LATVIJAS UNIVERSITĀTE
BIZNESA, VADĪBAS UN EKONOMIKAS FAKULTĀTE
VADĪBZINĀTNES NODAĻA

AUTOCEĻU PĀRVALDĪBA LATVIJĀ UN AUTOCEĻU FINANSEJUMA MODEĻU SALĪDZINĀJUMS

Road management in Latvia and road financing models comparison

MAĢISTRA DARBS
Vadības zinību maģistra studiju programma
Stratēģiskās vadīšanas un līderības apakšprogramma

Autors: **Monta Berga**
Studenta apliecības Nr.: mb15088
Darba vadītājs: Dr.oec., asoc.prof. Džineta Dimante

RĪGA 2017

ANOTĀCIJA

Maģistra darba „Autoceļu pārvaldība Latvijā un autoceļu finansējuma modeļu salīdzinājums" mērķis ir pamatojoties uz teorētiskām atziņām par autoceļu finansējumu, tā analīzi izvēlētajās ārvalstīs un pētījumā gūtajiem datiem, identificēt svarīgākās Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldības problēmas un sniegt tām priekšlikumus autoceļu finansējuma modeļa izmaiņām, kurus varēs izmantot Satiksmes ministrija, argumentācijai par finansējuma pārvaldības izmaiņām. Pašlaik Latvija saskaras ar autoceļu finansēšanas modeļa neefektīvu darbību, kas atspoguļojas ceļu nolietojumā. Autore veica Dānijas, Slovēnijas, Jaunzēlandes autoceļu finansējuma modeļu analīzi un, veicot nozarē iesaistīto ekspertu intervijas, identificēja Latvijas ceļu finansējuma pārvaldībā pieļautās kļūdas un sniedza priekšlikumus Satiksmes ministrijai izmaiņām esošajam modelim.

Atslēgvārdi – autoceļu pārvaldība, finansējuma modelis, valsts funkcijas, finansējuma resursi, ilgtermiņa plānošana

ABSTRACT

Master`s paper topic is „Road Management in Latvia and road financing model comparison" and aim of this paper is, on the basis of the theoretical knowledge of road funding, its analysis and study foreign examples, to identify the most important problems related to the management of Latvias road funding and to provide proposals to the road funding model changes, which can be used by the Ministry of Transport reasoning on the road management changes. Currently, Latvia is facing inefficient operations of road funding model, which is reflected in the road depreciation. The author carried out the Danish, Slovenian, New Zealand road funding model analysis and by interviewing industry experts, identified the road financing management mistakes and gave the proposals to the Ministry of Transport to change the existing model.

Keywords – road management, financing model, public functions, financing resources, long-term planning

SATURS

Lietotie apzīmējumi 4
Ievads 5
1. AUTOCEĻU FINANSĒJUMA PĀRVALDĪBAS TEORĒTISKIE ASPEKTI 10
1.1. Autoceļi kā citu nozaru infrastruktūras ietekmējošais elements 10
1.2. Valsts pārvaldes funkcijas autoceļu nozarē 16
1.3. Autoceļu finansēšanas resursu veidi 23
1.3.1. Valsts budžeta līdzekļu iespējas 25
1.3.2. Aizdevums autoceļu nozares finansēšanai 30
1.3.3. Pesiju fonda līdzekļu ieguldīšana autoceļos 32
1.3.4. Privātā sektora finansējuma iespējas nozarē 33
1.3.5. Eiropas Savienības fondu līdzekļi 34
2. LATVIJAS UN CITU VALSTU AUTOCEĻU NOZARES SITUĀCIJAS APSKATS UN ANALĪZE 37
2.1. Autoceļu piederība un pārvaldība 37
2.2. Autoceļu finansējuma patreizējais modelis Latvijā un situācijas analīze 44
2.3. Autoceļu infrastruktūras nozīme Latvijas tautsaimniecībā 52
2.4. Citu valstu finansējuma modeļu autoceļu nozarē analīze 59
2.4.1. Slovēnijas autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis 61
2.4.2. Dānijas autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis 66
2.4.3. Jaunzēlandes autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis 71
3. AUTOCEĻU FINANSĒJUMA PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA LATVIJĀ 76
3.1. Darba pētījuma metodoloģijas apraksts un analīzes kritēriji 76
3.2. Ekspertu viedokļu analīze Latvijas autoceļu finansējumam 77
3.3. Iespējamais autoceļu finansēšanas modelis Latvijai 89
SECINĀJUMI 97
PRIEKŠLIKUMI 99
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI 101
PIELIKUMI 112
1. *pielikums* Izvēlēto valstu salīdzinājums saistībā ar autoceļu nozari
2. *pielikums* Jaunzēlandes nodokļu ieguldījuma sadalījums starp valsts un pašvaldību ceļiem
3. *pielikums* Daļēji strukturētās intervijas ar autoceļu finansēšanā iesaistīto pušu ekspertiem

LIETOTIE APZĪMĒJUMI

ALN – Autoceļu lietošanas nodeva

ANO – Apvienoto Nāciju Organizācija

AS – akciju sabiedrība

BLIS - *Benchlearning* informācijas sistēma

CEF – Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments

CSP – Centrālās statistikas pārvalde

EIB – Eiropas Investīciju banka

ERAF – Eiropas reģionālās attīstības fonds

ES – Eiropas Savienība

LAU - Latvijas autoceļu uzturētājs

LVC - Latvijas Valsts ceļi

MK – Ministru kabinets

NAP - Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020. gadam

PPP – Publiskā un privātā partnerība

ROI – Investīciju atdeve

SM – Satiksmes ministrija

TAP - Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.– 2020. gadam

TEN – Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļi

TEN-T - Eiropas transporta tīkls

VAS – Valsts akciju sabiedrība

Ievads

Problēmas aktualitāti autore ievēroja, kad Satiksmes ministrija 2016. gada 7. aprīlī izveidoja Ekspertu darba grupu, kuras darbība rezultējās ar sagatavotu Informatīvo ziņojumu par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam, kuru Satiksmes ministrs U.Augulis iesniedza Ministru kabineta sēdē 2016. gada 20. decembrī. Par autores izvēlētās tēmas aktualitāti liecina iepriekšminētās Ministru kabineta sēdes protokola lēmuma dotie uzdevumi ministrijām 2017. gadā strādāt pie risinājuma rašanas ceļu finansējuma trūkumam un pārvaldībai. Bet kā viens no uzdevumiem dots „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)" [12]. Tātad autore redz, ka finansējuma pārvaldības maiņas jautājums valstī šobrīd ir aktuāls. Latvijas ceļi ir ne tikai daļa no valsts kopējās infrastruktūras, bet arī daļa no citu tautsaimniecības nozaru iespējas funkcionēt, jo autoceļi stiprina katru pilsētu „kā starptautiskas nozīmes centru un tranzītkravu plūsmas posmu, tādēļ ... Latvijai kopumā svarīgi ir sakārtota transporta infrastruktūra, tostarp labas kvalitātes autoceļi" [73, 6]. Par Latvijas autoceļu neapmierinošo stāvokli tiek runāts katru gadu. Paaudzes mainās, bet problēmas paliek tās pašas, kas ar laiku tikai samilzt. Pašlaik autoceļu nepietiekamā finansējuma problēmas dēļ „sliktais ceļu stāvoklis katru gadu tautsaimniecībai nodara zaudējumus 880 miljonu eiro apmērā. Braucot pa sliktā stāvoklī esošiem ceļiem, pieaug autotransporta ekspluatācijas izmaksas, brauciena ilgums un degvielas patēriņš" [109]. Veidojas tendence, ka zaudējumi autovadītājiem tikai palielinās, tāpēc problēmu par esošā autoceļu finansējuma neefektīva modeļa risināšanu nevar atlikt uz vēlāku laiku.

Autoceļu infrastruktūras finansēšanas modeļa jautājums apskatīts no dažādu autoru viedokļiem kā Cesar Queiroz (Pasaules banka) darbi par pasaules valstu pieredzi ceļu finansēšanā, Andreas Schliessler publikācijas par pieejām ceļu saglabāšanai un citi autori kā Marja Aho-Pynttäri, Ken Gwilliam un Ajay Kumar. Tomēr liela daļa autoru apskata kādu no jautājumiem padziļināti specifiski kā maksas ceļu būtību, ceļu uzturēšanu vai infrastruktūras nepieciešamību, līdz ar to pietrūkst pētījumu, kas aprakstītu vienviet vairākus iespējamos risinājumus valsts autoceļu finansēšanai. Pat apskatot Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. - 2020. gadam, autorei šķita pretrunīgi, ka jau trīs gadi atpakaļ izteiktas bažas, ka „nepieciešamais finansējums autoceļu saglabāšanai un uzturēšanai netiek plānots ilgtermiņā – autoceļiem, kuru rekonstrukcija finansēta no ES fondiem, nav iespējams nodrošināt periodisko uzturēšanu, kas var kļūt par nopietnu šķērsli tālākai finansējuma saņemšanai no

ES" [21, 25], bet nav ticis izstrādāts risinājuma modelis. Autore saskata, ka esošajā autoceļu finansējuma pārvaldības modelī ir acīmredzamas problēmas. Satiksmes ministrijai, kas sagatavoja TAP, jau bija skaidrs, ar kādām potenciālajām problēmām var saskarties nākotnē, bet dokumentā netiek norādīts, kā tās novērst. Tāpēc autore darbā vēlējās Latvijas autoceļu finansējuma modelim piedāvāt savus risinājumus.

Tā kā autore pati strādā ceļu nozares biedrībā „Latvijas ceļu būvētājs", tad maģistra darba problēma ir viens no autores darba vietas risināmajiem jautājumiem, tāpēc biedrība strādā pie tā, lai autoceļu nozare netiktu aizmirsta pie valsts budžeta plānošanas un sadalīšanas. Līdz ar to maģistra darba temata izvēle tika veikta, domājot par pētījuma rezultātu, ko autore varētu izmantot savā darba vietā, kā arī savai personīgajai izaugsmei, smalkāk pārzinot autoceļu finansējuma jautājumu.

Problēma – Latvijas autoceļu finansēšanas modeļa neefektivitāte, ko rāda ceļu seguma nolietojuma stāvoklis.

Lai gan Dubaijā Ministru kabinets 2017. gadā lēmis par dronu izmantošanu kā cilvēku pārvietošanās transportlīdzekli, tomēr Latvijai līdz šādai satiksmes līdzekļu maiņai paies vairāki gadu desmiti, kuru laikā Latvijā vēl būs nepieciešami autoceļi, tāpēc autore **pētījumam izvirzīja jautājumus:**

1. vai esošā Latvijas autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis veicina valsts tautsaimniecības attīstību?
2. kādus uzlabojumus varētu veikt Latvijas autoceļu finansējuma modelī?

Mērķis – pamatojoties uz teorētiskām atziņām par autoceļu finansējumu, tā analīzi izvēlētajās ārvalstīs un pētījumā gūtajiem datiem, identificēt svarīgākās Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldības problēmas un sniegt tām priekšlikumus autoceļu finansējuma modeļa izmaiņām.

Uzdevumi:

1. Izpētīt valsts pārvaldības funkciju un autoceļu finansēšanas resursu teorētisko bāzi,
2. Izpētīt autoceļu piederību un pārvaldību Latvijā un noskaidrot esošo situāciju Latvijas autoceļu finansējuma modelim,
3. Analizēt autoceļu infrastruktūras nozīmi un ietekmi Latvijas tautsaimniecībā,
4. Pētīt izvēlēto valstu autoceļu finansējuma modeļus un veikt to analīzi,
5. Izstrādāt metodoloģiju un veikt daļēji strukturētas ekspertu intervijas ar ceļu nozares uzņēmumu vadītājiem, analizēt iegūto informāciju un noskaidrot būvnieku viedokli nepieciešamajām izmaiņām finansējuma modelim un citiem problēmjautājumiem,
6. Izstrādāt metodoloģiju un veikt daļēji strukturētas ekspertu intervijas ar valsts pārvaldes un nozares asociācijas pārstāvjiem, analizēt iegūtos datus, noskaidrot finansējuma modeļa maiņas virzienu,

7. Piedāvāt Latvijas autoceļu finansēšanas modeļa variantu un veidot aprēķinus par ieguvumiem un to ietekmi uz ceļu seguma stāvokli,
8. Veikt pētījuma gaitā iegūtas informācijas sintēzi un izdarīt secinājumus par autoceļu efektīvas finansējuma pārvaldības Latvijā problēmpunktiem,
9. Balstoties uz secinājumiem un veiktajiem aprēķiniem, sniegt Satiksmes ministrijai un citām valsts institūcijām priekšlikumus efektīvākam autoceļu finansējuma pārvaldības modelim Latvijā un plānošanas procesa uzlabojumiem.

Darba **struktūra** tika veidota tā, lai strukturēti atbilstu darba uzdevumu izpildei, tāpēc darbs iekļauj ievadu, trīs nodaļas, secinājumus, priekšlikumus, literatūras sarakstu un pielikumus. Darbs ietver autores veidotus 22 attēlus un 5 tabulas.

Ievadā pamatota pētījuma aktualitāte Latvijā un ārvalstīs, autores tēmas izvēles iemesli, noteikts mērķis, kura sasniegšanai tika izvirzīti deviņi uzdevumi. Tēmas izpētei paskaidroti ierobežojumi, periodi un izvēlētās pētniecības metodes darbā.

Pirmajā daļā tika sniegts teorētisks apskats par autoceļu kā infrastruktūras jēdzienu no dažādiem tā lietojamības mērķiem, iedalot infrastruktūras sociālo, uzņēmējdarbības un pārvadājumu aspektu caur kuriem autore varēja apskatīt kā autoceļu infrastruktūra ietekmē dažādu tautsaimniecības nozaru darbību. Tāpat tiek noskaidrots, kādas valsts pārvaldes funcijas tiek izmantotas autoceļu nozarē un tiek izklāstīti autoceļu finansēšanas resursu veidi, kas parāda finansēšanas iespējas, iekļaujot publisko un privāto sektoru.

Otrajā daļā noskaidrota Latvijas autoceļu piederība un katra ceļu veida pārvaldītāji, lai izprastu atbildības sadalījumu. Analizējot autoceļu ietekmi Latvijas tautsaimniecībai, parādīta sasaiste starp autoceļiem un citām nozarēm, it īpaši uzņēmējdarbību. Nodaļā autore analizē Latvijas patreizējo finansēšanas modeli un tā saistošo plānošanas dokumentu, normatīvo aktu izpildes ietekmi uz Latvijas autoceļu seguma stāvokli. Otro daļu noslēdzot tiek analizēti izvēlēto valstu – Slovēnijas, Dānijas, Jaunzēlandes – autoceļu finansēšanas modeļi un stratēģijas autoceļu pārvaldībai. Izzinot citu valstu modeļu priekšrocības un trūkumus, autore parāda citas finansēšanas iespējas. Tā kā Latvija jau tikusi salīdzināta Baltijas valstu ietvarā, tad autore vēlējās apskatīt tālāku valstu pieredzi, ko nozares eksperti vēl nebūs iepazinuši. Apzināti tika izvēlētas divas ES dalībvalstis, kurām pretēji atšķiras lomas ES budžeta kontekstā un trešā valsts speciāli tika izvēlēta ārpus ES, jo Latvijai jābūt gatavai situācijai, kad beigsies ES finansējuma atbalsts.

Trešajā daļā sākumā sniegts pamatojums par pētījumā intervēto ekspertu izvēli. Balstoties uz ekspertu intervijās sniegto viedokļu par Latvijas autoceļu finansējuma situāciju un iespējamo nākotnes analīzi un ekspertu izvēlētās valsts modeli, autore nodaļā sniedz

Latvijas autoceļu finansēšanas modeļa vienu no iespējamiem variantiem. Lai parādītu, kā būtu mainījies asfaltēto ceļu stāvoklis ar autores variantu, tiek veikti aprēķini varianta ieguvumam. Maģistra darba izstrādei tika izmantotas sekojošas **metodes**:

1. monogrāfiskā jeb aprakstošā pētījuma metode, kas paredz iegūtās informācijas apkopošanu, strukturēšanu un analīzi, autoceļu finansējuma un to saistīto jautājumu teorētiskā ietvara analīzei;
2. dokumentu analīzes metode, tai skaitā, statistiskā analīze, lai izzinātu situāciju un rādījumu ietekmi, un klasiskā kvalitatīvās analīzes metode, lai izpētītu attīstības plānošanas dokumentus, publikācijas, tiesību aktus;
3. grafiskā metode, kas paredz attēlu un grafiku veidošanu, lai ļautu konstruēt sakarības atainojumu par pieņemtajiem lēmumiem, to ietekmi uz autoceļu nozari un izmaiņām normatīvos utt.;
4. kvalitatīvo pētījuma metožu ietvarā esošā daļēji strukturētā ekspertu intervijas metode paredz specifisku un profesionālu viedokļu ieguvi, lai gūtu datus no nozares privātā un publiskā sektora, kā arī autoceļu nozares sabiedriskās organizācijas.

Tā kā pētījuma mērķis bija gūt izpratni par autoceļu fianansējuma modeļa paterizējo stāvokli un iespējāmo nākotnes modeli, tāpēc netika izvirzīts noteikts **pētījuma periods**. Analizējot Latvijas autoceļu nozares finansējumu, apskates periodu noteica vēsturiskie notikumi, kā iestāšanās Eiropas Savienībā vai Autoceļu fonda izveide. Toties citu valstu autoceļu finansējuma modeļu analīzei, materiālu ierobežotības dēļ netika noteikts konkrēts periods, lai varētu gūt pilnu vajadzīgo skatījumu par katru valsts modeli.

Autore ir izvēlējusies darbu veidot ar plaša aptvēruma metodi, jo autoceļu finansējums no valsts budžeta tiek piešķirts gan pašvaldību, gan valsts ceļiem. Bet tā kā valsts ceļi ir nozīmēti kā galvenie ceļi, tad lielāku uzsvaru autore pētījumā lika uz valsts ceļu finansējuma metodēm. Pētījumā netiek dziļāk analizēta autoceļu finansējuma izlietošana vai autoceļu uzturēšana.

Autore šajā darbā no vadības funkcijām izvēlējusies pētīt plānošanu tieši autoceļu nozares finansējumam. Lai gan autore skatīs plānošanu valsts līmenī, tomēr ja ceļu nozare būtu uzņēmums, tad tie būtu pelnījuši, lai tos arī vada kā uzņēmuma aktīvus [78,142].

Maģistra darba izstrādes laikā lielākoties izmantota ārzemju **literatūra** vairums no tām publikācijas zinātnisko rakstu krājumos, latviešu un ārzemju grāmatas, elektroniskie informācijas materiāli, Latvijas un Eiropas statistikas datu bāzes un normatīvie akti, Latvijas un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumenti. Darba pētījuma daļa satur ekspertu interviju rezultātu analīzi.

Pētniecības ietvaros autore intervēja ekspertus, veicot intervijas divos segmentos:

- privātā sektora autoceļu nozares speciālisti – AS „A.C.B.” Ražošanas direktors un bijušais SIA “Ceļdaris” valdes priekšsēdētājs A.Lapsiņš, SIA „Šlokenbeka” dibinātājs M.Paiders, bijušais Latvijas Valsts autoceļu fonda vadītājs, VAS „Latvijas Valsts ceļi” Finanšu vadības daļas vadītājs un SIA „Strabag” Ražošanas direktors V.Millers.
- publiskā sektora autoceļu nozarē iesaistīto pušu pārstāvji – SM Parlamentārais sekretārs E.Tavars, SM Valsts sekretāta vietniece un bijusī SM Investīciju departamenta vadītāja I.Aleksandroviča, Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks – A.Salmiņš, FM Fiskālās politikas departamenta direktors – N.Sakss, EM Būvniecības un mājokļu politikas departamenta vadītāja – O. Eitvina-Geitus, Fiskālās disciplīnas padomes priekšsēdētājs – J.Platais, FM Parlamentārais sekretārs – E.Putra, bijušais Latvijas premjerministrs, Rīgas domes mērs un tagad biedrības „Latvijas ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs A.Bērziņš.

1. AUTOCEĻU FINANSĒJUMA PĀRVALDĪBAS TEORĒTISKIE ASPEKTI

Infrastruktūra sastāv no vairākiem elementiem, kuros viens ir autoceļi. Tā kā autoceļi ir tikai viena daļa no kopējās infrastruktūras, tā arī skatoties tālāk, autoceļi ir daļa no valsts kopējās tautsaimniecības, tātad savstarpēji ciešākā vai attālākā veidā saistīta ar citām nozarēm. Toties tautsaimniecību vada valsts pārvaldes iekārta, kura atbild par visām valstī esošajām nozarēm. Valsts pārvaldes atbildība iekļauj arī autoceļu finansējuma resursu izvēli, atbilstoši dažādiem faktoriem, kā piemēram, valstī esošais ekonomikais stāvoklis, vēsturiskās attīstības ietekme un patreizējais sociālais noskaņojums iedzīvotājos.

Līdz ar to autore šajā daļā apskatīs gan autoceļu ietekmi uz dažādām ekonomikas jomām, gan valsts pārvaldes funkciju izpausmes autoceļu nozarē, gan autoceļu finansēšanas resursu veidus, kas tiek pielietoti pasaules valstu ekonomikās.

1.1. Autoceļi kā citu nozaru infrastruktūras ietekmējošais elements

Infrastruktūras jēdziens pēc Kembridžas universitātes vārdnīcas informācijas ir pamata sistēmas un pakalpojumi, piemēram, transporta un enerģijas apgāde, ko valsts vai organizācija izmanto, lai strādātu efektīvi [85]. Ceļi kā pamats cilvēku ikdienas dzīvei sākās jau tūkstošiem gadu atpakaļ, kad cilvēks pārvietojās, lai apmierinātu pamata vajadzības pēc ēdiena, apmeltnes, apģērba un sociālās komunikācijas. Ceļu būves virziens cauri gadsimtiem ir bijis mūžīgā un pamata nepieciešamība pēc mobilitātes, tirdzniecības un komunikācijas [66, 1]. Ja infrastruktūru uztver kā pamata sistēmu, tad autoceļi ir pamats lielai daļai valstī esošajām sociālajām un uzņēmējdarbības jomām. Valstī, vadot dažādas sociālās un ekonomiskās jomas, pēc autores uzskatiem, tās visas būs tieši vai pastarpināti savstarpēji saistītas, jo atrodas vienā kopējā valsts vai starptautiskajā ekonomikā. Tāpēc ekonomisti visā pasaulē ir pieņēmuši valsts izdevumu palielinājumu infrastruktūrai kā izeju no nesenās globālās recesijas [31,197]. Tostarp arī valstī esošais autoceļu tīkls, kas visādā veidā ietekmē valsts iedzīvotāju sociālās un ekonomiskās dzīves jomas. Pasaules Banka pētījumā norādījusi, ka uzturēt ceļus labā stāvoklī gala rezultātā dod ekonomiskos ietaupījumus gan ceļu lietotājiem, gan vispārējām transporta izmaksām kopumā, kuras salīdzinot ir vairākkārt lielākas nekā paši ceļu uzturēšanas izdevumi [54, 47]. Gan ceļa lietotājs, gan transportlīdzekļa īpašnieks būs ieinteresēts kopējās infrastruktūras funkciju izpildes kvalitātē un ērtā pieejamībā.

Autoceļi ir svarīga komponente vispārējā infrastruktūrā, gan reģionu, gan pilsētas attīstības programmās [77, 9]. Tā kā autoceļu nozare ir daļa no kopējā infrastruktūras jēdziena, kurā autoceļi tāpat kā infrastruktūra pilda dažādas funkcijas, tad infrastruktūras jēdzienu var apskatīt no dažādiem tā lietojamības mērķiem, tas ir, infrastruktūras sociālais,

uzņēmējdarbības, pārvadājumu aspekts caur autoceļiem. Kā viens no skatpunktiem uz infrastruktūru ir sociālais pakalpojums. Cilvēces attīstību noteikti uzlabo satiksmes pakalpojumu attīstība [56, 401], ņemot vērā, ka satiksmes izmantošana kļūst par vienu no cilvēku pamatfunkcijām, un tās uzdevums ir pildīt tālu teritoriju pārvarēšanas funkciju, pārsniedzot vienkāršas darbības robežas un kļūstot par vienu no galvenajiem komponentiem cilvēku dzīves veidā [56, 401]. Šajā gadsimtā, kad mūsdienu pasaulē pašaprotama liekas ērta preču un pakalpojumu pieejamība ikvienam iedzīvotājam, tad grūti iedomāties, ka tieši lauku reģionu ceļi ir galvenā komponente dzīvošanas standarta celšanai nabadzīgos lauku reģionos [80, 15]. Adekvātu autoceļu neesamība nodrošina, ka nabadzīgie iedzīvotāji, tā arī paliks nabadzībā [77, 10], tāpēc tieši valstu attālākajos reģionos autoceļus vairāk izjūt kā sociālo jautājumu. Sociāli ekonomiskie pētījumi ir pierādījuši, ka nodrošinot pieejamus ceļus, ir uzlabojusies attālo reģionu izglītības kvalitāte, jo uzlabota piekļuve ceļiem ļauj pieņemt darbā kvalificētus skolotājus un arī noturēt viņus šajās attālajās mācību iestādēs. Transports nodrošina nabadzīgajiem cilvēkiem labāku iespēju izmantot attīstības iespējas. Uzlaboti lauku ceļi īpaši uzlabo piekļuvi tirgiem, darbavietām, skolām, sociālajiem pakalpojumiem un veselības aprūpes iestādēm. Aptuveni 1,2 miljardu pasaules nabadzīgo iedzīvotāju trūkst pieejas ceļiem [77, 4]. Kopumā skatoties biežākā ikdienas autoceļu "... lietotāju grupa ir individuālo automobiļu vadītāji, kuri ceļus lieto nokļūšanai uz darbavietu vai savu uzņēmumu vai arī, lai vienkārši brauktu prieka pēc" [75, 40]. Autore uzsver, ka nedrīkst aizmirst arī par kājāmgājējiem un velobraucējiem, kuriem ceļu un ielu infrastruktūra arī ir tikapat nozīmīga pārvietošanās vieta kā autobraucējiem. Gājēji un it īpaši vecāki cilvēki vai cilvēki ar kustību traucējumiem tiks ietekmēti, ja ietvju stāvoklis būs slikts [68, 19]. Tāpat ar līdzīgiem mērķiem kā iepriekšminētajiem autovadītājiem,velobraucējiem un kajāmgājējiem dodas ceļā arī sabiedriskā transporta pasažieri, kuriem pārvietošanās iespēju ar transportu nodrošina valsts. Jāuzsver, ka „valstu ceļu īpašums ir viens no to sociālās un ekonomiskās attīstības pamatiem un turklāt pastāvīgi nodrošina visu sabiedrību ar vērtīgiem pakalpojumiem" [75, 33]. Ja Eiropas klimatiskajos apstākļos ceļu nozīme sociālajā jomā būtu vairāk kā valsts attīstības līmeņa jautājums, tad Papua - Jaungvinejā ceļi var kļūt arī par izdzīvošanas jautājumu, jo kopienas piekrastes un kalnu teritorijās, kas paļaujas uz jūras un gaisa transportu kļūst arvien izolētākas, jo pasliktinās fiziskā infrastruktūra [46, 1], kura ir nepieciešama, lai sasniegtu vietu, kur tālāk pieejams jūras vai gaisa transports.

Taču rietumu pasaules iedzīvotājiem infrastruktūras sociālā puse nozīmētu ne tikai iespēju komfortabli nokļūt galamērķi, bet arī brīvu pieejamību dažādām precēm un pakalpojumiem, līdz ar to "patērētājiem arī vajadzētu būt ieinteresētiem ceļu stāvoklī, jo no tā ir atkarīgas transportēšanas izmaksas un līdz ar to arī galīgā preces cena" [75, 40]. Vāji

pārvaldīta ceļu infrastruktūra ierobežo iedzīvotāju mobilitāti, kavē tautsaimniecības attīstību [72, 608], kas ietekmē katru uzņēmumu individuāli. Tā kā autoceļi ir daļa no valsts infrastruktūras, tad to stāvoklis neizbēgami vairāk vai mazāk ietekmēs arī pārējās infrastruktūras daļas. Tāpēc nenoliedzami ikvienā valsts pārvaldes sistēmas veidošanā jāņem vērā, ka adekvātas transporta infrastruktūras trūkums (kā ceļu trūkums un sliktas kvalitātes ceļi) ir ievērojams ierobežojums vietējās ekonomikas sniegumam, jo tas aptur darbaspēka pārvietošanos, materiālu izplatīšanu, tirgus paplašināšanos utt. [44, 686]. Attīstītās valstīs brīvi pieejama sakārtota ceļu infrastruktūra ir pašsaprotama valsts sastāvdaļa, tāpēc mūsdienu paaudze citreiz pat nevar iedomāties, ka pārvietošanās citās valstīs mēdz būt apgrūtinoša.

Kā otro infrastruktūras aspektu autore saskata autoceļu doto uzņēmējdarbības norises iespējamību, jo „transporta infrastruktūrai ir arī būtiska loma uzņēmējdarbības attīstībā, nodrošinot efektīvu pārvietošanos uzņēmumu transportam" [24, 14]. Transporta infrastruktūra ir nozīmīgs komponents ekonomikas attīstībā, jo tieši fiziskā infrastruktūra ir tā, kas nodrošina pamata bāzi minimālam dzīvošanas standartam iedzīvotājiem un atbalsta dažādas citu nozaru industrijas, sniedzot iespēju pārvietot nepieciešamo gala produkciju, izejmateriālus vai sagataves uz citu vietējo vai ārvalstu tirgu [31,197]. Starptautiskā konkurence ir pastiprinājusi nepieciešamību pēc efektivitātes piegādes ķēdes transporta un loģistikas sistēmās, sākot no ražotāja līdz pat klientam [77, 9]. Varbūt tieši tāpēc Eiropas Komisijas pasūtītajā pētījumā norādīts, ka tieši transporta infrastruktūra ir galvenā komponente ekonomikas attīstībā [43,7]. Šajā pašā pētījumā teikts, ka tiešā veidā transporta infrastruktūrai ir liela nozīme kā kapitāla ieguldījumam ražošanas procesa nodrošināšanai un uzņēmējdarbības labklājības izaugsmei. Toties netieši, transporta infrastruktūra veicina valsts kopējo ekonomikas attīstību, izmantojot dažādus līdzekļus, tostarp veicinot produktīvas privātās investīcijas, radot jaunas darbības jeb aktivitātes (piegādes ķēdes) un pārveidojot ekonomikas ģeogrāfisko izvietojumu [43,7], novēršot uzņēmējdarbības koncentrēšanos lielākajās pilsētās. Līdzīgu viedokli ir paudusi arī Eiropas Investīciju banka, sakot, ka infrastruktūras projekti spēlē svarīgu lomu ekonomikas izaugsmē, stabilitātē un darba vietu radīšanā, kā arī konkurētspējas nodrošināšanā Eiropā [49,1]. Autore uzskata, ka katram uzņēmumam konkurētspēja ir nākotnes attīstības stūrakmens, kas atvēr iespējas uzņēmumiem darboties ārpus sava vietējā reģiona tirgus un attīstīt savu piedāvājuma klāstu. Tāpēc efektīvi pārvaldīti autoceļi dod attiecīgās valsts uzņēmumiem priekšrocības, it īpaši ražojošiem uzņēmumiem, jo tie ir intensīvi transporta infrastruktūras pakalpojumu lietotāji, līdz ar to, ja šāds pakalpojums ir vājas kvalitātes vai ar augstām izmaksām, tad ražotāji būs salīdzinoši neizdevīgākā stāvoklī [74, 1541]. Lauksaimniecības un uzņēmējdarbības nozares paļaujas uz ceļu transportu, kas nodrošinās gan ienākošo produkciju, gan izejošo, tāpēc šo nozaru

produktivitāte ir atkarīga no transporta operāciju efektivitātes [71, 441]. Vāji attīstīta infrastruktūra ir svarīgs iemesls, kāpēc zemu ienākumu valstīs tirgus saražotām precēm ir bieži vien mazs un fragmentēts, [74, 1541] kas veicina vietējo uzņēmumu ražošanas pārcelšanu uz citām valstīm, kas piedāvā uzņēmumiem efektīvu un kvalitatīvi pārvaldītu autoceļu infrastruktūru. Vidē, kur infrastruktūras pilnveidošanai nav pievērsta pietiekama uzmanība, uzņēmumi uzsāk darbību, bet tā arī paliek tikpat mazi kā uzsākot uzņēmējdarbību, jo to produkcijas mērķis ir mazs un vietējs tirgus, [74, 1541] kurš nevar attīstīties bez pieejamiem labiem autoceļiem. Tāpēc autoceļu infrastruktūra jebkurā valstī īpaši aktuāla būs ražojošiem uzņēmumiem, kuriem „ ... dažkārt ir pašiem savi transportlīdzekļi, bet parasti tās slēdz transporta pakalpojumu līgumus ar trešajām personām, vai par vajadzīgajām piegādēm, vai arī savu produktu transportēšanai uz tirdzniecības vietām" [75, 40]. Ražošanā uzņēmumu ikdienas darbībā nozīmīga būs saražotās vienības izmaksu cena, tāpēc „viņu galvenās intereses ir ātra un droša transportēšana par iespējami zemākām izmaksām. Rezultātā viņu vēlme un viņu attieksme pret ceļu tīklu ir ļoti līdzīga, kā tiešajiem lietotājiem, tas nozīmē - viņi ir par valsts izdevumu palielināšanu ceļu vajadzībām" [75, 40]. Pastāv vēl cits faktors, ka naftas cenām ceļoties, transports kļūst par nozīmīgāko izmaksu faktoru gala cenā, ko patērētājs maksās [77, 9]. Katra uzņēmuma darbība sākas viņa mītnes valstī ar vēlmi ražošanas apjomus palielināt līdz starptautiskam tirgum. Uzņēmumam orientējot saražoto produkciju uz eksportu, uzņēmuma atrašanās konkrētajā valstī noteiks tā pastarpināto izmaksu apjomu, kuru veidos arī transporta izmaksas, kas būs atkarīgas no autoceļu stāvokļa. Ja transporta izmaksas ir nevajadzīgi augstas, tad valstī ražotā produkcija nebūs konkurētsējīga starptautiskajā tirgū [121,45]. Valstij nav nozīmes izvirzīt plašus mērķus uzņēmējdarbības atbalsta pasākumu rezultātiem, ja to sasniegšanai netiek nodrošināta autoceļu kvalitatīva infrastruktūra. Ilgtermiņā tieši efektīvas infrastruktūras esamība nodrošina apstākļus, lai nācija kļūtu attīstīta un ir viens no galvenajiem faktoriem, lai uzlabotu tās konkurētspēju [31,197] pasaules tirgū.

Lai gan autoceļi ietekmē visas uzņēmējdarbības formas tomēr ir nozares, kuras autoceļi skar tiešākā veidā kā citas uzņēmējdarbības jomas. Tikai caur adekvātu transportēšanas infrastruktūru saražotā produkcija kļūst pieejama plānotajam noieta tirgum, jo tikusi efektīvi pārvesta no iegūšanas vietas uz punktu, kur to patērēs [31,197]. Šis faktors var būt izšķiroši svarīgs kokrūpniecības nozarē, kur produkcijas (koku) izvešanas ātrums un efektivitāte noteiks uzņēmumu darbības tālāko attīstību. Nākamā nozare, kurā autoceļi spēj dot priekšrocības vienai vai otrai valstij, ir tūrisms, jo šajā nozarē svarīgs ir ne tikai galamērķis, bet arī pats nokļūšanas process, līdz ar to attiecīgu ģeogrāfisku īpatnību un adekvāta infrastruktūras nodrošināšana ir nepieciešama tūrisma izaugsmei [37, 628], kas kopumā radītu

iespaidu par komfortablu dzīves kvalitāti ceļojošām personām, lai veicinātu to atgriešanos apmeklētajā valstī. Moderna transportlīdzekļu pārvietošanās sistēma var sniegt lielu izdevumu un laika samazinājumu ceļotājam. Tāpat tūrisma objekta pieejamība tiek atzīta par svarīgu vadības instrumentu, lai piesaistītu tūristu plūsmu valstij [35, 891]. Autoceļi, atbalstot tūrisma nozari, skar arī tālāk saistītās pakalpojumu nozares, kas ir atkarīgas no tūristu skaita un apmeklējuma reižu apgrozījuma. Autore saskata, ka viena no pastarpinātajām nozarēm būtu ēdināšanas joma, kuras darbības nodrošināšanai nepieciešama labi funkcionējoša lauksaimniecības nozare. Toties lauksaimniecība nevar pastāvēt bez autoceļiem, jo lauksaimnieku iespēja piekļūt pakalpojumiem ir atkarīga no valsts ceļiem, transporta sistēmas un attāluma līdz tuvākai pilsētai [39, 370]. Uzlabots ceļu stāvoklis un transporta sistēma starp pilsētām un lauku apvidiem, kā arī reģiona ietvaros, kalpo daudziem mērķiem, sniedzot lauksaimniekiem labāku piekļuvi bankām, pastam, veikaliem un citiem pakalpojumiem, tai pat laikā nodrošinot saimniecībām plašākas iespējas gan iekļūt tirgū, gan paņemt no tā nepieciešamo. Tādejādi nodrošinot visiem pieejamu veidu, kā sekmēt jaunu lauksaimnieku dalību tirgū [39, 376]. Slikti ceļu apstākļi, augstas transportēšanas izmaksas un tāli tirgi tikuši identificēti kā faktori, kas kavē jauno lauksaimnieku labāku piekļuvi potenciālajam patērētājam [39, 367]. Tomēr tiek joprojām sagaidīts, ka ceļi, samazinot transporta izmaksas, veicinās tirgus aktivitāti, ietekmēs ienākošās un izejošās preču cenas un sekmēs ekonomiskās saiknes, kas palielinātu lauksaimniecisko ražošanu, mainītu zemes lietošanas veidus, ražas intensitāti un citus ražošanas lēmumus, stimulējot darbību dažādošanu arī ārpus lauksaimniecības un citas peļņas iespējas, kā arī iedrošinās migrāciju [80, 15] darbaspēkam no pilsētām uz lauku reģioniem. Bieži vien tieši investīcijas ceļu infrastruktūrā veicina vislielāko peļņu lauksaimniecības produktivitātei, kā arī mazina nabadzības rādītājus [77, 4]. Ja lauksaimniecības izejvielu un gatavās produkcijas tirgi būtu vairāk pieejami, tad lauku mājsaimniecībās izjustu lielāku tendenci šos pakalpojumus izmantot [39, 367], kas novestu pie uzlabotas saistīto nozaru produktivitātes uzņēmumiem. Tātad autoceļi nepieciešami ne tikai, lai notiktu produkcijas nodošana pilsētu iedzīvotājiem, bet arī, lai tā paša lauku reģiona ietvaros būtu iespējas savstarpēji apmainīties ar gatavo preču piedāvājumu. Transporta infrastruktūra un it īpaši pieejama zemes ceļu infrastruktūra, palielina gan lauksaimnieciskās ražošanas produktivitāti, gan ar lauksaimniecību nesaistītas nodarbinātības iespējas lauku apvidos, kas tālāk noved pie zemākas preču cenas patērētājiem [37, 612].Var secināt, ka, uzlabojot autoceļu stāvokli vienā valsts rajonā, tiks izjusts labums iedzīvotājiem pavisam citā apvidū. Autore liek uzsvaru, ka līdzīgs efekts būs novērojams arī mežsaimniecības nozarē, kura ir cieši atkarīga no ceļu pārvaldīšanas efektivitātes un turpmākajiem valdības un pašvaldību plāniem attiecīgā reģiona ceļu attīstībai. Līdz ar to ceļu infrastruktūrai ir nozīmīga

loma mežsaimniecības organizēšanā, izmantošanā un produkcijas pārvadāšanā, kā arī saistīto pakalpojumu sniegšanā un saimniecības uzturēšanā [76,27]. Gan lauksaimniecības, gan mežsaimniecības, gan tūrisma, gan kokrūpniecības nozarēs reģionālās infrastruktūras trūkums rezultējas vāji funkcionējošā vietējā tirgū ar mazu telpas un laika integrāciju, zemu cenu veidošanas iespēju un vāju starptautisko konkurētspēju [39, 367]. Līdz ar to autore novēro, ka vietējā vai starptautiskā uzņēmējdarbības veikšana nav iespējama bez autoceļu izmantošanas.

Autore kā trešo infrastruktūras nozīmes aspektu saskata *pārvadājumu* pakalpojumus. Mūsdienās transports ir nozīmīga globālās ekonomikas daļa, jo tas ir materiālu pārvadātājs starp valstīm [72, 606]. Autoceļu infrastruktūras lietošanas īpatsvars un „ceļu tīkla svarīgums atspoguļojas kopējā pasažieru un tranzīta pārvadājumu ar automašīnu" skaita lielumā [75, 40]. Tāpēc autoceļu infrastruktūrai "svarīga tiešo lietotāju grupa ir komercpārvadājumu kompānijas, lielkravas automobiļu, autobusu un vieglo autofurgonu vadītāji un īpašnieki. Tie ir galvenie labuma guvēji no ceļiem, jo viņu uzņēmējdarbība vai darbs notiek uz tiem" tiešā veidā [75, 40]. Piegādes ķēžu sistēma ir sarežģīts jautājums, kurš iekļauj valsts raksturlielumus kā ceļu infrastruktūra, tāpēc valstīs, kurās ir zems loģistikas sasniedzamības sniegums nākas sastapties ar augstākām pārvadājumu izmaksām [33, 1]. Arī Eiropas Investīciju banka ir uzsvērusi, ka transports ir atslēga izaugsmei un konkurentspējai, nodrošinot fizisko tīklu un pārvietošanās pakalpojumu precēm un cilvēkiem [49,1]. Tāpat Eiropas Komisijas pētījumā norādīts uz transporta infrastruktūru, kā tautsaimniecībai nepieciešamu ieguldījumu, lai nodrošinātu transporta servisa pakalpojumus, kuri, savukārt, ir vajadzīgi, lai ļautu tirgum veikt apmaiņas procesu galaproduktiem un izejvielām (tostarp arī darbaspēka piegādei) [43, 7]. Autoceļi kā infrastruktūras elements "... kalpo tiem tiešajiem lietotājiem, kuri pa tiem brauc un pārvadā cilvēkus vai preces no vienas vietas uz citu" [75, 40], tāpēc infrastruktūras jautājumā interese būtu gandrīz visiem valstu iedzīvotājiem. Iestāšanās Eiropas Savienībā pārvadāšanas pakalpojumu sniedzējiem nodrošināja brīvu piekļuvi Eiropas Savienības tirgum, tā paaugstinot pārvadājumu efektivitāti, jo saīsinājušās muitas un robežšķērsošanas procedūras. Toties pārvadājumu efektivitāte veido kādu daļu no pašu autoceļu finansējuma efektivitātes rādītājiem, jo pārvadājumi pa autoceļiem rāda vistiešākā saiknē kvalitatīvu ceļu nepieciešamību un izmantojamības apjomu, tāpēc autore vēlas uzsvērt, ka autoceļi pārvadātājam ir nepieciešami arī tajos gadījumos, ja galvenais transportēšanas veids būs ar lidmašīnu, dzelzceļa vai kuģu satiksmi, jo prece no uzņēmuma atrašanās vietas vispirms pa autoceļiem ir jāpārvieto līdz galvenajam pārvadāšanas transportlīdzeklim. Līdz ar to būtu tikai loģiski, ka ir nepieciešama vispusīga pieeja pārvaldot un attīstot valsts infrastruktūru, it īpaši ceļus, lidostu skrejceļus un ostas [31,201]. Vispusīga autoceļu pārvaldība nepieciešama ne tikai valsts tautsaimniecības mērķu sasniegšanai, bet arī

domājot par valsts lomu pasaules ietvarā, jo kopumā ceļi (it īpaši asfaltētie) ir pirmā sasaiste darbojoties vietējā un ārzemju tirgos, jo ceļi ir viselastīgākais transporta veids, kas nodrošina pieejamību lielākajai daļai mājsaimniecību un uzņēmumu [31, 198]. Visas iekpriekšminētās nozares, kas veido daļu no kopējās valsts tautsaimniecības, tiek organizētas caur dažādām valsts pārvaldes funkcijam un to realizācijas formām, kuras autore apskatīs nākamajā apakšnodaļā.

1.2. Valsts pārvaldes funkcijas autoceļu nozarē

Pārvaldīšanas process pēc pamata būtības ir daudzpusīgs, tāpēc atrodams gan valsts sektorā, gan privātajā, jo pati „pārvaldīšana" nozīmē: lēmumu pieņemšanas procesu un procedūru saskaņā ar kuru lēmumi tiek īstenoti (vai netiek īstenoti) [131, 1]. Lai lēmumu pieņemšana un realizācija būtu veiksmīga, Apvienoto Nāciju Āzijas un Klusā okeāna valstu ekonomikas un sociālā komisija ir izvirzījusi astoņus kritērijus labai pārvaldībai – līdzdalība, orientētība uz kompromisu, atbildīgums, caurskatāmība, atsaucīgums, efektivitāte, produktivitāte, taisnīgums, visaptveroša pieeja un tiesiskuma ievērošana [131, 1].

Autore vēlas apskatīt iepriekšminētos labas pārvaldības kritēriju izpausmes autoceļu nozarē:

- *Līdzdalībai* labā pāvaldībā būtu jābūt organizētai un par to būtu jāinformē, lai ieinteresētās puses varētu iesaistīties. Pēc Eiropas Padomes foruma par nākotnes demokrātiju rekomendācijām, tika izveidots Labās prakses kods pilsoniskai līdzdalībai lēmumu pieņemšanas procesā, kurā tika norādīts, ka sabiedrības viedokļu apkopošana veicina politisko lēmumu pieņemšanas procesa kvalitāti, izpratni un īstenojamās politikas iniciatīvas piemērotību ilgākā laika termiņā [98]. Autoceļu nozarē tas izpaužas, kad nozares privātais sektors saziņu ar valsts institūcijām veic caur sabiedriskajām organizācijām, kuras pēc uzņēmēju viedokļu apmaiņas iesniedz valsts institūcijā nozares vienotu viedokli.
- Nākamais kritērijs būtu *kompromisu* meklēšana, kas biežāk tiek pielietota privātajā sektora, bet valsts pārvaldē kompromisu iniciatīvu parasti aktīvāk izrāda sociālie partneri. Autoceļu būvniecībā procesi notiek stingri reglamentēti pēc Ceļu Specifikācijām, kuru izveidei un pilnveidei tika iesaistīti arī uzņēmēji, līdz ar to kompromisu meklēšana konkrēto prasību definēšanai bija neizbēgama, lai nonāktu līdz Ceļu Specifikāciju dokumenta gala variantam bija nepieciešami daudzi gadi.
- Veicot pārvaldi neizbēgami būs jāpieņem noteikti lēmumi, kam turpat sekos *atbildības* uzņemšanās par tiem, kas ir nākamais labas pārvaldības kritērijs, tāpēc ceļu nozarē tāpat kā citās nozarēs ir gadījumi, kad lēmuma autors pat acīmredzamā situācijā tomēr nevēlas uzņemties atbildību labprātīgi. Autore kā piemēru var minēt notikumu, kad nozarei tik

nozīmīgā Autoceļu fonda darbības pārtraukšanu pieņema noteiktas valdības amatpersonas, kas vēlāk centās izvairīties no publiskas atbildības uzņemšanās.

- Sava veida atbildības uzņemšanās arī ir valsts pārvaldi vadīt *caurspīdīgi*, kas ir nozīmīgs labas pārvaldības kritērijs, piemēram, VAS „Latvijas Valsts ceļi" katru gadu publicē uzņēmuma gada pārskatu, veido Valsts autoceļu statistikas dokumentu, publicē iepirkuma plānu un attiecīgajā laikā savā interneta mājas lapā ievieto uzsaukumu iepirkuma konkursiem, tāpāt kopā ar uzņēmējiem izveidojis Iepirkuma nolikuma standartu būvdarbiem, projektēšanai, autoruzraudzībai, kā arī vienotu līguma paraugu, kas arī brīvi pieejami VAS „Latvijas Valsts ceļi" mājas lapā [136].
- Kritērijs *atsaucīgums* valsts pārvaldē varētu izpausties, kā ātra reakcija uz nozares vajadzībām, tā Finanšu un Satiksmes ministrijas operatīvi sagatavoja nepieciešamos noteikumus, kurus bija jāuzrāda Eiropas Komisijai, lai ceļu būvnieki varētu saņemt līgumā noteikto, bet aizkavēto atlīdzību par nodotajiem būvdarbiem [96].
- Valsts pārvaldes *efektivitātes* jautājumu Ministru prezidents M.Kučinskis ir aktualizējis pēdējā gada laikā, līdz ar to arī VAS „Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija, VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs" būs spiesti pārskatīt iestādes darbību un meklēt risinājumus efektivitātes paaugstināšanai, izpildot arī šo kritēriju.
- Līdz ar efektivitātes palielināšanos iepriekšminētajās iestādēs sekos arī kopējās autoceļu nozares *produktivitātes* rādītāju izaugsme, kas ir nozīmīgs kritērijs un ko izjutīs arī nozarei saistītās tautsaimniecības jomas.
- Valsts pārvaldē kritēriju *taisnīgums* biežāk tiek praktizēts caur normatīvajiem aktiem un dokumentiem, jo tādejādi visas iesaistītās puses gūst vienlīdzīgas iespējas, piemēram, iepriekšminētais VAS „Latvijas Valsts ceļi" Iepirkuma nolikums un standartlīgums autoceļu nozarē sniedz taisnīgi vienādus nosacījumus visiem interesentiem.
- Autoceļu nozarē iesaistītās puses viennozīmīgi norādīja Ekspertu darba grupas veidotajā Informatīvajā ziņojumā par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. - 2023.gadam uz nepieciešamo *visaptverošo pieeju* valstī esošo autoceļu pārvaldei, kuru kopēju pārskatu jeb inventarizāciju veikšanu VAS „Latvijas Valsts ceļi" ir uzdevusi Satiksmes ministrija.
- Kā noslēdzošais labas pārvaldības kritērijs būtu *tiesiskuma* ievērošana, kuru autoceļu nozarē var redzēt, kad VAS „Latvijas Valsts ceļi" Ekspertu darba grupā paši ierosināja priekšlikumu noteikt ar normatīvo aktu obligātu iepriekšējā gada peļņas novirzīšanu atpakaļ ceļu būvniecības iepirkumos, kaut gan iepriekš gan VAS „Latvijas Valsts ceļi", gan VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs" varēja šos peļņas līdzekļus izmantot pēc saviem ieskatiem arī

citām uzņēmuma iekšienē pastarpinātām vajadzībām. Lielākajā daļa valstu autoceļi ir valsts īpašums, tāpēc to pārvaldes funkciju veic tieši valsts pārvaldes orgāns.

Valsts pārvalde ir instruments, kurš pārveido politiskos lēmumus par realitāti, tas ir valdības darbības plāns, pēc kura tiek sasniegti valdības mērķi un ieceres [38, 54]. Tā kā „vairumā pasaules valstu tradicionālā risinājumā ceļu pārvaldīšanu veic ar valdības ministriju un galvenokārt ar ministrijas pakļautībā esošu pārvalžu palīdzību" [75, 85] tad attiecīgi „ceļu pārvaldīšanā strādājošie parasti ir valsts dienestu darbinieki, kuru darbību reglamentē ministrijām tipiski noteikumi. Tradicionālajā ceļu pārvaldes formā ministrija var deleģēt noteiktus fiziskus darbus darbuzņēmējiem ar publiskā piedāvājuma starpniecību, paturot sev visas lēmējtiesības par veicamo darbu vietu, laiku un specifiku" [75, 85]. Tā kā autore izvēlējusies apskatīt tieši Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldību, tad jāatzīmē, ka Latvijas valsts „ir sākotnējā publiskā persona un valsts pārvaldes jomā darbojas ar tiešās un pastarpinātās pārvaldes iestāžu starpniecību" [61, 79]. Attiecīgi tālāk „tiešās pārvaldes institucionālo sistēmu veido Ministru kabinets" [61, 78]. Tomēr Ministru kabinets nevar izmainīt tos valsts pārvaldes institūciju īstenos „uzdevumus, kurus tām uzdevusi lēmējvara – Saeima" [61, 79]. Tā kā „ministrijas un to padotības iestādes veido valsts pārvaldes kodolu" [58, 73], tad autoceļu nozarei ir nozīmīgas tieši Satiksmes ministrijas izvirzītās prioritātes un plāni. Autoceļu nozares regulārās darbības norisinās „paplašinātajā valsts sektorā, kurā ietilpst arī valsts finansētas izglītības iestādes un atkarībā no konceptuālās pieejas arī valsts uzņēmumi" [58, 73], kas autoceļu nozarē būtu Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi" un Valsts akciju sabiedrība „Latvijas autoceļu uzturētājs". Valsts pārvaldē „instrukcijas nodrošina darbības vienveidību un iespējas koordinēt dažādus varas veidus. Tās nodrošina arī darbības nepārtrauktību neatkarīgi no štatu izmaiņām, tādā veidā uzturot stabilitāti ..." [57, 161], tomēr autoceļu nozarē raksturīga nestabilitāte valsts izpildvaras darbībā, kas nozīmē, valdībai mainoties arī autoceļu nozares nākotnes un īpaši finansējuma plāni var mainīties.

Atbilstoši valsts darbības īpatnībām katrā sfērā visbiežāk izdala šādas valsts iekšējās funkcijas:

- Ekonomikā,
- Sociālā,
- Kultūras,
- Tiesiskā – cilvēku tiesību, visu īpašuma formu garantēšana, tiesiskās kārtības ieviešana un nodrošināšana,
- Nodokļu un finanšu kontrole,
- Ekoloģiskā u.c. [57, 147].

Valsts pārvalde caur ekonomisko funkciju veido autoceļu infrastruktūras vērtību, jo "valsts ceļu tīkls būtībā ir milzīgs kapitālieguldījums, kura vērtību iespējams saglabāt tikai ar saprātīgas saglabāšanas politikas palīdzību" [75, 33]. Tomēr valsts pārvaldē citreiz parādās „spēcīgi politiski strāvojumi, kas atbalsta lielāka apjoma līdzekļu piešķiršanu konkrētām nozarēm vai mērķiem. Kad problēma aizskar plaša sabiedrības slāņa intereses, parasti šīs prasības atbalstam nauda tiek novirzīta" [75, 43]. Valsts pārvaldes ekonomiskai funkcijai būtu jānodrošina, lai valsts budžeta vispārējie ieņēmumi tiktu sabalansēti, tāpēc „izdevumu palielinājumu kādā jomā neizbēgami nākas kompensēt ar apgriešanu citās, parasti tajās, kur budžeta samazinājums izraisa vismazāko pretestību. Ceļu saglabāšana ir viena no iemīļotajām jomām šādai apgriešanai, jo var paiet daudzi gadi, pirms atklājas tās postošais efekts" [75, 41]. Valsts pārvaldei gan kopumā, gan autoceļu nozarē „ ... pildot ekonomisko funkciju, jāpārkārto tautsaimniecība tā, lai izmantotu visas tās priekšrocības, ... jāatrod un prasmīgi jāizmanto efektīvākas plānošanas metodes, tirgus attiecību regulācijas formas utt.", lai nodrošinātu tautsaimniecības izaugsmi [57, 148].

Varētu likties, ka sociālā funkcija autoceļu nozari skar mazāk kā citas nozares, tomēr autoceļus tiešā un netiešā veidā izmanto iedzīvotāji, veidos, kas tika apskatīti iepriekšejā apakšnodaļā, tāpēc „ceļi un cita transporta infrastruktūra ir būtiski svarīga reģionālajai integrācijai, ekonomikas izaugsmei, attīstībai sociālajā jomā, efektīvai valsts pārvaldei un drošībai" [48, 7], līdz ar ko valsts pārvalde nevar pildīt sociālās funkcijas bez autoceļu infrastruktūras.

Valsts tiesisko funkciju ietvaros „ ... savā tiesību jaunrades darbā valstij jārealizē sabiedrības lielākās daļas griba" [57, 149], tātad pieņemot, ka „tiešie lietotāji galvenokārt ir ieinteresēti, lai to vajadzībām būtu pietiekami daudz ceļu, lai varētu nokļūt visur, kur tie vēlas" [75, 40], tad valstij būtu jārealizē šī sabiedrības griba, kuras nodrošināšanai tika ieviesti ar transportlīdzekļiem saistītie nodokļi, un tā kā tiesisko funkciju ietvaros „ ... likumdevējam, veidojot tiesību normas, noteikti jāapzinās, ka arī viņam būs obligāti jāpilda to prasības utt." [57, 149], tad valsts pārvaldes tiesisko funkciju izpildes process būtu vēl pilnveidojams. Savādāk rodas jautājums vai valsts tiesiskās funkcijas izpaužas arī laikā, kad autoceļu "sabrukums izraisa ievērojamu ekspluatācijas izmaksu palielinājumu miljoniem transportlīdzekļu, kas ik dienas lieto šos ceļus, neņemot vērā lielu satiksmes negadījumu un nāves gadījumu skaitu, ko izraisījis ceļa seguma sliktais stāvoklis" [75, 18]. Ja valsts tiesiskās funkcijās ietilpsts arī visu īpašuma formu garantēšana, tad tai skaitā būtu jābūt arī valstī ietilpstošo autoceļu īpašumam, kas „ ir visa ceļu infrastruktūra, no kuras paredzēta labumu gūšana pašreizējai un nākamajām paaudzēm" [75, 34], bet joprojām paliek atklāts jautājums, vai valdība kā lemumpieņēmēja nes tiesisku atbildību pret nākamajām paaudzēm par valsts

kopīpašuma formas nepasliktināšanos. Toties paplašinātajās valsts pārvaldes tiesiskajās funkcijās ietilpst arī „ ... līgumiskā forma – kad valsts varas subjektu darbība risinās uz administratīva līguma pamata” [57, 158], ko autoceļu nozarē realizēja Satiksmes ministrija, noslēdzot deleģējuma līgumu ar Valsts akciju sabiedrību „Latvijas Valsts ceļi” par valsts ceļu pārvaldīšanu. Tiesisko funkciju izpildes „garantējošo lomu pastiprina tas, ka līguma izpildes gaitā puses var regulāri saskaņot, koordinēt savu rīcību, kontrolēt un vajadzības gadījumā arī to koriģēt. Līdz ar to līgumiskā forma var veicināt valsts pārvaldes demokratizāciju” [57, 158], kas iespējams tuvinās autoceļu nozares pilnveidošanos.

Katra nozare visvairāk interesējas tieši par valsts nodokļu un finanšu kontroles funkciju, kas, protams, saistīta ar valsts līdzekļiem, kas „ ir visu to resursu un elementu summa, kurus var izmantot, tieši vai netieši, iedzīvotāju vajadzību apmierināšanai” [75, 33], līdz ar to katra nozare centīsies iegūt lielāku valsts finanšu apjomu. Nevar noliegt, ka nozaru interesēs mēdz iejaukties politiskie spēki, jo „viņi pieņem lēmumus par sabiedrisko līdzekļu sadali un parasti stingri ievēro savu politisko partiju nolīgtās saistības. Nacionālo interešu jomas parasti ir, piemēram, veselības aizsardzība, nabadzīgo subsidēšana, izglītība, algas valsts dienestā, militārie izdevumi un jauni sabiedriski nozīmīgi pasākumi” [75, 41], bet autoceļu nozare bieži vien nav starp tām, kaut gan tieši autoceļi nodrošina iespēju visas nacionālās intereses realizēt. Papildus iepriekšminētajām tiek izvirzītas arī valsts uzturošās funkcijas, kurās ietilpst arī „administratīvi saimnieciskā funkcija, kas ir saistīta ar valsts uzdevumu „sagādāt valsts mērķu sasniegšanai nepieciešamos materiālos līdzekļus” un „vērsta uz vajadzību noskaidrošanu, vajadzīgo materiālo līdzekļu atrašanu un to savākšanu un sadalīšanu saskaņā ar likuma noteikumiem”” [57, 151], kas autoceļu nozarē izpaustos kā likuma „Par Autoceļiem” paredzēto līdzekļu ceļiem piešķiršana caur „Autoceļu sakārtošanas programmu 2014. - 2020. gadam”.

Lai būtu lielāka skaidrība par valsts pārvaldes funkcijām, tiek uzskaitītas arī „valsts funkciju realizācijas formas:

- Likumdošanas darbība,
- Pārvaldes un (vai) izpilddarbība,
- Tiesu darbība,
- Kontroles un uzraudzības darbība” [57, 163].

Likumdošanas darbība kā realizācijas forma nozīmētu, ka „jārūpējas ne tikai par regulēšanas funkciju bezpretrunu mijiedarbību. Ir jānovērš pretrunas pieņemto normu starpā” [40, 38], kā, piemēram, likumā „Par Autoceļiem” 12. panta (4) daļas sākumā norādīts, kādu ienākumu un apjoma līdzekļiem būtu jānonāk autoceļu finansējumā, bet šīs pašas daļas nobeigumā norādīts, ka likums „Par Valsts budžetu” var noteikt savādāk, tādejādi šī likuma

panta sākuma daļai ir noņemts juridisks spēks. Tā kā „valsts ir tikai tāda kopība, kurai augstākajā instancē tās rīcībā ir normatīvais vadības instruments, tātad tai ir „kompetenču suverenitāte”” [48, 37], tad rodas jautājums, vai valsts augstākais instruments finansējuma sadalē būtu likums „Par Valsts budžetu”. Pieļaujot, ka „valsts varai pieder kompetence atrasties pāri citām valstiskajām kompetencēm, tātad kompetenču suverenitāte jeb kompetenču kompetence” [40, 45], tad autoceļu nozarē šī valsts vara atradīsies pāri citām instancēm būtu saskatāma Finanšu ministrijas veidolā, kurai piemīt ne gluži oficiāla, bet noteikti iedarbīga vara noraidīt citas ministrijas (Satiksmes ministrijas) sniegtos priekšlikumus valsts finansējuma sadales principiem un likumdošanas regulējumam.

Pēc autores domām tieši pārvaldes un izpilddarbība kā valsts pārvaldes funkciju realizācijas forma autoceļu nozarē ir visaktuālākā. Tā kā vajadzētu būt, ka valsts pārvaldes galvenais mērķis ir nodrošināt resursu likumīgu izlietošanu, tad gan Latvijā, gan citviet pasaulē „liela daļa no esošajiem noteikumiem ir paredzēti, lai izvairītos no valsts naudas līdzekļu noplūdēm, kuru rezultātā tie varētu pazust. Rezultātā ir ļoti daudz šķēršļu pat likumīgai naudas līdzekļu izlietošanai” [75, 76]. Citreiz valsts pārvaldes darbību kavē dažādu veidu pārbaudes, papildu pārbaudes un šo pārbaužu pārbaudes, līdz ar to valdības vara ne vienmēr būs šķērslis nozares attīstībai. Tāpat „iespējams apgalvot, ka pašreizējā resursu nepietiekamība pazemina atsevišķu valsts pārvaldes funkciju izpildes kvalitāti” [58, 74], piemēram, valsts policijai piešķirtais papildus pienākums veikt pārbaudes smagsvara transportlīdzekļu svaram un atļaujām tika deleģēts valsts policijai līdzi nepiešķirot papildus finansējumu inventāra iegādei (svariem un pārbaužu posteņu izveidei). Lai gan valsts pārvaldes iestādēm dots uzdevums pārskatīt iestādes darbu un padarīt to efektīvāku, paralēli „izskan kritika, ka ne visas veiktās pārmaiņas valsts pārvaldē ir bijušas racionālas, joprojām tiek pieļauta funkciju dublēšanās un ne visur, kur iespējams ietaupīt līdzekļus, tas ir izdarīts” [58, 74], jo vienmēr pastāv instances vietējās vadības interesēs. Tāpat ir arī „citas grupas, kuru intereses ir nedaudz atšķirīgas, piemēram, likumdevēji, amatpersonas un opozīcijas partiju līderi. Šie politiķi vēlas tikt ievēlēti, lai valdītu un uzspiestu savas koncepcijas par to, kā gūt kopējo labumu. Politiķiem patīk, ka tos uzskata par ekonomiskās un sociālās attīstības veicinātājiem” [75, 40]. Valsts pārvaldē izpilddarbības tiek veiktas gan valsts kopējos jautājumos, gan reģionālos, tāpēc jāapzinās, ka „attiecībā uz ceļiem, vietējo politiķu attieksme atšķiras no valsts mēroga politiķu attieksmes” [75, 40]. Cauri gadiem sagalabājas tendence „veicinot vietējās ceļu infrastruktūras uzlabošanas pasākumus, vietējais politiķis cer, ka sabiedrība, ko viņš vai viņa pārstāv, tam atlīdzinās ar balsīm” [75, 40]. Līdz ar to reizbēgami katru gadu „vietējo politiķu pamatotās intereses izraisa lielāku sabiedrisko līdzekļu prasīšanu ceļiem, kuri ir viņu pakļautībā” [75, 40]. Valsts mēroga lēmumus pieņemot, autoceļu nozare

valsts pārvaldes darbībās neatšķiras no citām nozarēm, jo gandrīz vienmēr „visaptverošs lēmums par nacionālajām prioritātēm neapšaubāmi ir politisks. Galu galā, arī valsts kases ierobežoto līdzekļu izlietojums ir politisks lēmums" [75, 41]. Tāpēc „kamēr lēmumi par ceļu pārvaldīšanas un saglabāšanas finansēšanu joprojām tiek veikti ar izteiktu politisko interešu pārsvaru, ir ļoti maz ticams, ka ceļu nolietošanās tiks apturēta" [75, 44] pilnībā tuvākajos gados.

