

LR Satiksmes ministrijai

2020. gada 9. jūlijs

Par valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršanu no 2021.gada

Biedrība „Latvijas ceļu būvētājs” (turpmāk tekstā – Biedrība LCB) ir iepazinusies ar Satiksmes ministrijas sagatavoto Konceptuālā ziņojuma par valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršanu no 2021.gada projektu (turpmāk tekstā – Ziņojums) un izsaka sekojošu viedokli par tajā iestrādātajiem konceptuālajiem risinājumiem.

LCB atbalsta autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanu. LCB atzīst par Latvijas tautsaimniecībai stratēģiski nozīmīgu autoceļu tīkla uzturēšanas nepārtrauktību, sevišķi ziemas apstākļos. Minētā pakalpojuma sniegšana ar privātā sektora uzņēmumu starpniecību ir pilnībā iespējama un brīvas konkurences apstākļos nodrošinās mazākas šī pakalpojuma izmaksas, resursu taupīgu izlietojumu, kā rezultātā ieguvēji būs gan valsts budžets, kā šī pakalpojuma pasūtītājs, gan Latvijas iedzīvotāji, kas ir sniegtā pakalpojuma tiešie lietotāji.

Pirms konkrētu priekšlikumu un pozīcijas izklāsta autoceļu uzturēšanas tirgus jautājumā nepieciešams uzsvērt galveno šī tirgus specifiku. Pakalpojuma apjoms šajā tirgū ir izšķiroši atkarīgs no ceļu uzturēšanai piešķirtā valsts finansējuma apjoma. Tādejādi neatkarīgi no tā, vai pakalpojums tiek sniegts brīvā tirgū ar privātā sektora palīdzību, vai ar deleģēta līguma starpniecību, ceļu uzturēšanas kvalitāte, pirmkārt, ir atkarīga no tā, vai tam ir piešķirti atbilstoši līdzekļi. Ievērojot, ka ceļu uzturēšanai nepieciešamie līdzekļi tiek piešķirti nepietiekamā apjomā, vēlamā pakalpojuma apjoms neatbilst reālajam autoceļu tīkla uzturēšanas apjomam. Ņemot vērā, ka autoceļu tīkls valstī ir nemainīgs lielums (neskaitot nelielu pieaugumu jaunubūvētu ceļu dēļ) pakalpojuma apjoms tiek samazināts, pazeminot ceļu uzturēšanas klasi. Šādi deleģētā līguma ietvaros arī šobrīd rīkojas VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (turpmāk tekstā – LAU) (ja nav naudas, netiek pienācīgi uzturēti ceļi). Nav pamata uzskatīt, ka privātā sektora piesaistīšana ir „brīnumnūjiņa”, ar kuras palīdzību ceļu uzturēšana notiks par velti un esošā finansējuma ietvaros visi ceļi tiks uzturēti tiem paredzētajā klasē. Tajā pat laikā ir skaidri jāapzinās, ka arī valsts uzņēmums nevar uzturēt ceļu, ja tam netiek piešķirti naudas līdzekļi.

Tieši ilūzija, ka valsts uzņēmums neatkarīgi no naudas daudzuma jebkurā gadījumā notīrīs visus neizbraucamos ceļus, ir fiktīvs šķērslis izpratnei par tirgus atvēršanu un tā priekšrocībām.

Privātā sektora iesaistīšana var ietaupīt pasūtītāja līdzekļus. Tomēr tas iespējams tikai brīvas konkurences apstākļos, kuru nodrošināt ir valsts uzdevums. Brīva konkurence nenozīmē tikai tiesības visiem piedalīties pasūtījuma konkursos, bet arī vienādus „spēles noteikumus” visiem tirgus dalībniekiem.

Visneizdevīgākais valstij un sabiedrībai kopumā ir izkropļotas konkurences tirgus apstākļos saņemts pakalpojums. Šādā gadījumā „tirgus neredzamā roka” nevar funkcionēt un radīt pašu efektīvāko resursu izmantošanu un pasūtītāja interesēm atbilstoša piedāvājuma iesniegšanu par viszemāko cenu. Tirgus atvēršanas gaitai jābūt pakāpeniskai ar mērķi nodrošināt nepārtrauktu ceļu uzturēšanu visā periodā un netraucētu pāreju uz brīvu tirgus konkurenci vienādos apstākļos.

Lai sasniegtu iepriekš norādīto LCB uzskata par izšķirošiem un obligātiem sekojošiem tirgus atvēršanas nosacījumiem sekojošo:

1. Tirgū tiesības konkurēt ir tikai privātā sektora pakalpojuma sniedzējiem, kuri nesniedz pakalpojumus deleģēta līguma (ar administratīvi noteiktu cenu) ietvaros.

Minētais nenozīmē nekavējošu LAU likvidāciju un visu ceļu uzturēšanu nodot haotiska konkursu kopuma rezultātā „ātrākajiem” dalībniekiem. Tieši pretēji, LAU funkcija šajos apstākļos ir garantēt (deleģēto līgumu ietvaros), ka ceļu uzturēšana turpināsies līdz brīdim, kad brīvā tirgus apstākļos privātais sektors sāks pienācīgi konkurēt. LAU dalība iepirkumos, konkurējot ar privātā sektora uzņēmumiem, nav pieļaujama, jo tā būtiski izkropļo konkurenci un pamatos izslēdz brīvā tirgus darbību sekojoši :

- 1) LAU vienlaikus turpina veikt saimniecisko darbību deleģēto līgumu ietvaros, kas nodrošina pārmērīgu peļņu no šiem darījumiem (ne tikai paredzēto 6% kapitāla atdevi, bet arī līgumā paredzēto un faktisko izmaksu būtiskas neatbilstības dēļ). Tādēļ LAU var konkursos, konkurējot ar privāto sektoru, iesniegt cenas zem pašizmaksas, zaudējumus sedzot no ienākumiem no deleģētajiem līgumiem,
- 2) LAU kā valsts uzņēmuma darbību nodrošina valsts kapitāls, kas nozīmē faktiski neierobežotu „spilvenu” finansiālu grūtību gadījumā, tādēļ tas var neveikt visa veida finanšu risku segšanu ar pakalpojuma cenu. Pretstatā privātā sektora uzņēmumi

nepaļaujas uz valsts atbalstu grūtību gadījumā un valstij nav pienākuma tādu sniegt.

Šīs izmaksas privātais sektors sedz uz pakalpojuma cenas rēķina, tādēļ nav konkurētspējīgs salīdzinājumā ar valsts kapitāla uzņēmumu.

Minētie faktori kropļo konkurenci sekojošā veidā:

- 1) Samazinās privātā sektora interese piedalīties iepirkumos, kuros iepriekš uzvarējis LAU, jo „spēles noteikumi” ir acīmredzami negodīgi un nav vērts tērēt resursus dalībai negodīgā konkursā (ko apstiprina arī KPMG 2019.gadā veiktās analīzes secinājumi, ka no analizētajiem 234 pašvaldību iepirkumiem LAU ir bijis uzvarētājs 139 iepirkumos, tai skaitā 74 no tiem iepirkumiem LAU ir bijis vienīgais pretendents);
- 2) Samazinās privātā sektora investīcijas nozarē (tehnikas iegāde, darbinieku īpaši speciālistu algošana, bāzu uzturēšana), jo paredzamā uzņēmējdarbība ir negodīgas konkurences apstākļos un nav iespējams prognozēt tirgus attīstību (piemēram, valsts investēs LAU tehnikas iegādē 10 miljonus EUR un LAU varēs izslēgt šādas tehnikas finansējuma izmaksas no pakalpojuma cenas).

2. Tirgus atvēršanai jānotiek pakāpeniski 5-6 gadu laikā (ne ilgāk par 6-8 gadiem), kopējo pakalpojuma apjomu sadalot grupās un iepirkuma konkursus izsludinot ar laika intervāliem. Iepirkumu „lotes” jāparedz samērīgas ar nepieciešamiem tirgus dalībnieku ieguldījumiem nozarē. Sākotnēji daļa tirgus jāatstāj LAU deleģēto līgumu ietvaros.

Tirgus atvēršanas secība un konkursu pakāpeniska izsludināšana atbilstoši nozares spējai naudu apsaimniekot un pakalpojumu sniegt ir brīvas konkurences priekšnoteikums. Konkursi nedrīkst notikt pakalpojumu sniedzēju vai resursu deficīta apstākļos.

LCB ierosina:

- 1) Sākotnēji LAU deleģēto līgumu ietvaros atstāt valsts galveno autoceļu uzturēšanu,
- 2) Pārējo autoceļu uzturēšanu sadalīt 20 lotēs pēc ģeogrāfiska principa,

- 3) Uzturēšanas līguma periods – 5 gadi, lotes paredzamā finansējuma minimālais apmērs 2 miljoni EUR gadā,
- 4) Sākotnēji konkursus izsludināt ik pēc 3 mēnešiem, noslēgtā līguma izpildi paredzot uzsākt 3 mēnešus pēc tā noslēgšanas,
- 5) Lotes, kurās nepiesakās neviens dalībnieks nodod LAU deleģētā līguma ietvaros uz 1 gadu, tad atkārtoto konkursu,
- 6) LAU saglabā funkciju par deleģētā līgumā norādītajām cenām veikt ceļu uzturēšanu („pārņemt loti”) gadījumos, kad privātais tirgus dalībnieks nepilda līgumu un tas ir izbeigts vai uzņēmums kļuvis maksātnespējīgs.
- 7) Pēc pirmā līgumu perioda beigām (5-6 gadi) nodot publiskajā iepirkumā arī valsts galvenos autoceļus, kad beidzas pārejas periods.
- 8) LAU iegūst tiesības piedalīties konkursos pārejas perioda beigās tikai pēc pilnīgas valsts kapitāla izslēgšanas (privatizācijas).

Ar cieņu,

Biedrības „Latvijas ceļu būvētājs”
Valdes priekšsēdētājs
Andris Bērziņš