

## NOZARES TIESISKĀ REGULĒJUMA ANALĪZE

Transporta un sakaru nozares tiesiskais regulējums tiks analizēts pa apakšnozarēm. Katrā apakšnozarē uzmanība tiks veltīta tiem normatīvajiem tiesību aktiem, kuru regulējumam varētu būt nozīme PPP kontekstā.

### AUTOSATIKSME

Lai izvērtētu PPP iespējas autosatiksmes jomā, nepieciešams identificēt tos resursus, kas pieder publiskajam partnerim un izvērtēt iespējas publiskā partnera resursus novirzīt PPP projektu īstenošanā. Tādēļ nepieciešama nozares normatīvo aktu analīze.

**Likums "Par autoceļiem":** Likums nošķir autoceļus no pilsētu ielām, kas ir būtiski PPP pielietojuma kontekstā. Kā autoceļi tiek definētas kompleksas inženierbūves ārpus pilsētas robežām, kas izmantojamas transportlīdzekļu satiksmei, savukārt pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes, kas atvieglo pilsētu ielu būvniecības vai renovācijas un uzturēšanas PPP projektu realizāciju.

Valsts autoceļi un to zemes ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajam būvēm ir LR īpašums. Pagastu, uzņēmumu un māju ceļi un to zemes ir valsts, attiecīgo pašvaldību vai pilsoņu īpašums. Par valsts un pašvaldību līdzekļiem izbūvētie autoceļi lietojami bez maksas. Maksu var ņemt par īpaši aprīkotu ceļu lietošanu, kas izbūvēti, iesaistot privātos līdzekļus. Šādos gadījumos maksu nosaka ceļa īpašnieks.

Autoceļu kompleksā ietilpst zemes klātne, ceļa braucamā daļa, mākslīgās būves (tilti, ceļu pārvadi, tuneli, estakādes, caurtekas, ūdens novadīšanas ietaises, atbalsta sienas u. c.), ceļu inženierbūves (autobusu pieturvietas un paviljoni, paātrinājuma joslas, transportlīdzekļu stāvvietas, pasažieru atpūtas laukumi, sniega aizsargšētas, apstādījumi, veloceliņi un ietves, ceļu sakaru un apgaismojuma līnijas), valsts ceļu dienesta ēkas un būves (ražošanas bāzes, būvmateriālu un kaisāmā materiāla novietnes u. c.), ceļa aprīkojums (ceļa zīmes, luksofori, signālstabiņi, aizsargbarjeras, vertikālais un horizontālais marķējums u. c.).

**Aizsargjoslu likums** un 10.05.2001. MK noteikumi Nr.162 „Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodika”: Autoceļa aizsargjoslu nosaka tā pašvaldība, kuras teritorijā atrodas attiecīgais autoceļš, saskaņojot ar Satiksmes ministriju (valsts autoceļiem) vai autoceļa īpašnieku (pārējiem ceļiem).

19.10.2004. MK noteikumi Nr.871 nosaka valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasības un to izpildes kontroles kārtību.

Maksas ceļu izveide Latvijā ir iespējama, izpildoties vairākiem priekšnosacījumiem – 1) autoceļš tiek izveidots no jauna, nevis uzlabots vai izmantots esošais; 2) autoceļa izbūvi finansē no privātajiem nevis budžeta līdzekļiem. Maksu par privātiem līdzekļiem izbūvēta autoceļa lietošanu nosaka tā īpašnieks.

Līdz ar to, autoceļa koncesijas projekta gadījumā valsts vai pašvaldība nodod privātajam partnerim savus resursus – zemi, uz kuras jaunais autoceļš tiek izbūvēts, savukārt maksu par šī autoceļa lietošanu nosaka īpašnieks (privātais partneris vai valsts atkarībā no konkrētā projekta veida).