Nodrošinot kontroles un uzraudzības funkciju realizāciju savā veidā var uztvert „valdību, kā sabiedrības interešu aizstāvības instrumentu, tāpat kā tas bijis gadsimtiem ilgi" [75, 79], bet lai izpildītu sabiedrības intereses valdībai būtu tās vispirms jāapzina, jo valdība ir „organizācijas tips, kuras mērķis ir aizsargāt sabiedrības intereses galvenokārt konkrētās valsts ģeogrāfiskajās robežās" [75, 79]. Autoceļi ģeogrāfiski atrodas visā valsts teritorijā, tāpēc tā noteikti apvieno kādu no kopējās sabiedrības interesēm, piemēram, iespēju sasniegt visus valsts teritorijas attālākos punktus bez ierobežojumiem, kā tika aprakstīts šī darba iepriekšējā apakšnodaļā. Tikai veicot valsts uzraudzības darbības valdībai būs iespēja „rīkoties saskaņā ar tās iedzīvotāju vairākuma kopējām vēlmēm. Lai rīkotos efektīvi, valdībai ir dažādas pilnvaras un varas orgāni" [75, 79], tāpēc autoceļu nozare sagaida, ka valdība izmantos kontroles funkcijas iespēju un sakārtos aktuālos problēmjautājumus nozarē, kas ir saistoši arī iedzīvotāju labklājībai, jo ceļa stāvoklis nosaka autobraucēju un pasažieru satiksmes drošību [41, 3022]. Apskatot valsts kontroles un uzraudzības darbību iespējas, tad „piespiedu uzvedības prasības nav vienīgie valstiskās vadības un ietekmes instrumenti. Būtiski un valsts varai raksturīgi ir tikai tas, ka šis izturēšanās vadības līdzeklis tās rīcībā ir pēc vajadzības" [40, 41], tāpēc jāatzīmē, ka autoceļu nozarē tiešām piespiedu uzvedības metode pret uzņēmējiem netiek izmantota, izņemot jautājumā par līgumsoda piešķiršanu, ja pārkāpti līguma nosacījumi, neatbilstoši izpildot būvdarbus. Skaidrs, ka valsts pārvaldē „var izmantot daudzus citus vadības līdzekļus, piem., kāda darbība tiek stimulēta ar nodokļu priekšrocībām, valstiskām prēmijām vai valstisko subvenciju piedāvājumu. Ar mērķtiecīgu investīciju un kredītu politiku valstiskā darbība var sevišķi iespaidot konjunktūru" [40, 41]. Tā autoceļu uzņēmumiem, kas regulāri un godīgi ir samaksājuši visas nodokļu saistības, kā arī saviem darbiniekiem maksā atalgojumu, kas ir virs nozarē vidējās izpeļņas, tiek retāk pārbaudīti un tiek brīvāk prasītas birokrātiskās procedūras no Valsts ieņēmumu dienesta puses. Tomēr, lai arī kādas uzraudzības un kontroles darbības valsts pārvaldē izvēlētos, jāatceras, ka „masu mēdiju laikmetā valsts varas rīcībā ir nozīmīgas iespējas vadīt rīcību ar informācijas palīdzību un virzīt sabiedrisko domu" [40, 41], ko izmanto centrālās valsts instances – ministrijas, tai skaitā arī Satiksmes ministrija, kura sabiedriskās domas uzraudzībai izmanto gan sociālos tīklus, gan saistīto valsts uzņēmumu mājas lapas, gan nekavējas sniegt viedokli

mēdijiem. Tieši ar mēdiju palīdzību valsts pārvalde vēlas sasniegt visu autoceļu infrastruktūrā iesaistīto pušu uzmanību, jo "dažādu sabiedrības grupu attieksmju skaidrojums parāda, ka daudziem atsevišķiem cilvēkiem un grupām ir interese par ceļiem" [75, 41].

Izpildot visas minētās valsts pārvaldes funkcijas, vienmēr atklāts jautājums būs, kā tiek pildītas šīs funkcijas. Vai netiek pieļautas Pasaules Bankas iepriekš konstatētās kļūdas pētījumā par transporta sektoru, ka valsts pārvaldē ir augstas izmaksas administrēšanā, elastīguma trūkums pakalpojumu sniegšanā, aktīvu nepietiekama uzturēšana [77, 12]. Tāpēc autore piedāvā apskatīt gudrās pārvaldības jēdzienu, kas ir saīsinājums vai principu, faktoru, un jaudas apvienojums, kas rada pārvaldības formu, kas spēj tikt galā ar nosacījumiem un zināšanām par sabiedrības vajadzībām [101, 2], kuras no autoceļu infrastruktūras ietekmes puses tika apskatītas šī darba iepriekšējā apakšnodaļā, norādot uz autoceļu daudzpusējo sabiedrības vajadzību apmierināšanas ietekmi. Ja viena tautsaimniecības nozare (autoceļi) spēj atrisināt sabiedrības vēlmes, tad citā veidā un citas vajadzības spēs apmierināt citas nozares, kas liecina, ka uzņēmējdarbības veikšanas veids izprot sabiedrības nepieciešamības. Līdz ar to minētajā gudrā valsts pārvaldē lēmumu pieņemšana varētu tikt balstīta uz vispārzināmiem uzņēmējdarbības principiem, kas būtu veidi, kā varētu uzlabot efektivitāti un veiktspēju valsts pārvaldē, kā arī palielināt piedāvāto produktu un pakalpojumu līmeni, kas tiek sniegti ceļu infrastruktūras lietotājiem [79, 481-482].

Autore aicinātu valdības pārstāvjus biežāk komunicēt ar uzņēmējiem, kas spētu vislabāk savā nozarē uzskaitīt nepieciešamās izmaiņas un norādīt uz darbību virzieniem, kas nestu stabilu un paredzamu nozares attīstību. Jo laba pārvaldība nenozīmē tikai korupcijas apkarošanu vai citu atsevišķu rādītāju sasniegšanu, tas ir viss valsts pārvaldes process kopā, par kuru valdība beigās arī atbild. Tas attiecas arī uz valdības spēju pārvaldīt tai pieejamos resursus efektīvi, ieskaitot spēju izstrādāt, īstenot un kontrolēt atbilstošu valsts politiku un normatīvos aktus [95, 52]. Gan visiem iedzīvotājiem, gan uzņēmumiem kopīga interese būtu, lai „valsts pārvaldi organizē pēc iespējas efektīvi, valsts pārvaldes institucionālo sistēmu pastāvīgi pārbauda un, ja nepieciešams, pilnveido, izvērtējot arī funkciju apjomu" [10, 4], bet lai pilnveidotu nepieciešams uzzināt par autoceļu finansēšanas resursu būtību.

1.3. Autoceļu finansēšanas resursu veidi

Valsts pārvaldes darbība nebūs iespējama bez attiecīga tam saistoša finansējuma. Tā kā ceļu tīkls lielākoties ir valsts pārziņā, tad arī finanšu sistēmu ceļu nozarei veidos valsts iestādes ar mērķi „nodrošināt apstākļus, lai valdība, uzņēmumi, mājsaimniecības spētu pildīt pieņemtos lēmumus" [62, 22], ko noteikusi valdība. Toties Satiksmes ministrija un ceļu īpašumu administrējošās institūcijas saskaras ar situāciju, ka pieaugošās budžeta un sistēmas

vajadzības tiek ceļiem ierobežotas ar ekonomikā pieejamajiem resursiem un prasībām no sabiedrības uzņemties atbildību par sniegto ceļu infrastruktūras pakalpojumu līmeni [79, 481], kā tas novērojams Slovākijā. Sabiedrības prasību apmierinās ieguldījumi transporta infrastruktūrā, kas sniedz pozitīvu ietekmi uz ekonomikas izaugsmi, rada labklājību un darbavietas, kā arī veicina tirdzniecību, ģeogrāfisko piekļuvi un cilvēku mobilitāti [16, 4]. Regulārs finansējums autoceļu nozarei ir noteikti nepieciešams, jo pieredze rāda, ka laicīga uzturēšana ir daudz lētāka nekā aizkavēta uzturēšana [121, 45]. Līdz ar to valdībai kā ceļu īpašuma administrējošajai institūcijai nāksies uzlabot koncepciju un izpildīto praksi uzņēmējdarbības aktivitātēm sadarbībā ar citiem valsts ekonomijas sektoriem [79, 481], lai atrastu garantētu veidu kā sasniegt finansiālu līdzsvaru „starp ceļu uzturēšanas nepieciešamajiem izdevumiem un ceļu lietotāju veiktajiem maksājumiem" [75, 55]. Varētu teikt, ka piemērotākie ceļu finansēšanas modeļi būtu tādi, kas veidoti, lai maksātu tie, kas izmanto vietu uz ceļa un maksā tie, kas rada neproporcionālus bojājumus ceļiem, ko izraisījuši to smagie transportlīdzekļi [121, 46]. Ceļu tīkla pārvaldītājiem, kas parasti ir valdība, „vajadzētu gūt līdzekļus, no transportlīdzekļu īpašniekiem iekasētās naudas par ceļu lietošanu. Kopējam savākto līdzekļu apjomam vajadzētu būt vismaz pietiekamam, lai visaptveroši un atbilstoši finansētu esošo ceļu saglabāšanu. Atkarībā no lietotās stratēģijas ceļa lietošanas maksu var noteikt arī augstāku, nodrošinot finansējumu papildus kapitālieguldījumiem ceļu infrastruktūrā" [75, 68]. Pasaules Banka savā pētījumā par transporta nozari ir teikusi, ka banka ir bijusi pragmatiska un tiecas veicināt ceļu fondu, kad budžeta pieeja ir izgāzusies [77, 48]. Ceļu fonds būtu jāuztver kā solis labas pārvaldības virzienā, ko autore tika aprakstījusi iepriekšējā apakšnodaļā, novirzot valsts budžeta ieņēmumus stabilākai ceļu nozarei [49, 114]. Tāpat ceļu fonds var būt autonoma institūcija, kam ir tiesības iekasēt un sadalīt ieņēmumus ceļu nozares finansēšanai un ir tieši saistīta ar ceļu lietotājiem, šāda ceļu fonda struktūra ir novērojama Āfrikas valstīs [49, 114]. Ceļu fonda izveides viena no galvenajām priekšrocībām ir nodrošinātā saikne starp ceļu infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes līmeni un lietotāju samaksāto cenu par to. Taču praksē valdības nevēlas atteikties no kontroles pār naudas plūsmām un iespēju „aizņemties" līdzekļus citiem mērķiem, ja rodas nepieciešamība [53, 120], kura kā jau katru gadu noteikti būs sagaidāma. Principi, uzliekot nodokļus ceļu lietotājiem, ir, ka maksām jābūt ekonomiski efektīvām, taisnīgām, ar mazām iekasēšanas procesa izmaksām un sarežģīti no tām izvairīties [121, 46]. Tāpat nodokļu maksām būtu jābūt piemērotām aktuālajai ekonomiskajai situācijai un inflācijai valstī. Gan autoceļu, gan citu nozaru finanšu resursi ir „valsts, saimniecisko subjektu, mājsaimniecību un iedzīvotāju rīcībā esošie naudas līdzekļi, ko nodrošina iekšzemes kopprodukta sadales un pārdales process" [62, 18], tāpēc autore turpmākajā darba daļā apskatīs autoceļu nozarei pieejamos finanšu resursus.

1.3.1. Valsts budžeta līdzekļu iespējas

Kā primārais finansēšanas avots autoceļiem vienmēr būs valsts budžets, jo valsts ir gan ceļu īpašnieks, gan pārvaldītājs. Toties valsts budžetu veido ieņēmumi no samaksātajiem nodokļiem, kas ir „ekonomisko resursu sadales, nacionālā ienākuma pārdales un makroekonomiskās stabilizācijas līdzeklis, kas atspoguļo reāli eksistējošās ekonomiskās un finanšu attiecības" [60, 12]. Daudzās valstīs dažāda veida nodokļi, ko valdība iekasējusi no transportlīdzekļu īpašniekiem, ir vairāk kā pietiekami autoceļu tīkla saglabāšanai esošajā stāvoklī un jaunai būvniecībai. Toties nav atsevišķi nodalīti ceļu lietotāju maksājumi no vispārējiem nodokļiem. Mūsdienu praksē vairāk kā puse no visiem finanšu līdzekļiem, kas iegūti no ceļu lietotājiem, parasti tiek novirzīti ar ceļiem nesaistītiem mērķiem. Tādējādi, transportlīdzekļu īpašnieki faktiski maksā par valdības izdevumiem citās jomās, bet nevar noliegt, ka valdība ceļu saglabāšanai piešķir līdzekļus arī no citiem ar ceļiem nesaistītiem avotiem [75, 68]. Ņemot vērā, ka autoceļu pārvaldības sistēmas tiek attīstītas vairāku gadu garumā, tad veicamās pamatfunkcijas valsts institūcijām, kas būtu ieteicamas, plānojot un ieguldot investīcijas autoceļu nozarē būtu:

„ 1. izstrādāt ilgtermiņa stratēģisko plānu ar noteiktiem instrumentiem un mērķiem,

2. izstrādāt īstermiņa programmu konkrētu projektu finansēšanai,

3. izstrādāt mehānismu, lai novērtētu vietējo projektu atlasi un to īstenošanu" [79, 483].

Tā kā valsts budžets galvenokārt sastāv no nodokļu ieņēmumiem, tad autore turpmāk apskatīs autoceļu nozarei saistītos nodokļu veidus.

a) Akcīzes nodoklis naftas produktiem:

Akcīzes nodoklis kopumā veidots ar mērķi „ierobežot to preču patēriņu, kas ir kaitīgas apkārtējai videi un cilvēkiem, kā arī dod valstij ieņēmumus, apliekot ar papildus patēriņa nodokli (papildus PVN) preces, kas nav pirmās nepieciešamības preces un kas neskar maznodrošinātos" [62, 505]. Akcīzes nodokli naftas produktiem (turpmāk tekstā – akcīzes nodoklis) valdība var veidot divējādi, vai degvielas cenā valdība iekļauj tikai akcīzes nodokli vai akcīzes nodokli un ceļu lietotāju nodevu, kas iekasējot atsevišķi sauktos transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis [53, 113]. Paša akcīzes nodokļa iekasēšana atkarība no valsts var atšķirties, ja degviela tiek iegūta tajā pašā valstī, tad pirmā pārdošana notiek, kad naftas pārstrādes uzņēmums to pārdod degvielas izplatītājiem. Līdz ar to nodokļus iekasē (kas tālāk būs ceļa lietotāja iemaksa) no pārstrādes uzņēmuma, kurš periodiski savākto nodokli pārskaita valsts kasē. Toties degvielu importējošām valstīm, akcīzes nodokļa iekasētājs no importētājiem parasti ir muitas dienests, un tas notiek brīdī, kad degviela atstāj preču noliktavu ienākšanas ostā [75, 54].

Degvielas cena, ko maksā lietotājs sastāv no vairākām daļām:

- maksa par degvielas ražošanu un izplatīšanu (ieskaitot cenu par visiem starpposmiem, piemēram, naftas ieguves izpēti, izsūknēšanu, pārstrādi, transportēšanu u.c.), kā arī peļņu uzņēmumiem, kuri veic iepriekšminētos procesus.
- noteikta daļa no cenas ir par akcīzes nodokli, no kura summas tiek novirzīts:
  - autoceļu infrastruktūras izbūves un saglabāšanas finansēšanai,
  - maksa par citiem valdības plānotajiem izdevumiem, kas nav saistīti ar ceļiem un varētu būt jebkādi no valsts budžetā iekļautajiem mērķiem [75, 57].

Degvielas cenai pievienotā akcīzes cena „ir piemērojama divos veidos: īstermiņā, atbilstoši inflācijas rādītājiem, un vidējā vai ilgā termiņā, atbilstoši ceļu saglabāšanas vajadzību izmaiņām kopumā" [75, 56]. Akcīzes nodokļa apjoms dažādās valstīs ir ievērojami atšķirīgs. Naftas ieguves valstīs, piemēram, Ekvadorā vai Venecuēlā, ir ļoti zemi nodokļi degvielai, kura tiek pārdota praktiski par ražošanas un izplatīšanas cenu vai pat zem tās. Toties Rietumeiropā akcīzes nodoklis degvielai var būt salīdzinoši ievērojamā lielumā [75, 57]. Bet lielākajā daļā valstu akcīzes nodokļa līmenis ir vidējs starp naftas ražotājvalstīm un naftas importētājvalstīm.

Akcīzes nodoklim kā autoceļu nozares finansēšanas veidam ir savas priekšrocības un trūkumi. Pie priekšrocībām jāmin, ka:

+ akcīzes nodokļa iekasējamās summas prognozējamība sniedz iespēju valdībai plānot konkrētu autoceļu finansējuma apjomu vidēja termiņa valsts budžeta ietvaros, ja autoceļu finansējuma galveno avotu sastāda tieši ieņēmumi no akcīzes nodokļa [75, 56];
+ nodokļa iekasēšanas process relatīvi nav dārgs [121, 46], ņemot vērā, ka „maksas iekļaušana degvielas cenā ir neapšaubāmi visekonomiskākā metode, jo tās savākšanas izmaksa ir mazāka par 1% no savāktās summas" [75, 54];
+ akcīzes nodokli ir viegli administrēt un tas ir samērīgi objektīvs, tā kā ir proporcionāls ceļu lietošanai [121, 46], jo balstās uz ciešu saistību starp patērēto degvielas daudzumu un izmantoto autoceļu infrastruktūru;
+ no akcīzes nodokļa maksāšanas gandrīz nav iespējams izvairīties, jo tas caur degvielas cenu aptver visus autoceļu tīkla lietotājus [75, 54].

Toties pie akcīzes nodokļa naftas produktiem trūkumiem var uzskaitīt:

- valdības mazās iespējas ietekmēt „degvielas ražošanas un izplatīšanas cenu, ja vien tā nav naftas ieguvējas" [75,57] valsts, līdz ar to gala patērētājam degvielas cena importētājvalstī, pie noteiktiem ekonomiskiem apstākļiem naftas ražotājvalstī, var stipri pieaugt, uzliekot

papildus spiedienu uz valdību samazināt akcīzes nodokļa likmi, lai gala cena degvielai būtu samērīga ar ekonomiskajiem apstākļiem degvielas importētājvalstī.

- valstīs ar augstu akcīzes nodokli, atrodoties blakus kaimiņvalstīm, kurās ir zems akcīzes nodoklis veidojas situācija, ka degvielas tirgotājs ir spiests nodrošināt degvielas cenas elastīgumu, jo pie jebkāda degvielas nodokļa pieauguma var samazināties degvielas tirgotāja konkurētspēja un ienākumi [53, 120].
- akcīzes nodoklis un tā likme nav sasaistīta un neatspoguļo saikni ar zaudējumiem, ko autoceļiem nodara smagie transportlīdzekļi. Lai gan smagie transportlīdzekļi patērē vairāk degvielas nekā vieglās automašīnas un tādejādi braucot maksā vairāk akcīzes nodokli uz vienu kilometru, tomēr tas nav proporcionāli tai ietekmei uz autoceļiem, ko tie atstāj [121, 46].
- ja akcīzes nodokļa apmēru nosaka procentu proporcijā no degvielas cenas, tad rodas bīstamība, ka nodokļa ievākšanai var nebūt sasaistes ar autoceļu tīkla nodrošināšanas vajadzībām, un ceļu fonda ieņēmumi var svārstīties atkarībā no izmaiņām makroekonomiskajā vidē [53, 118].

b) Ceļu nodeva jeb maksas ceļi:

Ceļu nodeva tiek uzlikta specifiskiem autoceļiem, tiltiem un tuneļiem, kas ir izvēlēti ar iepriekšēju izpēti. Tieša samaksa par ceļa lietošanu var būt risinājums tikai dažos valstī esošajos ceļa tīkla posmos, tiltos vai tuneļos, „kuri izbūvēti atbilstoši augstākam standartam un ir ar lielāku satiksmes intensitāti" [75, 54]. Ceļu nodevas likmes sastādīšanas struktūra var tikt balstīta uz asu skaitu transportlīdzeklim, kas ir bieži izplatīts veids, bet vairākas valstis pareizina pasažieru skaitu automašīnā ar asu skaitu transportlīdzeklim, lai aprēķinātu nodevas likmi par konkrēto transportlīdzekli. Šāda sistēma pastāv, piemēram, Brazīlijā [121, 47]. Ceļa nodevas iekasēšanas veidi var būt dažādi gan izveidoti posteņi ar darbiniekiem un kāda veida barjeru, gan var būt elektroniskā maksas iekasēšana. Šādai sistēmai ir dažādi tehniski varianti, bet vienā sistēmas veidā tiek izmantotas ceļa malā uzstādītas datorizētas ierīces, lai identificētu un reģistrētu katru garāmbraucošo transportlīdzekli. No lietotāja iekasētā summa pieaug ikreiz, kad viņa transportlīdzeklis pabrauc garām reģistrēšanas ierīcei, un no lietotāja automātiski iekasē naudu, izmantojot kontu centrālajā datu bāzē. Elektoniskā ceļu nodevas iekasēšanas sistēma sastopama ASV un Āzijas valstīs [75, 54]. Lai kontrolētu elektronisko nodevas maksāšanas sistēmu, mēdz būt uzstādītas kameras, kas uzņem fotogrāfijas ar sistēmas pārkāpējiem, kas tiek praktizēts ASV Virdžīnijas štatā [121, 47], bet valstīs, kur ģeogrāfisko laika apstākļu dēļ automašīnas lielākoties mēdz būt netīras, tai skaitā arī to numura zīmes, šāda kameru kontrole nebūs labākais risinājums.

Ceļu nodevas ieviešanas priekšrocības uzskatāmas, ka:

+ tiek maksāts tieši par iespēju izmantot noteiktu objektu, tādejādi nodeva uzskatāma par taisnīgu maksu [121, 47];

+ ceļu nodevas ieņēmumi parasti ir tiešā veidā saistīti ar autoceļu infrastruktūras finansēšanu, tātad stabils līdzekļu avots autoceļu nozarei [75, 54];

+ ceļu nodevu var ieviest samērā neilgā laika [29, 99];

+ uzliekot ceļa nodevu pilsētas centra ielai, satiksmes intensitāte tiek sadalīta ar apkārtceļiem, tā atvieglojot ceļa sastrēgumu problēmas pilsētas centros [75, 54];

+ ja satiksme daļēji tiek novirzīta prom no pilsētas centra rajoniem, tādejādi tiek atvieglotas arī piesārņojuma problēmas centra rajonos [75, 54];

+ sniedz papildus ienākumus esošajai autceļu nozares situācijai, neuzliekot papildus slogu tikai uz iedzīvotājiem, kā tas ir transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa gadījumā [29, 99].

Par ceļu nodevas trūkumiem var uzskatīt, ka:

- ceļu nodeva kā instruments ir salīdzinoši dārgs veids kā papildināt ienākumus valsts budžetā, jo jāveic kapitālieguldījumi (izbūvēt nodevas samaksas posteni, kontrolētu caurbrauktuvi vai elektronisku sistēmu) [121, 47];
- pēc ceļu nodevas ieviešanas izmaksām seko ikdienas izdevumi nodevas ievākšanas procesā [121, 47];
- maksa par ceļa nodevu nebūs izdevīga arī tāpēc, ka ir neiespējami to iekasēt viscaur visā valsts ceļu tīklā [75, 54];
- ieviešot maksu noteiktiem ceļiem, tiek uzlikts lielāks slogs citiem apkārtceļiem tādejādi, veidojot lielāku noslodzi arī uzturēšanas vai būvniecības nepieciešamībai šajos paralēlajos ceļos,
- veidojot maksas ceļus tiek samazināti iespēju varianti bezmaksas ieejai vai izejai kādām apvidum (vai pilsētai), tāpat arī var veidoties satiksmes aizkavēšanās pie ceļu nodevas samaksas punktiem (kontrolpunktiem) [121, 47];
- izdevumi par ceļu nodevas iekasēšanu ir saprātīga tikai uz ceļiem ar pietiekamu vidējo satiksmes intensitāti (piemēram, virs 1500 transportlīdzekļiem diennaktī). Pie mazākas satiksmes ieņēmumi ir pārāk mazi, lai attaisnotu maksas iekasēšanas sistēmas augstās izmaksas, kā arī iekasēšanas izmaksas dažos gadījumos varētu pārsniegt ievāktos ieņēmumus par nodevu [75, 54].

Paralēli klasiskajai ceļa nodevai ir veikti pētījumi, lai maksas ceļiem, kuros jau ir ceļu nodeva, ieviestu paaugstinātu cenu noteiktās rīta un vakara stundās jeb sastrēgumstundās. Tādejādi mērķis būtu samazināt sastrēgumus, piesārņojumu pilsētās un lietotājam ceļā pavadīto

gaidīšanas laiku. Šāds pētījums tika veikts Oslo par iespējām ieviest paaugstinātu maksu noteiktā diennakts laikā [29, 89-99].

c) Autoceļu lietošanas nodeva jeb vinjete:

Vinjetes mēdz būt aizvietojošs instruments ceļu nodevai (maksas ceļiem), kas ir sastopams vairākās Eiropas valstīs. Vinjete ir maksa par konkrētās valsts autoceļu lietošanu, lai veicinātu to uzturēšanu un attīstību, kā arī, lai izmantotu videi draudzīgākus transportlīdzekļus. Samaksa jāveic, lai varētu braukt pa noteiktiem autoceļu posmiem. Vinjete var tikt ieviesta veselai autoceļu klasei kā automaģistrāles vai vispārīgi autoceļu tīklam, kā arī maksa parasti tiek uzlikta tikai smagajiem transportlīdzekļiem virs noteikta tonnu svara. Vinjetes tiek pārdotas fiksētam laika periodam, tas var būt gads vai īsāks periods, kad noteiktu kilometru skaitu var lietot autoceļus ar paaugstināta svara transportlīdzekļiem [121, 47].

Kā priekšrocības Autoceļu lietošanas nodevai jānosauc, ka:

+ vinjetes maksājums veicina izvēlēties transportlīdzekļus, kas ir nekaitīgāki apkārtējai videi, tas ir, mazāka svara kravas automašīnas [52, 593];

+ ienākumi par vinjetēm ir tieši saistīti ar autoceļu nozares finansējumu, ko noteikusi Eiropas Savienība [99, 66].

Kā trūkumu Autoceļu lietošanas nodevai var minēt, ka:

- piedāvājot vienas vai dažu dienu vinjetes, jārēķinās, ka tik īsa perioda vinjetes cena būs neadekvāti nepietiekama tās administrējošiem sistēmas izdevumiem [121, 47];

- kontrolēt vinjetes samaksu braucošiem smagajiem transportlīdzekļiem var ar izlases veida pārbaudēm, kas nozīmē, ka liela daļa likumpārkāpēju netiek noķerti [121, 47].

d) Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodeva:

Transportlīdzekļa ekspuatācijas nodeva visbiežāk sastopama vairumā valstu galvenokārt kā ikgadējā maksa par licenci jeb atļauju piedalīties satiksmē. Tā kā bez nodevas apmaksāšanas transportlīdzekļa īpašnieks nevar iziet ikgadējo transportlīdzekļa apskati, tad šo nodevu ir viegli iekasēt, kas ir tās priekšrocība. Nodevas lielums var atšķirties pa transportlīdzekļu tipiem, jo atspoguļo katra transportlīdzekļu tipa radītās izmaksas ceļiem. Galvenais nodevas trūkums ir, ka to ieņēmumi nav tālāk piesaistīti autoceļu nozares finansēšanai [69, 47], bet tiek ieskaitīts kopējā valsts budžetā.

e) Transportlīdzekļa nobrauktā attāluma nodeva:

Autoīpašniekiem nodevas maksājumi tiek administrēti caur aizzīmogota centrmezgla odometera vai citām mērierīcēm, kas uzskaita transportlīdzekļa nobraukto kilometru skaitu.

Nodevas nosacījumi var būt dažādi, ka piemēram, Zviedrijā šī nodeva ir uzlikta tikai smagajiem kravas transportlīdzekļiem, bet Nīderlandē šo nodevu maksā par visiem transportlīdzekļiem [124, 5]. Līdzīgos veidos šāda nodeva ir ieviesta arī Norvēģijā un

Jaunzēlandē. Transportlīdzekļa nobrauktā attāluma nodevas trūkumi būtu, ka šādas sistēmas prasa būtiskus sākotnējos izdevumus, mūsdienīgu administrāciju, kā arī esot paredzama tendence uz izvairīšanos no šīs nodevas maksāšanas, iejaucoties uzskaites iekārtas darbībā [121, 46]. Ja ar Transportlīdzekļa nobrauktā attāluma nodevu tiek aizstāts akcīzes nodoklis degvielai, tad parādīsies vēl viens nodevas trūkums, ka transportlīdzekļu īpašniekiem vairs nebūs motivācijas iegādāties auto ar mazāku degvielas patēriņu, tātad mazāk videi kaitējošu [124,1].

f) *Lielgabarīta un smagsvara pārvadājumu nodeva:*

Nodeva veidota ar mērķi kompensēt papildus nodarīto kaitējumu ceļiem no pārlieku smagiem, uz asīm neizlīdzsvarotiem vai pārslogotiem kravas transportlīdzekļiem. Šīs maksas reti kad pilnībā nosedz visas izmaksas ceļiem, ko radījuši šie paši iepriekšminētie transportlīdzekļi, kā arī tie knapi nosedz nodevas ievākšanas administratīvās izmaksas. Noteikts trūkums Smagsvara transportlīdzekļu nodevai ir, ka no tās ir viegli izvairīties [121, 47].

g) Jauna auto iegādes nodeva:

Jauna auto iegādes nodeva tiek pielietota noteiktās valstīs, kuru uzliek konkrētiem transporta līdzekļiem, kas parasti ir smagās automašīnas. Transportlīdzekļa reģistrācijas maksai tiek pievienota arī šī nodeva, maksa ir vienreizēja un neuzliek turpmākas saistības ar transportlīdzekļa lietošanu. Jauna auto iegādes nodevas priekšrocība būtu, ka to ir viegli iekasēt, jo tā ir obligāta prasība pie jauna transportlīdzekļa reģistrācijas [121, 47].

h) Apgrozījuma nodoklis:

Apgrozījuma nodoklis nav tieši saistīts tikai ar autoceļu nozarē saistītajām darbībām, tieši otrādi apgrozījuma nodoklis var jau pastāvēt valstī vai tikt ieviests par precēm vai pakalpojumiem. Sasaiste ar autoceļu nozari parādās, kad valdība nolemj daļu ienākumus no apgrozījuma nodokļa novirzīt autoceļu infrastruktūrai. Parasti valdība izvēlas kādu jomu, no kuras ienākošais apgrozījuma nodoklis tiktu novirzīts autoceļu nozarei, piemēram, ASV Virdžīnijas štatā tiek izmantoti līdzekļi no apgrozījuma nodokļa ceļiem [121, 47]. Tādu pašu principu, ka apgrozījuma nodokli (tieši no interneta biznesa ienākumiem) novirzītu ceļiem (50% autoceļu infrastruktūrai un 50% kopējā valsts budžetā) vēlas ieviest arī Misisipi, kur šobrīd notiek debates par likumprojekta virzīšanu [115]. Nodevas trūkums tiek paredzēts, ka iedzīvotāji mēģinās izvairīties no nodokļa, mākslīgi samazinot pārdošanas apjomus.

1.3.2. Aizdevums autoceļu nozares finansēšanai

Ceļu lietotāju samaksātos nodokļus un nodevas ne vienmēr valdība novirza autoceļu nozarei, līdz ar to valdībai nākas šai nozarei piešķirt līdzekļus no citiem, ar ceļiem nesaistītiem avotiem, kā viens no šiem avotiem ir aizdevumi [75, 68]. Šie aizņēmumi vēlāk tika atmaksāti no jauniem nodokļu ieņēmumiem. Šādā veidā uzņēmumi un privātpersonas,

kuras maksā nodokļus šodien, faktiski finansē jau esošu ceļu būvniecību [75, 33]. Starptautiskajam finansējumam ir sava interese iesaistīties un tas var spēlēt nozīmīgu lomu ceļu attīstības dinamikā [51, 5]. „Lielas starptautiskās attīstības un sadarbības organizācijas, piemēram, Starptautiskā rekonstrukcijas un attīstības banka (SRAB), Amerikas attīstības banka (AAB) un daudzas citas daudzpusējas un divpusējas organizācijas sniedz liela mēroga aizdevumus ceļu nozarei visās pasaules valstīs" [75, 68]. Aizdevējiem darījumi ar valstīm būs saistoši, jo finanšu instrumenti, kas saistīti ar infrastruktūru, parasti tiek nodrošināti pret inflāciju un ar stabilu peļņu, ar zemu svārstīgumu un korelāciju ar citām aktīvu klasēm [130]. Attīstības bankas, īpaši Pasaules Banka, ir piešķīrušas ceļu nozares programmām īpašu nozīmi, pieprasot to esamību, lai iegūtu jaunus aizņēmumus ceļu nozarei. Ceļu nozares programmu izstrādē galvenā uzmanība parasti tiek pievērsta konkrētā apjoma piešķirto vai aizņēmuma līdzekļu izlietojuma optimizācijai. Pasaules Banka ir izstrādājusi datormodeli (sauktu par EBM - Expenditure Budgeting Model (izlietojuma budžeta plāna modelis)), kas lietojams programmu optimālo apjomu samazināšanai, lai tos varētu finansēt ar pieejamajiem līdzekļiem [75, 27]. Eiropas Investīciju banka (turpmāk tekstā – EIB) kā Eiropas Savienības banka lielākoties (ap 90%) [144, 1] sniedz aizdevumus ES dalībvalstīm, kurām piedāvā vidēja un ilgtermiņa aizdevumus ar fiksētu vai mainīgu procentu likmi. Individuālu projektu aizdevumi paredzēti projektiem vismaz 25 miljoni euro, no kuriem EIB sedz līdz 50% no ieguldījumu izmaksām, bet vidējā aizdevuma summa ir aptuveni viena trešdaļa no projekta kopsummas. Pārējam finansējumam ir jānāk no citiem avotiem. Pastāv iespēja saņemt arī aizdevumu projektiem, kas ir mazāki par 25 miljoniem eiro, tie būtu netiešie aizdevumi. Šie aizdevumi ir pieejami ar starpposma aizdevumiem partnerbankām, kuras pieņem lēmumu par aizdevuma piešķiršanu projektam un EIB nav līgumattiecību ar pašu atbalsta saņēmēju [30, 8].

Aizvedumam kā autoceļu finansēšanas avotam ir savas priekšrocības:

+ aizdevums ļauj paveikt lielāka apjoma ceļu saglabāšanu, kas ir labāk nekā saglabāšanas pasākumu neveikšana līdzekļu trūkuma dēļ [75, 69];

+ tāpat aizdevums nodrošina ceļu saglabāšanas izdevumiem diezgan augstu rentabilitāti. Dažādi Pasaules Bankas pētījumi ir parādījuši, ka rentabilitāte regulāriem autoceļu saglabāšanas pasākumiem ir starp 30% un 50% [75, 69];

+ atbalsta instruments organizatorisku izmaiņu veikšanai un lielākas efektivitātes veicināšanai, veidojot un paplašinot valsts un privātā sektora partnerattiecības kopumā [75,70].

No otras puses, aizņēmuma līgumu noslēgšanai kā autoceļu finansēšanas avotam ir šādi trūkumi:

- aizņēmumi var būt viegla izeja no nesakārtotas situācijas nozarē, tā kā naudas pieplūdums piesedz būtiskas darbības nepilnības, kas ietekmē ceļu pārvaldnieka efektivitāti [75, 69];

- aizņēmumiem ir tendence samazināt spiedienu valdībai vai pašvaldībai, kas bez aizņēmuma būtu raisījis veikt nepieciešamās izmaiņas autoceļu finansējuma pārvaldības pieejā [75, 69];
- aizdevums efektīvs var būt tikai, ja tas ir noteikta laika perioda pasākums, kas vienlaicīgi veicams kopā ar būtiskām organizatoriskām un finansiālām reformām [75, 69];
- starptautiskās bankas parasti neizsniedz aizdevumu tās valsts vietējā valūtā, tā kā, ja valūta atšķiras, tad ilgtermiņā var veidoties augsts valūtas maiņas risks [32, 350];
- no aizdevēju puses jārēķinās, ka autoceļi nav likvīds aktīvs [130];
- aizdevējiem pastāv risks, ka iepriekš prezentētais projekts vai programma realitātē nebūs tik produktīva kā plānots, tāpat pastāv risks, ka būvniecība var aizkavēties vai pārsniegt plānotās izmaksas [130].

1.3.3. Pensiju fonda līdzekļu ieguldīšana autoceļos

Kā vienu no autoceļu finansējuma avotiem var izmantot pensiju fondu līdzekļus, lai mazinātu riskus valdība parasti nosaka apjomu, kuru drīkst izmantot investīciju projektos, piemēram, Lielbritānijā bija noteikts 15% limits, kuru 2013. gadā paaugstināja uz 30% [110]. Pensiju fonda izmantošanas autoceļu finansēšanai priekšrocības būtu:

+ investīciju riska sadalīšana pesiju fondiem dažāda veida projektos, lai nodrošinātu nodokļu maksātājiem ilgtermiņa drošību pensiju iemaksām [110];

+ autoceļi kā valsts īpašums ir zema riska aktīvs, kas var nodrošināt stabilu ilgtermiņa ienākumu plūsmu [67, 426];

+ lieliem valsts infrastruktūras projektiem raksturīgi būt drošiem, ilgtermiņā saistošiem [104].

Toties trūkumi pensiju fondu līdzekļu izmantošanai autoceļos:

- grūti novērtēt kopumā infrastruktūras investīciju projekta risku un peļņas attiecību, jo tā var mainīties atkarībā no konkrētā projekta un tā attīstības stadijas [67, 426];
- pensiju fonda administratoriem nav nepieciešamās zināšanas, lai veiktu augstākminētos aprēķinus [67, 426];
- maz pārliecinošu pētījumu, kas pierādītu autoceļu pievilcību investīcijām caur atdeves rādītājiem [67, 426];
- pensiju fondos trūkst struktūras [67, 427];
- autoceļu fonda ilgums ir pārāk īss, lai apmierinātu pensiju fonda vēlmes, kura pastāvēšanas ilgums ir daudz garāks, toties ne pietiekami garš, lai nodrošinātu inflācijas risku ierobežošanu [67, 427]

Plašāka izpratne par autoceļu investīciju mehānismiem veicinātu pensiju fondu pārvaldniekus ieguldīt jaunas investīcijas un pārliecināt bankas izsniegt aizdevumus [67, 426].

1.3.4. Privātā sektora finansējuma iespējas nozarē

Tāpat kā citās nozarēs arī autoceļu nozarei var piesaistīt privātā sektora investīcijas. Iesaistot privātos investorus, autoceļu projekta finansiālās dzīvotspējas pamatā ir ieņēmumi par ceļu nodevām vai citi ceļa lietotāju maksājumi [30, 9]. Lai privātā sektora investori būtu ieinteresēti infrastruktūras projektā tam jāiekļauj šādi faktori:

- detalizēta risku analīze, lai novērstu visus riskus (komerciālos un politiskos);
- finanšu analīze, lai apliecinātu pietiekamu naudas plūsmu;
- ekonomiskā analīze, lai apliecinātu pieņemamu peļņas normu projektam un valdībai;
- jābūt sakārtotai likumdošanai projekta realizācijai [139, 3].

Tā kā infrastruktūras sektors parasti tiek uzskatīt pa dabisku monopolu, tad autoceļi kā daļa no kopējās infrastruktūtas tiek uzskatīti par piemērotu kandidātu koncesijai [59, 15]. Koncesija ir līgumiska vienošanās, kurā investors uzņemas no valdības tiesības sniegt noteiktu pakalpojumu [121, 53]. Šīs ir ne tikai ekskluzīvas investora tiesības, bet arī likumisks monopols sniegt noteikto pakalpojumu koncesijas līguma garumā [59, 17]. Koncesiju vajadzētu izmantot reģionos vai apvidos, kur visticamāk tiks sniegta palīdzība reģiona attīstībai [59, 15], tādejādi investoram nodrošināt ekskluzīvā pakalpojuma lietojumu, kas autoceļu nozarē būtu maksas ceļa lietošana. Daudzās valstīs privāto sektoru iesaista finansēt autoceļu infrastruktūru caur koncesiju zem publiskās – privātās partnerības (PPP) programmām. PPP projekti veicina privātā sektora iesaisti, bet privātā sektora finansēšanas izmaksas ir augstākas nekā valdības aizņēmuma izmaksas. Lai pārvarētu neskaidrības ap projekta nākotnes iznākumu, PPP projekti nereti ir veidoti ļoti sarežģītās līgumattiecībās, tā paredzot visas iespējamās situācijas, bet attiecīgi veidojas augstas darījumu izmaksas [32,345].

Garantijas var tikt izmantotas, lai palīdzētu piesaistīt privāto finansējumu autoceļu nozarei. Daļēja riska garantijas ir īpaši nozīmīgas saistībā ar privāto finansējumu infrastruktūrai, jo šādas garantijas segtu specifiskas valdības saistības, kas noteiktas atbalsta līgumā (piemēram, koncesijas līgums, izpildes līgums) ar projektā iesaistītajām pusēm [121, 55]. Daļēja riska garantijas nodrošina samaksu iesaistītajām pusēm, ja gadījumā valdībai izveidojas papildus parāda saistību risks, kas izritējis no saistībām, kuras uzņēmusies valdība vai to aģentūras privātā sektora projektos [121, 55]. Pasaules Banka piedāvā daļēja riska garantijas, kas nosedz specifiskus riskus, kas valstī radušies no līgumsaistību izpildes ārpus valsts vai noteiktus neparedzētus politiskos notikumus [121, 55].

Tāpat valstis var izmantot LGTT programmu, kas ir saīsinājums no Aizdevumu garantiju instruments Eiropas transporta tīkla projektiem, un tā ir daļa no Eiropas Savienības TEN-T programmas. Eiropas Komisija ar LGTT un Eiropas Investīciju banku cenšas atvieglot un paātrināt privātā sektora līdzdalību, lai finansētu lielos TEN-T projektus. Lieliem

transporta infrastruktūras projektiem bieži ir grūtības piesaistīt privātā sektora finansējumu, jo projekta sākumā ieņēmumu risks ir salīdzinoši augsts. LGTT uzlabo projekta dzīvotspēju un daļēji sedz sākuma ieņēmumu risku LGTT garantijas maksimālais apjoms vienam projektam ir 200 miljoni eiro, un garantija nedrīkst pārsniegt 10% no pamata aizņēmuma. Atbalsts ir pieejams pirmajos 5–7 projekta darbības gados [30, 9].

Kā jau ieguldījumiem autoceļos privātajam finansējumam priekšrocības būtu:

+ uzlabo valsts tēlu starptautiski kā investoriem labvēlīgu [103, 266];

+ veido ekonomiskās aktivitātes citās nozarēs projekta reģionā [103, 266];

+ samazina spiedienu uz valsts budžeta izdevumiem nosegt visus projektus nozarē [121, 53].

Tāpat par trūkumiem var uzskatīt, ka:

- tiek attīstīts tikai konkrētais reģions un nav kopēja valsts autoceļu attīstība [34, 266];

- valdībai jāvienojas ar investoriem par nosacījumiem izejot uz kompromisu līdz ar to valdībai var nākties pieņemt uzstādījumus, ko savādāk nebūtu pieļāvuši [121, 54].

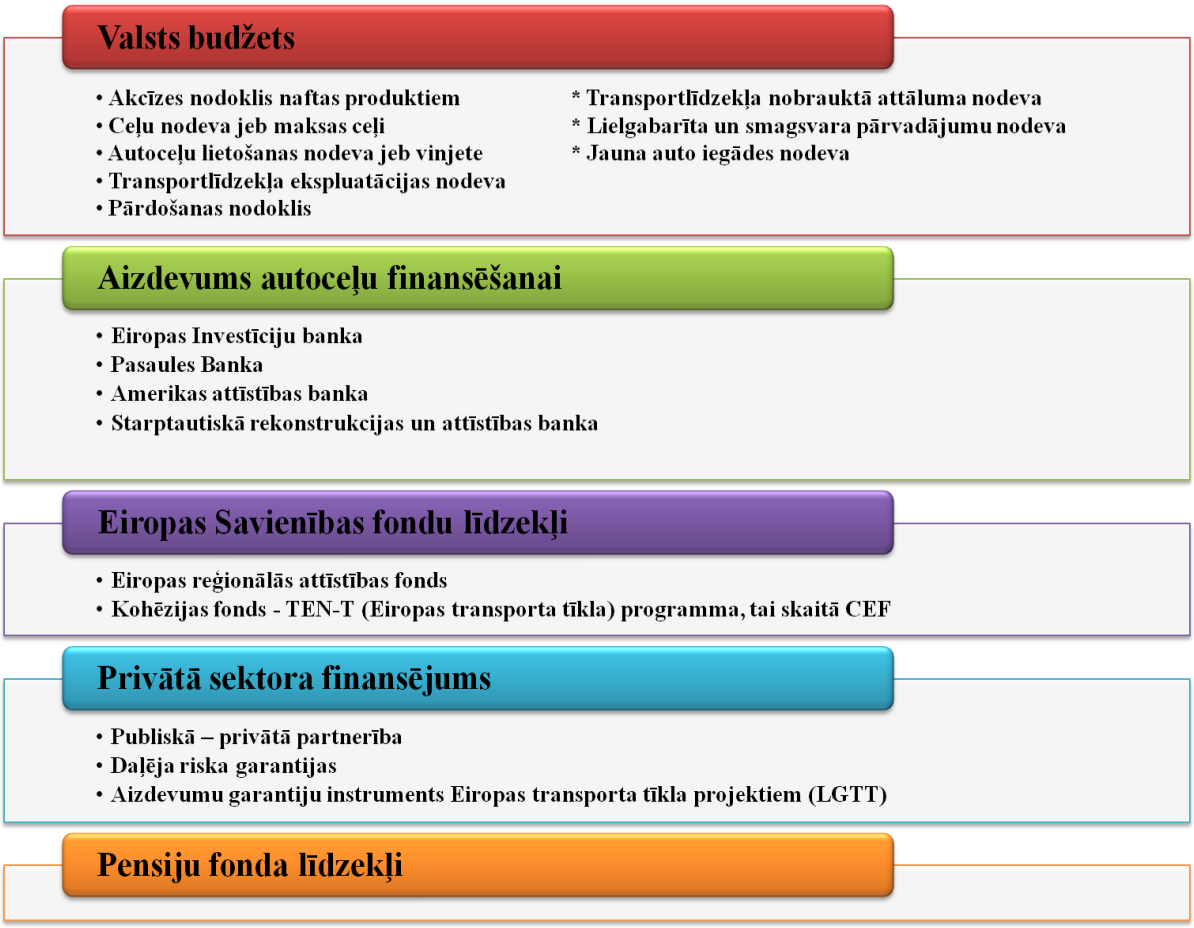
1.3.5. Eiropas Savienības fondu līdzekļi

Eiropas Savienības dalībvalstīm ir pieejami Eiropas Savienības struktūrfondu finanšu līdzekļi, kas ir sadalīti pa dažādām prioritārajiem virzieniem un tālāk programmām. „Eiropas Komisija, Eiropas Savienības Padome un Eiropas Parlaments saskaņā ar finanšu plānošanas shēmu, kas izstrādāta vairākiem gadiem, īsteno ikgadējo budžeta procesu, kas ir Eiropas Savienības finanšu politikas sastāvdaļa ... ” [70, 157]. Finansējums tiek pārvaldīts, ievērojot stingrus noteikumus, lai cieši kontrolētu līdzekļu izmantošanu un lai naudu izlietotu pārredzami un atbildīgi. Eiropas Komisijas 28 komisāriem kā kolēģijai ir galīgā politiskā atbildība par to, lai ES līdzekļi tiktu pareizi izlietoti. Tomēr, tā kā finansējuma lielāko daļu pārvalda saņēmējvalstis, dalībvalstu valdību pienākums ir veikt pārbaudes un ikgadējās revīzijas.

Autoceļu nozarei ir pieejami līdzekļi gan no Kohēzijas fonda, gan no Eiropas reģionālās attīstības fonda (turpmāk tekstā – ERAF). Kohēzijas fonds autoceļu nozarē izmantojams, lai līdzfinansētu Eiropas transporta tīkla (galvenā un globālā tīkla TEN-T) projektus [36, 369]. TEN-T (Eiropas transporta tīkla) programmu izveidoja un pārvalda Eiropas Komisija, kas definē politiku un pieņem visus finansēšanas lēmumus. Praktisko darbu un programmu īstenošanu veic TEN-T izpildaģentūra. Saskaņā ar likumu TEN-T programmas galvenais uzdevums ir uzsākt un veicināt svarīgus infrastruktūras projektus Eiropā un Baltijas jūras reģionā [30, 5]. TEN-T programmas līdzekļi tiks piešķirti arī CEF (Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments) un tiks piešķirti projektiem visā Eiropā ar ievērojami augstāku dalībvalsts līdzdalības maksu projektā [36, 371]. Toties ERAF finansējuma saņemšanai var izmantot jebkuru transporta infrastruktūras attīstības projektu ārpus TEN-T tīkla [36, 370].

Gan ERAF, gan Kohēzijas fonda līdzekļiem Eiropas Komisija veic pārrunas ar ES dalībvalsti, apstiprina attīstības programmas un atbild par resursu piešķiršanu. Dalībvalstu atbildība ir pārskatīt savas programmas un izvēlēties attiecīgos projektus, kurus finansēt. Dalībvalstis arī kontrolē un pārvalda šos projektus. Eiropas Komisija pārrauga programmas un izmaksā apstiprinātos izdevumus, kā arī pārbauda kontroles sistēmu [30, 7]. Dotācijas infrastruktūras projektiem tiek sadalītas caur divām dažādām kategorijām ikgada un daudzgadu periodam [30, 5]. Efektīva ES struktūrfondu apguves sadale ir pieņemta, ka 70% no projekta kopsummas nāk no ES fondu līdzekļiem un 30% no dalībvalsts budžeta līdzekļiem [36, 369].

Katras valdības uzdevums ir, izveidot autoceļu finansēšanas modeli savā valstī no dažādien finanšu resursiem, kurus autore iepriekš ir izklāsījusi šajā apakšnodaļā un attēlojusi zemāk 1.1 attēlā vai arī valsts var izvēlēties no cita veida resursiem. Pasaules Bankas Ceļu un



1.1. ***att. Autoceļu finansējuma resursu veidi***

transporta infrastruktūras konsultants C.Queiroz kā piemērotāko veidu ceļu lietotāju maksājumiem piedāvā sastādīt no kombinācijas, kurā būs akcīzes nodoklis degvielai (parasti sastāda 70-80% no kopējiem autoceļu lietotāju maksājumiem) ikgadējā transportlīdzekļa lietošanas nodeva, kas variē atkarībā no transportlīdzekļa, īpaša maksalielgabarīta un smagsvara transportlīdzekļiem par papildus nodarītajiem zaudējumiem autoceļiem un

autoceļu lietošanas nodeva jeb vinjete, lai kompensētu ārvalstu pārvadātāju nodarītos zaudējumus ceļiem [121, 47-48].

Tā kā transporta infrastruktūras finansējums ir balstīts uz vairāku avotu sistēmu un tā pareiziem uzstādījumiem, ņemot vērā ekonomiskos uzstādījumus [36, 371], tad autoceļu finansējuma resursi pēc literatūras apskata ir iedalīti piecās sadaļās, kuras autore attēlojusi 1.1. attēlā, kur lielākā resursu dažādība novērojama valsts budžetam. Līdz ar to autore secina, ka lielākoties valstis izvēlas ērtāko variantu un saņemt tiešos ienākumus nodokļu veidā.

Autore secina, ka izmaiņas autoceļu nozarē un pašu ceļu kvalitātē, varētu ātri atspoguļoties citās tautsaimniecības nozarēs kā papildus izdevumi vai apgrūtinājums, tāpēc valsts pārvaldes veiktā autoceļu finansējuma vadība būs jūtama arī saistītajās nozarēs. Līdz ar to izvēlētajiem finansējuma avotiem autoceļu nozarē būtu jābūt stabiliem un nepārtrauktiem, lai novērstu nestabilitāti arī citās tautsaimniecības nozarēs. Lai varētu viest stabilitāt autoceļu finansējumā, jānoskaidro pie kā valsts pārvaldē būtu jāgriežas, tātad kam pieder Latvijas autoceļi un kurš tos pārvalda. Ja nepievērsīs uzmanību autoceļu sasaistei ar citām nozarēm, tad Latvijas tautsaimniecībā turpināsies negatīva ietekme uz kopējiem rādītājiem. Vai Latvijas valdībai nebūtu pienācis brīdis dziļāk ieskatīties citu valstu pielietotajos autoceļu finansējuma modeļos un izsvērt tos? Nākamajā nodaļā autore apskatīs ne tikai iepriekšminētos jautājumus, bet arī patreizējo autoceļu fiansējuma modeli Latvijā.

2. LATVIJAS UN CITU VALSTU AUTOCEĻU NOZARES SITUĀCIJAS APSKATS UN ANALĪZE

Dažādi pētnieki un zinātnieki vairākkārtēji rakstījuši, ka autoceļi kā infrastruktūras sastāvdaļa ietekmē valsts tautsaimniecības stāvokli, ko autore aprakstīja darba pirmajā daļā. Tālāk autore apskatīs, vai teorija un realitāte saskan, kad vēlmes ir jāpārvērš par darbībām. Gan Latvijas, gan citu apskatīto valstu iekārtās autoceļiem ir piederība un kāds tos pārvalda ar dotajām pilnvarām un uzdevumiem. Katrā valstī tiek izvirzīti tuvāki un ilgtermiņā sasniedzami mērķi ar rādītājiem, ceļu nozare nav izņēmums, kam arī valdība uzstāda sasniedzamos rādītājus, kas ietilpst kopējā valsts tautsaimniecības izaugsmes sasniegšanas mērķī. Prasībām pēc mērķu sasniegšanas būtu līdzi jāpiešķir attiecīgai nozarei finansējums un sakārtota, efektīva sistēma. Kāda ir Latvijas situācija autoceļu nozarē un izvēlētajās citās pasaules valstīs, būs galvenais autores jautājums šajā otrajā nodaļā.

2.1. Autoceļu piederība un pārvaldība

Visi autoceļi Latvijas Republikā pakļauti valsts reģistrācijai un uzskaitei. Lai pārvaldības funkcijas pildītu, jānoskaidro pārvaldāmā objekta īpašnieks, kas noteikts Ceļu satiksmes likumā kā valsts, pašvaldība, fiziskā vai juridiskā persona, kurai attiecīgais ceļš pieder uz īpašuma tiesību pamata [5], bet ceļa pārvaldītājs ir īpašnieks vai cita fiziskā vai juridiskā persona, kurai attiecīgais ceļš nodots pārvaldījumā (pārziņā) [5].

Visus Latvijā esošos autoceļus var iedalīt pēc to nozīmes:

- valsts autoceļos;
- pašvaldību ceļos;
- komersantu ceļos;
- māju ceļos [7].

Latvijas Republikas īpašumā ir visi valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm [7]. Toties pašvaldību ceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ir attiecīgo pašvaldību īpašums [7]. Atsevišķos gadījumos ar MK lēmumu noteiktus valsts autoceļus var nodot pašvaldību pārziņā. Pieņemot šādu lēmumu attiecīgie ceļu posmi būs rakstīti pēc lēmuma piederības, kas ir jāmaina MK noteikumu sarakstā, kurā noteikti valsts galveno autoceļu, reģionālo autoceļu, vietējo autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmi [13].

Valsts un pašvaldību ceļu nozīmes izpratne ir biežāk saprotama nekā komersantu ceļu definīcija. Ar terminu komersantu ceļi saprotami ceļi, kas pieder uzņēmumiem kā tiesību subjektiem, kā arī citām privāto tiesību juridiskajām personām, savukārt otrs mazāk

sastopams jēdziens - māju ceļi ir tādi, kas nesavieno citus augstāka līmeņa ceļus [7]. Pie komersantu ceļiem pieskaitāmi arī AS "Latvijas valsts meži" īpašumā esošie meža ceļi, Aizsardzības ministrijas un Valsts robežsardzes īpašumā esošie ceļi, kā arī dārzkopības kooperatīvu ceļi, jauno dzīvojamo ciematu ceļi utt. [11, 2]. Normatīvajos aktos nav noteiktas komersantu un māju ceļu uzturēšanas prasības, kuras šo ceļu īpašniekiem būtu jāievēro. Līdz ar to pašsaprotami, ka komersantu un māju ceļu būvniecībai un uzturēšanai, atšķirībā no pašvaldību ceļiem, netiek piešķirta valsts budžeta mērķdotācija.

Autoceļu iedalījums var arī raksturot to prioritāti, kas noteikts attiecīgi paredzamos satiksmes apstākļus, kas jānodrošina, un atbilstošo darbu prasību izpildi. VAS „Latvijas Valsts ceļi" (LVC) sniegtais [25, 2] ceļu iedalījums attēlots 2.1. tabulā, kurā valsts autoceļi, kas ir 20 081 km jeb 28% no kopējiem Latvijas autoceļiem, iedalīti galvenajos, reģionālajos un

2.1. tabula

Latvijas autoceļu iedalījums un garums kilometros pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi" datiem uz 2016. gada 1. janvāri

Ceļu klasifikācija	Ceļu garums, km			
	Ar melno segumu	Ar šķembu un grants segumu	Bez seguma	Kopā
Valsts autoceļi, t.sk.:	***9 006***	***11 075***	**-**	***20 081***
galvenie autoceļi (A)	1 672	-	-	1 672
reģionālie autoceļi (P)	4 613	856	-	5 469
vietējie autoceļi (V)	2 721	10 219	-	12 940
Pašvaldību autoceļi un ielas, t.sk.:	***5 576***	***32 573***	**-**	***38 149***
autoceļi	1 130	29 053	-	30 183
ielas	4 446	3 520	-	7 966
Meža ceļi	***23***	***9 174***	***2 496***	***11 693***
Kopā autoceļi un ielas	***14 605***	***52 822***	***2 496***	***69 923***

vietējos autoceļos. Ja galvenie autoceļi Latvijas valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu (Rīgu) ar pārējām Latvijas pilsētām, tad reģionālie autoceļi novadu centrus savieno savā starpā vai ar Latvijas pilsētām, galvaspilsētu Visbeidzot vietējie autoceļi novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes un ciemi [7]. Autore vēlas pievērst uzmanību 2.1. tabulā tieši pašvaldību ceļiem, kas ir 38 149 km jeb 53% no kopējiem Latvijas autoceļiem, jo pa tiem notiek ievērojama daļa Latvijas uzņēmumu saimnieciskā darbība, kas kā tika aprakstīts 1.1. nodaļā ir daļa no kopējās infrastruktūras, bet uzņēmējdarbība kā redzams 2.1. tabulā lielākoties (83% no pašvaldību autoceļiem) ir jāveic pārvietojoties pa šķembu un grants ceļiem, kas ekspluatācijā nebūtu tas ērtākais un automašīnas tehniskajam nolietojumam saudzīgākais segums. Mežā ceļi, kas sastāda 15% no kopējā autoceļu garuma, kā redzams 2.1. tabulā, tiek uzturēti un attīstīti, lai nodrošinātu labāku meža apsaimniekošanu. Meža autoceļš pēc savas būtības ir atbilstoši tehniskajiem parametriem uzbūvēts komersanta

ceļš ar segu vai bez segas, kas nodrošina meža apsaimniekošanu un ir ekspluatējams ar maksimālo vienas ass tilta slodzi 10 t visu gadu, izņemot pavasara/rudens šķīdoni [63, 25].

Tā kā lielāko daļu Latvijas autoceļu pārvalda valsts institūcijas, tad attiecīgi tām saistošs ir Valsts pārvaldes iekārtas likums, kura 10. panta piektā daļā noteikti labas pārvaldības principi, kuri „ietver atklātību pret privātpersonu un sabiedrību, datu aizsardzību, taisnīgu procedūru īstenošanu saprātīgā laikā un citus noteikumus, kuru mērķis ir panākt, lai valsts pārvalde ievērotu privātpersonas tiesības un tiesiskās intereses." Tā kā ceļu tīkla pārvaldīšanā pamatā ir intelektuālas darbības, tad iesaistītās personas parasti ir specializēti profesionāļi, kuriem savā darbā jaievēro iepriekšminētie pārvaldības principi. Līdz ar to pašaprotami liekas, ka ceļu tīklu pārvaldīšanu būtu nepieciešams organizēt tādā formā, ka tā iespējami labākajā veidā atbilstu ceļu tīkla specifiskajiem un konkrētajiem apstākļiem, sabiedrības interesēm ceļu jomā un ceļu lietotāju vajadzībām [75, 78]. Tālredzīgi plānots, pietiekami attīstīts un pārvaldīts ceļu tīkls ir viens no būtiskākajiem valsts tautsaimniecības izaugsmes faktoriem. Līdz ar to autoceļu pārvaldīšana ietver virkni uzdevumu:

• plānošana, kura sastāv no fizisko darbu noteikšanas un grafika sastādīšanas;

• līguma noslēgšanas par fizisko darbu un paveiktā darba kvalitātes un apjoma pārraudzības;

• pārvaldīšanas rezultātu pastāvīgas vērtēšanas, lai mainīgajām vajadzībām pielāgotu metodes un tehnoloģijas un mācītos no pieļautajām kļūdām [75, 78]. Turpmāk nepieciešams noskaidrot iestādi, kas īsteno autoceļu valsts pārvaldi, tāpēc iepazīstot likuma „Par Autoceļiem" 7. panta pirmo daļu, teikts, ka autoceļu valsts pārvaldi īsteno Satiksmes ministrija, kura ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarē. Satiksmes ministrija pēc MK noteikumiem par „Satiksmes ministrijas nolikumu" veic autoceļu nozarē sekojošus uzdevumus:

- pārstāv valsts intereses starptautiskajās transporta un sakaru institūcijās,
- koordinē vienotās transporta sistēmas darbību,
- organizē valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu un pašvaldību autoceļu pārraudzību,
- risina ar starptautiskās autosatiksmes nodrošināšanu saistītos jautājumu
- organizē un koordinē valsts politikas izstrādi un īstenošanu satiksmes drošības jomā;
- saskaņā ar ministrijas darbības stratēģiju plāno likumā par valsts budžetu kārtējam gadam iekļaujamās budžeta programmas, analizē un kontrolē to izpildi;
- organizē ES fondu finansēto projektu ieviešanu transporta un sakaru nozarē;
- pārzina esošo specializēto būvniecību transporta un sakaru nozarē;
- nodrošina valsts pasūtīto pētījumu pieteikumu izstrādi, kā arī veicina pētījumu rezultātu efektīvu izmantošanu nozares politikas izstrādē;

- izstrādā nozari reglamentējošo tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu projektus [15].

Satiksmes ministrija autoceļu pārvaldīšanu un vēlams sakārtošanu plāno atbilstoši Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020. gadam (NAP) un Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.– 2020. gadam (TAP) izvirzītajiem mērķiem, uz kuru pamata tika izstrādāta Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. – 2020.gadam. Satiksmes ministrija deleģēja VAS "LVC" saskaņā ar 2013. gada 16. decembrī noslēgto Deleģēšanas līgumu Nr. SM 2013/-57 veikt šādas pārvaldīšanas funkcijas uz valsts autoceļiem:

- valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu,
- 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, pašvaldību, komersantu un māju ceļu būvniecības, rekonstrukcijas, ikdienas uzturēšanas un periodiskās uzturēšanas pārraudzību,
- ES Kohēzijas un reģionālās attīstības fondu līdzfinansēto projektu vadību un būvniecības uzraudzību [7].

