Latvijas Republikas Saeimas deputāts
Jēkaba iela 11, Rīga, LV-1811 • Tālrunis: 6708 7321 • saeima@saeima.lv

Rīgā

DEPUTĀTU PIEPRASĪJUMS
Nr. 143/P14

2026.gada 21.septembrī
Nr. 211.6/66-1-14/26

Saeimas Prezidijam

Deputātu pieprasījums

Satiksmes ministram R.Kozlovskim

"Par reģionālo pasažieru pārvadājumu nodrošināšanu un sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību reģionālajos maršrutos"

Saskaņā ar Saeimas kārtības ruļļa 124.panta pirmo daļu, iesniedzam satiksmes ministram R.Kozlovskim adresētu pieprasījumu. Lūdzam to iekļaut 2026.gada 1.oktobra Saeimas sēdes darba kārtībā un atzīt to par steidzamu.

Pieprasījuma motivācijai lūdzam dot vārdu deputātei Viktorijai Pleškānei.

2026.gada 16.septembrī norisinājās kārtējā reģionālo pasažieru pārvadātāju protesta akcija, tās laikā visā valstī tika atcelti aptuveni 3250 autobusu reisu, tieši ietekmējot vairāk nekā 60 000 pasažieru mobilitāti. Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija (turpmāk - LPPA) un uzņēmumi izšķīrās par šādu radikālu soli vairāku akūtu problēmu dēļ: Nespēja nosegt reālās izmaksas - pirmskrīzes periodā noslēgtie desmitgades ilgtermiņa līgumi neparedz pietiekamu kompensāciju par straujo cenu kāpumu. Kopš konkursa piedāvājumu iesniegšanas brīža degvielas cenas ir kāpušas par vairāk nekā 56%, bet vispārējā inflācija sasniegusi 38,1%. Līgumu indeksācijas maiņa - Pārvadātāji pieprasa nekavējoties mainīt ilgtermiņa līgumu nosacījumus, ieviešot regulāru izmaksu indeksāciju. Finansējuma trūkums - Nozare pieprasa

SAŅEMTS
Saeimas Kancelejas
Dokumentu pārvaldības nodaļā
24.09.2026. plkst. 15:08

valsts budžetā paredzēt papildu finansējumu un segt zaudējumus, ko radījis ģeopolitisko konfliktu izraisītais degvielas cenu kāpums.

Lai gan dienu pirms protesta akcijas valdība steidzamības kārtībā piešķīra 9,8 miljonus eiro no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, tomēr nozares pārstāvji norādīja, ka šis finansējums tikai sedz valsts jau iepriekš iekrātos parādus par šī gada pasūtītajiem reisiem, bet neatrisina strukturālās problēmas un neatbilst pārvadātāju pamata prasībām. Valsts sabiedrisko transportu uzraugošā Autotransporta direkcija (turpmāk - ATD) brīdinājusi, ka par neizpildītajiem reisiem uzņēmumiem tiks piemēroti līgumos paredzētie sodi, kas dažiem operatoriem var pārsniegt 100 000 eiro.

Ja risinājums ilgtermiņa līgumu pārskatīšanai netiks atrasts, LPPA ir pieļāvusi iespēju organizēt nākamo protesta akciju jau 2026. gada 30. septembrī. LPPA vairākkārtīgi norādījusi, ka ATD sadarbības vietā regulāri izvēlas konfliktu ar pārvadātājiem. ATD pārāk bieži darbojas no spēka un sankciju pozīcijām, nevis kā uzticams nozares partneris. 2025. gadā protesta kontekstā tika iesaistīta Konkurences padome, 2026. gadā publiski uzsvērti iespējamie sodi virs 100 000 eiro. Tas mazina uzticību un apgrūtina sadarbību, kas vajadzīga pakalpojuma uzlabošanai un reformām. Nav skaidra redzējuma, uz kurieni nozare tiek virzīta. Nav saprotams, kādam pēc 3 - 5 gadiem jāizskatās maršrutu tīklam, kur valsts turpinās dotēt pārvadājumus, kur tiks samazināts valsts pasūtījums un kur jāienāk komercpārvadājumiem.