Otrs PPP īstenošanas variants ir esošo autoceļu infrastruktūras uzlabošana, neiekasējot par ceļu izmantošanu lietotājmaksas. Šādā gadījumā PPP īstenošana vairāk līdzinās ilgtermiņa pakalpojumu iepirkuma līgumam, kur publiskais partneris vairāku gadu garumā atmaksā privātajam partnerim ceļu infrastruktūras uzlabošanā ieguldītos finanšu līdzekļus, savukārt privātajam partnerim ir pienākums PPP līguma darbības laikā nodrošināt ceļa infrastruktūras uzturēšanu noteiktā kvalitātē. Šāds PPP īstenošanas projekts Latvijā būtu vieglāk īstenojams. Šādā PPP projektā kā papildus labumu privātajam partnerim līdzās ceļa infrastruktūras kvalitātes nodrošināšanas pienākumam var iznomāt valstij un pašvaldībai piederošās ceļu inženierbūves (izveidot pieturvietas ar kafejnīcām u.tml.).

## AVIĀCIJA

**Likums „Par aviāciju”** attiecas uz civilo un militāro aviāciju LR teritorijā, LR civilās un militārās aviācijas gaisa kuģiem, kuri atrodas ārpus LR teritorijas, LR muitas un Valsts robežsardzes dienestu aviāciju.

Lidlauki Latvijā var būt gan privāti, gan valsts vai pašvaldības, bet tiem ir jāatbilst likuma „Par aviāciju” un starptautisko dokumentu prasībām. Pašlaik nav tiesiska regulējuma, kurš regulētu lidlauku izmantošanas kārtību.

Latvijā ir vairākas lidostas, no kurām lielākā ir ["Starptautiskā lidosta Rīga"](#), kura atrodas Rīgā, mazākas ir [Liepājā](#), [Ventspilī](#) un Daugavpilī. Valsts akciju sabiedrība "Latvijas gaisa satiksme" veic gaisa satiksmes vadības apkalpošanu Rīgas, Liepājas un Ventspils lidlaukos.

PPP īstenošana aviācijas jomā būtu saistāma ar lidlauku un lidostu izbūvi, infrastruktūras izveidi.

Kā liecina pieejamā informācija, **lidostas "Rīga"** teritorijas zemesgabali ir ieguldīti VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” pamatkapitālā, tātad ir tās īpašumā. Līdz ar to, kā publiskais partneris lidostas „Rīga” attīstībai būtu VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, kas PPP projektos kā resursu var izmantot tai piederošo nekustamo īpašumu. Ņemot vērā straujās attīstības un lidostas „Rīga” teritoriju paplašināšanos un lidostu būvju specifiku, tiek apsvērtas iespējas PPP izmantošanai jauna termināla būvniecībā, privātajam partnerim nododot uzbūvētā objekta apsaimniekošanas tiesības, kā arī iespēju gūt papildus ienākumus, izveidojot veikalus un sniedzot ēdināšanas pakalpojumus.

Savukārt **Liepājas lidostas** zeme pieder Liepājas ekonomiskajai zonai. Saskaņā ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu, Liepājas speciālā ekonomiskā zona izveidota ar mērķi attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisku preču apmaiņu caur Latviju. Tās uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai Liepājā. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, ja tas nepieciešams, iznomā vai pārdod Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā esošo zemi, izņemot ostas zemi, un citu nekustamo īpašumu. Pirms komercdarbības uzsākšanas un ieguldījumu izdarīšanas, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas ieguldītāji slēdz līgumu ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi. Tātad Liepājas lidostas infrastruktūras attīstība varētu notikt PPP projekta veidā, kur publiskais partneris būtu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde. Turklāt, kā liecina pēdējā informācija, 2008.gada februārī pieņemts lēmums Liepājas lidostas teritorijas zemi iznomāt pašvaldības uzņēmumam SIA „Aviosabiedrība „Liepāja””<sup>1</sup>.

Ja Liepājas lidostas infrastruktūras attīstībai piemērotu PPP institucionālo modeli – kopuzņēmumu, šai komercsabiedrībai ir tiesības piemērot likumā "Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās" paredzētos tiešo nodokļu atvieglojumus. Taču jāņem vērā, ka saskaņā ar likuma „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” pārejas noteikumu 6. punktu, nodokļu atvieglojumi ir piemērojami ieguldījumiem, kas veikti līdz 2017.gadam (ieskaitot).

