LATVIJAS REPUBLIKAS 14. SAEIMAS

JURIDISKĀS KOMISIJAS SĒDES

PROTOKOLS

NR. 141.1.9/3-71-14/26

2026. gada 28. oktobrī

Atklāta sēde, sākas plkst. 10.00, beidzas plkst. 11.29

Komisijas sēde notika Jēkaba ielā 16, 118. telpā

Piedalās:

- *Juridiskās komisijas locekļi:* **Edmunds Teirumnieks, Andrejs Svilāns, Liene Gātere, Inese Kalniņa, Gunārs Kūtris, Vilis Sruoģis.**

- Citas personas:

Satiksmes ministrijas Juridiskā departamenta direktore **Liene Priedīte-Kancēviča;**

Satiksmes ministrijas Nekustamo īpašumu nodaļas vadītāja **Inese Birziņa;**

Satiksmes ministrija *Rail Baltica* projekta Tiesiskā nodrošinājuma nodaļas vecākā eksperte-juriste **Baiba Valentinoviča;**

Tieslietu ministrijas Valststiesību departamenta direktore **Sanita Mertena (attālināti);**

SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" Tehniskā projekta vadītājs **Mārcis Grieznis**;

SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" Nekustamo īpašumu atsavināšanas un apsaimniekošanas departamenta direktore **Jana Upeniece**;

SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" Nekustamo īpašumu atsavināšanas un apsaimniekošanas departamenta Nekustamo īpašumu atsavināšanas vadītāja **Aiga Varesa;**

SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" Nekustamo īpašumu atsavināšanas un apsaimniekošanas departamenta nekustamo īpašumu speciālists **Aigars Naglis;**

Nekustamā īpašuma "Jaunkubas-2" īpašniece **Regina Paļčevska (īpašnieces meita Inese Karpenko un īpašnieces znots Jevgenijs Karpenko);**

Nekustamā īpašuma "Jaunkubas-3" īpašniece **Lonija Lucāne;**

Iniciatīvas iesniedzēji: **Gundars Ūdris, Andris Daugaviņš;**

Saeimas Juridiskā biroja juridiskā padomniece **Sanita Terēza Ozoliņa;**

Saeimas Juridiskā biroja vecākais juridiskais padomnieks **Edvīns Danovskis;**

Saeimas Preses dienesta vecākā konsultante **Maija Ozola (attālināti);**

Saeimas Juridiskās komisijas konsultantes: **Inta Karlsone, Ieva Ķibilde, Karina Olande (attālināti), Dace Saleniece, Ieva Sarmule;**

Saeimas Juridiskās komisijas administratore **Ieva Anete Joste.**

Sēdi vada: Edmunds Teirumnieks.

Protokolē: Ieva Sarmule, Karina Olande, Jekaterina Šarigina-Kalvāne.

Darba kārtībā:

1. Likumprojekts „Grozījumi likumā "Par nekustamo īpašumu atsavināšanu dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" izbūvei"" (Nr. 1500/Lp14) pirms pirmā lasījuma.
2. Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas 2026. gada 22. oktobra vēstule Nr. 142.1.9/7-39-14/26 saistībā ar kolektīvo iesniegumu par "Valsts amatpersonu atbildību pret sabiedrību".

1.
Likumprojekts "Grozījumi likumā "Par nekustamo īpašumu atsavināšanu dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" izbūvei"" (Nr. 1500/Lp14) pirms pirmā lasījuma

E. Teirumnieks uzsāk Juridiskās komisijas (turpmāk arī – Komisija) sēdi. Informē, ka darba kārtība papildināta ar jautājumu par Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas vēstuli par iniciatīvu platformā *ManaBalss.lv*, kā arī paredzēts izskatīt divus atsevišķus jautājumus, kas saistīti ar 14. Saeimas pilnvaru termiņa beigām un priekšlikumu iesniegšanas termiņiem, jo iepriekš diviem likumprojektiem bija noteikts priekšlikumu iesniegšanas termiņš – 2026. gada 2. novembris.

E. Teirumnieks aicina skatīt likumprojektu "Grozījumi likumā "Par nekustamo īpašumu atsavināšanu dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" izbūvei"" (Nr. 1500/Lp14) pirms pirmā lasījuma. Informē, ka likumprojekts tika skatīts Juridiskās komisijas 2026. gada 22. septembra sēdē, atsaucas uz Juridiskā biroja izteiktajiem iebildumiem, dod vārdu vispirms Juridiskā biroja pārstāvei un pēc tam turpināt diskusiju.

S. T. Ozoliņa norāda, ka iepriekšējā sēdē galvenais neatrisinātais jautājums bija par to, vai likumprojekta iesniedzēju sniegtais pamatojums ļauj pietiekami pārliecinoši konstatēt nekustamā īpašuma atsavināšanas nepieciešamību un atbilstību likuma mērķim, proti, atsavināšanu sabiedrības vajadzībām. Uzsver, ka likumprojekta anotācijā nav konkrēti paskaidrots, kādēļ attiecīgais ceļa posms nepieciešams *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras objektu funkcionēšanai, vai tas novērš piekļuves problēmas, vai galvenokārt nodrošina piekļuvi privātīpašumam. Atgādina, ka iepriekšējā sēdē Komisija lūdza likumprojekta virzītājiem sniegt papildu skaidrojumu, kas arī tika saņemts.

E. Teirumnieks aicina vispirms uzklausīt skaidrojumu par iesniegto papildu informāciju, pēc tam turpināt diskusiju.

M. Grieznis norāda, ka dzelzceļa līnija nešķērso konkrēto zemesgabalu, tā atrodas tieši tam blakus, un skārums zemesgabalam saistīts ar dzelzceļa funkcionēšanai nepieciešamajām prasībām piekļuvi apkārtējiem īpašumiem. Uzsver, ka attiecībā uz dzelzceļa novietojumu ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums *(turpmāk – IVN)*, tas ir apstiprināts Ministru kabinetā (kopā ar saistīto infrastruktūru). Skaidro, ka dzelzceļa izbūvei nepieciešama valsts autoceļa *P89* pārbūve, tas tiek pārbūvēts pārvadā virs dzelzceļa līnijas. Uzsver, ka autoceļa pārbūve ir obligāta, jo nav iespējams pārtraukt piekļuvi Baldonei. Norāda, ka tādēļ mainās vietējais ceļu tīkls un piekļuve īpašumiem, un, tā kā pārvadam nevar pieslēgties no esošajiem piekļuves ceļiem (pārvadam ir ļoti liels augstums), tāpēc pieslēguma vieta ir pārvietota. Skaidro, ka, izbūvējot pārvadu un dzelzceļa līniju, tas rada ietekmi uz apkārtesošajiem īpašumiem, tāpēc ir nepieciešams izveidot jaunas vai pārbūvēt esošās piekļuves. **M. Grieznis** piemin sākotnējā 2016. gadā izstrādātajā projektā paredzēto piekļuves ceļu, kas skar minēto īpašumu. Pamato piekļuves ceļa nepieciešamību ar vajadzību nodrošināt piekļuvi atdalītajiem īpašumiem, AS "Latvijas valsts meži" ceļiem un dzelzceļa infrastruktūrai. Uzsver dzelzceļa infrastruktūras piekļuves nepieciešamību apkopes un apsekošanas darbu veikšanai, kā arī ārkārtas situācijās, tostarp signalizācijas un elektrifikācijas sistēmu apkalpošanai. Norāda, ka ceļš nodrošinās piekļuvi autoceļa P89 pārvada apkopes platformai, prettrokšņa sienām, caurtekām, četriem naftas produktu atdalītājiem, kā arī teritorijai, kur paredzēts izvietot komunikāciju un vadības sistēmas. Attiecībā uz alternatīviem risinājumiem **M. Grieznis** norāda, ka esošā ceļa

