirkumu dokumentācijas izvērtēšana un saskaņošana, kas atbilstoši Publisko iepirkumu likumam ir iepirkuma komisijas funkcija. Tāpat **P. Markēvičs** norāda, ka STP var dot norādes attiecībā uz iepirkuma dokumentācijā izvirzītajām prasībām, bet iepirkuma dokumentu apstiprināšana un saskaņošana kā norādīts MK noteikumos, ir ārpus tā kas

noteiks likumā un ir nepārprotama pretruna ar Publisko iepirkumu likumu, jo tas ko mēs šobrīd mēģinām darīt ir viennozīmīgi iepirkuma komisijas kompetence un atbildība.

**T. Trubača** papildinot **P. Markēviču** norāda, ka STP nav pirmo gadu un jautā vai padome tādā veidā saka arī iepriekšējos dokumentus?

**D. Merirands** un **K. Grīviņa** atbild, ka STP 2019.gadā vērtēja iepirkuma dokumentāciju.

**P. Markēvičs** norāda, ka 2019.gadā bija divas daļas, kur prezentēja lotes, dalīšanu, kilometrus, vispārējās prasības utt., atbilstoši likumiskajam STP deleģējumam.

**P. Markēvičs** atkārtoti norāda, ka padomei jādara konceptuālās lietas, kas neietekmē ne iepirkuma cenu, ne pretendentu loku, jo padome ar savu lēmumu nevar uzņemties šādu atbildību.

**M. Skudra** atbildot ar nelielu repliku, saka, ka STP nav iepirkuma komisijas locekļi un neveic iepirkuma komisijas funkcijas, vienīgais, kas no padomes ir nepieciešams, kā iepriekš tika atzīmēts, tās ir konceptuālās lietas, proti, kāda veida prasības padome šim iepirkumam izvirza, vai padome saskaņo to ieceri kā šis iepirkums ir plānots, un tas nenozīmē, ka STP ir jāapstiprina iepirkuma dokumentācija, jo tā vēl tiks precizēta. **M. Skudra** paskaidro, ka, piemēram, maršrutu tīkla sadale lotēs ir konceptuāls jautājums, kas atrisina jautājumu par konkurences paplašināšanu un tas ir padomes kompetencē.

**A. Lungevičs** norāda, ka šie ir Vidzemes plānošanas reģiona (turpmāk – VPR) jautājumi, bet VPR saka, ka nav saņēmuši informāciju no ATD.

**I. Ozoliņš** norāda, ka svarīgi ir saprast ko padome tieši saskaņo, kāds ir subjekts par ko padome šodien lems.

**A. Novikova** pievienojas **I. Ozoliņa** teiktajam un papildus norāda, ja Ministru kabinets iepriekš ir atbalstījis konceptuāli to pieeju, ka uz turpmākiem 10 gadiem tirgus tiek sadalīts 16 lotēs, viņasprāt, nav īsti pamata tagad veidot citu pieeju, ja Ministru kabinets to nav saskaņojis. Šobrīd prasītos pēc izvērtējuma, kas ir izdevies, kāds ir finansiālais ieguvums, kādas maršruta tīklā ir izmaiņas un ko mēs varam piedāvāt tālāk.

**A. Novikova** konceptuāli neatbalsta cita veida sadalījumu, kamēr to nav atbalstījis Ministru kabinets.

**L. Olante** norāda, ka nevar uzņemties atbildību par tik ļoti izmainītu dokumentu būtību, ņemot vērā, ka sadalījums ir veikts tikai pamatojoties uz konsultācijām ar tirgus dalībniekiem, **L. Olante** neatbalsta šī brīža sadalījumu.

**A. Lungevičs** pievienojas **L. Olantes** teiktajam, un norāda, ka nevar atbalstīt šādu sadalījumu, jo tas nav loģisks un izdiskutēts.

