

LR Ministru kabinetam

LR Satiksmes ministrijai

2020. gada 7. augusts

Nr. 9/20

*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 atbalstu ministrijas izvēlētajam virzienam ceļu uzturēšanas tirgus atvēršanā. Ceļu un tiltu nozarei šīs pārmaiņas ir ilgi gaidīts lēmums, kam vajadzētu radīt godīgu konkurenci starp valsts uzņēmumu un privāto sektoru. Biedrība uzskata, ka tas nodrošinātu efektīvāku materiāltehnisko un cilvēku resursu izmantošanu, vienlaicīgi mazinot sezonālātes negatīvo ietekmi.

Biedrība piekrīt Ziņojumā minētajam, ka, atverot autoceļu uzturēšanas tirgu, pakalpojumu kvalitāte uzlabotos. Biedrība ir pārliecināta, ka arī sertificētu būvdarbu vadītāju uzraudzības ieviešana un kvalitātes kontroles nodrošināšana uzlabos uzturēšanas darbu kvalitāti.

Vienlaikus Biedrība uzskata, ka atsevišķi Ziņojumā uzskaitītie 3.1. **Valsts autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanas trūkumi ir analizēti tendenciozi:**

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
Privātajam sektoram var nebūt interese sniegt pakalpojumus visā valsts teritorijā, īpaši teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu un satiksmes intensitāti,	LCB nevar piekrist, secinājumam, ka privātajam sektoram var nebūt interese sniegt pakalpojumus visā valsts teritorijā. Nebūtu korekti šobrīd šo minēt pie trūkumiem, drīzāk to varētu	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Klasificēt ne kā trūkumu, bet kā iespējamo zema līmeņa risku Ziņojumā;</li><li>2. Dalīt iepirkumu lotēs pa reģiona rādiesiem vai ievērojot valsts</li></ol>

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
vai teritorijās, kurās mainīgie laikapstākļi ievērojami ietekmē uzturēšanas darbu apjomu.	apzināt kā iespējamo risku, pie tam, ar zemu varbūtību. Šos riskus var novērst pārdomāts teritoriālais lotu iedalījums plānotajam iepirkumam, nodrošinot diferencētu pieeju vienas lotes ietvaros uzturamai teritorijai, paredzot teritorijas uzturēšanu pilnā apjomā, neiedalot lotē tikai kādu konkrētu uzturēšanas klasi vai kādus konkrētus veicamos darbus. Tādejādi interese sniegt pakalpojumus visā valsts teritorijā nezustu.	sadalījumu reģionos atbilstoši plānotajai Reģionālajai reformai, neizdalot sezonās (vasara/ziema), neizdalot uzturēšanas klasēs vai veicamajos darbos.  3. Reģionus, kuros salīdzinoši augsta satiksmes intensitāte, apdzīvotība, labi attīstīta saimnieciskā darbība, dalīt mazākos reģionos (15 – 30 km rādiusā).  4. Teritorijas ar zemu iedzīvotāju blīvumu un satiksmes intensitāti, vai teritorijas, kurās mainīgie laikapstākļi ievērojami ietekmē uzturēšanas darbu apjomu (to samazinot), dalīt lielākos reģiona rādiusos vai iespēju robežās pievienot kādam reģionam ar intensīvāku uzturēšanas veicamo darbu izpildi. Tādejādi tiek palielināta interese un radīts ekonomisks pamatojums uzņēmumiem izveidot/izvietot tehnisko bāzi šādā uzturamā

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
		<p>teritorijā, kaut gan uzņēmuma pamata bāzes vieta ir citā reģionā.</p> <p>5. Lotēs, kurās ir iedalītas pamatā teritorijas, kurās mainīgie laikapstākļi ievērojami ietekmē uzturēšanas darbu apjomu (to samazinot) paredzēt “vājākas” kvalifikācijas prasības.</p> <p><i>Lai definētu precīzu teritoriālo lotu iedalījumu un skaitu būtu nepieciešams veikt padziļinātu izpēti.</i></p>
Publiskā iepirkuma rezultātā piedāvātās cenas atsevišķās iepirkuma daļās vai kopumā var būt augstākas par LAU pašreiz nodrošinātajām.	Biedrības dalībniekiem ir ilggadēja pieredze ceļu un tiltu uzturēšanā pašvaldībās un privātajā sektorā, kāpēc Biedrības LCB analīze liecina, ka atverot ceļu uzturēšanas iepirkumu brīvajā tirgū, valsts būtu ieguvēja. Tāpēc Biedrība kategoriski noraida izdomātus pieņēmumus, ka publiskā iepirkuma rezultātā tirgus piedāvātās cenas iepirkumā var būt augstākas par pašreiz ar MK noteikumiem noteiktajām	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Klasificēt ne kā trūkumu, bet kā iespējamo zema līmeņa risku Ziņojumā.</li> <li>2. Veikt LAU deleģēšanas līguma pakalpojumu cenu salīdzinājumu un analīzi ar analogiem darbiem, LAU startējot pašvaldību iepirkumos.</li> <li>3. Pārbaudīt hipotēzi, vai LAU deleģēšanas līguma pakalpojuma cenas nav krietni augstākas par cenām analogiem darbiem publisko</li> </ol>

