

Pielikums

1.2. Par sabiedriskā transporta tarifu politiku.

Latgales reģionā gan minimālā braukšanas maksa, gan arī maksa par braucienu ir ļoti atšķirīga; kamēr pārējā Latvijas teritorijā sabiedriskā transporta tarifi ir auguši atbilstoši degvielas cenu kāpumam, transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksām utt., vairākos Latgales novados tie nav mainīti gandrīz 10 gadus. Tas nozīmē, ka pat līdzīgos attīstības centra līmeņos Latgales iedzīvotāji ilgstoši maksā krasi atšķirīgas naudas summas par braucienu sabiedriskajā transportā. Plānots, ka lielākajā daļā Latgales reģiona tiks paaugstināta minimālā braukšanas maksa, piemēram, Krāslavas pilsētā pieaugums būs par aptuveni pieciem eiro centiem, Rēzeknes teritorijā – par 10 centiem, Daugavpils teritorijā – par 15 centiem, savukārt Balvos, kur minimālā braukšanas maksa vēsturiski ir saglabājusies ļoti zema, pieaugums, braucot īsākus attālumus, būs no 20 līdz 30 eiro centiem. Vietās, kur veidosies vislielākās braukšanas maksas izmaiņas, tās tiks ieviestas pakāpeniski, piemēram, Līvānu, Preiļu, Balvu, Ludzas un Rēzeknes apkārtnē. Savukārt, mērojot posmus, kas garāki par 33 kilometriem, daudzviet biļešu cena Latgales plānošanas reģionā samazināsies.

Pēdējo gadu laikā **Vidzemes reģionā** braukšanas maksa bijusi augstāka nekā cituviet Latvijā, tādēļ plānots, ka nelielu cenu kāpumu izjutīs tikai atsevišķu teritoriju iedzīvotāji, piemēram, Madonas un Valkas novadu centros, bijušajā Cēsu rajonā. Autobusa biļetes cena pieaugs no pieciem līdz 15 eiro centiem. Cēsu pilsētā, Alūksnē un Gulbenē autobusa biļetes cena nemainīsies. Lielākajā daļā Vidzemes reģiona teritorijas, braucot garākas distances (virs 33 km), braukšanas maksa samazināsies.

Lielākajā daļā **Kurzemes reģiona** teritorijas braukšanas maksa reģionālo maršrutu autobusos ir līdzīga, tādēļ tarifu izlīdzināšana lielāko daļu Kurzemes iedzīvotāju būtiski neietekmēs. Piemēram, Liepājas, Ventspils, Kuldīgas un Saldus pilsētu teritorijās biļetes cena brauciena sākumā paliks nemainīga, bet ārpus pilsētu teritorijas, mērojot garākas distances, braukšanas maksa vairākos posmos samazināsies. Savukārt Aizputē un Priekulē, kur vēsturiski ir saglabājusies zema minimālā braukšanas maksa, tarifu izlīdzināšanas rezultātā minimālās maksas pieaugums būs nedaudz lielāks – līdz 25 eiro centiem. Neliels biļetes cenas palielinājums daudzviet Kurzemes reģionā būs vidēja attāluma braucienos, kas ir garumā aptuveni no septiņiem līdz 40 kilometriem.

Šobrīd **Zemgalē** nav lielas atšķirības starp minimālo braukšanas maksu līdzīgos attīstības centros un maksu par braucienu, tādēļ paredzams, ka šajā reģionā tarifi tiks izlīdzināti vienmērīgi. Plānots, ka vairākos novados pieaugs biļetes cena brauciena sākuma posmā, piemēram, Bauskas un Dobeles teritorijā pieaugums būs par pieciem eiro centiem, Jēkabpils teritorijā – par 10 centiem, bet Jelgavā – par 15. Maksa par braucienu no septiņiem līdz 33 kilometriem pieaugs tikai atsevišķos posmos, piemēram, Dobeles, Jēkabpils un Viesītes novadā, savukārt maksa, mērojot garākas distances, daudzviet samazināsies.

Pārvietojoties ar reģionālo autobusu **Rīgas teritorijā**, maksa par pirmajiem brauciena kilometriem palielināsies par aptuveni 10 eiro centiem, savukārt **Pierīgā** – no pieciem līdz 35 centiem. Atsevišķos Pierīgas reģionos, piemēram, bijušajā Ogres rajonā, maksa par braucienu, mērojot no septiņiem līdz 33 kilometriem, paliks nemainīga, bet braucienos virs 33 kilometriem – samazināsies. Savukārt, piemēram, Ādažu apkaimē, Salaspilī, Sauriešos braukšanas maksa palielināsies no pieciem līdz 10 eiro centiem.

Limbažos, Tukumā un Siguldā biļetes cena paliks nemainīga, savukārt pārējā novada teritorijā būs vērojams neliels braukšanas maksas pieaugums.

1.3. Par Ministru kabineta 2015. gada 31. marta noteikumu nr. 153 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos” ieviešanu.