**A. Caune** norāda, ka, iespējams, ir nepieciešama STP regulējuma maiņa, bet tad tā jāvirza kā Ministru kabineta noteikumu grozījumi. **A. Caune** uzsver, ka līdzšinējā praksē padomes locekļi ir saskaņojuši iepirkuma dokumentāciju, pēdējo reizi tas tika darīts 2023.gadā, kad padome saka būtiskās prasības, līgumi netika saka, jo līgumos netika veiktas būtiskas izmaiņas. Šobrīd šajos līgumos ir izmaiņas, proti, ATD ņem vērā arī līdzšinējo līgumvadības praksi, tāpat ir analizēts, kāpēc pārvadājumu līgumos kādreiz kaut kas nenotādā, t.i., netiek izpildīti reisi vai netiek ievērotas kādas citas kvalitātes prasības, līdz ar to šī brīža līgumu konstrukcija ir veidota, tā lai novērstu iepriekšējos līgumos konstatētās problēmas. Otra lieta, ko **A. Caune** uzsver, ka šajā gadījumā nav runa par koncepcijas maiņu, joprojām iepirkums ir par divām maršruta tīkla daļām. Šis iepirkums primāri ir orientēts uz darbības nepārtrauktības nodrošināšanu, šajās divās maršruta tīkla daļās, jo kā jau zināms 2023.gadā tika izbeigti līgumi ar pārvadātāju, kurš bija nolīgts ilgtermiņam, un tika saglabāti tieši piešķiruma līgumi, kas nevar būt ilgāki par diviem gadiem. Ar šī brīža pārvadātāju AS “CATA” saistības izbeidzas 2024.gada 1.jūlijā, un izvērtējot apstākļus, kā jau padomes locekļi šajā diskusijā norādīja, būs nepieciešami lēmumi valdības līmenī, un šis ir viens no faktoriem, kāpēc ir nepieciešams pārejas perioda līgums līdz ilgtermiņa līgumam. Tāpat **A. Caune** norāda, ka ATD, šajās divās tīkla daļās, nevarēs iet uz priekšu ar veco koncepciju, tā jebkurā gadījumā būs jāmaina un atkārtoti jāapstiprina

valdībai, jo jebkurš nākošais ilgtermiņa līgums būs pāri, iepriekš Ministru kabineta lēmumos apstiprināto koncepciju gala termiņiem. Konkrētais iepirkums ir par īstermiņa līgumu darbības nepārtrauktības nodrošināšanai līdz jauna ilgtermiņa līguma noslēgšanai. ATD veica tirgus izpēti un konsultācijas ar piegādātāju tirgu atbilstoši Publisko iepirkumu likumam, ar tirgus izpētes rezultātiem ir iepazīstināti arī STP locekļi, būtiskākais secinājums un pamatojums maršruta tīkla sadalīšanai mazākās vienībās, ir tirgus spēja nodrošināt šo pakalpojumu. Šobrīd tirgus ir skaidri pateicis, lai ATD iepirkuma procedūras rezultātā varētu nodrošināt jēgpilnu konkurenci, dalījums ir jānodrošina mazliet smalkākās daļās, jo pretējā gadījumā nav iespējams nodrošināt brīvu konkurenci un prasības būtu pārāk ierobežojošas attiecībā uz brīvu piegādātāju konkurenci. Līdz ar to atbilstoši normatīvo aktu regulējumam un piegādātāju konsultāciju procesa rezultātā iegūtajam izvērtējumam, ATD piedāvā STP apstiprināt šo divu maršruta tīklu dalījumu daļās īstermiņa darbības nepārtrauktības risinājumam. Papildus **A. Caune** norāda, ka šāds dalījums ATD ļaus mazināt risku, ka pārvadātāji varētu apstrīdēt iepirkuma dokumentāciju. Atbilstoši veiktajai tirgus izpētei provizoriski uz šo brīdi šādu pakalpojumu varētu nodrošināt 3-4 pārvadātāji.

**D. Merirands** uz **A. Caunes** minēto, par to, ka pārvadātāji varētu apstrīdēt maršruta tīkla sadalījumu, norāda, ka šāds risks ir pastāvējis vienmēr, bet tas nav bijis tas, uz ko pārvadātāji ir koncentrējušies, un jautā, kas tagad ir mainījies, ka tas pēkšņi varētu būt iemesls iepirkuma dokumentācijas apstrīdēšanai?

**A. Caune** paskaidro, ka ir atšķirība vai tas ir īstermiņa vai ilgtermiņa līgums, tāpat 2023.gadā veiktā tirgus izpēte parādīja, ka salīdzinājumā ar situāciju kāda tā ir bijusi 4-5 gadus atpakaļ, šobrīd pārvadājumu tirgū ir izveidojusies cita situācija, un runa ir par diezgan ierobežotu piegādātāju tirgu vai ierobežotām piegādātāju spējām nodrošināt pakalpojumu sniegšanu, lielākais risks šajā maršruta tīkla daļā ir nodrošināt piegādātāju konkurenci īstermiņa līguma ietvaros. Tāpat pārvadātājiem tiek dots salīdzinoši īss sagatavošanās laiks izpildīt līguma saistības pilnā apmērā.