Tā kā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas viens no mērķiem ir investīciju piesaiste, kas tiek nodrošināta ar īpašiem nodokļu atvieglojumiem, jāsecina, ka līdzās PPP ir citas alternatīvas investīciju piesaistes iespējas.

**Ventspils lidostas** apsaimniekotājs ir SIA „Ventspils lidosta”, kuras 100% kapitāla daļas pieder Ventspils pašvaldībai. Sākot no 2002.gada jūlija, Ventspils Lidosta ir iekļauta Ventspils brīvostas teritorijā, arī visas īpašumtiesības uz Ventspils lidostas zemi nododot brīvostai. Ventspils lidostas neaizņemtā teritorija (aptuveni 10 ha) ir pieejama jaunu uzņēmumu, infrastruktūras objektu un ražotņu izvietošanai, kas ir liels potenciāls, lai piemērotu likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” noteiktās nodokļu

<sup>1</sup> <http://www.liepajniekiem.lv/lat/zinas/bizness/?doc=28931>

atlaides (piem., brīvostas teritorijā PVN samazinājums lielākajai daļai precēm un pakalpojumiem, akcīzes nodokļa atvieglojumi).

Pēc rīcībā esošās informācijas Satiksmes ministrija un reģionālās lidostas veic pārrunas, lai izveidotu valsts akciju sabiedrību „Reģionālās lidostas”, tādejādi atvieglot finanšu piesaisti tieši mazajām lidostām (Ventspils, Liepājas). Tas būtu arī labs stimuls apsvērt iespēju izmantot PPP dotās priekšrocības, attīstot gan lidostu infrastruktūru, gan blakus pakalpojumus (piem., ēdināšanas un citus servisa pakalpojumus), apvienojot šos pasūtījumus vienā paketē visās lidostās, tādejādi piesaistot lielus un stabilus privātos partnerus.

Ņemot vērā to, ka veiksmīgam PPP projektam dzīves cikla laikā ir jānodrošina augstāka pakalpojuma kvalitāte pie līdzīgām vai zemākām izmaksām kā tradicionālā iepirkuma gadījumā, kas praksē, galvenokārt, ir iespējams panākot apjoma ekonomijas (*economy of scale*) efektu, jo sākotnējās izmaksas (projekta konsultantu apmaksas (finanšu/risku, juridiskie, tehniskie konsultanti), projekta priekšizpētes izstrāde, konkursa dokumentācijas sagatavošana, konkursa dokumentācijas izvērtēšana, termiņu nobīdes), lielākajā daļā PPP projektu neatkarīgi no projekta lieluma, būs vienādas, tieši izvēlētais projekta lielums visbiežāk būs kritiskais aspekts, lai atbildētu uz jautājumu, vai privātā kapitāla piesaiste ir izdevīga publiskajam sektoram.

## DZELZCEĻŠ

Par publisko un privāto partnerību varētu runāt attiecībā uz to dzelzceļa infrastruktūras objektu daļu, kas pieder valstij vai pašvaldībai vai kapitālsabiedrībai, kurā valstij vai pašvaldībai ir izšķirošā daļa.

**Dzelzceļa likums:** Dzelzceļš ir transporta sistēma, kura kā organizatoriski tehnisks komplekss ietver dzelzceļa infrastruktūru, ritošo sastāvu un tā funkcionēšanai nepieciešamās ēkas un būves, pārvadātājus, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus, kā arī personas, kuras pārvadātāja vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzdevumā nodrošina attiecīgos tehnoloģiskos procesus (infrastruktūras tehniskā aprīkojuma pārvaldīšana, remonts, būvniecība, ritošā sastāva remonts, būvniecība, manevru darbi stacijas robežās u.tml.). Dzelzceļa infrastruktūra atkarībā no tās izmantošanas iedalāma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā. Dzelzceļa infrastruktūra kā lietu kopība vai atsevišķi infrastruktūras objekti var piederēt valstij, pašvaldībai, citai juridiskajai vai fiziskajai personai.

Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir valsts dibināta akciju sabiedrība. Ar Ministru kabineta lēmumu atsevišķus valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektus var nodot citu personu pārvaldīšanā. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību finansē no dzelzceļa infrastruktūras fonda līdzekļiem. Pašvaldību, komercsabiedrību, citu juridisko vai fizisko personu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību finansē to īpašnieki.