izmantošana palielinātu izbūvējamā ceļu tīkla garumu par aptuveni vienu kilometru, turklāt arī šādā gadījumā būtu jāizbūvē atsevišķa piekļuve dzelzceļa [infrastruktūras] elementiem, tādējādi tiktu veidota divkārša ceļu sistēma.
Uzsver, ka projektētais piekļuves ceļš būtu nepieciešams arī nākotnē, ja tiktu izbūvēta Baldones reģionālā stacija, lai nodrošinātu piekļuvi tai. Norāda, ka alternatīvais risinājums ar papildu ceļa posmiem paredzētu pārāk garu apkārtceļu, kas nebūtu piemērots stacijas sasniedzamībai, jo iedzīvotājiem nebūtu lietderīgi mērot kilometru garu ceļu, lai nokļūtu stacijā.
J. Upeniece papildina, ka *Rail Baltica* projekta tvērums ietver ne tikai dzelzceļa infrastruktūras izbūvi, bet arī saistītās infrastruktūras, tostarp valsts un pašvaldību nozīmes autoceļu, izbūvi, atbilstoši iesniegtajiem tehniskajiem noteikumiem, kas ir jāievēro projektēšanas, būvniecības procesā. Attiecībā uz dabā esošo ceļu norāda, ka ir iesniegta informācija arī no pašvaldības (*skatīt Satiksmes ministrijas vēstules pielikumus Nr. 5, Nr. 6)* [1]. **J. Upeniece** skaidro, ka esošais ceļš nav izbūvēts kā inženierbūve un nodots ekspluatācijā atbilstoši normatīvo aktu prasībām, pašvaldības rīcībā nav ceļa būvprojekta, un pašvaldība vēsturiski nav bijusi šī ceļa īpašniece, tādēļ ceļš neatrodas tās bilancē. Uzsver, ka ceļu iespējams ekspluatēt tikai tad, ja tas normatīvajos aktos[2] noteiktajā kārtībā ir nodots ekspluatācijā, norādot, ka tas nepieciešams arī, lai ceļu izmantotu publiskām vajadzībām, tostarp piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai un nākotnē plānotajai Baldones stacijai projekta otrajā kārtā. Skaidro, ka alternatīva risinājuma īstenošana radītu papildu projektēšanas, būvniecības un turpmākās publiskā ceļu tīkla apsaimniekošanas izmaksas, turklāt būtu jāatsavina ievērojami lielākas zemes platības, jo esošais ceļu tīkls skar daudzus apbūves zemesgabalus un arī ražošanas zemesgabalu, kurā atrodas ražotne (norādot, ka šajā vietā pašlaik atsavināta neliela zemes platība, bet alternatīva risinājuma gadījumā būtu jāatsavina ievērojami lielāka teritorija, tostarp zeme ar tajā izbūvēto ražošanas infrastruktūru). Secina, ka tādējādi alternatīva radītu būtiski lielāku ietekmi gan uz atsavināšanas apjomu, gan projektēšanas, būvniecības un vēlāk arī apsaimniekošanas izmaksām.
J. Upeniece uzsver, ka šis ceļu tīkls nepieciešams publiskam mērķim - sabiedrības vajadzībām, lai nodrošinātu likumīgu piekļuvi zemesgabaliem atbilstoši Zemes pārvaldības likumā noteiktajam. Kā piemēru min zemesgabalu (*atsaucas uz prezentāciju*[3]), kuram *Rail Baltica* projekta īstenošanas rezultātā pilnībā tiks likvidēta piekļuve no valsts autoceļu tīkla, un norāda, ka zemesgabala sadalīšanas zemes ierīcības projekts ir pašvaldībā apstiprināts un īstenots, un atsavināšanas process ir pabeigts, īpašniekam dodot solījumu nodrošināt piekļuvi. Noslēgumā uzsver, ka saskaņā ar Zemes pārvaldības likumā noteikto primāri ir nodrošināma piekļuve publiskajiem ceļiem, un šīs prasības tiek īstenotas ar ceļu tīkla izbūvi, tādējādi izpildot likumdevēja gribu un prasības.
E. Teirumnieks aicina Juridiskā biroja pārstāvi sniegt viedokli.
S. T. Ozoliņa norāda, ka papildu pamatojumā sniegtos argumentus pēc savas nozīmes var iedalīt divās grupās: argumentos, kas varētu pamatot atsavināšanas atbilstību *Rail Baltica* projekta īstenošanai (ko izceļ kā galveno uzdevumu), un citos jautājumos (kas noteikti Zemes pārvaldības likumā, u.c.), kas nav šī likuma sasniegšanas mērķis. Uzsver, ka ar konkrēto likumu nekustamais īpašums tiek atsavināts piespiedu kārtā, tādēļ ir būtiski izvērtēt, vai ikviena "Rail Baltica" projekta ietvaros paredzēta infrastruktūras objekta izbūve ir pietiekams pamats piespiedu atsavināšanai. Attiecībā uz divu grupu argumentiem norāda: argumentu grupa, kas pamato šo vajadzību (autoceļa P89 pārbūve un ar to saistītais risinājums), un argumenti, kas nav pietiekami vai nepamato šādu atsavināšanu (piekļuves nodrošināšanas jautājums nekustamam īpašumam un servitūtu problēmas risināšana), ko vērtē kā nepietiekamu