**A. Novikova** norāda, ka, ja ATD uztraucas par potenciālajām pārsūdzībām, tad **A. Novikovu** vairāk satrauc Eiropas Komisija un potenciālās Eiropas Savienības tiesas lietas, jo komisijai ir ārkārtīgi detalizēti jāpaskaidro, kāpēc ir tāda izvēle, un mēs nespēsīm paskaidrot, kāpēc pirms dažiem gadiem Ministru kabinets bija atbalstījis tādu izvēli un tagad tā ir pilnīgi cita, tāpēc nevajag veikt darbības, kas šādus riskus potenciāli var radīt, vajag informēt Ministru kabinetu un saņemt skaidru MK pozīciju.

**L. Olente** norāda, ka tirgus aptaujā ATD atsaucās tikai pieci pārvadātāji, vai tiešām mums ir tikai pieci pārvadātāji, tāpat **L. Olente** norāda, ka secinājumos rakstīts, ka iepirkuma konkursā varētu piedalīties trīs pretendenti, **L. Olantes** ieskatā, arī, ja būs divas lotes varētu piedalīties trīs pretendenti.

**A. Caune** atbildot uz **A. Novikovas** repliku, atkārtoti norāda, ka šobrīd nav runa par ilgtermiņa līgumu, koncepcija netiek mainīta, šis ir līgums darbības nepārtrauktības nodrošināšanai.

**A. Novikova** paskaidro, ka Eiropas Komisija jau iepriekš ir teikusi, ka savlaicīgi neveiktas darbības nav iemesls steidzamai nepārtrauktības nodrošināšanas rīcībai, to, kad šajās divās lotēs beigsies līgumu izpildes termiņš, zinājām sen, un nekādi nevarēs pamatot, kāpēc tagad ir kādas izmisīgas pēdējā brīža rīcības.

**A. Caune** paskaidro, ka šis nav izmisīgas pēdējā brīža rīcības, rīcība būtu tāda pati arī, ja šīs darbības tiktu uzsāktas 2023.gada jūlijā. Ja STP rodas šaubas par līgumu termiņiem, var diskutēt arī par citiem līgumu termiņiem. ATD ir vērtējusi to laiku, kas ir nepieciešams jauna, pilnvērtīga ilgtermiņa līguma sagatavošanai, iepirkums realizācijai un sagatavošanās periodam pārvadājumu uzsākšanai. Trīs gadi ir mazākais nepieciešamais laiks. Šajās divās maršruta tīkla daļās nevar runāt par sasteigtām pēdējā brīža rīcībām, jo ir zināms, kāds ir iemesls, kāpēc tieši šajās divās maršruta daļās būs jāatgriežas pie ilgtermiņa līguma iepirkuma, tas ir saistīts ar pārvadātāja uzņēmuma nespēju pildīt līgumu saistības, **A.**

**Caune**, atkārtoti norāda, ka šis ir iepirkums darbības nepārtrauktības nodrošināšanas līguma noslēgšanai.

**K. Grīviņa**, papildinot **A. Caunes** teikto, un, precizējot **A. Novikovas** teikto, norāda, ka **A. Novikova** šobrīd, iespējams, runāja par tiešā piešķiruma līgumiem, jo nepārtrauktības nodrošināšanai ATD iepriekš ir izmantojusi Regulas Nr.1370/2007 5.panta 5.punktu par nepārtrauktības nodrošināšanu. Dotajā brīdī ir izvēlēts atklāta konkuras iepirkuma modelis, lai noskaidrotu pretendētus uz noteiktu periodu, tādā veidā, nodrošinot šo pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem.

**A. Novikova** paskaidro, ka nē, šim nav nekāds sakars ar tiešo piešķirumu, **A. Novikova** atkārtoti uzsver, ka kopējais maršruta tīkla sadalījums šobrīd neizskatās saprotami, konsekventi un pietiekami pamatoti. Ja Eiropas Komisija skatās uz maršruta tīkla sadalījumu lotēs, vienalga vai tas ir tiešais piešķirums vai atklāts konkurss, tam nav konsekvences un mēs to nespēsīm pamatot.

**D. Merirands** norāda, ka Eiropas Komisija var arī uzdot jautājumu, cik ilgi var izmantot argumentu par nepārtrauktības nodrošināšanu.

**A. Lungevičs** jautā vai šis jautājums ir izrunāts, izdiskutēts ar plānošanas reģiona speciālistiem un, ja ir, tad kāds ir viņu viedoklis, tāpat vai tas ir apspriests ar pašvaldībām par skolnieku pārvadājumiem?