Papildu nauda aizstāj saimnieciskus lēmumus. Finansējuma trūkums ir zināms gadiem, bet tīkls netiek pietiekami pielāgots budžetam. Arī 2026. gadā tika atrasti vēl 9,85 milj. eiro, kamēr optimizācijas pasākumi joprojām tikai tiek "izvērtēti". Risks - beigās naudas pietrūks tieši reģionu reisiem, kur nav alternatīvu pārvietošanās veidu. Arī komercpārvadājumu stratēģijas joprojām nav. ATD samaksāja KPMG 30 000 eiro par stratēģiju, bet to beigās nepieņēma. Tas parāda lielāku problēmu - Satiksmes ministrija un ATD pašām nav skaidras ceļa kartes, kuros maršrutos tirgus var aizstāt valsts dotāciju un cik tas valstij ietaupītu.

Reformas tiek atliktas gaidot jaunus IT risinājumus. ATD norāda, ka jaunie datu analītikas rīki palīdzēs sakārtot tīklu, bet būtiskie dati jau šobrīd ir ATD rīcībā — pasažieri, biļetes, ieņēmumi, nobraukums, reisu dati. Datu analītiķi jau šodien var identificēt neefektīvus reisus. Nav pamata gaidīt līdz 2028. gadam. Lēmumi tiek birokratizēti un novelti uz citām institūcijām. Lēmumos iesaistās ATD, SM, STP, darba grupas, konsultanti un citas institūcijas. Rezultātā kļūst neskaidrs, kurš tieši atbild par gala lēmumu un par to, ka tas nav pieņemts laikā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī samilzušo komercpārvadātāju un Satiksmes ministrijas krīzi, kur vēl joprojām nav panākts kompromiss attiecībā uz situācijas uzlabošanu sabiedriskā transporta jomā, lai pēc iespējas mazāk ciestu pasažieri, lūdzam sniegt atbildes sekojošiem jautājumiem:

Jautājumi ministram:

1. Satiksmes ministrija ir pārāk ilgi atlikusi problēmu risināšanu ar reģionālajiem pārvadātājiem. Jau pagājušajā gadā augustā pārvadātāji pieprasīja pārskatīt esošos līgumus. Kā tieši Satiksmes ministrija VSIA "Autotransporta direkcijas (Turpmāk – ATD) personā plāno realizēt esošo līgumu grozījumu vai izbeigšanas procedūru ar pārvadātājiem?

2. Kādi konkrēti pasākumi kopš 2025. gada augusta ir veikti, lai pārskatītu reģionālo pārvadātāju ilgtermiņa līgumu nosacījumus un nodrošinātu to atbilstību faktiskajam izmaksu pieaugumam?

3. Kāds ir Satiksmes ministrijas aprēķins par reģionālo pārvadātāju faktiskajām izmaksām un valsts finansējuma apmēru 2025. un 2026. gadā?

4. Vai Satiksmes ministrija atzīst, ka pašreizējās līgumcenas vairākos gadījumos vairs neatbilst faktiskajām pakalpojuma sniegšanas izmaksām?

5. Vai Satiksmes ministrija uzskata, ka 2026. gada septembrī piešķirtie 9,85 miljoni eiro ir ilgtermiņa risinājums reģionālo pārvadājumu finansēšanai? Ja nē, kāds ir risinājums pēc 2026. gada beigām?

6. Vai Satiksmes ministrija plāno ieviest ikgadēju ilgtermiņa līgumu indeksāciju atbilstoši faktiskajām izmaksu izmaiņām? Ja jā, kad tā tiks ieviesta, kā tiks aprēķināta un kādas izmaksu pozīcijas tajā tiks ņemtas vērā?

7. Vai Satiksmes ministrija garantē, ka 2027. gadā un turpmākajos gados tiks nodrošināts pietiekams valsts finansējums reģionālās nozīmes sabiedriskajam transportam, lai nepieļautu maršrutu un reisu skaita samazināšanu? Ja šādas garantijas nav, kāds maršrutu tīkla samazinājums tiek prognozēts?

8. Kādi konkrēti pasākumi tiks veikti, lai nepieļautu reģionālo maršrutu skaita samazināšanu nepietiekama finansējuma dēļ? Lūdzam norādīt, kāds minimālais maršrutu un reisu apjoms tiks garantēts.

9. Kā Satiksmes ministrija plāno nodrošināt, lai turpmāk reģionālo pārvadājumu ilgtermiņa līgumos tiktu paredzēts mehānisms regulārai izmaksu indeksācijai, ņemot vērā degvielas, darbaspēka un citu pakalpojuma nodrošināšanas izmaksu izmaiņas?