[1] *Skatīt Satiksmes ministrijas 21.10.2026. vēstuli "Par papildu informācijas iesniegšanu likumprojekta" (Nr. 1500/Lp14), likumprojektu reģistrā pie likumprojekta "Grozījumi likumā "Par nekustamo īpašumu atsavināšanu dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" izbūvei"" (Nr. 1500/Lp14), prezentācija pielikumā Nr. 3 "Alternatīvā risinājuma izvērtējums ar grafisko materiālu":*
https://titania.saeima.lv/LIVS14/saeimalivs14.nsf/0/D8EFC80F62555A2EC2258E9700450EC8?OpenDocument
[2] *Būvniecības likums: https://likumi.lv/ta/id/258572-buvniecibas-likums*
[3] *Turpat, pie atsauces Nr. 1, Satiksmes ministrijas vēstule.*

pamatojumu nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanai "Rail Baltica" projekta īstenošanai. Pateicas par iesniegto alternatīvo risinājumu izvērtējumu, vienlaikus **S. Ozoliņa** vērtē to kā balstītu sākotnējā pieņēmumā par konkrētā ceļa nepieciešamību, nevis izvērtējumā par citu risinājumu iespējamību. Vērš uzmanību uz secināto: nākotnē, īstenojot projekta otro kārtu un izbūvējot staciju, jebkurā gadījumā būs nepieciešams izbūvēt ceļu un atsavināt zemes daļu. Lūdz precizēt, vai šajā nekustamajā īpašumā nākotnē paredzēta vēl kādas zemes daļas atsavināšana.
M. Grieznis skaidro, ka, īstenojot esošo piedāvājumu, piekļuves ceļš jau kalpotu stacijas piekļuvei.
S. T. Ozoliņa norāda, ka šī piebilde rada iespaidu, ka no konkrētā nekustamā īpašuma nākotnē varētu būt nepieciešams atsavināt vēl papildu zemes daļu. Jautā, vai pašlaik ir jārisina projekta otrās kārtas vai pirmās kārtas jautājumi. Uzsver, ka projekta virzītājiem būtu jāsniedz skaidra atbilde, vai 0,09 ha zemes gabala atsavināšana ir nepieciešama tieši *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūves un funkcionēšanas nodrošināšanai, nevis citu ar projektu saistītu vajadzību īstenošanai.
M. Grieznis atbild, ka *Rail Baltica* projekta īstenošanas likuma mērķis ir "nodrošināt nacionālo interešu objekta — elektrificētas Eiropas standarta platuma (1435 milimetri) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras *Rail Baltica* un ar to saistīto būvju.."[4] būvniecību.
M. Grieznis norāda, ka šī [autoceļš] ir ar *Rail Baltica* projektu saistīta būve, jo nodrošina piekļuvi dzelzceļam, kas bez piekļuves tehniskajam aprīkojumam un glābšanas dienestiem nevarētu pilnvērtīgi funkcionēt un tikt nodots ekspluatācijā. Tādēļ **M. Grieznis** nepiekrīt viedoklim, ka šādas būves saistība ar *Rail Baltica* projektu nav paredzēta likumā. Skaidro par piekļuves jautājumu, atsaucoties uz Zemes ierīcības likumu: ceļš vienlaikus nodrošinās piekļuvi arī no īpašumiem atdalītajām zemes vienībām, un tā funkcijas nav iespējams nodalīt, atsevišķus ceļa posmus attiecinot tikai uz dzelzceļa vai tikai uz nekustamo īpašumu piekļuves vajadzībām. Arī attiecībā uz projekta otro kārtu un stacijas izbūvi norāda, ka pašlaik nav pieņemts lēmums par šo ieceru īstenošanu, atsaucoties uz Ministru kabineta lēmumā noteikto prioritāti – projekta pirmās kārtas dzelzceļa līnijas izbūve, savukārt otrās kārtas un staciju attīstības jautājumi vēl ir vērtējami. Norāda, ka, ja nākotnē tiktu pieņemts lēmums par stacijas izbūvi, paredzētais ceļš varētu nodrošināt arī piekļuvi stacijai, tādējādi nebūtu nepieciešama papildu zemes atsavināšana. Uzsver, ka stacijas iespējamā izbūve ir tikai kā papildu apsvērums, nevis galvenais atsavināšanas pamatojums, savukārt pamatojums *Rail Baltic* un ar to saistītām būvēm izriet no *Rail Baltica* projekta īstenošanas likuma.
J. Upeniece papildina, ka prezentācijā ietvertais otrais scenārijs izstrādāts, pieņemot, ka pašlaik projektētais ceļš netiek realizēts. Skaidro, ka šādā gadījumā arī alternatīvā risinājuma īstenošanai būtu nepieciešams skart nelielu daļu no attiecīgā nekustamā īpašuma, izbūvējot ceļu augšup, savukārt, ja nākotnē tiktu īstenota projekta otrā kārta, pašlaik projektētajam ceļa posmam nepieciešamo zemes daļu būtu jāatsavina jebkurā gadījumā. Pieļauj, ka tas varētu notikt pēc trim līdz pieciem gadiem, taču tas veidotu vēl būtiskāku, atkārtotu ietekmi uz šo zemes vienību. **J. Upeniece** uzsver, ka, izvēloties alternatīvu risinājumu, ceļu tīkls tiktu radīts daudz lielāks un būtiskāks, kā rezultātā nākotnē palielinātos būvniecības un uzturēšanas izmaksas.
M. Grieznis papildina, ka pašreizējais pamatrisinājums izstrādāts jau 2014.–2016. gadā, kad tika izstrādāta sākotnējā *Rail Baltic* iecere, tajā skaitā – IVN, norādot, ka tajā laikā ar projektu strādāja citi autori, un jau tas tika vērtēts. Skaidro, ka, ņemot vērā arī nekustamo īpašumu īpašnieku uzdoto jautājumu, kāpēc piekļuves nodrošināšanai netiek izmantots esošais ceļš, atbild, ka pašreizējā izvērtējuma mērķis ir salīdzināt divas iespējas – izbūvēt jaunu ceļu vai izmantot esošo ceļu. Norāda, ka izvērtējumā tiek parādīts iespējamais risinājums, ja tiktu izmantots esošais ceļš, tādējādi pamatojot jau 2016. gada apsvērumus, kāpēc jaunais ceļš