**T. Beikulis** par komunikāciju ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām, informē, ka ar plānošanas reģionu šis maršruta tīkla sadalījums daļās iepriekš nav bijis izdiskutēts. Vienlaicīgi **T. Beikulis** norāda, ka, veicot šādu sadalījumu daļās, tika ņemts vērā ģeogrāfiskais izvietojums.

**L. Olante** jautā vai jaunie pārvadātāji tik īsā laikā varēs noregulēt visas attiecības ar pašvaldībām, lai veiktu skolnieku pārvadājumus?

**I. Ozoliņš** vēlas precizēt, par ko STP lemj, ierosina, ka lēmumā varētu ierakstīt, ka mēs turpinām konsekventi virzīties uz šīm divām lotēm, tiek organizēts iepirkums šīm divām lotēm, un paralēli ir šis pagaidu risinājums, kas tiek īpaši uzsvērts.

**T. Trubača** norāda, ka konkursa nolikumā 3.6.punktā ir minēts, ka iepirkuma līguma cena ir līdz 28,8 milj. eiro, un jautā, vai šai summai pretī ir paredzēts finansējums?

**K. Grīviņa** paskaidro, ka finansējums ir ieplānots plānoto izdevumu apjomā, šī summa ir noteikta vadoties no šī gada prognozēm, gadījumā, ja pārvadātājs atnāk ar citu piedāvājuma summu, tad izvērtējot to pret iespējām, iespējams, mēs nevarēsīm noslēgt līgumus, iekļaujoties šajā summā. **K. Grīviņa** norāda, ka dotajā brīdī šai summai valsts budžetā nav pretī finansējums.

**T. Trubača** ievērojot **K. Grīviņas** teikto, norāda, ka nevar saskaņot nolikuma un līguma projektus, jo ATD nevar uzņemties saistības, pārsniedzot budžetā pieejamo finansējumu.

**A. Caune** papildinot **K. Grīviņas** teikto norāda, ka šis iepirkums ir valsts budžeta ietvarā, jo tas ir jau apstiprinātā maršruta tīkla apjomā.

**D. Merirands** jautā, kādas vēl ir iespējas, izņemot šo, nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību?

**A. Caune** norāda, ka ir limitētas iespējas, bet tika izvērtēti vairāki varianti kā varētu rīkoties, tāpat **A. Caune** norāda, ka arī ATD sagatavošanās ilgtermiņa līgumu noslēgšanai ir laikietilpīgs process, tāpēc variants par šo līgumu 36 mēneši + 1 līdz 12 mēneši bija vispiemērotākais, tāpat **A. Caune** norāda, ka STP var diskutēt par šiem termiņiem un tos ir iespējams samazināt, tāpat var pārskatīt maršruta tīkla daļījumu, bet ne būtiski. Attiecībā uz skolnieku pārvadājumiem, **A. Caune** paskaidro, ka šobrīd ATD iet ceļu, lai ieviestu vienotās biļetes noliktavu, līdz ar to, jebkurai pašvaldībai tiks atvieglots darbs ar skolēnu biļešu apmaksu.

**I. Ozoliņš** vēlas precizēt, kāpēc ATD nevar izsludināt iepirkumu divās lotēs?

**K. Grīviņa** paskaidro, ka ATD pieļauj, ka tādā gadījumā būs tikai viens piegādātājs, kas spēs nodrošināt šo līgumu izpildi.

**L. Olante** norāda, ka nav atcelta pārvadātāju apvienošanās, lai varētu nodrošināt apjomu, kāds ir divām lotēm.

**A. Caune** norāda, ka ATD nevar atbildēt kā tieši tirgus rīkosies, ATD balstās tikai uz to informāciju, ko saņēmusi no ieinteresētajiem piegādātājiem apsardes ietvaros.

**A. Novikova** jautā vai tirgus izpēte tika veikta izejot no tā koncepta, kas ir šajā iepirkuma dokumentācijā ielikts? Vai tirgus izpēte tika veikta tikai par šo gadījumu vai arī par iepriekšējo?

**K. Grīviņa** norāda, ka apspriede tika veikta par divām maršruta tīkla daļām, bez sīkāka sadalījuma.

**M. Skudra** papildina, ka tika saņemti pārmetumi no pārvadātājiem, ka šāda iecere ir konkurenci ierobežojoša un, ka tikai viens pārvadātājs varētu nodrošināt līguma izpildi, tāpēc dokumentācija tika pārskatīta, un tika veikts sīkāks maršruta tīkla sadalījums.

**A. Novikova** jautā vai ATD ir konsultējusies ar Iepirkumu uzraudzības biroju?

**D. Merirands** jautā vai šis konkurences ierobežojums ir saistīts tikai ar laiku, kurā jāuzsāk līguma izpilde vai arī ar ko citu.