Atsaucoties uz pirmajā daļā apskatītajām valsts pārvaldes funkcijām autore saskata, ka VAS „LVC” augšminētās deleģētās autoceļu pārvaldīšans funkcijas realizē caur pārvaldes un izpilddarbības formām, kā arī kontroles un uzraudzības darbībām. Pēc normatīvajiem aktiem VAS „LVC” ir pilnvarota veikt kontroles un uzraudzības darbības tikai valsts autoceļiem, bet MK noteikumos „Kārtība, kādā pārrauga pašvaldību ceļu būvniecību un uzturēšanu” ir tomēr norādīts, ka VAS „LVC” jāveic tehniskās pārbaudes uz komersantu un māju ceļiem. Tāpēc Satiksmes ministrija ir sagatavojusi likuma grozījumus, kas šobrīd ir apstiprināti Valsts sekretāru sanāksmē, lai atbrīvotu VAS "LVC" no komersantu un māju ceļu būvniecības, rekonstrukcijas, ikdienas uzturēšanas un periodiskās uzturēšanas pārraudzības pienākumiem. Paredzētie likuma grozījumi būtu tikai saprātīgi, jo VAS "LVC" nav tiesīga pārraudzīt komersantu un māju ceļu būvniecību un uzturēšanu, jo tai nav likumīgu tiesību iekļūt fizisko un juridisko personu īpašumā, savukārt komersantu un māju ceļu īpašniekiem ar likumu nav noteikts pienākums ievērot VAS "LVC" norādījumus. Līdz ar to VAS „LVC” varētu vairāk pievērst cilvēkresursus jau noteiktajiem veicamajiem pamatuzdevumiem:

1. Veikt valsts autoceļu tīkla uzskaiti, reģistrāciju, pārvaldīšanu un aizsardzību;
2. Uzturēt un pilnveidot valsts un pašvaldību autoceļu sarakstu;
3. Izstrādāt valsts autoceļu tīkla saglabāšanas un attīstības stratēģiju;

4. Administrēt valsts autoceļu tīkla finansējumu;
5. Organizēt iepirkumu valsts vajadzībām izpildi autoceļu nozarē;
6. Organizēt un kontrolēt autoceļu tīkla projektēšanu, būvniecību, remontu un uzturēšanu;
7. Sagatavot nozares tiesību aktus un kontrolēt to izpildi;
8. Koordinēt satiksmes drošības organizāciju uz autoceļiem;
9. Pasūtīt un vadīt valsts autoceļu tīkla standartu un tehnisko noteikumu projektu izstrādi;
10. Pārraudzīt pagastu, uzņēmumu un māju ceļu būvniecību, uzturēšanu un aizsardzību [136].

Autore, analizējot VAS „LVC" mājas lapā publicēto informāciju, iesaka papildināt pamatuzdevumu sarakstu ar 11. punktu, kurā VAS „LVC" būtu uzdevums sagatavot uzskatāmus materiālus sabiedrības informēšanai par valsts autoceļu tīkla pašreizējo stāvokli un tuvākajiem plāniem, kā arī nākotnē autoceļiem nepieciešamajām vajadzībām. Sava veida iekšējā statistika par ceļu stāvokli VAS „LVC" noteikti ir apkopota, jo valsts autoceļu vizuālā apsekošana katru gadu tiek veikta pēc vienotas metodikas, tātad dati pa gadiem ir salīdzināmi. Pēc ceļu apsekošanas iegūtais ceļu segumu novērtējums ir viens no kritērijiem rekonstrukcijas un periodiskās uzturēšanas programmu izveidei. Katram autoceļa posmam VAS „LVC" nosaka kalpošanas laiku pēc normatīviem, kuram beidzoties būtu nepieciešams veikt ceļa būvdarbus - atjaunošanu vai rekonstrukciju. Tāpēc VAS „LVC" viens no stratēģiskās plānošanas uzdevumiem ir sniegt Satiksmes ministrijai rekomendācijas par nepieciešamo finanšu apjomiem esošā autoceļa tīkla saglabāšanai un lietotājiem pieņemamā stāvoklī nodrošināšanai [136]. Ievērojot augstāk uzskaitītos pamatuzdevumus un atsaucoties uz 2008. gada 8. janvāra MK noteikumu Nr. 10 "Kārtība, kādā tiek pārraudzīta pašvaldību ceļu, komersantu ceļu un māju ceļu būvniecība, rekonstrukcija un uzturēšana" 6.punktu, VAS "LVC" ar uzturēšanu saistīto darbu pārraudzību veic reizi gadā, bet ar būvniecību, rekonstrukciju un periodisko uzturēšanu saistīto darbu pārraudzību veic reizi attiecīgo darbu izpildes gaitā. Ņemot vērā, ka pēc 2.1. tabulā norādītajiem datiem Latvijā ir 69 923 km autoceļu, no tiem 38 149 km jeb 53% ir pašvaldību autoceļi, tad VAS „LVC" ir jāveic uzturēšanas pārraudzība lielākajai daļai autoceļu, neskaitot pārējās funkcijas, kas jāpilda uz valsts autoceļiem. Tā kā Latvijas teritorija ir 64 589 km² plaša un kā jau minēts autoceļu un ielu kopgarums ir 69 923 km, tad ceļu tīkla vidējais blīvums Latvijā ir 1,083 km uz 1 km² [25]. Autore vērtē, ka autoceļu tīkla blīvums Latvijā ir vērtējams vairāk kā pietiekošs.

VAS "LVC" nav vienīgā valsts institūcija autoceļu nozarē, kurai ir noslēgts funkciju izpildes deleģēšanas līgums ar Satiksmes ministriju, jo Satiksmes ministrija ir deleģējusi valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu plānošanu un veikšanu VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" (LAU), ko veic saskaņā ar noslēgto deleģēšanas līgumu [7]. VAS "LAU" 2013. gadā tika noslēgusi septiņu gadu ilgu deleģēšanas līgumu ar Satiksmes ministriju, lai

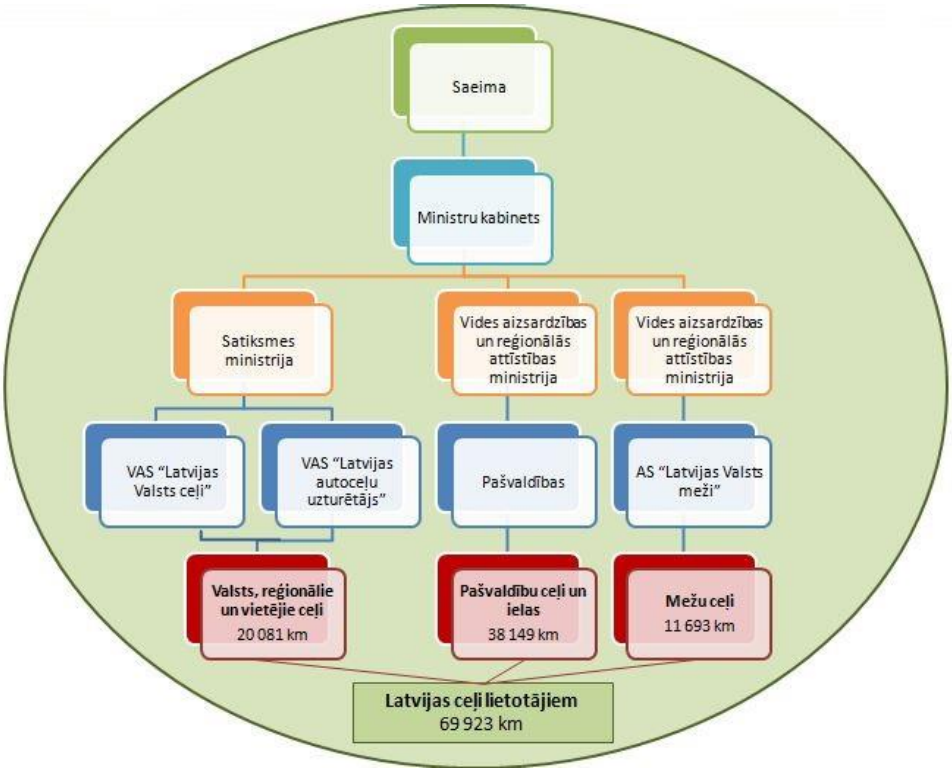
saglabātu valsts autoceļus un nodrošināt garantētu un nepārtrauktu valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanu. Tā kā VAS "LAU" ir publiskas personas kapitālsabiedrība, kuras akcijas 100% pieder valstij un to akciju turētājs ir Satiksmes ministrija [135], tad tās darbību regulē MK noteikumi Nr. 224 „Noteikumi par valsts un pašvaldības autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" un Nr. 1528 „Valsts akciju sabiedrības „Latvijas autoceļu uzturētājs" sniegto publisko pakalpojumu saraksts un to cenu noteikšanas metodika", bet kopumā VAS "LAU" pamatdarbības galvenais uzdevums ir valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu plānošana un veikšana uz valsts autoceļiem [135].

Savukārt AS „Latvijas Valsts meži" nav Satiksmes ministrijas tiešā pārraudzībā toties tās valdījumā, kā iepriekš tika attēlots 1.1. tabulā ir 11 693 km meža ceļu, kas kopā ar 5000 km dabiskajām brauktuvēm un 2830 km citu īpašnieku ceļiem veido 1,1 km/100 ha lielu ceļu tīkla blīvumu meža teritorijā [82]. Veicot meža ceļu inventarizāciju, 2009. gada uzņēmumā AS „Latvijas Valsts meži" tika izveidots meža autoceļu reģistrs [82]. Optimāls meža autoceļu blīvums ir nozīmīgs rādītājs meža vērtības palielināšanai. Tāpēc AS „Latvijas Valsts meži" kā meža autoceļu pārvaldītājam nozīmīgs faktors būs attāluma samazināšana kokmateriālu pievešanai no cirsmas līdz ceļam, kas dotu vislielāko efektu, jo autoceļu tuvums ļauj samazināt mežsaimnieciskās kopējās gala produkcijas izmaksas, kā arī uzlabo cirsmu ikdienas pieejamību uzņēmējdarbībai.

Darba 1.1. nodaļā tika aprakstīta valsts pārvaldes ekonomiskā funkcija, kurā ietilptu arī pienākums valsts iestādei būt zinošai par valsts līdzekļu izlietojumu, tāpēc valsts autoceļu un pašvaldību pārziņā esošo ceļu un ielu finansēšanai izmantotos līdzekļus Ministru kabineta noteiktajā kārtībā uzskaita Satiksmes ministrija un pašvaldības [7]. Katru gadu līdz 1. martam Satiksmes ministrijai jāsagatavo pārskats par valsts autoceļu finansēšanai iepriekšējā gadā izmantotajiem līdzekļiem, tādā pašā termiņā arī pašvaldībām jāiesniedz apkopojums par tās pārvaldībā esošajiem ceļiem un ielām izmantotajiem līdzekļiem, bet atšķirībā no Satiksmes ministrijas pašvaldības šo pārskatu iesniedz Centrālajai statistikas pārvaldei, kura apkopo visu Latvijas pašvaldību sniegtos dokumentus par izlietotajām finansēm autoceļiem un ielām [14]. Tālāk Centrālā statistikas pārvalde datu apkopojumu par pašvaldību iepriekšējā gada izlietotajām finansēm autoceļiem iesniedz Satiksmes ministrijai līdz 1. maijam, kura, apvienojot pašvaldību un valsts autoceļiem izmantoto līdzekļu datus, sagatavo pārskatu līdz 1.jūnijam par iepriekšējā gadā autoceļos ieguldītajiem finanšu apjomiem, kuru tālāk nodod Eiropas Savienības komisijai līdz 31. decembrim. Autore vēlējās apskatīt arī finanšu līdzekļu pārvaldības procesu, jo tas parāda sistēmisku pieeju valsts budžeta līdzekļiem. Latvijā esošajā procesā par valsts budžeta izlietojamības rezultātu sniegšanu nav izteiktas kontroles nozares specifiskajā izpildījumā, tas ir, trūkst apskates līdzekļu izlietojumam nozarē pēc būtības, vai

līdzekļu izlietojums bijis saskaņots ar citu institūciju darbiem un tuvākajiem plāniem, nevis pēc statistiskiem datiem. Gan autoceļu nozares, gan citu nozaru aktīvi, kas ir Latvijas Republikas īpašumā, pamatā tiek finansēti no iedzīvotāju maksātajiem nodokļiem, tāpēc sistēma un pakāpes kā tiek pieņemti lēmumi par nodokļu finansējuma sadali, kā arī atbildība, kas nāk līdzi valsts finansējumam būtu jābūt plaši izskaidrotai no valsts pārvaldes puses. Diemžēl šobrīd nav publicētas un izplatītas sabiedrībā tādas shēmas, kas attēlotu, kā Latvijā notiek autoceļu pārvaldības un finansējuma apstiprināšanas kārtība, kas sniegtu iedzīvotājiem labāku izpratni, kam drīkst prasīt atbildību par konkrētajiem ceļiem vai to posmiem.

Šajā apakšnodaļā izklāstīto Latvijas autoceļu pārvaldības modeli autore ir apkopojusi un attēlojusi 2.1. attēlā, kur redzamas lēmumu pieņemšanas un atbildības pakāpes. Lai gan visbiežāk par autoceļiem atbildība tiek prasīta no VAS „LVC", tomēr 2.1. attēlā redzams, ka ceļu finansējums tiek sniegts dažādām instancēm, kas pārvalda ceļus, bet visplašākais ceļu



2.1. att. **Latvijas autoceļu pārvaldības shēma (autores veidots attēls)**

garums atrodas tieši pašvaldību atbildībā. Latvijas un Eiropas Savienības tautsaimniecībai nozīmīgākie ceļi būs tieši Satiksmes ministrijas atbildības lokā, kas ir valsts, reģionālie un vietējie ceļi. Līdz ar to autorei un visticamāk arī nodokļu maksātājiem interesētu, kā Latvijā tiek pārvaldīti autoceļi, vai pieņemti lēmumi, kas veicinātu Latvijas ekonomikas attīstību. Nākamajā apakšnodaļā autore apskatīs Latvijas autoceļu finansējuma esošo modeli un kā tas ietekmē Latvijas autoceļu stāvokli, vai patreizējā finansējuma apjoms ir pietiekams un kā šis līdzekļu piešķirums tiek veidots, pamatojoties uz kādiem likumiem un normām.

2.2. **Autoceļu finansējuma patreizējais modelis Latvijā un situācijas analīze**

Lai izprastu Latvijas autoceļu finansējuma patreizējo modeli, nepieciešams noskaidrot saistošos normatīvos dokumentus. Autoceļu nozarē tāpat kā citās Latvijas nozarēs finansējuma plānošanu un sistēmu nosaka gan kopēji normatīvi, gan specifiski atbilstoši jomai. Latvijas autoceļu finansēšanas modelim saistošie likumi būtu šādi:

- likums „Par Autoceļiem”,
- likums „Par Ostām”,
- likums „Par vieglo automobiļu un motociklu nodokli”,
- likums „Par akcīzes nodokli”,
- Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums,
- Autoceļu lietošanas nodevas likums.

Vienīgā likumiski norādītā sistēma autoceļu finansēšanai Latvijā ir atrodama likumā „Par Autoceļiem”, kur noteikta tieša sasaiste Valsts autoceļu fondam un finansējuma resursu veidiem, jo norādīts, ka valsts budžeta finansējumu programmai "Valsts autoceļu fonds" veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, 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 [7]. Tātad kā ceļu nozares finansējuma avotu pirmo min ieņēmumus no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, bet kā var redzēt šī darba iepriekšējā paragrāfā ar šādu nosaukumu neviens likums realitātē neeksistē, jo kopš 2010. gada tika pieņemts Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums. Tātad vismaz septiņus gadus juridiski nevar pastāvēt saikne starp transportlīdzekļu īpašnieku maksātajiem nodokļiem un programmu „Valsts autoceļu fonds”. Līdzīga nesakritība ir par norādītajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, tāpēc, ka šāda nosaukuma akcīzes likums nav atrodams, jo 2004. gadā saistībā ar iestāšanos ES tika salāgota likumdošana un pieņemts likums „Par akcīzes nodokli”, kurā naftas produkti tika iekļauti kopā ar citiem produktiem un likums „Par akcīzes nodokli naftas produktiem” beidza pastāvēt [6]. Autore saskata, ka likumiski noteiktā autoceļu finansēšanas sistēma nemaz nevar tikt izpildīta. Vienīgais likums, kas saskan ir Autoceļu lietošanas nodevas likums, kuram arī mērķis ir norādīts attiecīgi saistošs - valsts galveno un reģionālo autoceļu uzturēšanas un attīstības, kā arī videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana. Bet apskatot iepriekšminētos likumus (Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums un likums „Par akcīzes nodokli”), tad to mērķos nav nekādas norādes uz ceļiem vai to finansēšanu. Likums „Par Autoceļiem” kopš tā pieņemšanas

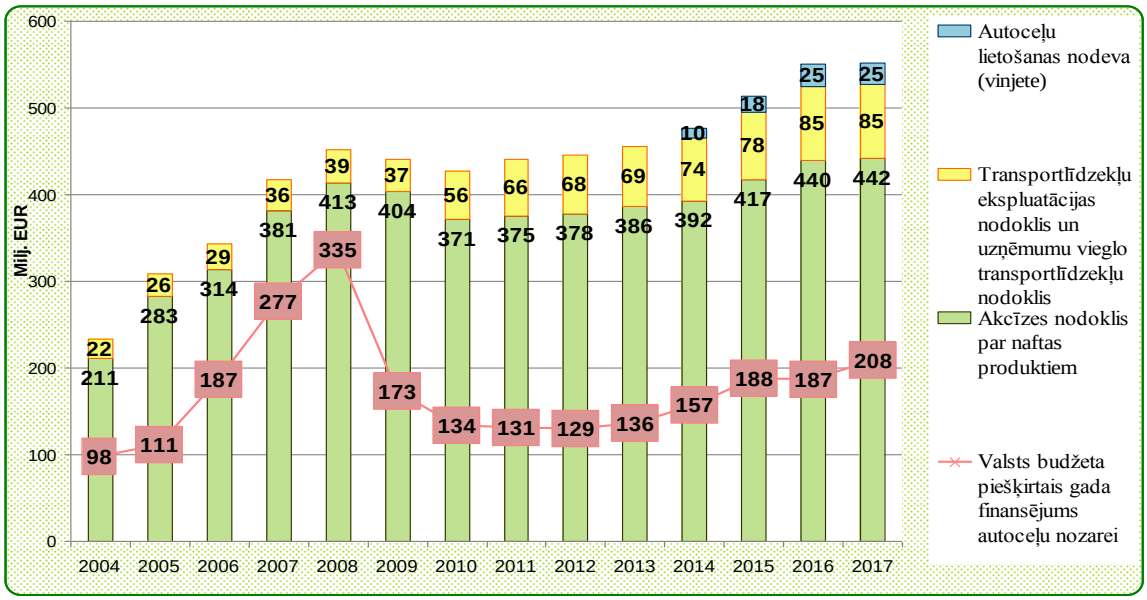
1992. gadā ir mainīts 18 reizes un pēdējie grozījumi apstiprināti 2014. gadā, tāpēc autorei šķiet, ka ir bijušas precīzi 18 iespējas valsts ierēdņiem izlabot šo iepriekšminēto likumu savstarpējo nesaskaņu, lai 12. pants būtu pilnvērtīgi spēkā esošs, jo šobrīd nozare nevar paļauties autoceļu finansējuma plānošanā uz juridiski neeksistējušu nodevu ienākumiem.

Lai kādi likumi un nodokļi tiktu nosaukti kā plānotie finansēšanas avoti autoceļiem, nebūs nozīmes, kamēr šī paša likuma „Par Autoceļiem" 12. pantā būs norāde - ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi. Tāpēc it kā nelielā piebilde panta noslēgumā izslēdz iepriekš uzskaitītos autoceļa finansēšanas ieņēmumu resursus. Augstākā tiesa pat ir izskatījusi likuma „Par Autoceļiem" 12. panta ceturtās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 1. pantam pēc deputāta Aināra Šlesera iniciatīvas. Augstākā tiesa nesaskatīja, ka 2011. gadā piešķirtais Valsts budžeta apjoms autoceļiem, kurš bija mazāk kā likumā noteiktie 80% no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, būtu pretrunā ar Satversmes 1. pantu, jo „ar valsts budžeta likuma starpniecību finanšu līdzekļi tiek sadalīti valsts noteikto funkciju īstenošanai un budžeta likuma uzdevums ir paredzēt līdzsvarotu finanšu līdzekļu izlietojumu" [113, 39], tātad ikgadējais valsts budžeta likums būs noteicošais nodokļu ienākumu sadales procesā. Autore atzīmē, ka šobrīd Latvijā pastāv autoceļu finansēšanas modelis, kurā nav konkrētas nodokļu ieņēmumu novirzīšanas sistēmas, tāpēc ir brīvība katru gadu valsts budžeta sadalījumu veidot pēc valdības noteiktām prioritātēm, kas mainās līdz ar jaunu valdību. Tāpat likumā „Par autoceļiem" noteikts, ka Valsts autoceļiem finansējums tiek piešķirts saskaņā ar Valsts autoceļu sakārtošanas programmu, uz kā pamata Satiksmes ministrija 2013. gadā izstrādāja un tā laika Satiksmes ministrs Anrijs Matīss iesniedza programmu Ministru kabinetā 2013. gada 21. maijā. Tikai Ministru kabinets šo Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam tikai pieņēma zināšanai, tātad netika apstiprināts programmai nepieciešamais finansējums, kas parādīja šī lēmuma neefektivitāti, jo šobrīd „stratēģiskie plāni ir tikai cilvēku galvās un uz papīra, bet netiek īstenoti, jo darba gaitā parādās nepārvarami šķēršļi" [42, 331].

Autoceļu lietošanas nodevas ienākumi parādījās tikai 2014. gadā, kad stājās spēkā Autoceļu lietošanas nodevas likums. Kā tolaik norādīja bijušais Satiksmes ministrs Anrijs Matīss, nodevas turpmāka atlikšana nebūtu bijusi loģiska, jo Latvijas autopārvadātāji jau maksāja par ceļu lietošanu Baltkrievijā, Lietuvā un no 2015. gada arī Krievijā [83]. Līdz ar to būtu tikai loģiski, ka ārvalstu pārvadātāji maksā par ceļu lietošanu Latvijā, jo nodevas mērķis ir valsts galveno un reģionālo autoceļu uzturēšanas un attīstības, kā arī videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana [4]. Latvijā Autoceļu lietošanas nodevu jāmaksā transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3,5 tonnām un kuri paredzēti vai tiek izmantoti kravu pārvadājumiem par atsevišķu valsts galveno un reģionālo

autoceļu posmu lietošanu. Nodevas likmes aprēķinātas atkarībā no transportlīdzekļa pilnas masas, asu skaita, dzinēja ekoloģijas klases un diferencētas pēc ceļu tīkla lietošanas ilguma (viena diena, viena nedēļa, viens mēnesis un gads) [4]. 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 "Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana" izdevumiem valsts galveno autoceļu uzturēšanai un attīstībai [112, 110]. Tāpat autoceļiem tiek novirzīti ienākumi, kurus iegūst no lielgabarīta un smagsvara transportlīdzekļu pārvadājumu licencēm, kuras var iegūt, saskaņojot ar VAS „LVC" pārvadājuma maršrutu un samaksājot nodevu, kā arī nepieciešams iegūt Ceļu satiksmes drošības direkcijas izdotu sertifikātu [114, 10]. Tādejādi veidojot nelielu daļu no valsts budžeta līdzekļiem, kas tiek piešķirti ik gadu autoceļiem.

Transportlīdzekļu īpašniekiem un vadītājiem noteiktie nodokļi konstanti lielākā vai mazākā apmērā saglabājas cauri gadiem. Kā var redzēt autores izveidotajā 2.2. attēlā transportlīdzekļu īpašnieku un vadītāju maksāto nodokļu apjoms stipri atšķirās no tā, ko ik



2.2. att. **Autoceļu nozarei saistītie nodokļu ieņēmumi periodā 2004. – 2017. gads, milj. EUR**

gadu valdība ir piešķirusi autoceļu nozarei. Atšķirība starp nodokļos samaksāto summu un valsts budžeta piešķirto autoceļiem svārstās, piemēram, 2008. gadā, kad autoceļu nozarei 2.2. attēla periodā tika piešķirts vislielākais finansējums starpība no nodokļu ieņēmumu summas bija tikai 26%, bet 2012. gadā jau 71 % atšķirība, līdz ar to nozares uzņēmumi piedzīvoja grūtu laiku. Skaidrs, ka valsts budžeta finansējuma kritums saistīts ar ekonomisko situāciju Eiropā, bet autore saskata 2.2. attēlā, ka nodokļu ieņēmumi nesamazinājās tik krasi cik zuda valsts piešķirums ceļiem. Lai gan nodokļu maksa tiešām kritās pēc 2008. gada, tomēr jau 2013. gadā nodokļu ienākumi atgriezās ne tikai 2008. gada līmenī, bet pieauga vēl nepieredzētā apjomā, toties finansējums autoceļiem no valsts budžeta tā arī nav ticis piešķirts

tādā apjomā kā bija 2008. gadā, kad arī nodokļu ieņēmumu un autoceļu finansējuma summas vistuvāk atbilda likuma „Par Autoceļiem” noteiktajam apjomam.

Jāatzīmē, ka no 2.2. attēlā norādītā valsts budžeta autoceļiem daļa līdzekļu tiek novirzīti pašvaldību mērķdotācijām, jo pašvaldību ceļu un ielu pārvaldīšana, uzturēšana, projektēšana, renovācija, rekonstrukcija un būvniecība tiek finansēta gan no pašvaldību līdzekļiem, gan no valsts līdzekļiem. No valsts budžeta ikgadējās mērķdotācijas pašvaldību ceļiem un ielām piešķirtais finansējums nedrīkst būt mazāks par 25 % no programmai "Valsts autoceļu fonds" piešķirtā valsts budžeta finansējuma, neskaitot prognozētos ieņēmumus no autoceļu lietošanas nodevas [7]. Atšķirībā no VAS „LVC” būvdarbu iepirkumiem, kur ir augstas kvalitātes un būvnieka kvalifikācijas prasības, pašvaldības drīkst savus ceļu nozares darbus gan būvniecības, gan uzturēšanas izsolīt pēc konkrētās pašvaldības noteiktajām prasībām, kas nav normatīvos noteikti visām pašvaldībām. Diemžēl piešķirtās mērķdotācijas izlietošanas efektivitāte netiek nekādi mērīta vai caurskatīta gadam noslēdzoties. Lai attēlotu finansējuma apjomu par kura izlietojuma efektivitāti autore raksta 2.2. tabulā autore pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem ir apkopojusi datus par autoceļu nozarei pieejamajiem līdzekļiem no pašvaldībām, kuros daļa kā iepriekšminēts ir no valsts mērķdotācijām un daļa no

2.2.tabula

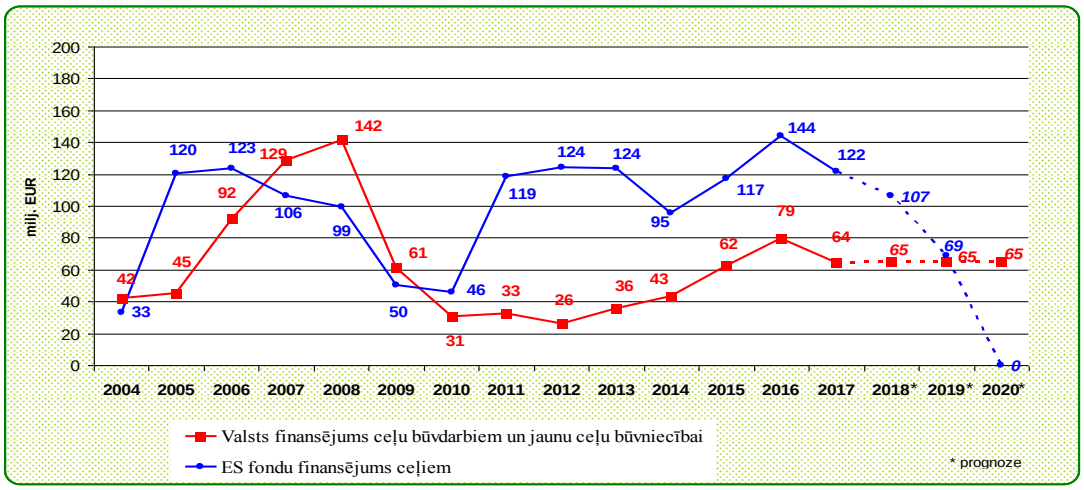
Latvijas pašvaldību autoceļu nozares fiansējums 2010.-2015. gadā, miljoni eiro

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Investīciju būvdarbi	81,87	101,68	81,39	84,73	86,78	67,47
Uzturēšanas darbi	39,82	42,07	44,23	53,22	55,62	51,75
Vispārējie darbi	8,51	9,32	8,51	8,57	9,47	9,15
Kopā	**130,21**	**153,07**	**134,13**	**146,52**	**151,88**	**128,36**

pašvaldību ikgadējā budžeta piešķīruma. Atšķirībā no VAS „LVC” iepirkumiem, pašvaldību ceļu būvdarbu iepirkumi tehniski ir vairāk pietuvināti ceļu uzturēšanas darbiem līdz ar to pašvaldību konkursos piedalās arī VAS „LAU”, kuram pēc noslēgtā deleģēšanas līguma ar Satiksmes ministriju ir ļauts piedalīties atklātos ceļu darbu iepirkumu konkursos, ja gada laikā uzvarēto konkursu kopsumma nepārsniedz 20% no Valsts piešķirtās VAS „LAU” tā gada deleģēšanas līguma summas. Ar šo piezīmi autore vēlējās paskaidrot, ka ne visa 2.2. tabulā redzamā gada kopsumma ir pieejama tikai ceļu nozares uzņēmumiem. Līdz ar to pašvaldību ceļu darbu pasūtījumus var iegūt gan ceļu būvuzņēmumi, gan VAS „LAU”, gan lauksaimnieki, gan melioratori, gan mežsaimnieki u.c.

Tāpat iespējams, ka valsts budžeta piešķirtais finansējuma apjoms autoceļu nozarei ir ticis plānots, izpildot nosacījumu, ka plānojot gadskārtējo budžetu, valsts budžeta izdevumus programmai "Valsts autoceļu fonds" samazina par summu, kas ceļu nozarei ir pieejama no Eiropas Savienības fondiem attiecīgajā finanšu gadā [7]. Latvijai kā jaunai Eiropas Savienības

valstij bija pieejams atbalsts - ES fondu finansējums, ko VAS „LVC" cītīgi arī apguva. Pēc Centrālās finanšu un līgumu aģentūras datiem autoceļu nozare bija pirmā, kas saņēma apstiprinātās investīcijas pašreizējā 2014.-2020.gada ES fondu plānošanas periodā**.** Satiksmes ministrijas izvēlētais modelis ES finansējuma apguvei ir maksimālais no ES, tas ir, 80 pret 20, kur 80% no projekta kopsummas sastāda ES fondu finansējums un 20% Valsts budžeta līdzfinansējums [1]. Autoceļu nozare Latvijā 2014.-2020. gada periodā izmanto Kohēzijas fonda un Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējumu, kā arī iepriekšējā plānošanas periodā (2007.-2013. gadā) tika izmantoti Intereg, Phare, ISPA līdzekļi. Tā kā ES fondu finansējumu nevar izmantot ne ceļu uzturēšanas darbiem, ne pašvaldību mērķdotācijām, ne administratīvajām funkcijām, tad attiecīgi Satiksmes ministrija var izmantot ES fondus tikai ceļu būvdarbiem vai jaunu ceļu būvniecībai. Līdz ar to valdība izveidojusi sistēmu autoceļu nozarei, ka valsts budžets lielākoties novirza līdzekļus, lai finansētu VAS „LVC" administratīvos izdevumus, mērķdotācijas pašvaldībām un ceļu uzturēšanas darbus caur VAS „LAU" deleģēšanas līgumu. Bet ceļu būvdarbiem valsts budžeta līdzekļi paliek mazāk, ko Latvija kompensē ar pieejamajiem ES fondu līdzekļiem. Līdz ar to veidojas situācija, kas redzama 2.3. attēlā, kad valsts budžeta straujo finansējuma kritumu ceļu būvniecības darbiem

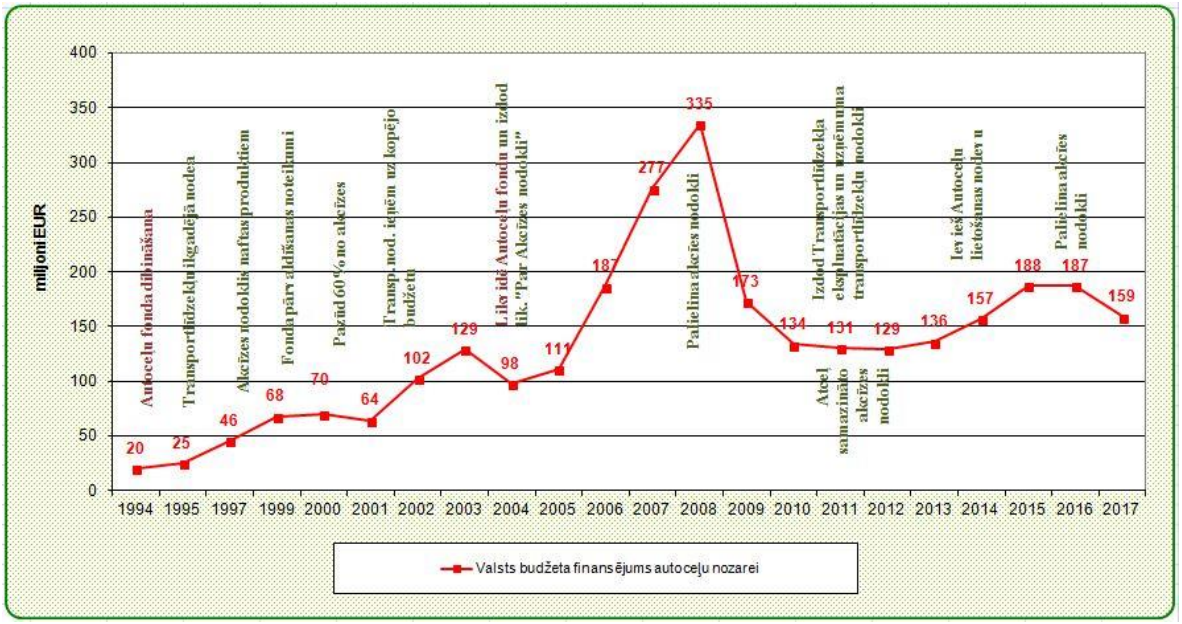


2.3. att. **Valsts budžeta un ES finansējums autoceļu nozares uzņēmumiem laika periodā 2004. – 2020. gads**

kompensēja ar izmantotajiem ES līdzekļiem. Autore veidoja 2.3. attēlā redzamo diagrammu pēc VAS „LVC" sniegtās statistikas datiem. Tikai kā redzams 2.3. attēlā ES finansējums beigsies 2020. gadā, kad Latvijā vēl nebūs iestrādāts jauns autoceļu finansēšanas modelis. Kaut gan EK norādījusi, ka jauna TEN-T infrastruktūras tīkla izveide tiks pabeigta tikai 2030. gadā [2]. Autore vēlējās atsevišķi norādīt autoceļu būvdarbu finansējumu no valsts budžeta, jo tikai šī daļa, kas 2.3. attēlā ir ar sarkanu krāsu, ir pieejama ceļu nozares uzņēmumiem, nevis 2.2. attēlā uzskaitītās autoceļu nozares valsts budžeta kopsummas, kas iziet no ikgadējās budžeta kases autoceļu nozarei kopumā gan privātajam sektoram (uzņēmējiem), gan atpakaļ

publiskajam sektoram (VAS „LVC” - ap 12 milj. EUR [28, 12], VAS „LAU” – ap 70 milj. EUR [27, 1]). Savādāk, Satiksmes ministrija publicējot autoceļu nozarei piešķirto finansējuma apjomu, rada nekorektu priekšstatus, ka visu šo līdzekļu summu piešķir no valsts budžeta un ka tā visa ir pieejama ceļu būvniecības privātajiem uzņēmumiem.

Analizējot Latvijas autoceļu finansēšanas modeli, nevar nepieminēt, ka savulaik Latvijā funkcionēja Valsts Autoceļu fonds. Ar Ministru kabineta lēmumu un balstoties uz likumu „Par Autoceļiem”, 1994. gada tika pieņemts lēmums izveidot Valsts autoceļu fondu. Līdz ar Valsts autoceļu fonda dibināšanu tika izdoti arī Valsts autoceļu fonda statūti, kuros noteica, ka fonda turētājs ir Satiksmes ministrija un fonda līdzekļu plānošanas un izlietošanas pamatotību pārrauga fonda konsultatīvā padome. Šajā pašā Ministru kabineta sēdes lēmumā ieteica Rīgas, Daugavpils, Liepājas, Jelgavas, Ventspils, Jūrmalas un Rēzeknes pilsētas un 26 rajonu pašvaldībām arī nodibināt autoceļu fondus. Lai veicinātu pašvaldību atsaucību sekot Valsts autoceļu fonda piemēram, tika izstrādāti pašvaldību autoceļu fonda paraugstatūti. Lai uzskatāmāk parādītu autoceļu nozares normatīvo aktu un nodokļu likmju maiņu cauri gadiem, autore izveidoja 2.4. attēlu, kurā ir iezīmēts autoceļu nozarei piešķirtais līdzekļu apjoms no



2.4. att. **Autoceļu nozares finansējuma likumdošanas maiņa 1994. – 2017. gads**

Valsts budžeta finansējuma un attiecīgās izmaiņas valsts normatīvajos dokumentos. Pēc lēmuma pieņemšanas par Valsts autoceļu fonda izveidi bija nepieciešams izstrādāt saistošo normatīvo bāzi Valsts autoceļu fonda ienākumiem. Līdz ar to 1995. gadā stājās spēkā jauns likums „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu”, kurā norādīts, ka 70% no nodevas ienākumiem tiek novirzīti Valsts autoceļu fonda speciālajam budžetam un 30% novirza pašvaldību autoceļu fondos. Vēlāk 1997. gadā tika izdots vēl viens jauns likums „Par akcīzes nodokli naftas produktiem”, lai varētu realizēt Valsts autoceļu fonda darbību un izpildīt Ministru kabineta sēdē pieņemto lēmumu. Šo divu normatīvo aktu pieņemšana sniedz

autoceļu nozares finansējuma pieaugumu, kas redzams 2.4. attēlā, kad četru gadu laikā no 1995. līdz 1999. gadam finansējums autoceļiem par 37% pieaudzis. Autorei šķita interesanti, ka bijuši nepieciešami pieci gadi pēc Valsts autoceļu fonda izveides lēmuma pieņemšanas, lai nomainītu 1994. gada Valsts autoceļu fonda statītus uz 1999. gadā izdotiem MK noteikumi Nr. 16. „Valsts autoceļu fonda pārvaldīšanas un izlietošanas kārtība", kuros jau precīzi norāda ienākumu avotus. Pēc MK noteikumiem Nr. 16 Valsts autoceļu fonda ienākumus veido divi nodokļu maksājumi, pirmais, transportlīdzekļu ikgadējās nodevas ienākumi pilnā apmērā un, otrais, akcīzes nodokļa naftas produktiem 60% ienākumu daļa. Tomēr gadu vēlāk 2000. gadā tiek izdoti grozījumi MK noteikumiem un 10. pantā par Valsts autoceļu fonda ienākuma avotiem ir palikusi norāde par ieņēmumu novirzīšanu uz fondu no akcīzes nodokļa naftas produktiem, bet ir pazuduši iepriekš rakstītie 60%, tātad valdība, ja vēlas, var lemt katru gadu par daļas lielumu ko novirza Valsts autoceļu fondam. Līdz 2002. gadam ienākumus par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu novirzīja uzreiz valsts un pašvaldību speciālajos autoceļu fonda budžetos, bet, pieņemot 2002. gadā Ministru kabineta noteikumus Nr. 443 „Kārtība, kādā iekasē, maksā un administrē transportlīdzekļu ikgadējo nodevu un piemēro atbrīvojumus no nodevas maksāšanas un nodevas atlaides" un veicot grozījumus likumā „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu", tiek atcelta nodevas novirzīšana uz speciālajiem budžetiem un tiek turpmāk ieskaitīta Valsts pamatbudžetā. Varētu šķist, ka šādas izmaiņas, kas dod valdībai plašākas iespējas manipulēt ar izdevumu pozīcijām, liktu samazināt autoceļu finansējumu, bet kā redzams 2.4. attēlā tieši pretēji autoceļu nozares finansējums nākamajā, tas ir 2003. gadā, tikai pieaudzis par 27 milj. EUR. Turpmākais valdības lēmums 2004. gadā izdot likumu „Par vieglo automobiļu un motociklu nodokli" varētu tikt uztverts, kā papildus finansējuma avots Valsts autoceļu fondam, bet likumā netiek norādīta sasaiste ar ceļu finansēšanu, kas noved arī šo nodokli valsts pamatbudžeta ienākumos. Tāpat 2004. gadā tiek izdots likums „Par akcīzes nodokli", noslēdzot likuma „Par akcīzes nodokli naftas produktiem" darbību, bet kā autore minējusi šajā nodaļā saistītajos likumos, kā likumā „Par Autoceļiem" netiek veiktas precizējošas pārmaiņu korekcijas. Pēc tā laika Finanšu ministra Valda Dombrovska ierosinājuma 2004. gadā tiek izslēgti valsts speciālie budžeti, tai skaitā arī Satiksmes ministrijā, kas nozīmē Valsts autoceļu fonda darbības izbeigšanu, turpmāk Latvijas autoceļiem ikgadējais finansējums tiek piešķirts no valsts pamatbudžeta, lemjot par lielumu katru gadu no jauna. Izmaiņas likumā „Par akcīzes nodokli naftas produktiem" izskatīšanai valdības komitejā iesniedza Finanšu ministrija bez saskaņošanas ar citām ministrijām, toreiz pamatojot to ar jautājuma steidzamību [92]. Pirms likuma grozījumu pieņemšanas autoceļu nozares pārstāvji izteica iebildumus uz kuriem tā laika Finanšu ministrs V.Dombrovskis mierinājot skaidroja, ka speciālo budžetu likvidācija neradīs finansējuma samazināšanos

attiecīgajām nozarēm, jo nākamajā (2004. gadā) tām tiks saglabāts 2003.gada budžetā noteiktais līdzekļu apjoms [103]. Kā redzams 2.4. attēlā V.Dombrovska solījums netika realizēts un autoceļu finansējums jau 2004. gadā saruka par 31 milj. EUR. Toties saistībā ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā 2004. gadā Latvijas ekonomiskās iespējas pieauga, līdz ar to arī Latvijas budžeta ieņēmumi, kas saistīti attēlojas arī autoceļu nozares finansējuma pieaugumā pēc 2005. gada. Būt ES dalībvalstij sniedz ne tikai priekšrocības, bet arī pienākumus, kā viens no tiem ir vienošanās, ka Latvijai pakāpeniski ir jāsasniedz ES direktīvā noteiktās minimālās akcīzes nodokļa likmes naftas produktiem. Tāpēc 2008. gadā valdība lēma veikt grozījumus likumā „Par akcīzes nodokli", kas palielināja akcīzi naftas produktiem - benzīnam par 2,4 centiem litrā un dīzeļdegvielai par 2 centiem litrā [108]. Turpmāko divu gadu autoceļu finansējuma apjoma straujā lejupslīde saistīta ar ekonomisko situāciju pasaulē, kas ietekmējā kopējā valsts budžeta lielumu, kas iespējams bija daļēji par pamatu pieņemt 2011. gadā Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumu, kurš noslēdza likuma „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu" darbību. Aizstājot nodevu ar nodokli, tika diferencētas likmes dažāda tipa, svara un jaudas automašīnām, līdz ar to nodoklis lielākoties transportlīdzekļiem kļuva lielāks nekā līdzšinējā nodeva, kas valsts kopbudžetā 2011. gadā ienesa papildus 7,14 milj. EUR [132]. Diemžēl autoceļu finansējums tai pašā 2011. gadā tikai saruka par 3 milj. EUR. Tāpat 2011. gadā veica grozījumus likumā „Par akcīzes nodokli", degvielai ar 5% biodegvielas piemaisījumu tika atcelts samazinātais akcīzes nodoklis līdz ar to ir jāmaksā akcīze pilnā apmērā [91]. Grozījumi par akcīzi biodegvielai sniedza valsts budžetā 2012. gadā papildu 10,81 milj. EUR [134]. Arī šos papildus ienākumus valsts budžetā autoceļu nozare neieguva, jo atkal finansējums tikai samazinājās šoreiz par 2 milj. EUR. Neskatoties uz jau nesenajām nodokļu izmaiņām 2011. gadā, uzņēmējiem pārvadājumu nozarē 2014. gadā tika ieviesta jauna nodeva Autoceļu lietošanas nodeva, kuras prognozētie ienākumi esot ap 25 milj. EUR [27, 1]. Autore min, ka 2014. gada autoceļu finansējuma apjoma palielinājums par 21 milj. EUR iespējams saistīts tieši ar Autoceļu lietošanas nodevu, jo tās ienākumus pēc Eiropas Direktīvas drīkst izmantot tikai autoceļiem. Autore norāda, ka nākamajā gadā tieši pretēja ievirze Latvijas tautsaimniecības ziņojumā, ka 2015. gadā „visstraujāk saruka inženierbūvju būvniecības apjomi – gandrīz par 40%" [18, 34]. Nesenākie autoceļu likumdošanas grozījumi bija 2016. gadā, kad atkal tika pacelta akcīzes likme naftas produktiem, veicot grozījumus likumā „Par akcīzes nodokli", tādejādi akcīzi dīzeļdegvielai palielināja par vienu centu litrā, bet benzīnam un gāzei – par trīs centiem litrā [6]. Akcīzes palielinājums ienesa valsts budžetā 2016. gadā papildus 20 milj. EUR [107], kas kā redzams 2.4. attēlā neuzlaboja autoceļu finansējuma lielumu esošajam 2017. gadam tieši pretēji šogad finansējums ir samazināts par 28 milj. EUR,

salīdzinot ar pagājušo 2016. gadu. Vēl vienas izmaiņas tika veiktas 2017. gadā, jo tika atcelts likums „Par vieglo automobiļu un motociklu nodokli", kas varētu šķist kā atvieglojums transportlīdzekļu vadītājiem, bet ieviestais palielinātais Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis neļauj izjust atvieglojumu. Apsverot nozares nākotnes finansējuma iespējas, jāatzīmē, ka Finanšu ministrija plāno akcīzes nodokli naftas produktiem celt arī nākamgad 2018. gadā un arī 2020. gadā. Nākamgad ar akcīzes palielinājumu Finanšu ministrija plāno iegūt papildus 40 milj. EUR valsts budžetam [108].

Dažādas pārmaiņas ir bijušas Latvijas autoceļu finansēšanas procesā, bet šobrīd esošais Latvijas autoceļu finansēšanas modelis sastāv no šādiem ieņēmumu avotiem:

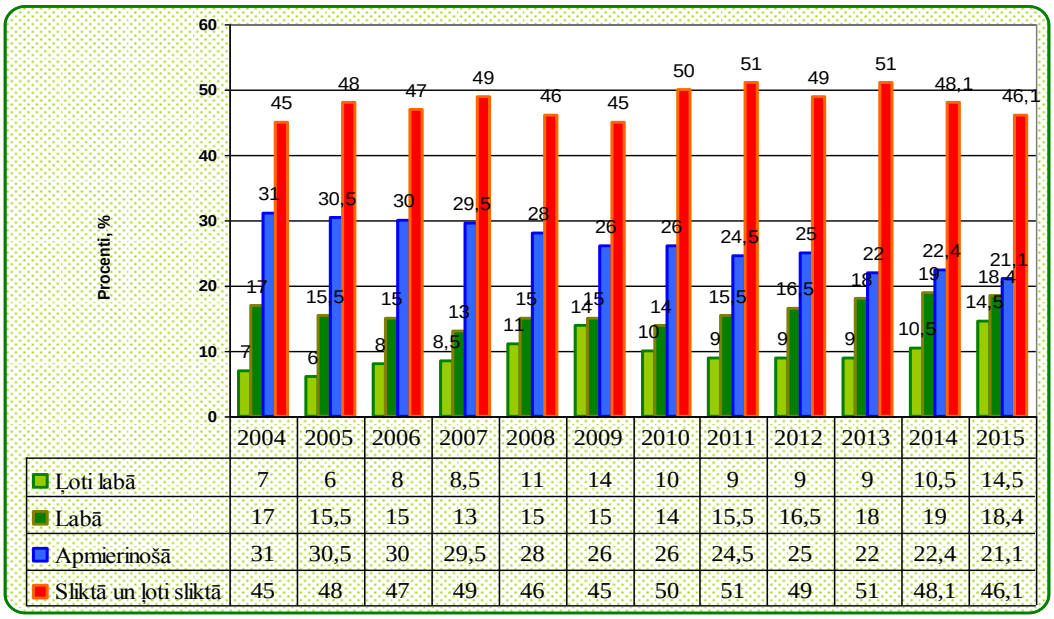
- Ikgadējais no valsts budžeta piešķirtais finansējums programmai „Valsts autoceļu fonds", kuram nav piesaistīti ienākumi no konkrētiem nodokļiem un kura lielumu valdība var mainīt ik gadu,
- Ienākumi no Autoceļu lietošanas nodevas pilnā apmērā,
- Eiropas Savienības fondu līdzekļi.

Lai gan ikgadējais ceļu nozares finansējums kopā ar ES finansējumu rada iespaidu, ka finansējuma pārvaldība sakārtota, tomēr autore saskata, ka nozarei piešķirtais finansējums nedod efektīvu rezultātu - sakārtotu ceļu seguma stāvokli. Nākamajā apakšnodaļā autore apskatīs un analizēs, kādu iespaidu spēj sniegt autoceļu nozare Latvijas tautsaimniecībai.

2.3. Autoceļu infrastruktūras nozīme Latvijas tautsaimniecībā

Latvijas ekonomikas izaugsme no 2011. - 2014.gadam sasniedza vidēji 3,8% ik gadu [100, 4]. Vai izaugsmes veicināšanā kādu daļu ieņēma arī autoceļu nozare? Tādu iespēju var pieļaut, jo Latvijas tautsaimniecības attīstības gaita tiek vadīta pēc Nacionālā attīstības plāna 2014. - 2020. gadam (NAP), kurā sava nozīme piešķirta arī ceļu nozarei. Tāpat kā citas nozares nodrošina dažādas funkcijas, autoceļi nodrošina 1,9 miljoniem Latvijas iedzīvotāju [25, 2] šo dažādo funkciju pieejamību. Ņemot vērā, ka pēc Ceļu Satiksmes drošības direkcijas datiem Latvijā reģistrēti 865 269 transportlīdzekļi [87], tad tikai pašsaprotams ir NAP norādītais vēlamais nākotnes virziens, lai iedzīvotājiem būtu pieejami pakalpojumi, kas radītu līdzvērtīgas darba iespējas un dzīves apstākļus. Šim virzienam NAP kā pirmo mērķi saista ar situāciju autoceļu nozarē - "Nodrošināt attīstības centru ātru un ērtu sasniedzamību, t.sk., panākot 2020.g. labu braukšanas kvalitāti pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus ..." [19, 61]. Skaidrs, ka ceļu tīkls tiek būvēts valsts ekonomiskās un sociālās attīstības vajadzību apmierināšanai, līdz ar to NAP iepriekšminētais mērķis parāda, ka bez autoceļu infrastruktūras iedzīvotājiem gan sociālā, gan pārvietošanās vajadzība netiktu apmierināta. Tāpēc autoceļu sakārtošana tiek plānota ne tikai atbilstoši NAP, bet arī

pēc Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.– 2020. gadam (TAP) izvirzītajiem mērķiem. TAP norādīts, ka autoceļu tīkls spēj nodrošināt Latvijā iekšējo un ārējo sasniedzamību, un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā [21, 8], bet aukstas kvalitātes mobilitāti var sasniegt tikai braucot par sakārtotiem ceļiem. Līdz ar to TAP norādītajai prioritātei līdz 2020. gadam - valsts autoceļu sakārtošana, lai vēl vairāk nepasliktinātos autoceļu stāvoklis -, būtu jāsniedz Latvijas tautsaimniecībai papildus ieguvums. VAS „LVC" valdes priekšsēdētājs J.Lange apgalo, ka „uz galvenajiem valsts autoceļiem situācija uzlabojas - salīdzinājumā ar iepriekšējo (2015.) gadu valsts galveno autoceļu stāvoklis ir uzlabojies par 11% ..." [84], tātad TAP plānotais rezultāts - samazināts valsts galveno autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums par 90% un reģionālo autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums par 30%, salīdzinot ar 2012.gadu [21, 8], pat varētu tikt tuvināts. Lai to pārbaudītu autore izveidoja 2.5. attēlu pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi" sniegtajiem statistikas

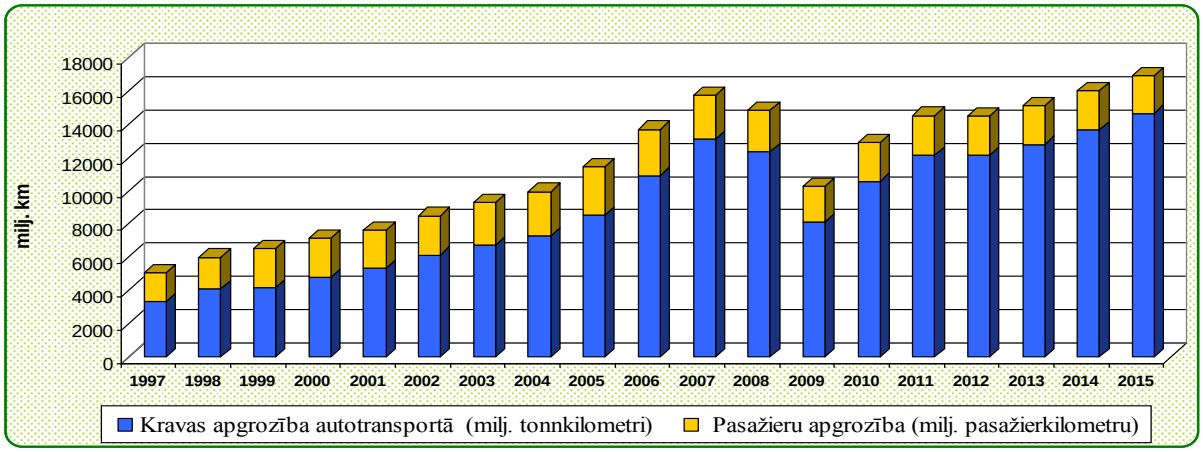


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ļoti labā	7	6	8	8,5	11	14	10	9	9	9	10,5	14,5
Labā	17	15,5	15	13	15	15	14	15,5	16,5	18	19	18,4
Apmierinošā	31	30,5	30	29,5	28	26	26	24,5	25	22	22,4	21,1
Sliktā un ļoti sliktā	45	48	47	49	46	45	50	51	49	51	48,1	46,1

2.5. att. **Valsts galveno autoceļu ar melno segumu tehniskā stāvokļa izmaiņas laika periodā 2004.-2015. gads, procentos no kopējā valsts autoceļu apjoma**

datiem, kurā apkopots Valsts autoceļu ar melno segumu tehniskā stāvokļa izmaiņas laika periodā 2004. - 2015. gads, procentos no kopējā valsts autoceļu garuma. Salīdzinot, 2015. gada autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī īpatsvars no 2012. gada ir samazinājies par 2,9%. Ņemot vērā, ka TAP mērķis bija samazināt šī seguma stāvokļa apjomu par 90%, kas būtu samazinājums par 44,1%, tad uz 2015. gadu ir izdevies izpildīt 7% no TAP paredzētā plāna. Papildus nodokļu maksai katrs transportlīdzekļa īpašnieks arī apmaksā izdevumus, kas rodas saistībā ar ceļu seguma stāvokli, tā ceļos ar asfalta segumu kravas transportlīdzekļa īpašnieks par sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošu ceļu izmantošanu samaksās 0,28 Eur/km [21, 144], toties, ja ceļa segums būtu ļoti labs vai labs, tad samaksātu gandrīz divreiz (par 44%) mazāk 0,16 Eur/km [21, 144]. Autore secina, ka rādītājs - vidējā viena autokilometra izmaksa, kas

mainās, lietojot labi uzturētu autoceļu tīklu salīdzinājumā ar sliktiem autoceļiem, ir ceļu lietotājam pats svarīgākais apstāklis, kā nodokļu maksātājam. Saprotams, ka transportlīdzekļu īpašnieki sagaida autokilometra izmaksu rādītāja samazinājumu, uzzinot par veiksmīgo ceļiem saistīto nodokļu ieņēmumu apjomu valsts budžetā. Kā jau autore izklāstīja 2.2. apakšnodaļā Latvijas iedzīvotāji dažādos ar transportlīdzekļu lietošanu saistītos nodokļos ik gadu samaksā ap ~500 milj. Eur [95], par kuriem būtu iespējams samazināt sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošos ceļus, Saprotams, ka ceļus ar asfalta segumu ietekmē arī vides apstākļi, kas apkopojot ar satiksmes intensitātes palielināšanos un smagajām kravām, izraisa ceļu deformāciju. Satiksmes intensitēte pēdējos piecos gados ir tikai augusi vidēji katru gadu par 4,8 %, bet īpaša satiksmes plūsmas daudzums ir palielājies tieši 2016. gada laikā par 8% [134]. Savu daļu no satiksmes intensitātes datiem ir veidojuši arī loģistikas pakalpojumi, it īpaši, ja Pasaules Bankas ziņojumā Latvija Loģistikas attīstības indeksā 2016. gadā ieņēma 43. vietu [84, 39]. Acīmredzot kravas transporta radītie zaudējumi nepārsniedz, sniegto produktivitāti Latvijas kopējai tautsaimniecībai, jo TAP norādīts, ka „Latvijā gan kravu, gan pasažieru pārvadājumos arī turpmāk autotransports ieņems nozīmīgu vietu" [21, 29], tāpēc autore pēc Centrālās statistikas datiem izveidoja 2.6. attēlu, kurā apkopota kravas un pasažieru



2.6.att. **Kravas un pasažieru apgrozība autotransportā laikā no 1997. līdz 2015. gadam, milj. km**

apgrozība autotransportā laikā no 1997. līdz 2015. gadam. Kravu un pasažieru apgrozības dinamika veidojas līdzīga kā 2.2. attēlā redzamā transportlīdzekļu īpašnieku un vadītāju maksāto nodokļu tendence, ka no specializētā Autoceļu fonda izveides laika ir redzams pieaugums, kas strauji krīt pasaules ekonomisko apstākļu dēļ, bet tāpat kā samaksāto nodokļu apjoms arī kravas un pasažieru apgrozība pēdējos gados tiekai pieaug. Kā redzams 2.6. attēlā 2015. gadā pasažieru un kravu apgrozība autotransportā ir sasniegusi vēl nebijušu lielumu, tāpat kā 2.2. attēlā redzamie nodokļu ieņēmumi, kas iepriekš nav bijuši. Autore vēlējās noādīt, ka autotransporta pārvadājumi, kuri bez ceļiem nav iespējami, nodrošina citu nozaru un iedzīvotāju darbības attīstību, kas tālāk veido nodokļu ieņēmumu pieaugumu, tā veidojot 2.2. attēla nodokļu apjomu.

Pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem kravu pārvadājumus ar autotransportu visbiežāk izmanto tieši ieguves rūpniecībā (metālu rūdas) un karjeru izstrādes produkti (kūdra), kuri aizņem trešo daļu jeb 36% [86] no visiem kravu autopārvadājumiem Latvijā. Atsauci par transporta infrastruktūras nozīmi var redzēt arī NAP, kurā plānots, ka valsts sadarbībā ar privāto sektoru investēs uzņēmējdarbībai nacionāli un starptautiski svarīgajā transporta infrastruktūrā, lai ne tikai racionāli izmantotu valsts izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem [19, 4]. Kā jau autore tika aprakstījusi 1.1. nodaļā nozīmīgu lomu autoceļu infrastruktūra sniedz arī lauksaimniecības, medniecības un mežsaimniecības nozarēs, kas vēlreiz apstiprinās, jo iepriekšminētās nozares aizņem 20% no visiem sauszemes pārvadājumiem. Lai pilnībā izprastu autoceļu infrastruktūras nozīmi Latvijas tautsaimniecībā, autore pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem apkopoja 2.3. tabulā sauszemes un cauruļvadu transporta pievienoto vērtību no 2000. - 2014. gadam. Saprotams, ka autoceļi ir tikai daļa no sauszemes un cauruļvadu transporta, bet 2.3. tabulā redzamā tendence rāda, ka

2.3. tabula

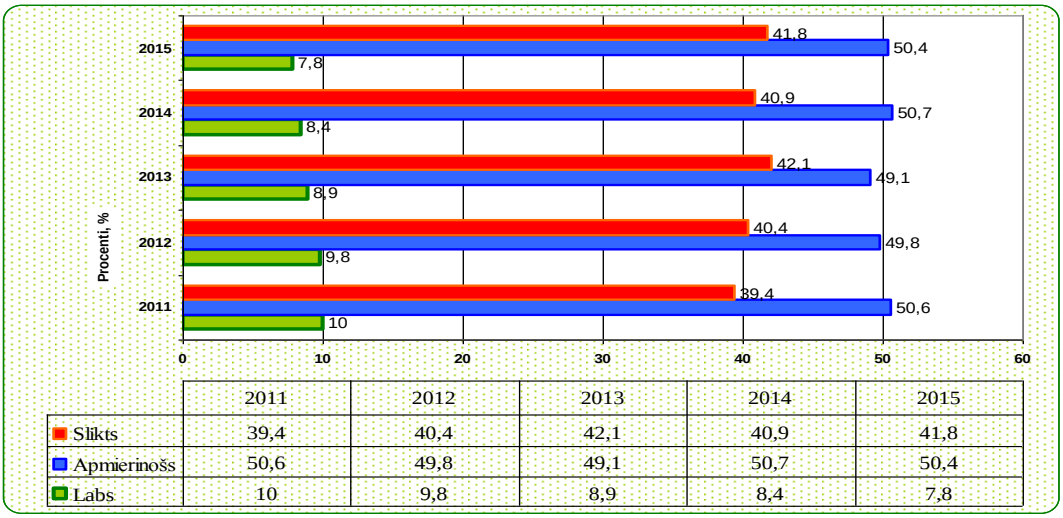
Sauszemes un cauruļvadu transporta pievienotā vērtība

Gads	**Pievienotā vērtība, milj. EUR**	**Īpatsvars, %**
2000	332,478	5,4
2001	395,629	5,9
2002	455,927	6
2003	524,411	6,1
2004	596,05	6
2005	675,8	5,6
2006	690,424	4,6
2007	802,338	4
2008	959,325	4,4
2009	810,415	4,8
2010	822,79	5,1
2011	869,812	4,8
2012	889,556	4,6
2013	857,587	4,2
2014	876,99	4,2

līdz 2004. gadam ir pievienotās vērtības pieaugums, toties pēc 2004. gada, kad tika atcelti speciālie budžeti tai skaitā arī Valsts autoceļu fonds, saglabājusies tendence pievienotās vērtības īpatsvaram kristies. Interesanti, ka sauszemes transporta īpatsvars pēdējos gados sākot no 2013. gada ir zemākajā līmenī tabulā apskatīto 14 gadu laikā, toties 2012. gadā kā redzams 2.3. attēlā ir bijis visu laiku zemākais valsts budžeta finansējums ceļu būvniecības darbiem kopš iestāšanās Eiropas Savienībā, kas ir tieši gadu pirms 2013. gada pievienotās vērtības krituma. Autore saskata, ka izmaiņas autoceļu fiansējumā atspoguļojas uz kopējo

sauszemes transporta jomas darbību, tātad samazinot līdzekļus autoceļu nozarei samazinās arī kopējai tautsaimniecībai sniegtā sauszemes transporta pievienotā vērtība.

Ņemot vērā to, ka pašvaldību ceļu un ielu tīkls veido 53% no kopējā autoceļu tīkla, nacionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentos noteiktos mērķus nav iespējams pilnībā sasniegt, nenodrošinot arī pašvaldības ceļu un ielu infrastruktūras attīstību [22, 16]. Valsts kontrole ziņojumā norāda, ka pašvaldībām ir plaša rīcības brīvība, izlietojot mērķdotāciju, kas ir veicinājis to, ka mērķdotācija 91% apmērā tiek izlietota pašvaldības ceļu un ielu uzturēšanas darbu finansēšanai, nevis kapitālajiem ieguldījumiem [22, 18]. Autoceļu finansējuma vadības neefektivitāti rāda arī apstākļs, ka mērķdotācija tiek sadalīta, ņemot vērā neaktuālus un kļūdainus datus, kas vairs neraksturo aktuālo pašvaldību ceļu infrastruktūras apjomu un tehnisko stāvokli, [22, 18] kas saistīs ar faktoru, ka ilgāku laiku, Latvijā nav veikta ceļu stāvokļa apsekošana pašvaldībās. Toties pašvaldības pašas nesteidzas sniegt datus, jo nevēlas atteikties no ceļiem, kasnetiek lietoti, lai nesamazinātos piešķiramās mērķdotācijas daļas apmērs. Mērķdotācijas sadalījumu pašvaldībām veido tādi kritēriji, kā pašvaldības teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu skaits, pašvaldību īpašumā esošo tiltu laukums un ceļu garums [22, 21]. Pašvaldību ceļi lielākoties, tas ir 83%, ir ar grants segumu, līdz ar to finansējumam būtu jānonāk galvenokārt uz grants ceļiem. Tā kā 2.1. nodaļā autore jau rakstīja, ka pašvaldību ceļi, pa kuriem pārvietojas liela daļa Latvijas uzņēmējdarbībai saistītais transports, ir ar grants segumu, tad šajā nodaļā autore vēlas vērst uzmanību uz 2.7. attēlā



2.7. att. **Valsts autoceļu ar grants segumu tehniskā stāvokļa izmaiņas laika periodā 2011.-2015. gads, procentos no kopējā valsts autoceļu apjoma**

izklāstīto autoceļu ar grants segumu esošo tehnisko stāvokli, kas tika veidoti pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi" Valsts autoceļu statistikas datiem. NAP plānotais mērķis - nodrošināt priekšnoteikumus uzņēmējdarbības attīstībai un jaunu darbavietu radīšanai ražojošā un pakalpojumu sektorā reģionos [19, 57], būtu izpildāms tikai līdz ar grants ceļu stāvokļa

uzlabošanu. Savādāk attīstīt uzņēmējdarbību Latvijas reģionos bez fiziski labā kvalitātē esošiem ceļiem nebūs iespējams. Tāpēc autore veidoja 2.7. attēlu, lai noskaidrotu, vai gransts ceļu uzlabošana NAP mērķa sasniegšanai ir uzsākta, bet 2.7. attēlā redzams, ka NAP darbības laikam sākoties 2014. un 2015. gadā labā stāvoklī esošie grants ceļi veido tendenci samazināties un sliktā stāvoklī esošo gransts ceļu īpatsvars tikai palielinās. Var jau vainot klimata izmaiņas Latvijā, kur arvien biežāk ir vērojami mainīgi laika apstākļi, līdz ar to paredzams, ka būs arvien grūtāk uzturēt grants ceļus jau esošajā stāvoklī, kas nozīmē, ka uzņēmēji izjutīs nākotnē arvien vairāk papildu izmaksas transporta izdevumiem un ceļā pavadītajam laikam. Varbūt tieši šo apsvērumu dēļ kaimiņvalstīs grants ceļi ir mazākā īpatsvarā kā Latvijā, jo Igaunijā grants ceļi ir 40%, Lietuvā tikai 35%, bet Latvija ir Baltijas valstu grants ceļu garuma līdere ar 55% [133]. Ja Latvijas valdība tiešām plāno sasniegt ar reģionālo attīstību saistītos NAP mērķus, tad autore uzskata, ka būtu jābūt saistošam plānam kā valdība to paveiks bez pašvaldību un valsts vietējo ceļu, kas lielākoties ir grants ceļi, stāvokļa uzlabošanas, jo šobrīd autore secina, ka 2.7. attēlā redzamie dati liecina, ka pagaidām reģionu attīstība atrodas tikai NAP papīra lapās un nav novērojama realitātē, kur tā nepieciešama uzņēmumiem un iedzīvotājiem. Kā viens no uzņēmējdardabības veidiem, kuru iespējams realizēt tikai reģionos ir mežsaimniecība, kurai ir nozīmīga sasaiste ar autoceļi nozari, jo, būvējot jaunus un uzturot esošos meža autoceļus, pieaugs mežizstrādes darba ražīgums, samazināsies izmaksas un, palielinoties materiāla izvešanas attālumam, netiks degradēta meža zemsedze un augsne lielākās platībās. Tas nozīmē, ka labāk attīstīta meža infrastruktūra veidos mazākas ražošanas izmaksas. Attīstoties mežsaimniecībai, tālāk seko kokmateriālu pārvadātāji, kuri ir regulāri reģionālo un vietējo, kā arī pašvaldību ceļu izmantotāji.

Latvijai ir pieejami ES fondu līdzekļi reģionu attīstībai caur ERAF projektiem tomēr TAP norādīts, ka autoceļu atjaunošanas temps nav pietiekami straujš, lai nodrošinātu labus braukšanas apstākļus pa visiem valsts ceļiem [21, 11]. Braucot pa autoceļiem ar zemas kvalitātes segumu, ceļa lietotājiem rodas zaudējumi, salīdzinot ar braukšanu pa autoceļiem ar labas un teicamas kvalitātes segumiem. Galvenās zaudējumu sastāvdaļas ir transportēšanas izmaksas, kas ietver degvielas patēriņu, auto eļļu patēriņu, riepu un automobiļu tehniskās apkopes, kā arī kravu un pasažieru pārvadāšanas laiks [64, 489]. Ceļu tīkla iespējamā potenciāla neefektīvas pārvaldības radītie zaudējumi ikdienā paliek gandrīz nepamanīti, bet tomēr Satiksmes ministrs U.Augulis Ekspertu darba grupas ceļu veiktspējas nodrošināšanai sanāksmē teicis, ka autoceļu stāvokļa dēļ sabiedrības zaudējumi, braucot pa asfaltētiem ceļiem, ir ap 800 milj. EUR gadā [141, 2], kas vistiešākajā veidā ietekmē Latvijas tautsaimniecību.

No iedzīvotāju un uzņēmēju skatupunkta ir tikai saprotams, ka tiek patiešām sagaidīts, ka Satiksmes ministrijas solītie mērķi gan NAP, gan TAP ietvaros tiks sasniegti un ceļu stāvoklis uzlabosies, jo ceļu kvalitāte ir cieši saistīta ar turpmāko tautsaimniecības virzienu. Neuzlabojot 2.5. un 2.7. attēlos redzamo autoceļu stāvokli, būs jūtamas dažādas ietekmes:

- sociālā ietekme – var turpināties tendence, ka iedzīvotāji no reģionu apdzīvotajām vietām aizbrauc dzīvot uz pilsētām vai ārvalstīm. Laika periodā no 2004. gada, kad arī pārtrauca Autoceļu fonda darbību, līdz 2015. gadam no Latvijas ir emigrējuši 292 367 iedzīvotāji [86].
- ietekme uz vidi – braucot pa sliktas kvalitātes ceļiem palielinās degvielas patēriņa daudzums, līdz ar to arī CO^2 izmešu apjoms;
- ietekme uz valsts teritorijas attīstību – ja nav iespējams piekļūt visām teritorijām, arī attālākos reģinos, tad tās degradējas, autore secina, ka varbūt tādēļ Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam paredz, ka būtu jānodrošina iespējas 45 minūšu laikā no jebkuras apdzīvotas vietas nokļūt tuvākajā nacionālās vai reģionālās nozīmes centrā pa līdzenu un satiksmes drošības tehniskajiem līdzekļiem aprīkotu autoceļu;
- ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem – cilvēkiem aizplūstot no dzīvesvietām un samazinoties uzņēmējdarbības aktivitātēm, budžetu ieņēmumi no jebkura veida nodokļiem proporcionāli samazinās;
- ietekme uz pārvaldes iestāžu funkcijām un cilvēkresursiem – notiek cilvēkresursu samazināšanās reģionos un pārvaldes funkciju uzturēšana paliek arvien dārgāka, ņemot vērā apvidū dzīvojošo iedzīvotāju skaitu;
- ietekme uz tiesību normu sistēmu un Latvijas starptautiskajām saistībām – Latvijai ir saistības pret ES par mērķrādītāju sasniegšanu, it īpaši to rādītāju, kurus tika plānots sasniegt ar ES fondu līdzekļiem.

Citas Eiropas valstis arī ir iedziļinājušās autoceļu nozares ietekmē tautsaimniecībā, tāpēc Skotijas Ceļu administrācijas 2012. gadā veiktajā pētījumā par Skotijas ceļu uzturēšanas izmaksu pārmaiņu ietekmi uz ekonomiku, vidi un sociāliem aspektiem noslēguma ziņojumā teikts, ka katrs ceļu uzturēšanas samazinājums par 1 eiro nozīmē izmaksu pieaugumu tautsaimniecībā par 1,5 eiro [68, 19]. Autore secina, ka Latvijas tautsaimniecību, tāpat kā citu valstu ekonomisko stāvokli, autoceļi ietekmē ne tikai tieši caur autovadītājiem radītajiem papildus izdevumiem, pārvietojoties par sliktas kvalitātes ceļiem, bet arī kopumā caur citu saistīto uzņēmējdarbības nozaru izdevumu palielinājumu.

2.4. Citu valstu finansējuma modeļu autoceļu nozarē analīze

Nav nekāds noslēpums, ka autoceļu finansējums ir aktuāls visām ceļu administrācijām pasaulē. Apspriestie jautājumi valstīm ir līdzīgi, vai ceļi ir jāfinansē no valsts budžeta vai par tiem ir jāmaksā pašiem lietotājiem vai varbūt vides piesārņotājiem.

Baltijas valstu vienojošais elements ir autoceļu finansēšanas modeļa izvēle, jo visām trim valstīm šobrīd ir tā sauktais tradicionālais veids, kad autoceļi tiek finansēti no valsts pamatbudžeta katra gada ietvaros. Līdz ar to autore nevarēja pētīt Lietuvu vai Igauniju, jo finansēšanas modeļi neatšķiras no Latvijā pastāvošā. Tomēr jāatzīmē, ka Igaunijā līdz 2015. gadam bija Autoceļu fonds, kura laikā 75% no Akcīzes nodokļa ienākumiem par degvielu novirzīja fondam [142], bet Lietuvā līdzīgi kā Latvijā likumā ir noteikta procentu daļa (65% no Akcīzes nodokļa ienākumiem), kam būtu jāfinansē autoceļi, bet valdība lemj ikgadējā budžeta ietvaros [111].

Tāpēc autore tālāk darbā apskatīs citu valstu pieredzi, kam ir atšķirīgi finansēšanas modeļi autoceļu nozarē, to izvēlei autore izvirzīja kritērijus:.

Vispirms autore uzskaitīs kopējos atlases kritērijus visām trim valstīm, tie bija:

- tāpat kā Latvijā valsts iekārtai jābūt - parlamentāra demokrātiska valsts;
- kā jau tika aprakstīts šī darba 1.3. apakšnodaļā, tad pilnīgi atšķirīgi valdības uzstādījumi un tautsaimniecības uzsvari būs valstīs, kas ir naftas produktu ražotājvalstis un importētājvalstis, tāpēc autore izvēlējās tikai valstis, kas ir naftas produktu importētājvalstis kā Latvija, lai naftas produktu iepirkuma vajadzības un akcīzes likmes veidošanas motivācija būtu visām līdzīga.

Autore nevēlējās visām trim valstīm izmantot vienādus izvēles kritērijus, jo tādā gadījumā rezultāts varētu būt trīs pārāk savstarpēji līdzīgas valstis, kurām līdz ar to būtu arī vienādi autoceļu finansējuma modeļi, tāpēc katrai no valstīm tika izvirzītas savas izvēles iezīmes. Tā kā Latvija ir ES valsts, tad pirmās divas valstis autore izvēlējās no ES.

Pirmā valsts, ko autore apskatīs ir Slovēnija, jo tās izvēlei atbilda šādi apstākļi:

- līdzīgums Latvijai pēc iedzīvotāju skaita lieluma, kas rāda par potenciālo nodokļu maksātāju skaita iespējamo lielumu, jo Slovēnijā iedzīvotāju skaits ir ap 2 miljoni, tāpat kā Latvijā, kas sniedz autorei iespēju salīdzināt abu valstu kopējo ceļu lietotāju samaksāto nodokļu apjomu pa gadiem;
- apzinoties, ka Latvija ir viena no tā sauktajām ES samērā „jaunajām" valstīm, tad otrais kritērijs bija valsts statuss par iemaksu lielumu ES budžetā un izmantoto ES struktūrfondu attiecība. Slovēnija, tāpat kā Latvija, ir ES struktūrfondu saņēmējvalsts [129];

- Papildus faktors Slovēnijas izvēlei bija, ka tā iestājās ES arī 2004. gadā, tāpat kā Latvija, līdz ar to ES sniegtās iespējas abas valstis varēja uzsākt vienā laika periodā, kas dod autorei korektas iespējas salīdzināt šo abu valstu ekonomiskās situācijas.

Kā jau iepriekš minēts no ES dalībvalstīm tiks izvēlētas divas valstis, tāpēc otro valsti autore arī izskatīja no ES dalībvalstīm un izvēlējās Dāniju. Tikai šoreiz izvēles kritēriji atšķīrās no iepriekš uzskaitītajiem:

- Lai valstu apskats būtu pilnīgāks, racionāli būtu otro valsti apskatīt kādu no tā sauktajām ES „vecajām" valstīm, kas ir ES budžeta „donora" valstis, kas iegulda ES budžetā vairāk, nekā no budžeta saņem [129];
- Ja Slovēnija bija līdzīga Latvijai pēc iedzīvotāju skaita, tad Dānijas vienojošais elements ar Latviju ir ceļu tīkla kopgarums valstī. Latvijas ceļu kopgarumas ir 73 592 km, bet Dānijas 72 412 km, tātad atšķiras tikai par 1180 km, kas priekš ceļu kopgaruma ir gandrīz nemanāma starpība. Līdz ar to autore var viegli salīdzināt ieguldīto finansējuma apjomu abās valstīs;
- Dānijā tiek veicināta videi draudzīga domāšana, ko apliecina 2009. gadā apstiprinātā Zaļā transporta politika, toties Latvija 2012. gadā Jēlas un Kolumbijas universitāšu *Environmental Performance Index* pētījumā tika atzīta par otru zaļāko valsti pasaulē [94], nav zināms vai šobrīd Latvija ieņemtu tikpat augstu vietu, bet skaidrs, ka gan Latvijā, gan Dānijā ir pazīstams videi draudzīgs domāšanas virziens;
- kritērijs bija arī ģeogrāfiskā atrašanās vieta, jo autore vēlējās apskatīt valsti, kas arī atrodas Ziemeļeiropā un sastopas ar līdzīgiem klimatiskajiem apstākļiem. Zināms, ka ceļu nozarē klimatiskie apstākļi iespaido visu nozares darbību. Dānijā tāpat kā Latvijā materiālu, metožu un tehnikas izvēle notiek pēc līdzīgiem parametriem, jo Dānijā, tāpat kā Latvijā, jārēķinās ar mitriem, mainīgiem un vēsiem laika apstākļiem.

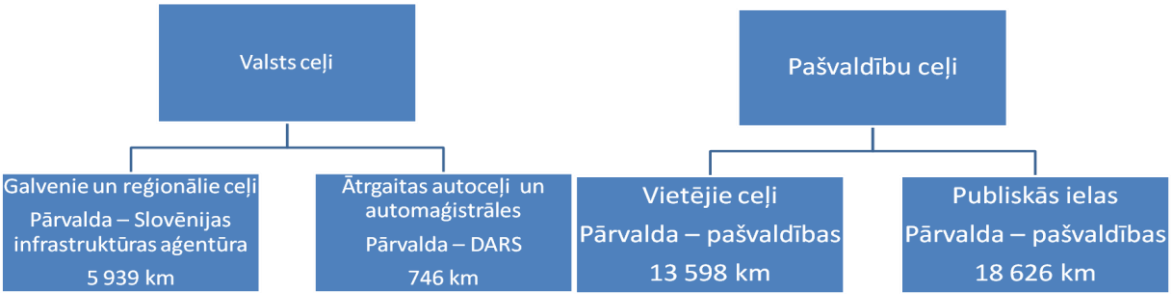
Trešo valsti autore izvēlējās tieši pretēji kā iepriekšējās divas valstis, kādu ārpus ES dalībvalsti, kurai iedzīvotāju skaits nepārsniegtu Latvijas vairāk par divām reizēm un kurai būtu pietiekami attīstīta ekonomika – Jaunzēlande:

- Autore vēlējās iepazīt tādu autoceļu finansēšanas modeli, kurā nav bijuši iesaistīti ES fondu līdzekļi vai kā citādi gūts atbalsts no ES, jo Latvija pavisam drīz jau 2020. gadā saskarsies ar situāciju, ka ES fondu līdzekļi nebūs pieejami. Līdz ar to Latvijai jāgatavo savādāka autoceļu finasēšanas sistēma ne kā līdz šim pēdējos 14 gadus ir pierasts izmantot ES fondu palīdzību. Tāpēc Jaunzēlande parāda, kāds var būt funkcionējošs autoceļu finansēšanas modelis, kas nodrošina valsts autoceļu pārvaldību.

- Tāpat kā Latvijā arī Jaunzēlandē vēl nav attīstīta plaša pieredze ar PPP projektiem par ko liecina situācija, ka valstī ir tikai divi PPP projekti, no kuriem otrais tika pabeigts pavisam nesen 2016. gada nogalē [118, 65];
- Jaunzēlandes autoceļu finansēšanas modelis parāda sistēmu, kurā gandrīz visi ceļu lietotāju samaksātie nodokļu ienākumi 98% (skatīt 1. pielikumu) tiek novirzīti Sauszemes transporta programmai, izvēloties Jaunzēlandi autore vēlējās parādīt, ka pasaules praksē ir autoceļu finansēšanas modelis, kurā nodokļi tiek novirzīti tā praktiskajam mērķim.

2.4.1. Slovēnijas autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis

Slovēnija aizņem 20 253 km² lielu platību, kurā dzīvo 2 milj. iedzīvotāji [81, 137]. Kopējais Slovēnijas ceļu garums valsts teritorijā ir 38 906 km, kuru pārvaldība ir sadalīta starp valsti un pašvaldībām, ko var redzēt autores izveidotajā 2.8. attēlā. Tradicionāli arī Slovēnijā valsts ceļu garums ir mazāks kā pašvaldību, toties valsts ceļu nozīme ceļu lietošanā aizņem plašāku iesaistīto ekonomikas dalībnieku loku. Tāpēc autore apskatīs vairāk valsts



2.8. att. **Slovēnijas ceļu pārvaldības atbildības sadalījums [125]**

ceļu pārvaldību un finansējuma sistēmu. Valsts galvenos un reģionālos ceļus pārvalda Slovēnijas infrastruktūras aģentūra, kas ir iekļauta Slovēnijas Infrastruktūras ministrijas struktūrā. Slovēnijas infrastruktūras aģentūras uzdevums ir veikt galveno un reģionālo ceļu tehniskās ekspertīzes un uzraudzīt ceļu stāvokli, pārraudzīt ceļu drošību un satiksmes intensitāti, izstrādāt organizatoriskos un administratīvos uzdevumus ceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai, sagatavot priekšlikumus par investīcijām valsts ceļiem, veikt projektu plānošanu, koordināciju par ceļu būvniecību un rekonstrukciju [125]. Slovēnijas infrastruktūras aģentūrai kā jau ministrijas institūcijai tiek ik gadu piešķirts finansējums no Slovēnijas valsts budžeta līdzekļiem un tiek izmantoti arī ES fondu finansējuma saņemšanas iespēja. Slovēnijā transportlīdzekļu īpašniekiem un citiem ceļu lietotājiem ir jāmaksā dažādi nodokļi kā :

- Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis,
- Akcīzes nodoklis naftas produktiem,

- Transportlīdzekļu pirmreizējās reģistrācijas nodoklis,
- Ceļu nodeva (maksas automaģistrālēm un ātrgaitas ceļiem).

Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis ir gada maksa par mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecas uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti Slovēnijā [122, 6]. Nodokļa summa tiek noteikta atkarībā no kategorijas, kurā transportlīdzeklis ietilpst Nodokļa summas kategorijas ir motocikli un vieglie automobiļi, autobusi, kravas automobiļi (ar maksimālo pieļaujamo svaru), piekabes [122, 23]. Atbrīvoti no Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa ir eletrotransportlīdzekļi, traktori un traktoru piekabes, motocikli u.c., kā arī dažādi aizsardzības, neatliekamās palīdzības, glābšanas transportlīdzekļi [122, 23]. Gada maksa tiek samaksāta iepriekš priekš nākamā gada un nodokli ir jāmaksā pašu transportlīdzekļu īpašniekiem.

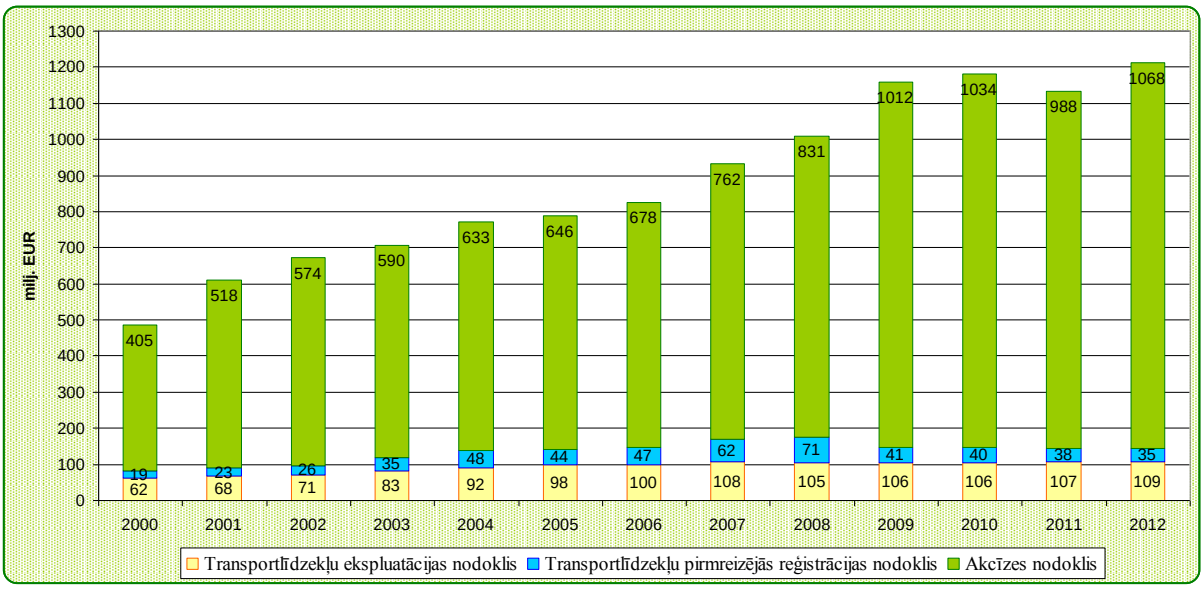
Akcīzes nodoklis naftas produktiem

Slovēnijā darbojas liberālas degvielas nodokļa atlaides kravas automobīļiem, garantējot ES noteikto minimālo līmeni dīzeļdegvielas nodoklim [45, 5]. Enerģētikas nodokļu direktīva ļauj ES dalībvalstīm noteikt zemākas nodokļu likmes tā sauktajai „komerciālajai" dīzeļdegvielai, ko izmanto uzņēmumu kravas automašīnas, kas ir smagākas par 7,5 tonnām [45, 15]. Slovēnija 2009. gada jūlijā stratēģiski ieviesa dāsnu atlaižu sistēmu „komerciālajai" dīzeļdegvielai, pat, kad 2011. gadā vidēji dīzeļdegvielas cenas bija augstas, Slovēnijā joprojām varēja iegādāties dīzeļdegvielu par ES minimālo nodokļu likmi [45, 26]. Līdz ar to Slovēnijā ir zemākas dīzeļdegvielas cenas kā kaimiņvalstīs, tikai Ungārijā vēl bija tuvu Slovēnijas zemajām nodokļu likmēm kravas transportlīdzekļiem, bet 2011. gada martā Slovēnija krasi samazināja arī privātai lietošanai paredzēto dīzeļdegvielas nodokļa likmi [45, 54]. Tādejādi Slovēnija gan privātā, gan „komerciālā" dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa likme ir ES minimālajā līmenī.

Transportlīdzekļu pirmreizējās reģistrācijas nodoklis tiek maksāts par pasažieru transportlīdzekļiem, kas tiek laisti apgrozībā, tiek reģistrēti Slovēnijā pirmo reizi. Transportlīdzekļu iegāde un ievešana no citām ES dalībvalstīm arī tiek aplikta šo nodokli. Nodokļa lielums tiek aprēķināts no transportlīdzekļa pārdošanas cenas, neieskaitot nodokļus, bet pati nodokļa likme no 2010. gada 1. marta ir atkarīga no vides kritērijiem (CO^2, Euro emisiju standarti), tāpēc likmes tiek noteiktas no 0,5% līdz 28% benzīna automašīnām un no 1% līdz 31% dīzeļmotora automobīļiem [122, 7].

Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, Akcīzes nodokļa naftas produktiem, Transportlīdzekļu pirmreizējās reģistrācijas nodokļa ieņēmumi tiek novirzītu uz Slovēnijas kopējo valsts pamatbudžetu [97], tāpat kā Latvijā.

Pēc Eiropas Komisijas nodokļu datubāzes rādītājiem autore ir izveidojusi 2.9. attēlu, kurā ir pārskatāmi ceļu lietotāju Slovēnijā samaksāto nodokļu apjoms pa kategorijām. Tāpat



2.9. att. **Slovēnijas ceļu lietotāju samaksātie nodokļi pa veidiem**

kā vairums valstu arī Slovēnijā vislielākie ienākumi valsts budžetā no ceļu lietotājiem ir tieši par akcīzes nodokli degvielai. Lai gan akcīzes likme Slovēnijā ir ES minimālā līmenī, acīmredzot autobraucēji veiksmīgi tiek tādējādi pievilināti izvēlēties tieši Slovēnijas automaģistrāles, kā redzams 2.9. attēlā tieši pēc 2009. gada, kad tika ieviesta minimālā dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa likme uzņēmumu kravas transportlīdzekļiem, tad ieņēmumi no akcīzes nodokļa Slovēnijas budžetā tieši palielinājās.

DARS

Slovēnijas ātrgaitas autoceļus un automaģistrāles kā tika attēlot 2.8. attēlā pārvalda DARS. DARS ir Slovēnijas valsts akciju sabiedrība, kas dibināta 1994. gada 1. janvārī, tai ir publiskas akciju sabiedrības statuss, bet tā darbojas kā komercsabiedrība, tāpēc Slovēnijas valsti uzņēmumā pārstāv Slovēnijas Valsts holdings [90, 16]. Uzņēmējdarbības principu pielietošanu apstiprina DARS organizatoriskā struktūra, kurā DARS pat ir izveidojusi atsevišķu biznesa nodaļu, kurā nodrošinātās funkcijas atbilst uzņēmējdarbības jomai un DARS izveidota atsevišķa investīciju nodaļa, kas nodarbojas ar projektiem. Šajā aspektā parādās atšķirība starp Slovēnijas un Latvijas autoceļu finansēšanas modeļiem, jo kā autore minēja nodokļi ienāk valsts kopbudžetā, bet to izmantošanai tiek pielietoti uzņēmējdarbības principi, izvēloties attīstīt automaģistrāles kā valsts īpašumā esošu aktīvu.

Korporatīvā struktūra akciju sabiedrībā DARS ir šāda:

- akcionāru pilnsapulce, kuru pārstāv Slovēnijas valsts holdings;
- uzraudzības padome, kurā ir seši locekļi, no kuriem četrus ieceļ akcionāru pilnsapulce;

- valde, kuru var vadīt līdz pieciem locekļiem, bet pašlaik valdi vada padomes priekšsēdētājs un divi padomes locekļi. Valdi ievēl uz 5 gadu termiņu [126].

DARS ir atbildīga par 610,4 km ātrgaitas autoceļiem un automaģistrālēm, 140,7 km savienojošiem autoceļiem, 22,3 km nobrauktuvju ceļiem un 34,1 km cita veida ceļiem [90, 34]. Slovēnijas Republikas automaģistrāļu uzņēmuma likums nosaka DARS statusu, uzdevumus, pienākumus un regulē tiesību attiecības saistībā ar automaģistrālēm. Uz iepriekšminētā likuma pamata DARS tika pārveidots par koncesionāru, kam ir piešķirtas koncesijas tiesības uz noteiktu laiku pārvaldīt noteikas zemes, kas iepirktas Slovēnijas Republikas vārdā, veikt tajās automaģistrāļu būvniecību, uzturēšanu, teritoriālo plānošanu un visas finanšu saistības, kas attiecas uz jauna ceļa būvi [90, 16]. Slovēnijas Republikas automaģistrāļu uzņēmuma likumā teikts, ka DARS gatavo īstermiņa, vidēja un ilgtermiņa plānus, kas sastāv no priekšizpētes, investīciju programmas izstrādes, sabiedriskās apspriešanas, iepirkuma konkursu organizēšanas, līgumslēgšanas tiesību priešķiršanas procesa utt. [120, 5].

DARS pārvaldot Slovenijā esošās automaģistrāles un ātrgaitas ceļus nodrošina šo ceļu uzturēšanu, kurai tiek novirzīti ienākumi no *Ceļu nodevas* par automaģistrāļu un ātrgaitas autoceļu lietošanu. DARS katru gadu sagatavo atskaiti par sasniegtajiem mērķu rādītājiem un plānotajām darbībām nākamajiem gadiem. Autore iepazinās ar DARS ikgadējām atskaitēm, kuras bija pieejamas par trīs gadu periodu (2013.- 2015.g.) [90] un pēc atskaišu datiem autore ir izveidojusi 2.3. tabulu, kurā attēloti DARS kopējie ieņēmumi un izdevumi. Pēc 2.3. tabulas

2.3. tabula

DARS ieņēmumu un izdevumu apjoms laika posmā 2013.-2015. gads, milj. EUR

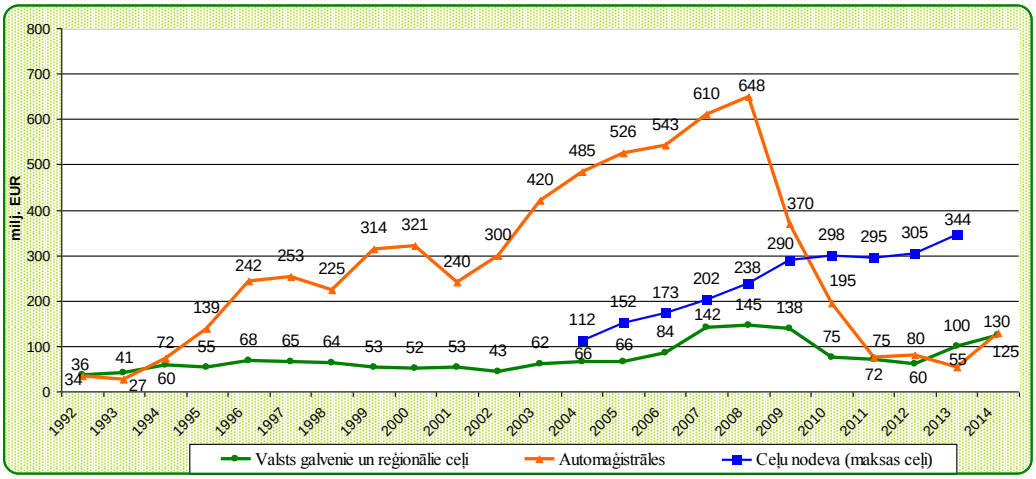
	2013. gads	2014. gads	2015. gads
Kopējie DARS ieņēmumi, EUR	327 666 309	365 358 022	373 067 610
Kopējie DARS izdevumi, EUR	271,187,458	280,937,651	300,621,245

rādījumiem autore vērtē pozitīvi, ka, ņemot vērā DARS paņemto aizņēmumu lielumu, joprojām ieņēmumi pārsniedz izdevumus vidēji par 19%. Slovēnijā kopš 2008. gada ieviesa vinješu (maksas uzlīmes) sistēmu priekš transportlīdzekļiem zem 3,5 tonnu svara un ir uzstādītas elektroniskās sistēmas, lai novērtu veidojošos sastrēgumus un automašīnas var brīvi braukt cauri kontrolei neapstājoties. Smagajiem transportlīdzekļiem joprojām ir slēgtā maksas ceļu iebrauktuve ar nepieciešamību apstāties [90, 34]. Ja nav nopirkta vinjete, tad sods var sasniegt pat 800 Eur [50, 229].

Jaunu automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu būvniecībai pēc Nacionālās automaģistrāļu būvniecības programmas DARS var izmantot līdzekļus no valsts piešķirtās daļas no akcīzes

nodokļa par naftas produktiem ienākumiem, ES fondu līdzekļiem, ienākumiem no Ceļu nodevas un dažādiem aizdevumiem [69, 15]. DARS ir sākuma posmā 2 502,7 milj. EUR liela aizdevuma atgriešanas periodā, kas ilgs līdz pat 2021. gadam, līdz ar to turpmākā galvenā finansiālā iezīme būs DARS ieņēmumu novirzīšana aizdevuma, kam ir 100% Slovēnijas valsts sniegta garantija, pamatsummas un aizdevumu procentu summas segšanai [90, 33]. Autore vēlas atzīmēt interesantu faktu, ka dažādo aizņēmumu starpā DARS 2015. gadā noslēgusi arī aizņēmuma līgumu ar pensiju uzņēmumu par 37,78 milj EUR uz 15 gadu ilgu termiņu, kuram 100% garantiju sniegusi Slovēnijas valsts [90, 24], tātad Slovēnijas valsts, veidojot ikgadējo valsts budžeta plānu, varēja atļauties palielināt budžeta deficītu. DARS sastādot automaģistrāļu būvniecības projektus, izmanto vairākus Eiropas Savienības sniegtos finanšu instrumentus, tai skaitā ES fondu finansējumu un Eiropas Investīciju bankas sniegtu aizdevumu. Izmantojot Kohēzijas fonda līdzekļus 2015. gadā DARS noslēdza aizdevuma līgumu ar Eiropas Investīciju banku par 145 milj. EUR, kas sastādīja 48% no projekta kopsummas 303,4 milj. EUR, bet pārējo projekta summas daļu nosedza valsts budžeta finansējums (akcīzes nodokļa ieņēmumi) un Kohēzijas fonda līdzekļi [102].

Pēc Slovēnijas vides plānošanas ministrijas datiem [128] autore apkopojusi 2.10. attēlā investīciju apjomu Slovēnijas automaģistrālēs un ātrgaitas autoceļos laika posmā no 1992.-2014. gadam. Skaidri redzams 2.10. attēlā, ka Slovēnijas autoceļu attīstības stratēģija ir bijusi



2.10. att. **Investīciju apjoms Slovēnijas automaģistrālēs un ātrgaitas autoceļos**

maksas automaģistrāļu un ātrgaitas autoceļu attīstība, kura līdzi attīstīs arī ap automaģistrālēm saistītās nozares, kas apkalpos tūristus un tranzīta transportlīdzekļu vadītāju vajadzības. Tāpat 2.10. attēlā novērojams, ka pēc 2009. gada, kad investīciju apjoms gandrīz ticis apstādināts Ceļu nodevas ieņēmumi pamazām pieaug, rādot, ka ieguldītās investīcijas lēnām atmaksāsies. Ar tik intensīvu investīciju plūsmu un tālāko plānu, likumsakarīgi attīstās arī Slovēnijas valsts celtniecības un inženierbūvniecības institūts, kas sadarbojas ar citām ES valstīm un ASV,

rezultātā pēdējos 10 gados institūts gan attīstījis, gan piedalījies vairāk kā 50 projektos, kas finansēti no Eiropas Savienības līdzekļiem [127].

Autore vēlas uzsvērt, ka caur DARS Slovēnija pielieto uzņēmējdarbības pieeju autoceļu nozarei. Uzņēmējdarbības pieeja parādās arī Slovēnijas izveidotajā interneta vietnē, kas saucas Investē Slovēnijā (http://www.investslovenia.org), kur viena no investīciju jomām tiek norādītas arī automaģistrāles. Slovēnijas stratēģija apstiprina autores 1.2. apakšnodaļā minēto, ka valsts pārvalde varētu savas funkcijas pildīt uz vispārzināmiem uzņēmējdarbības principiem.

Autore par Slovēnijas ceļu nozares finansēšanas modeļa pozitīviem elementiem uzskata:

+ valsts autoceļus pārvalda kā uzņēmuma aktīvus, attīstot tos pēc iespējas efektīvāk,

+ tiek izmantoti citi ES sniegtie instrumenti ne tikai fondu līdzekļi, bet arī EIB aizņēmums, pievienošanās ES tranzīta ceļu tīklam,

+ stratēģiski tiek izmantotas valsts priekšrocības, kas ir ģeogrāfiskais stāvoklis, tāpēc izvēlēta automaģistrāļu attīstība,

+ piesaistot tranzīta pārvadātājus, paralēli tiek palielināts citu uzņēmējdarbības jomu apgrozījums un tādejādi valsts kopējā ekonomika,

+ samazinātā akcīzes likme dod atvieglojumu valsts iedzīvotājiem, ko nosedz degvielas patēriņa kopējais apjoma palielinājums, piesaistot tranzītpārvadājumus no citām valstīm,

+ tā kā DARS uzņēmums praktizē caurspīdīguma principu, tad gada atskaites ir pieejams visiem, kas sniedz iedzīvotājiem skaidrību par to samaksāto nodokļu izlietojumu un mērķiem.

Tomēr katram modelim pastāv savi trūkumi:

- investīcijas Slovēnijas automaģistrālēs vēl nav atmaksātas, jo aizņēmums ilgs līdz 2021. gadam, līdz ar to vēl nav zināms, vai šī stratēģija būs veiksmīga,

- ne visas valstis var pārņemt šo modeli, jo automaģistrāļu attīstībai pamata faktors ir valsts ģeogrāfiskā atrašanās vieta un tuvākās kaimiņvalstis.

2.4.2. Dānijas autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis

Dānija pēc platības ir 43 095 km² plaša ar 5,3 miljoniem iedzīvotāju [81, 126]. Kopējais ceļu tīkla garums Dānijā ir 72 412 km, no tiem Dānijas autoceļu direkcijas atbildībā ir 3786 km valsts autoceļu, kas ir apmēram 5% no visa ceļu tīkla Dānijā. Lai gan valsts ceļi aizņem tikai aptuveni 5% no visa Dānijas ceļu tīkla, toties nozīmīgums šiem ceļiem transporta un sabiedrības lietošanas ziņā nosedz aptuveni 45% no visas satiksmes Dānijā [88]. Pārējais Dānijas ceļu tīkls ir pašvaldību pārziņā. Dānijas Autoceļu direkcija nodarbojas ar būvniecības organizēšanu, pārvaldīšanu un uzturēšanu valsts ceļu tīklā. Dānijas Autoceļu direkcijas organizatoriskā struktūrā ietilpst planošanas daļa, kas ne tikai plāno, bet veic arī vides izpēti

un satiksmes drošības analīzi, būvniecības un uzturēšanas daļa, satiksmes pārvaldes daļa un resursu daļa, kurā ietilpst gan finanšu pārvaldība, gan informāciju tehnoloģiju uzturēšana [88]. Dānijas Autoceļu direkcija ir daļa no Satiksmes ministrijas institūcijas un ir balstīta uz sešiem centriem, kas atrodas visā valsts teritorijā [88]. Tāpat kā citās pasaules valstīs arī Dānijā ceļu lietotāji maksā nodokļus:

- Transportlīdzekļa nodoklis jeb vides nodoklis,
- Transportlīdzekļa svara nodoklis,
- Transportlīdzekļa reģistrācijas nodoklis,
- Autoceļu lietošanas nodeva,
- Akcīzes nodoklis naftas produktiem [97].

Transportlīdzekļa nodoklis jeb vides nodokli maksā transportlīdzekļa īpašnieks par transportlīdzekli, kam svars ir zem 3,5 tonnām un transportlīdzeklī maksimālais sēdvietu skaits ir līdz 9 cilvēkiem, ieskaitot vadītāju. Nodoklis nav jāmaksā par elektro vai ūdeņraža dzinēja transportlīdzekļiem. Tāpat Transportlīdzekļa nodoklis nav jāmaksā transportlīdzekļiem, kas jau maksā Transportlīdzekļa svara nodokli. Transportlīdzekļa nodoklis tiek maksāts periodiski ik pēc 6 mēnešiem. Kopš 2009. gada dīzeļa motora transportlīdzekļiem, kas nelieto apstiprinātu dīzeļdegvielas daļiņu filtru ir jāmaksā papildus katru gadu vēl 134,48 EUR [97].

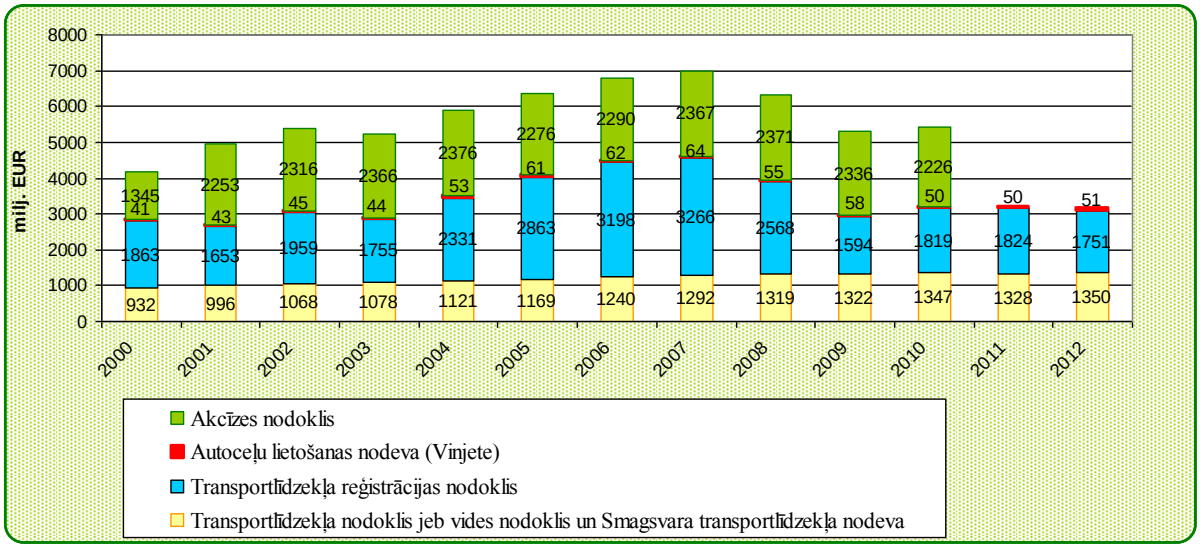
Transportlīdzekļa svara nodoklis tiek maksāts perodiski vienu, divas vai četras reizes gadā, ko maksā transportlīdzekļa turētāji, kam nav obligāti jābūt transportlīdzekļa īpašniekam. Transportlīdzekļa svara nodoklis attiecas tikai uz personām, kas nemaksā vides nodokli, tātad Transportlīdzekļa svara nodokli maksā par reģistrētiem automobīļiem, traktoriem, kravas automašīnām, autobusiem, piekabēm, piekabes puspiekabēm, ko izmanto pasažieru pārvadāšanai, un piekabju iekārtas, piemēram, dzīvojamās mājas [97].

Transportlīdzekļa reģistrācijas nodokli apmaksā pie transportlīdzekļa reģistrācijas, ko apmaksā jaunais transportlīdzekļa īpašnieks. Nodokļa likme tiek aprēķināta no transportlīdzekļa pirkuma summas, ieskaitot PVN, bet lietota transportlīdzekļa gadījumā aprēķina pēc salīdzināmiem reģistrētiem transportlīdzekļiem [97].

Autoceļu lietošanas nodeva attiecas uz transportlīdzekļiem, kas lietoti kravu pārvadājumiem un to pilna masa ir 12 tonnas vai vairāk. Transportlīdzekļiem, kas reģistrēti Dānijā ar nodevu tiek samaksāts par tiesībām izmantot visu Dānijas ceļu tīklu. Transportlīdzekļiem, kas reģistrēti citās valstīs, ar nodevu samaksā par autoceļu lietošanu Dānijas automaģistrālēs. Dānijā reģistrēti kravas transportlīdzekļi Autoceļu lietošanas nodevu maksā reizi gadā kopā ar Transportlīdzekļu svara nodokli. Toties transportlīdzekļiem, kas reģistrēti citās valstīs, Autoceļu lietošanas nodevu maksā par periodu (diena, nedēļa, mēnesis, gads), ko patiešām

transportlīdzeklis izmantos braukšanai Dānijā [97]. Dānija ir savus nodokļus ir precīzi strukturējusi, sasaistot ar paša transportlīdzekļa tehniskajām īpašībām, tātad ar iespējamo bojājumu apjomu, ko transportlīdzeklis nodara ceļa segumam. Tādejādi iedzīvotājiem nerodas jautājumi, kāpēc viens maksā vairāk kā otrs, bet rezultātā nodokļus maksā visi transportlīdzekļi valstī.

Pēc Eiropas Komisijas nodokļu datubāzes datiem [97] autore izveidojusi 2.11. attēlu, kurā uzskatāmi redzams ceļu lietotāju samaksāto nodokļu apjoms laika posmā no 2000.-2012. gadam. Dānijā ceļu lietotāju nodokļi un nodevas tiek pilnībā ieskaitīti valsts budžetā.



2.11. att. **Ceļu lietotāju maksāto nodokļu ieņēmumi Dānijas valsts budžetā**

Jāatzīmē, ka Transportlīdzekļa nodeva jeb vides nodoklis un Transportlīdzekļa svara nodoklis netiek atdalīts pārskatot nodokļu ieņēmumus, tāpēc 2.11. attēlā tie redzami kā vienots rādītājs. Datu ierobežotības dēļ 2.11. attēlā Akcīzes nodokļa par naftas produktiem ienākumu apjoms pieejams tikai līdz 2010. gadam, bet autore uzskata, ka arī 2.11. attēlā redzamais desmit gadu periods sniedz ieskatu par ceļu lietotāju maksāto nodokļu ieņēmumu sadalījuma proporcijām un kopējo apjomu. Parādās interesanta iezīme 2.11. attēlā, ka proporcionāli vienlīdz lielu daļu ienākumu apjoma aizņem transportlīdzekļu reģistrācijas nodoklis un akcīzes nodoklis, bet laikā no 2005.- 2008. gadam pat netipiski transportlīdzekļu reģistrācijas nodoklis sniedz lielāku ienākumu daļu nekā akcīzes nodoklis, kas ir saistīts ar Dānijas Zaļās politikas iezīmēm apgrūtināt jaunu transportlīdzekļu ienākšanu ceļu satiksmē ar augstām nodokļu likmēm un veicināt izvēlēties izmantot videi labvēlīgākus pārvietošanās veidus. Tādejādi Dānijā tiek veidota nodokļu maksāšanas kultūra, kurā nodokļu maksātājiem ir skaidri iemesli, kāpēc ir jāmaksā paaugstinātas likmes nodokļi tiem, kas ar savu transportlīdzekli kaitē videi.

Dānijas Vides politikas ietvaros 2009. gadā tika izveidots Infrastruktūras fonds. Valdība uzdeva Infrastruktūras komitejai 2006. gadā izvērtēt iespējas, izaicinājumus un attīstības virzienus Dānijas infrastruktūrai un valsts transporta investīcijām laika periodam līdz 2030.

gadam [93, 24]. Pēc Infrastruktūras komitejas rekomendācijām valdība apstiprināja investīciju plānu ilgtspējīgam transportam - labākai infrastruktūrai.

Infrastruktūras fonds piešķir finansējumu konkrētiem projektiem un citiem infrastruktūras pasākumiem, kā ir nolemts plānā līdz 2020. gadam. Infrastruktūras fondu daļēji finansēt no nodokļu ieņēmumiem, kas attēloti 2.11. attēlā, un daļēji no citiem avotiem, piemēram, ieņēmumi no aktīvu pārdošanas, ieņēmumi no Ceļu nodevas (par maksas ceļiem) par Orezund un Great Belt savienojumu. Infrastruktūras fonds ir dinamisks un var tikt papildināts ar citiem jauniem finansējuma avotiem, ja tādi tiek identificēti, kā arī ietaupījumi no projektiem, kuru realizācijas izmaksas bija mazākas kā plānots, tiek ieskaitīti atpakaļ Infrastruktūras fondā nevis valsts budžeta kasē [89, 19]. Lai gan Infrastruktūras fonds ir izveidots, Dānija norādījusi, ka arī turpmāk tiks apskatīti jauni finansēšanas avoti.

Dānijas Infrastruktūras fonda produktivitātes faktors noteikti ir arī stabilitāte gadiem ejot. Dānijā starp vadošajām partijām gan pozīcijā, gan opozīcijā esošām kopš 2009. gada ir noslēgta vienošanās attīstīt zaļāku infrastruktūru caur Infrastruktūras fondu, tieši šī vienotība politiskajā jomā ir faktors, kas atšķir Dānijas Infrastruktūras fondu no citu valstu praksēm. Šī vienošanās ir tikusi atjaunota 2013. gada martā ar dažiem jauniem projektiem [65, 18]. Dānijas valdība tika apstiprinājusi Vides politikas ietvaros kopējo infrastruktūras programmai nepieciešamo finansējumu 22 miljardu EUR apmērā, kas tiks realizēta visiem individuālajiem transporta projektiem laikposmā līdz 2020. gadam [119, 21]. Infrastruktūras programmā ietverti gan Infrastruktūras fondā ietilpstošie projekti, gan pilsētas metro un Fehmarn Belt savienojums, kuri tika apstiprināti 2008. gadā pirms Vides politikas pieņemšanas [119, 59]. Infrastruktūras fondam piešķirtais finansējums ir 12 miljardi EUR, kura sadalījumu pēc OECD informācijas [119, 59] autore attēloja 2.4. tabulā, lai precizētu, ka ceļu

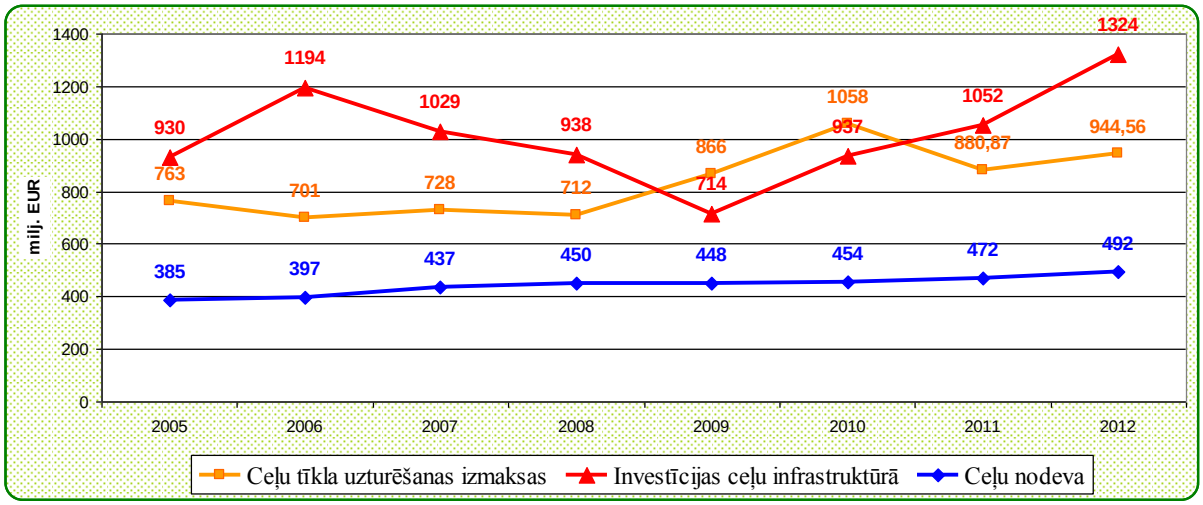
2.4. tabula

Dānijas infrastruktūras fonda finansējuma sadalījums, milj. EUR

Nozare	**Miljardi EUR**	**%**
Publiskais transports	7,9	59 %
Ceļu infrastruktūra	**3,56**	**37 %**
Nav definēts	0,54	1 %

infrastruktūras projektiem ir piešķirti 3,56 milj. EUR uz periodu 2009. - 2020. gads, kas tomēr aizņēm vairāk kā trešo daļu no Infrastruktūras fondam kopējā finansējuma piešķīruma. Infrastruktūras fonda finansējums tika piešķirts ar domu, ka fonda resursi vēl tiks papildināti, jo jauni ilgtspējīgas finansēšanas avoti tiek identificēti [119, 21].

Pēc Eiropas ceļu federācijas datiem [26] autores veidotajā 2.12. attēlā ir apskatāmas Dānijas investīcijas ceļu infrastruktūrā, kā arī ceļu tīkla uzturēšanas izmaksas un Ceļu nodevas ienākumi laika periodā 2005. - 2012. gads. Autore vēlas atzīmēt, ka 2.12. attēlā uzskatāmi novērojama tendence pēc 2009. gada, kad tika apstiprināts Infrastruktūras fonds,



2.12. att. **Investīciju un uzturēšanas izmaksas Dānijas autoceļos pretstatā Ceļu nodevas ienākumiem**

tieši investīciju apjoms autoceļos ir strauji pieaudzis, tāpēc autore vēlējās 2.12. attēlā atsevišķi norādīt investīciju apjomu no ceļu tīkla uzturēšanas izdevumiem. Tā kā Dānijā tiek praktizēti Privātās – Publiskās partnerības projekti, tad no šiem projektiem ikdienas Ceļu nodevas ienākumi nonāk privātā partnera īpašumā saskaņā ar koncesijas līgumu, tāpēc 2.12. attēlā redzams, ka Dānijas valsts budžetā ienāk statiski Ceļu nodevas ienākumi no atsevišķiem valsts pārziņā esošiem ceļu posmiem, kam nolemta konkrēta maksa.

Dānijā ir vairāki veiksmīgi noslēgti Privātās – Publiskās partnerības projekti, kā Kliplev Sønderborg automaģistrāle, Orezundas tilts, Great Belt savienojums. Vēl nākotnē tiek plānots četru joslu automaģistrāļu Fehmarn Belt savienojums starp Dāniju un Vāciju, kas šobrīd ir izstrādes stadijā [119, 78].]. Infrastruktūras fonds un speciālie neatkarīgie fondi Fehmarn Belt savienojumam un metro projektam nodrošina drošu, stabilu un pietiekamu finansējumu, kas Dānijai ir nepieciešams, lai realizētu infrastruktūras programmu. Tāpat Infrastruktūras fonds un speciālie fondi nodrošina Satiksmes ministrijai iespējas plānot ilgtermiņā un veikt stratēģisko analīzi, lai izstrādātu vairākus stratēģiskus infrastruktūras virzienus pēc 2020. gada [119, 76].

Tāpat kā Slovenijai arī Dānijas autoceļu finansēšanas modelim ir pozitīvie aspekti:

+ tiek izmantota ilgtermiņa plānošana, kam pamatā ir dziļa izpēte,

+ autobraucēju nodokļi ir sastrukturēti tā, lai kopumā iekļautu visus transportlīdzekļus, bet nodokļu summu maksā lielāku tarnsportlīdzekļi, kas nodara vairāk zaudējumus ceļiem,

+ izvēlēts virziens (Vides politika) un tā mērķi, lai iedzīvotājiem ir saprotams, kāpēc valstī ir augstāki nodokļi, kā citās valstīs un skaidrs, ko iedzīvotāji iegūs,
+ mainoties valdībām izvēlētais plāns un tā īstenošana nemainās,
+ ja projektā gūst ietaupījums, tad līdzekļi tiek atskaitīti atpakaļ Infrastruktūras fondā,
Dānijas autoceļu finansēšanas trūkumi:
- ja izvēlētais virziens un projekti nesasniedz izvirzītos mērķus, tad investīcijām nav gaidītā atdeve.

2.4.3. Jaunzēlandes autoceļu pārvaldība un finansējuma modelis

Jaunzēlande sastāv no divām ar ūdeni atdalītām teritorijām (Ziemeļsala un Dienvidsala), kas kopā veido 268 668 km² lielu platību ar iedzīvotāju skaitu 5,3 miljoni [81, 134]. Kopējais ceļu garums valsts teritorijā ir 93 000 km. Jaunzēlandes valsts autoceļus pārvalda Jaunzēlandes Transporta aģentūra, kas ir valsts iestāde, kuru pārvalda valde, kuru ir apstiprinājis Satiksmes ministrs. Jaunzēlandes Transporta aģentūra ir atbildīga par:

- finansējuma izlietojumu no Sauszemes transporta fonda uz vietējiem ceļiem, valsts autoceļiem, publisko transportu;
- kopā ar reģionālo un vietējo pašvaldību finansējumu vietējos ceļus, publiskā transporta infrastruktūras servisu;
- asistēšanu un padomu sniegšanu reģionālai transporta komitejai, kas attīsta reģionālās transporta programmas;
- autoceļu lietotāju nodevu (vinjetes) un degvielas akcīzes nodokļa iekasēšanu;
- sauszemes transporta pētījumu finansēšanas administrēšanu;
- autovadītāja eksaminēšanu, apliecību un transporta pakalpojumu licences izsniegšanu;
- transportlīdzekļu reģistrāciju, sertifikāciju un licencēšanu [106].

Jaunzēlandes Transporta aģentūra ir veidota uz trīs funkcionālām biznesa grupām:

- Pieejas un darbības grupa, kas nodrošina piekļuvi transporta sistēmai (piemēram, iegūt vadītāju apliecības un mehānisko transportlīdzekļu reģistrācija), kā arī nosaka standartus attiecībā uz transportlīdzekļiem un auto vadītājiem;
- Automaģistrāļu un ceļu tīkla darbības grupa, kas ir atbildīga par cilvēku un kravas pārvietošanos pa autoceļiem, valsts autoceļu tīkla stāvokļa uzturēšanu un uzlabošanu, ceļā pavadītā laika samazināšanu un drošību uz ceļiem;
- Plānošanas un investīciju grupa, kas attīsta pašvaldību un valsts sadarbību, kas ļauj noteikt zemju plānošanu, lai gūtu labāko rezultātu satiksmes risinājumos [117, 164].

Jaunzēlandes Transporta aģentūrai ir četri reģionālie apgabali, kas piedalās reģiona plānošanā. Valdības prioritātes transporta finansējumam ir izklāstītas Valdības politikas

paziņojumā par sauszemes transportu, kas nosaka ietvaru, kādā satiksmes uzlabojumus un uzturēšanu varētu finansēt [117, 164]. Katra vietējā pašvaldība plāno Reģionālo sauszemes transporta plānu, kuru Jaunzēlandes Transporta aģentūra izskata, kad tiek gatavota Nacionālā sauszemes transporta programma, kura tiek veidota katriem nākamajiem trīs gadiem [118, 258]. Autoceļu projektu finansējums tiek piešķirts pēc norādītā Nacionālajā sauszemes transporta programmā [105]. Tādejādi Satiksmes ministrs ir nošķirts no lēmumu pieņemšanas par finansējuma sadalījumu, kas izslēdz interešu konflikta iespējamību. Jaunzēlandē ir septiņi valstī noteikti nacionālas nozīmes autoceļi, kas ir balstīti ap piecām lielākajām Jaunzēlandes apdzīvotajām vietām - pilsētām: Oklenda, Hamiltona, Tauranga, Velingtona, Kraistčērša. Visi septiņi nacionālas nozīmes autoceļi ir identificēti caur reģionālās zemes izmantošanas un transporta pētījumiem kā stratēģiski nepieciešamas investīcijas. Nacionālas nozīmes autoceļos ir lielas satiksmes intensitātes, tāpēc izstrādātie projekti samazinātu sastrēgumus, uzlabotu drošību un sniegtu atbalstu ekonomikas izaugsmei. Nacionālas nozīmes autoceļu programma ir uzsākta 2009. gadā un projektu uzsvars ir uz drošāku un efektīvāku cilvēku un kravu pārvietošanos starp šiem apdzīvotu vietu centriem. Tā kā Nacionālas nozīmes autoceļu programmā ir valsts vadošie infrastruktūras projekti, tad tie veidoti, lai nodrošinātu ekonomikas izaugsmi, nevis vienkārši reaģētu uz to [106].

Valsts autoceļi ir pilnībā finansēti no Sauszemes transporta fonda, kurā iekļauti gan ceļu uzturēšanas, gan ceļu būvniecības darbi, ko pārvalda Jaunzēlandes Transporta aģentūra. Toties vietējo ceļu būvniecības un uzturēšanas izmaksas tiek sadalītas starp Sauszemes transporta fondu un vietējām pašvaldībām. Ik pa laikam valdība mēdz lemt par atsevišķu transporta projektu finansēšanu, tad finansējums tiek piešķirts caur parasto budžeta sadalīšanas principu [105].

Sauszemes transporta pārvaldības likums nosaka ierobežojumus, kādās aktivitātēs drīkst izmantot Sauszemes transporta fonda līdzekļus, kā arī nosaka fonda finanšu ienākumu resursus [116]. Sauszemes transporta fonds pilnībā pieder valstij, bet Satiksmes ministrija ir atbildīga par visu maksājumu no fonda apstiprināšanu [118, 245]. Sauszemes transporta fondā tiek ieskaitīti visi ienākumi no:

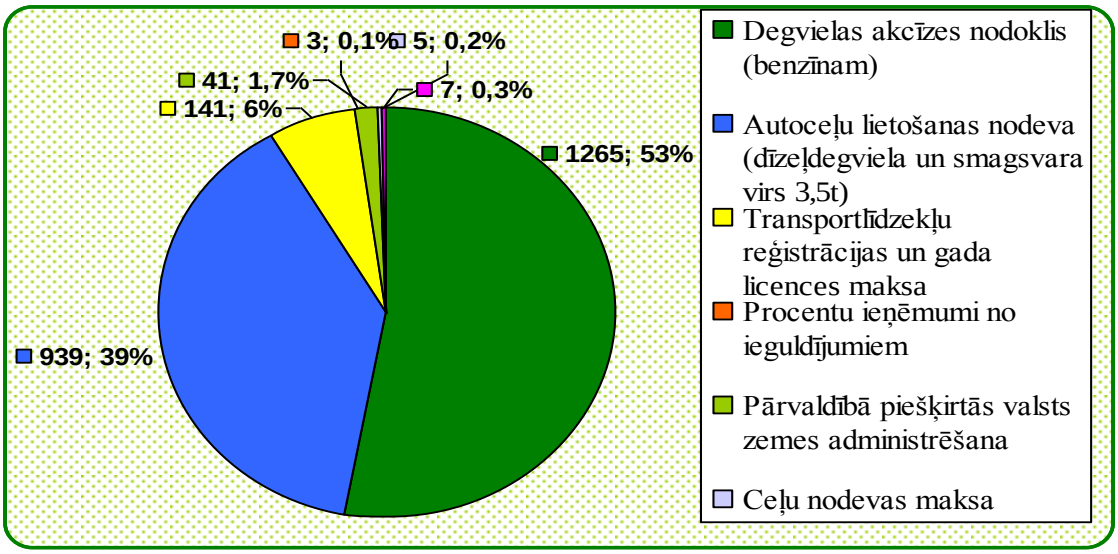
- akcīzes nodokļa (benzīnam),
- autoceļu lietošanas nodevas,
- transportlīdzekļu reģistrācijas un gada licences maksas,
- ceļu nodevas,
- patiesās vērtības pieaugums ilgtermiņa parādos kreditoriem,
- pārvaldībā piešķirtās valsts zemes administrēšanas [118, 245].

Akcīzes nodoklis attiecas tikai uz benzīna degvielu, bet dīzeļdegviela nav aplikta ar akcīzes nodokli, jo aptuveni 36% dīzeļdegvielas tiek izmantots ne automašīnām, bet citās jomās kā lauksaimniecībā, ražošanā, rūpniecības un tirdzniecības uzņēmumos un kuģošanai, līdz ar ko akcīzes nodoklis uzliktu netaisnīgu nastu uz šīm nozarēm [105].

Autoceļu lietošanas nodevas maksa attiecas uz visiem transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoru un uz visiem transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas. Autoceļu lietošanas nodeva tiek maksāta elektroniski pēc nobrauktā attāluma transportlīdzekļa odometrā, bet Jaunzēlandes transportlīdzekļu direkcija un policija veic nodevas samaksas pārbaudes [150]. Toties *Transportlīdzekļu gada licences maksa* attiecas uz visiem transportlļidzekļiem, kas reģistrēti Jaunzēlandē [105].

Ceļu nodeva (maksas ceļi) šobrīd attiecas uz izveidotajiem trīs maksas ceļiem – Auckland Northern Gateway, Tauranga Eastern Link un Tauranga Takitimu. Ceļu nodevas iekasēšanai izmanto mūsdienīgas kameras un sensorus [106].

Jaunzēlandes Sauszemes transporta fondā ik gadu ienāk pie ~ 2,5 miljardiem EUR, kas attēlots 2.13. attēlā, ko autore veidoja pēc Jaunzēlandes Saszemes transporta fonda ikgadējās



2.13. att. **Jaunzēlandes Sauszemes transporta fonda ienākumu sadalījums 2016.g., milj. EUR**

atskaites datiem [118, 242-248]. Lielāko fonda daļu veido Akcīzes nodokļa ieņēmumi, kas ir raksturīgi arī iepriekš aprakstītajām valstīm Slovēnijai un Dānijai. Toties netipiskāks ir Autoceļu lietošanas nodevas īpatsvars (39%), kas saistīts ar faktu, ka nodeva jāmaksā arī visiem dīzeļmotora transportlīdzekļiem ne tikai kravas auto. Jaunzēlandes Satiksmes ministrija izstrādājusi uztveramu shēmu [105], kurā izprotami attainojusi Autoceļu nodevas aprēķināšanas principu pie kura Jaunzēlande pieturas - jo lielāks transportlīdzeklis pēc asu skaita, transportlīdzekļa svara (tonnās) un citiem parametriem, jo lielākai jābūt tā iemaksai Sauszemes transporta fondā.

Sauszemes transporta fonds finansē lielākoties Nacionālo Sauszemes transporta programmu, kas aizņem 91% no izdevumiem, ko var redzēt autores veidotajā 2.5. tabulā pēc Saszemes transporta fonda ikgadējās atskaites datiem. Otra programma, ko fonds finansē ir

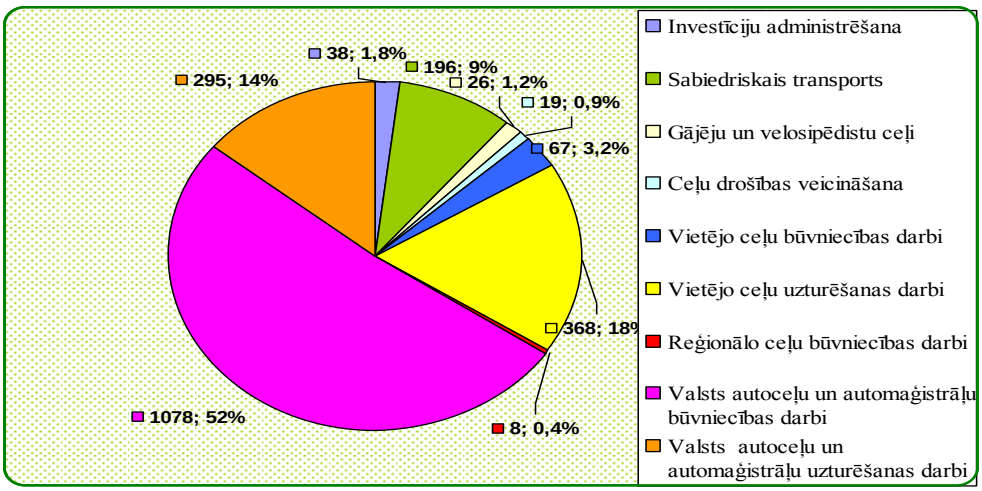
2.5. tabula

Jaunzēlandes Sauszemes transporta fonda izdevumu sadalījums 2016.g., milj. EUR

Izdevumi, miljoni	2016	2015
Sauszemes transporta programma	2146,99	2156,74
Policijas ceļu kontroles programma	206,32	195,18
Degvielas akcīzes nodokļa un Autoceļu lietošanas nodevas administrēšana	3,27	3,27
Plānošana un stratēģija	0,65	0,65
Kopā	2357,23	2355,84

Policijas ceļu kontroles programma (aizņem 8%), kas nepieciešama saistībā ar Autoceļu lietošanas nodevu apmaksas pārbaudēm. Iespējams, ja Latvijā būtu policijas kontroles programma, tad ienākumi par Autoceļu lietošanas nodevu atbilstu Satiksmes ministrijas plānotajam. Autore atzīst pozitivu iezīmi, ka fonda administrācijas un plānošanas izdevumi ir tikai ap 4 miljoni EUR jeb 1% no fonda izdevumiem, jo tas rāda, ka fonda ikdienas izdevumi ir saprātīgi. Valsts un vietējo ceļu izdevumu segumu veido dažādi nodokļu ieņēmumi, kuru izlietojumu var apskatīt darba 2. pielikumā. Autore atzīmēs tikai dažus aspektus, ka valsts ceļu izdevumus lielākoties (72%) sedz no Autoceļu lietošanas nodevas tieši dīzeļmotoriem un Akcīzes nodokļa un tikai 23% Autoceļu lietošanas nodeva smagsvara transportlīdzekļiem (virs 3,5 tonnām). Tā kā Sauszemes transporta fonds sniedz tikai daļu finansējuma vietējiem ceļiem, tad pašvaldības vairumu izdevumus (44,1%) sedz no pašvaldību nodevas.

Nacionālo Sauszemes transporta programmu, kurā ir aktivitātes, kam jāatbilst Sauszemes transporta pārvaldības likumā noteiktajam, realizē Jaunzēlandes transporta aģentūra, tāpēc autore izveidojusi 2.14. attēlu, kas attēlo Transporta aģentūras 2016. gada



2.14. att. **Jaunzēlandes Transporta aģentūras 2016. gada izdevumu klases, milj. EUR [118, 254]**

izdevumu iedaļas. Gandrīs divas trešdaļas no programmas izdevumiem ir izpildīti uz valsts ceļiem, kas saistīts ar maksas ceļu noslēdzošajiem darbiem Tauragā, bet vietējos un

reģionālos ceļos tiek ieguldīti tikai 21% no visiem izdevumiem. Interesantu iezīmi autore ievēroja, ka vietējos ceļos gandrīz veic tikai uzturēšanas darbus, kā Latvijā, nevis būvniecības. Jaunzēlandes autoceļu finasēšanas modeļa pozitīvie elementi ir:

+ princips „„maksā tie, kas brauc" jeb gandrīz visu nodokļu novirzīšana atpakaļ ceļiem,

+ atsevišķs fonds ļauj līdzekļus pārcelt uz nākamajiem gadiem, tā plānot ilgtermiņā,

+ noteikti nacionālas nozīmes ceļi veido ceļu nozares sasaisti ar reģionu ekonomisko attīstību,

+ publiski pieejamas atskaites, kas ir atsevišķas fondam un transporta aģentūrai veicina caurskatamību līdzekļu izlietojumam,

+ transporta fonds sniedz prognozējamību ilgtermiņā ceļu nozares uzņēmumiem,

+ Satiksmes ministra nošķiršana no finansējuma sadalījuma, izslēdz interešu konfliktu.

Jaunzēlandes autoceļu finansēšanas modeļa trūkumi:

- valdībai ir ierobežoti nodokļu ienākumu līdzekļi, kurus novirza fondam.

Autore secina, ka šajā otrajā nodaļā parādījās valsts pārvaldes dažādās interpretācijas starp vairākām pasaules valstīm par izvēlētajiem veidiem, kā vadīt autoceļu finansēšanu. Sākot no finansējuma avotiem un novirzīšanas virzieniem caur likumdošanu vai valdības lēmumiem un beidzot ar lēmumiem par finansējuma apjomiem, ko piešķirt autoceļu nozarei. Autore secina, ka Latvijas esošā autoceļu finansēšanas sistēma nesniedz pozitīvu rezultātu, ko parādīja melnā seguma un īpaši grants ceļu stāvokļa dati, kā arī sauszemes transporta pievienotā vērtība tautsaimniecībai lēnām, bet noteikti ir kritusies. Tāpēc nepieciešams noskaidrot, kāds ir ceļu nozares ekspertu viedoklis, gan privātajā, gan publiskajā sektorā. Vai ceļu nozares un finansējuma pārvaldes procesā iesaistīto institūciju viedokļi atšķiras?

3. AUTOCEĻU FINANSĒJUMA PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA LATVIJĀ

3.1. Darba pētījuma metodoloģijas apraksts un analīzes kritēriji

Tā kā ekspertu intervijas tiek veiktas gadījumā, ja nepieciešams iegūt specifisku un profesionālu izpratni par pētījuma tēmu [123], tad darba pētnieciskajā daļā autore izvēlējusies veikt ekspertu intervijas. Galvenās kvalitatīvas intervijas formas ir strukturētas, daļēji strukturētas un nestrukturētas intervijas. Daļēji strukturētas intervijas pieļauj daudz vairāk vietas intervējamai personai atbildēt ar saviem vārdiem un savā veidā, atšķirībā no strukturētas intervijas, tomēr daļēji strukturētā intervijā tiek veidota struktura tik daudz, lai pētnieks varētu salīdzināt intervējamo sniegtos viedokļus [47, 29]. Tāpēc autore pētnieciskajā daļā veica tieši daļēji strukturētas ekspertu intervijas.

Intervijas norises vieta arī nosaka dažādus intervjas veidus kā elektroniskā intervija, audiālā intervija, intervija staigājot, pašintervija, kurā pētnieks nav uz vietas un intervējamais pats atbild uz jautājumiem, intervija klātienē, ko izvēlējās veikt autore. Intervijai klātienē nozīmīga ir telpā, kurā norisinās dialogs, jo tai jābūt slēgtai telpai, kurā nav blakus trokšņu [47, 43]. Tā kā autore ekspertu ērtības labad devās pie katra eksperta atsevišķi tā norādītajā vietā un laikā, tad interviju vieta vienmēr bija ekspertu darba vietas telpas.

Kvalitatīvas intervijas veikšanai pētniekam ir vairāki instrumeti kā sarunas temati vai jautājumi, sagatavots rakstisks materiāls priekš intervējamā, bildes, grafiki, diagrammas, kas tiek rādītas intervijas laikā [47, 54]. Autore no instrumentiem izmantoja iepriekš sagatavotu jautājumu sarakstu un pirms ekspertu intervijām autore tika sagatavojusi trīs izvēlēto valstu un Latvijas salīdzinājumu pēc vienotiem kritērijiem, kas apskatāms 1. pielikumā. Ekspertiem valstu salīdzinājuma materiāls intervijas laikā tika izsniegs un dots laiks, kad eksperti varēja iepazīties ar materiālu. Iepazīšanās laiks netika ierobežots, autore gaidīja, cik nepieciešams.

Autore izlēma veidot ekspertu intervijas divās daļās – privātais sektors un publiskais sektors. Ekspertus no privātā sektora autore izvēlējās ar pietiekamu (vairāk kā 30 gadu) pieredzi ceļu nozares uzņēmējdarbībā un ar pieredzi valsts pārvaldē. Andris Lapsiņš 13 gadus strādāja VAS „LVC" kā ražošanas daļas vadītājs vēlāk valdes loceklis pirms pārgāja uz privāto sektoru, kur 10 gadus un joprojām strādā AS „A.C.B.". Īpašu pievienoto vērtību pētījumam sniedza eksperts Vilnis Millers, kurš ne tikai ilggadēji strādājis ceļu būves uzņēmumā SIA „Strabag", bet pirms pāriešanas privātajā sektorā V.Millers strādāja VAS „LVC" Finanšu vadības daļas vadītājs un Valsts autoceļu fonda vadītājs. Tā kā darbā autore apskata citu valstu pieredzi, tad izvēlējās ekspertu, kas pats dibinājis savu uzņēmumu SIA „Šlokenbeka", bet pieredzējis, ka nepietiekama ceļu nozarei pieejamā finansējuma dēļ bijis

spiest uzņēmuma daļas pārdot ārvalstu ceļu būves uzņēmumam, tādejādi ekspertam M.Paideram ir zināmi citu valstu uzņēmēju uzskati par autoceļu finansējuma modeļiem.

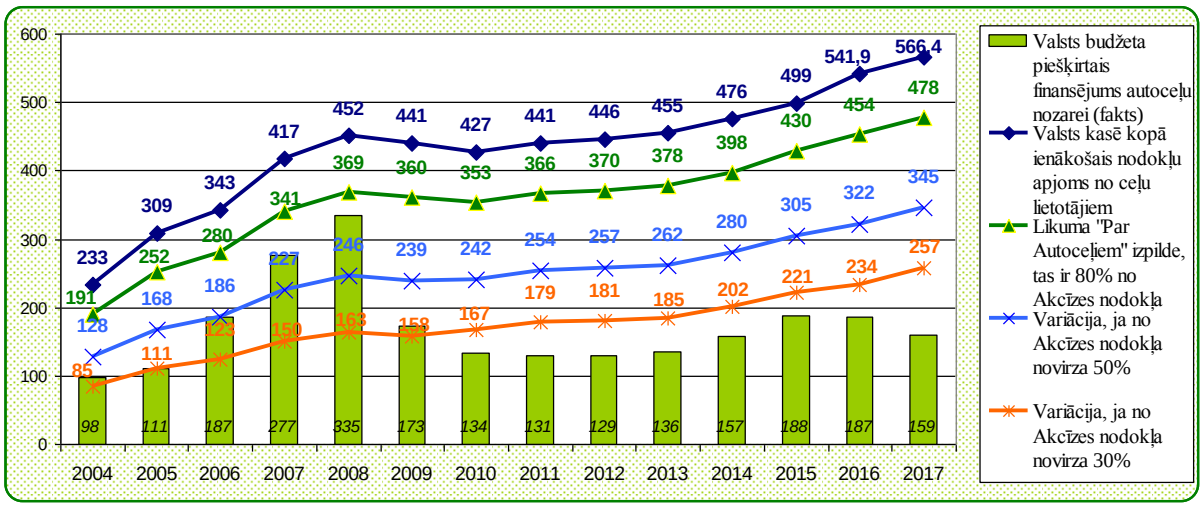
Publiskā sektora ekspertus autore izvēlējās tā, lai aptvertu visas ceļu nozares finansējumā iesaistītās puses. No Satiksmes ministrijas autore izvēlējās divus ekspertus - SM Parlamentāro sekretāru Edgaru Tavaru, jo viņa ieņemamā amata loma ir pārstāvēt Satiksmes ministriju Saeimā, kas ir saikne autoceļu finansējuma pārvaldībā, ko autore norādīja 2.1. attēlā. Otru ekspertu no SM autore intervēja SM Valsts sekretāra vietnieci Ilzi Aleksandroviču, kas bijusi ilggadēja SM Investīciju departamenta direktore. Līdzīgi arī no Finanšu ministrijas tika izvēlēti divi eksperti – Finanšu ministrijas Fiskālās politikas departamenta direktors Nils Sakss, kurš nesen (2017. gada 21. aprīlī) uzstājās LVC Ceļinieku konferencē par autoceļu nozares finansējuma nākotni un otrs ministrijas eksperts Finanšu ministrijas Parlamentārais sekretārs Edgars Putra. Tā kā Ekonomikas ministrija pārstāv visu būvniecības sektoru, tad autore vēlējās intervēt arī Ekonomikas ministrijas Būvniecības un mājokļu politikas departamenta direktori Olgu Geitus – Eitvinu. Pētījums nebūtu pilnīgs bez sabiedrisko organizāciju viedokļa noskaidrošanas, tāpēc autore intervēja arī biedrības „Latvijas ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētāju Andri Bērziņu, kurš sniedza īpašu pievienoto vērtību pētījumam, jo ekspertam ir ilggadēja publiskās pārvaldes pieredze kā Latvijas Republikas premjerministram, Rīgas domes mēram, Labklājības ministram un Saeimas deputātam. Tā kā autoceļu finansējuma modeļa maiņa ietver sevī izmaiņas valsts budžeta sadalījumā, tad autore nolēma intervēt arī Fiskālās disciplīnas padomes priekšsēdētāju Jāni Plato.

3.2. Ekspertu viedokļu analīze Latvijas autoceļu finansējumam

Veicot ekspertu intervijas autore vēlējās noskaidrot Latvijas autoceļu finansējuma situāciju no praktiskās puses, jo statistiski un dokumentāri autore analizēja situāciju darba otrajā nodaļā. Vērtējot *esošo Latvijas autoceļu finansējuma modeli* eksperti lieto tādus apzīmējumus, kā neelastīgs, trūkst apjoma, negatīvs, politiski ietekmējams, nav ilgtspējīgs, vairumā attīstītu valstu, reducēts apjoms, bet pilnas ekspertu intervijas var apskatīt 3. pielikumā. Pat 4 no 12 ekspertiem uzskatīja, ka Latvijā šobrīd autoceļu finansēšanas modeļa nav un vienīgais modelis pastāvēja Autoceļu fonda funkcionēšanas laikā. „Esošā sistēma, kas pastāv jau trīspadsmito gadu acīmredzami nenes Latvijai vēlamo rezultātu" tā Jānis Lange. Nils Sakss atzīst, ka Latvijas modelis sastopams pasaules valstu praksēs, tomēr „analogu piemēru, kad viena nozare ir bijusi pilnībā atkarīga no ES fondu finansējuma un tam beidzoties valstij nav sagatavotas sistēmas, nav bijis. Praktiski tikai Austrumeiropā ir bijusi pieredze, ka valsts pamatā tērē ceļiem ne savu nopelnīto naudu" piebilst Sakss. Vilnis Millers uzsvēra, ka „valsts budžeta pieņemšanas principi nav pieņemami ceļu nozares finansēšanai",

autore piebilst, ka ceļu nozari ietekmē sezonalitāte, ko pastiprina ceļinieka Māra Paidera teiktais, ka „ceļu būvniecībā projekti ilgs ne pēc kalendārā gada ietvara, bet pēc sezonalitātes un projektu sagatavošanas. Līdz ar to ceļu projekti var tikt iesākti gada beigās, bet pabeigti nākamajā gadā, kam ir nepieciešami pārejošie uz nākamo gadu finanšu līdzekļi". Andris Bērziņš skaidro situāciju, ka „ceļu nozarē process pirms nokļūst līdz būvdarbiem ilgs ap pus gadu, tāpēc regulāri būvdarbi notiek sasteigti, lai iekļautos sezonā" un valsts budžeta plānošanas sistēmā, kas noslēdzas katra gada beigās, piebilst autore.

Jautājot par *pieļautajām kļūdām* autoceļu finansēšanas pārvaldībā, tad eksperti vairākkārtīgi min Autoceļu fonda slēgšanu, jo „jāpieturas pie principa, ka maksā tas, kas lieto. Tāpēc nodokļu maksājumiem ir jābūt sasaistītiem ar ceļu uzturēšanu un būvniecības finansējumu" viedokli pamato Jānis Lange. Par Autoceļu fonda slegšanas iemesliem eksperti publiskajā sektorā ir vienisprātis, ka to noteica pieaugusī ekonomiskā krīze. „Autoceļu fonds bija šķērslis, lai varētu novirzīt nodokļu ienākumus citām vajadzībām, ko apstiprināja arī Starptautiskais Valūtas fonds" norādīja Nils Sakss. Toties Ilze Aleksandroviča pieļauj, ka esošā situācija saistīta, ka ceļu lietotāju maksātie „nodokļi ir ļoti stabili ienākumi valsts budžeta veidošanai, transporta nodokļi veido ievērojamu daļu ienākumus no kā negribēs atteikties valdība", ko apliecināja arī Vilnis Millers, „ka „iezīmēti" līdzekļi valsts budžetā ir neizdevīgi, jo tie ierobežo valdības lēmumus, spriežot par valsts budžeta līdzekļu politisko sadalījumu". Kritizējot fonda likvidēšanu, Olga Geitus – Eitvina uzsvēra, ka „noteikti nevajadzēja atstāt ceļiem finansējumu kā tagad, jo vienmēr dalot no kopējā budžeta būs citas vajadzības, kas tajā mirklī liekas steidzami" un nodokļu proporciju „varēja kaut kā savādāk pārskatīt, piemēram, uz laiku samazināt ceļiem piešķirto apjomu", tāpēc autore izveidoja 3.1. attēlu, kurā ievietoja variantus, kā izskatītos ceļu nozares finansējums, ja tiktu saglabāts



3.1. att. **Autoceļu finansējuma varianti, ja būtu fonds, bet nodokļu daļu samazinātu, milj. EUR**

Autoceļu fonds, kurā ietilptu Transportlīdzekļu ekspluatācijas un Autoceļu lietošanas nodokļu ieņēmumi pilnā apmērā, bet tiktu samazināts procentu apjoms no ienākumiem par Akcīzes

nodokli degvielai. Ja samazinātu līdz 50% no Akcīzes nodokļa, tad nozarei saglabātos mērens, bet stabils pieaugums līdzi ekonomiskajām izmaiņām valstī. Pat, atstājot ceļu finansēšanai tikai 30%, kopumā par periodu 2004. - 2017. gads būtu tāds pats kā šobrīd faktiski piešķirtais, tikai ar oranžo līkni redzams, ka pieejamais līdzekļu sadalījums būtu bijis izlīdzināts un ar pieaugošu tendenci, kas rada saprātīgu prognozējamību nozarei.

Vairāki eksperti par autoceļu finansējuma pārvaldības kļūdu minēja, ka „Latvija ir savā ziņā kļuvusi atkarīga no ES fondu finansējuma, plānojot ceļu finansējumu nākamajam gadam [...] vēlāk Latvijai šī paļaušanās „rūgti" atmaksāsies" asi kritizēja Andris Bērziņš. „Neprotam finansēt ceļu nozari tikai ar valsts budžeta līdzekļiem" turpināja Bērziņš. Līdzīgi iztecās arī Māris Paiders, ka „ES fondu izmantošana ir vienreizējs pasākums, tas nevar būt balsts ceļu finansējuma stratēģijai", ko paskaidro Vilnis Millers, ka ES „finansējums ir investīcijas ceļu attīstībai, otra daļa ir līdzekļi remontam, uzturēšanai un pārvaldībai, kam jābūt finansētiem no valsts budžeta". Edgars Tavars iebilst Bērziņa un Paidera kritikai, sakot, ka „tautsaimniecībai ir izdevīgāk, ka ceļi tiek salaboti pēc iespējas ātrāk [...], tāpēc labāk, ka ES projektus apgūst līdz ko iespējams". Tomēr privātais sektors nepiekrīt Tavara apgalvojumiem un papildus izvirza, jautājumu - „vai pareizi bija izsludināt tādos apjomos projektus ceļu nozarē, zinot, ka perioda noslēgumā ES fondu līdzekļu vietā nav sagatavots alternatīvs finansēšanas avots ceļiem" tā Vilnis Millers. Autore var piekrist Millera neizpratnei, jo darba 2.2. apakšnodaļa autore jau rakstīja, ka, pat TAP veidojot, bija norādīts, ka ES finansējums noslēgsies ātrāk, kā ES budžeta plānošanas periods un Latvijai būs nepieciešams savs ceļu finansēšanas modelis.

Kad autore vaicāja par iemesliem, kāpēc Latvija izmantoja projektiem maksimālo 85% *proporciju ES fondu finansējuma* apjomam un no valsts budžeta 15%, tad privātā sektora eksperti uzskatīja, ka „Latvijas proporcijas izvēle ir saistīta ar to, ka nebija, ko piešķirt no valsts budžeta" tā Vilnis Millers. Autorei interesanti likās Ilzes Aleksandrovičas teiktais, ka „pirmos ES fondu gados nemaz neaizdomājās, ka var arī citu proporciju veidot, tad nāca krīzes laiks, kad valsts budžeta ieguldījumus ar ES fondiem atviegloja". Tā kā Bērziņš uzsvēra, ka „no visām nozarēm, kam ir pieejams ES finansējums, ceļu nozare būs pirmā, kurai būs atkal jāsāk finansēt iepirkumi tikai no valsts līdzekļiem", tad autore jautāja par *nākamo ES fondu finansējuma plānošanas periodu*. Neviens no ekspertiem nenoliedza, ka „pastāv varbūtība, ka nākamajā periodā autoceļi netiks iekļauti" atzīst Nils Sakss. Trauksmaini izteicās Andris Bērziņš, atgādinot, ka „nākamajā ES fondu plānošanas perioda sastādīšanā būs tie paši komisāri un ierēdņi, kas bija iepriekšējam plānošanas periodam, kas atcerēsies Latvijas solījumus un paņems ārā Latvijas sniegto autoceļu sakārtošanas programmu, kurā bija norādīta pieaugoša dinamika no Latvijas valsts budžeta puses investīcijām ceļos".

Autore 3.1. tabulā norāda Bērziņa minētās programmas plānā solītos finansējuma apjomus un zem tā faktisko piešķito līdzekļu apjomu. Skaidri redzama jau skaitļos atšķirība, bet, autorei norādot procentos ceļu investīcijām nepiešķirto apjomu, varētu pastāvēt Bērziņa

3.1. tabula

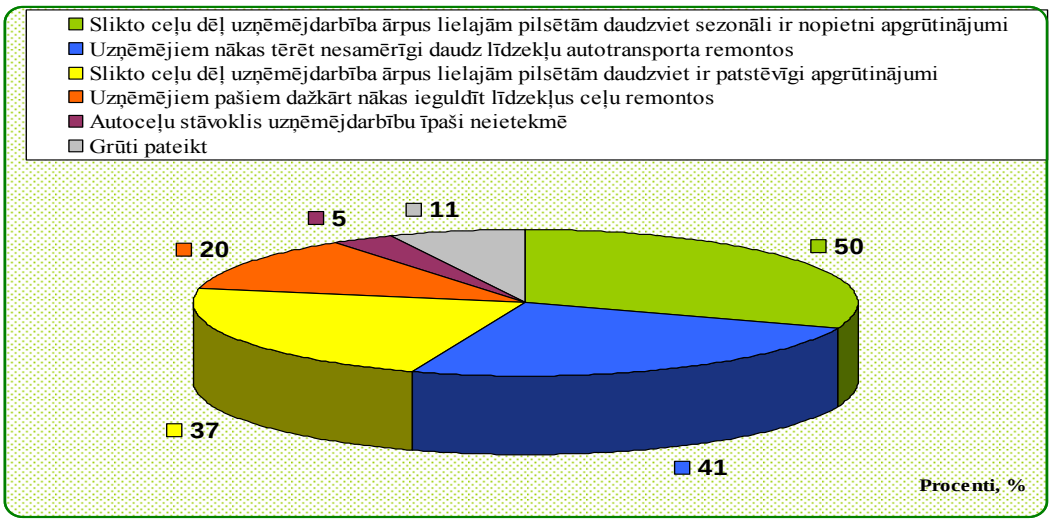
Valsts pamatbudžeta finansējuma neizpilde Valsts autoceļu sakārtošanas programmas īstenošanai uz 2016. gada 1. novembri, milj. EUR

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Kopā**
Plāns milj. EUR								
2013. gadā MK Valsts autoceļu sakārtošanas programma - plānotais valsts pamatbudžeta finansējums:	66.5	68.6	112.9	144.3	173.0	194.9	217.2	**977.4**
	Fakts milj. EUR			**saskaņā ar vidēja termiņa valsts budžeta finansējumu**				
Valsts pamatbudžeta faktiskais finansējums:	26.6	47.8	57.0	64.4	65.2	65.1	65.1	**391.2**
Starpība starp plānoto un faktisko Valsts pamatbudžeta finansējumu :	**39.9**	**20.8**	**55.9**	**79.9**	**107.8**	**129.8**	**152.1**	**586.2**
Ceļiem neiedotais Valsts budžeta finansējums % pret plānoto:	**60%**	**30,3%**	**49,5%**	**55,3%**	**62,3%**	**66,5%**	**70,0%**	**59,9%**

norādītās bažas. Pastāv iespējamība, ka ES „pateiks, lai Latvija turpmāk no saviem valsts budžeta līdzekļiem turpina nozari finansēt" tā Jānis Platais. Papildus aspektu atklāj Ilze Aleksandroviča, sakot, ka „Kohēzijas politikas investīciju virzieni varētu mainīties, ņemot vērā, ka transporta jomu jau negribēja iekļaut arī iepriekšējos periodos un bija jāizcīna, lai transporta nozarei arī piešķirtu finansējumu". Ilze Aleksandroviča, apliecināja, ka „arī šobrīd būtu iespēja pāriet Latvijai uz citu proporciju ES fondu apguvē".

Kad autore vaicāja ekspertiem par *ceļu seguma stāvokļa ietekmi uz uzņēmējdarbību* Latvijā, tad Vilnis Millers skaidroja, ka „Latvijas ekonomikā būtisku daļu raksturo nacionālais kopprodukts, bet tam atkal viens no raksturlielumiem ir iekšējais patēriņš", kam sasaisti redz Ilze Aleksandroviča, kura norādīja, ka „sasniedzamībai noteikti ir ietekme uz ekonomisko attīstību. Tendence rāda, ka cilvēki izvēlas dzīvot tuvāk Rīgas pilsētai un tas attālums, ko iedzīvotāji ir ar mieru braukt no Rīgas rajona kļūst arvien plašāks, bet nav vēlmes dzīvot un strādāt tālākos reģionos". Līdzīgi izteicās arī Andris Bērziņš, ka „Latvijas ekonomika neattīstīsies lauku reģionos, kamēr tur nevarēs pa normālu ceļu aizbraukt un atbraukt, tas ir, atvest lauku uzņēmumam izejmateriālus un aizvest gatavo produkciju patērētājam. Ja uzņēmēji gadā 3 - 5 mēneši ir ierobežoti savās uzņēmuma attīstības iespējās un var pildīt daļēji vai nemaz savas uzņemtās saistības par gatavās produkcijas piegādi, tad ir pilnīgi skaidrs, ka uzņēmēji ilgi nevar noturēties reģionos, tāpēc pārceļ savas darbības, kur ceļi ir labāki vai vispār aizbrauc prom no valsts". Bērziņa viedokli apstiprina 2017. gada

martā SKDS veiktās aptaujas „Autoceļu stāvoklis Latvijā un tā ietekme uz iedzīvotājiem" rezultāti, kuri redzami 3.2. attēlā, kur iedzīvotāji snieguši atbildes uz jautājumu - Ņemot vērā visu, ko Jūs zināt, kā, Jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā? Vairāk kā



** Vairākatbilžu jautājums (% summa > 100)*

3.2. att. **Autoceļu ietekme uz uzņēmējdarbību Latvijā** [145]

puse no aptaujātajiem iedzīvotājiem uzskata, ka uzņēmējdarbība tikusi ietekmēta, kā sezonāli apgrūtinājumi vai papildus tēriņi transportlīdzekļu remontos u.c. Uzņēmēju lēmumu pieņemšanas apstākļus vēl papildināja Ilze Aleksandroviča, kura minēja, ka „uzņēmējiem reģionos grūti piesaistīt darbaspēku, jo cilvēki ir aizbraukuši no lauku apvidus un tāpēc uzņēmēji aicina darbiniekus no plašāka attāluma, bet attāluma pārvarēšanai ir nepieciešami ceļi". Vilnis Millers uzskata, ka „Latvijas ekonomiku ceļu stāvoklis būtiski ietekmē, jo ceļi ir kā valsts „asinsrite" bez kuriem apgrūtina pārvadātāju uzņēmējdarbību". Vairākumam absolūti nepiekrīt Nils Sakss asi kritizējot ekspertu valdošo viedokli, sakot, ka „tas ir populisms apgalvot, ja nebūs tajā reģionā labs ceļš, tad nebūs uzņēmējdarbība". Autorei šķiet interesanti, vai publiskajā sektorā valda divējāds viedoklis, kur viena puse nesaskata uzņēmumu nepieciešamību pēc labā stāvklī esošiem ceļiem. Tomēr LVC vadītājs Jānis Lange uzsvera, ka „ceļu nozarei jau ir saistītās nozares, kas izjūt ceļa slikto stāvokli katru dienu, jo ceļi ir kā zobrats kopējā ekonomiskajā sistēmā Latvijā". Langes uzskatu attīsta Andris Lapsiņš, minot, ka „lielākās valstīs, kur ir uzņēmējdarbības centri, tur piegādēm ir jāapmainās savā starpā noteiktā laikā". Autore secina, lai pielietotu dažādas uzņēmējdarbības attīstības metodes, ceļi ņemtu dalību, ja vēlētos pielietot, piemēram, „*just in time*" („tieši laikā") metodi.

Autore vērsās pie privātā sektora ekspertiem, jautājot, kas ir *svarīgākais ceļu nozarē no uzņēmumu puses*, tad Māris Paiders stingri uzsvēra, ka nepieciešama „naudas plūsmas nepārtrauktība gan nozarei, gan uzņēmumam. Uzņēmumam nav prognozējams apgrozījums nākamajam gadam, jo katru gadu ceļu nozarei finansējumu piešķir no jauna, nepastāv kāda

pamatsumma, tāpēc uzņēmums ziemas periodā ir spiests laist citās darba vietās savus darbiniekus, pat uz citām valstīm", kam piekrīt arī Vilnis Millers minot, ka situācijas uzlabojumu gadījumā „aizķeršanās būs cilvēkresursos, ko tik ātri nebūs iespējams sasaukt, jo daļa speciālisti ir ārvalstīs". Vēl Andris Lapsiņš piebilda, ka „ceļu būves uzņēmumiem nepieciešami pasūtījumi, lai saglabātu uzņēmuma darbības apgrozījumu. Galvenais pasūtītājs ceļu darbiem Latvijā ir valsts".

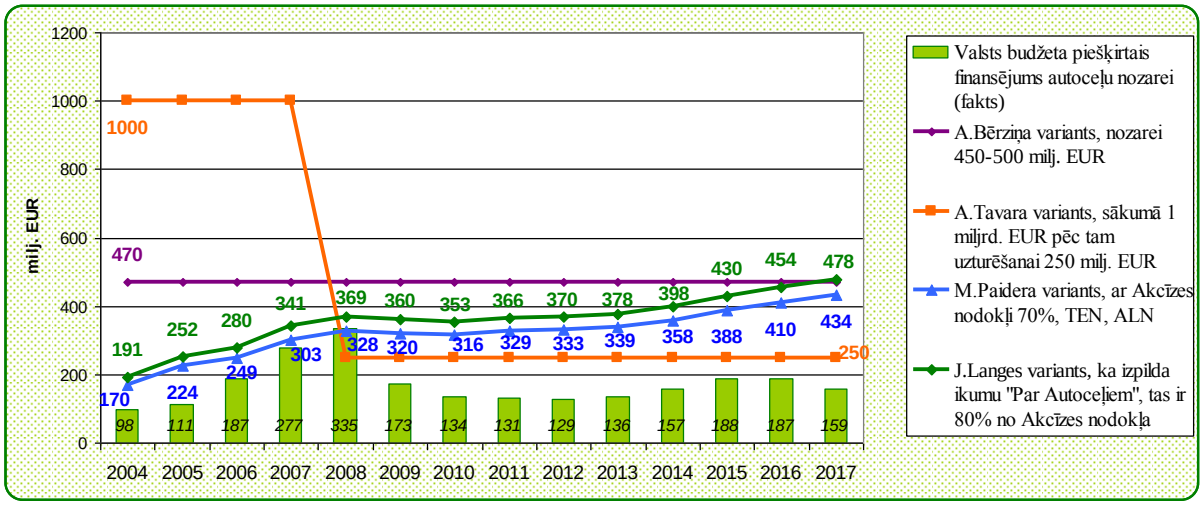
Runājot par esošā autoceļu *finansējuma modeļa ietekmi uz ceļu nozares uzņēmumiem,* tad Māris Paiders patiesi atzina, ka „neprognozējama finansējuma apjoma dēļ uzņēmēji nevar „noturēt" gudrākos, spējīgākos darbiniekus Latvijā [...] uzņēmējs nav bijis spējīgs noturēt visus darbiniekus un citreiz spējīgākos darbiniekus nevar tik ātri atgūt cik nepieciešams projekta uzsākšanai. Naudas plūsmas plānošana ļautu ceļu uzņēmējiem nolīgt atbilstoši lielu vai mazu darbinieku skaitu". Kā otru grūtību Paiders uzsver, ka „nav skaidrs, vai uzņēmums spēs norēķināties par uzņemtajām saistībām un attiecīgi neuzdrošinās uzņemties nākamās, kas būtu uzņēmuma attīstībai virzītas". Kā sekas esošajam autoceļu finansējuma modelim uzņēmēji min nepieciešamību „diversificēt savu darbību, piemēram, uz meliorācijas nozari [...]. Ja pasūtījumi samazināsies, tad uzņēmēji būs spiesti piesaistīt ārvalstu investorus uzņēmuma daļām" tā Andris Lapsiņš. Viens no autores izvēlētajiem privātā sektora ekspertiem tika izvēlēts tieši dēļ tā, ka saskāries ar šādu spiestu situāciju un piesaistījis ārvalstu investorus savam uzņēmumam, tad Māris Paiders atklāja, ka „ārvalstu līdzīpašnieki prasīja izvirzīto rādītāju sasniegšanu, bet Latvijā jau nevar veikt saprātīgu ceļu uzņēmējdarbību pie pilnīgi neprognozējama valsts finansējuma, bet ārvalstu līdzīpašniekiem nav saprotams, ka var pastāvēt šāda situācija". Autore prognozē, ka investoru iesaiste iespējams būs nepieciešma arī citiem ceļu būves uzņēmumiem, jo „tiek plānots Latvijā palielināt Akcīzes nodokli. [...] Ja Lietuva un Igaunija nepalielinās Akcīzes nodokļa likmi, tad [...] parādīsies ārvalstu uzņēmumi, kas varēs piedāvāt zemākas cenas ceļu būvdarbu iepirkumos" Latvijā pieļauj Lapsiņš.

Autore interesējās, vai bijušas *grūtības sadarbības partneriem dēļ ceļu nozares situācijas* Latvijā, tad Andris Lapsiņš stāstīja, „ja ceļu būves uzņēmumam samazinās pasūtījumu apjoms, tad attiecīgi arī saistītie uzņēmumi kā būvmateriālu ražotāji to izjutīs, jo nebūs nepieciešamas materiālu piegādes iepriekšējā daudzumā". Līdz ar to autore kopumā secina, ka finanšu nozares neticība ceļu nozares ietekmes lielumam uzņēmējdarbībai Latvijā nav apstiprinājusies un tieši pretēji šķiet apgāzusi apgalvojumu, ka tie ir tikai populistiski mīti.

Valsts iestādēm, pieņemot lēmumu finansējuma izmaiņām, būtu jāapzina *ceļu nozares kapacitātes* stāvoklis un iespējas apgūt lielāku finansējumu, uzskata autore, bet Jānis Lange uzskata, ka „autoceļu finansējuma maiņas lēmumiem jābūt vismaz vidēja termiņa. Jāpasaka

nozarei, ka tiek pieņemts šāds lēmums, [...]. Tad var plānot gan LVC kā pasūtītājs, gan ceļu nozares uzņēmumi – resursus, tehnikas iepirkumus, darbinieku skaitu, personāla apmācību, pieredzes attīstību". Edgars Putra nesatraucas par uzņēmēju iespējām, sakot, ka „ceļu nozare strādā ar vienām no modernākajām iekārtām un ceļu tehniku, tā kā tur arī nebūtu problēmas". Pretēji Putras uzskatam Andris Bērziņš paskaidro, ka „valsts ir pakļāvusi nozari tādai nīkuļošanai. Nozares uzņēmēji maina tehniku, nevis, lai attīstītos, bet tikai tad, kad ar veco tehniku vairs nespēj izpildīt pasūtītāja kvalitātes prasības. Šī ir spiesta situācija, bet uzņēmēji labāk izvēlētos plānotu tehniskā parka attīstību, ja būtu zināms nozares apjoms nākamajiem 7-10 gadiem". Aino Salmiņš uzsvera, „ja ceļu uzņēmumi nespētu apgūt, tas tikai apliecinātu, ka Latvijā ceļu finansējums notiek kampaņveidīgi, nevis ilgtermiņā". Bažas par nozares situāciju norādīja Edgars Tavars, ka „LVC nemaz pasūtījumus tik lielā apjomā nespētu veikt un ceļu uzņēmēju tirgus nevarētu tik ātri pielāgoties, tāpēc lielākā daļa nonāktu ārvalstu uzņēmēju apgrozījumā, kas ātri noreaģētu uz iespēju. Sadarbībā ar ceļu būves nozari būtu jāvienojas par pakāpieniem, kurus nozare spētu apgūt". Tam piekrīt arī Ilze Aleksandroviča piebilstot, „jautājums ir cik pastāv uzņēmumi, kas nodarbojas tikai ar ceļu būvi un cik jau apstākļu spiesti ir diversificējuši savu darbību". Ņemot vērā ceļu valsts finansējuma nestabilitātes pieredzi, Jānis Platais skaudri atzīst „ja finansējuma pieaugums būtu īslaicīgs, tad kapacitāte izveidotos un pēc tam aizbrauktu no Latvijas" uzņēmumi ar visu izveidoto jauno kapacitāti. Tomēr Nils Sakss tik ļoti nesatraucās par kapacitātes trūkumu Latvijas uzņēmumiem, jo „samērīgā apjomā palielinot domāju, ka uzņēmējiem ir vēl kāda rezerve kapacitātes palielināšanai". Citu aspektu par ko uzmanīties saskatīja gan Vilnis Millers, ka „uzņēmējiem ir iespējas apgrozījuma jaudu strauji palielināt, bet aizķeršanās būs cilvēkresursos, ko tik ātri nebūs iespējams sasaukt, jo daļa speciālistu ir ārvalstīs". Māris Paiders aicina paskatīties no otras puses, apliecinot, ka „kapacitāte uzņēmējiem pietiks, ja būs valsts pasūtījumi, toties lielāks drauds uzņēmumam ir nepietiekama kapacitātes nodarbinātība, jo tā uzņēmums pazaudē darbiniekus [...] jārēķinās, ka asfalta rūpnīcām nepieciešams nepārtraukts apgrozījums, ja krīzes iespaidā asfalta rūpnīca tiek slēgta, tad labākos ekonomiskos apstākļos vairs atpakaļ šai valstī asfalta rūpnīcu visticamāk, ka neizdosies atkal atvērt no jauna otrreiz". Autorei ļoti interesants šķita Edgara Tavara viedoklis, „ja finansējuma pieaugums notiek plānveidā, tad SM var griezties pie Izglītības ministrijas un teikt, ka pēc, piemēram, 7 gadiem ceļu nozarei būs nepieciešami 100 jauni inženieri, jo valsts ceļu būvdarbu pasūtījumi plānots, ka pieaugs līdz 500 milj. EUR gadā". Autore vēlreiz pārliecinās, ka plānota ceļu nozares attīstība veicina arī citu nozaru izaugsmes plāna veidošanu, kā arī autore secina, ka uzņēmumi spētu vairāk attīstīties, ja būtu zināms, ka kapacitātes pieaugumam būs pielietojams.

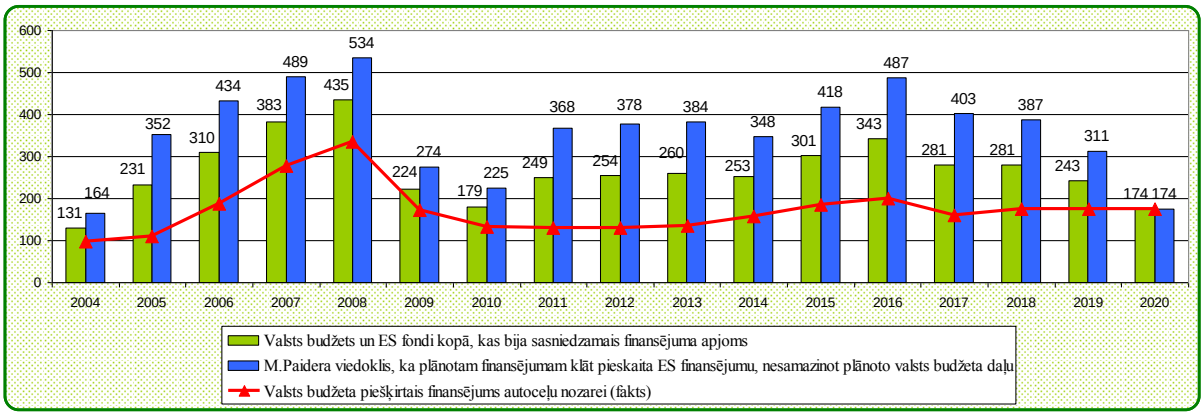
Spriežot par autoceļu finansējuma pieaugumu, autore vaicāja ekspertiem, kādam būtu jābūt *vēlamajam finansējuma apjomam* no ceļu lietotāju samaksātajiem nodokļu ieņēmumiem. Privātā sektora eksperts Andris Lapsiņš patiesi atzīst, ka „uzņēmējam nav nozīmes, cik procenti no nodokļu ienākumiem novirza ceļiem, jo svarīga ir saprātīga finansējuma summa, ko piešķir autoceļu nozarei". Par summu nozarei Jānis Platais sprieda, ka „nākotnē prognozēju, ka valsts budžeta finansējums būs virs šobrīd esošā piešķīruma, bet zem tā līmeņa, kas bija līdz šim nozarei pieejams valsts un ES fondu līdzekļu apjoms kopā. Tāpēc ceļu stāvoklis pamazām kļūs sliktāks". Toties Olga Geitus – Eitvina un Ilze Aleksandroviča aicināja nesteigties, jo „kamēr nav izstrādāts attīstības plāns un noteiktas prioritātes, tikmēr par konkrētu finansējuma apjomu nevar runāt". Tam atbildes sniedz Andra Bērziņa teiktais, ka „nepadarīto darbu apjoms uz valsts ceļiem ir 4,2 miljardi un pašvaldības apgalvo, ka vēl 5 miljardi [...] uz pašvaldību ceļiem [...] optimāli būtu, ja ceļu nozarei katru gadu būtu pieejami 450 - 500 miljoni EUR, tad 10 - 15 gadu laikā varētu runāt par uzlabojumiem ceļu stāvoklī". Šim viedoklim pievienojās Edgars Tavars skaidrojot, „ja ceļu nozarei piešķirtu 1 miljardu EUR gadā, tad 4 - 5 gados ceļu tīklu sakārtotu un nākamajos gados pietiktu ar 200 - 300 milj. EUR gadā priekš ceļu uzturēšanas un saglabāšanas darbiem". Šajā jautājumā ekspertu domas dalījās, jo Nils Sakss uzskata, ka „pateikt konkrētu summu nosaukt un ar to pietiks nebūtu prātīgi, jo pēc 10 gadiem šī summa neatbildīs ekonomiskajiem apstākļiem [...] Pareizāk būtu noteikt nevis summu, bet procentu daļu no nodokļu ienākumiem". Varbūt tāpēc Jānis Lange norādīja, ka „autoceļu nozarei būtu jānovirza Transporta nodoklis 100% apmērā un Akcīzes nodoklis 80% apmērā", līdzīgi minēja arī Māris Paiders tikai „70% no akcīzes naftas produktiem". Autore vizualizēja 3.3. attēlā ekspertu izteiktos variantus un skaidri



3.3. att. **Ekspertu izvirzītie varianti vēlamajam autoceļu nozares ikgadējam finansējumam**

redzams 3.3. attēlā, ka faktiskais nozarei piešķirtais apjoms nesasniedz ekspertu teiktos apjomus. Vienīgi 2008. gadā piešķirtais apjoms būtu atbildis ekspertu izklāstītajam viedoklim.

Autorei sķita ļoti interesanta Māra Paidera piebilde, ka „nevajadzēja no valsts budžeta puses finansējumu samazināt, kad klāt nozarei parādījās ES fondu līdzekļi, jo tiem bija jābūt pieskaitāmiem klāt valsts budžeta piešķirtajam" finansējuma lielumam. Tāpēc autore vēlējās parādīt, kā izskatītos šāds scenārijs autoceļu finansēšanas modelim, kas tika veidots 3.4. attēlā. Lai labāk saprastu, cik daudz no zaļās kolonnas ir valsts līdzekļi autore

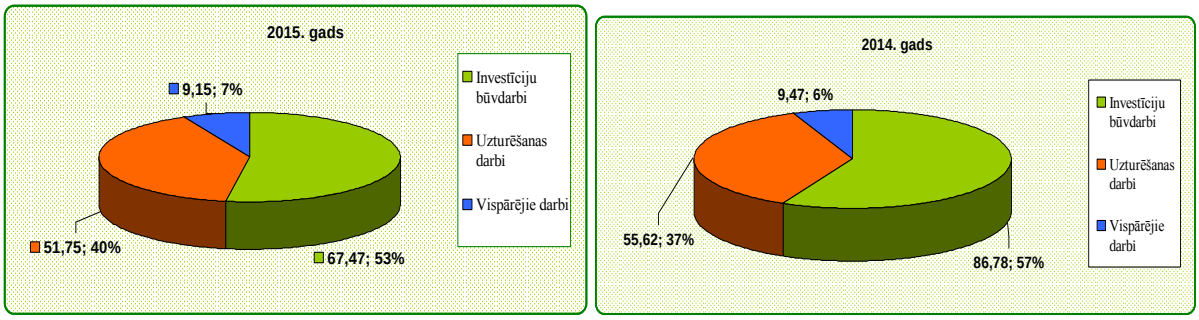


3.4. att. **Valsts budžeta plānotais finansējums un ES struktūrfondi kā papildinājums**

pievienoja valsts piešķirto apjomu pa gadiem, tad 3.4. attēlā redzama tā daļa virs sarkanās līnijas, kas tika kompensēta no ES fondu līdzekļiem un valsts budžets tādejādi ietaupīja, bet par kādu cenu, ja ceļu stāvoklis tikai pasliktinājās visus šos norādītos gadus. Autore piekrīt Māra Paidera viedoklim, ka ES finansējums no EK puses tika sniegts kā papildus līdzekļi – investīcijas kopējai ES autoceļu tīkla attīstībai [78, 396], nevis daļa no Latvijas plānotā gada finansējuma ceļiem.

Ja Latvijai sagādā grūtības saglabāt autoceļus, tad varbūt ir pārāk *plašs ceļu tīkls* un Latvijas nodokļu maksātāji nevar visus atļauties, jautāja autore, uz ko eksperti bija piesardzīgi sakot, ka „ceļu tīkls būtu jāpārskata, bet jāveic process prātīgi, jo līdz ko ceļu slēgs, tad tas būs neatgriezeniski. Jātaisa reforma autoceļos, bet paralēli jāskatās ar citu nozaru izmaiņām [...], tas ir, veicot skolu vai veselības iestāžu reformu, jāskatās kādi ceļi pievedīs pie jaunajām vai palikušajām skolām, slimnīcām" tā Aino Salmiņš, kam piekrīt arī Edgars Tavars papildinot, ka „nav racionāli attīstīt skolu tīkla jautājumu, ja nebūs ceļi pa kuriem aizvest uz attālo skolu". Privātās nozares eksperti Andris Lapsiņš un Māris Paiders bija vienisprātis, ka „visi grantētie valsts ceļi ir jāatdod pašvaldībām, jo viņi vislabāk zinās, kurus ceļus varētu aizmirst un kurus ceļus ir jānodrošina, lai atbalstītu uzņēmējdarbību" reģionā. Salmiņš uzsver, ka „vajadzētu nevis slēgt ceļus, bet noteikt zemāku uzturēšanas klasi ceļu posmiem, kur tiešām ir viena māja ceļa galā. Tomēr jāskatās pa kuriem ceļiem ved sabiedrisko un skolēnu autobusus, jo šie ceļi gan būtu jāuztur joprojām labā stāvoklī". Nedaudz radikālāku pieeju stāstīja Tavars, „ja kādu ceļu izvēlēsies slēgt, tad cilvēkiem [...] ir jāpiedāvā cita dzīvojamā platība, kas atrodas pie funkcionējoša ceļa. Citreiz tas var sanākt lētāk".

Valsts Kontrolē 2016. gadā publicēja ziņojumu „Vai īstenotā valsts un pašvaldību politika ir veicinājusi pašvaldību ceļu un ielu attīstību?", kurā secināja, ka 2014. gadā 91,55% [22, 6] no valsts *mērķdotācijas* ir izlietoti ceļu ikdienas uzturēšanas darbiem un pašvaldības nav nodrošinājušas patiesas informācijas apkopošanu par ceļu apjomu un tehnisko stāvokli [22, 6]. Edgars Tavars skaidro Valsts kontroles secinājumus, ka „pašvaldību budžetu līmeņi atšķiras un [...] pašvaldības, kuras spēj sevi nodrošināt ir tikai dažas – Ventspils, Rīga, Jūrmala -, kas veic iemaksas pašvaldību izlīdzināšanas fondā, toties pārējās visas pašvaldības ir finansējuma saņēmējas", tam piekrīt arī Jānis Lange sakot, ka „diemžēl situācija neļauj pašvaldībām brīvas iespējas domāt par ceļu būvdarbu plānošanu ilgtermiņa ar šobrīd pieejamo finansējumu". Aino Salmiņš domāja līdzīgi norādot, ka „pašvaldību mērķdotāciju apjoms ir krities divreiz zemāks, kā 10 gadus atpakaļ [...] 75 no 109 pašvaldībām ceļu nozarei var izmantot tikai mērķdotācijas naudu". Toties Andris Bērziņš uzskata, ka „esošais pašvaldībām piešķiramais mērķdotācijas apjoma aprēķins neveicina to, ka pašvaldības varētu sākt atteikties no nevajadzīgajiem ceļiem". Risinājumu piedāvā Jānis Platais, ka „nākotnē arvien lielāka nozīme varētu būt tam, ka sadalot valsts līdzekļus tiktu izvērtēts, kura pašvaldība dos valsts piešķirtajai mērķdotācijai klāt savu finansējumu un kurai nav izstrādāta plāna". Plāna daļā pieļaujams ir arī aizņēmums, kam jāievēro, ka nemainīgi arī 2017. gadā, ņemot aizņēmumu ceļu investīciju projektiem no pašvaldības budžeta līdzdalībai jābūt ne mazāk kā 25% [8]. Toties praktisku veidu izmaiņām redz Ilze Aleksandroviča, ka „vajadzētu slēgt vienošanos starp valsti un pašvaldību [...] valsts sakārto galveno ceļu un pašvaldība pievedceļu vai ceļu posmus, kas ir pašvaldību pārziņā. [...] noteikt, ka daļu finansējuma jāizlieto šajā vienotā mērķī, nevis katra pašvaldība labo savus ceļa posmus un nav vienotas sistēmas". Papildus ekspertu viedoklim autore attēloja pašvaldību finansēšanas līdzekļu izlietojumu 3.5. attēlā pēc



3.5. att. **Pašvaldību līdzekļu novirzīšana ceļu nozarē**

centrālās statistikas pārvaldes datiem, kur tomēr novērojams, ka investīcijas aizņem vairāk kā pusi no kopējā visu pašvaldību līdzekļu izlietojuma ceļu nozarei. Autore vēlas atzīmēt, ka CSP dati iekļauj arī ES finansējumu projektiem, līdz ar to palielinās investīciju daļa, jo ES struktūrfondus var izmantot tikai investīcijām, bet tas arī izskaidro, kāpēc pašvaldības valsts mērķdotāciju izmanto gandrīz pilnā apmērā ceļu uzturēšanas darbiem.

Kā jau autore rakstīja iepriekšējās nodaļās citas valstis izmanto citus finansēšanas avotus bez valsts budžeta un ES fondiem, tāpēc autore interesējās par *maksas ceļu* ieviešanu. Vilnis Millers atklāja, ka „ieviešot maksas ceļu, ir jānodrošina alternatīvas izvēles ceļš", bet Edgars Tavars norādīja, ka „lai nodrošinātu apkārtceļu, nav nepieciešamo līdzekļu". Ilze Aleksandroviča papildināja, ka „Latvijā ceļa tīkla blīvums ir neadekvāti biezs [...] paralēli maksas ceļam autobraucējam būs vairāki citi ceļi, ko izvēlēties". Māris Paiders skaidro, ka „ieviešot maksas ceļus plūsmai ir jābūt vietā, kur maksātājs iegūst īsāku ceļā pavadīto laiku. Bet Latvijā nav tādas izteiktas vienas plūsmas, pa kuru tūristi vai tranzīta pārvadātāji izvēlētos braukt, jo ir iespējami varianti, tāpēc satiksmes plūsmas sadalās". Puse no ekspertiem minēja, ka „Latvijā nav nepieciešamā satiksmes intensitāte. Nevar ieguldīt līdzekļus maksas ceļu būvniecībā un izveidē, kad nav stabils pamatojums to atmaksai" tā Māris Paiders, ko norādījusi arī Eiropas ceļu federācija [140]. Aino Salmiņš min, ka Latvijas iedzīvotāji „pie tagadējā atalgojuma līmeņa tiešām maksas ceļus nevarēs atļauties". Nils Sakss izvirza jautājumu pārdomām, „ko mēs iegūstam no automaģistrāles izveides un maksas ieviešanas, iepretim Akcīzes nodokļa palielināšanai un novirzīšanai ceļiem?".

Autore par Pensiju fonda iespējām jautāja finanšu ekspertiem, Nils Sakss atklāja, ka „šāds variants būtu piemērots nabadzīgai valstij, kura nevar saņemt aizņēmumu no ārpuses (komercbanku tirgū), jo neuzticas valstij". Saksa otrais arguments bija, ka „aizņemšanās no pensiju fonda tāpat palielinās budžeta deficītu". Treškārt Sakss jautā, „kāpēc aizņemšanās no pensiju fonda būtu labāka nekā aizņemšanās no EIB, jo atšķirība varētu būt tikai procentu likmē". Toties Jānis Platais autores jautājumu apskatīja no citas puses, skaidrojot praktisko pusi, ka „parasti pensiju fondi nekad nefinansē tiešā veidā infrastruktūras projektus [...] kad investīcija dod stabilus, regulārus rezultātus, tad tajā brīdī pensiju fondi pārpērk".

Par aizņēmuma iespēju autorei vaicājot gan publiskā, gan privātā sektora ekspertis Andris Lapsiņš norādīja, ka Latvijai „kā ES valstij jau jāievēro budžeta līdzsvars" to apstiprināja arī finanšu eksperti Nils Sakss, ka „nav jau problēmas valsts kasei saņemt aizdevumu un iedot ceļiem naudu, bet ir problēmas, ka Latvija nevar budžeta deficītu palielināt" un Jānis Platais skaidroja, ka „valdībai nav nekādas starpības, vai tā aizņemas specifiski ceļu būvēšanai vai valdība aizņemas vispārējā budžeta deficīta finansēšanai. Ja aizņēmumi tiktu izmantoti, lai finansētu ceļus tādā gadījumā vajadzētu samazināt aizņemšanos valdības deficīta finansēšanai". Olgai Geitus – Eitvinai spriež, ka „aizņēmums varētu strādāt tikai krīzes situācijā, bet pamatā būtu jābūt finansēšanas modelim ceļu nozarei".

Andris Lapsiņš atklāj, ka „PPP projekti nozīmē valsts aizņēmuma uzsākšanu, kas ir dārgs pakalpojums [...] šobrīd PPP projektus veido savādāk, jo Eiropas Komisija ir izdevusi vadlīnijas, kā sagatavot dokumentus tā, lai izskatītos, ka PPP projekts neietekmē valsts

budžetu. ES nolēmusi, ka ekonomikas stimulēšanas nolūkos PPP projektus varētu izņēmuma kārtā atļaut, kaut gan zināms, ka PPP projekts palielinās valsts budžeta deficītu. Balstoties uz šo dokumentu LVC gatavo Ķekavas apvedceļa projektu".

Autore jautāja ekspertiem par nepieciešamājām pārmaiņām autoceļu finansējuma modelī, tad Olga Geitus – Eitvina rosina, lai mazinātu ceļu nozares atkarību no ES fondiem „jādomā ilgtspējīgs ceļu finansēšanas modelis, ja no ES fondiem nāk kas klāt, tad tas ir papildus bonuss, bet nevar uz to paļauties, kā uz bāzi ceļu finansēšanai". Autori pat pārsteidz, ka ilgtspējīgs modelis nav ticis izstrādāts, ja valsts institūcijām pēc likuma attīstības plānošanā pirmais princips, kas jāievēro tieši nosaukts – ilgtspējīga attīstība [3]. Aino Salmiņš izsakās līdzīgi, papildinot, ka „tāpēc būtu jāatjauno Autoceļu fonds", tam piekrīt Edgars Tavars sakot, ka „fonds ar esošo valsts finansējuma līmeni neglābs ceļu situāciju, tāpēc ir nepieciešams palielināt finansējuma apjomu ceļiem". Ilze Aleksandroviča uzskata, ka „vienīgā iespēja, ka nāk kādi jauni ienākumi valsts budžetā, kurus varētu nolemt, ka novirza patstāvīgi ceļu nozarei". Nils Sakss precizē, sakot, ka „neredzu citu variantu ceļu nozares finansējuma nodrošināšanai, kā Akcīzes nodokļa likmes celšana. Bet pacelt vienkārši likmi bez mērķa iedzīvotāji nebūs ar mieru maksāt. Tāpēc varētu ierakstīt, ka šos ienākumus [...] novirza ceļu finansējumam [...] 2020. gada ceļu finansējuma risinājums būs finansējums no valsts budžeta, bet tam ir nepieciešami papildus ienākumi esošajam budžetam". Izmaiņas finansējuma pārvaldības sadarbībā redz Jānis Platais, ka „būtu nepieciešami līgumi starp SM un pašvaldībām par finansējumu, ko pašvaldībām piešķir un kā pašvaldības izlieto līdzekļus, kādus rezultātus sasniedz". Līdzīgi par sadarbības uzlabošanu minēja Ilze Aleksandroviča, „kad tiek SM plānoti ceļu rekonstrukcijas varianti, tad VARAM pasaka, kuri būtu tie ceļi, kas savieno reģionālos centrus, industriālos parkus [...] pašvaldībām būtu jāizvērtē, ka varbūt ir vajadzīga tikai viena ceļa piekļuve pilsētai nevis vairākas paralēlas". Toties pārvaldības administratīvās sistēmas izmaiņu nepieciešamību saskata Edgars Putra, ka „jāskatās ceļu uzturēšanas virzienā varbūt tur varētu veikt optimizāciju pārvaldībā. Jāizvērtē, vai vajadzīgas divas atsevišķas institūcijas LVC un LAU". Autore piekrīt Putras viedoklim, ņemot vērā, ka Valsts kontrole norādījusi, ka VAS „LAU", veicot optimizāciju uzņēmumā, samazinājis ražošanas un tehniskā personāla apjomu, bet „vienlaicīgi nesamazināja administrācijas darbinieku skaitu" [23, 27].

Autore jautāja par nākotnes skatījumu, ja netiks veiktas izmaiņas esošajā ceļu finansējuma modelī, tad eksperti bija vienisprātis, ka „to izjutīs valstī kopumā un tas īpaši skars reģionu attīstību un nodarbinātību, kas ir ārpus lielajām pilsētām" tā Edgars Tavars. Aino Salmiņš īpaši uzsvēra „ja ES fondu vietā netiks nekas risināts un tik spītīgi tiks ievērota valsts budžeta sastādīšanā fiskālā politika, tad ceļu nozares uzņēmumi nevarēs ilgtermiņā

izdzīvot. Nozares attīstībai ir vajadzīgi drosmīgi risinājumi, kam ir vajadzīgi pamatojumam statistikas dati, kas šobrīd trūkst. Jāsaprot, ka ceļu nozari attīstot tiek „sildīta" valsts ekonomika". Tomēr autorei rodas neticība kā valdība izpildīs vidēja termiņa budžeta attīstības norādīto virzienu - „ilgtspējīgas un sabalansētas valsts ekonomiskās attīstības veicināšana" [9].

Autore iepazīstot Latvijas autoceļu finansējuma modeli un analizējot ekspertu viedokļus definē šādus problēmpunktus esošajā modelī:

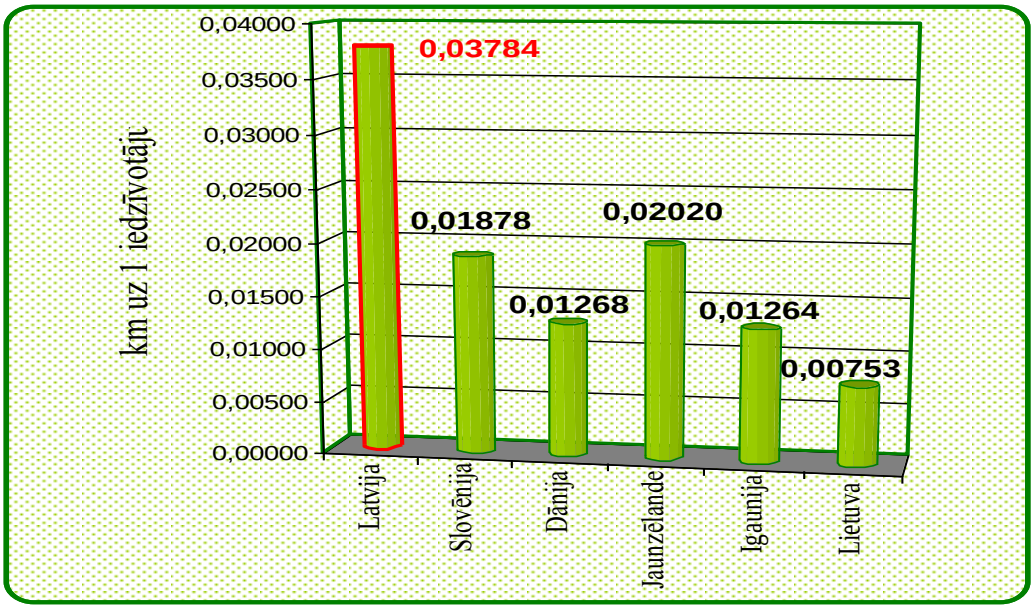
1. nav iespējama ilgtermiņa finansējuma plānošana,
2. autoceļu nozares finansējums balstās uz ES fondu līdzekļiem kā pamatu, nevis papildus investīcijām, kā tiek praktizēt citās valstīs,
3. nav izstrādāts risinājums, kā finansēs autoceļus, kad ES fondu līdzekļi beigsies,
4. esošais modelis nav piemēros ceļu nozares sezonalitātes īpatnībām,
5. nav iespējama nozares uzņēmumu attīstība, jo nav apstiprinātu ilgtermiņa plānu valsts un pašvaldību ceļu attīstībai un finansēšanai,
6. nenotiek sadarbība reģionālā attīstībā starp SM, VARAM, pašvaldībām,
7. ceļu tīkla izmaiņas netiek saskaņotas ar citu nozaru reformām un izmaiņām valstī,
8. nenotiek statistikas datu apmaiņa starp SM un pašvaldībām, kas nepieciešama plānošanai,
9. iedzīvotāji nevar atļauties uzturēt visu esošo ceļu tīklu,
10. ceļu stāvoklis apgrūtina uzņēmējdarbību attīstību un ierobežo procesus,
11. notiek kvalificēta ceļu nozares darbaspēka aizplūšana no valsts,
12. trūkst ilgtermiņa ceļu tīkla attīstības stratēģijas un plāna, kurā iesaistīta ne tikai SM, bet arī VARAM un pašvaldības.

3.3. Iespējamais autoceļu finansēšanas modelis Latvijai

Pasaules ceļu asociācijas ģenerālsekretāra vietnieks Robins Sebills **(***Robin Sébille)* atzinis, ka nav nekāds noslēpums - nepietiekams autoceļu finansējums ir aktuāls visām ceļu administrācijām visā pasaulē [138]. Autore arī ekspertiem deva iepazīties ar iepriekš aprakstīto valstu Dānijas Slovēnijas, Jaunzēlandes modeļu salīdzinājumu (1. pielikums). Ekspertu vairākums 7 no 12 izvēlējās Jaunzēlandes modeli kā vēlamo Latvijai, pamatojot to, ka „vistaisnīgākais finansējuma modelis būtu, ka maksā tie, kas brauc līdz ar to mums jau ir likumā „Par Autoceļiem" noteikti nodokļi, no kuriem sastāvētu Autoceļu fonds, tāpēc vislīdzīgākā ir Jaunzēlandes pieredze" tā Edgars Tavars. Citu kopīgu elementu saskatīja Vilnis Millers pieļaujot, ka „Jaunzēlandē kā jau salās darbība tiek koncentrēta vairāk uz iekšzemi līdzīgi kā Latvijā". Tāpat kā Latvijā arī Jaunzēlandē vēl nav attīstīta plaša pieredze ar PPP projektiem valstī ir tikai divi šādi projekti, no kuriem otrais tika pabeigts pavisam nesen 2016. gada nogalē [118, 65], tātad Jaunzēlande netiecas attīstīt PPP projektus, kas

atbilst arī Latvijas iespējām, ko norādīja eksperti. Autore piebilst, ka Latvijas un Jaunzēlandes līdzība saskatāma arī ceļu investīciju novirzīšanā, kur autore 2.14. attēlā parādīja, ka Jaunzēlande vairāk kā pusi no izdevumiem lietojusi valsts galveno un automaģistrāļu būvdarbos, bet Latvijā līdzīgi tiek ieguldīts valsts galveno ceļu tīklā, pateicoties ES fondu pieejamībai. Toties Jaunsēlandes vietējiem un reģionālajiem ceļiem tiek novirzīti vien maza daļa (19%), tāpat kā Latvijā. Toties privātās sektora ekspertiem bija savi apsvērumi, „ja skatās valsts budžeta finansējumu uz 1 km, tad uzņēmējiem vislabāk patīk Dānijas modelis. Bet apskatot modeļus kā principus, tad vislabākais liekas Jaunzēlandes modelis, kur ir skaidrība" tā Andris Lapsiņš. Līdzīgi domāja arī otrs privātā sektora eksperts Māris Paiders, sakot, ka „vislabāk patīk Jaunzēlandes modelis, jo nodokļu ieņēmumi gandrīz pilnā apmērā tiek ieguldīti atpakaļ ceļu nozarē [...] kā uzņēmējam patīk Jaunzēlandes modelī, ka ir noteikta Sauszemes transporta programma, tātad uzņēmēji var rēķināties ar noteiktu nepārtrauktību un prognozējamību nozarē". Pat finanšu nozares eksperts Nils Sakss patiesi teica, ka „atbalstu Autoceļu fonda atjaunošanu ar Akcīzes nodokļa palielinājuma „iezīmēšanu" ceļiem, kas atbilst Jaunzēlandes finansējuma modelim". Saksa viedokli papildina Ilze Aleksandroviča, ka „Jaunzēlandē ir parādīts no kādiem ienākumiem veidojās esošais finansējums", bet cits elements, ko pārņemt no Jaunzēlandes Aleksandrovičai likās, ka „Jaunzēlandei simpātiska ir ideja par 7 nacionālas nozīmes ceļiem, ko Latvijā varētu noteikt kā galvenos ceļus un to pievedceļus". Modeļa elementus, ko varētu apsvērt Latvijas modelim, eksperti ieteica, ka šobrīd „Latvijā valsts ceļi ir pārvaldīti divās institūcijās, bet varētu tā kā Dānijā vienu kopīgu direkciju, kas atbild gan par būvniecības, gan uzturēšanas jomu" tā rosina Edgars Putra. Bet Andris Bērziņš norādīja, ka „Jaunzēlandes modelim pozitīvi, ka parādās Policijas ceļu kontroles programma, kas Latvijai pietrūkst". Toties „Dānijas modelī iezīmējas ilgtermiņa plānošana, pie kuras politiķi pieturas. Latvijai nav grūtības sastādīt plānu, jo ir NAP un TAP, bet šie plāni netiek izpildīti. Dānija ir vienojusies par nodokļu daļu, ko novirza ceļiem, lai gan nodokļi ienāk valsts budžetā" turpināja Bērziņš. Aino Salmiņš uzsvēra, ka „SM būtu jāslēdz vienošanās ar ceļu nozari sociālo partneru pārstāvniecībā par plānošanas periodu, kur vienojas par finansējuma apjomu un nākamajiem plāniem, tā kā tas ir izdarīts Dānijā". Par trešo piedāvāto valsts modeli Andris Bērziņš skaidroja, ka „Slovēnijas modelim vēl nav zināms, vai ieguldījumi maksas ceļos pilnībā atmaksāsies", ko autore saprot, jo 2.10. attēlā redzams, ka investīciju apjoms Slovēnijā strauji samazinājās 2010. gadā ar ko saprotams, ka investīcijas tika noslēgtas un uzsākās automaģistrāļu uzturēšanas laiks, līdz ar to valsts aizņēmums par automaģistrāļu būvniecību vēl nav atgriezts, tāpēc nav vēl skaidri dati par Slovēnijas automaģistrāļu attīstības stratēģijas atdevi.

Eksperti vairākkārtīgi norādīja, ka Latvijā kopējais ceļa garums uz esošo iedzīvotāju skaitu ir lielāks kā citās valstīs, tāpēc autore izveidoja 3.6. attēlu, kurā skaidri redzams, ka



3.6. att. **Ceļu tīkla garums uz valsts iedzīvotāju skaitu**

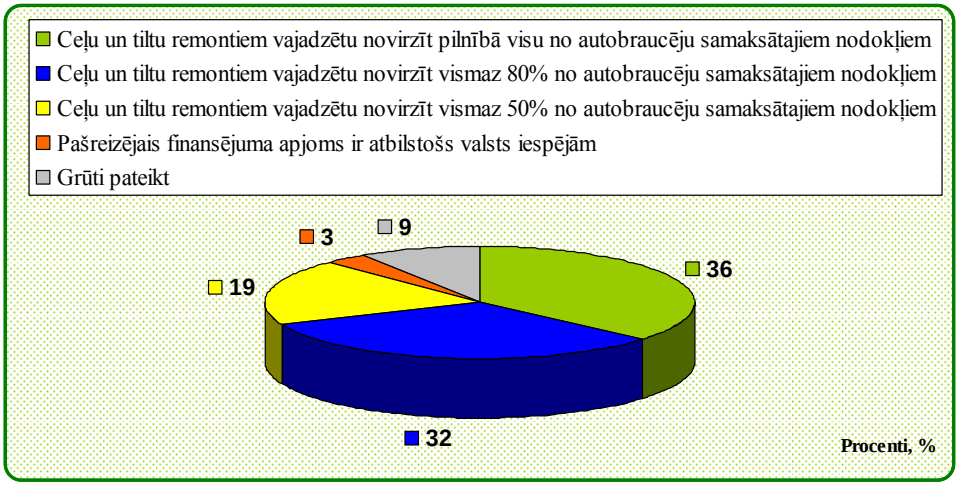
Latvijas iedzīvotājiem ir nesamērīgi pārāk liels slogs Salīdzinot ar Slovēniju, Jaunzēlandi, Igauniju ir divreiz lielāks slogs, bet salīdzinot ar Dāniju un Lietuvu pat trīsreiz, tāpēc pēc statistikas skaitļiem būtu jāsamazina ceļu kopgarums. Tomēr autore secina pēc ekspertu intervijām, ka slēgt kādu konkrētu ceļa posmu nebūtu saprātīgi, jo tādejādi tiktu pārkāptas iedzīvotāju tiesības būt sasniedzamiem, toties tā vietā varētu pārskatīt visa Latvijas ceļu tīkla uzturēšanas sistēmu. Autore uzskata, ka LVC kā valsts ceļu pārvaldības izpildītājai pēc SM uzdevuma būtu jāsadarbojas ar katru pašvaldību individuāli, lai noteiktu, ceļu uzturēšanas klases pa jaunam, samazinot klasi ceļiem ar zemu intensitāti. Izvērtējot ceļa tīkla izmaiņas būtu jāņem, vērā ne tikai satiksmes intensitātes rādītāji, bet kā teica eksperts Andris Bērziņš, ka „ir vēl citi indikatori, piemēram, ceļu saistība ar izglītības iegūšanu, ar kultūras un veselības pakalpojumu pieejamību, ceļi kā ekonomiskās attīstības veicinātāji vai „bremzētāji"", ja ceļi ved pie apkaimes galvenajiem uzņēmumiem, kas nodorošinās darba vietas. Tā kā eksperte Ilze Alksandroviča minēja, ka „seviņdesmito gadu sākumā bija tāda nelieta nesakārtotība ceļu nozarē, jo ceļu piederība bija pēc principa, kurš var uzņemties ceļu apsaimniekot, kuram ir līdzekļi, tas uzņēmās pārvaldīt šo ceļa posmu. Līdz ar to tā sadale starp valsts un pašvaldību ceļiem netika veidota pārdomāti pēc funkcionalitātes", tad autore sliecas uz nepieciešamību pārskatīt ceļu piederību un izvērtēt, kurus valsts vietējos ceļu posmus varētu nodot pašvaldību pārvaldībā attiecīgi šai pašvaldībai sniedzot papildus finansējumu.

Latvijas Pašvaldību savienība 2016. gada nogalē ir izveidojusi salīdzināmo datu bāzi – informācijas sistēmu BLIS, kurā apkopota informācija par pašvaldību rādītājiem, tai skaitā

ceļu finansēšanas. Autore uzskata, ka SM būtu jāuzņemas iniciatīva un jāuzdot LVC sniegt datus LPS kopējas kartes izveidei, kurā būtu gan valsts, gan pašvaldību ceļi. Paralēli VARAM līdzīgā iniciatīvā varētu sniegt uzdevumu visām pašvaldībām ziņot katru gadu datus par pašvaldību ceļu un tiltu stāvokli, veiktajām investīcijām ceļos, uzturēšanas darbu apjomiem, finanšu nepieciešamību autoceļu uzturēšanā, sabrukušo posmu īpatsvars pret atjaunotajām segām, intensitātes rādītāji, sadalījumu finansēšanas avotiem sarp valsts mērķdotāciju, pašvaldību līdzekļiem, ES fondu līdzekļiem. Tādejādi vienotā sistēmā ceļa nozarē iesaistītās puses būtu vienlīdz informētas un varētu saskaņot tālākos plānus, lai izvairītos no situācijām, ka paliek ceļa posms neatjaunots starp divām pārvaldībām. Iepriekšminētajā BLIS sistēmā būtu racionāli iekļaut kartes ar skolu reformu izmaiņām, veselības iestādēm utt. citām plānotajām izmaiņām valsts pārvaldības maiņā. Pārliekot ceļu tīkla kartei pāri citu nozaru plānoto izmaiņu karti, varētu spriest efektīvāk par izvēli, kurus ceļa posmus atjaunot un kādā secībā, bet kuriem ceļiem pat varētu samazināt ceļu uzturēšanas klasi, ņemot vērā, ka šajā ceļā plānota satiksmes samazināšanās. Kā rāda Valsts kontroles ziņojums [22, 20] dažādu pašvaldību aktivitāšu līmenis autoceļu attīstībā atšķiras, lai veicinātu pašvaldības vairāk iesaistīties ar savu iniciatīvu, autore aicinātu, veidot valsts budžeta programmu, kurā pašvaldības, kas sagatavojušas konkrētu projektu un plānu pašvaldības ceļa vai tilta atjaunošanai, var saņemt no valsts atbalsta finansējuma daļu, kas būtu papildus ikgadējai mērķdotācijai, kas bijusi līdz šim. Tādejādi veicināt pašvaldību iesaisti ceļu tīkla sakārtošanā, izmantot arī pašvaldību budžeta līdzekļus autoceļiem.

Gan KPMG pētījuma „Kā finansēt valsts autoceļu tīklu turpmāk? Iespējas un izaicinājumi" rezultāti, kas tika prezentēti LVC 2017. gada 21. aprīļa rīkotajā ikgadējā ceļinieku konferencē „Latvijas ceļi nākamajos 100 gados", gan autores intervētie eksperti norāda, ka autoceļu finansējuma modeļa maiņa ir nepieciešama. Eiropas Komisija norāda, ka līdz 2020. gadam krīzes atbalsta pasākumi pakāpeniski jāatceļ un jāievieš ilgtermiņa reformas [17, 26]. Autore secina, ka situācija, kas mūs sagaida 2020. gadā un tālākajos ir pāreja no modeļa, kur balstīšanās uz ES fondiem ceļu investīcijās nebūs vairs iespējama, ko apliecina eksperti. Latvija būs spiesta pāriet no esošā finansējuma sistēmas, kas balstās dalīti gan uz ES fondu līdzekļiem, gan uz valsts budžetu, uz jaunu modeli, kas sastāvētu tikai no nodokļu ienākumiem. Balstoties uz ekspertu teikto, ko vislabāk formuleja Nils Sakss, ka „autoceļi kopējā nozaru konkurencē nekad nebūs prioritāte. Ja nav automātiskais mehānisms nozares ienākumiem, tad palielinās varbūtība, ka atradīsies citas prioritātes un ceļiem piešķir mazāk. Ja atjauno Autoceļu fondu un pasaka, ka no saistītajiem nodokļiem sniedz tādu procentu daļu ceļiem, kādā šobrīd sanāk tā proporcija pret esošo finansējuma apjomu", tad autoceļu nozarei būtu stabilitāte, autore aprēķināja, ka 2017. gada valsts budžeta finansējums, kas ir 159 milj.

EUR noliekot pret kopējo ceļu nozarei piešķirto apjomu, kas ir 281 milj. EUR, sanāk 57% īpatsvars no valsts puses. SKDS aptaujas rezultāti rāda 3.7. attēlā, ka iedzīvotāju domas dalās, jo kā redzams 3.7. attēlā līdzīgs respondentu skaits uzskata, tas ir, trešā daļa uzskata, ka būtu jānovirza viss nodokļu apjoms ceļiem un gandrīz tikpat liela iedzīvotāju daļa atbalsta likumā



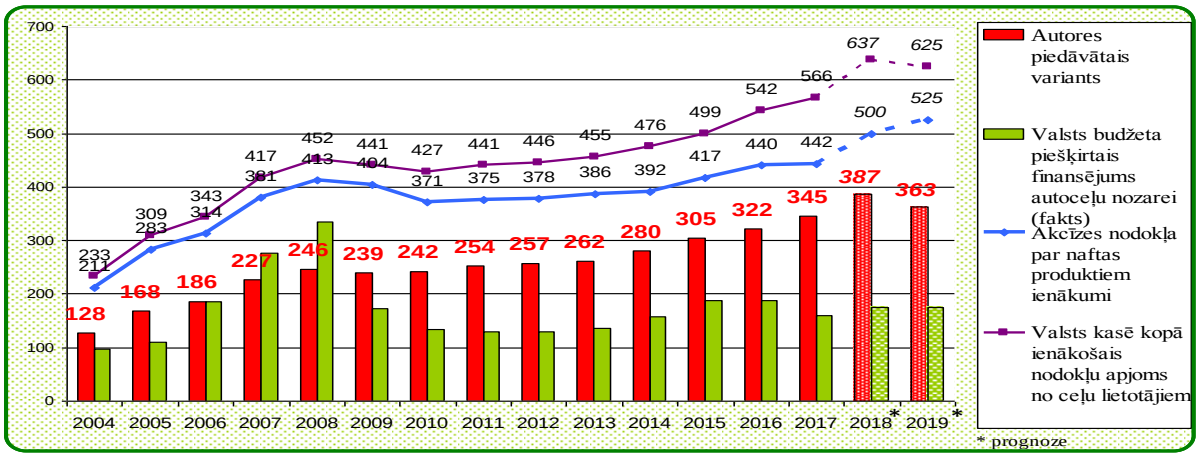
3.7. att. **Latvijas iedzīvotāju vēlamais ceļu nozares finansējuma apjoms no autobraucēju samaksātajiem nodokļiem** [145]

noteikto apjomu. Autore secina, ka iedzīvotājiem šķiet, ka transportlīdzekļu nodokļu loģiskais mērķis ir autoceļu finansēšana, tāpēc sagaida šādu nodokļu izlietojumu valsts budžetā. KPMG ceļu konferencē 2017. gada 21. aprīlī sniegtajā prezentācijā piedāvāja modeli, kurā Autoceļu fondam tiktu piešķirti Akcīzes nodokļa ienākumu daļa par jauno palielināto likmi, pilnā apmērā Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un Autoceļu lietošanas nodevas ienākumi, kas kopumā sastādītu 150 milj. EUR [143]. Autore uzskata, ka šāds aprēķins, kas jau nākamajā gadā būtu nozarei par 10 milj. EUR mazāk no valsts kā šogad, paātrinās autoceļu seguma pasliktināšanos, nevis veicinās nozares attīstību. Ņemot vērā autores veikto izvēlēto valstu analīzi, ekspertu viedokļus, izvēloties Jaunzēlandes modeli, SKDS iedzīvotāju aptauju, KPMG pētījuma rezultātus autore piedāvā atjaunot Autoceļu fondu un tā finansējums sastāvētu no šādiem avotiem:

- 50% no Akcīzes nodokļa par naftas produktiem ienākumi,
- 100% no Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa ienākumiem,
- 100% Autoceļu lietošanas nodevas ienākumi,
- Procentu ieņēmumi no fonda līdzekļu ieguldījumiem.

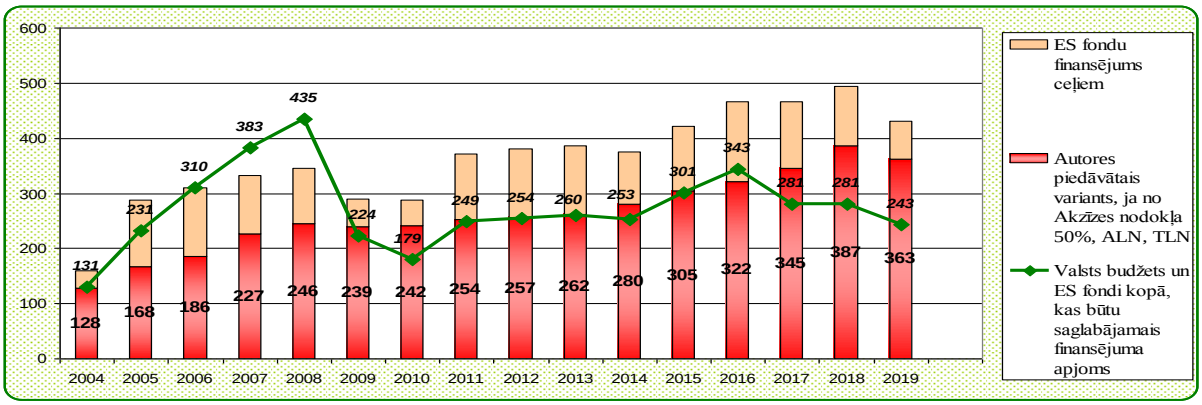
Autore balstās uz ekspertu viedokli un uz Latvijas pieredzi, ka iepriekš pastāvot Autoceļu fondam līdz 2004. gada 1. janvārim jau tika novirzīti fondam no Akcīzes nodokļa 50% ienākumi un Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodeva 100% apmērā, tātad autore secina, ka šādu nodokļu proporciju Latvija varēja izpildīt.

Lai parādītu kā būtu mainījies finansējums nozarei autore izveidoja 3.8. attēlu, kurā redzams, ka netiek sasniegts pat Akcīzes nodokļa ieņēmumu apjoms un no valsts kasē ienākošajiem ceļu lietotāju kopējiem maksājumiem apmēram puse ienākumu paliktu valsts kopbudžetā citu



3.8. att. **Autores piedāvātais autoceļu finansēšanas modeļa atspoguļojums pret nodokļiem**

nozaru finansēšanai. Proporcija pa gadiem, ko būtu sastādījis Autoceļu fonds, svārstās no 54% - 61% no kopējiem nodokļu ienākumiem. Tā kā autore balstās uz iepriekšējo gadu LVC datiem, tad 3.8. attēlā 2017.- 2019. gadam norādītie dati ir autores finansējuma prognoze, ko varētu sasniegt. Mērens finansējuma pieaugums, ko piedāvā autore pretstātā faktiskajam valsts piešķirumam, kas redzams 3.8. attēlā, nodrošinātu stabilitāti, ko uzņēmēji iepriekšējā darba apakšnodaļā uzsvēra kā svarīgāko faktoru ceļu nozarē, kas dotu iespēju plānot darbaspēku, tehnikas iegādi un ilgtermiņa līgumu slēgšanu ar piegādātājiem, kas ļaus iepirkumos piedāvāt zemāku būvdarbu cenu, no kā iegūs valsts budžets, jo par piešķirto finansējumu varēs atjaunot vairāk ceļa posmus. Vēl eksperti norādīja, ka ar jaunu autoceļu finansēšanas modeli jānodrošina, ka valsts un ES līdzekļu kopsumma, nesamazinātos. Tāpēc autore izveidoja 3.9. attēlu, kurā redzams, ka autores



3.9. att. **Esošais ceļu nozares kopapjoms pret autores varianta kopapjomu**

ceļu finansēšanas modeļa variants pat turpmākajos gados pārsniedz SM Informatīvā ziņojumā sniegto nākotnes plāna finansējumu nozarei [20, 7]. Autore atzīmē, ka ES fondu finansējums tiek skaitīts klāt valsts piešķirtajam, tāpēc autores 3.9. attēlā redzams, kāds būtu nozares

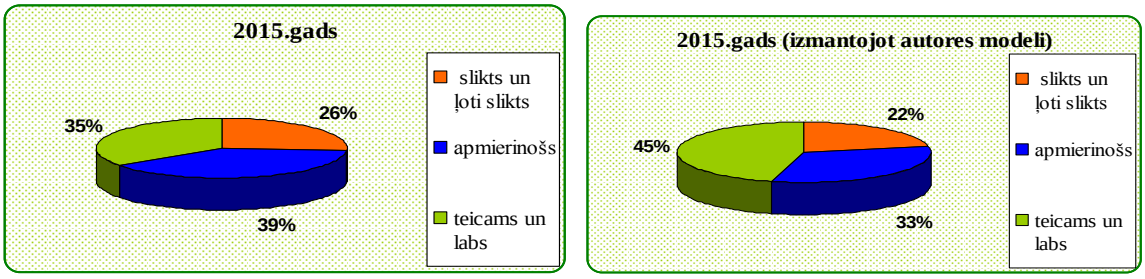
pieejamais kopapjoms. Ja 2004. gadā netiktu likvidēts Autoceļu fonds un tā resursi būtu kā autores piedāvātie, tad 2004. – 2016. gada laikā autoceļu nozare būtu ieguvusi lielāku finansējumu no kā izriet nozares ieguvums, ko autores veidotajā 3.2. tabulā var apskatīt.

3.2. tabula

Ieguvums no autores piedāvātā modeļa laika periodā 2004.-2016. gads

milj. EUR	**Valsts budžeta piešķirtais gada finansējums autoceļu nozarei**	**Autores piedāvātais alternatīvais ceļu finansējuma modelis**	**Ceļu finansējuma ieguvums, izmantojot autores modeli**
2004	98	128	30
2005	111	168	56
2006	187	186	-1
2007	277	227	-50
2008	335	246	-90
2009	173	239	66
2010	134	242	108
2011	131	254	123
2012	129	257	128
2013	136	262	126
2014	157	280	123
2015	188	305	117
		Kopā uz 2015. gadu	**735**
2016	187	330	143
		Kopā uz 2016. gadu	**878**

Tabulā iekļauts finansējuma dati par pagājušiem gadiem, kur skaidri zināms, kāda būtu bijusi starpība no autores modeļa. Kopējais nozares ieguvums būtu 878 milj. EUR, kurus ieguldot asfalta seguma ceļu tīklā, autore vēlējās parādīt ceļu stāvokļa izmaiņas. Tā kā LVC dati par ceļu stāvokli bija līdz 2015. gadam, tad arī no 3.2. tabulas autore izmantoja līdzekļu ieguvumu līdz 2015. gadam, kas būtu 735 milj. EUR. Lai aprēķinātu ceļu stāvokļa izmaiņas autore no LVC publikācijas, izmantoja viena kilometra rekonstrukcijas darbu vidējās izmaksas [137, 19], kuras ir iedalītas apmierinošā stāvoklī esoša ceļa atjaunošanas darbiem vai sliktā un ļoti sliktā stāvoklī ceļu atjaunošana. Autore nolēma katra gada ieguvuma summu, izmantot pusi uz apmierinošā un pusi uz sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo asfalta ceļu rekonstrukciju. Tādejādi iegūstot km garumu par cik tiktu esošie ceļu segumi samazināti un pārveidoti par labā stāvoklī esošiem ceļiem. Autore 3.10. attēlā parāda, kāds varēja būt asfalta seguma stāvokļa sadalījums uz



3.10. att. **Izmaiņas asfalta seguma stāvoklī izmantojot autores modeļa variantu**

2015. gadu, ja tiktu izmantots autores piedāvātais variants. Vizuāli uztverams, ka samazinājies apmierinošā stāvoklī esošs ceļu garums par 6%, bet sliktā un ļoti sliktā stāvoklī ceļu īpatsvars sarucis par 4%, tādejādi attiecīgi Latvijā labā stāvoklī ceļi būtu palielinājušies par 10%. Ja tiktu

turpināts autores modelis tad 2017. gadā (pamatojoties uz 2015. gada ceļu stāvokli) labā ceļu stāvoklī būtu jau 50% asfalta ceļu, kas būtu par 15% vairāk kā šobrīd bija 2015. gadā. Kā jau šajā darbā ticis analizēts, tad autoceļi ietekmē visu valsts ekonomisko stāvokli un ar labāku asfaltēto ceļu stāvokli valsts konkurētspēja noteikti pieaugtu. Autore uzsver, ka viņas piedāvātais variants autoceļu finansēšanas modelim ir viens no virzieniem. Gan ar autores piedāvāto autoceļu finansēšanas variantu, gan ar citu finansējuma apjomu palielinošu sistēmas uzlabojumu ceļu nozarē, izmaiņas ietekmētu Latvijas tautsaimniecību:

- samazinātos transporta kustības ierobežojumi ceļiem nelabvēlīgajos laika apstākļos, kas dotu iespēju transporta uzņēmumiem izvairīties no dīkstāves un tā palielinās to efektivitāti,
- novēršot bīstamās situācijas, ceļa seguma dēļ, samazinātos satiksmes negadījumu skaits, līdz ar to medicīnas pakalpojumu sniegšana negadījumā ievainotajiem,
- samazinoties ceļu satiksmes negadījumiem kopumā, ļautu ugunsdzēsības un glābšanas dienesta resursus izmantot citām nepieciešamībām,
- transporta uzņēmumu zaudējumi saruktu, saistībā ar autoceļu lietošanu (transportlīdzekļu remonts – rezerves daļas un servisa pakalpojumi, degvielas patēriņš, ceļā ilgāk pavadītais laiks, papildus izdevumi degvielai),
- ceļu nozares uzņēmumi attīstītos, kas dotu jaunas darba vietas un nodokļu veidā atgriestu daļu ceļu nozarei piešķirto valsts finansējumu atpakaļ valsts budžetā.

Iepazīstot teorētiskās atziņas par autoceļu finansēšanu un citu valstu praktisko pieredzi, autorei izdevies noskaidrot, ka Latvijas esošais autoceļu finansēšanas modelis pēc savas būtības nav slikts, bet katrai valstij atšķirās šī modeļa izpilde. Ja esošais modelis funkcionē ar darbu deficītu, tad modeļa maiņa ir nepieciešama, tikai politiķiem ir vienoti jāpieņem lēmums par autoceļu finansējuma modeļa maiņu Latvijai. Tā kā Latvijā atšķirībā no citām apskatītajām valstīm valsts pārvaldē ir tendence burtiski uztvert normatīvus, tad finansēšanas izmaiņas nebūs iespējamas bez grozījumiem saistītajos normatīvos, tāpēc autores piedāvātajā autoceļu finansēšanas variantā būtu nepieciešamas izmaiņas likumā „Par Autoceļiem”. Analizējot ekspertu viedokļus, paralēli finansēšanas modeļa maiņai autore piedāvā plānošanas uzlabojumus efektīvākai Latvijas ceļu tīkla vadībai, jo atstājot neizdarītus darbus nākamajām paaudzēm, tā par tiem pašiem ceļu darbiem samaksās divreiz dārgāk.

SECINĀJUMI

1. Pasaulē nav zināms viens universāls labākais autoceļu finansēšanas modelis, tāpēc katrai valstij ir jāizvēlas no kādiem elementiem sastāvēs autoceļu finansēšanas modelis, ņemot vērā valsts ekonomisko stāvokli un piederību naftas ieguvējvalstīm vai importētājvalstīm.
2. Valsts pārvaldes funkciju izpilde ietekmē nozares attīstību, nesakārtotība pašvaldību un VAS „Latvijas Valsts ceļi" sadarbībā savienojošu ceļu sakārtošanā, kavēs nozares virzību.
3. Lai gan Satiksmes ministrija ir visu valsts teritorijā esošo ceļu pārvaldītāja, tomēr tās darbība virzīta galvenokārt uz valsts ceļu attīstību, tāpēc autore secina, ka trūkst Satiksmes ministrijas iesaiste un sadarbība ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju visa ceļu tīkla pārvaldīšanā, kas nodrošinātu reģionālo teritoriju vienmērīgu attīstību līdzās pilsētu izaugsmei.
4. Ceļu nozarē joprojām katra publiskā sektora institūcija izmanto tikai savu apkopoto statistikas datu bāzi, tāpēc autore secina, ka nenotiek sadarbība datu apmaiņā starp VAS „Latvijas Valsts ceļi" un pašvaldībām, kas rada darbību nesaskaņotību, kuras rezultātā pēc ceļu būvdarbiem joprojām paliek nesakārtots savienojošs ceļa posms, kas vizualizē autobraucējiem abu institūciju nezināšanu par otras puses darbībām un plāniem.
5. Nav konsekvences likumu grozījumu mērķu definēšanā, tos pieņemot argumentācija ir vienāda vai līdzīga. Nekonsekvence deformē publiski deklarēto principu, ko iedzīvotāji sagaida, ka pakalpojumu saņēmējs maksā par pakalpojumu izmantošanu.
6. Latvijas autoceļu finansēšanā trūkst ilgtermiņa strukturēta plānošana, kas ir novedusi pie dažādu ministriju programmu izveides, kas savstarpēji nav saskaņotas un kas vairāk ir kā akcijas konkrētu iedzīvotāju vajadzību apmierināšanai, nevis racionāla pieeja valsts tautsaimniecības attīstībai.
7. Dažādās izpētītajās valstīs prioritātes ir atšķirīgas, Latvijā autoceļi ir bijuši ilgtermiņā viena no budžeta prioritātēm ar skaidrību un precīzi noteiktu finansējuma avotu, bet no 2004. gada autoceļi tiek finansēti ar pārpalikuma principu, ņemot vērā ES fondu finansējumu.
8. Zaudējumi tautsaimniecībā no pārvietošanās par sliktā stāvoklī esošiem ceļiem turpinās radīt valsts konkurētspējas pazemināšanos citu valstu starpā. Tā kā daļa zaudējumu veidojas no auto ekspluatācijas izmaksām, tad autore secina, ka tiek veicināta importa darbība, tā vietā, lai līdzekļus apgrozītu valsts ietvaros.
9. Pastāvošais autoceļu finansēšanas modelis radījis neprognozējamus apstākļus, kuros ceļu būves uzņēmumi spiesti diversificēt savu uzņēmējdarbību citās nozarēs, taču autore norāda, ka ir jābūt stabilam izvēlētās uzņēmējdarbības jomas darbības pamata apjomam.

10. Apskatīto valstu pieredze rāda, ka autoceļu finansēšanas stratēģija būtu atrodama tikai plānā, ja modelim līdzi nebūtu valdības lemumi par ilgtermiņa līdzekļu piešķiršanu un galvenais nākamo valdību apņemšanās saglabāt nemainīgu pieņemto finansēšanas modeli.
11. Autoceļu finansēšanas modelis pats par sevi nenodrošina līdzīgus rezultātus kā citās apskatītajās valstīs, nozīme ir modeļa izpildē, kas atšķiras starp valstīm, ņemot vērā katras valsts ģeogrāfiskās, ekonomiskās un kultūras īpatnības.
12. Citu valstu pieredze rāda, ka Autoceļu finansēšanas modeļi tiek izvēlēti ar noteiktu mērķi, ko vēlas sasniegt un tiek ieviesti ar stratēģiju, kas nodrošinās mērķa sasniegšanu.
13. Pēc valstu analīzes autore secināja, ka visi modeļi iekļauj ilgtermiņa plānošanu un ka pats modelis, bez tam apstiprināta ilgtermiņa finansējuma, nesniegs vēlamos rezultātus.
14. Autore secina, ka esošais modelis dezorientē nozares uzņēmumus un neļauj uzņēmumiem plānot ilgtermiņā, kas grauj ceļu nozares uzņēmumu esošo darbību un nākotni valstī.
15. Privātam sektoram galvenais ir nozarei pieejamā finansējuma plūsmas nepārtrauktība un finansējuma lieluma mērens pieaugums, lai uzņēmumi var palielināt savu kapacitāti.
16. Latvija igtermiņā balstījusies uz ES fondu līdzekļiem kā pamatu investīcijām autoceļu nozarei kā rezultātā Latvijā izveidojusies situācija, kam nav precedenta, ka nav izstrādātā pamata sistēma kā finansēt autoceļus no pašu līdzekļiem, kas ir valsts budžeta ienākumi.
17. Esošā Latvijas autoceļu finansējuma metodes rezultātā Latvijas ceļu tīkla seguma stāvoklis ir pasliktinājies pieaugošā progresijā. Visi intervētie eksperti norādīja, ka Latvijā nepieciešams atjaunot Autoceļu fondu un tam saistošu finansējumu, tā kā 12 gadu laikā kopš Autoceļu fonda kā speciālā budžeta slēgšanas pārmaiņas nav veiktas, tad autore secina, ka Latvijā trūkst politiskās gribas pieņemt lēmumu mainīt autoceļu finansēšanu.
18. Autore secina, ka Latvijas iedzīvotājiem ir lielāks kopējais ceļu tīkla garuma slogs kā iedzīvotājiem citās valstīs, tāpēc būtu jāpārskata ceļu tīkls, tā uzturēšana un saglabāšana.
19. Autoceļus ietekmē policijas un Satiksmes ministrijas sadarbības trūkums, jo netiek veikta izpēte par policijas darba rezultātiem, pārvaldot smagsvara transportlīdzekļu kontroli.
20. Varbūt tieši pārāk plašās ceļu izvēles dēļ Latvijā nepietiek satiksmes intensitātes kādā ceļa posmā, lai būtu izdevīgi ieviest citus finansēšanas avotus, kas balstās uz ROI principu.
21. Autores izstrādātais autoceļu finansēšanas modeļa variants parāda, ka pat daļēja ceļu lietotāju maksāto nodokļu sasaiste ar Autoceļu fondu būtu sniegusi 600 milj. EUR ieguvumu nozarei, ko izmantojot ceļu rekonstrukcijā, būtu uzlabots ceļu seguma stāvoklis.
22. Atbildot uz darbā izvirzītiem jautājumiem, autore secina, ka esošais finansēšanas modelis neveicina valsts tautsaimniecības attīstību, jo ceļu sliktais stāvoklis kavē uzņēmējdarbību, veicina iedzīvotāju migrāciju, samazina valsts konkurētspēju, tāpēc autore piedāvā sekojošus priekšlikumus, lai uzlabotu Latvijas autoceļu finansēšanas modeli.

PRIEKŠLIKUMI

1. Satiksmes ministrijai ieviest ilgtermiņa stratēģisko plānu autoceļu stāvokļa uzlabošanai, kurā plānotās darbības un projekti tiktu veidoti pēc iepriekš veiktas izpētes un aprēķiniem, pieņemot lēmumu par efektīvāko autoceļu uzlabošanas variantu. Pamatojoties uz ilgtermiņa stratēģisko plānu, VAS „Latvijas Valsts ceļi" sastādīt prioritāro ceļu nozares objektu sarakstu pēc kura sadalīt Valsts autoceļu fonda līdzekļus turpmākajiem gadiem.
2. Veicinot finansējuma efektīvu izlietojumu, Satiksmes ministrijai Latvijas autoceļus uzlūkot kā tautsaimniecības aktīvus un attiecīgi tos pārvaldīt, pielietojot uzņēmējdarbības principus un ANO definētos labas valsts pārvaldes principus.
3. Balstoties uz ceļu tīkla audita ziņojumu, Satiksmes ministrijai kopā ar VAS „Latvijas Valsts ceļi", VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs", Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju, Latvijas Pašvaldību savienību un pašvaldībām pārskatīt visa ceļu tīkla, bet īpaši vietējo un reģionālo ceļu, uzturēšanas kategorijas. Ja satiksmes intensitāte ir mazinājusies vai tiek prognozēts kritums, attiecīgi samazināt ceļa uzturēšanas kategoriju.
4. Tā kā ceļu tīkla sadalījums nav ticis veikts pēc funkcionalitātes, bet finansējuma principa, tad Satiksmes ministrijai jāpārskata valsts vietējo ceļu tīkls, kur iespējama sadarbība, nodot valsts vietējos ceļa posmus pašvaldībām, bet piešķirt papildus daļu mērķdotācijā.
5. Lai uzlabotu saskaņotību un efektivitāti valsts līdzekļu izmanošanā, Latvijas Pašvaldību savienībai BLIS sistēmā iekļaut kartes ar citu nozaru plānotajām izmaiņām valsts darbībā. Pārliekot kopējai ceļu tīkla kartei pāri citu nozaru plānoto izmaiņu karti, varētu efektīvāk spriest par izvēli, kurus ceļa posmus būtu lietderīgi atjaunot, kādā secībā un cik ilgā laikā.
6. Saistībā ar kopēju datu pieejamības trūkumu, VAS „Latvijas Valsts ceļi" sniegt datus Latvijas Pašvaldību savienībai kopējas kartes izveidei, kurā būtu gan valsts, gan pašvaldību ceļi. Paralēli Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai uzdot pašvaldībām iesniegt ikgadēji datus par pašvaldību ceļu un tiltu stāvokli, investīcijām ceļos, uzturēšanas darbiem, sabrukušo posmu īpatsvaru pret atjaunotajām segām, satiksmes rādītājus, sadalījumu starp pašvaldības izmantotajiem finansēšanas avotiem.
7. Lai veicinātu ceļu posmu atjaunošanu, kas atrodas starp diviem pārvaldītājiem, Satiksmes ministrijai, izveidot normatīvo dokumentu, kas regulētu atbildību par valsts un pašvaldību sadarbību pakļautībā esošo savienojošo ceļu posmu sakārtošanā.
8. Lai veicinātu pašvaldību iniciatīvu ceļu attīstībā, Finanšu ministrijai veidot valsts budžeta programmu, kurā pašvaldības, kas sagatavojušas plānu un projektu pašvaldības ceļa vai tilta atjaunošanai, saņemtu no programmas finansējumu, kas būtu papildus mērķdotācijai.
9. Līdzekļu efektivizācijas ietvaros, Satiksmes ministrijai apvienot VAS „Latvijas Valsts ceļi" un VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs" institūciju darbību, veicot reformas institūciju

darbībā un pārvaldībā, attiecīgi apvienojot reglamentācijas dokumentus utt. veicot nepieciešamās darbības, lai kopumā samazinātu administratīvo daļu ceļu nozarē.

10. Tā kā smagsvara transportlīdzekļu kontroles pārbaužu process netiek veikts pēc ilgtermiņa stratēģiskā plāna, tad nepieciešams izstrādāt valsts policijas smagsvara transportlīdzekļu kontroles programmu, kuras sagatavošanā piedalītos Satiksmes ministrija, VAS „Latvijas Valsts ceļi", valsts policija, autopārvadātāju asociācijas un pēc kuras precīzāk noteiktu finansējuma apjomu, kas piešķirams valsts policijai programmas īstenošanai.
11. Ar mērķi mazināt iedzīvotāju neapmierinātību par ceļiem saistīto nodokļu izmantošanu un veicināt godīgas nodokļu maksāšanas kultūru, jāveic nodokļu mērķa saprotams un uztverams skaidrojums nodokļu maksātājiem. Satiksmes ministrijai jāveido viegli uztverams materiāls par nodokļu novirzīšanas proporcijas starp pašvaldības un valsts ceļiem un Autoceļu lietošanas nodevas aprēķināšanas metodēm.
12. Ņemot vērā ceļu nozares sezonalitātes īpatnības, valdībai būtu jāatjauno Valsts autoceļu fonds. Tas ļautu finansējumam būt pārejošam uz nākamajiem gadiem un plānot daudzgadu ceļu sakārtošanas projektus.
13. Nosakot piesaistītus finansēšanas avotus, būtu iespēja Satiksmes ministrijai un ceļu nozares uzņēmumiem veikt finansējuma plānošanu ilgtermiņā, tāpēc autore piedāvā veikt grozījumus likumā „Par Autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā, nosakot, ka Valsts autoceļu fonda bāzi veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no:
    a. transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa,
    b. Autoceļu lietošanas nodevas,
    c. 50 procenti no prognozētajiem valsts budžeta akcīzes nodokļa ieņēmumiem par naftas produktiem, kas definēti likumā „Par Akcīzes nodokli", bet par 30 procentiem no prognozētajiem valsts budžeta akcīzes nodokļa ieņēmumiem par naftas produktiem tiek lemts gadskārtējā valsts budžeta ietvaros.
14. Lai izslēgtu valdībai un Finanšu ministrijai pamatojumu ceļu lietotāju maksāto nodokļu ieņēmumu apjoma nošķiršanai no autoceļu nozares ikgadējā finansējuma, Saeimai pieņemt grozījumus svītrot likumā „Par Autoceļiem" 12. panta ceturtās daļas pirmajā teikumā vārdus – „ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi".
15. Lai novērstu līdzšinējo Latvijas valsts budžeta autoceļu finansējuma plānošanas balstīšanos uz Eiropas Savienības fondu līdzekļiem, Saeimai svītrot likuma „Par Autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā teikumu - „Plānojot gadskārtējo budžetu, valsts budžeta izdevumus programmai "Valsts autoceļu fonds" samazina par summu, kas ceļu nozarei ir pieejama no Eiropas Savienības fondiem attiecīgajā finanšu gadā", kas vairs ES fonda līdzekļus neļaus iekļaut budžeta pamata plānā, bet veidos kā papildus investīcijas.

Literatūras un avotu saraksts

LR likumi, LR MK noteikumi, ES direktīvas:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva (EK) Nr. 680/2007 ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā. Eiropas Savienības oficiālais vēstnesis, 20.06.2007. 10 p .Pieejams: https://publications.europa.eu/lv/publication-detail/-/publication/22a96e2b-3609-45ff-95de-cff94ffa54ce/language-lv (skatīts: 12.03.2017.)
2) Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1316/2013 ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu. Eiropas Savienības oficiālais vēstnesis, 11.12.2013. 43 p. Pieejams: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32013R1316 (skatīts: 12.03.2017.)
3) LR likums *Attīstības plānošanas sistēmas likums*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis , Nr. 80 (3864), 08.05.2008.
4) LR Likums *Autoceļu lietošanas nodevas likums*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis , Nr. 200 (3984), 23.12.2008. (ar turpmākiem grozījumiem)
5) LR Likums *Ceļu satiksmes likums*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis, Nr. 274/276 (989/991) 04.11.1997. (ar turpmākiem grozījumiem)
6) LR likums *Par Akcīzes nodokli*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis, Nr. 161 (2926), 30.10.2003. (ar turpmākiem grozījumiem)
7) LR Likums *Par Autoceļiem*. LR AP un Valdības Ziņotājs, Nr. 13/14, 02.04.1992. (ar turpmākiem grozījumiem)
8) LR likums *Par Valsts budžetu 2017. gadam*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis , Nr. 241 (5813), 01.01.2017.
9) LR likums Saeima *Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis , Nr. 241 (5813), 01.01.2017.
10) LR likums *Valsts pārvaldes iekārtas likums*. LR Saeima un Latvijas Vēstnesis, Nr. 94 (2669), 06.06.2002. (ar turpmākiem grozījumiem)
11) LR Ministru kabinets *Ministru kabineta noteikumu projekta „Kārtība, kādā pārrauga pašvaldību ceļu būvniecību un uzturēšanu" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija).* 2017. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=553 (skatīts: 3.02.2017.)
12) LR Ministru kabinets *Ministru kabineta sēdes protokols Nr. 69*. Latvijas Vēstnesis Nr. 2016/253.2, 20.12.2016.

13) LR MK noteikumi Nr. 1104. *Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem*. LR Ministru kabinets un Latvijas Vēstnesis, Nr. 157 (4143) 29.09.2009.
14) LR MK noteikumi Nr. 211 *Kārtība, kādā Satiksmes ministrija un pašvaldības uzskaita valsts autoceļu un pašvaldību pārziņā esošo ceļu un ielu finansēšanai izmantotos līdzekļus*. LR Ministru kabinets un Latvijas Vēstnesis , Nr. 56 (3004), 30.04.2004.
15) LR MK noteikumi Nr. 242 *Satiksmes ministrijas nolikums*. LR Ministru kabinets un Latvijas Vēstnesis, Nr. 70 (2835), 29.04.2003.

Attīstības plānošanas dokumenti un ziņojumi:

16) Eiropas Komisija. Baltā grāmata: ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu. 2011. 31 lpp. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=551 (skatīts: 28.04.2017.)
17) Komisijas Komisija. Eiropa 2020: Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei. 2010. 35 lpp. Pieejams: http://ec.europa.eu/europe2020/index_lv.htm (skatīts: 3.04.2017.)
18) LR Ekonomikas ministrija. *Ziņojums par Latvijas tautsaimniecības attīstību 2016.gada jūnijs*. 2016. 162 lpp. Pieejams: https://www.em.gov.lv/lv/nozares_politika/tautsaimniecibas_attistiba/zinojums_par_latvijas_tautsaimniecibas_attistibu/ (skatīts: 7.02.2017.)
19) LR Ministru prezidents. *Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam*. 2012. 69 lpp. Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/4247 (skatīts 11.04.2017.)
20) LR Satiksmes ministrija. *Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam*. 2016. 23 lpp. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40402577&mode=mk&date=2016-12-20 (skatīts: 7.02.2017.)
21) LR Satiksmes ministrija. *Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam*. 2013. 25 lpp. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=647 (skatīts: 15.02.2017.)
22) LR Valsts kontrole. *Revīzijas ziņojums: Vai īstenotā valsts un pašvaldību politika ir veicinājusi pašvaldību ceļu un ielu attīstību*. Nr.2.4.1-7/2015. 2016. 55 lpp. Pieejams: http://www.lrvk.gov.lv/revizija/ (skatīts: 12.03.2017)
23) LR Valsts kontrole. *Revīzijas ziņojums: Valsts kapitālsabiedrību darbības valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas jomā likumības un izmaksu efektivitātes izvērtējums*. Nr.2.4.1-18/2014. 2014. 49 lpp. Pieejams: http://www.lrvk.gov.lv/revizija/ (skatīts: 12.03.2017.)
24) LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. *Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019.gadam 3.pielikums* 2013. 31 lpp. (skatīts: 27.12.2016.) Pieejams: http://www.varam.gov.lv/lat/pol/ppd/?doc=20773

Statistisko datu avoti:

25) VAS „Latvijas Valsts ceļi". *Valsts autoceļu statistika 2015*. 16 lpp. Pieejams: http://lvceli.lv/informacija-un-dati/#valsts-autocelu-tikla-statistika (skatīts: 16.12.2016.)

26) European Union Road federation. *Road Statitics Yearbook 2016*. 90 p. Pieejams: http://www.erf.be/images/Statistics/ADprint-ERFSTATS2016.pdf (skatīts: 10.03.2017.)

27) LR Finanšu ministrija. *Satiksmes ministrija*. 2016. Pieejams: http://www.fm.gov.lv/files/valstsbudzets/2016/2016-06-08_10_42_16_SM_portfolio.pdf (skatīts: 18.12.2016.)

28) VAS „Latvijas Valsts ceļi". *VAS „Latvijas Valsts ceļi" gada pārskats*. 2015. Pieejams: http://lvceli.lv/par-mums/#darbibas-raditaji (skatīts: 26.03.2017.)

Autoru darbi:

29) **Aarestrup Aasness M.** The impact of transforming a road financing toll scheme to a congestion charging scheme – the case of Oslo. *Transportation Research Procedia*, 2014. No.1, pp. 89 - 100

30) **Aho-Pynttäri M**. *Best practices in transport infrastructure financing*. Helsinki: The Baltic Institute of Finland, 2013. 45 p.

31) **Amador - Jimenez L., Willis C. J.** Demonstrating a correlation between infrastructure and national development, *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 2012. Vol. 19, No. 3, pp. 197 - 202

32) **Arata M., Petrangeli M., Longo F**. Innovative approaches to implement road infrastructure concession through Public-Private Partnership (PPP) initiatives, *Transportation Research Procedia*, 2016. No.14, pp. 343 – 352

33) **Arvis J.F., Saslavsky D., Ojala L., Shepherd B., Busch C., Ray A., Naula T.** *Connecting to complete: Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated, 2016. 76 p.

34) **Berawi M.A., Zagloel T. Y., Miraj P., Multanto H.** Producing Alternative Concept for the Trans-sumatera Toll Road Project Development using Location Quotient Method. *Procedia engineering*, 2017. Vol. 171, pp. 265 - 273

35) **Bimonte S., Ferrini S., Grilli G.** Transport infrastructures, environment impacts and tourists' welfare: a choice experiment to elicit tourist preferences in Siena–Italy, *Journal of Environmental Planning and Management*, 2016. Vol. 59, Nr. 5, pp. 891 - 910

36) **Botlķk J., Botlķkovi M.** Prediction of transport infrastructure financing needs based on precedences. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 2014. Vol. 110, pp. 361 - 372

37) **Cárdenas-García P. J, Sánchez-Rivero M**. Tourism and economic development: analysis of geographic features and infrastructure provision, *Current Issues in Tourism*, 2015. Vol. 18, No. 7, pp. 609 - 632
38) **Chakrabarty B., Chand P.** *Public Administration in a Globalizing World: Theories and Practices.* California: SAGE Publications India Pvt. Ltd., 2012. 547 p.
39) **Chaminuka P., Senyolo G. M., Makhura M.N., Belete A.** A factor analysis of access to and use of service infrastructure amongst emerging farmers in South Africa, *Agrekon*, 2008. Vol. 47 No. 3, 365 - 378 p.
40) **Cipeliuss R.** *Vispārējā mācība par valsti: politikas zinātne.* Rīga: AGB, 1998. 355 lpp.
41) **Čutura B., Mladenović G., Mladenović B., Lovrić I.** Application of the HDM-4 model on local road network: case study of the Herzegovina - Neretva Canton in Bosnia and Herzegovina. *Transportation Research Procedia*, 2016. Vol. 14, pp. 3021 – 3030.
42) **Dāvidsone G.** *Organizāciju efektivitātes modelis.* Rīga:Jelgavas tipogrāfija, 2008. 328 lpp.
43) **De Stasio C., Chiffi C., Sitran A., Parolin R., Maffii S., Doll C., Mejia-Dorantes L., Wachter K., Horton G., Biedka M., Bruhova H., Skinner I.** *Transport infrastructure.* Luxembourg: Office for Official Publications of the European Union, 2017. 72 p.
44) **Deng T.** Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth, *Transport Reviews*, 2013. Vol. 33, Nr. 6, pp. 686 - 699
45) **Dings J.** *Fuelling oil demand*: *What happened to fuel taxation in Europe?.* Brussels: European Federation for Transport and Environment (T&E), 2011. 58 p.
46) **Dornan M.** The Political Economy of RoadManagement Reform: Papua New Guinea's National Road Fund. *Asia & the Pacific Policy Studies*, 2016. Vol. 3, No. 3, pp. 443 – 457
47) **Edwards R., Holland J.** *What is qualitative interviewing?*. London: Bloomsbury Publishing Plc, 2013. 124 p.
48) **Eiropas Revīzijas palāta**. *Eiropas Attīstības fonda (EAF) ieguldījums ilgtspējīga autoceļu tīkla izveidē Subsahāras Āfrikā.* Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2012. 62 lpp.
49) **European Investment bank**. *Better infrastructure, better economy.* Luxembourg: EIB photolibrary, 2016. 12 p.
50) **Fallon S.** *Slovenia.* China: Lonely planet, 2010. 324 p.
51) **Fedotov Y.V., Hannola L., Loest K., Meyer J., Nõmmela K., Novikova O., Patokina O.A., Portsmuth R., Sergeev V., Sytsko P., Turkia R., Vinogradov A., Volskaya A., Vostrova R.** *Financing infrastructure for transport and logistics within the northern dimension.* Norway: Northern Dimension Institute, 2013. 241 p.

52) **Flämig H., Wolff J.** Impacts of planning and policy strategies on freight flows in urban areas, *Transportation Research Procedia*, 2016. No. 12, pp. 584 – 597

53) **Gwilliam K., Kumar A.** (2003). How Effective Are Second-Generation Road Funds? *World Bank Research Observatory*, 2003. Vol. 18, No.1, pp. 113 - 128

54) **Harral C., Smith G., Paterson W.** *Maintaining road assets.* Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2001. 71 p.

55) **Heggie I.G.** Commercializing management and financing of roads in developing and transition countries. *Transport Reviews*, 2003. Vol. 23, No. 2, pp. 139 - 160

56) **Horvat R., Vurdelja J., Amidzic. M.** Road infrastructure financing models. *Traffic&Transportation*, 2007. Vol. 19, No. 6, pp. 401 - 408

57) **Jakubaņecs V.** *Valsts jēdziens un formas.* Rīga: P&K, 2004. 175 lpp.

58) **Kalniņš V**. *Valstiskā godaprāta sistēmas novērtējums*. Rīga: Biedrība "Sabiedrība par atklātību – Delna", 2011. 197 lpp.

59) **Kerf M., Gray R. D., Irwin T., Levesque C., Taylor R. R.** *Concessions for infrastructure*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development, 1998. 194 p.

60) **Ketners K.** *Nodokļi un nodevas Latvijā un Eiropā. Vispārīgie aspekti.* Rīga: SIA "Info Tilts", 2013. 289 lpp.

61) **Kļaviņa S. G.** *Līdzdalības iespējas valsts pārvaldē.* Rīga: Valsts kanceleja, 2006. 131 lpp.

62) **Krogzeme H**. *Finanses un nodokļi*. Rīga: RTU izdevniecība, 2010. 568 lpp.

63) **Krūmiņš J, Dubrovskis D., Daģis S., Saklaurs M., Liepa L., Švēde A**. *Meža auto ceļa (MAC) attīstības (būve, rekonstrukcija, periodiskā uzturēšana) lēmuma algoritma sagatavošana*. Jelgava: AS „Latvijas valsts meži", 2015. 34 lpp.

64) **Mikolaj J., Remek L.** Life Cycle Cost Analysis – Integral Part of Road Network Management System. *Procedia Engineering*, 2014. Vol. 91, pp. 487 – 492

65) **Molin P., Matintupa E.** *The Nordic State Road and Railway Infrastructure Market.* Helsinki: Finnish transport agency, 2013. 38 p.

66) **Mouratidis A., Kehagia F**. On the Track of Road Evolution, *Journal of Infrastructure Development*, 2014. Vol. 6, Nr. 1, pp. 1 - 15

67) **Panayiotou A., Romana Medda F.** Attracting Private Sector Participation in Transport Investment, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 2014. No. 111, pp. 424 – 431

68) **Parkman C. C., Abell R., Bradbury T., Peeling D.** *Economic, Environmental and Social Impact of Changes in Maintenance Spend on Roads in Scotland.* Scotland: Transport Scotland, 2012. 39 p.

69) **Queiroz C., Kerali H**. *A Review of Institutional Arrangements for Road Asset Management: Lessons for the Developing World* . Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2010. 45 p.

70) **Rešina G.** *Eiropas Savienības finanšu resursi un budžets*. Rīga: SIA „Biznesa augstskola Turība", 2008. 320 lpp.

71) **Robinson R., Thagesen B.** *Road engineering for development.* London: Spon Press, 2-nd ed., 2004. 523 p.

72) **Sakhapova R. L., Nikolaevaa R. V., Gabdullina T. R., Makhmutova M. M**. Motor Roads As a Factor of the Economic Potential of the Republic of Tatarstan. *Procedia Economics and Finance.* International Conference on Applied Economics, 2015. Vol. 24, pp. 606 - 612

73) **Sesks U.** Reģionu attīstībai nepieciešami sakārtoti ceļi. *Autoceļu avīze*, Jūlijs, 2016. 8 lpp.

74) **Shiferaw A., Söderbom M., Siba E., Alemu G.** Road Infrastructure and Enterprise Dynamics in Ethiopia, *The Journal of Development Studies*, 2015. Vol. 51 No. 11, pp.1541 - 1558

75) **Šlīslers A., Buls A.** *Ceļu tīkla pārvaldīšana Ceļi – jauna pieeja ceļu tīkla pārvaldīšanai un saglabāšanai.* Vācija: UN-ECLAC, 2004. 217 lpp.

76) **Talebi M., Majnounian B., Abdi E., Berenji Tehrani F.** Developing a GIS database for forest road management in Arasbaran forest, Iran, *Forest Science and Technology*, 2015. Vol. 11 No. 1, pp. 27 - 35

77) **The Independent Evaluation Group**. *A Decade of Action in Transport.*Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2007. 212 p.

78) **Tomek R., VitásekS.** Improvement of economic effectiveness of road highway projects. *Procedia Engineering*, 2016. Vol. 164, pp. 395 – 401

79) **Trojanová M.** Asset Management as Integral Part of Road Economy. *Procedia Engineering*, 2014. Vol. 91, pp. 481 – 486

80) **Van de Walle D.** Impact evaluation of rural road projects, *Journal of Development Effectiveness*, 2009. Vol. 1, No. 1, pp. 15 - 36

81) *Vara*/Goldmanis J. (red.). Rīga: Zvaigzne ABC, 2004. 320 p.

Elektroniskie informācijas avoti:

82) *AS „Latvijas Valsts meži" mājas lapa*. Pieejams: http://www.lvm.lv (skatīts: 25.01.2017.)

83) **Automedia**. *Ar 1. jūliju ieviesīs autoceļu lietošanas nodevu.* 2014. Pieejams: *http://automedia.lv/autoceli-satiksme/ar-1-juliju-ieviesis-autocelu-lietosanas-nodevu/* (skatīts: 14.03.2017.)

84) **BNS**. *'Latvijas Valsts ceļu' vadītājs: uz galvenajiem autoceļiem situācija uzlabojas*. 2016. Pieejams: http://www.delfi.lv/bizness/biznesa_vide/latvijas-valsts-celu-vaditajs-uz-galvenajiem-autoceliem-situacija-uzlabojas.d?id=47711143 (skatīts: 4.02.2017.)

85) *Cambridge University Press mājas lapa*, Pieejams: *http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/infrastructure* (skatīts: 2.04.2017.)

86) *Centrālās statistikas pārvaldes mājas lapa*. Pieejams: http://data.csb.gov.lv (skatīts: 22.03.2014.)

87) *CSDD mājas lapa*. Pieejams: https://www.csdd.lv/ (skatīts: 4.02.2017.)

88) *Dānijas ceļu direkcijas mājas lapa*. Pieejams: http://www.vejdirektoratet.dk/EN/Pages/default.aspx (skatīts: 3.04.2017.)

89) **Danish Ministry of Transport**. *Danish infrastructure investments*. 2012. 24 p. Pieejams: https://www.trm.dk/en/publications (skatīts: 15.04.2017.)

90) **DARS**. *Annual report 2015*. Pieejams: *http://www.dars.si/Dokumenti/About_us/Business_Report_Archive_277.aspx* (skatīts: 7.04.2017.)

91) **Delfi.** *Atceļ samazināto akcīzi degvielai ar biopiemaisījumu*. 2010. Pieejams: *http://www.delfi.lv/bizness/budzets_un_nodokli/atcel-samazinato-akcizi-degvielai-ar-biopiemaisijumu.d?id=35842373* (skatīts: 17.03.2017.)

92) **Delfi**. *Likumos nostiprinās speciālo budžetu likvidāciju*. 2003. Pieejams: *http://www.delfi.lv/bizness/biznesa_vide/likumos-nostiprinas-specialo-budzetu-likvidaciju.d?id=6211250* (skatīts: 16.02.2017.)

93) *Denmark's National Reform Programme: First progress report*. 2009. 112 p. Pieejams: *ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6097&langId=en* (skatīts: 28.03.2017.)

94) **Diena**. *Latvija starptautiskā pētījumā atzīta par otru zaļāko valsti pasaulē*. 2012. Pieejams: https://www.diena.lv/raksts/latvija/zinas/latvija-starptautiska-petijuma-atzita-par-otru-zalako-valsti-pasaule-13928189 (skatīts: 15.02.2017.)

95) **Dienas Bizness**. *Augulis: Ceļu lietotāji nodokļos samaksā 500 miljonus eiro, taču ceļu uzturēšanai tiek vien 200 miljoni eiro*. 2016. Pieejams: http://www.db.lv/razosana/transports-logistika/augulis-celu-lietotaji-nodoklos-samaksa-500-miljonus-eiro-tacu-celu-uzturesanai-tiek-vien-200-miljon-447877 (skatīts: 20.11.01.2016.)

96) **Dienas Bizness**. *FM: Neviena publiskā iepirkuma veikšana nav apdraudēta vai aizliegta*. 2016. Pieejams: http://www.db.lv/ipasums/buve/fm-neviena-publiska-iepirkuma-veiksana-nav-apdraudeta-vai-aizliegta-448802 (skatīts: 24.03.2017.)

97) **Eiropas Komisija.** *Nodokļi Eiropā datubāze.* Pieejams: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/ (skatīts: 4.02.2017.)

98) *Eiropas Padomes mājas lapa*. Pieejama: http://www.coe.int/en/web/ingo/civil-participation (skatīts: 24.03.2017.)

99) **Eiropas Savienība**. *Oficiālais vēstnesis.* 2016. Sēj. 59, Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs, Pieejams: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=OJ%3AC%3A2016%3A065%3AFULL (skatīts: 2.03.2017.)

100) **Ekonomikas ministrija, Centrālās statistikas pārvalde**. *Latvijas tautsaimniecības makroekonomiskais apskats.* Nr. 69, 2016. 32 lpp. Pieejams: https://www.em.gov.lv/lv/nozares_politika/tautsaimniecibas_attistiba/latvijas_tautsaimnieciba__makroekonomiskais_apskats/(skatīts: 3.05.2017.)

101) **Escuder-Bueno I., Halpin E.** Overcoming failure in infrastructure risk governance implementation, *Journal of Risk Research*, 2016. 18 p. Pieejams: *http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13669877.2016.1215345* (skatīts: 7.04.2017.)

102) **European Investment bank**. *EIB supports with EUR 145 million extension of Slovenian motorway network.* 2015. Pieejams: http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-133-eib-supports-with-eur-145-million-extension-of-slovenian-motorway-network.htm (skatīts: 16.03.2017.)

103) **Financenet.** *Parlamentā piekrīt speciālo budžetu likvidāvijai*. 2003. Pieejams: *http://financenet.tvnet.lv/finansu_zinas/120320-parlamenta_piekrit_valsts_specialo_budzetu_likvidacijai* (skatīts: 15.02.2017.)