[4] *Rail Baltica projekta īstenošanas likums:* https://likumi.lv/ta/id/336848-irail-balticai-projekta-istenosanas-likums

paredzēts tieši konkrētajā vietā.
E. Teirumnieks jautā, vai Juridiskais birojs ir saņēmis atbildes uz uzdotajiem jautājumiem.
S. T. Ozoliņa apliecina, ka atbildes ir saņemtas un tās būs arī protokolā, ja nākotnē radīsies jautājumi. **S. T. Ozoliņa** precizē, ka informācija par zemes nepieciešamību nākotnē nav attiecināma tikai uz alternatīvā ceļa risinājuma īstenošanu. Norāda, ka prezentācijā par alternatīvajiem ceļa risinājumiem ir papildus iekļauta informācija par ceļa iespējamo nepieciešamību nākotnē, lai skaidri parādītu, ka šis apsvērums attiecas ne tikai uz alternatīvo risinājumu, bet arī uz pašlaik paredzēto atsavināšanu.
M. Grieznis uzsver, ka pašlaik nav iespējams apgalvot, ka stacija nākotnē tiks izbūvēta, jo tas būs atkarīgs no politiska lēmuma par *Rail Baltica* projekta turpmāko attīstību.
S. T. Ozoliņa aicina likumprojekta autorus nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanas pamatojumā koncentrēties uz tiem argumentiem, kas ir būtiski, nevis uz blakus apstākļiem, saistībā ar kuriem, iespējams, ir vienošanās ar pašvaldību par infrastruktūras sakārtošanu šajā teritorijā, tādējādi izceļ jautājumu, vai ar *Rail Baltica* projekta īstenošanas likumu varētu sakārtot visus infrastruktūru objektus Latvijā, jo tie pastarpināti varētu būt ar to saistīti – kurā brīdī to var nodalīt. Uzsver, ka *Rail Baltica* projekta īstenošanas likuma tvērums ir plašāks un ne vienmēr precīzi definēts, tāpēc izceļ jautājumu – vai saskaņā ar šī likuma mērķi, 1. panta ievaddaļu likumdevējs piespiedu kārtā atsavina īpašumu.
G. Kūtris norāda, ka, iepazīstoties ar iesniegtajiem plāniem un skaidrojumiem, atsaucas uz teikto, ka "ekspluatēt var tikai ekspluatācijā nodotas būves", kas tika attiecināts uz reālu, dabā reāli esošu ceļu, pa kuru cilvēki pārvietojas.
J. Upeniece apstiprina, ka ceļš nav likumīgi izbūvēts.
G. Kūtris secina, ka tagad paredzēts būvēt jaunu ceļu citā vietā, ja blakus jau atrodas izbūvēts ceļš. Tāpat apšauba skaidrojumu, ka alternatīva risinājuma gadījumā papildus jāizbūvē aptuveni vienu kilometru garš ceļš, norādot, ka iesniegtajā shēmā nav saprotams, kā veidojas šis papildu ceļa posms, jo abiem variantiem ceļš paredzēts taisnā leņķī un to garums ir līdzīgs. Vērš uzmanību, ka gar dzelzceļu jau ir paredzēts izbūvēt apkalpes ceļu, tādēļ lūdz skaidrot nepieciešamību pēc jauna ceļa.
M. Grieznis skaidro, ka pašlaik paredzētais risinājums ir shēmā ar pelēku pārtrauktu līniju attēlotais īsākais ceļa posms[5], kas virzās gar īpašuma robežu un savienojas ar dzelzceļu *[skatīt prezentācijā slaidu: Iespējamā piekļuves ceļa alternatīva]*. Skaidro par alternatīvā ceļa izbūvi. Uzsver, ka, izvēloties pašreizējo risinājumu, iespējams izvairīties no garākā ceļa posma pārbūves un papildu ceļa izbūves paralēli dzelzceļam. Norāda, ka piekļuve dzelzceļam jebkurā gadījumā ir jānodrošina. Attiecībā uz Baldones reģionālo staciju **M. Grieznis** skaidro, ka tās projektēšanai bija izstrādāti minimālie būvprojekti un saskaņotas dzelzceļa un stacijas projektu atbildības robežas, tomēr stacijas projektēšana ir apturēta un tās būvniecības termiņš nav zināms, bet, to atsākot, ieceres realizācija tiks turpināta.
G. Kūtris uzdod jautājumu par ceļu, kas šobrīd daļēji pastāv (shēmā iezīmēts ar lillā krāsu) – vai tas ir nepieciešams īpašumā dzīvojošajām personām, vai tām ir cits pie būvēm (meža malā) vedošais ceļš.
M. Grieznis atbild, ka minētais ceļš personām ir vajadzīgs.
G. Kūtris kontekstā rezumē, ka tiks uzturēti divi ceļi – minētais ceļš un vēl viens ceļš tiks būvēts gar dzelzceļu.
M. Grieznis apstiprinoši atbild.
J. Upeniece uzsver, ka pašvaldība ir sniegusi informāciju, ka attiecīgais ceļš nav pašvaldības nozīmes ceļš un pašvaldība neveic tā uzturēšanas darbus, ko apliecina arī teritorijas plānojums.

---

[5] *Skatīt Satiksmes ministrijas 21.10.2026. vēstuli "Par papildu informācijas iesniegšanu likumprojekta" (Nr. 1500/Lp14), likumprojektu reģistrā pie likumprojekta "Grozījumi likumā "Par nekustamo īpašumu atsavināšanu dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" izbūvei"" (Nr. 1500/Lp14), prezentācija pielikumā Nr. 3 "Alternatīvā risinājuma izvērtējums ar grafisko materiālu":* https://titania.saeima.lv/LIVS14/saeimalivs14.nsf/0/D8EFC80F62555A2EC2258E9700450EC8?OpenDocument