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
	cenām. LCB-prāt daudz lielāka iespējamība ir tam, ka LAU un privātā sektora komersantu piedāvātās valsts autoceļu uzturēšanas cenas būs rūpīgi izsvērtas un, visticamāk, zemākas par tām cenām, kas ir šī brīža LAU Deleģēšanas līgumā.	iepirkuma līgumu ietvaros.
Papildus nepieciešams finansējums PVN izmaksām, ja iepirkuma rezultātā nerodas pietiekams ietaupījums un darbus paredzēts veikt pašreizējā finansējuma apjomā.	Ziņojuma autori, mūsprāt, apzināti mēģina sabiezināt krāsas ap PVN izmaksām, tā vietā, lai domātu par instrumentiem, kas nodrošinātu to, lai pieņēmumi nepiepildītos. LCB piedāvā Ziņojuma 10.lpp. 3.1. punkta Trūkumu 3. rindkopas redakciju izteikt šādi: “Publiskā iepirkuma rezultātā iepirktajiem pakalpojumiem ir piemērojams PVN 21% apmērā un tādējādi šo paredzēto finansējuma daļu nevar izmantot, lai segtu ar autoceļu uzturēšanas darbiem saistītos izdevumus.”	<p>1. Trūkumu Ziņojumā izteikt šādā redakcijā: “Publiskā iepirkuma rezultātā iepirktajiem pakalpojumiem ir piemērojams PVN 21% apmērā un tādējādi šo paredzēto finansējuma daļu nevar izmantot, lai segtu ar autoceļu uzturēšanas darbiem saistītos izdevumus.”</p> <p>2. Izdalīt no Autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem, darbus, kuri būtu klasificējami kā būvniecības pakalpojumi, un tiem piemērot apgriezto PVN maksāšanas kārtību.</p> <p><i>Minēto kārtību piemēro arī tādiem būvniecības pakalpojumiem, kuri sniegti kā atsevišķi būvniecības pakalpojumi (piemēram, atsevišķi sniegti remonta darbi), nesaistot tos tikai ar nekustamo īpašumu atjaunošanas vai pārbūves procesiem (skatīt 02.01.2020. VID Metodisko materiālu “Par</i></p>

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
		<i>pievienotās vērtības nodokļa īpašā režīma piemērošanu būvniecības pakalpojumiem...</i>
Ceļu būvniecības nozares sezonālitate var negatīvi ietekmēt vasaras sezonas uzturēšanas darbus, jo darbaspēka un tehnikas pieprasījums var pārsniegt piedāvājumu.	Tā kā ceļu būves uzņēmumu kapacitāte un tehnoloģiskais nodrošinājums tiek pielāgots pasūtījumiem, tad nebūtu jāsatraucas, ka nozares sezonālitate var negatīvi ietekmēt vasaras sezonas uzturēšanas darbus, jo darbaspēka un tehnikas pieprasījums var pārsniegt piedāvājumu. Zināšanas un daudzu gadu pieredze un sekmīga darbošanās ceļu būvniecības nozarē nodrošina izsvērtu darbu plānošanu un organizēšanu, cilvēkresursu un tehniskā nodrošinājuma piesaisti. Pārdomāti izstrādātas prasības plānotā iepirkuma procedūrā, pārdomāti izstrādāts iepirkuma līguma projekts ar skaidri atrunātu atbildību, garantijām nodrošina efektīvu rezultātu un kvalitatīvu pakalpojumu saņemšanu.	<p>1. Dzēst šo trūkumu Ziņojumā, citādi tiek apšaubīta daudzu pieredzējušu, ilgi pastāvošu un stabilu ceļu būves uzņēmumu spēja izpildīt līgumu saistības;</p> <p>2. Definēt Iepirkumā tādas tehniskās prasības attiecībā uz tehnisko un resursu nodrošinājumu, lai pasūtītājs spētu pārliecināties par pretendenta spējām pildīt līguma izpildi.</p> <p>Piemēram,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• katrai autoceļu uzturēšanas darba pozīcijai pretendentam jānorāda plānotais tehniskais un citu nepieciešamo resursu nodrošinājums konkrētā darba sekmīgai izpildei</li> </ul>