**K. Grīviņa** norāda, ka tas nav saistīts tikai ar laiku, bet arī ar resursu, ar autobusu un darbaspēka resursu, ar zaļajām prasībām.

**D. Merirands** norāda, ka tad jau šis arguments ir derīgs arī uz citām lotēm, kur līgumi jau pastāv.

**A. Caune** paskaidro, ka ir jānošķir vēsturiskā tirgus situācija un šodienas tirgus situācija. ATD ir veikusi aktuālo tirgus izpēti un šis izpētes rezultāts parādīja to, ka šis resurss – apjoms ir tirgum izaicinājums, tirgum ir ierobežota spēja nodrošināt šo pakalpojumu un ir jābūt ļoti uzmanīgiem ar prasībām, kas var ierobežot konkurenci, un no Publisko iepirkumu likuma viedokļa ir jāveido tāds iepirkums, kas veicina konkurenci.

**A. Novikova** norāda, ka šis ir ļoti labs iemesls, lai šo jauno ieceri virzītu uz Ministru kabinetu.

**D. Merirands** atkārtoti jautā, kādas vēl ir alternatīvas nodrošināt nepārtrauktību, pieņemot, ka jauna koncepcija un iešanu uz Ministru kabinetu aizņems daudz laika.

**L. Olante** norāda, ka vēl ļoti nozīmīga koncepcija ir tā ko ATD pati uzsver, ka nedrīkst izdalīt starppilsētu maršrutus atsevišķi no vietējiem maršrutiem, šajā konkursa dokumentācija ir izdalīta viena lote Cēsis starppilsēta, kāpēc ir radies tāds nodalījums?

**T. Beikulis** paskaidro, ka tirgus dalībnieki neierosināja nevienu no šīm idejām par sadalījumu, ATD veidojot šo sadalījumu skatījās tieši uz īstermiņa līgumu nepārtrauktības nodrošināšanu un konkurences neierobežošanu. Maršruta tīkls tika sadalīts proporcionālās sadaļās, kuras būtu iespējams vienam pretendētājam nodrošināt, t.sk., arī izdalot starppilsētu ārā no vietējiem maršrutiem, jo saliekot kopā tas ir ļoti liels apjoms, maršruta tīkls ir sadalīts lielākās un mazākās proporcionālās sadaļās.

**I. Ozoliņš** norāda, ka viņam nav skaidrs kur ir proporcionalitāte, ja vienu loti var izpildīt ar 5 autobusiem un citu loti ar 45 autobusiem, kas tur ir proporcionāls?

**T. Beikulis** paskaidro, ka jebkurā gadījumā, jo lielāka maršruta tīkla daļa, jo viņu var efektīvāk veikt, sadalīšana mazākās tīkla daļās, tas, protams, ir risks un 3.pielikumā, tas tiek parādīts, ka mazākās tīkla daļās būs nepieciešami vairāk autobusi, būs nepieciešama rezerve katram pārvadātājam utt.

**D. Merirands** norāda, ka šajās lotēs ir nepieciešams nodrošināt nepārtrauktību un par to šaubu nav, bet, vienlaikus, mums nevajadzētu veidot starpsoli, starp tagadējo situāciju un ideālo situāciju nākotnē. Nav skaidrs cik ilgi var būt šī nepārtrauktības nodrošināšana, bet līdz tam brīdim, kamēr tiek pārstrādāta koncepcija un Ministru kabinets to ir izskatījis un apstiprinājis, un no šī brīža tā pieeja varētu būt šāda, un pirmie līgumi atbilstoši jaunajai koncepcijai ir šie divi, kam sekos visi pārējie līgumi, kad beigsies to izpildes termiņš.

**L. Olantei** nav saprotams, kas konceptuāli var mainīties ilgtermiņa līgumos?

**A. Caune** paskaidro, ka netiek mainīta koncepcija, bet atbildes no tirgus lika pārskatīt iepirkuma dokumentāciju, un risinājumu, iespēju iztikt bez šāda starprisinājuma **A. Caune** neredz.

**A. Lungevičs** norāda, ka Ministru kabinets ir variants, kas dotu arī STP mandātu tālāk rīkoties, un to jau var darīt paralēli izsludināt konkursu uz divām lotēm un virzīties uz Ministru kabinetu. Šobrīd mainīt sistēmu uz pieņemumu pamata, nav risinājums un **A. Lungevičs** norāda, ka nevar par to uzņemties atbildību.