Līdz ar to jautājumi par attiecīgā ceļa sakārtošanu, uzturēšanu un ar to saistīto servitūta tiesisko attiecību noregulēšanu ir risināmi Civillikumā noteiktajā kārtībā – attiecīgo nekustamo īpašumu īpašniekiem savstarpēji vienojoties. Norāda, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros tiek projektēta un izbūvēta publiskā infrastruktūra sabiedrības vajadzībām, tā kalpos ne tikai projekta īstenošanā skarto nekustamo īpašumu īpašnieku piekļuvei, bet arī publiskiem mērķiem, tostarp dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai. Norāda, ka izbūvējamā dzelzceļa infrastruktūra šķērso līdzšinējo ceļu tīklu, tādējādi ietekmējot arī AS "Latvijas valsts meži" piekļuvi valsts autoceļam. Uzsver, ka ir nošķirami divi atšķirīgi ceļu veidi: privātpersonu izveidots ceļš (pēc būtības servitūta ceļš), kura izbūve un uzturēšana ir attiecīgo īpašnieku atbildība, un publiskais ceļu tīkls.
E. Teirumnieks dod vārdu nekustamā īpašuma īpašniekiem.
J. Karpenko norāda, ka konkrētajā situācijā divi nekustamo īpašumu ("Jaunkubas" un "Krastiņi") īpašnieki ir viena ģimene, [abi īpašumi veido] vienu teritoriju. Attiecīgā teritorija projekta īstenošanas rezultātā tiek sadalīta divās daļās. Izsakās par jautājumu, norādot uz komunikāciju ar pašvaldību un uzsverot, ka lielākā daļa attiecīgā ceļa ir pašvaldības ceļš, savukārt servitūta ceļš ir tikai neliels posms. Pauž bažas par to, ka projekta īstenotāji saziņā galvenokārt ir iesaistījuši vienu nekustamā īpašuma, proti, "Jaunkubas" īpašnieku, bet nav pienācīgi apsprieduši risinājumus ar otra nekustamā īpašuma "Krastiņi" īpašnieku. Lūdz skaidrot, kā tiks nodrošināta abu īpašumu turpmāka izmantošana un kā tiks risināts jautājums par teritorijas sadalīšanu. Uzsver, ka sākotnēji īpašniekiem sniegta informācija par aptuveni trīs metrus platu piebraucamo ceļu, kas nebūšot asfaltēts un paredzēts tehniskai piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai. Tomēr vēlāk ģeodēzisko darbu veicēji norādījuši uz citu risinājumu — aptuveni 40–50 metru asfaltēts ceļš ar divām braukšanas joslām, kas atrastos 50 metru attālumā no dzīvojamās mājas.
E. Teirumnieks saistībā ar J. Karpenko pausto aicina likumprojekta virzītājus sniegt komentāru.
J. Upeniece norāda, ka nav iespējams komentēt, kādas sarunas notikušas starp nekustamo īpašumu īpašniekiem un pašvaldības pārstāvjiem. Vienlaikus vērš uzmanību uz Saeimas deputātiem iesniegtajām Ķekavas novada pašvaldības būvvaldes un pašvaldības vēstulēm, kurās skaidri norādīts, ka būvvaldes rīcībā nav dokumentācijas par attiecīgā ceļa izbūvi, kā arī minētais ceļš nav pašvaldības īpašumā vai valdījumā, nav uzskaitīts pašvaldības bilancē un pašvaldība neveic tā uzturēšanu un apsaimniekošanu. Attiecībā uz jautājumu par nekustamā īpašuma "Krastiņi" atsavināšanu skaidro, ka tas ir cits nekustamais īpašums un uz to attiecas atsevišķs atsavināšanas process. Norāda, ka minētā nekustamā īpašuma atsavināšanas procesa virzība tiek uzsākta un, tā kā nav panākta vienošanās par pirkuma līguma noslēgšanu, atsavināšana tiks īstenota piespiedu kārtībā. Uzsver, ka saistībā ar projekta īstenošanu gan dzelzceļa infrastruktūras, gan valsts autoceļa izbūves vajadzībām uz īpašumu "Krastiņi" ir būtiskāka ietekme. Ņemot vērā, ka ceļš no zemes līmeņa pāriet uz pārvada līmeni, rodas papildu ietekme uz nekustamo īpašumu "Krastiņi", tostarp uz tajā esošajām būvēm, kā arī uz jaunā pašvaldības nozīmes autoceļa projekta risinājumu. Piebilst, ka piedāvātais pašvaldības nozīmes ceļa risinājums, salīdzinot ar iespējamiem alternatīviem risinājumiem, rada mazāku ietekmi uz īpašumā "Krastiņi" esošajām būvēm.
M. Grieznis izsakās par jautājumu, norādot, ka, lai gan ir zināms, ka abi īpašumi pieder vienas ģimenes locekļiem, attiecīgais risinājums un tā radītā ietekme uz īpašumiem bija paredzēta jau sākotnējā projekta risinājumā, kas izstrādāts ap 2016. gadu. Piebilst, ka īpašums "Krastiņi" tika iegādāts aptuveni 2020.–2021. gadā, proti, pēc nacionālo interešu teritorijas noteikšanas.
G. Kūtris norāda, ka gadījumos, kad valsts vajadzībām tiek noteiktas un projektētas atsavināmās zemes platības, īpašnieki sākotnējā projekta izstrādes posmā netiek informēti par plānotajām izmaiņām un tie tiek informēti tikai vēlāk. Uzsver, ka šāda situācija nav raksturīga tikai konkrētajā gadījumā, bet arī citos. Norāda, ka Komisija šobrīd var vērtēt iesniegto likumprojektu, tomēr tā nevarēs šīs Saeimas sasaukuma ietvaros virzīt to izskatīšanai steidzamības kārtībā divos lasījumos, jo pašreizējā Saeima nevar uzlikt nākamajam Saeimas sasaukumam pienākumu likumprojektu izskatīt noteiktā kārtībā. Tādēļ likumprojekts būtu

izskatāms parastajā likumdošanas kārtībā. Pauž viedokli, ka pirms lēmuma pieņemšanas būtu lietderīgi klātienē apmeklēt attiecīgo teritoriju, pieaicināt pašvaldības pārstāvjus un uz vietas noskaidrot faktisko situāciju. Pauž nostāju, ka pašreizējam Saeimas sasaukumam nebūtu jāsteidzas ar likumprojekta izskatīšanu pirmajā lasījumā steidzamības kārtībā, bet jautājuma turpmāka izvērtēšana būtu jāatstāj nākamajam Saeimas sasaukumam un Komisijai.
I. Kalniņa neatbalsta likumprojekta virzīšanu steidzamības kārtībā, ievērojot vairāku neskaidru jautājumu esamību. Uzsver nepieciešamību noskaidrot, kurā projekta izstrādes posmā sākotnēji paredzētais aptuveni trīs metrus platais ceļš ir aizstāts ar risinājumu, kas paredz aptuveni 40 metrus platu teritoriju ceļa izbūvei.
M. Grieznis nevar komentēt informāciju par trīs metrus platu ceļu. Norāda, ka saskaņā ar likuma „Par autoceļiem" regulējumu pašvaldības ceļa nodalījuma joslas minimālais platums ir 9,5 metri uz katru pusi. Līdz ar to trīs metrus plata teritorija neatbilstot ceļa nodalījuma joslas platumam, kas nepieciešams ceļa izbūvei, un šāda platuma teritoriju nevarētu atsavināt, lai izbūvētu attiecīgo ceļu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Vienlaikus atkārtoti norāda, ka attiecīgais ceļa risinājums bija paredzēts jau projekta sākotnējā risinājumā 2016. gadā. Skaidro, ka šim ceļam jau sākotnēji paredzētas šādas funkcijas: nodrošināt piekļuvi Baldones stacijai un kalpot par tehniskās piekļuves ceļu *Rail Baltica* infrastruktūrai, kā arī nodrošināt piekļuvi tālāk esošajiem nekustamajiem īpašumiem.
I. Kalniņa jautā par iespēju iepazīties ar sākotnējo projektu.
M. Grieznis norāda, ka sākotnējo projektu var iesniegt.
J. Upeniece norāda, ka IVN [ietekmes uz vidi novērtējums] procedūrā tiek nodrošināta publiskā apspriešana un nekustamo īpašumu īpašnieku iesaiste (uzaicinājuma vēstules, iespēja piedalīties attiecīgajos procesos). Vienlaikus norāda, ka īpašnieki, kuri nekustamos īpašumus ieguvuši pēc attiecīgās procedūras noslēgšanās, var nebūt informēti par iepriekš notikušajiem apspriešanas procesiem. Savukārt tie īpašnieki, kuriem īpašumtiesības uz attiecīgajiem nekustamajiem īpašumiem bija procedūras norises laikā, ir uzrunāti un aicināti iesaistīties procesā.
E. Teirumnieks dod vārdu J. Karpenko.
J. Karpenko pauž neapmierinātību ar projekta īstenošanas gaitu un informācijas sniegšanu. Norāda, ka projekts tiek izstrādāts jau kopš 2016. gada un tā pastāvēšana ilgstoši radījusi neskaidrību par īpašuma izmantošanas iespējām, tostarp par būvniecības un pārbūves iespējām.
L. Lucāne jautā, kāpēc procesu nebija iespējams vienlaicīgi veikt arī attiecībā uz nekustamo īpašumu Krastiņi.
J. Upeniece skaidro, ka nekustamie īpašumi "Jaunkubas" un "Krastiņi" ir divi atsevišķi nekustamie īpašumi, tādēļ to atsavināšana tiek īstenota divos atsevišķos procesos. Papildus norāda, ka īpašuma "Krastiņi" gadījumā zemes sadales procedūra ieilga, jo īpašnieks iebilda pret tās īstenošanu, nepiedalījās attiecīgajā procesā un neparakstīja nepieciešamos dokumentus. Pēc Ministru kabineta lēmuma pieņemšanas bija jāievēro noteiktais nogaidīšanas periods, pēc kura institūcija varēja rīkoties īpašnieka vietā un turpināt zemes kadastrālās uzmērīšanas procesa pabeigšanu. Piebilst, ka līdz zemes kadastrālās uzmērīšanas procesa pabeigšanai nebija iespējams sagatavot attiecīgo likumprojektu, un, tā kā minētais process ir tikko noslēdzies, tuvāko nedēļu laikā paredzēts uzsākt arī šā likumprojekta virzību izskatīšanai Ministru kabinetā.
J. Karpenko norāda, ka par ģeodēziskajiem darbiem un mērījumiem īpašnieki uzzina tikai tad, kad speciālisti ierodas īpašumā un uzsāk attiecīgās darbības.
J. Upeniece norāda, ka mērniekam saskaņā ar normatīvajiem aktiem ir pienākums rakstveidā informēt īpašnieku. Vienlaikus jautā, vai īpašnieks nosūtīto vēstuli ir izņēmis.
E. Teirumnieks norāda, ka pašreizējās Saeimas pilnvaras beidzas 2. novembrī un likumprojekta iesniedzēji lūguši atzīt to par steidzamu. Piebilst, ka steidzamības piešķiršana negarantē, ka nākamā Saeima likumprojektu pārņems un izskatīs tādā pašā redakcijā. Atsaucas uz Juridiskā biroja pārstāves pausto, ka likumprojekta anotācijā nav pietiekami izskaidrots paredzētā risinājuma pamatojums saistībā ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūvi, tādēļ var būt

nepieciešams pilnveidot likumprojekta anotāciju. Ņemot vērā minēto, aicina deputātus lemt, vai viņi ir gatavi balsot gan par likumprojekta atzīšanu par steidzamu, gan par likumprojekta atbalstīšanu pēc būtības, vai arī likumprojekts būtu atstājams pilnveidošanai un tā turpmākā izskatīšana nododama nākamajai, 15. Saeimai. Aicina Juridiskā biroja pārstāvi skaidrot turpmāko procesuālo kārtību gadījumā, ja Komisija šobrīd nolemj likumprojekta virzību neturpināt.

S. T. Ozoliņa norāda, ka Komisija var lūgt iekļaut likumprojektu rītdienas Saeimas sēdes darba kārtībā, bet bez steidzamības pieprasīšanas. Šādā gadījumā likumprojekts tiktu atbalstīts pirmajā lasījumā Saeimā, savukārt nākamajai Saeimai, pārņemot likumprojektu, būtu atkārtoti jāizvērtē tā turpmākā virzība. Norāda, ka šādā scenārijā likumprojekts varētu palikt izskatīšanā Komisijā, un nākamajai Saeimai būtu jālemj par tā turpmāko virzību.

E. Teirumnieks uzdod precizējošu jautājumu Juridiskā biroja pārstāvei par likumprojekta virzību.

S. T. Ozoliņa norāda, ka, [ja Komisija nelemj par likumprojekta virzību], tad Ministru kabinetam likumprojekts būtu jāiesniedz no jauna, proti, tas netiktu pārņemts.

E. Teirumnieks rezumē Komisijas locekļu nostāju – nav gatavības atbalstīt likumprojektu. Dod vārdu A. Svilānam.

A. Svilāns precizē – Komisija neatzītu likumprojektu par steidzamu, tas tiktu pieņemts pirmajā lasījumā un atgrieztos izskatīšanai Komisijā.

S. T. Ozoliņa norāda, ka Komisija var aicināt Saeimu likumprojektu izskatīt pirmajā lasījumā, bet nenoteikt steidzamību. Uzsver jautājumu – vai Komisijai šobrīd ir konceptuāls atbalsts likumprojekta virzīšanai izskatīšanai pirmajā lasījumā. Piebilst, ka tad nākamā Saeima vērtē, vai likumprojektu pārņemt vai nepārņemt.

E. Teirumnieks attiecībā uz iepriekš paustajām piezīmēm par likumprojekta anotācijas kvalitāti norāda, ka anotācija būtu pilnveidojama tādā apjomā, lai likumprojektu varētu droši virzīt tālāk.

S. T. Ozoliņa saistībā ar anotāciju norāda, ka tajā netiek izdarīti nekādi grozījumi. Komisija lūdza papildu skaidrojumu par tiem jautājumiem, kuri anotācijā bija neskaidri vai nepietiekami, kas Komisijā ir saņemts, par ko arī tika pausts viedoklis.

E. Teirumnieks jautā Komisijas locekļiem par gatavību atbalstīt likumprojekta virzību izskatīšanai pirmajā lasījumā rītdienas Saeimas sēdē.

Komisijas locekļi nepauž gatavību atbalstīt likumprojekta virzību izskatīšanai pirmajā lasījumā rītdienas Saeimas sēdē.