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
		<p>(speciālizētās uzturēšanas tehnikas nosaukums, aprīkojums, tehniskie parametri, skaits, piederība/statuss, izlaiduma gads; speciālizētās uzturēšanas tehnikas vienību vadītāji, to skaits; operatīvo brigāžu skaits un darbinieku skaits katrā brigādē; nepieciešamā resursu skaita nodrošinājuma plāns);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ziemas un vasaras mehanizētās uzturēšanas maršrutu shēmas ar kaisāmā materiāla patēriņa aprēķinu, tehnisko aprīkojumu un cilvēkresursu piesaisti;</li> <li>• tehnoloģiskais darbu izpildes un kvalitātes</li> </ul>

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
		<p>nodrošināšanas plāns;</p> <p>3. Noteikt, ka Iepirkuma līguma noslēgšanas gadījumā, pirms līguma izpildes uzsākšanas pretendents jāiesniedz pierādījumi, kas apliecina ka pretendents rīcībā būs visi nepieciešamie resursi vajadzīgajā aprīkojumā (bāzes vieta, dežuranti, specializētās uzturēšanas tehnika un to vienību vadītāji, operatīvo brigāžu darbinieki utt.)</p> <p>4. Nosakot kvalitātes prasības pretendentiem un citus līguma nosacījumus, Iepirkuma līgumā paredzēt soda naudas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ja netiek nodrošināta autoceļa pieejamība (piem. noteikts vidējais ātrums posmā, saķeres</li> </ul>

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
		<p>rādītāji, sniega segas biezums u.c);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Satiksmes negadījuma gadījumos, ja tie notikuši autoceļa uzturētāja vainas dēļ;</li> <li>• Par uzturēšanas darbu kavētu uzsākšanu vai neatbilstošu izpildi noteiktā termiņā.</li> <li>• u.c.</li> </ul> <p>5. Paredzēt, ka līguma noslēgšanas gadījumā, būs jāiesniedz iepirkuma līgumā paredzēto saistību izpildes nodrošinājuma garantija, civiltiesisko atbildību apdrošināšanas polisi uzturēšanas darbiem un citas garantijas, kas samazina pasūtītāja risku nesaņemt līgumā nolīgto.</p>
Privātie komersanti var nebūt gatavi pilnai tirgus atvēršanai no 2021.gada, jo to tehniskais un resursu nodrošinājums neatbilst plaša apmēra autoceļu	Savlaicīgi noslēgusies iepirkuma procedūra un noslēgti līgumi, vismaz 3-6 mēneši iepriekš, nodrošinātu komersantus ar nepieciešamo laiku, lai sagādātu un aprīkotu nepieciešamo tehniku,	<p>1. Dzēst šo trūkumu Ziņojumā.</p> <p>2. Plānot Iepirkuma līgumu uzsākšanu ne ātrāk kā 3 - 6 mēnešus pēc Iepirkuma līgumu noslēgšanas</p>



Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
uzturēšanas darbu veikšanai, kas paredzēti valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas publiskajā iepirkumā, kura termiņš paredzēts 5 gadus ilgs.	iekārtas un nodrošinātos ar visu nepieciešamo. Līdz ar to valstij nebūtu jāsaucas, ka privātais sektors var nebūt gatavs pilnai tirgus atvēršanai no 2021.gada, balstoties uz viedokli, ka to tehniskais un resursu nodrošinājums neatbilst plaša apmēra autoceļu uzturēšanas darbu veikšanai. Tieši otrādi daudzi ceļu uzņēmumi jau šobrīd ir ilggadēji ceļu un tiltu uzturēšanas darbu veicēji pašvaldībās un privātajā sektorā.	uzturēšanas tehniskā parka paplašināšanai, bāzes vietas nodrošināšanai un cilvēkresursu piesaistīšanai.  3. Veikt 4.tabulā “Veicamo darbu plānotie termiņi” labojumus, papildinot to ar 10. punktu “Līguma noslēgšana – Līguma uzsākšana” paredzot tam vismaz 3 – 6 mēnešu periodu.
Gadījumā, ja privātajam komersantam, kurš nodrošina noteikta autoceļu posma uzturēšanu, rodas finansiālas grūtības vai tas atsakās no līguma izpildes, var izveidoties situācija, kad valsts autoceļi netiek uzturēti.	Biedrība nevar piekrist, ka tirgus atvēršanas trūkums būtu iespēja, ka pie uzņēmuma komerciālām grūtībām var izveidoties situācija, ka valsts autoceļi netiek uzturēti. Šeit būtu vairāk jāstrādā pasūtītājam, jo pie pārdomāti izstrādāta iepirkuma līguma projekta ar skaidri atrunātu atbildību, garantijām, kas jāiesniedz līguma noslēgšanas brīdī,	1. Dzēst šo trūkumu Ziņojumā.  2. Paredzēt, ka līguma noslēgšanas gadījumā, būs jāiesniedz iepirkuma līgumā paredzēto saistību izpildes nodrošinājuma garantija.

Ziņojumā minētais Trūkums	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
	minētais trūkums nebūtu iespējams.	

Biedrība LCB piedāvā punktā 3.2. **Valsts autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanas riski** veikt vairākus labojumus, tai skaitā, pie Augsta līmeņa riskiem:

Ziņojumā minētais augsta līmeņa risks	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
Publiskā iepirkuma rezultātā iepirktajiem pakalpojumiem ir piemērojams PVN 21% apmērā.		1. Dzēst šo risku Ziņojumā, jo tas ir klasificējams kā trūkums.
Iepirkumu procedūras norises riski, piemēram, uz pakalpojumu sniegšanu kādā teritorijā nepiesakās neviens pretendents, vai arī pēc lēmumu pieņemšanas par uzvarētājiem citi pretendenti apstrīd rezultātus, tādējādi kavējot līgumu slēgšanas procesu un pakalpojumu sniegšanas uzsākšanu. <b>Plānotā darbība riska mazināšanai:</b> Valsts autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanu noteikt tādā periodā, lai varētu veikt publisko iepirkumu konkursu, paredzot	2.punktā skarto risku samazināšanai visefektīvākais līdzeklis būtu pārdomāti izstrādāta plānotā iepirkuma dokumentācija (nolikums, tehniskā specifikācija, prasības uz tehnisko nodrošinājumu, līdzšinējo pieredzi utt.) un akurāti noorganizēta plānotā iepirkuma procedūra, tīši vai netīši neradot kādam pretendentam priekšrocības attiecībā pret citiem pretendentiem.	1. Klasificēt kā vidēja vai zema līmeņa risku. 2. Ņemt vērā visus jau iepriekš minētos LCB priekšlikumus. 3. Konkurences veicināšanai Iepirkumā noteikt garāku pieredzes apliecināšanas termiņu attiecībā uz pretendenta tehniskām un profesionālām spējām, proti, paredzēt, ka pretendents var apliecināt ar informāciju par būtiskākajām veiktajām sniegtajiem pakalpojumiem <b>vismaz 5-10 gadu periodā</b> , ko arī pieļauj PIL. (Pakalpojumiem

Ziņojumā minētais augsta līmeņa risks	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
visus iespējamus riskus (piemēram, nepiesakās neviens pretendents vai konkursa rezultāts tiek apstrīdēts) un tādējādi nepieciešamības gadījumā to rīkojot atkārtoti.		<p>vispārīgā gadījumā ir 3 gadi).</p> <p>4. Iepirkumā nenoteikt, ka pretendenta pieredzei ir jābūt gūtai uz valsts/reģionālajiem autoceļiem.</p> <p>5. Iepirkumā nenoteikt, ka pretendenta pieredzei jābūt noteikta lieluma teritorijas uzturēšanā, bet gan pēc faktiski izpildītā darba apjoma.</p> <p>6. Nosakot kvalifikācijas prasības specifisku uzturēšanas darbu veikšanā:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- darbus, kuri var būt izpildīti ceļu būvdarbu līguma ietvaros, atļaut pretendenta pieredzi apliecināt ar šiem izpildītājiem ceļu būvdarbu līgumiem.</li> <li>- pieļaut pretendentam pieredzi apliecināt arī apakšuzņēmēja statusā.</li> </ul>