10. Kā Satiksmes ministrs vērtē sekas reģioniem, kur jau šobrīd ir akūts šoferu deficīts un pārvadātāju nomaiņas gadījumā, notiek masveida kadru aizplūšana?

11. Kādas prognozes un rīcības plāns ir Satiksmes ministrijai gadījumam, ja pārvadātāji faktiski pārtrauks darbu atsevišķās lotēs? Vai ir veikti aprēķini, cik tas izmaksās valstij?

12. Kāpēc VSIA "ATD" un Satiksmes ministrija neizmanto Finanšu ministrijas un Iepirkumu uzraudzības biroja norādītos tiesiskos instrumentus līgumu grozīšanai izmaksu ārkārtas apstākļos — tostarp Publisko iepirkumu likuma 61. panta 5. daļā paredzēto ietvaru (līdz 10%) un 61. panta 3. daļas 3. punktu par neparedzamiem apstākļiem (ar griestiem līdz 50%)? Lūdzu sniegt konkrētus juridiskos pamatojumus un risku izvērtējumu, ņemot vērā Finanšu ministrijas 2025. gada 16. aprīļa un 2025. gada 24. septembra vēstulēs sniegtos skaidrojumus par šiem mehānismiem, kā arī Iepirkumu uzraudzības biroja praksi, ka karadarbība Ukrainā varēja tikt atzīta par neparedzamu ārkārtas apstākli iepirkumiem, kas veikti pirms šī apstākļa iestāšanās.

13. Vai Satiksmes ministrijas ieskatā nebūtu jāpārskata VSIA "ATD" mandāts un komunikācijas stratēģija? Komercpārvadātāji norāda, ka VSIA "ATD" pārāk bieži izvēlas juridisku un sankciju pozīciju. 2025. gada pārvadātāju protesta priekšvakarā ATD ne tikai brīdināja par līgumsodiem, bet arī vērsās Konkurences padomē ar iesniegumu par iespējamu aizliegtu vienošanos un kolektīva dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, tostarp saistībā ar kopīgas protesta akcijas organizēšanu. KP vienlaikus skaidroja, ka pārvadātājiem nav liegts kopīgi paust viedokli par nozares problēmām vai vērsties valsts institūcijās. 2026.gadā līdzīga pieeja atkārtojās - pirms pārvadātāju protesta ATD publiski uzsvēra, ka atsevišķiem pārvadātājiem līgumsodi var pārsniegt 100 000 eiro. Līgumu izpilde ir jānodrošina, taču draudi ar sodiem un citu uzraugošo institūciju iesaistīšana neatrisina problēmas cēloni un var vēl vairāk palielināt spriedzi. Šāda komunikācija mazina uzticību un apgrūtina sadarbību, kas nepieciešama, lai savlaicīgi identificētu problēmas, apmainītos ar praktisko informāciju, īstenotu reformas un kopīgi uzlabotu pakalpojumu pasažieriem.

14. 2026.gadā tika plānots par 16 % samazināt pasažieru autobusu reisu skaitu, tas ir milzīgs apjoms laukos. Kad būs zināmi maršruti un reisi, kurus tiek plānots samazināt? Vai tiek plānota informēšanas kampaņa (par katru maršrutu, kurā būs izmaiņas)? Lūdzu pievienot sarakstu ar maršrutiem un reisiem, kuru samazināšana plānota 2026. gadam, kā arī sniegt pilnu ietekmes uz iedzīvotājiem invertējumu pa pašvaldībām (skolēni, studenti, seniori, cilvēki ar invaliditāti, mediķi u. c.).

15. Vai Satiksmes ministrijas ieskatā, reisu skaita samazināšana neradīs vēl lielākus sarežģījumus laukos dzīvojošajiem iedzīvotājiem?

16. Kā Satiksmes ministrija plāno ilgtermiņā risināt samilzušo šoferu trūkumu valstī?

17. Kā Satiksmes ministrija plāno pārdalīt sabiedriskā transporta tirgu, ja tie pārvadātāji, kuriem 2025. gadā un 2026.gadā netika piemērota līgumu cenu indeksācija, būs spiesti pārtraukt darbību, jo strādā ar zaudējumiem, kas pārsniedz līgumā noteiktās 2021. gada cenas?