**L. Olante** norāda, ka var izsludināt konkursu uz šīm divām lotēm, jo arī nolikumā ir rakstīts, ka pārvaldītāji var apvienoties, var piesaistīt apakšuzņēmējus.

**A. Novikova** norāda, ka tas, ka pēc konsultācijām ar tirgu tika būtiski mainīta iepirkuma dokumentācija, neizskatās labi. **A. Novikova** norāda, ka iepirkumu var izsludināt uz divām lotēm, un skatīties, kas notiek.

**A. Lungevičs** norāda, ka iepirkums ir jāizsludina jebkurā gadījumā un loģiskāk ir iet ceļu kāds ir iets līdz šim, ja tas neizdosies, tad domāsim kā rīkoties.

**K. Grīviņa** norāda, ka šis maršruta tīkla sadalījums ir tikai pagaidu risinājums, līdz tiek atrasts kopējais koncepts, tāpat **K. Grīviņa** paskaidro, ka arī iepriekš lotēs, kurās nepaspējām noslēgt ilgtermiņa līgumus, maršruta tīkla sadalījums arī bija savādāks.

**P. Markēvičs** norāda, ka nesaprot izpildes nodrošināšanas summu, mēs prasām civiltiesisko apdrošināšanu 100 000 euro, kas ir diezgan labi, bet miljonu – saistības izpildes garantiju, to nevar izdarīt jebkurš pārvaldītājs. **M. Skudra** paskaidro, ka apdrošināšanas polise maksā aptuveni 2000 euro uz 3 gadiem. **P. Markevičs** apšaubā, ka banka iedos garantiju par 2000 euro. **M. Skudra** paskaidro, ka ATD veica aptauju, kur tika norādīta šāda summa un tas segums attiecībā pret 28 milj. euro, ja ir 8 lotes, tad tie ir 20 % līdz 30 % garantija, tā ATD ir samērīga, tāpat ir iespēja aizstāt arī ar apdrošināšanas garantiju. **P. Markēviča** ieskatā tā ir nesamērīga prasība.

**D. Merirands** mēģinot kaut kādu secinājumus izvilkot no mūsu šodienas sarunas norāda, ka vairums klātesošo padomes locekļu aicina tomēr ATD virzīties uz priekšu ar iepirkumiem, nemainītā dalījumā. Proti, šajās divās pilnajās lotēs. Vienlaikus rūpējoties arī par to, lai nepārtrauktība pasažieru pārvadājumos paliktu un tīktu nodrošināta. Otrkārt, protams, bet tas jau, tad ir uzdevums ilgākam termiņam, ir domāt par koncepciju. Par jaunu koncepciju pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem, kas droši vien atšķiras no iepriekš pieņemtās koncepcijas. Un, ņemt vērā kaut kādas mūsdienu realitātes. Vai apmēram tāds varētu būt STP viedoklis?

**D. Merirands** norāda, neredz piebildes un iebildumus.

**I. Ozoliņš** norāda, ka varbūt tur vēl redzētu to, ka mēs kaut kādā veidā runājam par to ilgtermiņa iepirkumu. Arī pieminam to, ka mēs neesam atteikušies no tās domas, ka šeit būs ilgtermiņa līgums. Varbūt atbilstoši jaunai koncepcijai un tās termiņiem, bet kā mēs pieminam? Tāds, nu ir tas gala mērķis.

**M. Skudra** lūdz apstiprinājumu termiņam. 3+1, 3, 2, 1?

**A. Caune** papildina, ka faktiski varētu teikt visā šajā diskusijā runa ir par trim būtiskiem riskiem. Pirmais būtiskais risks ir saistīts ar šāda iepirkuma atbilstību Eiropas Komisijas izpratnei. Šeit mana atbilde būtu, ka ATD pirmšķietamajā vērtējumā pēc šīs diskusijas mēs jau ar šo konkursu, kas ir t.s. *competitive tendering*, jebkādas Eiropas Komisijas bažas noliekam malā, jo pēc būtības šis ir atklāts konkurss un, manuprāt, pasūtītājam ir liela brīvība izvēlēties veidu, kādā veidā šī konkurence tiek nodrošināta. To parāda gan pati regula, gan regulas skaidrojošie dokumenti. Otrs risks ir, ka šis iepirkums ir neatbilstošs iepriekš MK lemtajam par sabiedriskā transporta pārvadājumu koncepcijai līdz 2030. gadam. Šeit pirmsšķietami ATD atbilde būtu, ka arī šis risks ir salīdzinoši mazs, jo ATD principā koncepciju nemainām. Joprojām strādājam divās maršruta tīkla daļās līdz brīdim, kamēr nebūs citi lēmumi vai kamēr nebūs apstiprināta sabiedriskā transporta pārvadājumu koncepcija 2035. vai 2040. gadam. Tomēr ATD sagatavoja STP iesniegto iepirkuma dokumentāciju tā, lai šajās divās maršrutu tīkla daļās būtu iespējama piegādātāju