Ziņojumā minētais augsta līmeņa risks	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
		<p>- paredzēt, ka pretendents pieredzi var apliecināt summāri, ar vienu vai vairāku līgumu izpildi.</p> <p>7. Lai veicinātu konkurenci un nodrošinātu, lai uzturēšanas pakalpojumi tiek sniegti izmaksu efektīvākajā veidā, Teritoriālo lotu iedalījumu veidojot, nesadalīt valsti 12 lielos reģionos.</p> <p><i>Lai sniegtu precīzākus priekšlikumus Iepirkuma dokumentācijas un prasību sagatavošanā, būtu nepieciešams zināt precīzs teritoriālais teritoriālais lotu sadalījums.</i></p>
<p>Privātie komersanti var nebūt gatavi tirgus atvēršanai un nodrošināti ar pakalpojumu izpildei nepieciešamo tehniku un resursiem no 2021.gada 1.janvāra.</p> <p><b>Plānotā darbība riska mazināšanai:</b> tiek noslēgts jauns deleģēšanas līgums ar LAU līdz 2021.gada 30.jūnijam, lai dotu iespēju komersantiem sagatavoties tirgus</p>	<p>LCB uzskata, ka arī 3. punkts būtu jāsvīturo, jo tas nav saskaņā ar Ziņojuma 4.tabulu “Veicamo darbu plānotie termiņi”, kurā ir norādīts, ka iepirkuma procedūras rezultātu izskatīšana, izvērtēšana, līgumu slēgšana tiek plānota periodā 01.04.2021 – 30.06.2021. un līguma uzsākšana attiecīgi no 01.07.2021, līdz ar to privātiem komersantiem uz to brīdi nemaz nav jābūt gataviem nodrošināt pakalpojumu izpildi ar</p>	<p>1. Dzēst šo risku, jo saskaņā ar Ziņojuma 4.tabulā norādīto informāciju šāds risks nav saskatāms.</p>

Ziņojumā minētais augsta līmeņa risks	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
atvēršanai un pakalpojumu sniegšanas uzsākšanai.	nepieciešamo tehniku un resursiem no 2021.gada 1.janvāra.	

Būtu jāprecizē Ziņojuma 3.2. punkta vidēja līmeņa risku 1. punkta riska novērtējums.

Ziņojumā minētais vidēja līmeņa risks	LCB Viedoklis	LCB Priekšlikums
<p>Situācijā, ja samazinās LAU veikto darbu apjoms, LAU būs nepieciešams samazināt darbinieku un tehnikas skaitu. LAU šobrīd nodarbina 1262 darbiniekus, kā arī LAU īpašumā atrodas 4789 tehnikas vienību.</p> <p><b>Plānotā darbība riska mazināšanai:</b> nepildot vairs Deleģēšanas līgumu, tiks radīta iespēja LAU attīstīt komercdarbību bez ierobežojumiem brīvās konkurences ietvaros un nodarbināt resursus tās veikšanā.</p>	<p>Biedrība norāda, ka ceļu nozarē pastāv darbinieku migrācija starp ceļu būves/uzturēšanas uzņēmumiem. Īpaši novērojama nekvalificētu darbinieku, kā piemēram, ceļu strādnieku, palīgstrādnieku, pāreja starp uzņēmumiem, līdz ar to daudziem no šiem darbiniekiem būs iespēja turpināt veikt uzturēšanas darbus līdzšinējā teritorijā pie šīs teritorijas turpmākā uzturētāja, tāpēc globāli darba tirgū nekas nemainīsies.</p>	<p>1. Precizēt šo risku un riska novērtējumu, LCB globāli problēmu neredz.</p>

Iepazīstoties ar Ziņojuma 3.4. punktā minēto, Biedrība piedāvā, ziņojuma autoriem veikt LAU deleģēšanas līguma pakalpojumu cenu salīdzinājumu un analīzi ar analogiem darbiem, LAU startējot pašvaldību iepirkumos un pārbaudīt hipotēzi, vai LAU deleģēšanas līguma pakalpojuma cenas nav krietni augstākas par cenām analogiem darbiem publisko iepirkuma līgumu ietvaros.