Tiek piedāvāti trīs bezskaidras naudas norēķina principi.

1. Atvērtās maksājumu karšu sistēmas risinājums, kuras pamatā ir starptautiskās maksājumu karšu organizācijas VISA un MasterCard pārvaldītais “atvērtās” maksājumu karšu sistēmas princips. Risinājums balstās uz starptautisko maksājumu karšu organizāciju VISA un MasterCard izdoto maksājumu karšu izmantošanu, atbalsts AS “Swedbank”, AS “SEB Banka”, AS “Banka Citadele”, AS “Nordea Banka” un AS “DNB Banka”, AS „Norvik banka”.

Priekšrocības – kompensācijas saņēmējs var reģistrēt jebkuras maksājumu iestādes izdotu karti. Risinājums uzliek ļoti nelielu administratīvo slogu pakalpojuma saņēmējam, kura pienākums ir nodrošināt tikai maksājuma kartes reģistrāciju vienotā portālā, kas tiek veikta elektroniskā veidā mājas apstākļos. Risinājums balstās uz drošu tehnisko infrastruktūru, kas ir veidota uz starptautisko finanšu jomas standartu prasībām un tiek pakļauta regulāriem auditu pasākumiem, kā arī starptautiskām starpbanku līgumiskām attiecībām. Tiek nodrošināta sensitīvo fizisko personas datu apstrādes saglabāšana publiskās pārvaldes ietvaros, paredzot, ka attiecīgie risinājumi tiek veikti vienotajā valsts un pašvaldību e-pakalpojumu pārvaldības vidē www.latvija.lv, kas atrodas Valsts reģionālās attīstības aģentūras pārziņā, kas nodrošina, ka attiecīgie dati netiek nodoti komercsabiedrību rīcībā. Tiek saglabātas normālas tirgus attiecības starpbanku maksājumu veikšanā, novēršot risku par monopola stāvokļa veidošanos attiecīgajā jomā. Ilgtermiņā tiek samazinātas uzturēšanas izmaksas, jo maksājumu validācijas mehānismi tiek uzturēti vienotā VISA un MasterCard sistēmā, kas neprasa papildu izmaksas. Risinājums ir atkārtoti izmantojams – to ir iespējams piemērot citu pakalpojumu nodrošināšanai.

Trūkumi – nepieciešama jauna elektroniskā pakalpojuma izveide vienotajā valsts un pašvaldību e-pakalpojumu pārvaldības vidē www.latvija.lv, kas var būt laikietilpīgs process, ņemot vērā veicamās administratīvās un iepirkumu procedūras. Nepieciešams veikt plašu juridisko jautājumu sakārtošanu līgumisko saistību noslēgšanai starp visām iesaistītajām pusēm. Saglabājas administratīvais slogs tām personām, kurām nav bankas konta un bankas kartes.

2. E-talona jeb vienotās elektroniskās biļetes risinājums. Risinājums izveidots sadarbojoties AS “Banka Citadele” ar Rīgas pilsētā, kā arī atsevišķās citās pilsētās (Saldus, Dobeles, Alūksne, Tukums, Ādaži un pie atsevišķiem reģionālajiem pārvaldītājiem) darbojošos e-talona sistēmas uzturētājiem. Risinājums ietver e-talona funkcionalitātes pievienošanu bankas kartei un piesaisti attiecīgās personas bankas kontam. Produkta ieviešanas sākotnējā procesā paredzēts, ka personai tiek izsniegta karte, kas kalpo kā norēķinu veikšanas līdzeklis transportlīdzeklī. Pašlaik paredzēts, ka veiktie maksājumi tiek uzskaitīti un analizēti, lai noteiktos gadījumos piemērotu paredzēto lojalitātes programmu. Kartes piemērošana valsts noteikto atvieglojumu uzskaitēi vēl tiek izstrādāta.

Priekšrocības – daļēji jau pieejama tehniskā infrastruktūra, kas sevi ir pierādījusi praktiskā darbībā. Pieejams informācijas sistēmu darbības nodrošinājums un produkts, kas var tikt paplašināts ar jaunu funkcionalitāti. Iespējami ātrāka juridisko jautājumu

risināšana, kas balstās uz vēsturiski jau iegūtās pieredzes izmantošanu nepieciešamo līgumisko saistību sakārtošanai. Pēc RP SIA "Rīgas Satiksme" paustās informācijas, risinājums pieejams 1400 transportlīdzekļos no kopā vietējā satiksmē 2400 transportlīdzekļiem, tātad liela daļa transportlīdzekļu jau nodrošināta ar nepieciešamajiem tehniskajiem līdzekļiem.