konkurence. Reaģējot uz piegādātāju tirgus analīzi ATD sadalīja katru maršrutu tīkla daļu sīkākās daļās no iepirkuma stratēģijas, taktikas viedokļa, lai rezultātā nodrošinātu brīvu piegādātāju konkurenci. Un trešais risks ir viena piegādātāja risks, kas ATD nostāda ļoti augsta riska priekšā. Ja ir viens piegādātājs, tad pēc būtības šis iepirkums ir jāizbeidz. Un līdz ar to, no šī riska iestāšanās ir tieši atkarīgs darbības nepārtrauktības risinājums. Kā jau tika minēts diskusijā, ka nevienam no diskusijas dalībniekiem maršruta tīkla daļu sīkaks dalījums tik ļoti nemaz nepatīk, bet tas ir risinājums kādā veidā nodrošināt piegādātāju konkurenci. Un visbeidzot papildus minētajiem riskiem piefiksēju arī **P. Markeviča** teikto par garantiju apjomu, mēs vēlreiz pārliecināsimies un pārvērtēsim samērīgumu. Atgriežoties pie šiem riskiem, mani personīgi turpmākajā procesā visvairāk uztrauc tas, ka, pieņemot lēmumu nedalīt maršruta tīkla daļas no iepirkuma taktikas viedokļa mazliet mazākās daļās atbilstoši tirgus spējai piegādāt, tiek radīts ļoti augsts risks attiecībā uz piegādātāju brīvu konkurenci, un tādējādi apdraudot iespēju nodrošināt pārvadājumu nepārtrauktību atklāta konkursa ceļā.

**D. Merirands** norāda, ka mēs visus šos argumentus jau apspriedām un, manuprāt, tur bija arī diezgan polarizējoši viedokļi no STP puses. Kolēģi jau arī teica, ka, ja šie lieli iepirkumi neizdodas un ir jāizbeidz bez rezultāta, tas vienkārši rada leģitīmu un neapstrīdamu pamatu kaut ko mainīt. Jo šobrīd, tā baža no STP locekļu puses visvairāk bija par to, ka mēs mainām nosacījumus, mainām dažādus parametrus un tādā veidā esam atšķirīgi no tā ko Ministru kabinets ir pieņēmis, tas ir viens. Otrs, to ko esam deklarējuši pārvadātājiem citās lotēs, tad tas ir kā kontrarguments ko ATD saka. Kas attiecas par šī iepirkuma rezultātā slēgtā līguma ilgumu gados? Vai mums ir ārkārtīgs pamats viņu arī noteikt atšķirīgu nekā tas ir bijis iepriekš? Nu, es domāju desmit gadi? Vai, kāpēc šim ir jābūt pēkšņi uzreiz triju, četru vai cik gadu līgumam?

**A. Caune** norāda, ka šajā gadījumā termiņu ATD aprēķināja no tā, kad iespējams uzsākt pārvadājumus jauna ilgtermiņa līguma ietvarā. Un, lai ilgtermiņa līgumu nerealizētu, ir nepieciešami šie trīs gadi. Proti, ir nepieciešami lēmumi, nepieciešama jauna iepirkuma procedūra ar iepriekšēju paziņojumu, nepieciešams sagatavošanās laiks. Lielākais iziicinājums šajās maršruta tīkla daļās, ir piegādātāju tirgus. Piemēram, runājot par autoražotāju spēju piegādāt bezemisiju transportlīdzekļus, piegādes ķēdes nodrošina apmēram 18 mēnešu termiņu. Un tā vairs nav situācija, kāda tā bija pirms COVID-19 pandēmijas laikmetā, kad šīs piegāžu ķēdes bija ievērojami īsākas. Līdz ar to, konkrētā iepirkuma līguma termiņa apsvērums, ir izrietošs tieši no šī mērķa nodrošināt jaunu ilgtermiņa līgumu.