Izvērtējot ceļu uzturēšanas atvēršanu kopumā, Biedrība LCB vēlas vērst uzmanību, ka LAU veikto darbu apjomam (kā tas norādīts vidēja līmeņa risku izvērtējumā), **par nepieļaujamu** būtu uzskatāma **turpmāka LAU iespēja attīstīt komercdarbību bez ierobežojumiem brīvās konkurences ietvaros** un nodarbināt resursus tās veikšanā. Tas nozīmētu valsts finansētas kapitālsabiedrības līdzdalību ceļu būvniecības un uzturēšanas jomā, konkurējot ar privāto sektoru. Tas nav pieļaujams no vairāku apsvērumu viedokļa:

1. Valsts nenodarbojas un tai nav jānodarbojas ar uzņēmējdarbību brīva tirgus apstākļos, t.sk. uzņemoties nozīmīgus riskus.
2. Līdzšinējie milzīgie ikgadējie investīciju apjomi LAU, t.sk. tehnikas parka attīstībā, veidotu nevienlīdzīgu konkurenci un tirgus kropļošanu.
3. Lai spētu pilnvērtīgi funkcionēt un konkurēt šajā nozarē, LAU attīstība nebūtu iedomājama bez papildus investīcijām asfalta ieklāšanas vai pat ražošanas iekārtās. Jāatzīmē, ka jau pašreiz Latvijā pieejamās asfalta ražošanas un ieklāšanas jaudas stingri pārsniedz tirgus pieprasījumu.

Nemot vērā iepriekš minēto, Biedrība uzskata, ka situācijā, ja brīvā tirgus apstākļos uzturēšanas darba apjoms LAU būtiski samazināsies, tehniskie resursi un aprīkojums, kā arī nekustamais īpašums ir jāpārdod izolē. Tādējādi valsts varētu iegūt papildus līdzekļus, lai finansētu citas vajadzības. Savukārt atbilstošais LAU personāls nepieciešamā daudzumā tiks piesaistīts privātā sektora uzņēmumos.

Vērtējot Ziņojumā minēto Igaunijas pieredzi, tās teritorija, kura ir mazāka par Latviju, ir sadalīta 17 iepirkumos. Sadalot Latvijas teritoriju 12 iepirkumos pastāv liela varbūtība, ka kvalificēties šāda lieluma iepirkumam varēs tikai LAU, jo vēsturiski tam vienīgajam būs uzkrāta vajadzīgā apjoma pieredze, kas faktiski nozīmētu to, ka tirgus ir atvērts, bet darbus veikšanai kvalificēties var tikai viens komersants (izņēmums ir Rīgas reģions, kur iespējams konkurenci varētu sastādīt komersanti, kas veic uzturēšanas darbus Rīgas pilsētā, pie nosacījuma, ja netiks definēts, ka pieredzei ir jābūt gūtai uz valsts/reģionālajiem autoceļiem). Biedrību māj bažas, ka tirgus atvēršana, sadalot valsti vairākos lielos reģionos, neveicinās konkurenci un uzturēšanas izmaksu samazinājumu kopumā. Līdz ar to būtu jāpārskata plānotais teritorijas sadalījums, piemēram ievērojot valsts sadalījumu reģionos atbilstoši plānotajai Reģionālajai reformai. Atstājot valsti sadalītu vairākos lielos iepirkumos, kuros var kvalificēties tikai viens pretendents, kuram ir dominējošs stāvoklis tirgū, pastāv liela varbūtība, ka tiek ierobežota konkurence t.i. tādas faktiski nav un līdz ar to var būt līdzīga situācija, kā tas bija iepirkumā *“Par Rīgas pilsētas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas ieviešanu”*, kurā Konkurences padome neļāva noslēgt līgumu.

Kopumā LCB uzskata, ka valsts atteikšanās no ceļu uzturēšanas pakalpojumu iepirkšanas deleģēšanas līguma ietvaros būtu vērtējama ļoti pozitīvi. Biedrība LCB atbalsta Satiksmes

ministrijas sagatavotā Konceptuālā ziņojuma virzīšanu tālākai izskatīšanai Ministru kabineta sēdē, ja Ziņojumā tiek veiktas izmaiņas pretrunām, ko LCB uzskaitījuši šajā vēstulē. Vienlaicīgi uzskatām, ka turpmākajā valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršanas virzībā un noteikumu radīšanā būtu jāiesaista privātā sektora, jeb Biedrības LCB pārstāvji.

Ar cieņu,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Andris Bērziņš', written on a light background.

Biedrības „Latvijas ceļu būvētājs”  
Valdes priekšsēdētājs  
Andris Bērziņš