Zeme valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā ir valsts īpašums. Satiksmes ministrs valsts zemi nodod valdījumā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs valstij piederošo zemi var iznomāt vai apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai. Šajos darījumos dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas valsts vārdā.

Jaunu atsevišķu lietotāju pārbrauktuvju un pāreju ierīkošana un aprīkošana tiek veikta par ieinteresētās puses līdzekļiem.

Attiecībā uz PPP īstenošanu dzelzceļa jomā, jāņem vērā, ka ir 02.12.1997. MK noteikumi Nr.394 „Dzelzceļa būvnoteikumi”, kas attiecas uz visiem dzelzceļa būvobjektiem un dzelzceļa infrastruktūras objektiem un nosaka prasības to būvprojektēšanas sagatavošanai, būvprojekta izstrādāšanai un būvdarbu veikšanai saskaņā ar darba aizsardzības, ugunsdrošības, satiksmes drošības un dabas aizsardzības normatīvajiem aktiem.

Dzelzceļš kā transporta sistēma sastāv no tehniskajiem līdzekļiem - dzelzceļa sliežu klātnes, kontakttīkla, signalizācijas, mākslīgajām būvēm, ritošā sastāva un ekspluatācijai nepieciešamā personāla (dispečerdienesta).

Visbiežāk ar vārdu "dzelzceļš" saprot dzelzceļa infrastruktūru – dzelzceļa sliežu ceļus (sliedes, gulšņus, sliežu stiprinājumus, pārmijas, signalizācijas ierīces u.c.). Ņemot vērā to, ka šobrīd ritošais sastāvs ir nepietiekošs, iespējams būtu nepieciešams kādu dzelzceļa posmu nodot privātam partnerim ritošā sastāva iepirkšanai, dzelzceļa sliežu ceļu apsaimniekošanai un blakus pakalpojumu (ēdināšanas, autonomas un tamlīdzīgu) nodrošināšanai. Šim dzelzceļa posmam būtu jābūt ar pietiekošu satiksmes intensitāti, lai privātais partneris savus ieguldījumus spētu atpelnīt. Brīvi palikušos ritošos sastāvus VAS „Latvijas dzelzceļš” varētu novirzīt citos maršrutos, kur jau šobrīd intensīvās dzelzceļa transporta izmantošanas dēļ nepietiek ritošā sastāva un cilvēkiem ir jābrauc, stāvēt kājās.

Starptautiskos dzelzceļa pasažieru pārvadājumus uz Eiropas Savienības valstīm Latvija pašreiz neveic, un tie notiek tikai ar Krieviju, Baltkrieviju un Ukrainu, kurus veic vietējās kapitālsabiedrības – a/s „Starptautiskie pasažieru pārvadājumi” un SIA „L-Ekspresis”<sup>2</sup>. Pārvadājumi uz Ukrainu notiek caur Lietuvu, savukārt cauri Latvijai kursē Lietuvas kompānijas vilciens virzienā uz Krieviju.

Ir nepieciešams veikt izpēti par PPP principu piemērošanu Starptautiskos dzelzceļa pasažieru pārvadājumos uz Eiropas Savienības valstīm.

## JŪRNICĪBA

Lai izvērtētu PPP iespējas jūrniecības jomā, nepieciešams identificēt tos resursus, kas pieder publiskajam partnerim un izvērtēt iespējas publiskā partnera resursus novirzīt PPP projektu īstenošanā. Tādēļ nepieciešama nozares normatīvo aktu analīze.

**Likums par ostām:** Osta ir ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģu ceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai. Ostas teritorijas sauszemes daļa (turpmāk — ostas zeme) var būt valsts, pašvaldības vai citas juridiskās vai fiziskās personas īpašums. Ostas iekšējo ūdeņu daļa (turpmāk — akvatorija) ir valsts īpašums. Valsts zemi un akvatoriju nodod valdījumā attiecīgās ostas pārvaldei, izņemot to valsts zemi, uz kuras izvietota valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma josla, kuru nodod valdījumā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam. Valsts zemi nodod valdījumā satiksmes ministrs. Pašvaldības zemi nodod valdījumā ar attiecīgās pilsētas domes vai pagasta padomes lēmumu.

Ostas kopējās hidrotehniskās būves (moli, straumes regulēšanas dambji, viļņlauži, krasta nostiprinājumi), kuģu ceļi Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās ir valsts vai pašvaldības īpašums, kas atrodas attiecīgās ostas pārvaldes valdījumā. Navigācijas iekārtas un ierīces visās ostās ir ostas pārvaldes valdījumā. Piestātnes Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās var būt arī citu juridisko un fizisko personu īpašums. Citās ostās kopējās hidrotehniskās būves un piestātnes var būt valsts vai pašvaldības, kā arī citu juridisko vai fizisko personu īpašums.

Ostas pārvalde ir iestāde, kuru izveido attiecīgās pilsētas dome vai pagasta padome un kura ir Ministru kabineta pārraudzībā, tā ir juridiska persona. Ostas pārvalde valstij vai pašvaldībai piederošo zemi var izīrēt vai iznomāt, vai apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai, it sevišķi attiecībā uz lietojuma vai būvlietojuma tiesībām. Ostas pārvalde šajos darījumos rīkojas zemes īpašnieku vārdā.

Ostas pārvaldei atļauts dot galvojumu vai ieķīlāt par labu trešajai personai tās īpašumā esošo zemi un citu nekustamo īpašumu, kas atrodas ostas teritorijā, bet valdījumā nodoto valsts vai pašvaldības zemi un citu nekustamo īpašumu — tikai pēc saskaņošanas ar finanšu ministru, ja zeme vai cits nekustamais īpašums pieder valstij, vai attiecīgo pašvaldību, ja zeme vai cits nekustamais īpašums pieder pašvaldībai.

<sup>2</sup> <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=88>

Saskaņā ar Likuma par ostām 7.panta trešās daļas 7.punktu, ostu pārvalde slēdz līgumus ar komercsabiedrībām par to darbību ostā, lai nodrošinātu un pilnveidotu ostas pakalpojumu kompleksu, atbilstoši ostas pārvaldes nolikumam un ostas attīstības programmai. Likums par ostām nosaka, ka ostas pārvaldes finanšu līdzekļi tiek izmantoti, ievērojot bezpeļņas organizācijas principus: ostas pārvaldes rīcībā esošos finanšu līdzekļus var izmantot tikai ostas un tās infrastruktūras apsaimniekošanai un attīstīšanai. Saskaņā ar Likuma ar ostām 20.pantu, valsts īpašuma uzturēšanai mazajās ostās, ostu kopējo projektu realizācijai ir izveidots Ostu attīstības fonds. Zemāk aprakstītais attiecas arī uz mazo ostu attīstīšanas iespējām.

Ventspils brīvosta ir viena no četrām speciālajām ekonomiskajām zonām Latvijā. Speciālā ekonomiskā zona ir atsevišķa Ventspils pilsētas teritorijas daļa, kuras platība kopumā ir 2 623,9 ha, no kuriem 265,9 ha aizņem ostas akvatorija, bet pārējie 2 357,1 ha ir ostas zeme. Tā kā Ventspils brīvostas kā speciālās ekonomiskās zonas viens no mērķiem ir investīciju piesaiste, kas tiek nodrošināta ar īpašiem nodokļu atvieglojumiem, jāsecina, ka līdzās PPP pastāv arī alternatīvas investīciju piesaistes iespējas.

Ņemot vērā šobrīd spēkā esošo Koncesijas likumu, būtu diezgan sarežģīti nodot ostas pārvaldīšanu koncesionāram. Pirmkārt, koncesijā nodot varētu tikai valsts vai pašvaldība, līdz ar to, ostu pārvalde nevarētu būt koncesionārs. Liela iespēja, ka ostas pārvalde būtu jālikvidē, jo tai uzticētās valsts pārvaldes funkcija tiktu nodota privātajam partnerim. Taču, ņemot vērā to, ka likumdevējs ir vēlējies, lai ostu pārvalde darbojas pēc bezpeļņas organizācijas principa, savukārt komersanti iesaistās komercdarbībā peļņas nolūkā, varētu būt apgrūtināta iespēja piesaistīt privāto partneri. Šī situācija būs savādāka, kad spēkā stāsies jaunais Publiskās un privātās partnerības likums.