**D. Merirands** jautā vai ar ilgtermiņa līgumiem Tu domā, nu tā kā jau jaunās paaudzes ilgtermiņa līgums?

**A. Caune** norāda, ka visticamāk tas būtu jaunās paaudzes ilgtermiņa līgums. Šobrīd debatē ir gan maršrutu tīkla pārskatīšana, gan Valsts kontrole šobrīd ir pievērsusi uzmanību sabiedriskā transporta pasūtījuma jautājumiem. Uzskatu un paredzu, ka no revīzijas ziņojuma izrietēs rekomendācijas attiecībā uz sabiedriskā transporta pārvadājumu koncepcijas maiņu. Tāpat veikts, piemēram, Rīgas Metropoles areāla sabiedriskā transporta plāna pētījums. diskusija ir par Maršrutu tīkls 2.0, arī Stacijas 2.0 koncepts norāda uz to, ka būs jāpārskata sabiedriskā transporta koncepcija. Līdz ar to jaunie līgumi būtu veidojami jaunā izpildījumā, bet tas nav šodienas STP sēdes dienaskārtības jautājums. STP dienaskārtības jautājums nav par ilgtermiņa līgumiem, dienaskārtības jautājums ir par īstermiņa līgumu, lai nodrošinātu pienācīgu laiku sagatavot jaunu ilgtermiņa līgumu.

**D. Merirands** norāda, ka šīs lotes varētu būt pirmās, kas ieiet otrajā paaudzē atšķirībā no tā, ja ar viņām būtu 10 šajās lotēs būtu 10 gadu līgums, tad viņas būtu beidzamās, kas ieiet nākamajā paaudzē?

**A. Caune** apstiprina un paskaidro, ka šajā ziņā, ja runā par Vidzemi, tad vidējtermiņā būtu sagaidāmi pārkārtojumi ar uzsvāru uz dzelzceļu kā mugurkaulu. Arī šis ir viens no argumentiem, kāpēc maršrutu tīkls būs jāpārskata, jāveido mazliet citādāks un attiecīgi arī



apsvērums, ka ilgtermiņa līgumi, kas sekos pēc konkrētā iepirkuma īstermiņa līgumiem, būs vieni no pirmajiem līgumiem ar jaunu konceptuālo pieeju. Uzsver, ka svarīgāk paturēt prātā arī šos apsvērumus, uzsākot sagatavošanās darbus ilgtermiņa līgumiem.

**D. Merirands** norāda uz termiņu 3 + 1 un lūdz Kristīnei Siliņai sagatavot protokolu par šodienas sēdi un lēmuma projektu un tad mums izsūtīt papildināšanai un precizēšanai. Ja tas ir skaidrs, tad esam vienojušies, paldies visiem, kas varēja šodien saslēgties un bija ar mums kopā.

### **Sēde slēgta plkst. 13.56.**

Īstenojot elektronisko saskaņošanu, tika saņemts STP locekles T. Trubačas viedoklis (2022.gada 22.marta e-pasta vēstule)“:

“Kā jau sēdē norādīju, es nevaru saskaņot konkursa dokumentus, ja tajos paredzētais finansējums pārsniedz valsts budžeta likumā paredzēto (nolikumā tika norādīti 28,8 milj.). Attiecīgi lēmumprojektu neatbalstu”.

Pārējie STP locekļi, kuri piedalījās STP sēdē saskaņoja protokollēmumu (pēc noklusējuma) bez iebildumiem vai priekšlikumiem, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 3.punktam un 2013.gada 17.decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.5.punktam, **ar vienu balsi “Pret” un septiņām balsīm “Par” STP nolemj:**

1. Saskaņot divām maršruta tīkla daļām “Cēsis” un “Limbaži/Sigulda” valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD) izstrādāto atklāta konkursa “Par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” (id. Nr.AD 2024/2) (pielikumā):

- 1.1. tehnisko specifikāciju;
- 1.2. kvalifikācijas prasības;
- 1.3. vērtēšanas kritērijus;
- 1.4. līgumsodu katalogu.

2. Saskaņot iepirkuma līguma termiņu – 36 mēneši ar iespēju pagarināt no 1 līdz 12 mēnešiem.

3. Atļaut ATD iepirkumu komisijai veikt labojumus un/vai grozījumus Lēmuma 1.1. – 1.4.apakšpunktā norādītajai dokumentācijai, ja labojumi un/vai grozījumi neietekmē minēto dokumentāciju pēc būtības. Izvērtējumu par nepieciešamo grozījumu un labojumu būtiskumu veic ATD iepirkumu komisija, par veiktajiem labojumiem un/vai grozījumiem informējot Sabiedriskā transporta padomi.

4. Uzdot ATD informēt Sabiedriskā transporta padomi par tiesību piešķiršanas procedūras gaitu un rezultātiem.

D. Merirands

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks,  
Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētājs