

Priekšlikumi valsts vietējo un pašvaldību autoceļu finansējumam

2013. gada 24. septembrī

Latvijas Pašvaldību savienības Tehnisko problēmu komiteja un Reģionālās attīstības un sadarbības komiteja kopsēdē, izvērtējot Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Zemkopības ministrijas un Satiksmes ministrijas sniegto informāciju, konstatē:

- lai sasniegtu NAP 2020 noteiktos mērķa sasniegšanas rādītājus, noteiktais finansējums valsts autoceļu atjaunošanai ir jāpalielina vismaz par 468,2 miljoniem latu miljoniem latu, tai skaitā valsts galvenajiem autoceļiem – par 182,9 miljoniem latu un valsts reģionālajiem autoceļiem – par 208,1 miljonu latu, **vietējiem autoceļiem – par 50,2 miljoniem latu** (sk. 1. pielikumu);
- Saeimas apstiprinātajā Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020. gadam (NAP2020) uzstādītais transporta politikas mērķis „[411] Vietējo autoceļu un pievadceļu sakārtošana, priekšroku dodot autoceļiem, kuri savieno apdzīvotas vietas ar reģionālas nozīmes attīstības centriem, kā arī lauksaimniecības, pārtikas ražošanas un mežsaimniecības uzņēmumiem, un uz kuriem ir lielāka satiksmes intensitāte. Aptveramā teritorija: visa Latvija” – nav sasniedzams, jo plānotā finansējuma nepietiekamība vidējā termiņā izsauks strauju valsts vietējo un pašvaldību autoceļu stāvokļa pasliktināšanos. Politikas plānošanas dokumentos nav dots skaidri definēts risinājums valsts vietējo un pašvaldību autoceļu stāvokļa uzlabošanai un atbilstošs finansējuma mehānisms;
- LVC aprēķini liecina, ka vietējo autoceļu **normatīvai** atjaunošanai un rekonstrukcijai nepieciešamais finansējums ir 113 milj. latu gadā – 7 gados tie attiecīgi būtu 791 milj. latu;

- NAP finansējuma ietvarā paredzētais finansējums 134,5 miljonu latu apmērā (tai skaitā no valsts budžeta 45,5 miljoni latu un no Lauku attīstības fonda 89 miljoni latu) sedz tikai nepilnus 20% no vietējo autoceļu uzturēšanas nepieciešamības, pat nerunājot par pievedceļiem;
- Ministru kabinets 2013. gada 21. maijā, izskatot „Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2020. gadam”, šīs programmas finansēšanu nesaista ar Autoceļu finansēšanas modeli, kas paredzētu valsts autoceļu fondam novirzīt 100% ieņēmumu no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un noteiktu daļu no akcīzes nodokļa par naftas produktiem ieņēmumiem;
- valdības jaunākais piedāvājums („jaunās politikas iniciatīva”), kas paredz piešķirt tikai 20% no akcīzes nodokļa par naftas produktiem un paredz papildu finansējumu 21,7 miljonu latu apmērā, autoceļu attīstību nenodrošina, it īpaši tāpēc, ka līdz šim lielāko finansējuma daļu autoceļiem veidoja Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļi. „Jaunā politikas iniciatīva” pēc būtības izslēdz iespēju attīstīt valsts vietējos un pašvaldību autoceļus;
- ne Partnerības līgums, ne Darbības programma „Izaugsme un nodarbinātība” un tās papildinājumi negarantē līdzekļu saņemšanu visiem reģionālas nozīmes attīstības centriem, jo darbojas papildu nosacījums, ka atbalsts plānots galvenokārt industriālajām zonām. Savukārt veids, kā labāk sekmēt uzņēmējdarbību, ir atšķirīgs dažādās teritorijās, tātad tas vienmēr negarantē ceļu uzturēšanu un attīstību. Tādējādi ir apdraudēta iespēja pašvaldībām, kas definētas kā reģionālas nozīmes attīstības centri, piedalīties vietējo autoceļu infrastruktūras sakārtošanā;
- ES struktūrfondu aktivitāšu īstenošana netiek balstīta uz vietējo pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem arī prioritātē „Policentriska attīstība”, kuras ietvaros finansējums ielu rekonstrukcijai un autoceļu asfaltēšanai no novada centru pilsētām līdz pagastu pārvalžu centriem tikai daļēji atbilst pašvaldību attīstības programmām, it īpaši ceļa infrastruktūras sakārtošanai;
- Latvija ir viena no retajām Eiropas Savienības dalībvalstīm, kas autoceļu attīstībai paredzamo finansējumu plāno galvenokārt no ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļiem, neparedzot adekvātu finansējumu no valsts budžeta. Pastāvot reālai iespējai, ka

2014. gadā faktiski tiks pārtraukts ES finansējums, ja vien valdība neparedzēs ar vienreizēju lēmumu atsevišķi iespējamiem ES projektiem 2014. gadā piešķirt atsevišķu finansējumu, valsts budžetā netiek nodrošināts pietiekams finansējums valsts vietējiem un pašvaldību ceļiem, kas rada apdraudējumu ne tikai valsts reģionālajai attīstībai, bet arī ceļu nozarei kopumā;
- pašvaldību attīstība nav iespējama bez valsts vietējo autoceļu attīstības programmas.

Nemot vērā augstākminēto, LPS Tehnisko problēmu un Reģionālās attīstības un sadarbības komiteja kopsēdē **nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai Zemkopības ministrijas sniegto informāciju, ka Latvijas lauku attīstības programmā 2014.–2020. gadam punktā „6.1.14. Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos” būs pieejami finanšu līdzekļi autoceļu attīstībai kvotu ietvaros visiem novadiem (bez republikas pilsētām).
2. Finanšu ministrijas sagatavotajā darbības programmā „Izaugsme un nodarbinātība” 2. redakcijā jānosaka, ka aktivitātes „Pilsētvides attīstība” saņēmēju lokā tiek iekļauts katrs no 21 novada ar reģionālas nozīmes centriem un tiek paplašināta iespējamo aktivitāšu tematika, paredzot finansējumu pašvaldību un valsts vietējo autoceļu attīstībai.
3. Lai nodrošinātu Valsts autoceļu sakārtošanas programmai 2014.–2020. gadam adekvātu finansējumu, nepieciešams:
 - 3.1. no 2015. gada ieviest Autoceļu finansēšanas modeli, kurš paredz valsts autoceļu fondam novirzīt 100% no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa ieņēmumiem un 50% ieņēmumu no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Noteikt, ka ar katru nākamo gadu valsts autoceļu fonda finansējums tiek palielināts par 10% no plānotajiem akcīzes nodokļa ieņēmumiem, līdz tiek sasniegts likumā „Par autoceļiem” paredzētais finanšu apjoms;
 - 3.2. atjaunot Likumā par autoceļiem 12. panta ceturto daļu: „Valsts autoceļu fonda programmai piešķirtais finansējums kārtējā gadā nedrīkst būt mazāks par plānotajiem valsts budžeta ieņēmumiem no

transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, mazāks par 80 procentiem no plānotajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, kā arī mazāks par iepriekšējā budžeta gadā piešķirto”, svītrojot vārdus „Ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi”.

4. Aicināt Ministru kabinetu:

- 4.1. līdz 2014. gada 1. aprīlim apstiprināt reālu finansējumu Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2020. gadam” īstenošanai;
- 4.2. līdz 2014. gada 1. jūnijam izstrādāt Valsts atbalsta programmu valsts vietējiem un pašvaldību autoceļiem.

Uzziņai

1. pielikums

	<i>Pašlaik NAP 2020 ir šādi skaitļi</i>	<i>Lai sasniegtu NAP 2020 noteiktos mērķus (ko papildus paredz Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.–2020. gadam)</i>	<i>milj. Ls</i> <i>Galīgais finansējums, uz kādu būtu jākorrigē NAP 2020</i>
<i>Galvenie autoceļi</i>	<i>181,5</i>	<i>167,2 + 15,7* = 182,9</i>	<i>364,4</i>
<i>* – posmi pirms RŠV</i>			
<i>Reģionālie autoceļi</i>	<i>331,6</i>	<i>204,3 + 3,8* = 208,1</i>	<i>539,7</i>
<i>* – posmi pirms RŠV</i>			
<i>Vietējie autoceļi</i>	<i>45,5</i>	<i>50,2</i>	<i>95,7</i>
<i>Satiksmes drošības projektiem visā valsts autoceļu tīklā</i>		<i>12,0</i>	<i>12,0</i>
<i>PPP projektu sagatavošana</i>		<i>15,0</i>	<i>15,0</i>
<i>KOPĀ</i>	<i>580,2</i>		<i>1026,8</i>