18. Vai Satiksmes ministrija apzinās, ka šī situācija nav nejauša, bet ir tiešas Satiksmes ministrijas un ATD bezdarbības sekas – kad nozares pārstāvju vairākkārtējie brīdinājumi par izmaksu pieaugumu (degviela, rezerves daļas, algu kāpums vadītājiem par 20–30%) tika ignorēti, tā vietā atsakoties no tiesiski atļautas indeksācijas saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma 61. pantu un Finanšu ministrijas skaidrojumiem?

19. No 2027. gada pasažieriem attālākajos pagastos tiek solīta iespēja izmantot autotransportu pēc pieprasījuma – savlaicīgi darot zināmu, kad pasažierim būs nepieciešams sabiedriskais transports. Plānots izstrādāt speciālu lietotni pasažieriem un zvanu centru, lai pakalpojumu pielāgotu cilvēku vajadzībām. Vai Satiksmes ministrija var sniegt detalizētu algoritmu, kā tiks nodrošināta šī pakalpojuma darbība? Kāds ir progress šajā jomā? Vai un kāda informatīvā kampaņa tiek plānota, lai iedzīvotājiem skaidrotu šī pakalpojuma darbību?

20. Kā Satiksmes ministrija plāno garantēt cilvēku tiesības uz mobilitāti, ja tās vadībā tiek virzīti lēmumi, kas faktiski padziļina sociālo nevienlīdzību starp galvaspilsētu un reģioniem? Vai ministrija uzskata, ka šāds samazinājums ir savienojams ar valsts deklarēto mērķi par reģionu attīstību, iekļaujošu sabiedrību un pakalpojumu pieejamību visiem Latvijas iedzīvotājiem, kā to paredz Nacionālais attīstības plāns 2027 un Latvijas Mobilitātes stratēģija?

21. Kādam jābūt maršrutu tīklam nākotnē pēc Satiksmes ministrijas redzējuma? Valsts kontrole jau 2024. gadā secināja, ka maršrutu tīkls tiek veidots bez pietiekami skaidras un konsekventas pieejas, bet lēmumi par tā apjomu netiek savlaicīgi pielāgoti faktiskajam pieprasījumam un valsts budžeta iespējām. Problēma vairs nav informācijas trūkumā - trūkst skaidra virziena un lēmumu. Nav publiski saprotams, kā VSIA "ATD" redz reģionālā autobusu tīkla attīstību tuvāko gadu laikā: kur valsts finansējums jāsaglabā; kur pakalpojuma apjoms jāpārskata; kur iespējams izmantot komercpārvadājumus; kāds ir sagaidāmais ietaupījums; kādos termiņos pārmaiņas notiks. Valsts kontrole tieši norādīja, ka pārvadājumu apjoms pārsniedz budžeta iespējas, jo netiek pieņemti nepieciešamie lēmumi par maršrutu tīkla izmaiņām atbilstoši šodienas vajadzībām un pieprasījumam.

22. 2026. gada septembrī valdība piešķīra vēl 9,85 milj. eiro, lai pakalpojumu saglabātu 2025. gada apjomā. Vienlaikus Satiksmes ministrija norādīja, ka kopā ar ATD vēl tikai "turpina izvērtēt" izdevumu optimizācijas pasākumus. Vai Satiksmes ministrijas ieskatā šāda pieeja nerada tiešu risku reģioniem?

Atbildes pieprasījumā norādītajiem jautājumiem lūdzam sniegt atbilstoši to uzdošanas secībai, atbildot uz visiem jautājumiem.

Cieņā

14.Saeimas deputāti:

1.	(paraksts)	Viktorija Pleškāne (vārds, uzvārds)
2.	(paraksts)	Linda Liepiņa (vārds, uzvārds)
3.	(paraksts)	Jekaterina Dreliņa (vārds, uzvārds)
4.	(paraksts)	Inese Šuboviča (vārds, uzvārds)
5.	(paraksts)	MĀRIS JUNCKTIS (vārds, uzvārds)
6.	(paraksts)	Ričards Šlesers (vārds, uzvārds)
7.	(paraksts)	Edmunds Jurkāns (vārds, uzvārds)
8	(paraksts)	Maija Aņuaņuva (vārds, uzvārds)
9.	(paraksts)	Helēna Kļaviņa (vārds, uzvārds)
10.	(paraksts)	KRISTAPS KRIŠTOPANS (vārds, uzvārds)