104) **Hall J.** Pension funds to help finance road and power projects, *The Telegraph* 2011. Pieejams: *http://www.telegraph.co.uk/finance/personalfinance/8919151/Pension-funds-to-help-finance-road-and-power-projects.html* (skatīts: 16.02.2017.)

105) *Jaunzēlandes Satiksmes ministrijas mājas lapa*. Pieejams: http://www.transport.govt.nz/land (skatīts: 4.04.2017.)

106) *Jaunzēlandes Transporta aģentūras mājas lapa.* Pieejams: http://www.nzta.govt.nz/ (skatīts: 22.04.2017.)

107) **Latvijas sabiedriskie mēdiji**. *Budžets 2016: Vienojas celt degvielas akcīzi un atcelt sociālā nodokļa «griestus»*. 2015. Pieejams: *http://www.lsm.lv/lv/raksts/ekonomika/zinas/budzets-2016-vienojas-celt-degvielas-akcizi-un-atcelt-sociala-nodokla-griestus.a142054/* (skatīts: 17.03.2017.)

108) **Latvijas sabiedriskie mēdiji**. *Grib nākamgad celt degvielas akcīzi par aptuveni 4 centiem, autogāzes – par 1,7.* 2017. Pieejams:

http://www.lsm.lv/lv/raksts/ekonomika/zinas/grib-nakamgad-celt-degvielas-akcizi-par-aptuveni-4-centiem-autogazes--par-17.a232596/ (skatīts: 18.04.2017.)

109) **Latvijas Vēstnesis portāls.** *Plāno izmaiņas autoceļu finansēšanā*. Pieejams: http://m.lvportals.lv/visi/likumi-prakse?id=285129 (skatīts: 15.02.2017.)

110) **Lielbritānijas komunikācijas un vietējās valdības departaments**. *Bar raised so town hall pensions can invest more in local infrastructure*, 2013. Pieejams: https://www.gov.uk/government/news/bar-raised-so-town-hall-pensions-can-invest-more-in-local-infrastructure (skatīts: 21.02.2017.)

111) *Lietuvas valdības mājas lapa*. Pieejams: http://lakd.lrv.lt/en/sector-activities/financing (skatīts: 10.04.2017.)

112) **LR Finanšu ministrija**. *Likumprojekta "Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam" paskaidrojumi*. 118 lpp. Pieejams: http://www.fm.gov.lv/lv/sadalas/tautsaimniecibas_analize/fiskala_politika/konvergences_programma (skatīts: 30.04.2017.)

113) **LR Satversmes tiesa.** *Spriedums lietā Nr. 2011-11-01*. Pieejams: http://www.satv.tiesa.gov.lv/cases/ (skatīts: 10.03.2017.)

114) *Meža autoceļu izmantošanas lēmuma pieņemšanas rīka izveide (kompleksais meža autoceļu izmantošanas rādītājs)*. 2014. 51 lpp. Pieejams: http://www.lvm.lv/petijumi-un-publikacijas/meza-autocelu-izmantosanas-lemuma-pienemsanas-rika-izveide (skatīts: 14.03.2017.)

115) **Nave R.L.** Online sales tax for roads revived, *Mississippi Today*, 2017. Pieejams: https://mississippitoday.org/2017/03/09/online-sales-tax-for-roads-revived/ (skatīts: 27.03.2017.)

116) **New Zealand Government**. *Land Transport Management Act*. 2003. Pieejams: http://www.legislation.govt.nz/act/public/2003/0118/latest/whole.html#DLM227138 (skatīts: 7.04.2017.)

117) **New Zealand Transport Agency.** *Annual report*. 2016. 187 p. Pieejams: https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/annual-report.../nzta-annual-report-2016.pdf (skatīts: 10.04.2017.)

118) **New Zealand Transport Agency.** *National land transport fund Annual report 2016*. 187 p. Pieejams: https://www.nzta.govt.nz/resources/annual-report-nzta/2015-16#nltf-2016 (skatīts: 20.04.2017.)

119) **OECD**. *Transcontinental infrastructure needs to 2030/2050*. 2010. 91 p. Pieejams: https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/40953164.pdf (skatīts: 30.03.2017.)

120) **Oplotnik Z., Krizanic F**. *National motorway construction program (NMCP) in Slovenia*. Pieejams: *dinamico2.unibg.it/highways/abstract/slovenia.pdf* (skatīts: 9.04.2017.)

121) **Queiroz, C.** Financing of Road Infrastructure. *Proceedings of the 5th Symposium on Strait Crossings, Trondheim, Norway*, 2009. pp. 45-57 Pieejams: http://www.straitcrossings.com/ (skatīts: 28.11.01.2016.)

122) **Republic of Slovenia Ministry of Finance**. *Taxation in Slovenia*. 2015. 38 p. Pieejams: http://www.mf.gov.si/en/areas_of_work/taxes_and_customs/ (skatīts: 9.04.2017.)

123) *Sabiedriskās domas un tirgus izpētes centrs*. Pieejams: http://www.petijumi.lv/kvalitativas-izpetes-metodes/ (skatīts: 4.05.2017.)

124) **Slone S.***Vehicle miles traveled fees.* The Council of State Governments. 2010. 15 p. Pieejams: http://www.csg.org/policy/documents/TIA_VMTcharges.pdf (skatīts: 10.02.2017.)

125) *Slovēnijas infrastrukrūras aģentūras mājas lapa*. Pieejams: http://www.di.gov.si/en/ (skatīts: 3.04.2017.)

126) *Slovēnijas valsts akciju sabiedrības DARS mājas lapa*. Pieejams: *http://www.dars.si/* (skatīts: 7.04.2017.)

127) *Slovēnijas valsts celtniecības un inženierbūvniecības institūta mājas lapa*. Pieejams: http://www.zag.si/en/about-us (skatīts: 9.04.2017.)

128) *Slovēnijas vides plānošanas ministrijas mājas lapa*. Pieejams: *http://kazalci.arso.gov.si/xml_table?data=graph_table&graph_id=17499&ind_id=824&lang_id=94* (skatīts: 2.04.2017.)

129) **The Danish Parliament**. *Which countries are net contributors to the EU budget?* Pieejams: http://english.eu.dk/en/faq/faq/net_contribution (skatīts: 10.04.2017.)

130) **The Economist**. *A long and winding road*, 2014. Pieejams: ihttp://www.economist.com/news/finance-and-economics/21599394-world-needs-more-infrastructure-how-will-it-pay-it-long-and-winding (skatīts: 14.03.2017.)

131) **The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific**.*What is good governance*. 2009. 3 p. Pieejams: http://www.unescap.org/resources/what-good-governance (skatīts: 26.02.2017.)

132) **Tvnet.** *Ikgadējo transportlīdzekļu nodevu aizstās ar nodokli*. 2010. Pieejams: *http://www.tvnet.lv/auto/auto_pasaule/355963-ikgadejo_transportlidzeklu_nodevu_aizstas_ar_nodokli* (skatīts: 1.03.2017.)

133) VAS "Latvija autoceļu uzturētājs" ziņojums par valsts autoceļu uzturēšanu ziema sezonā. Ceļu satiksmes drošības padomes sēde. 10.03.2017. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=661&art_id=6696 (skatīts: 16.03.2017.)

134) VAS "Latvijas Valsts ceļi" ziņojums par 2017.gada plānotajiem remontdarbiem valsts autoceļu tīklā. Ceļu satiksmes drošības padomes sēde. 10.03.2017. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=661&art_id=6696 (skatīts: 16.03.2014.)

135) *VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs" mājas lapa*. Pieejams: http://lau.lv (skatīts: 14.03.2014.)

136) *VAS „Latvijas Valsts ceļi" mājas lapa*. Pieejams: http://lvceli.lv (skatīts: 15.08.2016.)

137) **VAS „Latvijas Valsts ceļi"**. *Informācija stratēģiskās plānošanas vajadzībām*. 2013. 32 lpp. Pieejams: http://lvceli.lv/uncategorized/publicejama-projektu-dokumentacija/ (skatīts: 8.05.2017.)

138) **VAS „Latvijas Valsts ceļi"**. *Pasaules ceļu asociācija: Ceļu finansēšanas problēma ir aktuāla visā pasaulē*. 2016. Pieejams: http://lvceli.lv/aktualitates/pasaules-celu-asociacija-celu-finansesanas-problema-ir-aktuala-visa-pasaule/ (skatīts: 17.04.2017.)

Konferenču materiāli:

139) **Kaombwe, S.** Financing options for transport infrastructure. *Transport Conference "Action in transport for the new millennium"*. Pretoria, 17 - 20 July 2000. 8 p. Pieejams: http://repository.up.ac.za/handle/2263/8261 (skatīts: 30.01.2017.)

140) **Kauf A.** Road Financing: needs and sources. *European road fedration seminar*, Warsaw, 25-26 October 2011. Pieejams: http://www.erf.be/images/stories/food/2_Kauf.pdf (skatīts: 30.01.2017.)

Nepublicētie materiāli:

141) *Ekspertu darba grupas ceļu veiktspējas nodrošināšanai sēdes protokols*.Nr.1. 2016. 9 lpp.

142) **J.Lange**. *„Autoceļu fonda principi"*. Satiksmes ministrijas Ekspertu darba grupas sēdes prezentācija. 2016.

143) **KPMG**. Pētījums „Kā finansēt valsts autoceļu tīklu turpmāk? Iespējas un izaicinājumi". *konference „Latvijas ceļi nākamajos 100 gados"*, Rīga, 2017. gada 21. aprīlis

144) **Legzdiņš V**. EIB contribution to transport Project financing alternatives/ financial instruments. *konference Eiropas Savienības atbalsts transporta infrastruktūras attīstībā – paveiktais un nākotnes perspektīvas*, Rīga, 20. oktobris 2016.

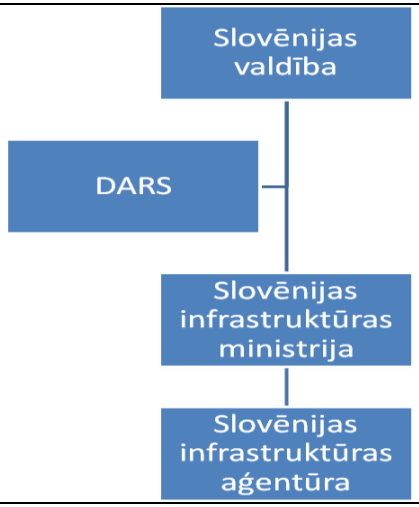
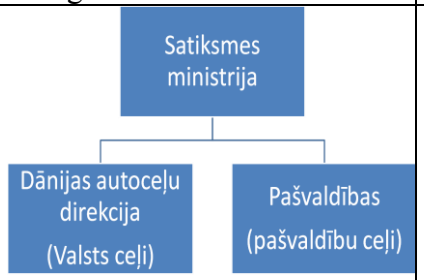
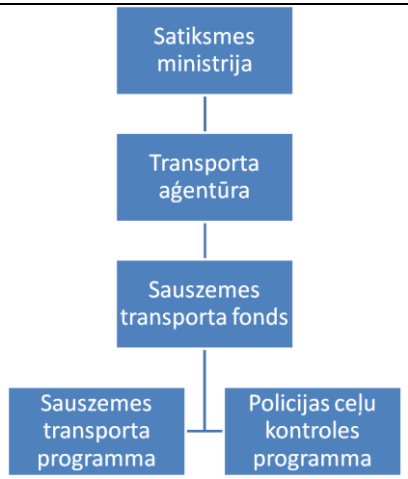
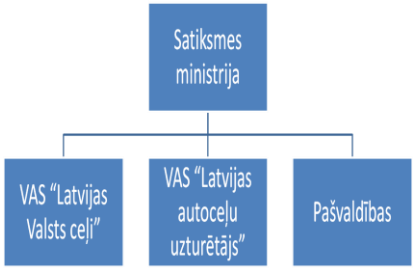
145) **Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centrs „SKDS".** *Latvijas iedzīvotāju aptauja „Autoceļu stāvoklis Latvijā un tā ietekme uz iedzīvotājiem"*. 2017. gada marts

PIELIKUMI

1.pielikums

Izvēlēto valstu salīdzinājums saistībā ar autoceļu nozari

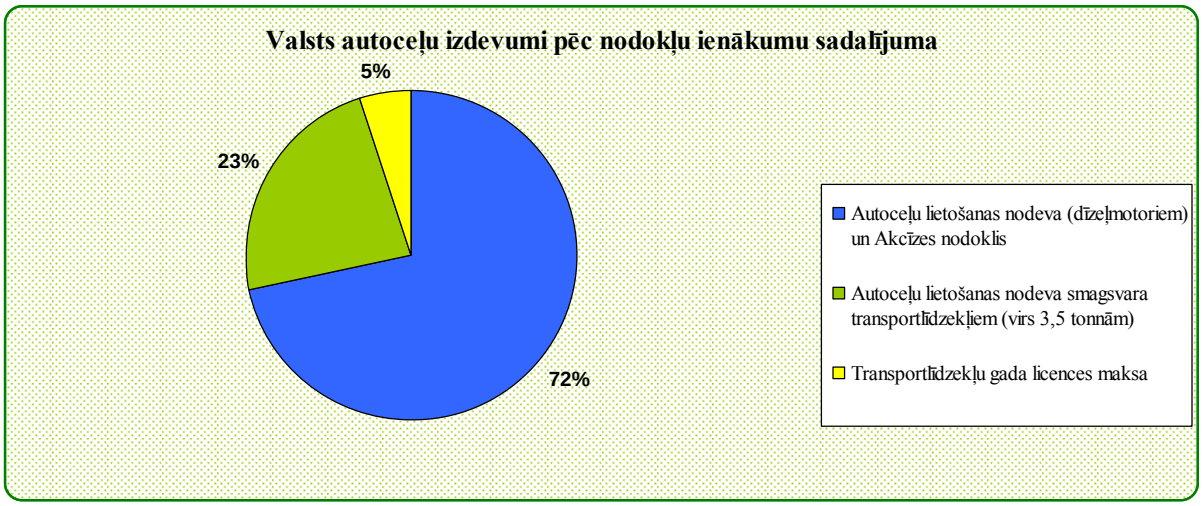
Kritērijs	Slovēnija	Dānija	Jaunzēlande	Latvija
Ceļu km uz 1 iedzīvotāju	**0,0187** km	**0,0126** km	**0,0202** km	**0,0378** km
Izdevumi ceļiem gadā no valsts budžeta (EUR/1km)	**10 949** Eur uz 1 km (2012.g.)	**31 321** Eur uz 1 km (2012.g.)	**25 344** Eur uz 1 km (2016.g.)	**2 541** Eur uz 1 km (2016.g.)
Ceļu lietotāju samaksātie nodokļi (EUR/1km)	**31 152** EUR uz 1 km (2012.g.)	**43 529** EUR uz 1 km (2012.g.)	**25 817** EUR uz 1 km (2016.g.)	**7 474** EUR uz 1 km (2016.g.)
Procentu īpatsvars ko novirza ceļiem no lietotāju samaksātajiem nodokļu ieņēmumiem	**35 %**	**72 %**	**98 %**	**34%**
IKP uz 1 iedzīv. EUR	19 248	49 229	35 110	12 679
IKP uz 1 km EUR	1 099 445	4 161 023	1 868 323	39 7103
Nodokļi valstī	* Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis, * Akcīzes nodoklis, * Transportlīdzekļu pirmreizējās reģistrācijas nodoklis (ko aprēķina no iegādes summas), * Autoceļu lietošanas nodevas	* Transportlīdzekļa nodeva jeb vides nodoklis, (ko maksā visi transportlīdzekļi, kam svars zem 3,5 t un maksimālais sēdvietu skaits auto līdz 9 (elektro auto	* degvielas akcīzes nodoklis (tikai benzīnam) * autoceļu lietošanas nodeva, (autotransortam virs 3,5 t un visiem dīzeļmotora transportlīdzekļiem)	* Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis, * Akcīzes nodoklis, * Uzņēmumu transportlīdzekļu nodoklis, * Autoceļu lietošanas nodevas (vinjete)

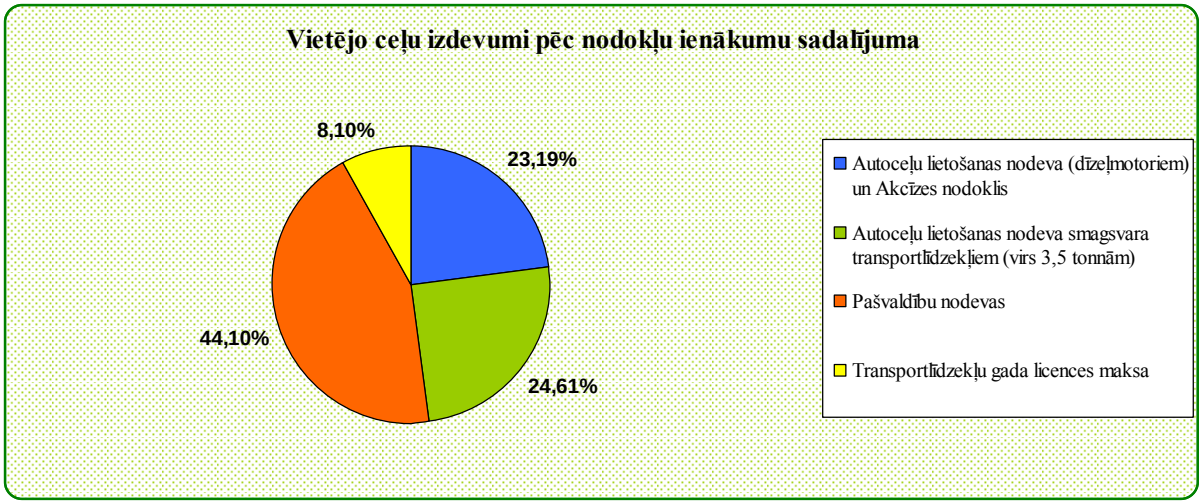
	(vinjete) * ceļu nodeva –maksas ceļi	samazināts nodoklis) * Transportlīdzekļa svara nodoklis – maksā visi, kas nemaksā vides nodokli * Transportlīdzekļa ekspluatācijas un reģistrācijas nodoklis (elektro auto samazināts nodoklis) * Autoceļu lietošanas nodeva (vinjete) * Degvielas akcīzes nodoklis	* transportlīdzekļu reģistrācija un gada licences maksa, * ceļu nodeva – izveidoti trīs maksas ceļi	* Transportlīdzekļu reģistrācijas nodoklis
Ceļu pārvaldība				
Ceļu finansēšanas modelis	*Slovēnijas Infrastruktūras aģentūra* pārvalda valsts ceļus no: - Valsts budžeta finansējuma - ES fondu nauda - *DARS* ieņēmumi:	Infrastruktūras fonda resursi: - Nodokļu ieņēmumiem, - Ceļu nodevas (maksas ceļi), - Ietaupījumiem no apstiprinātajiem projektiem,	*Sauszemes transporta fonda ienākumu avoti*: - degvielas akcīzes nodoklis (tikai benzīnam) - autoceļu lietošanas nodeva, (autotransortam virs 3,5 t un	- Valsts budžeta piešķirtais finansējums, kura apjoms ik gadu tiek lemts, - ES fondu nauda, - Autoceļu lietošanas

	- Ceļu nodeva (maksas automaģistrāles), - ES fondu finansējums, - Aizņēmumi	- Pārdošanas ieņēmumiem no valsts īpašumā esošiem aktīviem PPP (2010. gadā noslēdza PPP līgumu uz 30 gadiem)	visiem dīzeļmotora transportlīdzekļiem) - transportlīdzekļu reģistrācija un gada licences maksa, - ceļu nodeva (maksas ceļi ar elektronisko sistēmu), - procentu ieņēmumi no ieguldījumiem, - pārvaldībā piešķirtās valsts zemes.	nodeva.
Stratēģija	• Automaģistrāļu attīstība (maksas ceļi) • Pozicionē kā tranzīta valsti • Samazināta Akcīzes likme līdz ES noteiktajam minimumam, lai piesaistītu pārvadātājus	• Ilgtermiņa plānošana • Politiskā vienotība pieņemtā lēmuma saglabāšanā • Liela apjoma projekti • Infrastruktūras fonds ar piešķirtu finansējumu projektiem	• Sauszemes transporta fonds, kurā pēc likuma tiek novirzīti nodokļu ieņēmumi • Identificēti 7 Nacionālas nozīmes ceļi, kuri nodrošina ekonomikas izaugsmi valstī.	

2. pielikums

Jaunzēlandes nodokļu ieguldījuma sadalījums starp valsts un pašvaldību ceļiem





3. Pielikums

Daļēji strukturētās intervijas ar autoceļu finansēšanā iesaistīto pušu ekspertiem

Intervija ar VAS „Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs Jānis Langi

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Vērtēju negatīvi, jo esošā sistēma, kas pastāv jau trīspadsmito gadu acīmredzami nenes Latvijai vēlamo rezultātu. Autoceļu finansēšanas sistēmu jau var vērtēt pēc acīmredzamā rezultāta – autoceļu stāvokļa, kurš ar katru gadu tikai pasliktinās. Ceļu nozarei jau ir saistītās nozares, kas izjūt ceļa slikto stāvokli katru dienu, jo ceļi ir kā zobrats kopējā ekonomiskajā sistēmā Latvijā. Bez ceļiem apstājas arī citu nozaru darbība, tai skaitā īpaši izjūt uzņēmējdarbības joma, kas aptver dažādus sektorus. Nevar runāt par Latvijas attīstību, ja nebūs ceļu par kuriem šo attīstību vest.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Ja Latvija vēlētos atjaunot specializēto Autoceļu fondu, tad jāņem vērā, ka vairāk līdzekļu ceļu nozarei vajadzētu novirzīt, kad ekonomikai ir vajadzīgs stimuls, jo tajā brīdī viss ir lētāks – darbaspēks, materiāli – un ekonomikai ir vajadzīgs stimuls. Attiecīgi otrādi, ja tajā brīdī, kad ekonomikā iezīmējas „pārkaršana", kad visapkārt ir pieejami būvniecības pasūtījumi, tad vajadzētu izvairīties šādā brīdī uzsākt lielākus projektus. Bet Latvijā sanāk otrādi, tajā brīdī, kad ir labā ekonomiskā situācijā, liekas, ka vajag tieši vairāk ieguldīt būvniecībā, tāpēc no šī viedokļa labāk ir, kā šobrīd, ka Autoceļu fonda nav kā tāda.

Bet otra problēma ir, ka politiķiem trūkst drosmes un politiskā gribas lietas realizēt pareizi pēc grāmatas kā tam vajadzētu būt. Tāpēc, lai lietas realizētu pareizi vajadzētu būt gataviem ceļu projektiem un brīdī, kad ekonomiskā situācija saka, kad tagad vajag ieguldīt ceļu būvniecībā, tad uz to brīdi arī vajag izsludināt būvniecības iepirkumus. Tikai pēdējos plānošanas periodos Latvijai ir sanācis labākā laikā izsludināt projektus, tas ir brīdī, kad ekonomikā tā kā negāja pietiekami uz priekšu.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Latvijai ir ļoti nopietni jādomā par situāciju pēc ES fondu beigšanās, cik lielā apmērā mēs gribam un spējam finansēt autoceļus. Jābūt politiskam lēmuma, cik no kopējā valsts budžeta novirzām autoceļiem. Ja lēmums tiks pieņemts un autoceļiem piešķirs pārāk maz finansējumu, tad autoceļi netiks pietiekami labi uzturēti un kur agrāk bija ceļi tur tie pamazām sabruks un būs daudz sliktāk izmantojami. Būtu nepieciešami līgumi starp SM un pašvaldībām par finansējumu, ko pašvaldībām piešķir un kā pašvaldības izlieto līdzekļus, kādus rezultātus sasniedz.

4. **Vai Latvija, jūsuprāt, izmanto visas ES sniegtās iespējas? Vai ES fondi ir vienīgais instruments?**

To grūti izvērtēt. Iestājoties Eiropas Savienībā parādījās vairāk attīstības iespējas uzņēmējdarbības attīstībai kopumā. Nedomāju, ka pieeja Eiropas Investīciju bankai sniedz Latvijai kādu atvieglojumu. Pat runājot par aizņēmuma procentu likmēm, ja Latvija izlemtu ņemt aizņēmumu ceļiem, tad tiktu izsludināts iepirkums un izvēlētos zemākās cenas piedāvājumu. Ja labākos nosacījumus piedāvās Eiropas Investīciju banka, tad ar to arī Latvija slēgtu saistības.

5. **Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?**

Domāju, ka šobrīd Latvijā ceļu stāvoklis nav ne dramatisks, ne ļoti labs. Latvijas iedzīvotājiem rodas nepareizs priekšstats, ka Lietuvā ceļi būtu ļoti labā stāvoklī, kas skaidrojams, ka lielākoties cilvēki izmanto Lietuvas tranzītceļus. Reģionos Lietuvā ceļi nav labāki kā Latvijā, bet šur tur pat vēl sliktāki. Tā kā nevar teikt, ka Lietuvā pie līdzīgas ekonomiskās situācijas viss stipri labāk. Latvijā iedzīvotāju skaits ārpus lielajiem reģionu centriem krasi samazinās, labie ceļi nepieciešami, lai pa tiem transportētu meža vajadzības, koksaimniecības materiālus, lauksaimniecībai izvestu produkciju, bet nozares nepiedalās pietiekami budžeta finansēšanā, salīdzinot ar ceļiem nodarītajiem zaudējumiem.

6. **Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?**

Autoceļu nozarei būtu jānovirza Transporta nodoklis 100% apmērā un akcīzes nodoklis 80% apmērā. Ņemot vērā, ka no akcīzes gūtajiem ienākumiem tiek finansēta ne tikai ceļu nozare, bet arī dzelzceļš.

7. **Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?**

Pašvaldības, manuprāt, tiek galā ar saviem pienākumiem samērā labi, ņemot vērā tos finanšu līdzekļus, kas viņiem ir pieejami. Nodarbojas ar ceļu uzturēšanas darbiem, jo pašvaldības veic primāri nepieciešamos darbus. Nevar veikt ceļu būvdarbus, kad vēl nav veikta ceļu apaugumu novākšana, zāles pļaušana vai sniega šķūrēšana. Lai gan no valsts budžeta tiek piešķirti ap 40 milj. EUR ik gadu, tomēr sadalot šo summu uz visām pašvaldībām, tad katrai pašvaldībai individuāli piešķiramā summa nemaz nav tik liela, kuru novirza darbiem, kas ir visātrāk nepieciešami, diemžēl situācija neļauj pašvaldībām brīvas iespējas domāt par ceļu būvdarbu plānošanu ilgtermiņā ar šobrīd pieejamo finansējumu.

8. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējumu?

Šobrīd ceļu lietotāju maksātie nodokļi kopumā valstij ienes ap 550 milj. EUR gadā kas ir pietiekami liela summa, no kuras valsts kasē nevēlas atteikties. Tā kā šobrīd esošā situācijā ar ceļu lietotāju maksājumiem tiek finansētas citas nozares, tad tās nevēlas atteikties no transportlīdzekļu maksātajiem nodokļiem, līdz ar to lēmumu pieņemšanā ir pret esošās sistēmas maiņu.

9. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Svarīgi ir nevis kurš virzītu, bet kurš būtu spējīgs panākt rezultātu, jo šeit ir jāpanāk esošās sistēmas pilnīga maiņa.

10. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Tirgus ekonomika nosaka pieprasījuma un piedāvājuma attiecību. Autoceļu finansējuma maiņas lēmumiem jābūt vismaz vidēja termiņa. Jāpasaka nozarei, ka tiek pieņemts šāds lēmums, kas nozīmē, ka pēc gada būs šāda situācija (finansējums) un vēl pēc gada būs šāds pieejamais apjoms. Tad var plānot gan LVC kā pasūtītājs, gan ceļu nozares uzņēmumi – resursus, tehnikas iepirkumus, darbinieku skaitu, personāla apmācību, pieredzes attīstību. Ja paziņotu, ka nākamgad būs papildus 200 milj. EUR ceļu nozares finansējums, tad tas izraisītu cenu kāpumu iepirkumu konkursa piedāvājumos. Tai pat laikā man nav šaubu, ka Latvijas uzņēmēji būtu spējīgi vairāk būvēt un attīstīties un ka vispār Latvijā var vairāk attīstīt tieši ceļu būvniecību nav šaubu.

11. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Apskatāmajiem valstu modeļiem ir kopīga iezīme, ka tiek piešķirts finansējums no saistītajiem nodokļu ieņēmumiem. Dānijas modelī Infrastruktūras fondam atbalsts no politiskās puses ir iespējams, tādēļ, ka pietiekami tiek finansētas arī citas jomas. Valstij ir vajadzīgas divas lietas uzņēmējdarbība un speciālisti. Uzņēmējdarbības joma, kas ģenerē nodokļus, tātad tie ir ieņēmumui valsts kasē ar ko var finansēt citas valsts pārziņā esošās nozares. Otrs vajadzīgi speciālisti, tātad jāattīsta izglītības joma. Līdz ko šie divi minētie aspekti būs pietiekamā līmenī, tad nāks arī atdeve citās jomās. Acīmredzot, ir jomas, kurās Latvija nav pietiekami attīstīta, toties Dānija ir daudz konkurētspējīgāka.

12. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Latvijā Autoceļu fonds tika ieviests 1996. gadā, kad vēl ne tuvu nebija mūsdienu iespējas uzzināt par citu valstu pieredzi un metodēm, tāpēc uzskatu, ka Latvijā ir pietiekami gudru un zinošu speciālistu, kas spētu izveidot Latvijas situācijai piemērotu finansēšanas modeli. Neviens arī citu valstu modelis nav iespējams bez finansējuma. Tā kā vienīgais šķērslis būtu

nenorādīta un neizpildīta nodokļu ieņēmumu un autoceļu finansējuma fonda sasaiste. Ja tiks piešķirts finansējums, tad pašu modeli Latvija spēs izstrādāt. Šobrīd Finanšu ministrijai ir nelokāma nostāja nenovirzīt nevienus nodokļu ieņēmumus specializētā fondā, tā kā tas arī ir šķērslis jauna modeļa ieviešanai.

Intervija ar Latvijas Pašvaldību savienības padomnieku Aino Salmiņu

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Modeļa jau nav, tāpēc nav ko vērtēt.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Pirmā kļūda bija, ka tikai uz ES fondu finansējumu balstījāmies. Toties valsts budžeta līdzekļus būtu vairāk jāorientē uz reģionālajiem ceļiem, nevis valsts budžeta finansējumu praktiski iekļauj tik līdzfinansējuma apjomā. Ceļu attīstība nenotiek plānveidīgi, bet gan kampaņās par tēmām, kas nav ilgtspējīgas.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Skaidra un saskaņota ilgtermiņa plānošana jāievieš, kur sadarbotos valsts institūcijas. Nepieciešams finansējums, kam ir kāds bāzes līmenis, kas nemainās. Tāpēc būtu jāatjauno Autoceļu fonds. Piekristu, ka fondā neiekļauj visus 80% Akcīzes nodokļa ienākumus, bet mazāku daļu. Toties šādi varētu būt pamats uzsākt plānošanu.

4. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Ceļu būves uzņēmumi sniedz diezgan pietiekamu atdevi IKP pieaugumam, ceļu būvniecības finansējuma 1EUR sniedz atpakaļ valsts kasē caurs nodokļiem 0,33 EUR. Ja ceļus neattīsta, tad reģionālā attīstība nav iespējama.

5. Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa citu jomu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?

Teiktu, ka nozarei būtu jāatgriežas 2007. vai 2008. gada finansējuma līmenī, jo ar to gadu finansējuma apjomiem varēja sākt plānot ceļu tīkla attīstību. To gadu finansējuma proporcija bija jau tuvu tam, kad pašvaldības un LVC sākā plānot stratēģiski.

6. Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?

Ceļu tīkls būtu jāpārskata, bet jāveic process prātīgi, jo līdz ko ceļu slēgs, tad tas būs neatgriezeniski. Jātaisa reforma autoceļos, bet paralēli jāskatās ar citu nozaru izmaiņām, lai ceļi būtu sasaistīti, tas ir, veicot skolu vai veselības iestāžu reformu, jāskatās kādi ceļi pievedīs pie jaunajām vai palikušajām skolām, slimnīcām. Vajadzētu nevis slēgt ceļus, bet noteikt zemāku uzturēšanas klasi ceļu posmiem, kur tiešām ir viena māja ceļa galā. Tomēr jāskatās pa

kuriem ceļiem ved sabiedrisko un skolēnu autobusus, jo šie ceļi gan būtu jāuztur joprojām labā stāvoklī.

7. **Kāpēc Latvija neizmanto projektos finansējuma avotu salikumu - Valsts budžets, aizņēmums, ES fondu līdzekļi – kā citas valstis?**

Latvija ievēro fiskālās disciplīnas ieribežojumus.

8. **Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?**

Ja pašvaldību mērķdotāciju apjoms ir krities divreiz zemāks, kā 10 gadus atpakaļ, tad nav jābrīnās, ka pašvaldības par mērķdotāciju spēj tikai nodrošināt uzturēšanas darbus nevis veikt būvdarbus un attīstīt ceļu tīklu. Ar mērķdotācijām nav pateikts, ko vēlas ar šiem līdzekļiem sasniegt. 75 pašvaldības no 109 ceļu nozarei var izmantot tikai mērķdotācijas naudu un nevar atļauties no sava pašvaldības budžeta papildināt finansējumu.

9. **Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējumu?**

Speciālos fondus slēdzot, tolaik tika pateikts, ka jautājums nav apspriežams, tādas ir valsts vajadzības. Bija nepieciešama garantija spējai nomaksāt aizņēmuma procentus, ko bija uzņēmusies valdība.

10. **Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?**

Iekšējās sarunās ceļu nozari SM sauc kā prioritāru, bet publiski nav paziņots, ka būs konkrētas pārmaiņas.

11. **Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?**

Ja ir zināms finansējuma plāns, tad jau nozares uzņēmumi pamazām izveido sev pieaugošu kapacitāti. Ja ceļu uzņēmumi nespētu apgūt, tas tikai apliecinātu, ka Latvijā ceļu finansējums notiek kampaņveidīgi, nevis ilgtermiņā.

12. **Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?**

Mūsu sabiedrība nav gatava maksas ceļiem. Iespējams, ka pie tagadējā atalgojuma līmeņa tiešām maksas ceļus nevarēs atļauties un ceļa ieviešana neatmaksātos. Domāju, ka sabiedrībai vajadzētu skaidrot, kā šie maksas ceļu ienākumi tiktu izmantoti, tad cita motivācija būtu.

13. **Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?**

Tas ir labs jautājums, kāpēc Latvija apgūst šādā proporcijā. Tā ir cita plānošanas struktūra, ko varētu Latvijā izskatīt, tādā veidā apgūtu vairāk ceļu tīkla sakārtošanas projektu. Iespējams, ka sākumā, lai saņemtu ES finansējumu tika solīts, ka proporcija mainīsies un valsts budžeta līdzekļi ieņems lielāku proporciju ceļu projektos.

14. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Domāju, ka nākamajā periodā diez vai būs pieejami struktūrfondu līdzekļi ceļiem tādā apjomā kā līdz šim, tāpēc iespējams, ka būs jāņem aizņēmumi, lai papildinātu to daļu, kas samazināsies no ES fondiem nākamajā periodā. ES plānos savādāk jaunajā periodā viennozīmīgi, vai Latvija spēs izcīnīt, ka reģionālo attīstību iekļauj plānošanā, caur kuru varētu ceļus iekļaut, jautājums paliek atklāts.

15. Vai normatīvā bāze ceļu finansējuma pārvaldībā Latvijā ir sakārtota?

Regulējums ne tik ļoti ietekmē, kā mūsu īpatnības projektēšanā un būvuzraudzībā, kur tieši šīs būvniecībā esošās sadaļas nav pietiekami sakārtotas regulējumi.

16. Autoceļu likumā joprojām stāv 12. pantā norādes par nodokļiem, kurus novirzīt autoceļiem, ar spēkā neesošiem likumu nosaukumiem, kaut gan bijušas iespējas izmainīt, kad Autoceļu likums ir ticis grozīts. Vai tā ir apzināta atstāšana?

Šogad likums „Par Autoceļiem" vairākkārtīgi tika atvērts, šķiet, ka SM katrs departaments atver šī likuma izskatīšanu no jauna. Šķiet mēs Latvijā pārāk daudz tos likumus izdodam. Piemēram, Skandināvijā vairāk balstās uz vadlīnijām un likumu vienu izdod, kas aptver jomu. Latvijā veido likumus, izejot no budžeta iespējām. Nav skaidrs, kāpēc jāliek piezīme par budžeta likumu, ja budžets ir mierīgi plānojams ilgtermiņā. Šāda atsauce uz budžeta likumu būtu saprotama, ja valstī vai pasaulē valdītu nemieri un nezinātu, vai nākamgad nebūs valsts aizsardzībai jānovirza lielākā daļa budžeta.

17. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Domāju, ka Latvijā SM būtu jāslēdz vienošanās ar ceļu nozares sociālo partneru pārstāvniecībām par plānošanas periodu, kur vienojas par finansējuma apjomu un nākamajiem plāniem, tā kā tas ir izdarīts Dānijā. Ceļu nozares uzņēmumi no savas puses apņemas cenas mākslīgi necelt un valsts no savas puses apņemas ievēro finansējuma plānu. Kopumā uzskatu, ka ir jābūt Autoceļu fondam, bet kādus ienākumus valsts novirza fondam nav nozīmes, tie pat var būt ar ceļiem nesaistīti.

18. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Jārēķinās, ka tā atdeve no sakārtotiem ceļiem nebūs jūtama pirmajos gadus, tā būs lēna un tikai pēc noteikta laika analizējot varēs to secināt. Tāpēc tas šķērslis būtu, ka iegulda ceļos vairāk, bet nejūt uzreiz ieguvumu. Tā kā nav saskaņota stratēģiskā plānošana, tad arī nevarēs tik efektīvi ieguldīt ceļu attīstībā.

19. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Ja ES fondu vietā netiks nekas risināts un tik spītīgi tiks ievērota valsts budžeta sastādīšanā fiskālā politika, tad ceļu nozares uzņēmumi nevarēs ilgtermiņā izdzīvot. Nozares attīstībai ir vajadzīgi drosmīgi risinājumi, kam ir vajadzīgi pamatojumam statistikas dati, kas šobrīd trūkst. Jāsaprot, ka ceļu nozari attīstot tiek „sildīta" valsts ekonomika, bet tad tiek pārkāpti ES noteiktie fiskālās disciplīnas rāmji. Varbūt tieši tādēļ citas ES dalībvalstis tomēr atļaujas pārkārt nosacījumus.

Intervija ar biedrības „Latvijas ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētāju Andri Bērziņu

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Latvijā nav ceļu finansēšanas modeļa kopš 2004. gada. Formāli ceļu finansēšana notiek pēc normatīvi nepieciešamā finansējuma apjoma, kuru katru gadu Satiksmes ministrija sagatavo un iesniedz Finanšu ministrijai. Savukārt Finanšu ministrija šo apjomu reducē pēc saviem ieskatiem, pieņemot, ka Finanšu ministrijai labāk zināma ceļu nozare. Šobrīd Latvijā novērojama ceļu finansēšanas modeļa neesamība, ceļu nozare var plānot tikai 1 gada ietveros.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Pēdējos 10 gados situācija finansējuma vadīšanā bijusi salīdzinoši konstanta. It īpaši pēc Latvijas iestāšanās ES, kad Latvija saņēmusi finansējumu galveno ceļu sakārtošanai, kurš ES nav jāatgriež, bet gan tikai jāsniedz atskaites, tad Latvija ir savā ziņā kļuvusi atkarīga no ES fondu finansējuma, plānojot ceļu finansējumu nākamajam gadam, tādēļ neprotam finansēt ceļu nozari tikai ar valsts budžeta līdzekļiem. No visām nozarēm, kam ir pieejams ES finansējums, ceļu nozare būs pirmā, kurai būs atkal jāsāk finansēt iepirkumi tikai no valsts līdzekļiem. Tā kā kopš 2004. gada ceļu nozare 2/3 daļas no steidzamajām ceļu saglabāšanas vajadzībām finansē no ES fondiem, tad vēlāk Latvijai šī paļaušanās „rūgti" atmaksāsies. Ministriju speciālisti ir aizmirsuši kā racionāli apgrozīt naudu, kas ir no Latvijas budžeta nevis iedota no ES, bet Finanšu un Satiksmes ministrija ir pieradusi dzīvot salīdzinoši plaši ar tiem ES resursiem, kas bijuši pieejami.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Latvija ir jau pieradusi pati stratēģiski neplānot un neskatīties savas vajadzības, vēl vairāk esam aizmirsuši kā adekvāti reaģēt uz vajadzībām - ekonomikas mobilitāte, iedzīvotāju mobilitāte, pašvaldību pieejamība, reģionu vienmērīga attīstība, kas ir tieši pakārtoti ceļiem.

4. Latvijā jau ir plāni - TAP un NAP rakstīts par šo vajadzību apmierināšanu.

NAP tika veidots priekš Eiropas Komisijas, lai saņemtu apstiprinājumu ES fondu saņemšanai, jo EK nepiešķirs finansējumu bez valsts attīstības plāna, bez stratēģijas, tikai Latvijas problēma ir, ka plāns netiek pildīts jau no tā pieņemšanas dienas. Latvijā plānus raksta viena

puse, bet plānu izpilda cita puse. Saeima NAP ir apstiprinājusi, līdz ar to plānam ir piedots likuma spēks, tāpēc pie plāna vajadzētu pieturēties. Tai pat laikā, NAP norādītie rezultatīvie rādītāji tiek brīvi interpretēti un neviens neuzskata sev par saistošu pieturēties pie NAP plāna, jo ir citas aktuālākas prioritātes, bet tā jau vienmēr būs, ka valstī ir daudz prioritātes un būs jāizvēlas svarīgākās prioritātes, kuras aiz sevis velk citu nozaru prioritāšu risinājumu.

5. Vai Latvija, jūsuprāt, izmanto visas ES sniegtās iespējas? Vai ES fondi ir vienīgais instruments?

Ceļu nozarē pasūtījumus veic pašvaldības un lielākoties valsts. Citi instrumenti, kurus valsts varētu izmantot būtu saņemt pakalpojumu uz nomaksu, jo aizdevējs gribēs saņemt kādu atdevi saviem ieguldījumiem. Ja izmanto PPP instrumentu, tad nepieciešama pietiekama intensitāte, lai noteiktajā laikā saņemtu atpakaļ ieguldījumus. Latvijā ar plašu teritoriju un mazu iedzīvotāju blīvumu būs grūtāk uzturēt ceļu tīklu, nekā valstīs ar mazāku teritoriju un lielāku iedzīvotāju blīvumu.

6. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Latvijas ekonomika neattīstīsies lauku reģionos, kamēr tur nevarēs pa normālu ceļu aizbraukt un atbraukt, tas ir, atvest lauku uzņēmumam izejmateriālus un aizvest gatavo produkciju patērētājam. Ja uzņēmēji gadā 3-5 mēneši ir ierobežoti savās uzņēmuma attīstības iespējās un var pildīt daļēji vai nemaz savas uzņemtās saistības par gatavās produkcijas piegādi, tad ir pilnīgi skaidrs, ka uzņēmēji ilgi nevar noturēties reģionos, tāpēc pārceļ savas darbības, kur ceļi ir labāki vai vispār aizbrauc prom no valsts. Tad Latvija pazaudē cilvēkus, kas ir nodokļu maksātāji, tādējādi pensionāru un mazturīgo cilvēku uzturētāji, un kas ir ieinteresēti attīstīties, strādāt tādejādi, sniedzot pienesumu valsts tautsaimniecībai. Jāskatās cik liels ir slikto ceļu īpatsvars šajos iedzīvotāju zaudējumos, bet mans empīrisks secinājums būtu, ka ceļi ietekmējuši 25% emigrāciju.

7. Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?

Ceļiem nepieciešamos darbus var precīzi aprēķināt, tāpēc SM apgalvo, ka šobrīd nepadarīto darbu apjoms uz valsts ceļiem ir 4,2 miljardi un pašvaldības apgalvo, ka vēl 5 miljardi nepadarīto darbu apjoms ir uz pašvaldību ceļiem. Tad šos nepadarītos darbus var sadalīt pa gadiem uz priekšu, bet skaidrs, ka visus darbus nevarēs paveikt. Toties optimāli būtu, ja ceļu nozarei katru gadu būtu pieejami 450-500 miljoni EUR, tad 10-15 gadu laikā varētu runāt par uzlabojumiem ceļu stāvoklī Latvijā. Lai arī šobrīd uz valsts galvenajiem ceļiem stāvoklis ir uzlabojies, tad vienalga ceļu sabrukums nav apstādināts, bet gan tikai samazināts („sabremzēts"). Esam no 5-7% ceļu sabrukuma gadā samazinājuši uz 1-2% gadā.

8. Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?

Līdz šim neviens nebija apskatījis visu Latvijas ceļu tīklu, bet Ministru kabinets tagad to ir uzdevis Satiksmes ministrijai. Pēc pētījuma SM būs secinājumi, ka bez satiksmes intensitātes ir vēl citi indikatori, piemēram, ceļu saistība ar izglītības iegūšanu, ar kultūras un veselības pakalpojumu pieejamību, ceļi kā ekonomiskās attīstības veicinātāji vai „bremzētāji".

9. Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?

Ir dažādi piemēri gan labas ceļu pārvaldības prakse pašvaldības, gan ne tik efektīva. Esošais pašvaldībām piešķiramais mērķdotācijas apjoma aprēķins neveicina to, ka pašvaldības varētu sākt atteikties no nevajadzīgajiem ceļiem. Diemžēl SM ir rūpējusies tikai par valsts ceļiem, kaut gan likums „Par Autoceļiem" nosaka, ka SM būtu jānodarbojas ar ceļu politiku visas valsts mērogā. Pašvaldību, komersantu ceļi ir atstāti pašplūsmā, kur nav precīzi nodefinēti ne standarti, ne kvalitātes prasības, kas ļauj pašvaldībām salīdzinoši brīvi rīkoties ar mērķdotācijās saņemto finansējumu. Manuprāt, Jūsu secinājums ir pareizs par esošo pašvaldībām aprēķina metodes neefektivitāti. Vides un reģionālās attīstības ministrijai, kurai būtu jārūpējas par valsts līdzsvarotu attīstību, vajadzētu izvērtēt pašvaldību pozitīvo un negatīvo praksi un pieredzi, pieaicinot pārstāvjus no SM, un jāsniedz secinājumi.

10. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?

Tā ir Finanšu ministrijas dominance pār pārējām nozarēm, cik piešķirt līdzekļus un kam piešķirt, jāpiebilst, ka šāda prakse ir sastopama lielā daļā valstu. No resursu vadības viedokļa tradicionālais finansējuma modelis ir loģiskāks un racionālāks, kas ir ērtāk Finanšu ministrijai un valdībai. Tradicionālais modelis ir vieglākās pretestības ceļš, Latvijā esošais ceļu finansējuma situācija nosaka, ka visas nozares gaida decembri, lai uzzinātu pieejamo apjomu, tikai ceļu nozarē process pirms nokļūst līdz būvdarbiem ir ilgs ap pus gadu, tāpēc regulāri būvdarbi notiek sasteigti, lai iekļautos sezonā.

11. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Satiksmes ministrijai, jo viņi ir atbildīgi par ceļu politiku valstī, tāpēc būtu SM pienākums nākt pie valdības ar priekšlikumiem un argumentiem par ceļu sistēmas pārmaiņām.

12. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

To nevajadzētu veikt strauji gada laikā, bet gan pārejas periodā pakāpeniski palielināt nozarei pieejamo finansējuma apjomu 3-5 gadu laikā, tad būtu skaidrība un uzņēmēji varētu adekvāti reaģēt. Ja būs zināms, kāds būs pakalpojuma pasūtījuma apjoms, tad tas nozīmētu, ka nozares uzņēmēji varētu turpināt investēt darbiniekos, tehnikās, materiālos, celt kvalifikāciju utt. Ceļu modeļa neesamība neļauj normāli uzņēmējdarbībai ceļu nozarē attīstīties, jo uzņēmēji jau

nevar domāt par konkurences attīstību, iegādājoties tehnikas un ceļot speciālistu kvalifikāciju, ja ir jādomā par uzņēmuma pastāvēšanas nodrošināšanu. Šobrīd nozare redz, ka 2019. gadā būs pēdējās daļas no ES fondu finansējuma, bet par 2020. gadu nav nekādas skaidrības, jo ES finansējums jau skaidri zināms, ka vairs nebūs. Tādejādi valsts ir pakļāvusi nozari tādai nīkuļošanai. Nozares uzņēmēji maina tehniku, nevis, lai attīstītos, bet tikai tad, kad ar veco tehniku vairs nespēj izpildīt pasūtītāja kvalitātes prasības. Šī ir spiesta situācija, bet uzņēmēji labāk izvēlētos plānotu tehniskā parka attīstību, ja būtu zināms nozares apjoms nākamajiem 7-10 gadiem.

13. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Ja maksas ceļus var ieviest klasiskā formā, tad uzņēmējs gribēs redzēt, ka varēs caur izvietotajiem termināliem uzņēmējs iekasēt 25 gadu garumā pietiekamu summu, kas atmaksātu ieguldījumus, kas nosegtu tajos 25 gados ceļu uzturēšanas izdevumus un klāt sniegtu interešu procentus, ko uzņēmējs sagaida. Ja nevar nodrošināt šo prasību apmierināšanu, tad Latvijā privātie investori nevēlēsies veidot maksas ceļus.

14. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju? Piemēram, Polijā ir 50:50 attiecība.

Aizdevējam interesē, kas un kad naudu atgriezīs, ja valsts uzņēmās aizņēmuma saistības, tad jārēķinās, ka Polija ir liela valsts, salīdzinot ar Latviju, ar lielu iedzīvotāju skaitu un pašpietiekamu ekonomiku. Polija iegulda ceļos šodien, jo saprot, ka atstājot neizdarītus darbus nākamajām paaudzēm, tad tā paaudze par tiem pašiem darbiem samaksās divkārt, trīskārt dārgāk.

15. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Nākamajā ES fondu plānošanas perioda sastādīšanā būs tie paši komisāri un ierēdņi, kas bija iepriekšējam plānošanas periodam, kas atcerēsies Latvijas solījumus un paņems ārā Latvijas sniegto autoceļu sakārtošanas programmu, kurā bija norādīta pieaugoša dinamika no Latvijas valsts budžeta puses investīcijām ceļos. Tāpēc šaubos, vai vispār ceļiem tiks piešķirti ES fondu līdzekļi.

16. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Izvēlētās valstis ir samērā līdzīgas, ka viņas visas ir naftas importētājas. Slovēnijas modelim vēl nav zināms, vai ieguldījumi maksas ceļos pilnībā atmaksāsies. Jaunzēlandes modelim pozitīvi, ka parādās Policijas ceļu kontroles programma, kas Latvijai pietrūkst. Nozares uzņēmējiem ir vienalga kādu finansējuma modeli valsts izvēlās, uzņēmējiem ir svarīgi, lai vismaz vidējā termiņā varētu prognozēt savu darbību un būt pārliecinātiem, ka ceļu darbu pasūtījumi būs, tātad uzņēmēji grib saprast, kas notiks ar tirgu. SM ir atbildīga par plānošanu

un kad plāns ir gatavs, tad valdības atbildība ir, kuru plāna daļu īstenot. Tāpēc Dānijas modelī iezīmējas ilgtermiņa plānošana, pie kuras politiķi pieturas. Latvijai nav grūtības sastādīt plānu, jo ir NAP un TAP, bet šie plāni netiek izpildīti. Dānija ir vienojusies par nodokļu daļu, ko novirza ceļiem, lai gan nodokļi ienāk valsts budžetā.

17. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Nav mums tādu šķēršļu, tikai nepieciešama skaidra un precīzi definēta politiskā griba.

18. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Būs gaidāma stagnācija. Nozarē notiekošie procesi ir salīdzinoši bremzēti, tie vairāk ir spiestā kārtā nevis pēc ekonomiskajiem aprēķiniem.

Intervija ar Finanšu ministrijas fiskālas politikas departamenta direktoru Nilu Saksu

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Šāds modelis ir tāds kā lielākā vairumā attīstīto valstu. Tad var runāt par Jaunzēlandi, kurā ir Autoceļu fons tādā klasiskā modelī vai kādu NVS valsti, kurā arī ir vairāk vai mazāk kas līdzīgs fondiem. Bet Latvijas modelis atbilst tam kā attīstītā pasaulē prakse tiek pielietota. Tikai Latvija situācijai specifiski ir tas, ka mums ir ļoti liels ES struktūrfondu īpatsvars ceļu finansējumā. Apstiprināt, ka finansējums nepaliek mazāks varētu, toties pieaugumu nozarei varētu atstāt politiķu lēmumam, cik katru gadu varētu atļauties vairāk, ņemot vērā riskus.

2. Vai Autoceļu fonda atjaunošana ir realizējama iespēja vai jādomā par citiem virzieniem?

Autoceļu fonds ir loģisks saistībā ar Akcīzes nodokli, bet nav nekur noteikts, ka šie transporta nodokļi ir kā saistīti ar ceļiem. Autoceļi kopējā nozaru konkurencē nekad nebūs prioritāte. Ja nav automātiskais mehānisms nozares ienākumiem, tad palielinās varbūtība, ka atradīsies citas prioritātes un ceļiem piešķir mazāk. Ja atjauno Autoceļu fondu un pasaka, ka no saistītajiem nodokļiem sniedz tādu procentu daļu ceļiem, kādā šobrīd sanāk tā proporcija pret esošo finansējuma apjomu, tad nozarei rodas pozitīvs efekts, ja iegādātās degvielas daudzums ar laiku pieaugs un procentuālā daļa paliks noteiktā. Tikai ceļu nozarei jābūt gatavai, ka degvielas patēriņš varētu arī samazināties, tad finansējums samazinātos

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Neredzu citu variantu ceļu nozares finansējuma nodrošināšanai, kā Akcīzes nodokļa likmes celšana. Bet pacelt vienkārši likmi bez mērķa iedzīvotāji nebūs ar mieru maksāt. Tāpēc varētu ierakstīt, ka šos ienākumus no paaugstinātās Akcīzes likmes degvielai novirza ceļu finansējumam. Pateikt sabiedrībai, ka neviens politiķis vai ministrs nevarēs novirzīt papildu ienākumus nekur citur kā ceļos, tad sabiedrība būtu vairāk piekrītoša maksāt nodokļus. 2020.

gada ceļu finansējuma risinājums būs finansējums no valsts budžeta, bet tam ir nepieciešami papildus ienākumi esošajam budžetam. Tāpēc esmu atbalstošs Autoceļu fonda atjaunošanai.

4. **Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?**

Tas ir populisms apgalvot, ja nebūs tajā reģionā labs ceļš, tad nebūs uzņēmējdarbība.

5. **Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?**

Domājot īstermiņā, tad svarīgi naudas izteiksmē kāda iezīmēta daļa. Jāsaprot, ja valstī ir inflācija un tādēļ aug nodokļu ieņēmumi, tad pretī aug arī pakalpojumu cena 1 km ceļa remonts. Ja valsts ekonomiski kļūs bagātāka, tad arī cilvēku vajadzības augs, kā algas lielums utt. Līdz ar to pateikt konkrētu summu nosaukt un ar to pietiks nebūtu prātīgi, jo pēc 10 gadiem šī summa neatbildīs ekonomiskajiem apstākļiem, ko var realizēt par šādu summu. Pareizāk būtu noteikt nevis summu, bet procentu daļu no nodokļu ienākumiem. Pašlaik no Akcīzes nodokļa ienākumiem tiek finansētas citas nozares un nevar tām noņemt finansējumu, tāpēc no esošiem nodokļiem nevar noteikt kādu procentu daļu ceļiem, bet var no palielināta nodokļa.

6. **Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?**

Visticamāk, ka gandrīz katra ceļa galā ir kāda māja, tāpēc slēgt kādu ceļu nebūs tik reāli, tāpēc drīzāk jau būs samazinājums ceļa apkopšanas klasifikācijā uz tiem ceļiem, kur ir mazāka satiksme, bet tas netiks slēgts.

7. **Kāpēc Latvija neizmanto projektos finansējuma avotu salikumu - Valsts budžets, aizņēmums, ES fondu līdzekļi – kā citas valstis?**

Kad valsts aizņemas naudu, tad jautājums ir, vai šai valstij izsniegs, tā kā Latvija ir ES valsts, tad mums principā dotu. Parasti griežas komercbanku tirgū, bet Latvija varētu EIB saņemt mazāku procenta likmi un Junkera plāna ietvaros pat vēl izdevīgāku likmi. Bet aizņēmums nerisina valsts budžeta deficīta jautājumu, kas rodas, kad ceļu būvē nevis par nopelnītiem līdzekļiem, bet aizņemtiem. Nav jau problēmas valsts kasei saņemt aizdevumu un iedot ceļiem naudu, bet ir problēmas, ka Latvija nevar budžeta deficītu palielināt.

8. **Kā jūs vērtējas ideju autoceļu finansējumu rast aizņemoties no Pensiju fonda?**

Šāds variants būtu piemērots nabadzīgai valstij, kura nevar saņemt aizņēmumu no ārpuses - komercbanku tirgū, jo neuzticas valstij. Tā būtu kāda Āfrikas valsts, kura varētu savā valsts iekšpolitikā aizņemties no valsts pensiju fonda ceļu nozarei. Bet Latvija ir citā situācijā un aizņemšanās no pensiju fonda tāpat palielinās budžeta deficītu. Neredzu, kāpēc aizņemšanās no pensiju fonda būtu labāka nekā aizņemšanās no EIB, jo atšķirība varētu būt tikai procentu likmē. Otrs aspekts ir, ka pensiju administratoriem ir pienākums pensiju līdzekļus ieguldīt,

kur nes labāko, stabilo atdevi. Valstij būtu jāiejaucas šajā procesā un jāliek ieguldīt autoceļu fondā, tad pazustu brīvā tirgus princips.

9. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?

Kad valstī ir krīze, tad ieņēmumi valsts vajadzībām ir jānodrošina. Autoceļu fonds bija šķērslis, lai varētu novirzīt nodokļu ienākumus citām vajadzībā, ko apstiprināja arī Starptautiskais Valūtas fonds. Tika likvidēti vēl citi specializētie fondi, jo šī sadrumstalotība ierobežoja valdības lēmumus.

10. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Latvijā šādu lēmumu var pieņemt vienīgi Valdība pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas un Finanšu ministrijas akcepta.

11. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Ja ļoti būtiski palielinātos finansējuma apjoms, tad varētu būt „pārkaršana", bet samērīgā apjomā palielinot domāju, ka uzņēmējiem ir vēl kāda rezerve kapacitātes palielināšanai.

12. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Parastu ceļu nav prakse, ka tiktu pārvērsts par maksas ceļu, tam ir vajadzīgas automaģistrāles. Tad ir jautājums, ko mēs iegūstam no automaģistrāles izveides un maksas ieviešanas, iepretim Akcīzes nodokļa palielināšanai un novirzīšanai ceļiem. Ja, maksas ceļus ieviešot, valsts iegūst, tad var iet šo izvēli. Latvijas iedzīvotājs, kuram ir auto un maksā nodokļus ir gatavs izmantot visu ceļu tīklu, bet pie maksas posmiem sabiedrība sāks dalīties, kur daļa būs gatava maksāt, bet daļa gribēs alternatīvo bezmaksas ceļu. Jautājums ir, vai spēs autovadītāju maksājumi nosegt ieguldījumus pie esošā Latvijas iedzīvotāju skaitā. Visticamāk, ka iedzīvotāju skaits būs nepietiekams. Var apsvērt vēl Via Baltica ceļa ieviešanu par maksu, jo to izmanto tranzīta pārvadātāji, bet tikai, ja tam būtu ekonomiskais pamatojums.

13. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Tas ir budžeta jautājums, ja valstī nav tik daudz naudas, tad ieguldām minimālo 15% likmi.

14. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Pastāv varbūtība, ka nākamajā periodā autoceļi netiks iekļauti. Varbūt tādu kopēju projektu kā ViaBaltica daļu apmaksātu, bet reģionālu ceļu būvei domāju, ka nepiešķirs.

15. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Dānijā ir cits kultūras līmenis valsts pārvaldībā, ja Dānijā valdība ir pateikusi, ka ieguldīs tādu summu autoceļu nozarē, tad arī pieturas gadiem pie pieņemtā lēmuma un uzņēmēji paļaujas,

ka 10 gados tiešām ieguldīs pateikto summu, bet, ja Latvijā valdība paziņos par ieguldījumiem, tad uzņēmēji neticēs un nepaļausies savu darbību plānojot. Dānijai nevajag „iezīmēt" līdzekļus ceļiem, tur ir cita politiskā kultūra. Latvijā valda princips, ka vajag nodzīvot šī gada budžetu. Domāju, ka modelis lielā mērā sasaistīts ar kultūru, kāda tajā valstī pastāv, un kā valsts pārvalde darbojās likumu ietvarā.

Atbalstu Autoceļu fonda atjaunošanu ar Akcīzes nodokļa palielinājuma „iezīmēšanu" ceļiem, kas atbilst Jaunzēlandes finansējuma modelim.

16. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Atjaunojot Autoceļu fondu Akcīzes nodokļa „iezīmētie" līdzekļi FM ir neērtāk, nekā pašreizējā situācija. Būs papildus administratīvās izmaksas, jo Autoceļu fonda līdzekļu pārvaldības kapacitāte šobrīd nav.

17. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Domāju, ka risinājums ir jāatrod. Ar finansējuma daļu, kas šobrīd ir no valsts budžeta ceļu uzturēšanu un mazus remontdarbus var atļauties, tā kā ceļus uzturēs. Bet bez finansējuma maiņas Latvija atsakās no ceļu kapitālā remonta. Savukārt ceļu nozares uzņēmējiem finansējuma apjoma straujš kritums būs jūtams. Analogu piemēru, kad viena nozare ir bijusi pilnībā atkarīga no ES fondu finansējuma un tam beidzoties valstij nav sagatavotas sistēmas, nav bijis. Praktiski tikai Austrumeiropā ir bijusi pieredze, ka valsts pamatā tērē ceļiem ne savu nopelnīto naudu. Vidusmēra Rietumeiropas līmeņa valstī nebūs tāds spēcīgs finansējuma kritums autoceļu nozarē, jo ceļi tiek finansēti no nodokļiem, vinjetēm vai maksas ceļu ienākumiem.

Intervija ar Finanšu ministrijas Parlamentāro sekretāru Edgaru Putru

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Nav ilgtspējīgs, jo ES foni vēl ir pieejami, bet pēc 2020. gada noteikti nebūs tādā apjomā kā iepriekšējos periodos. Līdz ar to pamazām jāpārorientējas uz valsts budžetu. Šobrīd ceļu finansējums balstās uz Kohēzijas fondu.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Jautājums, kādus ceļus paši vēlamies. Ja vēlamies pavisam gludus, tad varbūt nevarēsim sasniegt. Skaidrs, ka pieejamības nodrošināšanai ir nepieciešami ceļi.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Šobrīd aktīvi runājam, kā saglabāt esošo ceļu stāvokli, bet galvenie ceļi jau ir pietiekami labā stāvoklī. Vietējos ceļos gan ceļu stāvoklis ir slikts, tāpēc finansējums būtu jāvirza papildu tieši vietējiem ceļiem, jo galveno ceļu sakārtošanai liela daļa finansējuma sastādīja ES fondi.

Jāskatās ceļu uzturēšanas virzienā varbūt tur varētu veikt optimizāciju pārvaldībā. Jāizvērtē, vai vajadzīgas divas atsevišķas institūcijas LVC un LAU. Nozare ir viena ceļi un funkcijas abām institūcijām, kādās pozīcijās pārklājas, apvienojot saglabāt tikai vienu vadību utt.

4. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Uzņēmējdarbību primāri ietekmē ne tik ļoti ceļi kā ģeogrāfiskais novietojums, jo loģistika sastāda līdz pat 25% no izdevumiem un citreiz pat vairāk, kas veidojas no attāluma, kas jāpārvar transportam.

5. Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?

Katra nozare grib kādu procentu daļu noteiktus ienākumus, bet diemžēl visam vajadzībām nesanāks. Tāpēc konkrētu daļu iezīmēšanu negribētu veikt.

6. Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?

Ceļu tīkls ir liels, bet pateikt iedzīvotājam, ka ceļu slēgs nebūtu iespējams. Pašvaldību budžetos 100 milj. EUR pieaugums, tad vajadzētu pašvaldībām vairāk iesaistīties ceļu saglabāšanā. Pašvaldībām ir pietiekami liela rocība. Pašvaldību ceļi nav tik sliktā stāvoklī, kā valsts vietējie un reģionālie grants ceļi.

7. Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?

Finansējums, ko pašvaldības saņem no valsts ir diezgan mazs ceļu uzturēšanai. Toties pašvaldības var ieguldīt līdzekļus no nekustamā īpašuma nodokļa ieņēmumiem. Otrkārt, var veidot valsts programmu, kurā pašvaldības, kas sagatavojušas projektu un plānu savu ceļu attīstībai, var saņemt no valsts atbalsta finansējuma daļu, kas būtu papildus ikgadējai mērķdotācijai, kas bijusi līdz šim. Tādejādi veicināt pašvaldību iesaisti, izmantot pašvaldību budžeta līdzekļus autoceļiem.

8. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?

Pāriešanu uz tradicionālo modeli pamatojās uz tajā laikā tuvojošos ekonomisko krīzi. Šobrīd krīze ir beigusies Rīgas rajonā, citviet Latvijā tik ļoti vēl nav jūtami uzlabojumi. Nodokļu reforma veicinātu uzņēmējdarbību, kas palielinātu ekonomikas apgrozījumu un pamazām tiektos uz 33% nodokļu iekasējamību. Attiecīgi arī pieejamais valsts budžets būtu lielāks un ceļiem pieejamā daļa palielinātos.

9. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Jābūt sadarbībai starp Finanšu un Satiksmes ministrijām, kur Finanšu ministrija sniegtu finansējuma pusi un Satiksmes ministrija atbild par nozares politiku ceļu sakārtošanā.

10. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Domāju, ka uzņēmumiem potenciāls ir, tāpēc par to nebūtu jāsatraucas. Ceļu nozare strādā ar vienām no modernākajām iekārtām un ceļu tehniku, tā kā tur arī nebūtu problēmas.

11. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Varbūt nav bijusi politiska griba. Tomēr jāņem vērā, ka mums nav tik lielas intensitātes ceļi. Tāpat alternatīvais ceļš ir pietiekami labs, nav ar apgrūtinājumiem, piemēram, serpentīns.

12. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Latvijai bija ierobežotas finansiālās iespējas, tāpēc izvēlējās proporciju, kur valsts budžets iesaistīts mazāk. Šāda proporcija ir ne tikai ceļu nozarē, bet arī citās šo pašu apsvērumu dēļ.

13. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Valsts pozīcija ir, ka Kohēzijas politika ir jāturpina un finansējums būs, tikai mazākā apmērā. Eiropas Komisijas nosacījumi būs nedaudz savādāki, tāpēc pieejamā finansējuma apjoms nebūs tik liels, līdz ar to Latvija būs spiesta meklēt savādākus risinājumus ceļu finansējumam.

14. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Slovēnija un Dānija ir tiešām salīdzināma ar Latviju. Vairāki elementi mums līdzīgi ar Dāniju, kā pārvaldes modelis un nodokļi. Tikai Dānijas modelī nodoklis jāmaksā visiem, kam svars virs 3,5t, bet ne vienmēr tas ir godīgi pret uzņēmējiem, piemēram, lauksaimniekam, kas savu smagsvara tehniku lietos 3-4 mēnešus gadā būs jāmaksā vienāds nodoklis ar pārvadātāju uzņēmumu, kas ceļus bojā visu gadu. Redzams, ka Latvijā valsts ceļi ir pārvaldīti divās institūcijās, bet varētu tā kā Dānijā vienu kopīgu direkciju, kas atbild gan par būvniecības, gan uzturēšanas jomu. Domāju, ka Latvijai būtu piemērota kāda modeļu elementu kombinācija no Slovēnijas un Dānijas, kas ir tuvu līdzvērtīgas Latvijai. Visticamāk, ja Latvijai vēsturiski nebūtu bijuši Padomju Savienības laiki, tad ekonomiskā situācija skatoties IKP būtu tuvāka Dānijas situācijai. Slovēnijā maksas ceļi jau arī pēc savas būtības no autobraucēju viedokļa ir nodoklis par ceļa posma lietošanu, kas arī papildina valsts ekonomikas apriti. Tikai šajā gadījumā braucējs zina par ko tieši ir samaksājis, ka finansējums nonāks ceļu saglabāšanā vai attīstībā. Latvija no Slovēnijas pieredzes var pārņemt ideju tādā ziņā, ka Rīgas apkaimē tranzītceļa posmos varētu ieviest maksu.

15. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Finansējuma apjoms valsts budžetā kopumā, ja būs ekonomiskā izaugsme līdz ar to nodokļu ieņēmumu apjoma pieaugums, kas sniegtu arī ceļu nozarei finansējuma paaugstināšanas iespēju. Bet stagnācija attiecīgi radīs pretēju virzienu.

16. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Mazie uzņēmumi domāju, ka Latvijā arī paliks, bet lielie ceļinieki varētu iziet un varbūt pārcelties uz citu valstu ceļu nozarēm. Tomēr ceļi būs nepieciešami vienmēr, tāpēc pln'bā ceļu finansējums Latvijā nepazudīs.

13. Tā kā nodokļu reformas plānā ietilpst arī Akcīzes nodokļa likmes palielināšana degvielai, vai būtu iespējams šo jauno ieņēmumu daļu novirzīt nākamgad ceļu nozares finansēšanai?

Daļēji to varētu izdarīt, bet Akcīzes pieauguma ienākumu liela daļa bija paredzēts kompensēt nodokļu reformas izmaiņu rezultātā radušos nodokļu ienākumu deficītu tieši pirmajā pārmaiņu gadā, tas būtu 2018. gadā. Tālāk 2019., 2020. gados varētu spriest par šī Akcīzes nodokļa palielinātas daļas novirzīšanu ceļiem, ņemot vērā ES fondu finansējumu sarukumu, bet pirmajā gadā tomēr tam ir cita funkcija.

Intervija ar Satiksmes ministrijas Parlamentāro sekretāru Edgaru Tavaru

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Uzskatu, ka autoceļu finansēšanas modeļa šobrīd nav, līdz ar to nevar vērtēt to, kas nav. Ceļu lietotāji nodokļos samaksā vairāk kā 600 milj. EUR no tiem ceļiem pienāktos 550 milj. EUR pēc agrāk pastāvošās proporcijas, kas būtu pietiekoši, lai ceļu stāvoklis nekļūtu sliktāks un ar laiku ceļu situācija uzlabotos uz visiem vietējiem, reģionāliem ceļiem arī. Ceļu situācija ir dramatiska, tāpēc Satiksmes ministra un manā dienas kārtībā, tas ir primārs jautājums.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Jā, tas būtu tas teikums likumā „Par Autoceļiem" 12. Pantā – ja valsts budžetā nav noteikts savādāk, ko pieņēma 2008. gadā. Tāpat visa Autoceļu fonda likvidēšana 2004. gadā.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Jāatjauno Valsts autoceļu fonds kā specializētais budžets, lai piešķirto finansējumu varētu izmantot pēc plānošanas, tātad lai līdzekļi būtu pārejoši. Otra lieta, ka nepieciešams palielināt finansējuma apjomu ceļiem. Atbalstu pensiju fondu izskatīšanas iespēju. Šobrīd tautsaimniecība zaudē ap 800 milj. EUR. Ceļu īpašniekam būtu izdevīgāk paņemt aizņēmumu un sakārtot ceļus, lai novērstu zaudējumu rašanos. Latvijas pensiju fondiem būtu daudz interesantāk ieguldīt Latvijas infrastruktūrā, nekā svešas valsts ekonomikā. Lai FM ir pret specializēto autoceļu fondu, savādāk nav jēgas no skolu optimizācijas pasākumiem. Pēdējais brīdis ir 2018. gads, kad ir jāpieņem lēmums, ja nepieņems, tad sabiedrībai ir jāpasaka, ka katru gadu no jums iekasējam 600 milj. EUR, bet šobrīd svarīga ir ārpolitika utt. Noteikti ne labākais risinājums ir akcīzes nodokļa celšana, bet šobrīd tas ir ērts risinājums valdībai, jo degvielas cenas ir salīdzinoši zemas, bet kad degvielas cenas paaugstināsies, tad neviens vairs

akcīzes likmi nesamazinās. Vēl uzskatu, ka valsts administratīvais aparāts ir jāpārskata un jāizvērtē, ko var samazināt pieļauju par kādiem 20%.

4. **Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?**

Pie šī brīža cenām optimāls ceļu finansējums būtu 500 milj. EUR gadā. Šobrīd nozarei piešķir 300 milj. EUR gadā, bet tas ir, ieskaitot ES fondu līdzekļus. Varam redzēt, ka pie 300 milj. EUR finansējuma Latvijā ceļu stāvoklis paliek sliktāks katru gadu. Labi būtu, ja ceļu nozarei piešķirtu 1 miljardu EUR gadā, tad 4-5 gados ceļu tīklu sakārtotu un nākamajos gados pietiktu ar 200-300 milj. EUR gadā priekš ceļu uzturēšanas un saglabāšanas darbiem.

5. **Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?**

Tas ir politisks lēmums, kā rīkoties. Skaidrs, ka ne visus ceļus ir jānodrošina ar vienlīdz labu uzturēšanas intensitāti. Ja kādu ceļu izvēlēsies slēgt, tad cilvēkiem ir jāpiedāvā cita dzīvojamā platība, kas atrodas pie funkcionējoša ceļa. Citreiz tas var sanākt lētāk, nekā šo ceļu saglabāt uzskaitē un nodrošināt uzturēšanu. Šāds variants netiek apsvērts, bet situācija var veidoties. Nav racionāli attīstīt skolu tīkla jautājumu, ja nebūs ceļi pa kuriem aizvest uz attālo skolu.

6. **Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?**

Ar valsts mērķdotāciju parasti pašvaldībām nepietiek, lai varētu veikt visus ceļu darbus, lielākoties ar valsts naudu var varbūt tik uzturēšanu pašvaldību ceļos veikt. Jārēķinās, ka pašvaldību budžetu līmeņi atšķiras un ir pašvaldības, kurām ir ļoti grūti gada budžetu noslēgt. Pašvaldības, kuras spēj sevi nodrošināt ir tikai dažas – Ventspils, Rīga, Jūrmala -, kas veic iemaksas pašvaldību izlīdzināšanas fondā, toties pārējās visas pašvaldības ir finansējuma saņēmējas.

7. **Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?**

Laikā, kad likvidēja Autoceļu fondu Latvijā tika pieņemtas dažādas pārmaiņas valsts pārvaldē, kas bija saistītas ar ekonomiskās krīzes apstākļiem. Visticamāk, ka lēmumu pieņemot tika teikts, ka līdz ko ekonomiskā situācija uzlabosies, tad Autoceļu fondu atgrieztu. Bet ekonomika ir atguvusies no krīzes apstākļiem, ko var redzēt pēc nodokļu ieņēmumu apjoma. Toties ceļu nozarē joprojām dzīvo kā krīzes apstākļos, kad bija taupības režīms.

8. **Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?**

Tā ir visas valdības atbildība.

9. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Ja palielinātu 1 gada laikā ceļu nozarei finansējumu no šobrīd 159 milj. EUR uz 1 miljardu EUR, tad nespētu LVC nemaz pasūtījumus tik lielā apjomā nespētu veikt un ceļu uzņēmēju tirgus nevarētu tik ātri pielāgoties, tāpēc lielākā daļa nonāktu ārvalstu uzņēmēju apgrozījumā, kas ātri noreaģētu uz iespēju. Sadarbībā ar ceļu būves nozari būtu jāvienojas par pakāpieniem, kurus nozare spētu apgūt, lai uzņēmējiem būtu laiks mobilizēt atpakaļ uz Latviju savu darbaspēku, iegādāties tehniku, veidot jaunas asfaltbetona rūpnīcas. Ja finansējuma pieaugums notiek plānveida, tad SM var griezties pie Izglītības ministrijas un teikt, ka pēc, piemēram, 7 gadiem ceļu nozarei būs nepieciešami 100 jauni inženieri, jo valsts ceļu būvdarbu pasūtījumi plānots, ka pieaugs līdz 500 milj. EUR gadā.

10. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Pirmkārt, lai ieviestu maksas ceļu ir vajadzīgs politisks lēmums. Otrkārt, nepieciešams nodrošināt alternatīvo bezmaksas ceļu, jo Satversmē noteikta cilvēku brīva pārvietošanās, kas neskar citu privātīpašumu. Tikai, lai nodrošinātu apkārtceļu, nav nepieciešamo līdzekļu.

11. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Domāju, ka tāpat Latvijā ES fondu projekti dēļ pārsūdzībām un citiem iepirkuma procesa posmiem varētu ieilgt arī vēl līdz 2020. gadam ieskaitot. Tā kā tomēr nosegs pilnu plānošanas periodu, tāpēc labāk fondus ir apgūt līdz ko tas ir iespējams nevilcinoties

12. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Jautājums ir, ko Latvija iegūtu, ja neapgūtu ES finansējumu 80%, bet mazāku summu un tādejādi ES fondi būtu ilgākā periodā pa mazākām summām izmantoti. Tautsaimniecībai ir izdevīgāk, ka ceļi tiek salaboti pēc iespējas ātrāk, nevis ļaut ceļiem sabrukt vēl vairāk.

13. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Ceļiem saistītos nodokļus visvieglāk ir iekasēt, tāpēc arī nodokļu ienākumu rādītāji ir labi. Tabulas rādītājs par IKP uz 1 iedzīvotāju jau arī parāda valsts ekonomisko stāvokli. IKP rādītājs jau Latvijā varēja būt augstāks, ja nebūtu „ēnu" ekonomikas, tad arī samaksāto nodokļu ienākumi būtu vēl augstāki uz 1 km. Vistaisnīgākais finansējuma modelis būtu, ka maksā tie, kas brauc līdz ar to mums jau ir likumā „Par Autoceļiem" noteikti nodokļi no kuriem sastāvētu Autoceļu fonds, tāpēc vislīdzīgākā ir Jaunzēlandes pieredze.

14. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Latvijas galvenā problēma ir, ka nenotiek ekonomiskā attīstība un samazinās iedzīvotāju skaits. Jākoncentrējas vairāk uz biznesa attīstību Latvijā kopumā, nevis konkrētu

uzņēmējdarbības jomu attīstību. Atjaunojot nodokļu sasaiti ar ceļiem galvenais šķērslis ir, ka finansējums citai nozarei, tad ir jāsamazina. Ceļu lietotāju nodokļus ir viegli iekasēt, jo no tās nevar izvairīties, bet tā netika veidota, lai papildinātu kopējo valsts budžetu.

15. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Ja ceļu finansējumu nepalielinās, tad to izjutīs valstī kopumā un tas īpaši skars reģionu attīstību un nodarbinātību, kas ir ārpus lielajām pilsētām. Varēs uzturēt tikai galvenos autoceļus.

Intervija ar Satiksmes ministrijas Valsts sekretāra vietnieci Ilzi Aleksandroviču

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Neelastīgs, tāds patēriņa modelis un nav tiešā veidā ieņēmumus radošs, protams, netiešā veidā attīsta ekonomiku. Tā ir kā dotācija ceļiem.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Deviņdesmito gadu sākumā bija tāda nelieta nesakārtotība ceļu nozarē, jo ceļu piederība bija pēc principa, kurš var uzņemties ceļu apsaimniekot, kuram ir līdzekļi, tas uzņēmās pārvaldīt šo ceļa posmu. Līdz ar to tā sadale starp valsts un pašvaldību ceļiem netika veidota pārdomāti.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Pašvaldībām būtu jāizvērtē, ka varbūt ir vajadzīga tikai viena ceļa piekļuve pilsētai nevis vairākas paralēlas. Jāstrādā pie sabiedrības informēšanas, par nepieciešamajiem ceļu darbiem, lai investīcija tiktu atbilstoši uzturētas.

4. Vai Latvija, jūsuprāt, izmanto visas ES sniegtās iespējas? Vai ES fondi ir vienīgais instruments?

Aizņemoties EIB dalībvalsts iegūst iespēju aizņemties lielāku aizņēmuma apjomu un ilgāku atdošanas laiku, bet procentu likme nebūs zemāka kā privātajā kredītu tirgū pieejamās.

5. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Sasniedzamībai noteikti ir ietekme uz ekonomisko attīstību. Tendence rāda, ka cilvēki izvēlas dzīvot tuvāk Rīgas pilsētai un tas attālums, ko iedzīvotāji ir ar mieru braukt no Rīgas rajona kļūst arvien plašāks, bet nav vēlmes dzīvot un strādāt tālākos reģionos.

6. Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?

Latvija nevar atļauties saglabā visu šobrīd esošo ceļa tīklu. Tai pat laikā lēmumus var pieņemt, ja tie tiek pietiekami sabiedrībai izskaidroti un pamatoti. Pašvaldību un vietējo ceļu garums uz Latvijas iedzīvotāju skaitu ir nesamērīgs.

7. Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?

Varbūt vajadzētu slēgt vienošanos starp valsti un pašvaldību, piemēram, uz 3 gadu periodu, ka pašvaldība attīsta konkrētu ceļa maršrutu. Tad valsts sakārto galveno ceļu un pašvaldībā atkal

sakārto pievedceļu vai ceļu posmus, kas ir pašvaldību pārziņā. Atstājot abām pusēm elastības iespējas finansējuma izlietošanā, bet noteikt, ka daļu finansējuma jāizlieto šajā vienotā mērķī, nevis katra pašvaldība labo savus ceļa posmus un nav vienotas sistēmas.

8. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?

Manuprāt, pamatiemesls bija ekonomikā krīze, , tāpēc likvidēja ne tikai autoceļu, bet arī citus speciālos budžetus, tādejādi palielināja ienākumu apjomu valsts pamatbudžetā. Neticu, ka valdība pieņems lēmumu no esošiem ceļu nodokļa ienākumiem pārdalīt daļu autoceļiem konstanti, jo šie nodokļi ir ļoti stabili ienākumi valsts budžeta veidošanai, transporta nodokļi veido ievērojamu daļu ienākumus no kā negribēs atteikties valdība.

9. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Katram būtu jānāk ar savu kompetenci, tad SM - pieredze citās valstīs ceļu finansēšanas modelī un prioritātēs. FM būtu jānāk ar iespējamām finanšu iespējām.

10. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Jautājums ir cik pastāv uzņēmumi, kas nodarbojas tikai ar ceļu būvi un cik jau apstākļu spiesti ir diversificējuši savu darbību. VARAM iesaiste būtu, kad tiek SM plānoti ceļu rekonstrukcijas varianti, tad VARAM pasaka, kuri būtu tie ceļi, kas savieno reģionālos centrus, industriālos parkus.

11. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Latvijā ceļa tīkla blīvus ir neadekvāti biezs, kas ir arī viens no iemesliem, jo paralēli maksas ceļam autobraucējam būs vairāki citi ceļi, ko izvēlēties.

12. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Arī šobrīd būtu iespēja pāriet Latvijai uz citu proporciju ES fondu apguvē. Pirmos ES fondu gados nemaz neaizdomājās, ka var arī citu proporciju veidot. Šobrīd būtu tas laiks, kad varētu pārskatīt to proporciju.

13. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Nākamajā periodā būs savādāk ņemot vērā mainīgo situāciju. Kohēzijas politikas investīciju virzieni varētu mainīties, ņemot vērā, ka transporta jomu jau negribēja iekļaut arī iepriekšējos periodos un bija jāizcīna, lai transporta nozarei arī piešķirtu finansējumu. Eiropā tomēr ir uzskats, ka transports ir joma, kas spēj sevi pašfinansēt, tas ir gan no valsts budžeta, gan no maksas ceļiem, tāpēc nevajag transporta nozari finansēt no Kohēzijas politikas.

14. Vai normatīvā bāze ceļu finansējuma pārvaldībā Latvijā ir sakārtota?

Varētu reglamentēt, ka valsts un pašvaldība ir tiesīgas slēgt sadarbības līgumus par ceļu posmiem, kur savienojas valsts un pašvaldību ceļi. Šobrīd dēļ tā, ka nav noteikts, kādam sadarbības līgumam būtu jāizskatās, tiešo ceļu posmi, kur iesaistīti gan valsts, gan pašvaldību ceļi ir palikuši pēdējie realizācijā, tieši dēļ šī apstākļa, ka nav izveidots vienots normatīvais dokuments. No investīciju plānošanas skatpunkta iepirkumu vajadzētu veidot kopēju šim projektam, nevis pašvaldībai atsevišķi un LVC atsevišķi līdz noteiktai robežai.

15. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Domāju, ka Latvijai būtu piemērots savienojums starp Slovēniju un Dāniju. Pozitīvi liekas Dānijā, ka nodokļu pieeja ir dalīta starp dažāda smaguma un izmēra transportlīdzekļiem, tai pat laikā neviens transportlīdzeklis netiek izlaists aplikšanai ar nodokļiem. Var tikai paziņot, ka visiem jāmaksā transporta nodoklis un var pieiet gudrāk nodokļus sadalot. Abos gadījumos iespējams, ka nodokļu apjoms ir vienlīdzīgs, bet sadalot pakāpēs Dānija sūta politisko impulsu uz kādu virzienu valsts kopumā virzās, ko grib sasniegt ar šo nodokli, un cilvēkiem tas ir izprotams, tādejādi tiek veicināta nodokļu samaksas disciplīna. Dānijas ceļu pārvaldības struktūra ir tuvāka Latvijā pastāvošajai. No Slovēnijas ceļu pārvaldības modeļa gribētos pārņemt ne tik krasu dalījumu ceļu pārvaldībā starp valsti un pašvaldībām. Jaunzēlandei simpātiska ir ideja par 7 nacionālas nozīmes ceļiem, ko Latvijā varētu noteikt kā galvenos ceļus un to pievedceļus, iespējams, ka sadarbībā ar pašvaldībām. Amerikā arī tāpat kā Jaunzēlandē ir parādīts no kādiem ienākumiem veidojās esošais finansējums katrā štatā. Latvijā ir tikai viens cipars, bet nav zināms cik liela daļa to veido braucēju nodokļi.

16. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Prioritāšu definēšana, tāpēc pārmaiņu veikšanai ir nepieciešams liels skaidrojošais darbs, ka izvēlētās darbības ir konkrēta mērķa sasniegšanai. Savādāk būs pretestība no pašvaldībām.

Intervija ar Ekonomikas ministrijas Būvniecības un mājokļu politikas departamenta vadītāju Olgu Eitvinu-Geitus

1. **Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?**

Skaidrs ir, ka modelis nedarbojās, ņemot vērā ceļu esošo stāvokli.

2. **Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?**

Likvidēt ceļu fondu un iepludināt nodokļu naudu kopējā valsts kasē bija kļūda un varēja kaut kā savādāk pārskatīt, piemēram, uz laiku samazināt ceļiem piešķirto apjomu utt. Noteikti nevajadzēja atstāt ceļiem finansējumu kā tagad, jo vienmēr dalot no kopējā budžeta būs citas vajadzības.

3. **Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?**

Satiksmes ministrijai būtu jāpadomā par savādāku finansēšanas modeli.

4. **Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?**

Skaidrs, ja nebūs ceļi, tad nebūs arī reģionu attīstība un nebūs uzņēmējdarbība ārpus lielajām pilsētām un attiecīgi nebūs arī ienākumi budžetā.

5. **Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?**

Kamēr nav izstrādāts attīstības plāns un noteiktas prioritātes, tikmēr par konkrētu finansējuma apjomu nevar runāt. Jāsaprot, cik izmaksātu šo prioritāro virzienu attīstība un kāda ir lomu sadale staro pašvaldībām un valsti, tad var runāt par konkrētām summām. Jāsaprot cik lielā apmērā ir kritiski nepieciešamo ceļu un tiltu saglābšana un kāds būs attīstības virziens, kad „ugunsgrēks" ceļu objektos tiks novērsts.

6. **Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?**

Latvijā ir lielākais vai viens no lielākajiem ceļu garumiem pret iedzīvotāju skaitu.

7. **Kāpēc Latvija neizmanto projektos finansējuma avotu salikumu - Valsts budžets, aizņēmums, ES fondu līdzekļi – kā citas valstis?**

Aizņēmums varētu strādāt tikai krīzes situācijā, bet pamatā būtu jābūt finansēšanas modelim ceļu nozarei un aizņēmumu vari izmantot kādam konkrētam mērķim.

8. **Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?**

Pašvaldību mērķdotācijas aprēķinā bez ceļa garuma būtu jāņem vērā arī pašvaldības reģiona attīstība. Katrai pašvaldībai būs vislielākā interese par sava novada attīstību. Nav jūtamas stratēģiskas plānošanas realizācija novados.

9. **Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?**

Satiksmes ministrijai kopā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju.

10. **Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?**

Lai arī kādu finansējuma risinājumu izvēlētos, šis ceļu nozarei piešķirtais apjoms nepārsniegs to līmeni, kas bija kopā ar ES fondu līdzekļiem.

11. **Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?**

Varbūt, ka satiksmes intensitāte pietrūkst Latvijā.

12. **Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?**

Latvijas gadījumā bija primāra vēlme samazināt izdevumus ceļiem, kas nāk no valsts budžeta. Kopumā Latvijā vairāk būtu jāpraktizē ilgtermiņa plānošana un domāšana.

13. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Jādomā ilgtspējīgs ceļu finansēšanas modelis, ja no ES fondiem nāk kas klāt, tad tas ir papildus bonuss, bet nevar uz to paļauties, kā uz bāzi ceļu finansēšanai.

14. Vai normatīvā bāze ceļu finansējuma pārvaldībā Latvijā ir sakārtota?

Ja jau mēs runājam, ka nepieciešams atrast finansēšanas modeli ceļiem, tad jau ar esošām likuma normām nepietiek.

15. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Kādu vienu noteiktu valsts modeli nevarēšu pateikt, ka izvēlos Latvijai, bet noteikti vērtīgi liekas Jaunzēlandes modelī, ka tiek izvēlēti nacionālas nozīmes ceļi. Domāju, ka labākam modelim Latvijai galvenais elements ir laba plānošana, nevis piešķirt minimālus resursus, lai nepieļautu tilta sabrukšanu vai citu nelaimi. Domāju, ka būtu pareizi noteikt kādu procenta daļu no saistīto nodokļu ieņēmumiem, kas būtu kā pamats ceļu finansēšanai. Tāpat Latvijas iedzīvotājiem ir zināms, cik tiek maksāts šajos „ceļa nodokļos" un seko neizpratne, vai tiešām šī samaksātā nauda netiek atgriezta uz ceļiem. Iedzīvotājiem nepaliek vieglāk no tā, ka saka, ka nodokļu ieņēmumi aizgājuši, piemēram, veselības aprūpē, jo veselības nozare arī saka, ka ir nepietiekams finansējums.

16. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Šķērslis ir tas, ka valsts budžetā trūkst līdzekļu.

17. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Stipri sabremzēs attīstību valstī, it īpaši reģionos. Līdz ar to cilvēki mēģinās no reģioniem aizbraukt un uzņēmējdarbība reģionos tiks samazināta.

Intervija ar Fiskālās disciplīnas padomes priekšsēdētāju Jāni Plato

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Līdzšinējais modelis bija labs un pozitīvs, tādēļ, ka tika izmantoti līdzekļi autoceļiem, kuri nebija mūsu pašu un nebija jāatdod. Bet ES fonu līdzekļi beigsies un tā krasi. Tādēļ jāsaka, ka esošais modelis nav ilgtspējīgs un ir jādomā par risinājumu

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Ja Latvija vēlētos atjaunot specializēto Autoceļu fondu, tad jāņem vērā, ka vairāk līdzekļu ceļu nozarei vajadzētu novirzīt, kad ekonomikai ir vajadzīgs stimuls. Bet Latvijā sanāk otrādi, tajā brīdī, kad ir labā ekonomiskā situācijā, liekas, ka vajag tieši vairāk ieguldīt būvniecībā.

Bet otra problēma ir, ka politiķiem trūkst drosmes un politiskā gribas lietas realizēt pareizi pēc grāmatas kā tam vajadzētu būt.

3. **Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?**

Latvijai ir ļoti nopietni jādomā par situāciju pēc ES fondu beigšanās, cik lielā apmērā mēs gribam un spējam finansēt autoceļus. Jābūt politiskam lēmuma, cik no kopējā valsts budžeta novirzām autoceļiem. Būtu nepieciešami līgumi starp SM un pašvaldībām par finansējumu, ko pašvaldībām piešķir un kā pašvaldības izlieto līdzekļus, kādus rezultātus sasniedz.

4. **Vai Latvija, jūsuprāt, izmanto visas ES sniegtās iespējas? Vai ES fondi ir vienīgais instruments?**

ES noteikumi jau bija skaidri, ka finansējumu piešķirs lielākas nozīmes ceļiem ne jau visam Latvijas ceļu tīklam, bet par vietējas nozīmes ceļiem lēmumi jāpieņem valstij pašai. Tāpēc arī Latvijas ceļu būvniecībā bija fokuss uz starptautiskas nozīmes ceļiem, kas arī ir pareizi. Tā kā nav bijis līdzsvars starp ES fondu finansētajiem projektiem, tas ir galvenajiem ceļiem un valsts, pašvaldību finansētiem ceļiem, tad ir izveidojušies ceļos sastrēgumu punkti.

5. **Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?**

Laikā, kad ES fondi finansēja Latvijai daļu no ceļu projektiem, tad 24% no nodokļu ienākumiem varbūt nemaz nebija slikti. Bet nākotnē ar šiem 24% spēsim tikai ceļu bedrītes salabot. Nākotnē prognozēju, ka valsts budžeta finansējums būs virs šobrīd esošā piešķīruma, bet zem tā līmeņa, kas bija līdz šim nozarei pieejams valsts un ES fondu līdzekļu apjoms kopā.

6. **Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?**

Lielais jautājums ir, cik ceļos var ieguldīt iekšā un kā kombinēt valsts naudu ar pašvaldību naudu. Ja kādā vietā cilvēki nedzīvo, tad tur nav vajadzības ieguldīt ceļos.

7. **Kāpēc Latvija neizmanto projektos finansējuma avotu salikumu - Valsts budžets, aizņēmums, ES fondu līdzekļi – kā citas valstis?**

Valdībai nav starpības, vai tā aizņemas specifiski ceļu būvēšanai vai valdība aizņemas vispārējā budžeta deficīta finansēšanai. Ja aizņēmumi tiktu izmantoti, lai finansētu ceļus tādā gadījumā vajadzētu samazināt aizņemšanos valdības deficīta finansēšanai. Tā kā aizņēmējs ir nevis privātais sektors, bet gan publiskais sektors, tad jebkurš aizņēmums tāpat tiek ieskaitīts kā kopējais valsts budžeta deficīta. Tāpēc nav starpības vai aizņēmums notiek budžeta kopējā deficīta finansēšanai vai atsevišķi autoceļiem. Ja valsts Autoceļu fonds uzstātos kā aizņēmējs, tad fonda kredītreitings nekad nebūtu augstāks kā valsts kopējais kredītreitings, tāpēc aizņemšanās izmaksātu dārgāk, salīdzinot ar to, ko spēj nodrošināt valsts kase.

8. **Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?**

Nākotnē arvien lielāka nozīme varētu būt tam, ka sadalot valsts līdzekļus tiktu izvērtēts, kura pašvaldība dos valsts piešķirtajai mērķdotācijai klāt savu finansējumu un kurai nav izstrādāta

plāna. Domāju, ka arvien vairāk skatīsies, kur guldīt ceļiem piešķirto finansējumu, jo visām pašvaldību ceļu vajadzībām nepietiks.

9. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Satiksmes ministrijai jābūt iniciatorei pārmaiņām. Tas ir politiskās izšķiršanās jautājums.

10. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Ja finansējuma pieaugums būtu īslaicīgs, tad kapacitāte izveidotos un pēc tam aizbrauktu no Latvijas. Nedomāju, ka tas būtu finansiāli un ekonomiski ilgtspējīgi strauji kāpināt.

11. Kā jūs vērtējat pensiju fondu kā autoceļu finansēšanas avotu?

Pensiju fondi ir samērā konservatīvi, jo atbild ar citu cilvēku naudu. Parasti pensiju fondi nekad nefinansē tiešā veidā infrastruktūras projektus. Bet, ja cits investors ir ieguldījis infrastruktūras projektā un izveidota stabila naudas plūsma, kad investīcija dod stabilus, regulārus rezultātus, tad tajā brīdī pensiju fondi pārpērk jau funkcionējošus projektus. Pensiju fondi nekad neieguldīs un neriskēs ar nepārbaudītiem projektiem, jo pensiju fondi ieguldīs tikai, kur būs redzama garantēta peļņa. Pensiju fondi darbojas ar filozofiju, ka jābūt zemam riskam, jābūt garantētai atbilstoši tirgus vērtībām atdeves summai. Tāpēc pirmais investētājs parasti infrastruktūras projektiem ir investīciju bankas, kam ir kapacitāte analizēt riskus projektam, tad banka nofinansē projektu, pēc tam kad projekts ir gatavs banka cenšas projektu pārdot tādiem kā pensiju fondiem. Pensiju fondiem var būt loma ceļu finansēšanā, bet pensiju fondi neriskēs ar pensionāru naudu par lietām, kur var būt neskaidrības.

12. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Administratīvā kapacitāte ministrijās ir ierobežota, tāpēc šī brīža problēmu mēģina risināt uzreiz, bet, kas sagaida pēc 5 gadiem, paļaujas, ka vēl ir laiks, lai atrisinātu.

13. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

ES varētu teikt, ka Latvija samērā strauji izmanto ES finansējumu un tuvojās tam līmenim, kad pateiks, lai Latvija turpmāk no saviem valsts budžeta līdzekļiem turpina nozari finansēt.

14. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Centrālais jautājums ir jau cik km gulstas uz 1 iedzīvotāju, bet Latvijā strauji krītas iedzīvotāju skaits tieši vietās, kas ir tālāk no centrālās pilsētas. Otra problēma ir, ka ES situācija mainās un ES struktūrfondu saņēmēju, prasītāju ir vairāk, kā ES budžeta papildinātāju.

15. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Domāju, ka nākotnē pieaugs pašvaldību loma ceļu finansēšanas modelī.

16. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Bedrītes ceļos tiks aiztaisītas, bet asfaltbetons tāpat bruks ārā. Pamazām ceļi bruks tā kā tas bija deviņdesmito gadu sākumā un pēc tam, kad cilvēkiem būs pilnībā neizturams ceļu stāvoklis, sāksies cilvēku protesti, ka vajadzīga nauda ceļiem. Naudu piešķirs, bet ne pārāk lielu, tāpēc sāksies cīņa, kam naudu novirzīt.

Intervija ar bijušo Latvijas Valsts autoceļu fonda vadītāju un SIA „Strabag" Ražošanas direktoru Vilni Milleru

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Šāds modelis ir daudzās valstīs, bet esošais modelis ir stipri politiski ietekmējams. Valsts budžeta pieņemšanas principi nav pieņemami ceļu nozares finansēšanai.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Valsts autoceļu fonda likvidācija.

3. **Vai Latvija jūsuprāt izmanto visas ES sniegtās iespējas?**

Ar 2004. gadu tika izmantoti ES fondu finansējums, cik vien tika ļauts, bet tās ir investīcijas ceļu attīstībai, otra daļa ir līdzekļi remontam, uzturēšanai un pārvaldībai (LVC), kam jābūt finansētiem no valsts budžeta.

4. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Būtu jāatgriežas pie Autoceļu fonda, kuram jābūt pārskatāmam un pārvaldītam ar Ceļu fonda padomi vai kādu līdzīgu institūciju ar pārstāvjiem no SM, LVC, privātie būvnieki, Rīgas pilsēta, FM, EM, LPS u.c. Ceļu nozarei bieži tiek teikts, ja vēlaties, lai jums palielina finansējumu no valsts budžeta, tad pasakiet, kam mums noņemt – medicīnai, izglītībai? Tad ceļu nozarei ir jautājums FM, ja visus šos gadus ceļu lietotāju nodokļi tika izmantoti citām nozarē, tad norādiet konkrēti, kas tika sasniegts, uzlabots citās nozarēs par ceļu lietotāju samaksātajiem nodokļiem.

5. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Grūti pateikt, jāsaprot, kur iedzīvotāji dzīvo, tendence jau ir pārvākties no lauku reģioniem uz pilsētām. Ja ceļa malā neviens nedzīvo un ceļš beidzas pļavā, tad šis ceļš varbūt nav nepieciešams. Tikai īsti skaļi neviens nevēlas runāt par ceļu pārskatīšanu. Valsts ceļu turpinājums pārvēršas par pašvaldību ceļiem, jāsaprot, cik tālu pašvaldību ceļa daļa ir nepieciešama pilnā garumā.

6. **Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?**

Latvijas ekonomiku ceļu stāvoklis būtiski ietekmē, jo ceļi ir kā valsts „asinsrite" bez kuriem apgrūtina pārvadātāju uzņēmējdarbību utt.

7. **Ja ar lielāku autoceļu finansējumu tiktu sakārtots ceļu tīkls un tādejādi samazināts tautsaimniecībai nodarīto zaudējumu apjoms, vai tas būtu ieguvums Latvijas ekonomikai?**

Noteikti, Latvijas ekonomikā būtisku daļu raksturo nacionālais kopprodukts, bet tam atkal viens no raksturlielumiem ir iekšējais patēriņš. Bet sanāk situācija, ka esošais ceļu stāvoklis piespiedu kārtā liek autobraucējam balstīt auto darbnīcu jomu, kurai stipri pietrūkst caurskatāmība nodokļu nomaksā, ja ceļu stāvoklis būtu labāks autobraucējam būtu iespēja izvēlēties, kurā nozarē ieguldīt savus ietaupītos līdzekļus tā apmierinot citas savas vajadzības.

8. **Kāpēc Latvija neizmanto projektos finansējuma avotu salikumu - Valsts budžets, aizņēmums, ES fondu līdzekļi – kā citas valstis?**

Aizņēmums palielinātu valsts budžeta ārējo parādu saistības.

9. **Vai pašvaldību ceļu mērķdotācijas piešķiršanas sistēma ir efektīva?**

Mērķdotāciju sistēma būtu efektīva, ja pašvaldības valsts budžeta piešķirtos līdzekļus izmantotu produktīvi, ja pašvaldības valsts daļai pieliktu klāt arī pašvaldības budžeta līdzekļus. Neieciklotos uz valsts budžeta mērķdotāciju kā vienīgo ceļu finansēšanas avotu. Arī pašvaldību iepirkumos kā izvēles pamatprincips ir piedāvājuma zemākā cena, kas veicina pašvaldību ceļu finansējuma izmantošanu par pakalpojumiem, kas ne vienmēr ir produktīvākā.

10. **Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?**

Tajā laikā Pasaules Banka savā pētījumā tika minējusi, ka „iezīmēti" līdzekļi valsts budžetā ir neizdevīgi, jo tie ierobežo valdības lēmumus, spriežot par valsts budžeta līdzekļu politisko sadalījumu. Pasaules Banka kopā ar Starptautisko Valūtas fondu uzstādīja savas prasības, ja ir valsts speciālais budžets Valsts autoceļu fonds, tad fondam jāatbilst vairākiem labas pārvaldības principiem – fondam jābūt caurskatāmam, fonda pārvaldīšanā jābūt iesaistītai sabiedrībai utt. Autoceļu fonds bija otrs lielākais speciālais budžets aiz sociālā budžeta. Autoceļu fondā bija nevienmērīgi ieņēmumi, bet fonda pārvaldītāji bija iemācījušies pielāgoties, tāpēc tika ņemti īstermiņa līdz 1 gadam aizņēmumi no valsts kases ar pietiekoši zemu aizņēmuma procentu likmi un attiecīgi tika atdoti līdzekļi laikā. Ceļu būvniecības sezonas laikā pavasarī/vasarā tika ņemti aizņēmumi, lai varētu veikt būvdarbus, kuri tika atdoti rudenī/ziemā, kad izdevumi ceļiem bija mazāki un ieņēmumi fondā palika pāri.

Autoceļu fonda ideja bija, ka ceļu lietotājs maksā par ceļu lietošanu, tas ir, ceļi tiek turēti „*stand by*" režīmā, kas nozīmē, ka par nodokļu ieņēmumiem ceļu tīkls Latvijā tiek uzturēts, ja gadījumā nodokļu maksātājs brauks un gribēs izmantot ceļus.

11. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Maz ticams, ka uz autoceļiem jau nākamajā gadā tiktu novirzīts viss 100% nodokļu apjoms, kas pienākas. Lai gatavotos uz to, LVC jāsāk ar tehniskās dokumentācijas sagatavošanu. Jārēķinās, ka strauji palielinot finansējumu var celties ceļu būvdarbu cenas. Uzņēmējiem ir iespējas apgrozījuma jaudu strauji palielināt, bet aizķeršanās būs cilvēkresursos, ko tik ātri nebūs iespējams sasaukt, jo daļa speciālisti ir ārvalstīs utt. Ja SM paziņotu, ka pa gadiem tiktu pakāpeniski palielināts ceļu finansējums un galvenais pieturētos pie solītā, tad būvnieks var gatavot tehniku, strādniekus u.c.

12. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Ieviešot maksas ceļu, ir jānodrošina alternatīvas izvēles ceļu. Maksas ceļu ir ekonomiski pamatoti ieviest, ja ir pietiekama satiksmes intensitāte. Autobraucējs skatīsies laika patēriņu pret samaksāto naudu maksas ceļā, jāsaprot, vai braucējs būs gatavs maksāt.

13. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Latvijas proporcijas izvēle ir saistīta ar to, ka nebija, ko piešķirt no valsts budžeta. Varbūt ES fondu plānošanas perioda sākumā būtu pieļaujams, ka ES finansējums netiek pilnā apmērā izmantots, saistībā ar perioda uzsākšanu, bet tālāk jau ES finansējums jāapgūst tādā apmērā, kas ceļu būvniecības nozarē radītu stabilitāti un prognozējamību. Jautājums ir, vai pareizi bija izsludināt tādos apjomos projektus ceļu nozarē, zinot, ka perioda noslēgumā ES fondu līdzekļu vietā nav sagatavots alternatīvs finansēšanas avots ceļiem.

14. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Noteikti ir jāpielieto savādākā pieeja, bet nav zināms, kādas prioritātes valdība izvirzīs nākamajam ES fondu plānošanas periodam. Uzskatu, ka jebkāda veida darbu klasifikācija, kas iekļautos ES virzienos būtu Latvijai jāizmanto, jo tas sniedz būtisku ieguldījumu Latvijas ekonomikai. Tāpat Finanšu ministrijai būtu ātrāk jāsagatavo vajadzīgie MK noteikumi un citi normatīvi, lai nebūtu kavēšanās saņemt finansējumu.

15. Vai normatīvā bāze ceļu finansējuma pārvaldībā Latvijā ir sakārtota?

Jārunā gan ceļu, gan valsts budžeta likumdošanas kopskatā. Var noteikt normatīvajos aktos, ka ceļu nozarei katru gadu tiek novirzīti, piemēram, 300 milj. EUR, neiezīmējot konkrētus finansēšanas avotus. Jo ceļu būves uzņēmējiem nav nozīmes, vai finansēšanas avoti ir noteikti,

vai finansējums nāk no valsts pamatbudžeta. Var atjaunot arī Autoceļu padomi, kas lems par piešķirtā finansējuma izlietošanas virzieniem.

16. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Kā piemērotāko modeli Latvijai izvēlētos Jaunzēlandi, jo Jaunzēlandē kā jau salās darbība tiek koncentrēta vairāk uz iekšzemi līdzīgi kā Latvijā.

17. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Politiskā griba.

18. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Tad ceļu nozares uzņēmējiem gaidāma krīze, jo pasūtījumu nebūs, bet kredītsaistības paliks, būs jāatlaiž darbinieki. Tāpat arī lauksaimnieki un meža nozare protestēs, jo viņiem arī ceļi nepieciešami savas uzņēmējdarbības turpināšanai.

Intervija ar SIA „Šlokenbeka" dibinātāju Māri Paideru

1. **Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?**

Negatīvi

2. **Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?**

Nav izveidots stratēģisks plāns, ko ceļu nozarē vēlas darīt un sasniegt. Ja Latvijā būtu nozare vadīta stratēģiski, tad netiktu izlietota lieki nauda par darbiem autoceļos, kuros nav atbilstoša kustības intensitāte veicamajiem darbiem.

3. **Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?**

Jāveido analīze, kādas pakāpes ceļu darbi nepieciešami, balstoties uz nākotnes prognozi. Būtu jāklāj plānākas asfalts kārtas, kur satiksme nav intensīva, tā ietaupot nozarei piešķirtos līdzekļus un jāsašaurina grants un zemes ceļu platums, kurš, laikam ejot, ir nobrucis uz malām, tā dabiski paplašinot ceļu, bet samazinot ceļu meliorācijas daļu. Tāpat būtu jāoptimizē ceļu apjoms Latvija, jo mums ir Baltijā lielākais ceļa garums pret iedzīvotāju skaitu, toties finansējums kaimiņvalstīs ik gadu ir lielāks kā Latvijā. Vietēji valsts ceļu posmi būtu jāatdod pārvaldībā pašvaldībām, jo Latvija izceļas ar vienu no lielākajām pašvaldību mērķdotāciju procentuālajām proporcijām no valsts budžeta Eiropā. Vēl būtu no vairākiem ceļiem, kas ved vienā virzienā jāizvēlas centrālais un jāatjauno tas, lai nodrošinātu pieejamu satiksmes plūsmu, tas ir, jāizvērtē, kurš ceļš būtu jāpārvērš par galveno ceļu un jānoklāj ar asfalta segumu.

4. **Vai Latvija, jūsuprāt, izmanto visas ES sniegtās iespējas? Vai ES fondi ir vienīgais instruments?**

Latvija nevar ņemt aizņēmumu nozares finansēšanai, kamēr tiek līdzekļi izmantoti projektos bez stratēģiskas pieejas un Latvija nevarēs paskaidrot aizņēmuma izlietojuma mērķi un pamatot aizņēmuma lietderību. Nepieciešama pietiekama kustības intensitāte izvēlētajam

projektam un aizņēmuma atmaksas grafiks, tāpēc arī pensiju fonda opciju nevajadzētu izmantot. Latvija izmantoja ES sniegto instrumentu struktūrfondu līdzekļi, bet 2013. gadā, aizstāvot ES fondu piešķīruma apjomu premjerministre solīja Eiropas Komisijai, ka Latvija pieaugošā tendencē palielinās valsts budžeta finansējumu ceļu nozarei. Tā kā šis solījums nav izpildīts, tad būs interesanti skatīties, ko Eiropas Komisija teiks, kad jaunajam ES fondu plānošanas periodam premjerministram būs jāpamato nākamo līdzekļu izlietojums un galvenais skaidrojums par neizpildītajiem solījumiem piešķirt ceļu nozarei lielāku finansējumu.

5. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Ja reģionu vietējie ceļi ir sliktā stāvoklī, tad apstājas uzņēmējdarbības materiālu piegāde un gatavās preces izvešana, smagie kravas transportlīdzekļi nevar no meža izvest kravu līdz galvenajiem ceļiem. Uzņēmumi, kuri atrodas grants ceļu tuvumā saskaras ar problēmām infrastruktūras izmantošanā, bet uzņēmumu, kuri ir tuvumā asfalta seguma ceļiem šādas problēmas ir retāk.

6. Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?

Uzskatu, ka bija ceļu finansējumam jāsaglabā ienākumi - 70% no akcīzes naftas produktiem, pilnā apjomā no Autoceļu lietošanas nodevas un Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa. Nevajadzēja no valsts budžeta puses finansējumu samazināt, kad klāt nozarei parādījās ES fondu līdzekļi, jo tiem bija jābūt pieskaitāmiem klāt valsts budžeta piešķirtajam.

7. No uzņēmēja puses, kas ir svarīgākais ceļu nozarē?

Naudas plūsmas nepārtrauktība gan nozarei, gan uzņēmumam. Uzņēmumam nav prognozējams apgrozījums nākamajam gadam, jo katru gadu ceļu nozarei finansējumu piešķir no jauna, nepastāv kāda pamatsumma, tāpēc uzņēmums ziemas periodā ir spiests laist citās darba vietās savus darbiniekus, pat uz citām valstīm. Piemēram, darba brigāde ziemas periodā bija aizbraukusi uz Austrāliju, kur bija ceļu darbinieku pieprasījums notikušo plūdu dēļ. Ja nākamajā gadā ir palielināts Latvijas finansējums nozarei, tad uzņēmējs nav bijis spējīgs noturēt visus darbiniekus un citreiz spējīgākos darbiniekus nevar tik ātri atgūt cik nepieciešams projekta uzsākšanai. Naudas plūsmas plānošana ļautu ceļu uzņēmējiem nolīgt atbilstoši lielu vai mazu darbinieku skaitu.

8. Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?

Noteikti, ka ir ceļi, kurus nav nepieciešams uzturēt tik labā līmenī, kā šobrīd LVC uztur pēc normatīviem, tāpēc daļa reģionālo un vietējo ceļu būtu jānodod pašvaldību īpašumā.

9. Vai pēdējo gadu laikā slikta ceļu stāvokļa dēļ Jums ir bijušas grūtības sadarbībā ar partneriem vai saņemt kādu no pakalpojumiem, kas ir nozīmīgs jūsu uzņēmumam?

Cēres pagasta grants karjers atrodas pie grants ceļa, kas ir sliktā stāvoklī un kas nav ticis sakārtots gadiem. Papildus apgrūtinājums ir, ka lietus laikā šis grants ceļš tiek slēgts, jo par to nevar izvest smagās kravas.

14. Kādas ir bijušas grūtības uzņēmuma darbībai dēļ esošā autoceļu finansēšanas modeļa?

Kā jau minēju, ka neprognozējuma finansējuma apjoma dēļ uzņēmēji nevar „noturēt" gudrākos, spējīgākos darbiniekus Latvijā. Uzņēmējs vairs nespēj prognozēt savam uzņēmumam sasniedzamos mērķa rādītājus, ja nesaprot, kas notiek ar ceļu nozares finansējumu. Nav skaidra nozares nākotne. Nav skaidrs, vai uzņēmums spēs norēķināties par uzņemtajām saistībām un attiecīgi neuzdrošinās uzņemties nākamās, kas būtu uzņēmuma attīstībai virzītas. Manis vadītajā uzņēmumā (SIA „Strabag") bija ārvalstu līdzīpašnieki, kas prasīja izvirzīto rādītāju sasniegšanu, bet Latvijā jau nevar veikt saprātīgu ceļu uzņēmējdarbību pie pilnīgi neprognozējama valsts finansējuma, bet ārvalstu līdzīpašniekiem nav saprotams, ka var pastāvēt šāda situācija.

10. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?

Nav interese savādāku pieeju izmantot. Budžeta sistēma balstās uz vēsturisko pieredzi no iepriekšējiem gadiem, cik tiek izlietoti līdzekļi no piešķirtā. Jā iepriekšējā gadā esi iztērējis mazāk, tātad nākamajā gadā tev tieši tik mazāk piešķirs. Ceļu būvniecībā projekti ilgs ne pēc kalendārā gada ietvara, bet pēc sezonalitātes un projektu sagatavošanas. Līdz ar to ceļu projekti var tikt iesākti gada beigās, bet pabeigti nākamajā gadā, kam ir nepieciešami pārejošie uz nākamo gadu finanšu līdzekļi.

11. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Satiksmes ministram, jo būtu jābūt iniciatīvai plānošanas sistēmas maiņai.

12. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Kapacitāte uzņēmējiem pietiks, ja būs valsts pasūtījumi, toties lielāks drauds uzņēmumam ir nepietiekama kapacitātes nodarbinātība, jo tā uzņēmums pazaudē darbiniekus, kā arī krītas rūpnīcu apjomi. Kad valsts ekonomiskā situācija uzlabotos, tad atkal varētu palielināt asfalta seguma darbu apjomu. Tikai jārēķinās, ka asfalta rūpnīcām nepieciešams nepārtraukts apgrozījums, ja krīzes iespaidā asfalta rūpnīca tiek slēgta, tad labākos ekonomiskos apstākļos vairs atpakaļ šai valstī asfalta rūpnīcu visticamāk, ka neizdosies atkal atvērt no jauna otrreiz.

Tāpēc pēc krīzes asfalta būvdarbu cenas būs dārgākas, jo materiāli būs jāiepērk no tālākiem piegādātājiem.

13. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Nespēs atgriezt ieguldītos līdzekļus. Latvijā nav nepieciešamā satiksmes intensitāte. Nevar ieguldīt līdzekļus maksas ceļu būvniecībā un izveidē, kad nav stabils pamatojums to atmaksai. Latvijas iedzīvotāji negribēs maksāt pa maksas ceļiem, labāk izvēlēsies jebkādu apvedceļu. Vēl Latvijai ieviešot maksas ceļus plūsmai ir jābūt vietā, kur maksātājs iegūst īsāku ceļā pavadīto laiku. Bet Latvijā nav tādas izteiktas vienas plūsmas pa kuru tūristi vai tranzīta pārvadātāji izvēlētos braukt, jo ir iespējami varianti, tāpēc satiksmes plūsmas sadalās.

14. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

ES fondu izmantošana ir vienreizējs pasākums, tas nevar būt balsts ceļu finansējuma stratēģijai.

15. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Ja apskatās cik katra valsts ir izlietojusi no valsts budžeta uz 1 km tad jau vien var redzēt, cik km ceļa garumu Latvija var atļauties sakārtot. Skaidrs, ka vislabāk patīk Jaunzēlandes modelis, jo nodokļu ieņēmumi gandrīz pilnā apmērā tiek ieguldīti atpakaļ ceļu nozarē. Ceļu lietotājiem skaidrs pa ko nodokļi tiek maksāti. Vēl kā uzņēmējam patīk Jaunzēlandes modelī, ka ir noteikta Sauszemes transporta programma, tātad uzņēmēji var rēķināties ar noteiktu nepārtrauktību un prognozējamību nozarē. Jaunzēlandes ekonomika balstās uz savu iekšējo patēriņu, pārāk neaizraujoties ar eksporta virzīšanu, kas ir vienojošais elements ar Latviju. Tātad, dzīvojot uz iekšējo patēriņu, Jaunzēlande ir spējīga nodrošināt ceļu nozarei saistīto nodokļu ieņēmumu atgriešanu nozarē. Autoceļu lietošanas nodeva kravas transportam virs 3,5 tonnām vien atbaidītu pārkrauto kravas transportu plūsmu uz ceļiem. Ja ir izveidots atsevišķs ceļu fonds, tad ietaupījumi no projektiem vai ne tik aukstas ziemas paliek ceļu fonda, ko var izmantot nākamo gadu ceļu būvdarbos.

Slovēnijai kā valstij ir attīstīta ražošanas nozare, kas dod pienesumu valsts iekšzemes kopproduktam, tāpēc Slovēnijas ekonomika attīstījās.

16. Vai būtu kādi šķēršļi, lai ieviestu izvēlētās citas valsts finansējuma modeli Latvijā?

Politiskā griba.

17. Vai uzņēmējam ir kāds priekšlikums valdībai?

Sakārtot ceļu plānošanas un finansējuma stratēģiju atbilstoši esošajam iedzīvotāju skaitam un noteikt sagaidāmos rezultātus no ieguldījumiem ceļos, tātad izvēlēties ceļus, kuros ieguldījumi nesīs kopēju labumu. Sagatavot stratēģisko plānu ceļu tīkla sakārtošanai uz

nākamajiem 15 gadiem ar līdzi saistītu finansējumu. Tehniskos noteikumus un prasības veidot izejot no plāna un piešķirtajiem līdzekļiem.

18. Ja netiks veiktas nekādas pārmaiņas ceļu finansēšanas modeļa maiņā, kā jums šķiet kāda būs ceļu nozares nākotne?

Mazie ceļu uzņēmumi bankrotēs, toties lielie uzņēmumi paplašinās savu ietekmi nozarē. Palielināsies korupcijas riski, jo lielie uzņēmumi virzīsies tuvāk monopola stāvoklim būvdarbu iepirkumos. Bet ar laiku, ja netiks veiktas izmaiņas finansējuma modelī un turpināsies nepietiekams finansējums, tad arī lielie ceļu būves uzņēmumi var pārtraukt darbību ceļu nozarē.

Intervija ar AS „A.C.B." Ražošanas direktoru Andri Lapsiņu

1. Kā jūs vērtējat esošo Latvijas ceļu finansējuma modeli?

Latvijas modelis nav ne labāks, ne sliktāks kā citās valstīs, bet Latvijas gadījumā trūkst paša ceļiem piešķirtā finansējuma apjoma. Kad Latvijā bija Autoceļu fonds, tad Latvija skaitījās kā labs piemērs. Kad Autoceļu fondu slēdza, tad nozare atkal palika bez līdzekļiem. Īstenībā Latvijā nav ceļu finansējuma modelis, jo esam iekļauti parastā valsts budžeta kopējā sistēmā. Kad bija Autoceļu fonds, tad to varēja saukt par ceļu finansēšanas modeli.

2. Kādas kļūdas tika pieļautas Latvijas autoceļu finansējuma pārvaldībā?

Gan SM, gan sociālie partneri dara visu iespējamo, lai pievērstu uzmanību uz ceļu vajadzību, tā kā ceļu pārvaldībā gluži kļūdas nebūs. Jautājums ir par lēmuma nepieņemšanu politiskā līmenī. Kamēr sabiedrības lielākā daļa nesapratīs, ka ceļiem vajadzīgs lielāks finansējums un nenorādīs to kā savu primāro vajadzību, tikmēr politiķiem nebūs pietiekams spiediens pieņemt lēmumu par pārmaiņām. Otrs variants, ka kopējā valsts ekonomika attīstīsies un tādejādi palielinoties valsts kopējam budžetam arī ceļu nozarei piešķirtu vairāk finansējumu līdz ar citām nozarēm. Jāsaka, ka arī valsts institūcijās varētu uzlabot tehnisko zināšanu līmeni, lai LVC sagatavotu būvniecības plānus un projektus personāls, kas iepriekš ir piedalījies praktiski ceļu būvdarbos.

3. Kādas būtu jāveic izmaiņas Latvijas ceļu nozares finansējuma pārvaldībā?

Ceļu uzturēšanas darbus izsolīt brīvajā tirgū, kas samazinās valsts izdevumus par uzturēšanas darbiem.

4. Vai Latvija, jūsuprāt, izmanto visas ES sniegtās iespējas? Vai ES fondi ir vienīgais instruments?

Cits finansējums, kas nav jāatmaksā ES nav, viss pārējais finansējums ir jāpērk. Arī PPP projekti nozīmē valsts aizņēmuma uzsākšana, kas ir dārgs pakalpojums. Latvijā jau bija iesākts PPP projekts Siguldas šosejā, kur privātais sektors bija ieguldījis savus līdzekļus, sagatavojot projektu, lai piedalītos konkursā, bet valsts pārtrauca PPP projekta virzīšanu, jo

saprata, ka tas atstās iespaidu uz valsts budžetu. Šobrīd PPP projektus veido savādāk, jo Eiropas Komisija ir izdevusi vadlīnijas, kā sagatavot dokumentus tā, lai izskatītos, ka PPP projekts neietekmē valsts budžetu. ES nolēmusi, ka ekonomikas stimulēšanas nolūkos PPP projektus varētu izņēmuma kārtā atļaut, kaut gan zināms, ka PPP projekts palielinās valsts budžeta deficītu. Balstoties uz šo dokumentu LVC gatavo Ķekavas apvedceļa projektu.

5. Kā, jūsuprāt, autoceļu stāvoklis ietekmē uzņēmējdarbību Latvijā?

Nedomāju, ka esošais ceļu stāvoklis apstādina preču plūsmu Latvijā. Lielākās valstīs, kur ir uzņēmējdarbības centri, tur piegādēm ir jāapmainās savā starpā noteiktā laikā. Ja ceļu stāvoklis neuzlabosies, tad drīzāk sekas izpaudīsies depopulācija lauku reģionos, jo cilvēki nevar saprātīgi izbraukt no sava apvidus.

6. No uzņēmēja puses, kas ir svarīgākais ceļu nozarē?

Ceļu būves uzņēmumiem nepieciešami pasūtījumi, lai saglabātu uzņēmuma darbības apgrozījumu. Galvenais pasūtītājs ceļu darbiem Latvijā ir valsts. Vēl ostas pasūta piebraucamos ceļus utt., bet tas sastāda varbūt līdz 5% no kopējā pasūtījumu apjoma. Tā kā ceļu nozarē finansējums samazinās, tad uzņēmēji sāk diversificēt savu darbību, piemēram, uz meliorācijas nozari utt., bet arī šajā nozarē galvenais pasūtītājs ir valsts un pašvaldības. Ja pasūtījumi samazināsies, tad uzņēmēji spiesti piesaistīt ārvalstu investorus uzņēmuma daļām.

7. Patlaban no autobraucējiem ar auto ekspluatāciju saistītajiem nodokļiem ceļu un tiltu remontiem un uzturēšanai tiek novirzīti 24%. Pārējā daļa izmantota citu tēriņu segšanai. Kādam, jūsuprāt, būtu jābūt ceļu finansējuma apjomam ik gadu?

Uzņēmējam nav nozīmes, cik procenti no nodokļu ienākumiem novirza ceļiem, jo svarīga ir saprātīga finansējuma summa, ko piešķir autoceļu nozarei.

8. Kā vērtējat Latvijas ceļa tīkla garumu attiecībā pret esošo iedzīvotāju skaitu?

Visi grantētie valsts ceļi ir jāatdod pašvaldībām, jo viņi vislabāk zinās, kurus ceļus varētu aizmirst un kurus ceļus ir jānodrošina, lai atbalstītu uzņēmējdarbību.

9. Kādas ir bijušas grūtības uzņēmuma darbībai dēļ esošā autoceļu finansēšanas modeļa?

Tiek plānots Latvijā palielināt Akcīzes nodokli, ko varētu vēl nedaudz atļauties salīdzinot ar Eiropas vidējo likmi. Ja Lietuva un Igaunija nepalielinās Akcīzes nodokļa likmi, tad skaidrs, ka parādīsies ārvalstu uzņēmumi, kas varēs piedāvāt zemākas cenas ceļu būvdarbu iepirkumos.

10. Ja valsts budžeta resursi tiek uzskatīti par tradicionālu ceļu finansējuma metodi, kā jums šķiet, kāpēc Latvija pie tās pieturas un neizvēlas cita veida finansējum?

Tādejādi politiķiem ir iespēja esošo valsts budžetu sadalīt tur, kur vēlētāju vajadzības ir aktuālākās. Ārstniecībā var nonākt jebkurš līdz ar to šo nozari noteikti finansēs, līdzīga

situācija par izglītības nozari. Pašvaldībām tiek piešķirt finansējums, bet netiek vērtēts izlietojuma efektivitātes rādītājs.

11. Vai pēdējo gadu laikā slikta ceļu stāvokļa dēļ Jums ir bijušas grūtības sadarbībā ar partneriem vai saņemt kādu no pakalpojumiem, kas ir nozīmīgs jūsu uzņēmumam?

Ja ceļu būves uzņēmumam samazinās pasūtījumu apjoms, tad attiecīgi arī saistītie uzņēmumi kā būvmateriālu ražotāji to izjutīs, jo nebūs nepieciešamas materiālu piegādes iepriekšējā daudzumā, pat ēdināšanas nozare, kura reģionos ceļu strādniekiem piegādāja uz objektiem. Ceļu nozares darbinieki jau Latvijas ekonomiku veido arī kā pircēji veikalā.

12. Kuram būtu jāuzņemas Latvijas ceļu finansējuma modeļa pārmaiņu vadība?

Satiksmes ministrija.

13. Ja Latvijā finansējums ceļu nozarē tiktu novirzīts pilnībā no ceļu lietotāju nodokļiem, vai nozares uzņēmējiem pieteiktu kapacitātes izpildīt ceļu darbu pasūtījumus?

Uzņēmumiem kapacitātes pietiktu, ja gadu iepriekš SM brīdinātu uzņēmējus, ka sagaidāms finansējuma pieaugums, tad uzņēmēji varētu paspēt sagatavoties.

14. Kāpēc, jūsuprāt, Latvijā nav ieviesti maksas ceļi?

Latvijā maksas ceļus varētu veidot tikai ceļiem, kas iziet no ostām. Lietuvā ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīgāka maksas ceļiem. Ķekavas apvedceļu var veidot par maksas ceļu. Nav ieviest, jo baidās, ka nebūs populārs lēmums un ka cilvēki neizvēlēsies maksas ceļus.

15. Kāpēc Latvija izvēlējās ES fondu apguvei attiecību pret valsts līdzfinansējumu tieši 85:15 un ne savādāku proporciju?

Tas ir jautājums par politisko izšķiršanos, ja no valsts budžeta lielāku procentu daļu piešķirtu ceļu projektam, tad attiecīgi citai nozarei Latvijā mazāk finansējumu iedotu.

16. Kādi secinājumi Latvijai būtu izdarāmi pēc 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda? Vai, Jūs, izvēlētos savādāku plānošanas pieeju un proporciju sadalījumu?

Protams, ka būtu plānošanas pieeja jāpārskata un jāizvērtē, kas ir SM atbildība.

17. Kādu finansējuma modeli autoceļiem jūs izvēlētos no piedāvātajiem un kāpēc?

Ja skatās valsts budžeta finansējumu uz 1 km, tad uzņēmējiem vislabāk patīk Dānijas modelis. Apskatot modeļus kā principus, tad vislabākais liekas Jaunzēlandes modelis, kur ir skaidrība.

18. Vai uzņēmējam ir kāds priekšlikums valdībai?

Principā uzņēmējam individuāli nebūtu par to jādomā. Uzņēmēji jau iesaistās caur biedrībām un asociācijām.