E. Teirumnieks jautā par balsojuma nepieciešamību.

Deputāti balsojumu nepieprasa.

Komisija nevirza likumprojektu izskatīšanai pirmajā lasījumā rītdienas, 2026. gada 29. oktobra Saeimas sēdē.

2.
Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas 2026. gada 22. oktobra vēstule Nr. 142.1.9/7-39-14/26 saistībā ar kolektīvo iesniegumu par "Valsts amatpersonu atbildību pret sabiedrību"

E. Teirumnieks aicina skatīt jautājumu par Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas 2026. gada 22. oktobra vēstuli Nr. 142.1.9/7-39-14/26 saistībā ar kolektīvo iesniegumu par "Valsts amatpersonu atbildību pret sabiedrību" (skat. pie sēdes darba kārtības). Dod vārdu Juridiskā biroja pārstāvim E. Danovskim, kas piedalījās minētā jautājuma izskatīšanā Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijā.

E. Danovskis norāda, ka Saeimā iesniegtā iniciatīva iepriekš skatīta Saeimas Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijā[6]. Skaidro, ka tās iesniedzēji rosina likumā "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā" paredzēt pienākumu valsts amatpersonai noteiktos apstākļos atmaksāt saņemto atlīdzību pēc atbrīvošanas no amata. Iniciatīvas pamatā ir Maksātnespējas likumā ietvertais regulējums, kas noteiktos gadījumos liedz maksātnespējas administratoram saņemt atlīdzību par konkrēto maksātnespējas procesu, ja tajā pieļauti likuma pārkāpumi. Norāda, ka šo pieeju nav iespējams tieši attiecināt uz valsts pārvaldē nodarbinātajiem, jo gadījumos, kad amatpersona pieņēmusi lēmumu interešu konflikta situācijā vai pieļāvusi citu likuma pārkāpumu, nav iespējams identificēt konkrēto atlīdzības daļu, kas saistīta ar pārkāpumu. Savukārt visas algas atmaksas pienākums bez skaidri noteikta laikposma un citiem kritērijiem būtu acīmredzami nesamērīgs. Šo iemeslu dēļ Valsts pārvaldes un pašvaldības komisija iniciatīvu neatbalstīja.

Kā apspriežamu izceļ jautājumu par administratīvās atbildības pietiekamību likumā "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā". Uzsver, ka Valsts pārvaldes un pašvaldības komisija un Saeimas Analītiskais dienests ir apkopojuši informāciju par valsts pārvaldē nodarbināto atbildību un secinājuši, ka spēkā esošais regulējums ir plašs un stingrs. Piemēram, par noziedzīgiem nodarījumiem amatā Krimināllikumā paredzēti bargi sodi, tostarp naudas sods. Turklāt vairākos likumos, tostarp Valsts pārvaldes iekārtas likumā, Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumā un Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likumā, noteikta publiskas personas institūcijās nodarbināto personu atbildība, tostarp mantiskā atbildība, ko Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas sēdē apstiprināja pieaicinātās personas.

Attiecībā uz administratīvajiem sodiem norāda, ka likumā "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā" paredzētais maksimālais naudas sods ir 700 eiro. Iespējams, tā apmēru var palielināt, tomēr Ministru kabinetā jau tiek izstrādāts jauns likumprojekts, kuru paredzēts iesniegt nākamajai Saeimai. Tādēļ jautājumu par administratīvās atbildības atbilstību būtu lietderīgi vērtēt, izskatot jauno likumprojektu.

E. Teirumnieks dod vārdu iniciatīvas pārstāvjiem.

G. Ūdris nepiekrīt argumentam, ka nav iespējams noteikt konkrētu valsts amatpersonas veikto darbu un ar to saistīto atlīdzību. Uzsver, ka katrai amatpersonai ir noteikta kompetence, pienākumi un funkcijas, un tās darbs izpaužas pieņemtajos lēmumos, sagatavotajos dokumentos un citos darba rezultātos. Norāda, ka, lai gan normatīvajos aktos paredzēta administratīvā un krimināltatbildība, kā arī atbildība par interešu konflikta novēršanas prasību pārkāpumiem, ar esošo regulējumu nepietiek. Aicina atbalstīt iniciatīvas pamatprincipu un nodot jautājumu turpmākai izvērtēšanai nākamajai Saeimai.

A. Daugaviņš norāda, ka līdzīgs regulējums jau ir ietverts Maksātnespējas likumā un tā atbilstību Satversmei ir vērtējusi Satversmes tiesa[7], secinot, ka šādam regulējumam ir atturoša ietekme. Norāda, ka maksātnespējas administratora atbrīvošanas no amata pamatojums var būt formulēts plaši, piemēram, kā maksātnespējas procesa neefektīva vadīšana. Turklāt jautājumu par atbrīvošanas pamatotību un atlīdzības atmaksu izvērtē tikai vienā tiesas instancē. Salīdzina maksātnespējas administratoru darbību, kas skar kreditoru un parādnieka intereses, ar valsts amatpersonu darbību, kas ietekmē sabiedrības intereses un nodokļu maksātāju līdzekļu izlietojumu. Norāda, ka arī valsts amatpersonu atbildībai vajadzētu būt samērīgai un efektīvai. Aicina ievērot Satversmē nostiprināto vienlīdzības principu.

G. Ūdris papildina, ka Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas sēdē deputāts Uģis Mitrevics norādījis, ka ir iespējams noteikt un vērtēt valsts amatpersonu darba izpildi, jo tā tiekot vērtēta ik gadu.

---

[6] Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas 2025. gada 15. janvāra sēdes darba kārtība (audioieraksts un protokols) pieejama: https://titania.saeima.lv/livs/saeimasnotikumi.nsf/0/EA57F0A6006AF1ADC2258C0D004D1A06?OpenDocument&srcv=dt
Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas 2026. gada 14. oktobra sēdes darba kārtība (audioieraksts un protokols) pieejama: https://titania.saeima.lv/livs/saeimasnotikumi.nsf/0/855E89A279BB91ABC2258E8A004BCE5F?OpenDocument&srcv=dt

Komisijā notiek debates par praktisko iespēju noteikt darba daļu un par to atmaksājamās atlīdzības apmēru, kā arī par grūtībām šāda aprēķina veikšanā. Debatēs piedalās G. Kūtris, G. Ūdris, A. Daugaviņš un I. Kalniņa.

- G. Kūtris norāda, ka vienlaikus veikto uzdevumu skaits un to sarežģītība apgrūtina atmaksājamās atlīdzības apmēra noteikšanu.

- A. Daugaviņš norāda, ka atlīdzības samazinājumu iespējams vērtēt matemātiski.