Trūkumi – personām, kuras ir tiesīgas saņemt atvieglojumus, tiek uzlikts administratīvais slogs, kas saistāms ar jaunas elektroniskās kartes iegūšanas nepieciešamu. Nepieciešams nodrošināt vienotās elektroniskās biļetes risinājuma savietojšanu ar valsts informācijas sistēmām, kurās tiek uzkrāta informācija, kas ir nepieciešama atvieglojumu pārbaužu veikšanai, vienlaikus paredzot, ka trešās puses rīcībā tiek nodota sensitīvi fizisko personu dati. Var veidoties monopolstāvoklis – personām ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem būs jāiegūst konkrētā veida karte. Izmantojot esošo risinājumu, transportlīdzeklī netiek izsniegts darījumu apliecinošs dokuments (biļete). Pašlaik nav risinājuma pēdējās izsniegtās kartes identifikācijai, ja sistēmā darbojas vairākas norēķinu iestādes.

3. Speciāli izveidots, lokāls sīkmaksājumu karšu izmantošanas risinājums. Risinājums balstās uz vienas bankas (AS "NORVIK BANKA" sadarbībā ar maksājumu apstrādes uzņēmumu SIA "Complete Payment Systems") atsevišķu šim mērķim izdotu un tālāk pārvaldītu maksājumu karšu izveidi. Risinājums paredz, ka persona, kura ir tiesīga saņemt atvieglojumus, iegūst attiecīgo karti, kas kalpo kā norēķinu veikšanas līdzeklis. Karte var tikt izmantota arī citu pakalpojumu saņemšanai.

Priekšrocības – ierobežotu kredītiestāžu iesaiste var atvieglot nepieciešamo juridisko jautājumu sakārtošanu attiecībā uz noslēdzamajiem līgumiem un to izpildes uzraudzību. Ierobežotu kredītiestāžu iesaiste var atvieglot nepieciešamās informācijas apmaiņas risinājumu ieviešanu attiecībā uz datu iegūšanu no valsts informācijas sistēmām, kurās pieejamie dati ir nepieciešami atvieglojumu noteikšanai.

Trūkumi – ierobežots kredītiestāžu skaits var apgrūtināt personu iespējas iegūt attiecīgo karti, kā arī netieši ietekmēt kredītiestāžu konkurenci citos tirgus segmentos. Samazināta konkurence starpbanku norēķinu izpildē, kas var sekmēt monopola stāvokļa veidošanos, radīt nekontrolējamu pakalpojuma izmaksas. Kredītiestādes rīcībā nonāk sensitīva fizisko personu informācija, kas potenciāli var tikt izmantota citiem, ar konkrētā pakalpojuma sniegšanu nesaistītiem, mērķiem. Nepieciešams veidot pilnīgi autonomo tehnisko infrastruktūru attiecīgā risinājuma nodrošināšanai, kas var būt laikietilpīgs un finansiāli ietilpīgs pasākums. Papildus ir jāreķinās ar ievērojamām uzturēšanas izmaksām, jo attiecīgais risinājumu komplekss tiek uzturēts tikai vienam mērķim. Pašlaik nav risinājuma pēdējās izsniegtās kartes identifikācijai, ja sistēmā darbojas vairākas norēķinu iestādes. Turklāt pastāv risks, ka komersants kādu radušos apstākļu dēļ pārtrauc darboties attiecīgajā jomā un tādējādi aptur ieviestās sistēmas darbību visā valstī.

Atbilstoši iepriekš izklāstītajam, optimālākais ieviešamais risinājums būtu atvērtās maksājumu karšu sistēmas risinājums, kura pamatā ir starptautiskās maksājumu karšu organizācijas VISA un MasterCard prasības un nosacījums par sistēmas ietvaros izmantojamo norēķinu līdzekļu reģistrāciju vienotā portālā.

Attiecīgā risinājuma izmantošana balstās uz praksē jau izmantotiem tehniskajiem risinājumiem, kuru izmantošana jau ikdienā tiek veikta no lielākās Latvijas iedzīvotāju daļas puses. Atbilstoši Latvijas bankas apkopotajai informācijai Latvijas komercbankas 2014. gada beigās bija izsniegušas 2,3 miljonus maksājumu karšu, no kurām 95,9% bija MasterCard un VISA kartes. Attiecīgā statistika liecina, ka, izmantojot šo risinājumu, personām netiks radīts papildus administratīvais slogs,

un nepieciešamo atvieglojumu saņemšanai personas varēs izmantot sev jau ierastos un ikdienā izmantotos maksāšanas līdzekļus. Vienlaikus attiecīgā risinājuma izmantošana garantē iespējami augstāko finanšu transakciju izpildes drošību, jo attiecīgie maksājumu karšu risinājumi ir pakļauti stingrai Latvijas un starptautisko normatīvo aktu prasību kontrolei, kas paredz regulējošo normu definēšanu un regulāru auditu pasākumu izpildi. Šī tehniskā risinājuma izmantošana arī nodrošina sensitīvo personas datu saglabāšanu valsts institūciju pārziņā, paredzot, ka nepieciešamās sasaistes starp valsts informācijas sistēmām tiek nodrošinātas vienotā valsts un pašvaldību elektronisko pakalpojumu portālā www.latvija.lv.