PPP projektus šobrīd varētu īstenot, izmantojot Publisko iepirkumu likuma 67.pantu. Šī panta trešā daļa nosaka, ka „publisku pakalpojumu līgumu slēdz uz laiku, ne ilgāku par pieciem gadiem. Pakalpojumu līgumus valsts un privātās partnerības gadījumos var slēgt uz laiku līdz 30 gadiem, ja noteiktais termiņš būtiski nepieciešams līguma pastāvēšanai un ja par to katrā konkrētā gadījumā ir lēmis Ministru kabinets”. Šāda veida līgumā privātais partneris ir atbildīgs par objekta finansēšanu, būvniecību un apsaimniekošanu, savukārt lielāko daļu no būvniecības un apsaimniekošanas izmaksām privātais partneris atgūst no publiskā partnera pieejamības maksājumu veidā. Šajā gadījumā ostu pārvaldei ir jāidentificē projekts, kuru būtu iespējams īstenot šādā veidā.

Ostu pārvalde kā iestāde, kas darbojas publiskas personas vārdā (saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likumu) un kas darbojas pēc bezpeļņas organizācijas principa, nav tiesīga veidot kopuzņēmumus, kas, saskaņā ar Komerclikumu ir komercsabiedrība, kuras mērķis ir peļņas gūšana.

Vēl viena PPP īstenošanas iespēja ir piesaistīt privātās investīcijas un īstenot iespējamo risku sadali atbilstoši Likuma par ostām paredzētajam, ka ostu pārvalde slēdz līgumus ar komercsabiedrībām par to darbību ostā, lai nodrošinātu un pilnveidotu ostas pakalpojumu kompleksu atbilstoši ostas pārvaldes nolikumam un ostas attīstības programmai. Atbilstoši ostas attīstības programmai, ostu pārvalde var noslēgt ilgtermiņa līgumu par privāta sektora finanšu resursu piesaisti, paredzot arī iespēju savas investīcijas atpelnīt.

Veicot attiecīgas iepirkumu procedūras privātā partnera izvēlei, ostu pārvalde var slēgt partnerības līgumus un īstenot PPP projektus. Svarīgi atzīmēt, ka patreizējais koncesiju regulējums neļauj ostu pārvaldei slēgt koncesijas līgumu.

## **SABIEDRISKAIS TRANSPORTS, PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI**

**Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums:** Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana (tiesību piešķiršana vai pienākuma (saistību) uzlikšana pārvaldītājam sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus) ir valsts vai pašvaldības kompetence. Sabiedriskā transporta pakalpojumu regulējums attiecas uz dzelzceļa pārvadājumiem, autopārvadājumiem un iekšējo ūdensceļu pārvadājumiem. Pilsētas pašvaldību kompetencē ir nodrošināt savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturvietu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu kā pienākumu valsts vai pašvaldība kā pasūtītājs var uzlikt tikai savai kapitālsabiedrībai (kur visas kapitāla daļas vai akcijas pieder valstij vai vienai pašvaldībai). Pašvaldība šādu pienākumu uzliek, pieņemot saistošos noteikumus. Taču valsts vai pašvaldība kā pasūtītājs var organizēt arī pasūtījumu - procedūru, saskaņā ar kuru pasūtītājs izvēlas pārvadātājus un piešķir tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā vai maršrutā. Pasūtījumu organizē saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu. Tātad sabiedriskā transporta pakalpojumi var tikt organizēti, īstenojot PPP projektus.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā ārpus pamata maršrutiem sniedz atbilstoši komerciāliem principiem, ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi ir pārvadātāja pašrīks, un tie netiek kompensēti, izņemot papildu izdevumus, kas pārvadātājam radušies, izpildot pasūtītāja prasības, kas netika izvirzītas sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūras laikā.

Izstrādājot prasības PPP projektam sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā, jāņem vērā arī 11.12.2007. MK noteikumi Nr.843 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”, kas paredz detalizētus nosacījumus attiecībā uz pakalpojuma sniegšanu, biļetēm, bagāžas pārvadāšanu, kontroli ut.ml.

## **SAKARI**

**Elektronisko sakaru likums (valsts regulēta nozare):** Nosaka lietotāju, elektronisko sakaru komersantu, privāto elektronisko sakaru tīklu īpašnieku un valsts pārvaldes iestāžu kompetenci, tiesības un pienākumus, kas saistīti ar elektronisko sakaru nozares regulēšanu, elektronisko sakaru tīklu nodrošināšanu, elektronisko sakaru pakalpojumu sniegšanu, kā arī ierobežoto resursu lietošanu un pārvaldīšanu. Likums attiecas arī uz radio vai televīzijas programmu izplatīšanai nepieciešamajiem elektronisko sakaru tīkliem. LR jurisdikcijā esošo raidorganizāciju veidošanas, reģistrācijas, darbības un uzraudzības kārtību nosaka Radio un televīzijas likums. Fiziskajai vai juridiskajai personai ir tiesības izveidot un lietot privātos elektronisko sakaru tīklus. Elektronisko sakaru pakalpojumu sniegšana, izmantojot privāto elektronisko sakaru tīklu, ir aizliegta.

Ņemot vērā elektronisko sakaru straujo attīstību un tehnisko iespēju ātrās izmaiņas, būtu sarežģīti nodefinēt publiskā partnera prasības uz laiku līdz 30 gadiem, tādejādi saskatāmi aprūtinājumi šajā nozarē īstenojot PPP projektus.

**Pasta likums (valsts regulēta nozare):** Vispārējos pasta pakalpojumus sniedz valsts akciju sabiedrība “Latvijas Pasts” (turpmāk — Latvijas Pasts) un citi komersanti. Vispārējo pasta pakalpojumu sniegšanai ir nepieciešama individuāla licence. Individuālo licenci vispārējo pakalpojumu sniegšanai izsniedz saskaņā ar likumu “Par sabiedrisko pakalpojumu regulatoriem”. Tikai Latvijas Pastam ir tiesības izgatavot un laist apgrozībā LR pastmarkas un citas pasta apmaksas zīmes, kā arī izņemt pasta apmaksas zīmes no apgrozības. Lai sniegtu papildu pasta pakalpojumus un pasta pakalpojumus, kuri neietilpst vispārējo pasta pakalpojumu kategorijā, nepieciešama vispārējā atļauja. Vispārējo atļauju reģistrē Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija.

Ņemot vērā AS „Latvijas pasts” attīstīto darbības stratēģiju un plašo pakalpojumu loku, PPP iespējas ir vērtējamas kā nelielas, jo ir grūtības identificēt tos publiskā partnera resursus, ar kuriem tas varētu iesaistīties PPP.

**Valsts informatīvo sistēmu likums:** Valsts informācijas sistēmas pārzinis vai tā pilnvarota institūcija, kas uztur šīs sistēmas informācijas un tehnisko resursu funkcionalitāti un nodrošina informācijas apriti. Valsts informācijas sistēmas pārzinis var nodot valsts informācijas sistēmas turētāja funkcijas pilnvarotai institūcijai (tajā skaitā privātajam partnerim) normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, ja tā spēj nodrošināt informācijas apriti normatīvajos aktos un Latvijai saistošos starptautiskajos līgumos noteikto funkciju izpildei, neradot nepamatotas papildu izmaksas valsts informācijas sistēmas pārzinim un lietotājiem. Pilnvarotā institūcija nav tiesīga izsniegt datus savā vārdā, bet dara to valsts informācijas sistēmas pārzina vārdā. Valsts informācijas sistēmas datu bāze ir valsts īpašums. Informācijas tehnoloģijas un informācijas pārraides līdzekļi, kas nodrošina

valsts informācijas sistēmas darbību, var būt publiskais vai privātais īpašums (tai skaitā valsts vai pašvaldības privātais īpašums).