- G. Kūtris pieļauj, ka problēma ir nevis amatpersonu atbildības jautājumā, bet gan Maksātnespējas likuma regulējumā.- A. Daugaviņš atzīst, ka visas atlīdzības atmaksa bez individuāla izvērtējuma nav taisnīga, tomēr norāda, ka arī tiesām šādos gadījumos ir ierobežotas iespējas panākt samērīgu rezultātu, ja likums paredz konkrētu tiesisko seku piemērošanu.

- I. Kalniņa jautā par iniciatīvā piedāvātā risinājuma samērīgumu, norādot, ka maksātnespējas procesu iespējams vērtēt kā vienotu projektu, savukārt valsts amatpersonām vienlaikus ir daudzi un dažādi pienākumi. Uzsver, ka šī atšķirība apgrūtina konkrēta pārkāpuma un attiecīgās atlīdzības daļas noteikšanu.

I. Kalniņa norāda uz pretrunu iniciatīvas pamatojumā, jo tās pārstāvji atzīst, ka maksātnespējas administratoriem piemērotais atlīdzības atmaksas mehānisms ir nesamērīgs, bet vienlaikus rosina to attiecināt uz visām valsts amatpersonām.

A. Daugaviņš precizē, ka iniciatīvas pārstāvji neuzstāj uz konkrētās piedāvātās normas pārņemšanu likumā "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā". Mērķis ir aktualizēt jautājumu par valsts amatpersonu atbildības pastiprināšanu sabiedrības interesēs.

I. Kalniņa ierosina izvērtēt iespēju pilnveidot regresa prasību celšanas kārtību, tostarp noteikt iestādēm pienākumu celt šādas prasības gadījumos, kad nodarīts kaitējums, kā arī paplašināt gadījumu loku, kuros regresa mehānisms piemērojams.

E. Danovskis norāda, ka Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likumā jau ir paredzēts pienākums valsts pārvaldes iestādēm celt regresa prasības. Regulējums attiecas ne tikai uz valsts amatpersonām, bet arī uz citām valsts pārvaldē nodarbinātām personām, kuras izdevušas administratīvo aktu vai veikušas faktisko rīcību, nodarot zaudējumus citai personai. Šādos gadījumos valsts sedz nodarītos zaudējumus, bet iestādei ir pienākums celt prasību regresa kārtībā. Norāda, ka līdzīgs pienākums paredzēts arī Valsts kontroles likumā. Piebilst, ka daļa jautājumu tiek atrisināta ārpus tiesas procesa.

L. Gātere norāda, ka maksātnespējas administratoriem ir atsevišķs profesionālās darbības regulējums, tādēļ risinājumus nevar automātiski pārņemt attiecībā uz visu valsts pārvaldi. Atsaucoties uz Valsts kontroles likuma grozījumiem, norāda, ka attiecīgais instruments praksē izmantots reti. Tādēļ vispirms nepieciešams izvērtēt, kādēļ esošais regulējums netiek pietiekami izmantots un kādi šķēršļi traucē tā piemērošanai. Papildus norāda, ka nepieciešams izvērtēt regulējumu par lēmumu pieņemšanu interešu konflikta situācijās, jo tas ir kazuistisks. Viņas ieskatā, par šādās situācijās pieņemtiem lēmumiem piemērotie sodi ir nesamērīgi mazi. Iniciatīvā piedāvāto risinājumu pašreizējā redakcijā neatbalsta.

E. Teirumnieks ierosina nodot jautājumu Tieslietu ministrijai turpmākai izvērtēšanai.

G. Kūtris piekrīt, ka iniciatīva pēc būtības ir priekšlikums par turpmāko rīcības virzienu, nevis konkrēts likumprojekts. Izsaka viedokli, ka nepieciešams kompleksi izvērtēt valsts amatpersonu atbildības sistēmu, tostarp krimināltatbildību, administratīvo atbildību un civiltiesisko atbildību par nodarītajiem zaudējumiem. Ierosina Tieslietu ministrijai izvērtēt regresa prasību piemērošanas praksi, tostarp Valsts kontroles likumā un valsts pārvaldē paredzēto mehānismu izmantošanu. Vienlaikus aicina vērtēt arī Maksātnespējas likumā ietvertā atlīdzības atmaksas regulējuma samērīgumu un iespējas pilnveidot regresa prasību celšanas kārtību. Uzsver, ka būtiski ir panākt samērīgu risinājumu, kas nodrošina nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu, nevis tikai paredz atlīdzības atņemšanu.

E. Teirumnieks dod vārdu S. Mertenai.

S. Mertena informē, ka Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs izstrādā jaunu likumprojektu grozījumiem likumā "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu

darbībā". Norāda, ka jautājumu par interešu konfliktu var nodot birojam izvērtēšanai jaunā regulējuma izstrādes un saskaņošanas procesā. Atzīmē, ka pašlaik netiek centralizēti apkopota informācija par valsts pārvaldes iestāžu celtajām regresa prasībām, taču nepieciešamības gadījumā šādu informāciju var pieprasīt. Jautājumu par Maksātnespējas likuma regulējumu atzīst par Tieslietu ministrijas kompetencē esošu, izsaka gatavību to vērtēt.

E. Teirumnieks aicina atbalstīt iniciatīvas nodošanu Tieslietu ministrijai turpmākai izvērtēšanai.

Iebildumi netiek izteikti.

Komisija nolemj nodot iniciatīvu izvērtēšanai Tieslietu ministrijai.

E. Teirumnieks informē, ka 29. oktobra Saeimas sēdē izskatīšanai ir iekļauti divi likumprojekti: "Grozījumi likumā "Par atjaunotā Latvijas Republikas 1937. gada Civillikuma ievada, mantojuma tiesību un lietu tiesību daļas spēkā stāšanās laiku un piemērošanas kārtību"" (Nr. 1582/Lp14), par kuru ziņo A. Svilāns, un "Grozījumi Kriminālprocesa likumā" (Nr. 1576/Lp14), par kuru ziņo G. Kūtris. Abiem likumprojektiem priekšlikumu iesniegšanas termiņš ir noteikts 2. novembrī. Informē, ka Juridiskais birojs ierosina lūgt Saeimu priekšlikumu iesniegšanas termiņu abiem likumprojektiem noteikt līdz 14. Saeimas pilnvaru laika beigām, nevis 2. novembrī. Jautā, vai ir iebildumi.

Iebildumi netiek izteikti.

E. Teirumnieks sēdi slēdz plkst. 11.29.

Komisijas priekšsēdētāja biedrs (paraksts*) Edmunds Teirumnieks

Komisijas sekretārs (paraksts*) Andrejs Svilāns

** Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu*