



Iekšlietu ministrija

Autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveide iekšlietu nozarē

**Autotransporta pārvaldības sistēmas un ar to
saistīto funkciju un izmaksu audits**

Ziņojumu sagatavojuši:

Daina Beļicka

Oskars Zemītis

Zigmunds Brūvers

Dace Krupenko

Kontaktpersona:

Zigmunds Brūvers

SIA "CSE COE"

Elizabetes iela 22-30, Rīga, LV-1050

Tālrunis: + 371 29214184

E-pasts: info@csecoe.com

Tirdzniecības zīmes:

Visas tekstā izmantotās tirdzniecības zīmes pieder to īpašniekiem un ir izmantotas tikai kā atsauces.

Izvērtējumā izmantotie saīsinājumi

Saīsinājums	Skaidrojums
BI	Biznesa inteliģence
BITLD	Bruņojuma un inženiertehnisko līdzekļu dienests
CO ₂	Oglekļa dioksīds
CSDD	A/S Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija
DUS	Degvielas uzpildes stacija
EKK	Budžeta izdevumu klasifikācijas kodi atbilstoši ekonomiskajām kategorijām
ES	Eiropas Savienība
GAP NP MTMAB TRAEN	Galvenās administratīvās pārvaldes Nodrošinājuma pārvaldes Materiāli tehniskās un mantiskās apgādes biroja Transporta remonta, apgādes un ekspluatācijas nodaļa (VP)
GAP NP RB	Galvenās administratīvās pārvaldes Nodrošinājuma pārvaldes Reģionu biroji (VP)
GP BATRP RNN	Galvenās pārvaldes Bruņojuma, apgādes un tehnisko resursu pārvaldes Rīgas nodrošinājuma nodaļa (VRS)
GP BATRP TIN	Galvenās pārvaldes Bruņojuma, apgādes un tehnisko resursu pārvaldes Transporta un infrastruktūras nodaļa (VRS)
GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
IeM	Iekšlietu ministrija
IeM IC	Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs
IDB	Iekšējās drošības birojs
IT	Informācijas tehnoloģijas
JRUD	Jūras robežuzraudzības dienests (VRS)
KASKO	Brīvprātīgā transportlīdzekļa apdrošināšana
km	Kilometri
LEBD	Aviācijas pārvaldes Lidlauka ekspluatācijas un bruņojuma dienests (VRS)
mēn.	Mēnesis
MK	Ministru kabinets
NVA	Nodrošinājuma valsts aģentūra
OCTA	Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana
PIL	Publisko iepirkumu likums
PMLP	Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde
PNA	Pieņemšanas nodošanas akts
RFID	Tehnoloģija automātiskai identifikācijai (<i>Radio Frequency Identification</i>)
TAPN	Tehniskā atbalsta un pārņemšanas nodaļa (NVA)
TDP LN	Tehniskā dienesta pārvaldes Loģistikas nodaļa (VUGD)
tūkst.	tūkstošis/tūkstoši
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VP	Valsts policija
VUGD	Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests
VRS	Valsts robežsardze
WLTP	Vispasaules harmonizētā vieglo automobiļu testu procedūra

Izvērtējumā izmantotie jēdzieni

Ziņojumā iekļauto jēdzienu skaidrojumi izveidoti projekta laikā un attiecas tikai uz ziņojuma projektu.

Jēdziens	Skaidrojums
Atbilstības sertifikāts	Ražotāja izsniegts dokuments, kas apliecina transportlīdzekļa galveno parametru vērtības
CSDD reģistrs	Valsts līmeņa transportlīdzekļu reģistrs, ko uztur Ceļu satiksmes drošības direkcija
Garantija	Transportlīdzekļa ražotāja uzņemtas saistības bez maksas novērst definētajā laikā un/vai līdz definētam noskrējienam radušās tehniskas neatbilstības, kuru cēlonis ir ražošanas procesa nepilnības
GPS	Globālā Pozicionēšanas Sistēma, pateicoties ap planētu riņķojošu satelītu sistēmai, ļauj noteikt precīzas signālu uztvērēju koordinātes

MaaS	Mobilitāte kā pakalpojums (Mobility as a service)
Koplietošanas režīms	Transportlīdzekļa izmantošana vairāku lietotāju starpā, to saņemot/nododot pēc vajadzības
KPI	Galvenie veiktspējas rādītāji (Key performance indicator)
Neatliekami atjaunojama parka daļa	Transportlīdzekļu kopums, kura tālāka lietošana ir funkcionāli neatbilstoša un/vai ekonomiski neatbilstoša
Noskrējieni (nobraukums)	Automašīnas odometra rādījums, kas atspoguļo kopējo automašīnas nobraukto kilometru skaitu no automašīnas izlaišanas brīža uz odometra nolasīšanas brīdi – CSE COE definīcija
Nolietojums	Transportlīdzekļa kopējā nobraukuma un lietošanas intensitātes kopsakarība – CSE COE definīcija
Noskrējieni mēnesī	Vidējais nobraukto kilometru skaits vienā mēnesī
Noslodze	Lietošanas intensitāte
Odometrs	Noskrējiena (nobraukuma) reģistrēšanas ierīce
Tehniskā apkope	Darbu kopums, kas ar noteiktu periodiskumu veicams atbilstoši transportlīdzekļa izgatavotājrūpnīcas dokumentācijā noteiktajām prasībām
Transportlīdzekļu rotācija	Dažāda ekspluatācijas intensitātes līmeņa vienādas specifikācijas transportlīdzekļu savstarpēja mainīšana tehnikas parka ietvaros ar mērķi nodrošināt vienmērīgu kopējo nolietojumu

Izvērtējumā iekļautās tabulas

Nodaļa	Tabulas Nr.	Tabulas nosaukums
1	1	Transportlīdzekļu skaits leM padotības iestādēs
2	2	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu VP
2	3	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu VUGD
2	4	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu VRS
2	5	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu NVA
2	6	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu leM IC
2	7	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu IDB
2	8	Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu PMLP
2	9	leM iestāžu tāmju pamatbudžeta izdevumi 2019.-2021.gadā pa EK kodiem
2	10	leM budžetā paredzētās ilgtermiņa saistības transportlīdzekļu nomai un iegādei
2	11	Autotransporta pārvaldībā iesaistītie cilvēkresursi (VP, VRS, VUGD, NVA)
3	12	VP automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums
3	13	VP automašīnu nobraukums sadalījums
3	14	VP automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem
3	15	VP autotransporta specifikāciju dispersija
3	16	Transportlīdzekļu skaits un klasifikācija iekļauta VP tehnisko specifikāciju projektos 2021.gada iepirkumam
3	17	VP plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem
3	18	VP automašīnu vecums un nobraukums
3	19	VP automašīnu vecums pa vecuma grupām
3	20	VP remontdarbnīcas Vestienas ielā 4, Rīgā izmaksas 2020.gadā
3	21	VP remontdarbnīcas produktīvās 1 darba stundas pašizmaksas jūtīguma analīze
3	22	VUGD automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums
3	23	VUGD automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums
3	24	VUGD parasto automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem
3	25	VUGD plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem
3	26	VUGD parasto transportlīdzekļu vecums un nobraukums
3	27	VUGD parasto automašīnu vecums pa vecuma grupām
3	28	VUGD speciālo transportlīdzekļu vecums un nobraukums
3	29	VUGD speciālo transportlīdzekļu vecums pa vecuma grupām
3	30	VUGD remontdarbnīcas Maskavas ielā 5, Rīgā izmaksas 2020.gadā
3	31	VUGD remontdarbnīcas produktīvās 1 darba stundas pašizmaksas jūtīguma analīze
3	32	VRS automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums
3	33	VRS automašīnu nobraukums sadalījums
3	34	VRS automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem
3	35	VRS plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem
3	36	VRS automašīnu vecums un nobraukums

3	37	VRS automašīnu vecums pa vecuma grupām
3	38	VRS iekšējās degvielas uzpildes stacijas
3	39	NVA automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums
3	40	NVA automašīnu nobraukums sadalījums
3	41	NVA automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem
3	42	NVA plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem
3	43	NVA automašīnu vecums un nobraukums
3	44	NVA automašīnu vecums pa vecuma grupām
3	45	leM, IDB, PMLP plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem
3	46	leM IC automašīnu vecums un nobraukums
3	47	IDB automašīnu vecums un nobraukums
3	48	PMLP automašīnu vecums un nobraukums
4	49	Priekšlikumi izmaiņām VP 01.11.2013. noteikumos Nr. 30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi"
4	50	Priekšlikumi izmaiņām VUGD 26.08.2018. noteikumos Nr.22-1.12/2 "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi"
4	51	Priekšlikumi izmaiņām VRS 09.08.2016. iekšējos noteikumos Nr. 14 "Valsts robežsardzes transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi"
4	52	Priekšlikumi izmaiņām NVA 28.12.2017. noteikumos Nr.19 "Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība"
5	53	Autotransporta līzinga audita testa rezultāti
5	54	VP autoparka faktiskās tehniskās uzturēšanas izmaksas
5	55	VRS autotransporta uzturēšanas izmaksu dinamika
5	56	VRS Ford Focus uzturēšanas izmaksu dinamika
5	57	VRS Ford Focus operatīvā līzinga izmaksas, atkarībā no lietošanas perioda
5	58	IDB transportlīdzekļu nomas izmaksas
6	59	Transportlīdzekļu nomas pakalpojumu izmantošanas SVID analīze
6	60	Autotransporta pārvaldības sistēmas attīstības scenāriji
6	61	Rīcības plāns ieteikumu un procesu uzlabojumu ieviešanai

Izvērtējumā iekļautie attēli

Nodaļa	Attēla Nr.	Attēla nosaukums
1	1	Metodoloģijas teorētiskais ietvars
3	2	Audita datu avoti
3	3	Nobraukuma un lietošanas intensitātes kopsakarības
3	4	Rīcības plūsmshēma, analizējot transportlīdzekļa nobraukumu un noslodzi
3	5	VP autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	6	VP transportlīdzekļu nobraukuma un noslodzes mērījumi nomas transportlīdzekļiem
3	7	VP transportlīdzekļu nobraukuma un noslodzes mērījumi īpašumā esošiem transportlīdzekļiem
3	8	VP motociklu nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	9	VP remontdarbnīca Vestienas ielā 4, Rīgā
3	10	VP remontdarbnīcas Vestienas ielā 4, Rīgā ēka un teritorijas plāns
3	11	VUGD autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	12	VUGD remontdarbnīca Maskavas ielā 5, Rīgā
3	13	Dzinēja remonts VUGD remontdarbnīcā
3	14	VRS autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	15	VRS motociklu un kvadriciklu nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	16	NVA autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	17	leM IC autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	18	IDB autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
3	19	PMLP autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi
4	20	VRS maršrutu lapa un ceļazīmes piemēri
5	21	VUGD vieglo transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums
5	22	VUGD speciālās tehnikas tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums

5	23	VRS audita kopas transportlīdzekļa noskrējieni un lietošanas intensitāte
5	24	VRS audita kopas transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksas
5	25	Transportlīdzekļa e-lietas iespējamais ekrāna skats
5	26	NVA transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums
5	27	PMLP transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums
5	28	IDB transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums
5	29	leM IC transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums
6	30	leM iekšējo dokumentu vadības plūsmas shēma
6	31	Degvielas automatizētas norakstīšanas informācijas sistēmas shēma

SATURS

Izvērtējumā izmantotie saīsinājumi	3
Izvērtējumā izmantotie jēdzieni	3
Izvērtējumā iekļautās tabulas	4
Izvērtējumā iekļautie attēli.....	5
Anotācija.....	9
Kopsavilkums.....	11
1. AUDITA METODOLOĢIJA	13
2. AUTOTRANSPORTA PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS VISPĀRĒJAIS RAKSTUROJUMS	16
2.1. Ārējie normatīvie akti	16
2.1.1. Vispārīgie ārējie normatīvie akti	17
2.1.2. Specifiskie ārējie normatīvie akti.....	18
2.2. Iekšējais normatīvais regulējums.....	20
2.2.1. Valsts policija	21
2.2.2. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests.....	23
2.2.3. Valsts robežsardze	24
2.2.4. Nodrošinājuma valsts aģentūra.....	25
2.2.5. Pārējās iestādes	27
2.3. Finanšu līdzekļu izlietojuma plānošana un uzskaite	29
2.3.1. Finanšu līdzekļu izlietojuma plānošana.....	29
2.3.2. Finanšu līdzekļu uzskaite	33
2.4. Organizatoriskā struktūra un cilvēkresursi.....	35
3. AUTOTRANSPORTA PARKU NOVĒRTĒJUMS	38
3.1. Autotransporta parka novērtējuma metodoloģija	38
3.1.1. Izmantotie datu avoti.....	38
3.1.2. Metodoloģija transportlīdzekļu noslodzes un nobraukuma mērīšanai	39
3.1.3. Transportlīdzekļu viendabīgums	40
3.1.4. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi.....	42
3.1.5. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi	42
3.1.6. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi.....	43
3.2. Valsts policijas autotransporta parka novērtējums.....	44
3.2.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums.....	44
3.2.2. Transportlīdzekļu viendabīgums	48
3.2.3. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi.....	52
3.2.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi	53
3.2.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi.....	55
3.3. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta autotransporta parka novērtējums	58
3.3.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums.....	59
3.3.2. Transportlīdzekļu viendabīgums	61
3.3.3. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi.....	63
3.3.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi	64
3.3.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi.....	67
3.4. Valsts robežsardzes autotransporta parka novērtējums.....	70
3.4.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums.....	71
3.4.2. Transportlīdzekļu viendabīgums	73
3.4.3. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi.....	74
3.4.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi	75
3.4.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi.....	77
3.5. Nodrošinājuma valsts aģentūras autotransporta parka novērtējums	79
3.5.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums.....	79
3.5.2. Transportlīdzekļu viendabīgums	81
3.5.3. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi.....	82
3.5.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi	83
3.5.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi.....	84
3.6. Pārējo iestāžu autotransporta parku novērtējums	84
3.6.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums	85
3.6.2. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi	87

3.6.3. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi	87
3.6.4. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi	88
4. AUTOTRANSporta EKSPLUATĀCIJAS NOVĒRTĒJUMS	90
4.1. Valsts policija	90
4.2. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests	95
4.3. Valsts robežsardze	98
4.4. Nodrošinājuma valsts aģentūra	101
4.5. Pārējās iestādes	103
5. TRANSPORTLĪDZEKĻU IEGĀDES, UZTURĒŠANAS UN EKSPLUATĀCIJAS IZDEVUMU NOVĒRTĒJUMS	105
5.1. VP autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	105
5.2. VUGD autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	109
5.3. VRS autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	111
5.4. NVA autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	115
5.5. PMLP autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	116
5.6. IDB autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	117
5.7. IeM IC autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums	119
6. SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS AUTOTRANSporta PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS PILNVEIDEI	120
6.1. Autotransporta pārvaldības sistēmas efektivitātes uzlabošana un pilnveide	120
6.2. Autotransporta pārvaldības sistēmas attīstības scenāriji	127
6.3. Rīcības plāns rekomendāciju un procesu uzlabojumu ieviešanai	131
1. pielikums. IZMANTOTĀS LITERATŪRAS SARAKSTS	133
2. pielikums. INTERVIJU SARAKSTS	137
3. pielikums. IEPIRKUMA TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS PRASĪBU ATSEKOJAMĪBA.....	138
4. pielikums. IeM IESTĀŽU NOSLĒGTO ĀRĒJO PAKALPOJUMU SARAKSTS.....	140
5. pielikums. DATU TABULAS .xls FORMĀTĀ.....	152

ANOTĀCIJA

Projekta mērķis, uzdevums un galvenie rezultāti. Veikt padziļinātu autotransporta pārvaldības sistēmas un ar to saistīto funkciju un izmaksu auditu iekšlietu ministrijas padotībā esošajās iestādēs un to pakļautībā esošajās izglītības iestādēs, izņemot Valsts drošības dienestu, sniedzot uz ekonomiskajiem aprēķiniem balstītus ieteikumus autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveidei, piedāvājot vairākus iespējamus risinājuma variantus, no kuriem viens ir vienota autotransporta pārvaldības modeļa izveide iekšlietu nozarē, kā arī pasākumu plānu to ieviešanai, norādot pasākumu prioritāro secību un ieguvumus katrā no piedāvātajiem risinājumiem, kuru pamatā ir lietderīga rīcība ar valsts finanšu līdzekļiem.	Assessment's goal, tasks and main results. Carry out an in-depth audit of the road traffic management system and related functions and costs in the institutions subordinated to the Ministry of the Interior and their educational institutions, except for the State security service, providing recommendations based on economic calculations for improving the road traffic management system. options, one of which is the establishment of a common road transport management model in the home affairs sector, as well as a plan of measures for their implementation, indicating the priority sequence of measures and benefits in each of the proposed solutions based on efficient use of public funds.
Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas Iekšlietu ministrijas padotībā esošo iestāžu un to pakļautībā esošo izglītības iestāžu autotransporta pārvaldības sistēma, transportlīdzekļu uzturēšanas, atjaunošanas un ekspluatācijas pamatprincipi, transportlīdzekļu ekspluatācijas novērtējums.	The main topics covered in the evaluation: Road transport management system of institutions subordinate to the Ministry of the Interior and educational institutions subordinate to them, basic principles of vehicle maintenance, renewal and operation, vehicle operation assessment.
Pētījuma pasūtītājs: Iekšlietu ministrija	Client: The Ministry of the Interior
Pētījuma īstenotājs: SIA "CSE COE"	The performer of the study: SIA "CSE COE"
Pētījuma īstenošanas gads: 2021.gads	Year of implementation of the study: 2021
Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots: 34 500 EUR, neskaitot PVN	Amount of financing of the study and source of funding: EUR 34,500, excluding VAT
Pētījuma klasifikācija 12.5. Kompleksi analītiski pētījumi un izstrādes	Classification of the study 12.5. Complex analytical research and development
Politikas joma, nozare 10. Publiskās pārvaldes politika	Policy area, sector 10. Public administration policy
Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums: (visa Latvija vai noteikts reģions/novads) Visa Latvija	Geographical coverage of the study: Latvia
Pētījuma mērķa grupa/-as (piemēram, Latvijas iedzīvotāji darbības vecumā): Iekšlietu ministrijas padotībā esošās iestādes un to pakļautībā esošās izglītības iestādes, izņemot Valsts drošības dienestu	Target group(s) of the study (e.g. residents of Latvia in the working age): Institutions subordinate to the Ministry of the Interior and educational institutions subordinate to them, except for the State Security Service

Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:		Methods used in the assessment by type of information acquisition:
	1) tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu analīze,	1) analysis of legal framework and policy planning documents;
	2) sekundāro datu analīze,	2) analysis of secondary data;
	3) padziļinātas / ekspertu intervijas,	3) conducting in-depth/expert interviews;
	4) grupu intervijas.	4) group interviews.
Kvantitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):		Quantitative study methods (if applicable):
	1) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits –20	1) Number of respondents/units –20
Kvalitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):		Qualitative study methods (if applicable):
	1) padziļināto/expertu interviju skaits – 8	1) number of in-depth/ expert interviews – 8
Izmantotās analīzes grupas (griezumi):		Analytical groups used (sections):
Autotransporta pārvaldības sistēmas iestādēs		Road transport management system authorities
Pētījuma pasūtītāja kontakthinformācija:		Contact information of the client:
Ilze Rudzīte, Iekšlietu ministrijas Nozares politikas departamenta vecākā referente (tāl. 67829600, e-pasts: ilze.rudzite@iem.gov.lv).		Ilze Rudzite, Senior expert of the Sector Policy Department of the Ministry of the Interior (tel. 67829600, e-mail: ilze.rudzite@iem.gov.lv).
Pētījuma autori (autortiesību subjekti)		Evaluation authors (copyright holders):
Daina Beļicka, Oskars Zemītis, Zigmunds Brūvers, Dace Krupenko		Daina Beļicka, Oskars Zemītis, Zigmunds Brūvers, Dace Krupenko

KOPSAVILKUMS

Darba mērķis

Veikts padziļināts autotransporta pārvaldības sistēmas un ar to saistīto funkciju un izmaksu audits iekšlietu ministrijas (IeM) padotībā esošajās iestādēs un to pakļautībā esošajās izglītības iestādēs, izņemot Valsts drošības dienestu, sniedzot uz ekonomiskajiem aprēķiniem balstītus ieteikumus autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveidei, piedāvājot vairākus iespējamus risinājuma variantus, no kuriem viens ir vienota autotransporta pārvaldības modeļa izveide iekšlietu nozarē, kā arī pasākumu plāns to ieviešanai, norādot pasākumu prioritāro secību un ieguvumus katrā no piedāvātajiem risinājumiem, kuru pamatā ir lietderīga rīcība ar valsts finanšu līdzekļiem.

Audita mērķis ir **novērtēt autotransporta pārvaldības sistēmu iestādēs**, izvērtējot tās efektivitāti un ilgtspēju, sniedzot ieteikumus autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveidei ar mērķi ieviest mūsdienīgus loģistikas risinājumus un samazināt valsts budžeta izdevumus.

Darbs ietver izvērtējumu par katras iestādes autotransporta pārvaldības sistēmu, t.sk. vispārējo transportlīdzekļu uzturēšanas, atjaunošanas un ekspluatācijas pamatprincipu novērtējumu un raksturojumu.

Projekta metodoloģija iekļauj esošās situācijas analīzi, CSDD datu apstrādi, iekšējā un ārējā normatīvā regulējuma analīzi. Esošās situācijas analīze sevī ietver transportlīdzekļu noslodzes un nobraukuma mērtjumus, transportlīdzekļu viendabīguma analīzi, izmantoto transportlīdzekļu veidu un specifikācijas analīzi, finansēšanas principus, nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principu analīzi, diskusijas ar IeM resora atbildīgajiem darbiniekiem. Tāpat projekta ietvaros veikta labās prakses piemēru analīze par VID pieredzi degvielas norakstīšanas sistēmas ieviešanā, kā arī Lietuvas labā prakse tehnisko specifikāciju izstrādē autotransporta iegādei. Galvenās datu iegūšanas metodes projekta ietvaros: intervijas, sekundāro datu analīze, substantīvie testi, kā arī normatīvās bāzes prasību apkopojums.

Izvērtējuma struktūra: ziņojuma 1.nodaļa ietver audita metodoloģijas aprakstu, 2.nodaļā sniegta analīze par autotransporta pārvaldības sistēmas vispārējo raksturojumu, 3.nodaļā sniegts autotransporta parka novērtējums IeM padotībā esošām iestādēm. Ziņojuma 4.nodaļā iekļauts autotransporta ekspluatācijas novērtējums, savukārt ziņojuma 5.nodaļā sniegts transportlīdzekļu iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu novērtējums. Ziņojuma 6.nodaļa iekļauj izstrādātu rīcības plānu ieteikumu un procesu uzlabojumu ieviešanai un autotransporta pārvaldības sistēmas efektivitātes uzlabošanai. Visas trīs nodaļas (3.-5.nodaļa) arī iekļauj rekomendācijas autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveidošanai.

Galvenie secinājumi izvērtējuma ietvaros:

- ārējie normatīvie akti nenosaka transporta uzskaites un norakstīšanas kārtību, degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtību, ekspluatācijas materiālu iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtību, remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtību. Šīs jomas tiek regulētas ar IeM padotības iestādēs apstiprināto iekšējo normatīvo aktu, ievērojot grāmatvedības kārtošanu regulējošo normatīvo aktu prasības;
- iekšējie normatīvie akti kopumā ir izstrādāti ar līdzīgām normām, ar nozīmīgu personu skaita iesaisti dažādu dokumentu saskaņošanā, informēšanā, procesu īstenošanā – tādēļ visām IeM padotībā esošām iestādēm kopumā apsverama autotransporta pārvaldības procesu digitalizācija un transportlīdzekļu e-lietas ieviešana;
- VP autotransporta nodrošināšana kopumā nav iekļauta kā pastāvīgs izdevumu postenis IeM valsts budžeta bāzes izdevumos, bet gan iekļauta tajos terminēti saskaņā ar atsevišķu MK rīkojumu par ilgtermiņa saistībām. IeM resora funkciju īstenošanai nepieciešamo transportlīdzekļu nodrošināšana būtu paredzama kā pastāvīgs izdevumu postenis valsts budžeta bāzes izdevumos;
- autotransporta pārvaldības sistēmā netiek pietiekami izmantoti GPS sniegtie dati, IKT rīki, būtiska daļa dokumentācijas tiek gatavota Excel formās vai aizpildot dokumentus manuāli;

- visās leM padotības iestādēs, izņemot NVA, nav izstrādāti procesu apraksti un shēmas, kas apgrūtina iestāžu organizatorisko struktūru un iesaistīto cilvēkresursu atbilstības novērtēšanu;
- izvērtējot visas leM padotības iestādes kopumā, netika konstatēta pilnībā koordinēta un vienota visa leM resora autotransporta parka pārvaldības sistēma, tai skaitā stratēģiskā plānošana un vadība;
- iestāžu autotransporta parku pārvaldībā iesaistītie cilvēkresursi, galvenokārt, organizē transportlīdzekļu ikdienas ekspluatāciju un uzturēšanu, un tiek nodrošināta tikai daļēja resursu plānošana un pārvaldība;
- iestāžu nodrošināšanai ar autotransportu tiek izmantoti gan transportlīdzekļu iepirkumi (iegāde īpašumā), gan transportlīdzekļu ilgtermiņa nomas pakalpojumi.

Galvenie priekšlikumi izvērtējuma ietvaros:

- par atbildīgo iestādi noteikt NVA, izveidojot Transportlīdzekļu analīzes un attīstības nodaļu, kas atbild par visu leM padotības iestāžu transportlīdzekļu ekspluatācijas analīzi, optimālu un efektīvu transportlīdzekļu izmantošanas plānošanu, un transportlīdzekļu parka attīstības un atjaunošanas plānošanu;
- izstrādāt vadlīnijas leM padotības iestāžu iekšējā normatīvā regulējuma pilnveidošanai vienotas transportlīdzekļu pārvaldības sistēmas ieviešanai leM resora ietvaros, nodrošināt vienota normatīvā regulējuma ieviešanu iestādēs;
- NVA sadarbībā ar leM IC veikt iestāžu esošo IS sistēmu un autotransporta ekspluatācijas uzskaites principu un datu analīzi, vienotas datu reģistrēšanas un uzskaites sistēmas izveidošanu, izmantojot esošās iestāžu IS, kas papildinātas ar nepieciešamās funkcionalitātes elementiem (moduļiem) no citām sistēmām;
- NVA centralizēti veikt transportlīdzekļu ekspluatācijas datu analīzi visam leM resora autotransporta parkam, izmantojot šim mērķim pielāgotas iekšējās un ārējās informācijas sistēmas un rīkus;
- parasto un standartveida transportlīdzekļu nodrošināšanu iestāžu vajadzībām veikt, izmantojot pilna servisa nomas pakalpojumu, izņemums ir iestāžu speciālie transportlīdzekļi un tehnika, kā arī transportlīdzekļi, kuru iegādei ir iegūts ārējais finansējums (ES fondi, finansēšanas programmas). Šādi transportlīdzekļi tiek iegādāti iestādes īpašumā. Organizējot transportlīdzekļu nomas pakalpojumu iegādi, izmantot vispārīgās vienošanās principus, kas ļauj nodrošināt pakāpenisku transportlīdzekļu nomas pakalpojumu iegādi, iegādes nosacījumu noteikšanas elastīgumu un izdevīgāko iegādes nosacījumu piemērošanu katram iegādes gadījumam;
- iekļaut transportlīdzekļu nomas pakalpojuma nosacījumos KASKO apdrošināšanu (ar pašrisku). Speciālos transportlīdzekļus un pārējos transportlīdzekļus, kas ir iegādāti īpašumā, izmantojot ārējo finansējumu, apdrošināt KASKO tikai gadījumos, kad šādu apdrošināšanu pieprasa finansējuma devējs. Pārējos gadījumos novērtēt bojājumu riskus un ieplānot uzturēšanas un remonta izdevumus ikgadējā budžeta ietvaros;
- transportlīdzekļu pilna servisa nomas pakalpojumu iegādes gadījumā iekšējās remonta bāzes iestādēs nav nepieciešamas. Speciālo transportlīdzekļu un mehānismu uzturēšana (regulārās apkopes) un remontdarbi var tikt veikti iestādes iekšējā remontdarbnīcā, īpaši specializējoties šādu darbu veikšanā, un nodrošinot atbilstoši tehnisko aprīkojumu un kvalificētus speciālistus darbu produktivitātes un efektivitātes paaugstināšanai;
- galveno izpildes rādītāju apstiprināšanu un ikdienas kontroli veikt katrā iestādē, savukārt NVA papildus veic vienotu KPI izpildes kontroli visām leM padotības iestādēm. Gadījumos, kad KPI mērījumi parāda, ka vieglā transportlīdzekļa vidējais noskrējienis mēnesī ir zemāks par 750 km, iestāde paaugstina transportlīdzekļa pielietošanas intensitāti vai veic šī transportlīdzekļa aizstāšanu ar automašīnas koplietošanas pakalpojumu izmantošanu. Izņemums ir gadījumi, kad transportlīdzekļa pielietojuma mērķis ir specifiskas funkcijas nodrošināšana, kas nav saistīta ar būtisku pārvietošanos.

1. AUDITA METODOLOĢIJA

Audita tvērums

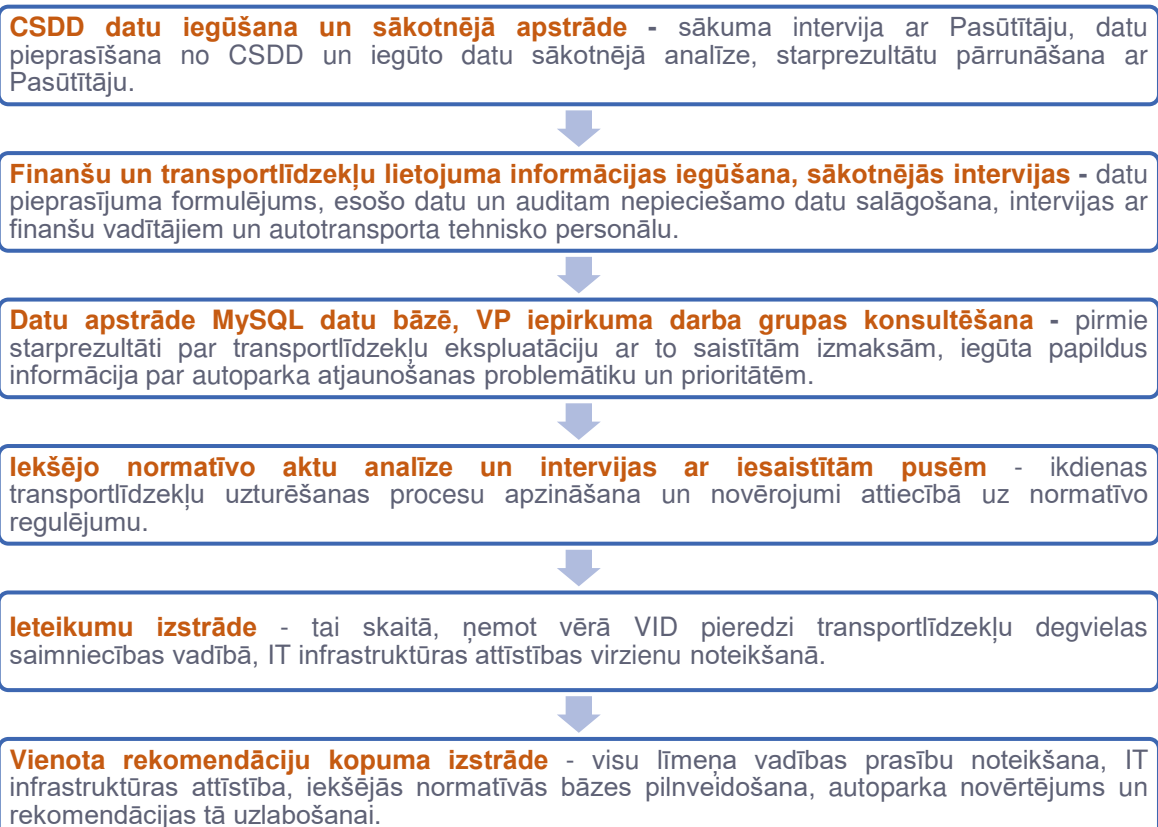
Audita tvērumā ir iekļautas šādas leM iestādes: Valsts policija (VP), Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD), Valsts robežsardze (VRS), Iekšlietu ministrijas informācijas centrs (leM IC). Nodrošinājuma valsts aģentūra (NVA), Iekšējās drošības birojs (IDB), Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde (PMLP), Valsts policijas koledža, Valsts robežsardzes koledža un Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledža.

Audita sfēra ir leM resora iestāžu autoparks jeb CSDD reģistrētās tehnikas vienības, kas patērē degvielu un ir reģistrētas kā automašīnas. Papildus ir apskatīta arī motortehnikas lietošana un izmaksas.

Kopējais metodoloģiskais ietvars

Audita metodoloģiskais ietvars shematiski apkopots attēlā zemāk. Atsevišķās ziņojuma sadaļās iekļauts detalizētāks metodoloģijas apraksts konkrētu audita uzdevumu veikšanai.

Attēls Nr.1. Metodoloģijas teorētiskais ietvars



Datu avots: CSE COE

Kvantitatīvie dati

Kvantitatīvo datu galvenie avoti bija CSDD reģistra dati, finanšu informācija par uzturēšanas un nomas maksājumiem, kā arī dati par nobraukumu un degvielas patēriņu no ceļa zīmēm.

CSDD reģistra dati (kopā par 2722 transportlīdzekļiem) ietver reģistrācijas numuru, marku, modeli, izlaiduma gadu, degvielas veidu un dzinēja darbības tilpumu, kā arī transportlīdzekļa kategoriju. Dati tika iegūti no CSDD Excel tabulu formā un resora iestāžu atbildīgie darbinieki apstiprināja datu pareizību.

Auditā tika izmantoti projekta tvērumā iekļauto iestāžu finanšu dati par 2019. un 2020.gadu, bet lielākā daļa analīzes attiecas uz 2020.gadu. Finanšu dati kopā ietvēra apmēram 35 000 ierakstu, kas tika iegūti Excel formā, nepieciešamo informāciju finanšu speciālistiem lejuplādējot no finanšu sistēmas.

Nepieciešamo datu struktūra tika saskaņota intervijās ar Pasūtītāju. Tika iegūti dati par transportlīdzekļu uzturēšanas un nomas izmaksām, ietverot automašīnas numuru, rēķina datumu, rēķina summu, īsu maksājuma pamatojumu. Dati tika attiecināti atbilstoši no CSDD saņemtajiem datiem, datu attiecināšanu veicot katram transportlīdzeklim. CSDD un finanšu datu attiecināšanas rezultāti tika pārrunāti ar atbildīgajām kontaktpersonām.

Auditā tika iegūti ceļa zīmju dati ar šādiem datu laukiem: automašīnas numurs, atbildīgā struktūrvienība, perioda sākuma datums, odometra rādītājs perioda sākumā, degvielas rādītājs perioda sākumā, perioda beigu datums, odometra rādītājs perioda beigās, degvielas rādītājs perioda beigās, uzpildītās degvielas daudzums. Ceļa zīmju dati tika iegūti no iestādes darbiniekiem, kas ir atbildīgi par tehnikas datu uzskaiti. Dati tika iegūti Excel formā. Datu uzskaites kārtība iestādēs ir dažāda un bieži aktuālā odometra rādījums uz uzskaites datumu bija jāiegūst, veicot aprēķinus. Piemēram, analizējot datus par gadu vai katram transporta līdzeklim iegūstot odometra rādījumu tehniskās apskates veikšanas brīdī (informācija iekļauta CSDD failā pie tehniskās apskates). Apstrādāti tika visi 2020.gada dati, kopā vismaz 30 000 ierakstu.

Datu apstrāde tika veikta Excel formā, kā arī izmantojot MySQL datu bāzi. MySQL datu bāzes izmantošana ļāva projekta laikā fragmentēt un iegūt datus dažādos griezumos, darboties ar lieliem datu masīviem, kā arī prezentēt audita rezultātus 2 un 3 dimensiju grafiskā attēlojumā.

Substantīvie testi

Papildus tika analizētas ceļa zīmes / maršruta lapas un izvērtēta to aizpildīšanas kārtība un datu lietojamība. Substantīvie testi tika izvēlēti gadījumos, kad bija novērotas novirzes no parastās situācijas un substantīvos testos tika pārbaudīti izmaksu attaisnojuma dokumenti.

Intervijas

Audita laikā tika veiktas intervijas ar visām resora iestāžu atbildīgo darbinieku grupām, tai skaitā finanšu speciālistiem, tehnikas parka atbildīgajiem darbiniekiem un projekta ietvaros noteiktām kontaktpersonām katrā audita tvērumā iekļautajai iestādei.

Regulāri, reizi divās nedēļās, tika organizētas projekta vadības grupas sanāksmes, kuru laikā no Izpildītāja puses sniegta atskaite par projekta gaitu un audita starpposma rezultātiem.

Dokumentu analīze

Audita ietvaros tika analizēta ārējā normatīvā bāze un iekšējie normatīvie dokumenti, kas nosaka autotransporta parka ekspluatācijas un uzturēšanas regulējumu.

Labās prakses piemēru analīze

Audita laikā tika izvērtēta Valsts ieņēmumu dienesta (VID) pieredze attiecībā uz degvielas norakstīšanas sistēmu, tai skaitā intervijas ar atbildīgajiem VID darbiniekiem. Organizēta saruna ar Lietuvas policijas Investīciju un tehniskās attīstības nodaļas Galveno speciālistu Audrius Kaupys par tehnisko specifikāciju izstrādi iepirkumiem. Salīdzinājumam lietoti vairāku Latvijas uzņēmēju autoparku uzskaites dati.

Audita pieņēmumi un ierobežojumi

Audita ietvaros nav aplūkota audita tvērumā iekļauto iestāžu noslepenotā transportlīdzekļu daļa, tai skaitā Valsts drošības dienesta transportlīdzekļi.

Audita ietvaros netiek apskatīti IeM Veselības un sporta centra un IeM Poliklīnikas transportlīdzekļi, jo tie ir attiecīgi 2 un 1 automašīna šo iestāžu autoparkos.

Projekta ietvaros visas intervijas tika veiktas attālināti, ņemot vērā Covid-19 ierobežojumus. Intervijās jautājumu virzienus noteica gan projekta uzdevumi, gan ekspertu darba rezultāts, ņemot vērā iesniegto datu un dokumentu analīzi.

Dabā pārliecināties par procesu faktisko norisi visā apjomā nav iespējams.

Tika pieņemts, ka 2020.gada ceļa zīmju dati raksturo transportlīdzekļu aktuālo lietojumu.

CSDD reģistros ir atrodama arī informācija par piekabēm un kuģošanas līdzekļiem, bet detalizēta analīze netika veikta, jo šī tehnika nav iekļauta projekta tvērumā.

Kopējais auditā analizējamo transportlīdzekļu skaits leM iestādēs ir 2 722. Tabulā zemāk uzrādīts transportlīdzekļu veids un skaits, kāds ir katras iestādes lietošanā (pielikumi Nr.5.1.-5.8.).

Tabula Nr.1. Transportlīdzekļu skaits leM padotības iestādēs

Iestāde	Vieglās (M1, N1)	Autobusi, kravas, t.sk. speciālās	Motocikli, kvadricikli	Citi, t.sk. piekabes, laivas, pārvietojamās iekārtas, sniega motocikli u.c.
VP, t.sk. Valsts policijas koledža	1 246	11	62	51
VUGD, t.sk. Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledža	189	308	13	217
VRS, t.sk. Valsts robežsardzes koledža	342	3	63	91
NVA	62	7	-	10
leM IC	20	-	-	1
PMLP	11	-	-	-
IDB	14	-	-	1
KOPĀ	1 884	329	138	371

Datu avots: CSDD

leM padotības iestādēs kopā ir 1 884 vieglie transportlīdzekļi; 329 autobusi un kravas (tai skaitā speciālie) transportlīdzekļi; 138 motocikli, kā arī 371 CSDD reģistrēti transportlīdzekļi, tai skaitā dažāda pielietojuma piekabes, pārvietojamās iekārtas, laivas, kuteri, sniega motocikli un citi specifiski transportlīdzekļi. Tabulā nav uzrādīti noslepenotie leM iestāžu transportlīdzekļi, par kuriem netika sniegta informācija.

Tā kā VP, VUGD un VRS izglītības iestāžu lietošanā nodotie transportlīdzekļi pārsvarā ir reģistrēti (izņemot Valsts robežsardzes koledža) un to uzturēšanu nodrošina attiecīgi VP, VUGD un VRS, tad audita ietvaros Valsts policijas koledžas, Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledžas un Valsts robežsardzes koledžas transportlīdzekļu ekspluatācija tiks apskatīta un vērtēta attiecīgi VP, VUGD un VRS autotransporta parku ietvaros.

2. AUTOTRANSPORTA PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS VISPĀRĒJAIS RAKSTUROJUMS

Autotransportu, kas tiek izmantots valsts pārvaldē, var iedalīt trīs lielās grupās: operatīvie transportlīdzekļi; transportlīdzekļi, kuri tiek izmantoti diplomātisko un konsulāro funkciju veikšanai, un transportlīdzekļi valsts pārvaldes iestāžu funkciju veikšanai, dienesta vajadzībām. leM funkciju īstenošanai tiek izmantots nozīmīgs autotransporta vienību apjoms, kas sastāv no operatīvajiem un valsts pārvaldes iestāžu funkciju veikšanas nodrošināšanai piemērojamiem transportlīdzekļiem, kas arī iedalās speciālajos un citos transportlīdzekļos.

2.1. Ārējie normatīvie akti



Autotransporta pārvaldības sistēmas ārējais normatīvais regulējums

- Ārējie normatīvie akti skaidri **nosaka finanšu līdzekļu plānošanas kārtību**, ņemot vērā, ka leM un tās padotības iestādes ir valsts budžeta iestādes, kā arī **finanšu līdzekļu izlietošanas un uzskaites kārtība** tiek noteikta atsevišķi katras iestādes **iekšējos normatīvajos aktos**.
- Ministru kabineta (MK) noteikumi par operatīvajiem transportlīdzekļiem nosaka juridiskās personas, kurām ir **tiesības lietot operatīvos transportlīdzekļus**, kā arī operatīvo transportlīdzekļu **izmantošanas kārtību**, tomēr iekšējie normatīvie dokumenti leM padotības iestādēs **neparedz atsevišķas atbildīgās amatpersonas noteikšanu**, kas kontrolē tieši operatīvo transportlīdzekļu izmantošanu.
- MK noteikumi par operatīvajiem transportlīdzekļiem nosaka, ka operatīvā transportlīdzekļa **statusu piešķir iekšlietu ministrs**, kaut gan ir izstrādāti leM iekšējie noteikumi par operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanu un anulēšanu, tomēr **tie nenosaka, kādā veidā tiek noteikts, vai operatīvā transportlīdzekļa statuss ir piešķirams vai nē – nav noteikti kritēriji statusa piešķiršanai vai anulēšanai**.
- Nav novērojama sistemātiska pieeja operatīvā transportlīdzekļa statusa vadības īstenošanā. Būtu **jāfiksē leM iekšējā reģistrā, ka operatīvā transportlīdzekļa statuss ir piešķirts**, jo VP operatīvā statusa automašīnu vienību skaits ir būtisks.
- Lai gan MK 02.10.2012. instrukcija Nr.12 neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuriem noteikts operatīvā transportlīdzekļa statuss, leM resorā izmantojamie transportlīdzekļi ir gan ar, gan bez šī statusa. Ņemot vērā kopējo autoparka vienību skaitu, **īstenojot iepirkumus leM resorā, tie netiek dalīti atkarībā no transportlīdzekļu statusa**.
- Ārējie normatīvie akti **nenosaka** transporta uzskaites un norakstīšanas kārtību, degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtību, ekspluatācijas materiālu iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtību, remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtību. Šīs **jomas tiek regulētas ar leM padotības iestādēs apstiprināto iekšējo kārtību**, vienlaikus ievērojot arī grāmatvedības kārtošanu regulējošo normatīvo aktu prasības.

Izvērtējot ārējos normatīvos aktus, kas ir saistīti ar autotransporta pārvaldības nodrošināšanas jautājumiem, secināms, ka tie **nosaka vispārīgus principus**, kas jāievēro visiem transportlīdzekļu īpašniekiem, turētājiem un lietotājiem, īpaši neizceļot leM funkciju īstenošanai nepieciešamā autotransporta pārvaldības jautājumus. Tomēr, ņemot vērā, ka leM struktūrās tiek izmantots operatīvais transports, ir **specifiski noteikumi**, kas regulē šī transporta pārvaldības jautājumus. Zemāk iekļauts vispārīgo un specifisko ārējo normatīvo aktu uzskaitījums.

2.1.1. Vispārīgie ārējie normatīvie akti

Likums par budžetu un finanšu vadību nosaka valsts budžeta un pašvaldību budžetu izstrādāšanas, apstiprināšanas un izpildes kārtību un atbildību budžeta procesā, tai skaitā izdevumus, kas saistīti ar autotransportu.

Likums Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam¹ nosaka fiskālās politikas principus un šādus vidēja termiņa budžeta politikas prioritāros attīstības virzienus, valsts konsolidēto budžetu, valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta kopsavilkumu.

Likums Par grāmatvedību², kas nosaka grāmatvedības kārtības vispārējos principus, pienākumus un atbildību, tai skaitā pamatlīdzekļu (autotransports) uzskaites kārtību.

MK 31.07.2012. noteikumi Nr.523 “Noteikumi par budžeta pieprasījumu izstrādāšanas un iesniegšanas pamatprincipiem”³, kas nosaka pamatprincipus, kā ministrijas un citas centrālās valsts iestādes izstrādā un iesniedz Finanšu ministrijā budžeta pieprasījumus vidējam termiņam, tai skaitā izdevumus, kas saistīti ar autotransportu.

MK 11.12.2012. noteikumi Nr.867 “Kārtība, kādā nosakāms maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējums un maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējais apjoms katrai ministrijai un citām centrālajām valsts iestādēm vidējam termiņam”⁴, kas nosaka kārtību, kādā aprēķina maksimāli pieļaujamo valsts budžeta izdevumu kopējumu un maksimāli pieļaujamo valsts budžeta izdevumu kopējo apjomu katrai ministrijai un citām centrālajām valsts iestādēm.

MK 13.12.2005. noteikumi Nr.934 “Noteikumi par budžetu izdevumu klasifikāciju atbilstoši funkcionālajām kategorijām”⁵, kas nosaka budžetu izdevumu klasifikāciju atbilstoši funkcionālajām kategorijām, ko lieto valsts budžeta iestādes budžeta plānošanai, uzskaitē un pārskatu gatavošanai. Noteikumi nosaka, ka IeM padotībā esošie dienesti un to darbība tiek uzskaitīti funkcionālajā kategorijā 03.000 “Sabiedriskā kārtība un drošība”, atbilstoši 03.100 Policija, 03.120 Robežsardze, 03.130 Pilsonības un migrācijas lietas, 03.200 Ugunsdrošības, ugunsdzēsības, glābšanas un civilās drošības dienesti.

MK 27.12.2005. noteikumi Nr.1031 “Noteikumi par budžetu izdevumu klasifikāciju atbilstoši ekonomiskajām kategorijām”⁶, kas nosaka budžetu izdevumu klasifikāciju atbilstoši ekonomiskajām kategorijām, kuru piemēro normatīvajos aktos budžeta un finanšu vadības jomā noteikto budžetu plānošanā, uzskaitē (atbilstoši naudas plūsmas un uzkrājuma principam) un pārskatu sagatavošanā. Atbilstoši noteikumos noteiktajam, autotransporta uzturēšanas jautājumiem tiek piemēroti sekojoši EK kodi: Transportlīdzekļu uzturēšana un remonts (EK2242), Degviela (EK2322), Transportlīdzekļu noma (EK2262).

MK 11.12.2018. instrukcija Nr.8 “Instrukcija par valsts budžeta tāmēm”⁷, kas nosaka kārtību, kādā valsts budžeta izpildītājs (iestāde) sagatavo, precizē un apstiprina valsts budžeta programmu, apakšprogrammu un pasākumu tāmi kārtējam gadam un nodrošina tās izpildi.

¹ <https://likumi.lv/ta/id/319409-par-vidēja-termiņa-budžeta-ietvaru-2021-2022-un-2023-gadam>

² <https://likumi.lv/ta/id/66460-par-grāmatvedību>

³ <https://likumi.lv/ta/id/250610-noteikumi-par-budžeta-pieprasījumu-izstrādāšanas-un-iesniegšanas-pamatprincipiem>

⁴ <https://likumi.lv/ta/id/253649-kartība-kādā-nosakāms-maksimāli-pieļaujamais-valsts-budžeta-izdevumu-kopējums-un-maksimāli-pieļaujamais-valsts-budžeta-izdevum...>

⁵ <https://likumi.lv/ta/id/123806-noteikumi-par-budžetu-izdevumu-klasifikāciju-atbilstoši-funkcionālajām-kategorijām>

⁶ <https://likumi.lv/ta/id/124833-noteikumi-par-budžetu-izdevumu-klasifikāciju-atbilstoši-ekonomiskajām-kategorijām>

⁷ <https://likumi.lv/ta/id/303639-instrukcija-par-valsts-budžeta-tāmēm>

MK 17.07.2018. noteikumi Nr.421 “Kārtība, kādā veic gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktās apropriācijas izmaiņas”⁸ nosaka kārtību, kādā ministrija pieprasa un kādā ministrija veic apropriācijas izmaiņas.

MK noteikumi 19.06.2018. Nr.344 “Gada pārskata sagatavošanas kārtība”⁹ nosaka kārtību, kā budžeta iestādes sagatavo gada pārskatu.

MK 13.02.2018. noteikumi Nr.87 “Grāmatvedības uzskaites kārtība budžeta iestādēs”¹⁰, tai skaitā uz autotransportu.

IeM padotībā esošajām iestādēm un to pakļautībā esošajām izglītības iestādēm ir jāievēro **Ceļu satiksmes likums**¹¹, kas nosaka ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā un regulē mehānisko transportlīdzekļu īpašuma, turējuma un lietošanas tiesību iegūšanu, kā arī transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību. Ceļu satiksmes pārvaldi atbilstoši savai kompetencei veic Satiksmes, Iekšlietu un Zemkopības ministrijas.

MK 02.06.2015. noteikumi Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi”¹² nosaka ceļu satiksmes kārtību Latvijā un transportlīdzekļu vadītāju, kuru transportlīdzekļiem ir speciāls krāsojums un piešķirts operatīvo transportlīdzekļu statuss, atļautās darbības. Noteikumi paredz (187.punkts), ka ir aizliegts pārvadāt pasažierus kravas automobilī ārpus tā kabīnes, izņemot Iekšlietu ministrijas struktūrvienību transportlīdzekļiem. Pasažieru pārvadāšanas kārtībai ir jābūt noteiktai attiecīgās institūcijas iekšējos normatīvajos aktos.

2.1.2. Specifiskie ārējie normatīvie akti



MK 31.08.1999. noteikumi Nr.304 “Noteikumi par operatīvajiem transportlīdzekļiem”¹³ nosaka juridiskās personas, kurām ir tiesības lietot operatīvos transportlīdzekļus, kā arī **operatīvo transportlīdzekļu izmantošanas kārtību**. MK noteikumu 8.punkts nosaka, ka *“pēc operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanas transportlīdzekli reģistrē Ceļu satiksmes drošības direkcijā, kura transportlīdzekļu reģistrā izdara attiecīgu ierakstu un izsniedz atbilstoši aizpildītu reģistrācijas apliecību. Izmantojot transportlīdzekļus par operatīvajiem transportlīdzekļiem var tikai pēc to attiecīgas reģistrēšanas Ceļu satiksmes drošības direkcijā. Transportlīdzekļu reģistrā attiecīgu ierakstu izdara arī, ja minētais statuss transportlīdzeklim tiek anulēts”*. Noteikumi paredz, ka operatīvā transportlīdzekļa statusu piešķir Iekšlietu ministrs.

11.punkts paredz, ka kārtībai, kādā uzstāda, pārbauda un izmanto speciālās ierīces, kas fiksē laiku, kad transportlīdzekli izmanto ar iedegtu bākuguni un ieslēgtu skaņas signālu, kā arī fiksē transportlīdzekļa braukšanas ātrumu, **jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām**, tomēr MK instrukcija Nr.8, kas tika pieņemta 16.08.2005. “Operatīvo transportlīdzekļu speciālo ierīču uzstādīšanas, pārbaudes un izmantošanas kārtība”, **ir zaudējusi spēku** kopš 01.07.2010.

12.punkts nosaka, ka operatīvos transportlīdzekļus drīkst izmantot **tikai** noteikumos par operatīvajiem transportlīdzekļiem un Ceļu satiksmes noteikumos noteiktajos gadījumos un kārtībā.

16.punkts nosaka, ka iestādes izmanto operatīvos transportlīdzekļus, **vadītāji norīko atbildīgo amatpersonu, kura kontrolē operatīvo transportlīdzekļu izmantošanu**. Minētā amatpersona ir atbildīga par to, lai šie transportlīdzekļi tiktu izmantoti par operatīvajiem transportlīdzekļiem tikai MK noteikumos un Ceļu satiksmes noteikumos minētajos gadījumos. Lai gan IeM padotībā un to pakļautībā esošo izglītības iestāžu iekšējās kārtības noteikumi paredz, ka katrā iestādē vai tās struktūrvienībā tiek noteikts atbildīgais par transportlīdzekli, tomēr nevienā no iekšējām kārtības

⁸<https://likumi.lv/ta/id/300437-kartiba-kada-veic-gadskarteja-valsts-budzeta-likuma-noteiktas-apropriācijas-izmaiņas>

⁹ <https://likumi.lv/ta/id/300000-gada-parskata-sagatavosanas-kartiba>

¹⁰ <https://likumi.lv/ta/id/297134-gramatvedibas-uzskaites-kartiba-budzeta-iestades>

¹¹ <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums>

¹² <https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi>

¹³ <https://likumi.lv/ta/id/17303-noteikumi-par-operativajiem-transportlidzekliem>

noteikumiem **netiek atsevišķi paredzēta atbildīgā amatpersona, kas kontrolē tieši operatīvo transportlīdzekļu izmantošanu** un vai tie tiek izmantoti **tikai** MK noteikumos un Ceļu satiksmes noteikumos noteiktajos gadījumos.

19.punkts nosaka, *“ja transportlīdzeklim ir anulēts operatīvā transportlīdzekļa statuss, tā izmantošana, tehniskā apskate vai jebkura reģistrācija ir atļauta pēc transportlīdzekļa statusa maiņas reģistrācijas Ceļu satiksmes drošības direkcijā”*, tomēr jāsecina, lai gan ir **izstrādāti iekšējie Noteikumi par operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanu un anulēšanu**, tomēr tie nenosaka, kādā veidā tiek noteikts, vai operatīvā transportlīdzekļa statuss ir anulējams – nav noteikti kritēriji statusa anulēšanai.



MK 21.06.2011. noteikumi Nr. Nr.458 **Noteikumi par Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam ugunsgrēku dzēšanai un glābšanas darbiem nepieciešamajām iekārtām, speciālo un tehnisko aprīkojumu, kā arī tā normām**¹⁴– nosaka VUGD funkciju īstenošanai nepieciešamās iekārtas, speciālo un tehnisko aprīkojumu, kā arī tā normas. Noteikumi papildus paredz arī to, ka VUGD *depo ēkas tiek nodrošinātas ar transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu, iekārtu un tehniskā aprīkojuma ekspluatācijai un apkopēm nepieciešamajiem tehniskajiem līdzekļiem*. Noteikumu 1.pielikums nosaka VUGD struktūrvienībām pieejamās iekārtas, speciālā un tehniskā aprīkojuma (transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu aprīkojuma un sakaru līdzekļu un speciālo iekārtu) apmēru, atbilstoši to darba specifikai un dislokācijas vietas īpatnībām. Noteikumu 1.pielikums nosaka iekārtu, speciālā un tehniskā aprīkojuma skaitu katrai VUGD struktūrvienībai, tomēr, **ņemot vērā, ka kopš 2011.gada VUGD autoparka apmērs ir mainījies, nepieciešama MK noteikumu aktualizācija**.



MK 10.08.2000. rīkojums Nr.407 **“Par transportlīdzekļu izmantošanu dienesta vajadzībām”**¹⁵ nosaka, ka Iekšlietu ministrijas valsts sekretāram funkciju veikšanai, ņemot vērā struktūrvienību veicamos uzdevumus un iestādei saskaņā ar likumu par valsts budžetu kārtējam gadam piešķirtos līdzekļus, izmantošanai pieejami 8 dienesta transportlīdzekļi (maksimums). **Lai gan arī šiem 8 dienesta transportlīdzekļiem būtu jābūt iekļautiem kopējā IeM resora autoparka ietvarā, ko pārvaldītu Nodrošinājuma valsts aģentūra, tomēr nevienā IeM padotības iestādes iekšējā normatīvajā aktā nav atrunāti dienesta transportlīdzekļu ekspluatācijas un uzturēšanas nosacījumi.**

MK rīkojums paredz degvielas veidu, marku un patēriņa normu 100 km nobraukumam un patērētās degvielas uzskaites kārtību - degvielas patēriņa normu 100 km nobraukumam nosaka saskaņā ar transportlīdzekļa izgatavotājrūpnīcas dokumentā (sertifikātā) sniegtajiem datiem, un to apstiprina valsts sekretārs un visus aprēķinus un darbības degvielas patēriņa normas noteikšanai noformē ar aktu. Ja, nosakot degvielas patēriņa normu, nav iespējams izmantot izgatavotājrūpnīcas dokumentā (sertifikātā) sniegtos datus, degvielas patēriņa normu nosaka eksperimentāli.

Rīkojums paredz (9.² punkts), ka valsts sekretārs **apstiprina aktu par degvielas patēriņa normas noteikšanu** un uz tā pamata **izdod rīkojumu par konkrētā transportlīdzekļa izmantošanu**, kurā norāda transportlīdzekļa marku, modeli, motora tilpumu, piedziņas veidu, izlaides gadu un valsts reģistrācijas numuru, transportlīdzekļa ometra (nobraukuma rādītāja) rādījumu ekspluatācijas sākumā, degvielas veidu, marku un degvielas patēriņa normu 100 km nobraukumam, un personu, kura ir atbildīga par attiecīgās institūcijas valdījumā esošā transportlīdzekļa tehnisko stāvokli.

9.⁵ punkts nosaka, ka Valsts sekretāra iecelta persona katra mēneša pirmajā darbdienā dienesta transportlīdzekļa darba uzskaites dokumentā vai elektroniskajā datu bāzē ieraksta patērētās degvielas daudzumu un nobraukumu iepriekšējā mēnesī, tomēr **nedz MK rīkojums, nedz Nodrošinājuma valsts aģentūras iekšējie normatīvie akti nenosaka, kādi soļi būtu jāveicami un kā būtu izvērtējamas situācijas, ja noteiktās degvielas normas tiek pārkāptas**.

Rīkojuma 9.7 punkts paredz transportlīdzekļa uzturēšanas kārtību, nosakot, ka *transportlīdzekļa tehnisko apkopi veic atbilstoši transportlīdzekļa izgatavotājrūpnīcas dokumentācijā noteiktajām prasībām, un, ja transportlīdzekļa iekārtas vai agregāti nolietojušies pirms garantijas termiņa beigām,*

¹⁴<https://likumi.lv/ta/id/232190-noteikumi-par-valsts-ugunsdzesibas-un-glabsanas-dienestam-ugunsgraku-dzesanai-un-glabsanas-darbiem-nepieciešamajam-iekartam-spe...>

¹⁵ <https://likumi.lv/ta/id/9803-par-transportlīdzekļu-izmantosanu-dienesta-vajadzibam>

nepieciešams eksperta atzinums par attiecīgās iekārtas vai agregāta turpmāko izmantošanu vai norakstīšanu.



MK 02.10.2012. instrukcija Nr.12 “**Dienesta vieglo automobiļu iegādes un nomas kārtība**”¹⁶ nosaka kārtību, kādā ministrijas, citas centrālās valsts iestādes un to padotībā esošās iestādes nomā un iegādājas vieglos automobiļus ministrijas funkciju nodrošināšanai, paredzot automobiļa maksimālās nomas un iegādes cenas bez pievienotās vērtības nodokļa, tomēr instrukcija neattiecas uz automobiļiem, kuriem paredzēts piešķirt operatīvā transportlīdzekļa statusu vai kurus paredzēts pārbūvēt atbilstoši speciālām vajadzībām, vai kurus paredzēts izmantot normatīvajos aktos noteikto nozares specifisko funkciju veikšanai (8.3.punkts).

Vienlaikus instrukcija nosaka, ka ministrijas funkciju veikšanai ministrija nomā un iegādājas automobiļus, noteiktiem amatiem izvēloties attiecīgas klases automobiļi:

- ministrs, valsts sekretārs un ministrijas padotībā esošās iestādes vadītājs (ja strādājošo skaits iestādē ir lielāks par 100) - nav augstāka par vidējo klasi;
- pārējie amatpersonu un darbinieku amati - nav augstāka par kompaktklasi.

Instrukcija paredz, ka, slēdzot automobiļa nomas līgumu vai iegādājoties automobili, ministrija ņem vērā maksimāli pieļaujamo oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas līmeni, kas nepārsniedz 130 gramus CO₂ emisijas uz kilometru (pēc WLTP mērīšanas metodes). Tāpat ministrija pirms iepirkuma procedūras par automobiļa nomu vai iegādi uzsākšanas ir atbildīga par ekonomiskā izvērtējuma un attiecīgu aprēķinu veikšanu, kas pamato ekonomiski izdevīgākā saimnieciskā lēmuma pieņemšanu par automobiļa nomu vai iegādi, kā arī par automobiļa nomas ilgumu un automobiļa iegādes regularitāti.

Lai gan instrukcija neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuriem noteikts operatīvā transportlīdzekļa statuss, leM resorā izmantojamie transportlīdzekļi ir gan ar, gan bez šī statusa, un, **īstenojot iepirkumus leM resorā, tie netiek dalīti atkarībā no transportlīdzekļu statusa.**

2.2. Iekšējais normatīvais regulējums



Autotransporta pārvaldības sistēmas iekšējais normatīvais regulējums

- leM izstrādātie normatīvie akti **nosaka vispārīgus nosacījumus tikai** saistībā ar ministrijas padotības iestādes valdījumā esošo dienesta transportlīdzekļu izmantošanas jautājumiem un par operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanu un anulēšanu.
- leM **nav izstrādāts vienots** autotransporta pārvaldības normatīvais regulējums, tādējādi katra leM padotības iestāde izstrādā **atsevišķus iekšējos normatīvus**, kas nodrošina transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtību, ekspluatācijas materiālu iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtību, remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtību un transportlīdzekļa piešķiršanas un ekspluatācijas nosacījumus.
- Iekšējie normatīvie akti kopumā ir izstrādāti ar līdzīgām normām, ar nozīmīgu personu iesaisti dažādu dokumentu saskaņošanā, informēšanā, procesu īstenošanā – tādēļ visām leM padotībā esošām iestādēm kopumā apsverama autotransporta pārvaldības **procesu digitalizācija** un **transportlīdzekļu e-lietas** ieviešana tajā.

Iekšējie normatīvie akti tiek analizēti pa iestādēm, raksturojot katras iestādes kopējo autotransporta pārvaldības sistēmas daļu. Sīkāks izvērtējums un galvenie ieteikumi sistēmas pilnveidošanai un efektivitātes paaugstināšanai ir apkopoti 4.sadaļā.

leM ir izstrādāti noteikumi “**Kārtība, kādā iekšlietu ministrijā izmanto ministrijas padotības iestādes valdījumā esošos dienesta transportlīdzekļus**” (apstiprināta 2009.gada 2.jūnija noteikumi

¹⁶ <https://likumi.lv/ta/id/251978-dienesta-vieglo-automobilu-iegades-un-nomas-kartiba>

Nr. 39), kas nosaka VP valdījumā esošo izmantojamo transportlīdzekļu skaitu ministrijas funkciju veikšanai, kā arī kārtību, kādā veicama transportlīdzekļu izmantošanas nepieciešamības pieteikšana un mēneša nobraukuma norma izmantojamajiem transportlīdzekļiem (3 000 km).

Noteikumi paredz, ka ministrijas funkciju veikšanai no VP valdījumā esošiem transportlīdzekļiem tiek piešķirti 6 transportlīdzekļi: 2 valsts sekretāram un vietniekam, 1 ministra birojam un 3 ministrijas struktūrvienībām. Ministrijas struktūrvienībām savlaicīgi jāpiesaka nepieciešamība izmantot transportlīdzekļus, norādot izmantošanas laiku, mērķi un maršrutu. Par transportlīdzekļu izmantošanas korektu uzskaiti ir atbildīga pilnvarotā amatpersona.

Tāpat ir izstrādāti leM iekšējie noteikumi Nr.54 “**Noteikumi par operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanu un anulēšanu**”, kas apstiprināti 2011.gada 28.decembrī (ar grozījumiem 21.03.2014. Nr.1-10/16), tomēr tie nenosaka, kādā veidā tiek noteikts, vai operatīvā transportlīdzekļa statuss ir piešķirams vai nē – nav noteikti kritēriji statusa piešķiršanai. Noteikumi paredz iesnieguma par operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanu saņemšanas un nodošanas procesu, bet nenosakot skaidrus statusa piešķiršanas kritērijus.

Noteikumu 10.punkts nosaka, ka ministrija saņemto iesniegumu no Pašvaldības policijas **nodod izskatīšanai Valsts policijas priekšniekam**, savukārt no pašvaldības iestāžu, komercsabiedrību un organizāciju ugunsdrošības dienestiem un brīvprātīgajiem ugunsdzēsības formējumiem **nodod izskatīšanai Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta priekšniekam**, tomēr noteikumi **neparedz nekādas tālākas darbības** no VP priekšnieka un VUGD priekšnieka puses, jo noteikumu 11.punkts nosaka, ka pēc dokumentu saņemšanas ministrijā tiek sagatavots ministrijas rīkojuma projekts un kopā ar dokumentiem iesniegts ministram lēmuma pieņemšanai, **nenosakot, no kā tiek saņemti dokumenti un kādi dokumenti tiek pievienoti rīkojuma projektam**.

2.2.1. Valsts policija

Ceļu satiksmes likumā VP ir noteikti šādi uzdevumi: nodrošināt kārtību uz ceļiem; regulēt transportlīdzekļu un gājēju kustību; veikt satiksmes uzraudzību; kontrolēt ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli.

VP īstenojamās uzdevumus un darbības principus nosaka Likums par policiju¹⁷ un MK 18.01.2005. noteikumi Nr.46 “Valsts policijas nolikums”¹⁸. VP reģionālo pārvalžu funkcijas un uzdevumi ir noteikti to reglamentos.

VP struktūrā ir noteiktas piecas reģionālās pārvaldes: Kurzemes, Zemgales, Vidzemes, Latgales un Rīgas reģionālā pārvalde. Visiem reģioniem ir noteiktas kopējās iekšējās kārtības atbilstošās autotransporta pārvaldības jomās. VP tiek izstrādāti iekšējie noteikumi un izdotas pavēles, kas nosaka darbības regulējumu iestādē.

Tabula Nr.2. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu VP

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	23.03.2015. VP iekšējie noteikumi Nr.11 “Kārtība, kādā Valsts policijā iegādājas, saņem, uzskaita, nodod un noraksta materiālās vērtības”
	01.11.2013. iekšējie noteikumi Nr.30 “Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi”
	31.10.2017. VP pavēle Nr.4963 “Par Valsts policijas dienesta transportlīdzekļu ekspluatācijas kontroli”
Ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtību	Nodrošinājuma pārvaldes reglaments (VP 27.01.2017. reglaments Nr.5)
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	01.11.2013. iekšējie noteikumi Nr.30 “Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi”
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	30.08.2019. VP pavēle Nr.5435 “Par Valsts policijas transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumiem”

¹⁷ <https://likumi.lv/ta/id/67957-par-policiju>

¹⁸ <https://likumi.lv/ta/id/99940-valsts-policijas-nolikums>

	13.10.2020. VP pavēle Nr. 4924 "Par Valsts policijas transportlīdzekļu lietošanas nosacījumiem"
--	---

Datu avots: CSE COE



VP Galvenā administratīvā pārvaldes - **Nodrošinājuma pārvaldes reglaments** (VP 27.01.2017. reglaments Nr.5) nosaka, ka Nodrošinājuma pārvalde ir VP struktūrvienība, kas ir atbildīga par VP materiāltechnisko apgādi, organizējot iepirkumus, **materiālo vērtību uzskaiti un saglabāšanu, kas drīkst organizēt un kontrolēt struktūrvienību rīcībā nodoto dienesta transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu ievērošanu, ekspluatācijas, degvielas patēriņa, riepu un akumulatora bateriju izmantošanas, kā arī nobraukuma vienotu uzskaiti** u.c. uzdevumus, kā arī atbildīga par atbilstošu iekšējo noteikumu izstrādi.



23.03.2015. VP iekšējie noteikumi Nr.11 "**Kārtība, kādā valsts policijā iegādājas, saņem, uzskaita, nodod un noraksta materiālās vērtības**" – nosaka kārtību, kādā VP iegādājas, saņem, uzskaita, nodod VP struktūrvienībām un citām valsts vai pašvaldības institūcijām ilgtermiņa ieguldījumus un krājumus, kā arī izsniedz materiālās vērtības amatpersonām. Noteikumi attiecas arī uz transportlīdzekļu saņemšanu, uzskaiti, nodošanu un norakstīšanu. Noteikumos paredzēta arī materiālo vērtību iegādes un saņemšanas kārtība, uzskaites, izsniegšanas lietošanā un aprītes kārtība, kā arī norakstīšanas kārtība.

Noteikumu 3. punkts nosaka, ka noteikumi attiecas arī uz transportlīdzekļu saņemšanu, uzskaiti, nodošanu un norakstīšanu un 5.punkts nosaka ar Policijas priekšnieka vai viņa vietnieka pilnvarotās amatpersonas pienākumus saistībā ar materiālo vērtību iegādi, saņemšanu, uzskaiti un nodošanu lietošanā, kas **atbilst** MK 31.08.1999. noteikumu Nr.304 "Noteikumi par operatīvajiem transportlīdzekļiem" 16.punktā noteiktajam, tomēr turpmāk **noteikumi neparedz atsevišķu uzskaites un izsniegšanas kārtību transportlīdzekļu iegādes gadījumos**, atrunājot tādu materiālo iegāžu uzskaites un izsniegšanas lietošanai kārtību kā datortehnika, sakaru līdzekļi, seifi, galdi, krēsli, plaukti, sadzīves un biroja tehnika, literatūra. VP transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi izstrādāti atsevišķi 01.11.2013. ar noteikumiem Nr.30.

Materiālo vērtību **norakstīšanai tehniskā stāvokļa novērtēšanai** nepieciešamības gadījumā tiek piesaistīti atbilstošās jomas **speciālisti vai eksperti** un sniedz rakstisku atzinumu par savu vērtējumu.

Noteikumi nosaka, ka materiālo vērtību nodošana starp VP un Valsts policijas koledžu notiek saskaņā ar Policijas priekšnieka vai viņa pilnvarotās personas pavēli.

Vienlaikus noteikumos paredzēts, ka **ne retāk kā reizi trīs mēnešos** atbildīgā persona veic materiālo vērtību **atlikumu salīdzināšanu** ar Grāmatvedības uzskaites datiem.



01.11.2013. iekšējie noteikumi Nr.30 "**Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi**" nosaka VP īpašumā un turējumā (t.sk. Valsts policijas koledžas un leM un tās padotībā esošo iestāžu lietošanā) esošo mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju izmantošanas, tehnisko apkopju, remonta, aprīkojuma un rezerves daļu un ekspluatācijas materiālu uzskaites un norakstīšanas kārtību.

Noteikumi nosaka, ka transportlīdzekļi ar tajā esošo aprīkojumu lietošanā var nodot sekojošu funkciju īstenošanai: sabiedriskās kārtības nodrošināšanai; operatīvajai darbībai un izmeklēšanas darbam; administratīvās funkcijas un mācību procesa nodrošināšanai, kas **atbilst** Likumā par policiju noteiktajām VP funkcijām.

Par transportlīdzekļu ekspluatāciju atbild VP Galvenās administratīvās pārvaldes Nodrošinājuma pārvaldes priekšnieka noteiktas amatpersonas. Pamatojoties uz šiem noteikumiem, tiek izveidotas VP pavēles par bojāta vai tehniski novecojuša transportlīdzekļa norakstīšanas komisijas izveidi atbilstoši nepieciešamībai.

Transportlīdzekļus lietošanā nodod ar Policijas priekšnieka pavēli vai leM rīkojumu. Noteikumi nosaka, ka ar atbilstošu iekšējo normatīvo aktu tiek noteikti transportlīdzekļu vadītāji, vienam transportlīdzeklim nosakot ne vairāk kā 6 vadītājus, tomēr saskaņā ar 2019.gada 30.augusta pavēli Nr. 5435 "Par Valsts policijas transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumiem" šāds ierobežojums vairs netiek noteikts.



31.10.2017. VP pavēle Nr.4963 "**Par Valsts policijas dienesta transportlīdzekļu ekspluatācijas kontroli**" nosaka, ka VP struktūrvienības priekšniekam ir jānodrošina

pastiprināta kontrole par dienesta transportlīdzekļu ceļazīmju un maršruta lapu aizpildīšanas un nodošanas kārtību, transportlīdzekļu glabāšanu, mēneša degvielas normu izlietojumu, degvielas kartes izmantošanu, ekspluatācijas pamatotību. Pavēle nosaka arī uzdevumus VP struktūrvienībām degvielas uzpildē un degvielas izlietojuma uzskaitē.



30.08.2019. VP pavēle Nr.5435 "**Par Valsts policijas transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumiem**" nosaka, kā tiek nodots transportlīdzeklis ar tajā esošo aprīkojumu lietošanā, piesaistot to Valsts policijas koledžai vai VP struktūrvienībai, kā arī pavēlē noteikti citi VP priekšnieka nosakāmie jautājumi par transportlīdzekļu dislokācijas vietu, pastāvīgo stāvvietu ārpus dislokācijas vietas, atļauju izsniegšanas kārtību un citiem uzdevumiem.



13.10.2020. VP pavēle Nr. 4924 "**Par Valsts policijas transportlīdzekļu lietošanas nosacījumiem**" nosaka VP transportlīdzekļu ekspluatācijas grupas un noslodzes kritērijus.

2.2.2. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests

VUGD īstenojamās funkcijas nosaka Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likums un MK 27.04.2010. noteikumi "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta nolikums".

Visām VUGD nodaļām ir noteikta kopējā iekšējā kārtība atbilstošās autotransporta pārvaldības jomās. VUGD tiek izstrādāti iekšējie noteikumi un rīkojumi, kas nosaka darbības regulējumu iestādē.

Tabula Nr.3. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu VUGD

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	VUGD 26.08.2018. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/2 "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi"
	VUGD 26.11.2020. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/12 "Kārtība, kādā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests un Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledža saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības
Ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtība	VUGD 26.08.2018. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/2 "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi"
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3189 "Par tehnisko apkopi"
	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3190 "Par glābšanas automobiļu tehnisko apkopi"
	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3191 "Par autokāpņu un autpacēlāju tehnisko apkopi"
	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3192 "Par autocisternu tehnisko apkopi"
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	VUGD 17.12.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3927 "Par transportlīdzekļu nobraukumu normām"

Datu avots: CSE COE



VUGD 26.08.2018. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/2 "**Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi**". Noteikumi nosaka atskaišu formas Transportlīdzekļu uzskaitē un norakstīšanai (12.pielikums), degvielas uzskaitē un norakstīšanai (4.,7.,8.,9.,10.,11.pielikumi), ekspluatācijas materiālu iegādes uzskaites un norakstīšanas formas (14.,15.,16.pielikumi), remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas veidlapas (1.,17.,18.,19.,20., 21.pielikumi) un transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācijas formas, tai skaitā par lietotāju atbildību (2.,5.pielikumi).



VUGD 24.03.2015. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/7 „**Ugunsgrēku dzēšanas un glābšanas darbu veikšanas kārtība**”.



VUGD 26.11.2020. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/12 “**Kārtība, kādā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests un Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledža saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības**”.



VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3189 “**Par tehnisko apkopi**”, nosakot tehniskās apkopes veidus un veicamos tehniskās apkopes darbus ikdienas apkopē vieglajiem automobiļiem, autobusiem, kravas automobiļiem un netrafarētiem automobiļiem, kuģošanas līdzekļiem un piekabēm, paredzot to izpildes kārtību un tehniskās apkopes lapas aizpildīšanu atbilstoši rīkojuma pielikumos noteiktajai formai.



VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3190 “**Par glābšanas automobiļu tehnisko apkopi**”, nosakot glābšanas automobiļu tehniskās apkopes veidus ikdienas apkopē, notikuma vietā un pēc atgriešanās struktūrvienībā. Rīkojums paredz arī nodrošināt mēneša tehniskās apkopes, paredzot to izpildes kārtību un tehniskās apkopes lapas aizpildīšanu atbilstoši rīkojuma pielikumā noteiktajai formai.



VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3191 “**Par autokāpņu un autpacēlāju tehnisko apkopi**”, nosakot tehniskās apkopes veidus ikdienas apkopē, notikuma vietā un pēc atgriešanās struktūrvienībā. Rīkojums paredz arī veikt drošības sistēmu pārbaudi un nodrošināt mēneša tehniskās apkopes, paredzot to izpildes kārtību un tehniskās apkopes lapas aizpildīšanu atbilstoši rīkojuma pielikumā noteiktajai formai.



VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3192 “**Par autocisternu tehnisko apkopi**”, nosakot autocisternu un to aprīkojuma tehniskās apkopes veidus ikdienas apkopē, notikuma vietā un pēc atgriešanās struktūrvienībā. Rīkojums paredz arī veikt mēneša tehniskās apkopes un nosaka to izpildes kārtību un tehniskās apkopes lapas aizpildīšanu atbilstoši rīkojuma pielikumā noteiktajai formai.



VUGD 17.12.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3927 “**Par transportlīdzekļu nobraukumu normām**”, nosakot VUGD transportlīdzekļu maksimālo gada nobraukuma normu, pielikumos norādot nobraukumu normas katram reģiona brigādes transportlīdzeklim.

Papildus transportlīdzekļu uzskaitē un norakstīšanai tiek ievēroti noteikti standarti LVS 334 Speciālais un tehniskais aprīkojums ugunsgrēku dzēšanas un glābšanas darbiem un LVS 63:2015 Operatīvie transportlīdzekļi, krāsojums, aprīkojums.

2.2.3. Valsts robežsardze

VRS struktūrā ir noteiktas sešas teritoriālās pārvaldes: VRS Viļakas pārvalde, VRS Aviācijas pārvalde, VRS Ludzas pārvalde, VRS Daugavpils pārvalde, VRS Ventspils pārvalde un VRS Rīgas pārvalde.

VRS darbības tiesisko pamatu, uzdevumus, funkcijas un kompetenci, kā arī robežsargu pienākumus un tiesības nosaka Robežsardzes likums¹⁹ un VRS 27.122017. reglaments Nr.32 “Valsts robežsardzes reglaments”²⁰ un katras pārvaldes atsevišķā reglamentā: Viļakas pārvaldes reglaments²¹, Aviācijas pārvaldes reglaments²², Ludzas pārvaldes reglaments²³, Daugavpils pārvaldes reglaments²⁴, Ventspils pārvaldes reglaments²⁵, Rīgas pārvaldes reglaments²⁶ un Galvenās pārvaldes reglaments²⁷.

VRS ir 16.09.2016. izdota pavēle Nr.1254 **Par Valsts robežsardzes autoparka veidošanu**, kas izdota, pamatojoties uz leM iekšējā audita nodaļas īstenoto auditu Nr.5-1/5-2015 “Transportlīdzekļu uzturēšana iekšlietu nozares funkciju nodrošināšanai” ieteikumiem. Pavēlē tiek noteikti VRS autoparka

¹⁹ <https://likumi.lv/ta/id/318741-valsts-robez-sardzes-likums>

²⁰ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1903/download>

²¹ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1924/download>

²² <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1909/download>

²³ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1915/download>

²⁴ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1912/download>

²⁵ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1921/download>

²⁶ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/2151/download>

²⁷ <https://www.rs.gov.lv/lv/media/1906/download>

veidošanas un atjaunošanas kritēriji, kā arī tiek noteikts, ka pirms katras transportlīdzekļu iegādes ir **jāizvērtē operatīvā līzinga vai iegādes īpašumā lietderība.**

VRS un Valsts robežsardzes koledžā ir izstrādāti vairāki iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta pārvaldības sistēmu iestādē. Visām VRS pārvaldēm ir noteiktas kopējās iekšējās kārtības un pavēles atbilstošās autotransporta pārvaldības jomās.

Tabula Nr.4. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu VRS

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	VRS 10.10.2018. pavēle Nr. 1585 "Lai nodrošinātu vienotu degvielas uzskaiti un norakstīšanu Valsts robežsardzes automobiļiem"
	VRS 15.05.2019. pavēle Nr. 766 "Lai nodrošinātu vienotu degvielas aprites kārtību Valsts robežsardzē"
Ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtība	VRS noteikumi 09.08.2016, noteikumi Nr.14 VRS transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	VRS noteikumi 09.08.2016, noteikumi Nr.14 VRS transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	VRS noteikumi 09.08.2016, noteikumi Nr.14 VRS transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi
	11.06.2020. iekšējie noteikumi Nr.3 "Valsts robežsardzes koledžas transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi"
	08.01.2021. pavēle Nr.5 "Par transportlīdzekļu nobraukuma normām 2021.gadam"

Datu avots: CSE COE



VRS 09.08.2016. noteikumi Nr.14 "**Valsts robežsardzes transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi**" nosaka VRS mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju izmantošanas, kā arī apkopju, remonta, tā aprīkojuma, rezerves daļu un ekspluatācijas materiālu uzskaites un norakstīšanas kārtību.



VRS 10.10.2018. pavēle Nr. 1585 "**Lai nodrošinātu vienotu degvielas uzskaiti un norakstīšanu Valsts robežsardzes automobiļiem**", nosaka darbības, kas veicamas pēc katras automobiļu degvielas tvertnes uzpildes, ceļazīmju aizpildīšanas nosacījumiem, nosacījumiem, kad neveikt degvielas uzpildi un degvielas uzskaites kārtību.



VRS 15.05.2019. pavēle Nr. 766 "**Lai nodrošinātu vienotu degvielas aprites kārtību Valsts robežsardzē**" nosaka kārtību, kādā VRS pasūta, iegādājas, saņem, glabā, izsniedz un uzskaita degvielu.

Valsts robežsardzes koledžā



08.01.2021. pavēle Nr.5 "**Par transportlīdzekļu nobraukuma normām 2021.gadam**" nosaka nobraukuma normas (maksimumu) transportlīdzekļiem mēnesī un gadā Valsts robežsardzes koledžas transportlīdzekļiem.



11.06.2020. iekšējie noteikumi Nr.3 "**Valsts robežsardzes koledžas transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi**" nosaka transportlīdzekļa tehnisko apkopju un remontu veikšanas kārtību, tā aprīkojuma, rezerves daļu, ekspluatācijas materiālu un degvielas iegādes, uzskaites, uzglabāšanas un norakstīšanas kārtību.

2.2.4. Nodrošinājuma valsts aģentūra

NVA nodrošina iekšlietu ministrijas un tās padotības iestāžu darbību nekustamo īpašumu un publisko iepirkumu jomā, veic normatīvajos aktos noteiktās darbības ar lietiskajiem pierādījumiem un arestēto mantu, izņemto mantu un dokumentiem, kā arī ieročiem, munīciju, to sastāvdaļām un speciālajiem līdzekļiem.

NVA darbības tiesisko pamatu, uzdevumus, funkcijas un kompetenci nosaka MK 11.12.2012. noteikumi Nr.839 "Nodrošinājuma valsts aģentūras nolikums"²⁸ un NVA 20.08.2019. reglaments 1/2019 "Nodrošinājuma valsts aģentūras reglaments"²⁹. Reglaments nosaka, ka **Tehniskā atbalsta un pārņemšanas nodaļa** nodrošina aģentūras uzskaitē esošo transportlīdzekļu, specializēto iekārtu un mērinstrumentu ekspluatāciju, kā arī nodrošina aģentūras funkciju izpildi transportlīdzekļu un to ekspluatācijas materiālu iegādes jomā, kā arī kārto darījumus par degvielas, transportlīdzekļu un to ekspluatācijas materiālu iegādi aģentūras noslēgto līgumu ietvaros.

NVA autotransporta pārvaldības sistēmas nodrošināšanai iestādē ir izstrādāti vairāki iekšējie normatīvie akti.

Tabula Nr.5. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu NVA

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	NVA 28.12.2017. iekšējie noteikumi Nr.19 "Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība"
Ekspluatācijas materiālu (daļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtība	Materiāli tehniskās apgādes jomas rokasgrāmata
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	NVA 28.12.2017. iekšējie noteikumi Nr.19 "Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība"
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	NVA 21.12.2018. rīkojums Nr.1399 "Par iekrāvēju, traktoru un speciālo (tehnoloģisko) iekārtu izmantošanu, un atbildīgo amatpersonu un degvielas patēriņa normu noteikšanu"
	NVA 28.07.2020. rīkojums Nr. 734 "Par transportlīdzekļu un tehnisko iekārtu pieņemšanas komisijas izveidi"
	NVA 26.08.2020. rīkojums Nr. 828 "Par komisijas izveidi degvielas patēriņa normas noteikšanai"

Datu avots: CSE COE



NVA 28.12.2017. iekšējie noteikumi Nr.19 "**Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība**" attiecas un aģentūras īpašumā, valdījumā un lietošanā esošiem transportlīdzekļiem un nosaka to ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtību. Noteikumos ir noteikti pienākumi atbildīgajam par transportlīdzekļu ekspluatāciju.

NVA 21.12.2018. rīkojums Nr.1399 "**Par iekrāvēju, traktoru un speciālo (tehnoloģisko) iekārtu izmantošanu, un atbildīgo amatpersonu un degvielas patēriņa normu noteikšanu**" nosaka degvielas patēriņa normas dzinēja vienai darba stundai, iekrāvēju, traktoru un speciālo (tehnoloģisko) iekārtu izmantošanas sadali un transportlīdzekļa degvielas patēriņa normas 100 km nobraukumam. Pilnveidojot autotransporta pārvaldības sistēmu kopumā, būtu jāizvērtē transportlīdzekļa lietas aktualitāti un uzglabāšanu papīra formātā, ņemot vērā, ka ir pieejami e-formātā dati CSDD failā, kur var apskatīties OCTA un tehniskās apskates termiņu, savukārt informācija par attiecināmām izmaksām ir pieejamas grāmatvedības uzskaites sistēmā, ceļazīmes un maršrutu lapas tiek iesniegtas un uzglabātas grāmatvedībā. Izskatīt iespēju izveidot **transportlīdzekļa e-lietu**. Tāpat būtu jāņem vērā, ka bez īpašas pārbaudes nav iespējams fiksēt odometra bojājuma faktu (punkts 18.10).

NVA 28.07.2020. rīkojums Nr. 734 "**Par transportlīdzekļu un tehnisko iekārtu pieņemšanas komisijas izveidi**", kas nosaka transportlīdzekļu un tehnisko iekārtu pieņemšanas komisijas sastāvu, pienākumus un tās dalībnieku pienākumus.

NVA 26.08.2020. rīkojums Nr. 828 "**Par komisijas izveidi degvielas patēriņa normas noteikšanai**" nosaka komisijas sastāvu eksperimentālai degvielas patēriņa normas noteikšanai aģentūras transportlīdzekļiem un aprīkojumam, pienākumus un komisijas dalībnieku pienākumus.

NVA 26.08.2020. rīkojums Nr. 829 "**Par transportlīdzekļu izmantošanas kārtību un stāvvietas noteikšanu**" nosaka aģentūras transportlīdzekļu izmantošanas sadalījumu.

²⁸ <https://likumi.lv/ta/id/253418>

²⁹ <https://www.nva.iem.gov.lv/lv/media/1093/download>

Materiāli tehniskās apgādes jomas rokasgrāmata, apstiprināta 11.09.2019. Rokasgrāmatā shematiski attēloti materiāli tehniskā nodrošinājuma procesi NVA transportlīdzekļu apsaimniekošanā: transportlīdzekļu un tehnisko iekārtu saņemšanas process, transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites un ekspluatācijas process, transportlīdzekļu uzskaites un ekspluatācijas process, transportlīdzekļa atsavināšanas process, transportlīdzekļa un tā aprīkojuma norakstīšanas process, transportlīdzekļa un aprīkojuma uzskaites un ekspluatācijas kontroles process un transportlīdzekļa un aprīkojuma tehniskās apkopes remonta process.

2.2.5. Pārējās iestādes

Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs

IeM IC veic Valsts pārvaldes iekārtas likumā, Iekšlietu ministrijas Informācijas centra nolikumā³⁰ noteiktās funkcijas un uzdevumus. IeM IC Reglaments³¹ nosaka tā struktūru un darba organizāciju, valsts civil dienesta ierēdņu un darbinieku, ar kuriem noslēgts darba līgums, un struktūrvienību kompetenci.



IeM IC autotransporta pārvaldības sistēmu iestādē nosaka IeM IC 27.02.2012. iekšējie noteikumi Nr. IC-2012/1 "**Kārtība, kādā Iekšlietu ministrijas Informācijas centrā uzskaita, ekspluatē, atsavina un noraksta transportlīdzekļus**". Noteikumi paredz transportlīdzekļu uzskaites kārtību, ekspluatācijas kārtību, atbildīgās personas, atsavināšanas kārtību, transportlīdzekļu un to papildus aprīkojuma norakstīšanas kārtību un aizpildāmās veidlapas. Noteikumu 3.punkts nosaka, ka transportlīdzekli nodod lietošanā ar IeM IC priekšnieka rīkojumu, tomēr transportlīdzeklis **būtu jānodod lietošanā ar PNA**, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu. Tāpat būtu jāizvērtē transportlīdzekļa lietas aktualitāte un uzglabāšana papīra formātā, ņemot vērā, ka ir pieejami e-formātā dati CSDD failā, kur var apskatīties OCTA un tehniskās apskates termiņu, savukārt informācija par attiecināmām izmaksām ir pieejamas grāmatvedības uzskaites sistēmā un ceļazīmes un maršrutu lapas tiek iesniegtas un uzglabātas grāmatvedībā. Izskatīt iespēju izveidot **transportlīdzekļa e-lietu**. Papildus būtu jāizvērtē iespēja **izmantot GPS datus** degvielas uzskaitē un norakstīšanai, attiecīgi pēc GPS datu izmantošanas pārskatīt nepieciešamību katram darbiniekam gatavot ceļazīmes.

Tabula Nr.6. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu IeM IC

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	IeM IC 27.02.2012. iekšējie noteikumi Nr. IC-2012/1 " Kārtība, kādā Iekšlietu ministrijas Informācijas centrā uzskaita, ekspluatē, atsavina un noraksta transportlīdzekļus "
Ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtība	
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	

Datu avots: CSE COE

Iekšējās drošības birojs

IDB darbības tiesiskais pamats ir Latvijas Republikas Satversme, Kriminālprocesa likums, Operatīvās darbības likums, Iekšējās drošības biroja likums³², kā arī citi normatīvie akti. IDB funkcijas ir atklāt, izmeklēt un novērst noziedzīgus nodarījumus, kurus izdarījuši: 1) Iekšlietu ministrijas padotībā esošo iestāžu amatpersonas un darbinieki, izņemot Drošības policijas amatpersonas un darbiniekus; 2) ieslodzījuma vietu pārvaldes amatpersonas ar speciālajām dienesta pakāpēm, pildot dienesta pienākumus ieslodzījuma vietās, ja tie saistīti ar vardarbību; 3) ostas policijas darbinieki, pildot dienesta

³⁰ <http://likumi.lv/doc.php?id=284898>

³¹ <https://www.ic.iem.gov.lv/lv/media/358/download>

³² <https://likumi.lv/ta/id/271327-ieksejas-drosibas-biroja-likums>

pienākumus, ja tie saistīti ar vardarbību; 4) pašvaldības policijas darbinieki, pildot dienesta pienākumus, ja tie saistīti ar vardarbību.



IDB autotransporta ekspluatācijas kārtību nosaka IDB 10.03.2017. iekšējie noteikumi Nr.2 "**Dienesta transportlīdzekļa izmantošanas kārtība**" un IDB 16.04.2020. iekšējie noteikumi Nr.3 "**Grozījumi Iekšējās drošības biroja 2017.gada 10.marta iekšējos noteikumos Nr.2 "Dienesta transportlīdzekļa izmantošanas kārtība"**". Noteikumi nosaka transportlīdzekļa izmantošanas kārtību un lietotāja pienākumus; transportlīdzekļa ekspluatācijas kārtību, kas ietver transportlīdzekļa lietas izveidošanu, par transportlīdzekļa ekspluatāciju atbildīgā personas nozīmēšanu un tās pienākumus; transportlīdzekļa tehnisko apkopi un remontu organizēšanu; transportlīdzekļa, tā aprīkojuma, rezerves daļu un ekspluatācijas materiālu uzskaiti un norakstīšanu; degvielas iegādi un atskaišu iesniegšanu; kā arī ekspluatācijas nodrošināšanai nepieciešamo dokumentu formas un aizpildāmās veidlapas.

Tabula Nr.7. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu IDB

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	IDB 10.03.2017. iekšējie noteikumi Nr.2 "Dienesta transportlīdzekļa izmantošanas kārtība" un Iekšējās drošības biroja 16.04.2020. iekšējie noteikumi Nr.3 "Grozījumi Iekšējās drošības biroja 2017.gada 10.marta iekšējos noteikumos Nr.2 "Dienesta transportlīdzekļa izmantošanas kārtība".
Ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtība	
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	

Datu avots: CSE COE

Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde



PMLP tiesisko pamatu, uzdevumus, funkcijas un kompetenci nosaka MK 03.10.2006. noteikumi Nr. 811 "Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes nolikums"³³. PMLP 11 vienību autotransporta pārvaldības sistēmas nodrošināšanai iestādē ir izstrādāti vairāki iekšējie normatīvie akti.

- Noteikumi Nr. 22 no 30.09.2009. "Kārtība, kādā Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldē saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības" nosaka ilgtermiņa materiālo vērtību (pamatlīdzekļu) un krājumu saņemšanas, uzskaites un norakstīšanas kārtību. Noteikumi nosaka, ka par transportlīdzekli atbildīgā persona, saņemot degvielu, par to noslēdz **materiālās atbildības līgumu**, kā arī šai personai piešķir degvielas uzpildes karti. Tomēr jāvērs uzmanība, ka ir nepieciešama noteikumu aktualizācija, jo noteikumi paredz noteiktas personas rīcības limitu līdz 150 latiem.
- Rīkojums Nr.24e no 21.01.2021. "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu mēneša nobraukuma un degvielas patēriņa normām" paredz noteiktas PMLP bilancē esošo transportlīdzekļu **nobraukuma normas mēnesī** un **degvielas patēriņa normas** atsevišķi ziemas un vasaras periodos. Rīkojums vienlaikus **pieļauj starpību līdz 15% apmērā** transportlīdzekļu noteiktai degvielas patēriņa normai un reālajam degvielas patēriņam.
- Rīkojums Nr.156 no 24.10/2019. "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam", Rīkojums Nr.199 no 29.10.2020. par grozījumu rīkojumā Nr.156 "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam". Transportlīdzekļu **degvielas izlietojuma uzraudzībai tiek izveidota komisija**, kura divas reizes gadā, mainoties ziemas un vasaras periodam, veic degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam. Ja tiek konstatēta patēriņa neatbilstība virs vai zem 15% robežvērtības, **patēriņa normas turpmāk tiek attiecīgi precizētas**, tādējādi, nepieciešams izvērtēt lietderību noteikt degvielas patēriņa normas, ja to pārsniegšanas/nesasniegšanas gadījumā normas tiek attiecīgi pielāgotas, nevis tiek organizēta izpēte, kāds ir iemesls šo normu pārsniegšanai/nesasniegšanai.

³³ <https://likumi.lv/doc.php?mode=DOC&id=145116>

Tabula Nr.8. Iekšējie normatīvie akti, kas nosaka autotransporta regulējumu PMLP

Joma	Iekšējais normatīvais akts
Transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtība	Noteikumi Nr. 22 no 30.09.2009. "Kārtība, kādā Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldē saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības"
Ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtība	Rīkojums Nr.24e no 21.01.2021. "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu mēneša nobraukuma un degvielas patēriņa normām" Rīkojums Nr.156 no 24.10/2019. "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam", Rīkojums Nr.199 no 29.10.2020. par grozījumu rīkojumā Nr.156 "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam"
Remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtība	Noteikumi Nr. 22 no 30.09.2009. "Kārtība, kādā Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldē saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības"
Transportlīdzekļa piešķiršana un ekspluatācija	

Datu avots: CSE COE

2.3. Finanšu līdzekļu izlietojuma plānošana un uzskaitē

2.3.1. Finanšu līdzekļu izlietojuma plānošana



Finanšu līdzekļu plānošana

- Likums nosaka vidēja termiņa valsts budžeta plānošanu **3 gadiem**, bet leM funkciju nodrošināšanai ir noslēgti **ilgtermiņa līgumi automašīnu nomai uz 5 gadiem**.
- VP autotransporta nodrošināšana kopumā nav iekļauta valsts budžeta bāzes izdevumos kā pastāvīgs izdevumu postenis, bet gan iekļauts bāzes izdevumos terminēti saskaņā ar atsevišķu MK rīkojumu par ilgtermiņa saistībām. leM resora funkciju īstenošanai **nepieciešamo transportlīdzekļu nodrošināšana būtu paredzama valsts budžeta bāzes izdevumos kā pastāvīgs izdevumu postenis**.
- Iestādes savā starpā izmanto viena otras transportlīdzekļus, sedzot izmaksas par degvielu un citus izdevumus, bet uzturēšanas izdevumus sedz transportlīdzekļa turētājs, tādējādi **nav salīdzināmi izdevumi starp iestādēm transportlīdzekļu uzturēšanā**.

leM kā valsts budžeta resors darbojas saskaņā ar budžeta procesu reglamentējošiem normatīviem aktiem: **Likumu Par budžetu un finanšu vadību**³⁴, kas nosaka valsts budžeta un pašvaldību budžetu izstrādāšanas, apstiprināšanas un izpildes kārtību un atbildību budžeta procesā. Likums nosaka **vidēja termiņa valsts budžeta plānošanu (3 gadiem)**: saimnieciskais gads un divi sekojošie saimnieciskie gadi) — process, kurā tiek noteikti pieejamie resursi vidējam termiņam un nodrošināta šo resursu izlietošana atbilstoši valdības noteiktajām prioritātēm.

Likums paredz, ka leM, *izstrādājot budžeta pieprasījumu, ievēro tai noteikto maksimāli pieļaujamo izdevumu apjomu vidējam termiņam*. Kopumā leM budžetu veido: uzturēšanas izdevumi, tai skaitā atlīdzība (gandrīz 16 000 darbiniekiem) un preces un pakalpojumi, kā arī kapitālie izdevumi. Transportlīdzekļu uzturēšanas izdevumi ir saistīti gan ar uzturēšanas izdevumiem (ilgtermiņa saistības, piemēram, noma), gan ar kapitālajiem izdevumiem (iegāde). leM budžetu veido divas daļas – valsts pamatfunkciju īstenošana un Eiropas Savienības politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto un finansēto projektu un pasākumu īstenošana (ārvalstu finansējums). Valsts

³⁴ <https://likumi.lv/ta/id/58057-likums-par-budzetu-un-finansu-vadibu>

budžeta izdevumu valsts pamatfunkciju īstenošanai būtiska daļa pamatā ir paredzēta uzturēšanas izdevumiem, tai skaitā atbilstības un preču un pakalpojumu nodrošināšanai, bet ārvalstu finansējums tiek izmantots arī pamatkapitāla veidošanai, piemēram, VRS, iegādājoties automašīnas. Eiropas rekonstrukcijas un attīstības fonda (ERAF) ietvaros nākotnē plānota arī ugunsdzēsības transportlīdzekļu iegāde VUGD.

Finanšu plānošanai, uzskaiti un kontrolei **visās leM resora iestādēs tiek izmantota resursu vadības sistēmas “Horizon” modulis “Budžeta plānošanas un izpildes kontroles risinājumu funkcionalitāte”**. Budžeta tāmju sagatavošana notiek katras padotības iestādes līmenī, tāmes konsolidējot leM budžeta līmenī. Būtiskākais finanšu plānošanas aspekts ir maksimāli pieļaujamais izdevumu kopējums valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta daļām valsts pamatfunkciju īstenošanai un Eiropas Savienības politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto un finansēto projektu un pasākumu īstenošanai, un tas ietver:

- 1) valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta bāzes izdevumus, kas nodrošina valsts funkciju izpildi nemainīgā līmenī;
- 2) valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta attīstības izdevumus, ja MK ir pieņemts lēmums par prioritārajiem pasākumiem.

Kā būtisks leM izaicinājums tiek minēta budžeta līdzekļu plānošana VP nomas automašīnām, ņemot vērā, ka Likums par budžetu un finanšu vadību paredz, ka budžeta iestādēm ir pilnvarotas uzņemties **īstermiņa saistības** vai veikt no valsts budžeta līdzekļiem maksājumus noteiktam mērķim, pamatojoties uz apropriāciju, papildus ievērojot, ka funkciju nodrošināšanai **noslēgtie līgumi ir jāapmaksā saimnieciskā gada laikā**. Savukārt leM funkciju nodrošināšanai ir noslēgti ilgtermiņa līgumi automašīnu nomai uz 5 gadiem. Lai nostiprinātu šādas ilgtermiņa saistības, ir apstiprināts MK 04.03.2015. rīkojums Nr.109 “Par ilgtermiņa saistībām Iekšlietu ministrijai Valsts policijas funkciju nodrošināšanai nepieciešamo transportlīdzekļu nomas izdevumu segšanai”³⁵, kas ļauj VP funkciju nodrošināšanai nepieciešamo transportlīdzekļu nomas izdevumu segšanai uzņemties ilgtermiņa saistības 2016.–2022. gadam, paredzot katrā konkrētā gadā noteiktu finansējuma apmēru pasākumam “Transportlīdzekļu noma”. Turpmākajam periodam, pēc 2022.gada, finansējums šobrīd nav paredzēts, tomēr, ņemot vērā, ka 2021.gadā ir plānots jauns būtiska apjoma iepirkums nomas pakalpojumiem VP autotransporta nodrošināšanai, šāda neskaidra nākotnes finansējuma pieejamība **rada riskus autotransporta pieejamības nodrošināšanai**. leM var uzņemties ilgtermiņa saistības tikai budžeta ietvaros piešķirtā finansējuma apmērā, tādējādi leM nevar pārkāpt šo robežsliekšni, pat neskatoties uz to, kādi būs autotransporta līdzekļu nomas iepirkuma rezultāti, vienlaikus saprotot, ka iepirkuma līgumu leM varētu noslēgt tikai pēc finansējuma piešķiršanas leM valsts budžetā.

Vienlaikus uzsverams, ka leM VP autotransporta nodrošināšana kopumā nav iekļauta valsts budžeta bāzes izdevumos kā pastāvīgs izdevumu postenis, lai gan MK 11.12.2012. noteikumi Nr. 867 “Kārtība, kādā nosakāms maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējums un maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējais apjoms katrai ministrijai un citām centrālajām valsts iestādēm vidējam termiņam”³⁶ 8.1. apakšpunkts nosaka, ka valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta **maksimāli pieļaujamais izdevumu kopējums valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta daļām valsts pamatfunkciju īstenošanai un Eiropas Savienības politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto un finansēto projektu un pasākumu īstenošanai ietver bāzes izdevumus, kas nodrošina valsts funkciju izpildi nemainīgā līmenī**. Ņemot vērā MK 11.12.2012. noteikumu Nr. 867 regulējumu, leM resora funkciju (noziedzības apkarošana, sabiedriskās kārtības un drošības aizsardzība, personas tiesību un likumīgo interešu aizsardzība, robežsardze, migrācija, ugunsdrošība, glābšana un civilās aizsardzība) īstenošanai **nepieciešamo transportlīdzekļu nodrošināšana būtu paredzama valsts budžeta bāzes izdevumos kā pastāvīgi izdevumi**. Vienlaikus ilgtermiņa saistību (valsts budžeta saistību) princips būtu saglabājams, izskatot iespēju attiecīgi grozīt normatīvo regulējumu.

³⁵<https://likumi.lv/ta/id/272639-par-ilgtermina-saistibam-iekšlietu-ministrijai-valsts-policijas-funkciju-nodrošināšanai-nepieciešamo-transportlīdzekļu-nomas-izdevumu-segšanai>

³⁶<https://likumi.lv/ta/id/253649-kartiba-kada-nosakams-maksimali-pielaujamais-valsts-budzeta-izdevumu-kopējums-un-maksimali-pielaujamais-valsts-budzeta-izdevumu...>

Zemāk tabulā ir apkopotas katras iestādes pamatbudžeta izdevumu summas pa atsevišķiem EK kodiem, kas attiecas uz autotransporta ekspluatāciju un pārvaldību, un šo izdevumu dinamika 2019.-2021.gada pārskata periodos.

Tabula Nr.9. IeM iestāžu tāmju pamatbudžeta izdevumi 2019.-2021.gadā pa EK kodiem

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas ³⁷ kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņas 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
Valsts policija				
2242 - uzturēšana un remonts	540 642	658 553	657 751	+21.66
2262 - noma	6 298 279	6 250 877	4 844 789	-23.07
2322 – degviela	2 639 753	2 362 456	3 057 622	+15.83
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	2 197 884	114 740	1 492 071	n.a.
Valsts policijas koledža				
2242 - uzturēšana un remonts	0	0	0	n.a.
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	24	0	0	n.a.
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	0	0	0	n.a.
Valsts robežsardze				
2242 - uzturēšana un remonts	2 366 206	2 177 197	2 502 543	+5.76
2262 - noma	157 632	118 026	131 983	-16.27
2322 – degviela	1 396 536	1 250 678	1 286 164	-7.90
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	5 468 246	1 334 657	1 931 338	n.a.
Valsts robežsardzes koledža				
2242 - uzturēšana un remonts	15 223	16 471	16 471	+8.20
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	38 309	50 181	46 169	+20.52
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	0	0	80 000	n.a.
Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests				
2242 - uzturēšana un remonts	570 002	567 335	568 529	-0.26
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	844 307	572 620	944 990	+11.92
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	641 615	656 833	2 672 671	n.a.
Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledža				
2242 - uzturēšana un remonts	10	0	100	n.a.
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	16 584	10 466	17 896	+7.91
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	719	0	0	n.a.
Iekšējās drošības birojs				
2242 - uzturēšana un remonts	8 000	7 760	10 000	+25.00
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	25 665	21 350	28 500	+11.05
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	0	0	0	n.a.
Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde				
2242 - uzturēšana un remonts	34 594	30 200	30 200	-12.70
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	22 161	17 228	27 700	+24.99
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	4 090	0	0	n.a.
Nodrošinājuma valsts aģentūra				
2242 - uzturēšana un remonts	253 809	255 043	234 285	-7.69
2262 - noma	101 082	96 352	96 240	-4.79

³⁷<https://likumi.lv/ta/id/124833-noteikumi-par-budzetu-izdevumu-klasifikaciju-atbilstosi-ekonomiskajam-kategorijam>

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas ³⁷ kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņas 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
2322 – degviela	98 699	95 588	113 143	+14.63
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	300 703	100 915	173 000	n.a.
Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs				
2242 - uzturēšana un remonts	16 867	7 603	4 360	-74.15
2262 - noma	0	0	0	n.a.
2322 – degviela	25 189	8 527	6 560	-73.96
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	0	29 996	0	n.a.
Iekšlietu ministrijas veselības un sporta centrs				
2242 - uzturēšana un remonts	4 238	6 750	2 880	-32.04
2262 - noma	2 003	336	0	n.a.
2322 – degviela	6 261	4 520	4 550	-27.33
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	4 017	0	0	n.a.

Datu avots: https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php_tames

Būtiska nomas pakalpojumu izmantošana, kā jau minēts ziņojumā iepriekš, ir tieši VP autoparka nodrošināšanai, sasniedzot aptuveni 2/3 automašīnu, savukārt pārsvarā citām IeM padotībā esošām iestādēm ir tikai to īpašumā/bilancē esoši transportlīdzekļi. NVA reģistrētie transportlīdzekļi ir gan iestādes īpašumā/bilancē, gan tiek izmantoti autotransporta nomas pakalpojumi.

VP autotransporta apkalpošanas līgumos Valsts policijas koledža netiek izdalīta atsevišķi, veicot visu uzskaiti par koledžas izmantotajām automašīnām VP grāmatvedībā, tādējādi budžeta tāmēs koledžai šajos EKK izdevumi netiek plānoti.

2021.gadā VUGD ir plānots būtisks izmaksu pieaugums speciālo ugunsdzēsības un glābšanas transportlīdzekļu iegādei.

Visām IeM padotībā esošām iestādēm 2021.gadā tiek plānots arī būtisks pieaugums degvielas izdevumiem, kas saistīts ar degvielas cenu plānoto pieaugumu.

Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledžā nav reģistrēts neviens transportlīdzeklis, bet **tiek lietotas VUGD reģistrētās automašīnas**, un koledža apmaksā atbilstošus izdevumus par degvielu, bet nemaksā transportlīdzekļu uzturēšanas izdevumus. Analoga situācija ir arī Valsts policijas koledžai, kurai nav reģistrēti transportlīdzekļi un tāmē neparādās arī izdevumi, bet tiek lietotas VP reģistrētās automašīnas.

IeM IC ir reģistrētas 3 automašīnas, bet ikdienā tiek izmantoti vēl 17 transportlīdzekļi, kas reģistrēti VP (ekspluatācijas izdevumus sedz VP).

IDB ir reģistrētas 5 automašīnas, bet **tiek izmantotas arī NVA turējumā** esošās automašīnas.

Finanšu līdzekļu plānošanas pamatprincipi galvenokārt ir saistīti ar budžeta bāzes izdevumu plānošanu, katrai iestādei plānojot nepieciešamos līdzekļus pamatfunkciju nodrošināšanai. Bāzes izdevumos tiek iekļauti funkciju veikšanai nepieciešamie izdevumi, tai skaitā cilvēkresursu izmaksas. Tomēr bāzes izdevumos ierobežotā valsts budžeta dēļ netiek iekļauti izdevumi, kas paredzēti materiālo resursu atjaunošanai un attīstībai, tai skaitā autotransporta pārvaldības attīstībai. IeM un iestādēm nepieciešamie finanšu līdzekļi attīstībai tiek plānoti valsts pamatbudžeta un valsts speciālā budžeta attīstības izdevumu sadaļā, tomēr šo līdzekļu saņemšana ir atkarīga no MK pieņemtajiem lēmumiem par prioritārajiem pasākumiem, kas, kā liecina iepriekšējo gadu situācija, attiecīgi ierobežo nepieciešamo finanšu līdzekļu saņemšanas iespējas nepietiekamā valsts budžeta dēļ.

IeM budžetā paredzētās ilgtermiņa saistības transportlīdzekļu noma un iegādei uzskaitītas tabulā zemāk.

Tabula Nr.10. leM budžetā paredzētās ilgtermiņa saistības transportlīdzekļu nomai un iegādei

Izdevumu veids un pamatojums	2021.g. (EUR)	2022.g. (EUR)	2023.g. (EUR)	2024.g. (EUR)	2025.g. un turpmāk katru gadu (EUR)
Transportlīdzekļu noma MK 04.03.2015 rīk. Nr.109 "Par ilgtermiņa saistībām iekšlietu ministrijai Valsts policijas funkciju nodrošināšanai nepieciešamo transportlīdzekļu nomas izdevumu segšanai"	4 178 789	1 083 883	0	0	0
Transportlīdzekļu noma ceļu satiksmes uzraudzības uzlabošanai MK 16.11.2015. rīk. Nr.719 "Par finansējuma piešķiršanu iekšlietu ministrijai pasākumiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes uzraudzības uzlabošanu"	666 000	599 753	666 000	666 000	666 000
Speciālo ugunsdzēsības un glābšanas transportlīdzekļu iegāde MK 04.10.2019 rīk. Nr.484 "Par iekšlietu ministrijas ilgtermiņa saistībām speciālo ugunsdzēsības un glābšanas transportlīdzekļu iegādei"	1 303 286	3 354 181	0	0	0

Datu avots: leM

Lai nodrošinātu VUGD ar transportlīdzekļiem, tajā skaitā ar speciālajiem transportlīdzekļiem, leM ir izskatījusi iespējas piesaistīt finansējumu no ārvalstu finanšu instrumentiem. Tomēr ne ES fondu esošajā plānošanas periodā, ne finansējumā, kas tiks piešķirts caur Atveseļošanas un noturības mehānismu saskaņā ar MK 28.04.2021. rīkojumu Nr.292 "Par Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plānu", speciālo transportlīdzekļu iegādei finansējums nav plānots. Pastāv iespēja, ka finansējums VUGD speciālo transportlīdzekļu iegādei varētu tik piešķirts no ERAF līdzekļiem nākamā plānošanas perioda ietvaros, taču, kamēr konkrēti lēmumi par finansējuma piešķiršanu nav pieņemti, finansējumu VUGD speciālo transportlīdzekļu iegādei nepieciešams plānot no valsts budžeta līdzekļiem.

2.3.2. Finanšu līdzekļu uzskaitē



Finanšu līdzekļu uzskaitē

- leM padotībā esošās iestādes savā darbībā atsevišķos gadījumos **izmanto leM iekšējos normatīvos aktus**, tomēr ekspluatācijas nosacījumi par transportlīdzekļu, degvielas u.c. izdevumu uzskaites veidlapas un kārtība ir izstrādātas atsevišķi katrai iestādei.
- Nomātos un patapinājumā esošos pamatlīdzekļus leM **uzskaita zembilancē**.
- Visām leM padotībā esošajām **izglītības iestādēm ir jāsaņem atļauja** attiecīgi no VP, VRS vai VUGD, savukārt leM padotības iestādēm jāsaņem leM atļauja pamatlīdzekļu norakstīšanai, ja atlikusī vērtība pārsniedz 3 000 EUR.
- NVA veic **OCTA iegādi visām leM resora automašīnām**, tomēr NVA nav izstrādāts kontroles process šādu izdevumu uzraudzībai un atbilstības pārbaudei.

IeM 2021. gadā ir izveidota iekšējās kontroles sistēma finanšu vadības jomā³⁸, kas nosaka iekšējās kontroles pasākumus iestādes darbības plānošanā, kontroles vides izveidošanā, risku noteikšanā un analīzē, kontroles pasākumu īstenošanā (t.sk. grāmatvedības jomā) un informācijas un saziņas nodrošināšanā. IeM padotībā esošās iestādes savā darbībā var izmantot IeM iekšējos normatīvos aktus³⁹.

Papildus tiek veikta budžeta izpildes uzraudzība gan attiecībā uz IeM izdevumiem, gan padotības iestāžu izdevumiem, nepieciešamības gadījumā sniedzot informāciju lēmumu pieņemšanai par apropriācijas pārdali prioritāru pasākumu īstenošanai, īpašu vērību pievēršot prioritāriem pasākumiem un ilgtermiņa saistību pasākumiem.

IeM resora iestādēs pielieto vienotu grāmatvedības kontu plānu un citus klasifikatorus, un grāmatošanas shēmas, un 2019.gada 17.decembra iekšējie noteikumi Nr.1-10/28 "**Grāmatvedības uzskaites kārtība**" papildus nosaka, kā notiek ilgtermiņa ieguldījumu uzskaitīto vērtību samazinājums un kā šādus ieguldījumus izslēdz no uzskaites. Nomātos un patapinājumā esošos pamatlīdzekļus IeM **uzskaita zembilancē**, izņemot IeM lietošanā esošos ilgtermiņa ieguldījumus un inventāru, ja tie nodoti citai iestādei apsaimniekošanas funkcijas īstenošanai.

Ilgtermiņa ieguldījumu nolietojumu sāk aprēķināt ar nākamā mēneša pirmo datumu pēc tā nodošanas ekspluatācijā un beidz aprēķināt, sākot ar nākamā mēneša pirmo datumu pēc ilgtermiņa ieguldījuma ekspluatācijas izbeigšanas (Grāmatvedības uzskaites kārtības 32.punkts).

Noteikumi vienlaikus nosaka arī sekojošas normas autotransporta uzskaitē:

- *Pamatlīdzekli, kas sastāv no komplektējošām daļām, kuras nevar izmantot atsevišķi (piemēram, transportlīdzekļa dzinējs, bez kura tas nevar darboties), iestāde uzskaita kā vienu pamatlīdzekli (39.punkts).*
- *Pamatlīdzekļa prettiesiskas atņemšanas gadījumā to noraksta no grāmatvedības reģistriem, saņemot attiecīgo iestādes vadītāja atļauju un tiesībsargājošās iestādes rakstisku paziņojumu par meklēšanas uzsākšanu. **Līdz lietas izbeigšanai pamatlīdzekli uzskaita zembilances reģistros (73.punkts).***
- *Ja, izjaucot pamatlīdzekli, iegūst materiālus un rezerves daļas, to nosaukumu, mērvienību un daudzumu norāda ilgtermiņa ieguldījuma likvidācijas aktā. Materiālu un rezerves daļu novērtēšanu veic novērtēšanas komisija (85.punkts).*
- *Ja **pamatlīdzekli utilizē komersants, iestāde sastāda pamatlīdzekļa nodošanas – pieņemšanas aktu** vai citu attaisnojuma dokumentu, kuru paraksta atbildīgā persona un komersants, ja sadarbības līgumā starp iestādi un komersantu nav noteikts citādāk (86.punkts).*
- *Iestāde, izslēdzot ilgtermiņa ieguldījumu no grāmatvedības reģistriem, atzīst pārējos **izdevumus uzskaites vērtībā (87.punkts).***
- *Ja pamatlīdzekļa atlikusī vērtība pārsniedz 3 000 euro, IeM padotības iestādes vadītājs **Norakstīšanas aktu apstiprina tikai pēc Iekšlietu ministrijas atļaujas saņemšanas (88.punkts).***

Visām IeM padotībā esošajām **izglītības iestādēm ir jāsaņem atļauja** attiecīgi no VP, VRS vai VUGD pamatlīdzekļu norakstīšanai.

IeM resora iestādēm **nav** jāmaksā uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis.

NVA veic **OCTA iegādi visām IeM resora automašīnām**, tomēr NVA nav izstrādāts kontroles process, kā pārliecināties, vai šādas automašīnas eksistē dabā, jo nav pieejama aktuāla informācija, pret kuru varētu tikt īstenota monitoringa funkcija, piemēram, pirms rēķina par OCTA pakalpojuma saņemšanu apstiprināšanas. Rēķinus saskaņo tikai NVA darbinieki un citu IeM resoru darbinieki, par kuru automašīnām tiek veikta pakalpojuma apmaksa, rēķinus nesaskaņo.

³⁸ <https://www.iem.gov.lv/en/media/3973/download>

³⁹ MK 08.05.2012. noteikumi Nr. 326 "Noteikumi par iekšējās kontroles sistēmu tiešās pārvaldes iestādēs", <https://likumi.lv/ta/id/247746-noteikumi-par-ieksejas-kontroles-sistemu-tiesas-parvaldes-iestades>

2.4. Organizatoriskā struktūra un cilvēkresursi



Autotransporta pārvaldības organizatoriskā struktūra un iesaistītie cilvēkresursi

- Visās leM padotības iestādēs, izņemot NVA, **nav izstrādāti procesu apraksti un shēmas**, kas apgrūtina iestāžu organizatorisko struktūru un iesaistīto cilvēkresursu atbilstības novērtēšanu.
- Iestāžu autotransporta parku pārvaldībā iesaistītie cilvēkresursi, galvenokārt, organizē transportlīdzekļu **ikdienas ekspluatāciju un uzturēšanu**, un tiek nodrošināta tikai daļēja resursu plānošana un pārvaldība.
- Izvērtējot visas leM padotības iestādes kopumā, netika konstatēta pilnībā koordinēta un vienota **visa leM resora autotransporta parka pārvaldības sistēma**, tai skaitā stratēģiskā plānošana un vadība.

Autotransporta pārvaldības sistēmas organizatorisko struktūru un iesaistītos cilvēkresursus leM iestādēs ar lielu autoparku (VP, VUGD, VRS, NVA) veido konkrētai funkcijai izveidotas struktūrvienības, bet teritoriālajās struktūrvienībās un iestādēs ar mazu autoparku (leM IC, IDB, PMLP) transportlīdzekļu apsaimniekošanu un uzturēšanu organizē atsevišķi speciālisti, kuri to veic pienākumu savienošanas kārtībā kopā ar citiem amata pienākumiem.

Tabula Nr.11. Autotransporta pārvaldībā iesaistītie cilvēkresursi (VP, VRS, VUGD, NVA)

Iestāde	Struktūrvienība	Amata nosaukums (skaits)	Nodarbinātā iesaiste autotransporta pārvaldības nodrošināšanā, %	Amatu saimes nosaukums
VP	GAP NP MTMAB TRAEN	Sektora vadītājs (4)	100	Inženiertehniskie darbi
VP	GAP NP MTMAB TRAEN	Speciālists (20)	100	Inženiertehniskie darbi
VP	GAP NP RB KS	Sektora vadītājs (1)	20	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB KS	Speciālists (7)	60-70	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB LS	Sektora vadītājs (1)	20	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB LS	Speciālists (9)	50-90	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB VS	Sektora vadītājs (1)	20	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB VS	Speciālists (10)	~50	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB ZS	Sektora vadītājs (1)	20	Apsaimniekošana
VP	GAP NP RB ZS	Speciālists (9)	60-80	Apsaimniekošana
VRS	GP BATRP TIN	Nodaļas vadītājs (1)	50	Apsaimniekošana
VRS	GP BATRP TIN	Speciālists (2)	60-100	Apsaimniekošana
VRS	GP BATRP RNN	Nodaļas vadītājs (1)	35	Apsaimniekošana
VRS	GP BATRP RNN	Speciālists (3)	85-100	Apsaimniekošana
VRS	Vijakas pārvaldes BITLD	Priekšnieks (1)	35	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadība

lestāde	Struktūrvienība	Amata nosaukums (skaits)	Nodarbinātā iesaiste autotransporta pārvaldības nodrošināšanā, %	Amatu saimes nosaukums
VRS	Viļakas pārvaldes BITLD	Speciālists (2)	80-100	Apsaimniekošana
VRS	Viļakas pārvaldes BITLD	Speciālists (3)	40-100	Apsaimniekošana
VRS	Ludzas pārvaldes BITLD	Priekšnieks (1)	35	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadīšana
VRS	Ludzas pārvaldes BITLD	Speciālists (1)	70	Apsaimniekošana
VRS	Ludzas pārvaldes BITLD	Speciālists (1)	20	Apsaimniekošana
VRS	Daugavpils pārvaldes BITLD	Priekšnieks (1)	25	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadīšana
VRS	Daugavpils pārvaldes BITLD	Galvenais inspektors (1)	50	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadīšana
VRS	Daugavpils pārvaldes BITLD	Speciālists (2)	70-95	Apsaimniekošana
VRS	Ventspils pārvaldes JRUD	Priekšnieks (1)	30	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadīšana
VRS	Ventspils pārvaldes JRUD	Speciālists (1)	100	Apsaimniekošana
VRS	Aviācijas pārvaldes LEBD	Priekšnieks (1)	13	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadīšana
VRS	Aviācijas pārvaldes LEBD	Galvenais inspektors (1)	80	Robežkontroles, imigrācijas kontroles, atgriešanas un patvēruma dienesta organizēšana, koordinēšana un vadīšana
VRS	Koledžas BILD ATN	Speciālists (1)	90	Apsaimniekošana
VUGD	TDP LN	Nodaļas priekšnieks (1)	65	Ugunsdzēsība un glābšanas darbu inženiertehniskais nodrošinājums
VUGD	TDP LN TS	Sektora priekšnieks (1)	70	Ugunsdzēsība un glābšanas darbu inženiertehniskais nodrošinājums
VUGD	TDP LN TS	Speciālists (1)	100	Inženiertehniskie darbi
NVA	TAPN	Vecākais referents (1)	50	Politikas ieviešana
NVA	TAPN	Galvenais transporta inspektors (1)	100	Apsaimniekošana

Datu avots: leM sniegtā informācija

VP kopējo autotransporta parka pārvaldību īsteno Galvenās administratīvās pārvaldes Nodrošinājuma pārvaldes Materiāli tehniskās un mantiskās apgādes biroja Transporta remonta, apgādes un ekspluatācijas nodaļa (GAP NP MTMAB TRAEN), kuras sastāvā ir 4 sektora vadītāji, 20 vecākie

speciālisti, 14 mehāniķi, 4 dispečeri un 19 autovadītāji. Vecāko speciālistu darba pienākumus organizē un pārrauga sektoru vadītāji. Papildus GAP NP MTMAB TRAEN struktūrvienībai, automašīnu apsaimniekošanā un uzturēšanā iesaistīti arī Galvenās administratīvās pārvaldes Nodrošinājuma pārvaldes Reģionu biroji (GAP NP RB) un attiecīgie reģionālie sektori. Kurzemes sektorā šādus pienākumus veic 7 speciālisti, kuru darba laika patēriņš, kas saistīts ar autotransporta apsaimniekošanas organizēšanu, veido vidēji 60-70% no kopējā darba apjoma; Latgales sektorā – 9 speciālisti ar 50-90% no kopējā apjoma; Vidzemes sektorā – 10 speciālisti ar vidēji 50% no kopējā apjoma; un Zemgales sektorā – 9 speciālisti ar 60-80% no kopējā darba apjoma.

Autotransporta pārvaldību **VRS** īsteno Galvenās pārvaldes Bruņojuma, apgādes un tehnisko resursu pārvaldes Transporta un infrastruktūras nodaļa (GP BATRP TIN), kur funkcijas īstenošanā ir iesaistīts nodaļas vadītājs un 2 speciālisti. Transportlīdzekļu parka apsaimniekošanā un uzturēšanā ir iesaistīti arī speciālisti no teritoriālajām pārvaldēm. Galvenās pārvaldes Bruņojuma, apgādes un tehnisko resursu pārvaldes Rīgas nodrošinājuma nodaļā (GP BATRP RNN) šīs funkcijas īsteno nodaļas vadītājs un 3 speciālisti. Viļakas pārvaldes Bruņojuma un inženiertehnisko līdzekļu dienestā (BITLD) autotransporta apsaimniekošanā un uzturēšanā ar dažādu intensitāti no kopējiem darba pienākumiem ir iesaistīti dienesta priekšnieks un 5 speciālisti; Ludzas pārvaldes BITLD – dienesta priekšnieks un 2 speciālisti; Daugavpils BITLD – dienesta priekšnieks, galvenais inspektors un 2 speciālisti; Ventspils pārvaldes Jūras robežuzraudzības dienestā (JRUD) – dienesta priekšnieks un 1 speciālists; Aviācijas pārvaldes Lidlauka ekspluatācijas un bruņojuma dienestā (LEBD) – dienesta priekšnieks un galvenais inspektors.

VUGD autotransporta parka pārvaldību īsteno Tehniskā dienesta pārvaldes Loģistikas nodaļa (TDP LN) un Tehniskā dienesta pārvaldes Loģistikas nodaļas Transporta sektors (TDP LN TS). Funkcijas nodrošināšanā iesaistīti TDP LN priekšnieks 65%, TDP LN TS priekšnieks 70% un 1 speciālists ar 100% darba laika slodzi minētās funkcijas nodrošināšanā. Vienlaikus autotransporta apsaimniekošanā un uzturēšanā transportlīdzekļu atrašanās vietā ir iesaistīti attiecīgie darbinieki katrā brigādē un daļās savas kompetences robežās, tai skaitā kā transportlīdzekļu lietotāji.

NVA par autotransporta parka pārvaldību ir atbildīga Tehniskā atbalsta un pārņemšanas nodaļa (TAPN), kuras sastāvā ir galvenais transporta inspektors un vecākais referents.

Audita laikā tika konstatēts, ka transportlīdzekļu apsaimniekošanas procesi ir aprakstīti un shematiski attēloti tikai NVA. Pārējās IeM padotības iestādēs **nav izstrādāti procesu apraksti** un shēmas, kas apgrūtina iestāžu organizatorisko struktūru un iesaistīto cilvēkresursu atbilstības novērtēšanu. Minētās iestādes transportlīdzekļu ekspluatācijas un apsaimniekošanas nodrošināšanā vadās pēc ārējiem un iekšējiem normatīvajiem aktiem, kas veido funkcijas normatīvo ietvaru, bet nenodrošina pilnīgu procesa, iesaistīto struktūrvienību, un atbildīgo personu pārskatāmību. Vienlaikus tika novērots, ka iestāžu autotransporta parku pārvaldībā iesaistītie cilvēkresursi, galvenokārt, organizē transportlīdzekļu **ikdienas ekspluatāciju un uzturēšanu**, un tiek nodrošināta tikai daļēja resursu plānošana un pārvaldība.

Novērtējot visas IeM padotības iestādes kopumā, netika konstatēta pilnībā **koordinēta un vienota visa IeM resora** autotransporta parka pārvaldības sistēma, tai skaitā stratēģiskā plānošana un vadība.

3. AUTOTRANSporta PARKU NOVĒRTĒJUMS

3.1. AUTOTRANSporta PARKA NOVĒRTĒJUMA METODOLOĢIJA



Autotransporta parka novērtējuma metodoloģija

- Autotransporta parka novērtējumā izmantoti **CSDD dati** attiecībā uz autotransporta pamatinformāciju, bet **iestādes dati** attiecībā uz autotransporta izmaksām un faktisko izmantošanu.
- **Autotransporta noslodzes un nobraukuma** dati iekļauj informāciju gan par autotransporta faktisko izmantošanu, gan arī par iespējām izmantot autotransportu arī turpmāk.
- **Autotransporta viendabīgums** tiek vērtēts no autotransporta specifiku dispersijas, apkalpošanas ērtuma un ierobežojumiem, kas saistītas ar publiskajiem iepirkumiem.
- **Transportlīdzekļu veidus un specifiku izvēles, un finansēšanas principus** nosaka konkrētās iestādes īstenojamās funkcijas un uzdevumi, kā arī finansējuma avoti.
- **Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principus** nosaka automašīnas vērtības samazinājuma un uzturēšanas izmaksu kopsakarība.
- **Ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitāte** tiek vērtēta horizontāli pa visām iestādēm, nosakot līdzīgus iepirkumus un kopīgu iepirkumu organizēšanas iespējas starp vairākām iestādēm.
- **Iekšējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte** tiek vērtēta, salīdzinot šī pakalpojuma izmaksas ar identiska pakalpojuma izmaksām, kas veidotos, ja šādu pakalpojumu nodrošinātu ārējais pakalpojumu sniedzējs.

3.1.1. Izmantotie datu avoti

Autotransporta parka izvērtēšanai izmantoti CSDD dati par visu projekta sfērā iekļauto iestāžu transporta līdzekļiem, izņemot iestāžu noslepenotās mašīnas, kas nav iekļautas projekta tvērumā.

Attēls Nr.2. Audita datu avoti

CSDD dati ietver tikai pamatinformāciju par autotransportu, bet neietver informāciju par autotransporta izmantošanu un lietošanu, tādēļ papildus tika iegūta informācija no iestādēm.

Autotransporta lietošanas dati iegūti no katras tehnikas vienības odometra rādītājiem pa mēnešiem, kā arī izmantoti GPS dati un degvielas lietojuma apjoms, atbilstoši iestāžu veiktajai ikdienas uzskaitēi.

Izmaksas:

- Finanšu dati par tehnikas vienību izmaksām atbilstoši izrakstīto rēķinu vai norakstīšanas aktu datumiem
- Rēķinu kopijas izlases tehnikas vienībām

Lietošana:

- Katras tehnikas vienības odometru rādītāji pa mēnešiem
- GPS dati no piegādātajiem Fleet Complete un Mapon
- Degvielas lietojuma apjoms

Pamatinformācija:

- CSDD dati
- noma līgumu sākuma un beigu vērtība (piemēram, VP)



Datu avots: CSE COE

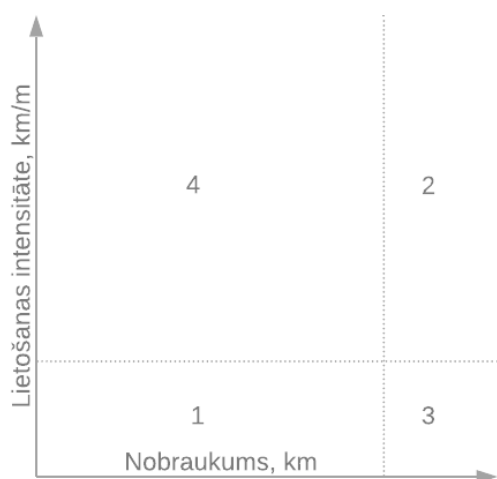
Dati par autotransporta izmaksām iegūti no katras iestādes un apstrādāti ar specializētu autotransporta pārvaldības informācijas tehnoloģiju rīku, kas nodrošina datu analīzes funkcijas.

3.1.2. Metodoloģija transportlīdzekļu noslodzes un nobraukuma mērīšanai

Transportlīdzekļu nobraukums un lietošanas intensitāte ir galvenie rādītāji, kas raksturo transportlīdzekļa ekspluatāciju un tās specifiku. Atkarībā no nobraukuma un lietošanas intensitātes kopsakarības var novērtēt konkrētā transportlīdzekļa nolietojumu un gatavību turpmākai ekspluatācijai.

Nobraukuma un lietošanas intensitāte tiek attēlota koordinātu plaknē, uz horizontālās ass nosaka automašīnas lietošanas intensitāti (km/mēn.), bet uz vertikālās ass - ekspluatācijas kopējo nobraukumu (tūkst.km), tā tiek iegūti 4 kvadranti. Kvadrantiem piešķirot robežvērtības, var analizēt autotransporta parka stāvokli, automašīnu optimālo noslodzi, kā arī pieņemt lēmumus par automašīnu atjaunošanas nepieciešamību.

Attēls Nr.3. Nobraukuma un lietošanas intensitātes kopsakarības



Nobraukuma un lietošanas intensitātes kopsakarības kvadranti norāda, ka:

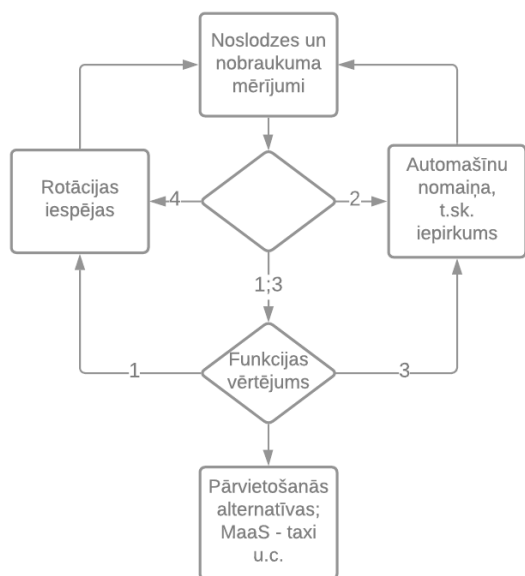
➤ **transportlīdzeklis 1.kvadrantā** tiek lietots ar zemu intensitāti, kā arī tā kopējais nobraukums vēl nav sasniedzis ekonomiski pamatotas ekspluatācijas nobraukuma robežu. Šeit būtu jāvērtē konkrētā transportlīdzekļa izmantošanas efektivitāte, jo tas netiek lietots optimāli un fiksētās izmaksas varētu pārsniegt izmaksas, kas rastos, ja šo pārvietošanās funkciju nodrošinātu ar citu alternatīvu pārvietošanās veidu, veicot transportlīdzekļu savstarpējo rotāciju, uz laiku apmainot konkrēto transportlīdzekli ar transportlīdzekli, kas atrodas 4.segmentā, tādā veidā izlīdzinot lietošanas intensitāti starp šiem diviem transporta līdzekļiem.

Datu avots: CSE COE

- **transportlīdzeklis 2.kvadrantā** tiek lietots ar augstu intensitāti, un tā kopējais nobraukums pārsniedz ekonomiski pamatotas ekspluatācijas nobraukuma robežu. Šeit būtu jāizskata konkrētā transportlīdzekļa nomaiņas iespējas, jo tā uzturēšanas izmaksas, visticamāk, pārsniedz automašīnas atjaunošanas vērtību un šādas automašīnas uzturēšana nav efektīva;
- **transportlīdzeklis 3.kvadrantā** tiek lietots ar zemu intensitāti, bet tā kopējais nobraukums pārsniedz ekonomiski pamatotas ekspluatācijas nobraukuma robežu. Līdzīgi kā 1.kvadrantā, šeit būtu jāvērtē konkrētā transportlīdzekļa izmantošanas efektivitāte, jo tas netiek lietots optimāli un fiksētās izmaksas varētu pārsniegt izmaksas, kas rastos, ja šo pārvietošanās funkciju nodrošinātu ar citu alternatīvu pārvietošanās veidu. Tomēr, ja šo pārvietošanās funkciju nevar nodrošināt ar citu alternatīvu pārvietošanās veidu, tad šāds transportlīdzeklis var tikt lietots, līdz tiek pieņemts lēmums par automašīnas nomaiņu. Atšķirībā no 2.kvadranta, lietojot konkrēto transportlīdzekli tās zemās intensitātes dēļ, arī automašīnas uzturēšanas izmaksas varētu vēl kādu laiku nepārsniegt automašīnas atjaunošanas vērtības krituma izmaksas. Tomēr šis rekomendējams tikai kā īstermiņa risinājums;
- **transportlīdzeklis 4.kvadrantā** tiek lietots ar vidēju/augstu intensitāti, un tā kopējais nobraukums nav sasniedzis iestādes noteikto vēlamo nobraukuma robežas, kas liecina, ka automašīna tiek lietota optimāli un efektīvi.

Ieteicamā rīcība, veicot transportlīdzekļa nobraukuma un lietošanas intensitātes analīzi, attēlota zemāk redzamajā shēmā.

Attēls Nr.4. Rīcības plūsmshēma, analizējot transportlīdzekļa nobraukumu un noslodzi



Transportlīdzekļu lietošanas izvērtēšanas procesam jāietver attēlā norādītās darbības, kas nosaka, ka, veicot konkrētā transportlīdzekļa noslodzes un nobraukuma mērījumus, tiek veikta iegūto rezultātu analīze, no kuras izriet attiecīgās darbības: automašīnas rotācija (apmaiņa ar citu automašīnu, kam ir augstāka lietošanas intensitāte); automašīnas nomainīšana (ar citu, mazāk nolietotu automašīnu vai iegādājoties citu (iepirkums, t.sk. noma); funkciju, kuru nodrošināšanai tiek lietota automašīna, izvērtējums, kā rezultātā tiek veikta automašīnas rotācija vai automašīnas nomainīšana, vai noteiktās funkcijas nodrošināšanai tiek izmantots alternatīvs pārvietošanās veids, kā, piemēram, izmantojot taksometra pakalpojumus, automašīnu koplietošanas pakalpojumus (iestādes iekšienē vai ārpus iestādes), vai kādu citu pārvietošanās veidu, tai skaitā vienojoties ar attiecīgo darbinieku par personīgās automašīnas patapināšanu.

Datu avots: CSE COE

3.1.3. Transportlīdzekļu viendabīgums

Transportlīdzekļu viendabīguma nozīme iestāžu autotransporta parkos ir atkarīga no autotransporta pārvaldības formas un sistēmas iestādē, kā arī no transportlīdzekļu skaita. Viendabīguma būtiskums ir tieši atkarīgs no autotransporta vadības funkcijas apjoma, kuru iestāde īsteno ar saviem nefinanšu resursiem vai kuru nodod ārējiem pakalpojumu sniedzējiem un papildus tam, cik lielā mērā iestāde iesaistās no ārējo pakalpojumu sniedzējiem saņemtā pakalpojuma vadībā.

Kopumā transportlīdzekļu viendabīgums esošajā autotransporta parkā un nākotnē ir vērtējams, izejot no šādiem aspektiem:

- specifiskāciju dispersija;
- apkalpošanas ērtums un izdevīgums;
- iepirkuma ierobežojumi.

Specifikāciju dispersija

Autotransporta viendabīgumu iestādē nosaka ne tikai automašīnu marķu un modeļu dažādība, bet arī **specifikāciju dispersija**. Autotransporta parku var veidot dažādu automašīnu kategorijas, piemēram, vieglie pasažieru automobiļi (M1), vieglais komerc transports (N1) utt. Saskaņā ar Auto asociācijas klasifikatoru⁴⁰ katra no minētajām automašīnu kategorijām detalizētāk tiek iedalīta klasēs, piemēram, M1 kategorijā ietilpst gan parastās pasažieru automašīnas (klases A, B, C, D, E, F), gan apvidus automašīnas (klases J_B, J_C, J_D, J_S), kā arī daudzfunkciju automašīnas (klases M_B, M_C, M_D, M_E). Kaut arī katrai automašīnai var būt cits ražotājs, tomēr katras klases automašīnas ekspluatācija, apkalpošanas un uzturēšanas nianse ir līdzīga. Jāpiemin, ka bieži vienas klases automašīnas, īpaši komerc transporta kategorijā, pēc to uzbūves ir gandrīz identiskas un atšķiras tikai ražotāja marķa un modeļa nosaukums. Tādējādi secināms, ka transportlīdzekļu viendabīgums nav tikai konkrētas automašīnas marķa vai modeļa skaits un īpatsvars iestādes autotransporta parkā, bet transportlīdzekļu viendabīgums vairāk nozīmē, cik dažādas automašīnu klases ir iestādes autotransporta parkā un vai vienas funkcijas nodrošināšanai tiek lietotas vienas klases transportlīdzekļi

⁴⁰ <http://www.autoasociacija.lv/files/klasifikators/klasifikators.pdf>

neatkarīgi no automašīnas ražotāja markas un modeļa, **tādējādi autotransporta dispersija tiks mērīta kā automašīnu klases iestādes ietvaros līdzīgu funkciju veikšanai.**

Specifikāciju dispersija ir būtisks transportlīdzekļu viendabīguma analīzes aspekts, jo, kā jau iepriekš tika minēts, vairums gadījumu vienas klases automašīnu uzturēšanas un apkalpošanas raksturlielumi ir līdzīgi, un tas ļauj efektīvāk pārvaldīt autotransporta parku un nodrošināt tā ekspluatāciju, savlaicīgi paredzot un plānojot ar autotransporta pārvaldību saistītos pasākumus.

Apkalpošanas ērtums un izdevīgums

Autotransporta apkalpošanas ērtums ir saistīts ar transportlīdzekļu uzturēšanu un remontiem. Nereti organizācijas, kurām ir lieli autotransporta parki, izmanto ierobežota skaita transportlīdzekļu ražotājus un piegādātājus, tādā veidā nodrošinot lielāku iepirkuma apjomu, kā rezultātā var tikt sasniegta zemāka iegādes cena gan pašai automašīnai, gan tālākai apkalpošanai, tai skaitā rezerves daļām izplatītāja servisos. Papildus cenu izdevīgumam tiek samazinātas autotransporta apkalpošanas administrēšanas izmaksas arī pašā organizācijā. Šādu pieeju galvenokārt var izmantot organizācijas, kam nav jāievēro stingras iepirkumu procedūras, t.sk. Publisko iepirkumu likums (PIL). Tomēr, ņemot vērā autotransporta dinamisko tirgu un citu piegādātāju jaunu agresīvu atlaistu stratēģiju piedāvājumu, vēsturiski izveidotā sadarbība ar iepriekšējiem piegādātājiem ne vienmēr nodrošina ekonomiski izdevīgāko rezultātu, tādēļ ir novērojams, ka arī ilgstošas sadarbības tiek pārtrauktas par labu jauniem piegādātājiem, kas norāda uz transportlīdzekļu viendabīguma nozīmīguma samazināšanos.

Kā atsevišķs transportlīdzekļu viendabīguma aspekts kontekstā ar apkalpošanas ērtumu un izdevīgumu var tikt apskatīts gadījumā, ja pati organizācija nodrošina autotransporta uzturēšanu un remontu organizācijas iekšējās remontdarbnīcās. Šādā gadījumā ir iespējams specializēties ierobežota skaita, veida un markas transporta līdzekļu apkalpošanā un remontos, kas samazina ieguldījumus remontdarbnīcas aprīkojumā, mehāniķu kvalifikācijas nodrošināšanā, kā arī rezerves daļu noliktavas uzturēšanā. Tomēr arī iekšējās darbnīcas gadījumā ir jāvērtē, vai remontējamo transportlīdzekļu skaits un tur veiktā remontu izmaksas, kā arī infrastruktūras un speciālistu uzturēšanas izmaksas ir izdevīgākas par ārējo pakalpojumu sniedzēju piedāvāto pakalpojumu izmaksām. Tā kā jāizvērtē transportlīdzekļu viendabīguma automātiski ekonomiskie vai kāda cita veida ieguvumi, un, varētu teikt, te nav būtisks modernu autoparku pārvaldības sistēmas aspekts.

Apkalpošanas ērtums no transportlīdzekļu viendabīguma aspekta tiks vērtēts, **novērtējot iestāžu autotransporta apkalpošanas un automašīnu uzturēšanas organizācijas procesu**, tai skaitā iekšējās remontdarbnīcās apkalpoto automašīnu un veikto remontdarbu skaitu.

Iepirkuma ierobežojumi

Vērtējot autotransporta viendabīgumu no automašīnu iegādes aspekta, jāņem vērā normatīvā regulējuma prasības, kas nosaka iepirkumu organizēšanas kārtību leM padotības iestādēs. PIL neļauj noteikt tehniskajās specifikācijās konkrētu ražotāju un automašīnas modeli, tāpēc teorētiskie viendabīguma ieguvumi, kas saistīti ar liela skaita vai viena ražotāja transportlīdzekļu iegādi, kā rezultātā pastāv iespēja saņemt izdevīgāku cenas piedāvājumu (apjoma atlaides), tiek vērtēti saistībā ar iepirkuma procedūras organizēšanu, atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Papildus jānorāda, ka, balstoties uz ierobežotu piegādātāju skaitu, rodas atkarības risks no šiem piegādātājiem, kas ilgtermiņā var izrādīties daudz neizdevīgāks, nekā sākotnēji saņemtās apjoma atlaides.

Tomēr, kā jau iepriekš tika minēts, autotransporta viendabīgums ne vienmēr nozīmē vienas konkrētas automašīnas marku un modeli, bet gan vienas automašīnu klases izvēli konkrētu funkciju nodrošināšanai. Raugoties no šā aspekta, iestādes iepirkumos var noteikt specifiskākas prasības iepirkumu tehniskajās specifikācijās, neierobežojot konkurenci un nepārkāpjot iepirkumu procedūru normatīvo regulējumu. Tāpēc var secināt, ka no iepirkumu organizēšanas aspekta iestādēs ir svarīgi nodrošināt vienotu pieeju katras funkcijas, kuras nodrošināšanai nepieciešami transportlīdzekļi, autotransporta specifikāciju izstrādi un katras funkcijas nodrošināšanai lietot vienotu autotransporta resursu risinājumu. Autotransporta parkam ir jābūt viendabīgam pēc nodrošinātajām funkcijām, bet var būt dažāds pēc markām un modeļiem.

Šī aspekta ietvaros tiks analizēts iestāžu automašīnu parku sastāvs **pēc automašīnu klasēm** un veicamajām funkcijām ar mērķi noteikt, **vai eksistē iepirkuma ierobežojumi transportlīdzekļu viendabīguma nodrošināšanai** automašīnu iegādes procesā.

3.1.4. Transportlīdzekļu veidi un specifiku izvēles, un finansēšanas principi

Līdzšinējais transportlīdzekļu veidu un specifiku izvēles princips leM padotības iestādēs galvenokārt ir balstīts uz iestāžu vajadzībām konkrētu funkciju nodrošināšanai, kā arī iepriekšējo pieredzi šādu iepirkumu īstenošanā. Būtisks aspekts finansēšanas principu izvēlē ir līdzekļu pieejamība iestādes budžetā un ārējā finansējuma iegūšanas iespējas.

Transportlīdzekļu veidu un specifiku izvēlei ir kritiski svarīga nozīme, iegādājoties transportlīdzekļus noteiktu funkciju nodrošināšanai optimālākajā un efektīvākajā veidā. Īpaši svarīgi tas ir operatīvo transportlīdzekļu iegādes gadījumā, kad ar šiem transportlīdzekļiem jānodrošina specifisku funkciju veikšana.

Lai **noteiktu nepieciešamo transportlīdzekļu veidu** konkrētu funkciju veikšanai un tehniskās prasības automašīnas tehniskās specifikācijas izstrādei, atkarībā no funkcijas komplikētības ir jāveic:

- visaptveroša noteiktās funkcijas vajadzību izpēte;
- tehnisko raksturlielumu noteikšana funkciju nodrošināšanai, tai skaitā raksturlielumu izvēles pamatojums;
- transportlīdzekļu piedāvājuma analīze, tai skaitā iegādes cenas un uzturēšanas izdevumu analīze, principa cena pret ieguvumiem izvērtēšana;
- atsevišķos gadījumos nepieciešams veikt fiziskus transportlīdzekļu testus, pārbaudot to piemērotību konkrētiem uzdevumiem;
- vēlama labās prakses konkrētajā jomā apzināšana un izvērtēšana.

Finansēšanas principu izvēle ir atkarīga no katras organizācijas finanšu vadības stratēģijas, tai skaitā līdzekļu pieejamības un to cenas. Ievērojot, ka leM un tās padotības iestādes ir budžeta iestādes, jāņem vērā attiecīgie ierobežojumi valsts budžeta iestādēm atsevišķu finansēšanas instrumentu izmantošanā, kā arī budžeta plānošana un pieejamais valsts budžeta apmērs. Iestāžu izvēle attiecībā uz transportlīdzekļu iegādes finansēšanas principiem tiks vērtēta, **analizējot iestāžu autotransporta parku transportlīdzekļu īpašumtiesību struktūru un finansējuma avotus**.

3.1.5. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi

Transportlīdzekļu nolietojumu un ekspluatācijas turpināšanu vai atjaunošanas nepieciešamību, ņemot vērā ekonomiskā izdevīguma apsvērumu, raksturo transportlīdzekļa vērtības samazinājuma un uzturēšanas izmaksu attiecība. Automašīnai, izbraucot no rūpnīcas un uzsākot tās ekspluatāciju, ar katru dienu un nobraukto kilometru samazinās tās vērtība. Vērtības samazinājums ir atkarīgs no automašīnas lietošanas ilguma un intensitātes.

Automašīnu ekspluatējot, rodas uzturēšanas izmaksas, kuras sākotnēji veido **tehnisko apkopju izmaksas**, bet pēc ilgākas lietošanas automašīnai ir arī **remonta izdevumi**, tai skaitā rezerves daļu iegāde un nomaiņa. Uzturēšanas izmaksas automašīnas ekspluatācijas laikā uzkrājas un veido vidējo vērtību, kuru nepieciešams analizēt kopā ar transporta līdzekļa vērtības samazinājumu atbilstoši lietošanas laika pieaugumam. Respektīvi, veicot analīzi par konkrētu pārskata periodu, pie automašīnas atlikušās vērtības tiek pieskaitītas šī perioda automašīnas ekspluatācijas vidējās uzturēšanas izmaksas. Ja automašīnas atlikušās vērtības un vidējo uzturēšanas izdevumu summa konkrētajā pārskata periodā nav mazāka vai ir lielāka par automašīnas atlikušās vērtības un vidējo uzturēšanas izdevumu summu, kas tika aprēķināta par iepriekšējo periodu, tas norāda, ka iestādei ir jāvērtē transportlīdzekļa tālākās ekspluatācijas efektivitāte, pieņemot lēmumu par transportlīdzekļa nomaiņu, atsavināšanu vai utilizēšanu.

Analizējot automašīnas vērtības samazinājuma un uzturēšanas izmaksu datu kopsakarību secīgos laika periodos katrai autotransporta parkā esošajai automašīnai, var noteikt kopīgas tendences un vidējās robežvērtības iestādē, kurās pie līdzīga pielietojuma automašīnu atlikusī vērtība kopā ar uzturēšanas izmaksām vairs nesamazinās un/vai pieaug, kas liecina, ka ir sasniegta robežvērtība, kad automašīnu **tālākā lietošana vairs nav ekonomiski izdevīga**, jo uzturēšanas izmaksas pārsniedz automašīnas vērtības samazinājumu.

Tā kā leM padotības iestādēs nav pieejami pilnīgi dati un veikti mērījumi un aprēķini par katras automašīnas vērtības samazināšanās un uzturēšanas izdevumu kopsakarībām, audita ietvaros tiek pieņemts un transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas analīzei tiek izmantotas šādas robežvērtības – nobraukums 200 000 km un automašīnas vecums 7 gadi.

3.1.6. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi

Iekšējie un ārējie pakalpojumi iestādēs tiek organizēti, lai nodrošinātu noteiktu funkciju izpildi. Autotransporta pārvaldības sfērā ietilpst visi pakalpojumi, kas saistīti ar autotransporta parku pārvaldību un transportlīdzekļu ekspluatāciju. Audita ietvaros tiek apskatīti tikai tie pakalpojumi, kas tieši saistīti ar transportlīdzekļu ekspluatāciju un uzturēšanu, un tie ir:

- transportlīdzekļu iegāde vai noma;
- transportlīdzekļu apkalpošana (apkopes un remonts);
- degvielas iegāde;
- rezerves daļu iegāde, tai skaitā eļļa, smērvielas, akumulatori, spuldzes, riepas u.tml.;
- speciālā aprīkojuma uzstādīšana, diagnostika, remonts un apkalpošana, tai skaitā aplīmēšana ar krāsu plēvē;
- auto mazgāšana, tai skaitā dezinfekcijas un dezinfekcijas pakalpojumi;
- apdrošināšana;
- maksas autostāvvietu pakalpojumu izmantošana.

Lai izvērtētu saņemto pakalpojumu izmaksu efektivitāti, nepieciešams salīdzināt konkrētā pakalpojuma izmaksas ar līdzīga pieejamā pakalpojuma izmaksām.

leM padotības iestādēs ārējo pakalpojumu iegādes veikšanai piemēro normatīvajos aktos noteiktās iepirkuma procedūras, tāpēc izmaksu efektivitāti pakalpojumiem, kas iegādāti no ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, nodrošina iepirkuma procedūru piemērošana (zemākās cenas vai saimnieciski izdevīgākais piedāvājums). Ārējo pakalpojumu sniedzēju piedāvāto cenu ietekmē tādi faktori kā iepirkuma kopējais apjoms (skaits, summa), iepirkuma priekšmeta sastāvs (vienveidība, dažādība) un citi iepirkuma līguma un izpildes nosacījumi (tipveida, īpašas prasības). Visi minētie faktori var ietekmēt piedāvājuma cenu, tāpēc, organizējot iepirkumus, ir jāizvairās no īpašu prasību izvirzīšanas, ja vien šādas prasības ir kritiski nepieciešamas iestādes funkciju nodrošināšanai, attiecīgi **ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitāte** netiks vērtēta katras iestādes ietvaros, bet gan horizontāli pa visām iestādēm, nosakot **līdzīgus iepirkumus un kopīga iepirkuma starp vairākām iestādēm** organizēšanas iespējas.

Iekšējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte un tās kontroles principi tiek novērtēti, **salīdzinot iekšējā pakalpojuma izmaksas ar identiska pakalpojuma izmaksām**, kas veidotos, ja šādu pakalpojumu nodrošinātu ārējais pakalpojumu sniedzējs. Būtisks priekšnosacījums šāda izvērtējuma veikšanas iespējamībai ir pilnīgi un atbilstoši uzskaitīti visi izmaksu dati, kas veido iekšējā pakalpojuma pašizmaksu. Piemēram, uz iekšējā pakalpojuma pašizmaksu attiecas ne tikai konkrētā pakalpojuma sniegšanā izlietotā darbaspēka resursa izmaksas, bet arī infrastruktūras izmaksas (nekustamais īpašums, iekārtas un aprīkojums), infrastruktūras uzturēšanas izdevumi, apsaimniekošanas un komunālo pakalpojumu izmaksas, remonta un bojājumu izmaksas, kā arī kapitālieguldījumu izmaksas.

Ņemot vērā, ka iekšējos pakalpojumus autotransporta ekspluatācijas nodrošināšanai izmanto tikai atsevišķas leM padotības iestādes, bet pārsvarā nepieciešamie pakalpojumi tiek saņemti, izmantojot ārējo pakalpojumu sniedzēju, kas noteikti iepirkuma procedūru rezultātā, sniegtos pakalpojumus, iekšējo pakalpojumu izmaksu efektivitātes izvērtēšanas ietvaros tiks apskatītas šādas leM padotības iestādes:

- VP – transportlīdzekļu apkalpošana VP remontdarbnīcā Vestienas ielā 4, Rīgā;
- VUGD – transportlīdzekļu apkalpošana VUGD remontdarbnīcā Maskavas ielā 5, Rīgā;
- VRS – iekšējās degvielas uzpildes stacijas (kopējais skaits 12).

3.2. Valsts policijas autotransporta parka novērtējums



Valsts policijas autotransporta parka novērtējums

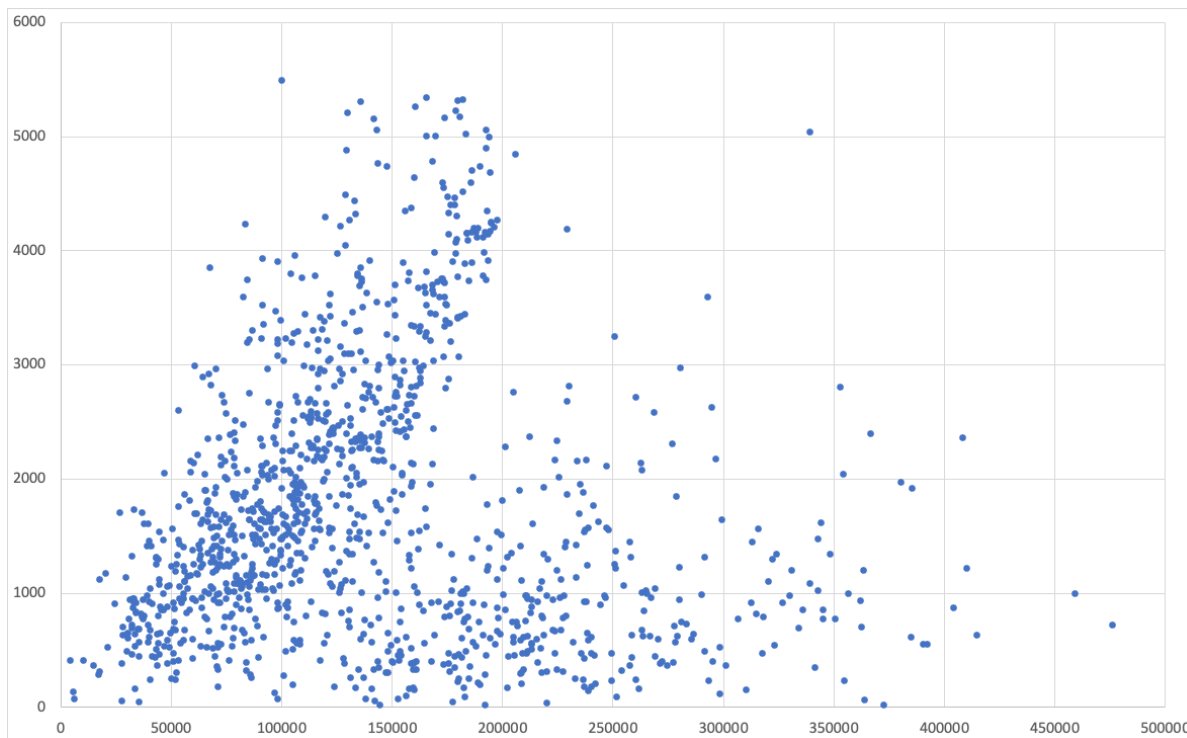
- Autotransporta parks ir **vērtējams kā samērā viendabīgs**, bet rekomendējams vēl vairāk samazināt specifiku dispersiju automobiļu klašu starpā.
- Nepieciešams **pilnveidot transportlīdzekļu veidu un specifiku** izvēles procesu, ieviešot iekšējo regulējumu šāda procesa kvalitātes nodrošināšanai.
- **Netiek pielietots vienots princips** attiecībā uz automašīnu iegādi īpašumā vai nomas pakalpojuma izmantošanu.
- Divu finansēšanas modeļu paralēla izmantošana **apgrūtina un sadārdzina** transportlīdzekļu parka administrēšanu un vadību.
- Nepieciešams **izvēlēties nemainīgus finansēšanas principus** nākotnē attiecībā uz jaunu autotransporta līdzekļu iegādi VP vajadzībām (vai tikai nomas pakalpojums, vai tikai iegāde īpašumā), tajā skaitā savlaicīgi un pilnvērtīgi plānojot transportlīdzekļu nomaiņu un atjaunošanu.
- **272 automašīnas tiek lietotas mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī un būtu veicams šo transportlīdzekļu lietderības izvērtējums.
- **224 automašīnu nobraukums pārsniedz 200 000 km** un būtu nepieciešams šo transportlīdzekļu nomaiņas izvērtējums.
- Noslēgti vairāk kā **130 līgumi** par dažādu ārpakalpojumu saņemšanu.
- Nepieciešams izskatīt iespēju organizēt **centralizētus ārpakalpojumu iepirkumus**, ekonomiski izdevīgāku piedāvājumu, kas saistīts ar apjoma atlaidēm, saņemšanai.
- Remontdarbību izmaksu uzskaitē tiek veikta un **izmaksas attiecinātas uz izmaksu objektiem**, bet netiek nodrošināta izmaksu attiecināšana uz izmaksu subjektiem.
- Remontdarbībā sniegto pakalpojumu **pašizmaksa būtiski neatšķiras** no identisku remontdarbu pakalpojumu cenām, ko piedāvā ārpakalpojuma sniedzēji brīvajā tirgū.
- Ieteicams remontdarbībai nevis sniegt plaša spektra pakalpojumus, bet **specializēties kādu noteiktu iekšējo pakalpojumu nodrošināšanā**, tādā veidā paaugstinot sniegto pakalpojumu izmaksu efektivitāti.

3.2.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums

Autotransporta izmantošanas noslodze

Audita ietvaros tika iegūti kopējā nobraukuma un vidējie mēneša nobraukuma dati par visu audita tvērumā iekļauto autotransportu. Automašīnu kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots pielikumā nr.5.9. Attēlā zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju par 2020.gadu (kopējo gada nobraukumu dalot ar 12). Uz attēla horizontālās ass atzīmēts transportlīdzekļa nobraukums uz 31.12.2020. jeb fiksētais odometra rādījums, bet uz vertikālās ass – vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā. Šāda autotransporta nolietojuma attēlošana koordinātu plaknē ļauj gūt vizuālu priekšstatu par transportlīdzekļu parka lietošanu un nolietojumu.

Attēls Nr.5. VP autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



Datu avots: CSE COE

Ņemot vērā katras automašīnas nobraukumu un noslodzes mērījumus, datus no augstāk attēlotā attēla var sadalīt atbilstoši automašīnu noslodzes rādītājiem un nobraukuma rādītājiem. Tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu noslodzi.

Tabula Nr.12. VP automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums

Līdz km/mēn	750	1 500	3 000	Virs 3 000
Transportlīdzekļu daudzums (%)	21.64	27.61	34.69	16.07

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par VP automašīnu noslodzi vidēji mēnesī 2020.gadā, kur 21.64% automašīnas tiek lietotas ar zemu lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 750 km/mēn., 27.61% un 34.69% ar attiecīgi vidēju un vidēji augstu lietošanas intensitāti jeb nepārsniedzot attiecīgi 1 500 km/mēn. un 3 000 km/mēn. Bet 16.07% no VP rīcībā esošajām automašīnām tiek lietotas ar augstu intensitāti jeb pārsniedzot 3 000 km/mēn.

Tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu nobraukumu.

Tabula Nr.13. VP automašīnu nobraukums sadalījums

Līdz km	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000
Transportlīdzekļu daudzums (%)	7.95	25.78	27.85	20.44	17.98

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par VP automašīnu nobraukumu uz 31.12.2020. No kopējā VP autotransporta parka 33.73% automašīnu nobraukums nepārsniedz 100 000 km, 48.29% automašīnām nepārsniedz 200 000 km, bet 17.98% automašīnām nobraukums ir lielāks par 200 000 km.

Lai piemērotu metodoloģijas sadaļā aprakstīto autotransporta lietošanas analīzes pieeju attiecībā uz nobraukuma un noslodzes mērījumiem, sadalot tos kvadrantos, VP būtu jānosaka autotransporta **minimālais vidējais ikmēneša nobraukums** (lietošanas intensitātes), kā arī automašīnu **kopējā nobraukuma sliekšnis**, pie kura būtu jāveic automašīnas nomaiņa, rotācija vai aizvietošana ar citu

pārvietošanās veidu. Audita ietvaros izdarīts pieņēmums, ka lietošanas intensitātes sliekšnis ir 750 km un kopējā nobraukuma sliekšnis ir 200 000 km.

Izmantojot veiktos pieņēmumus VP autotransportu var sadalīt šādos četros kvadrantos:

- **1.kvadrants** - noslodze līdz 750 km mēnesī, nobraukums līdz 200 000 km. Kopā 177 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības - izvērtēt transportlīdzekļu nepieciešamību šādas funkcijas nodrošināšanai, piemēram, izmantojot citu pārvietošanās līdzekli, vai palielināt transportlīdzekļu izmantošanas intensitāti, veicot transportlīdzekļu rotāciju apmaiņai ar intensīvi lietotu transportlīdzekli;
- **2.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km mēnesī, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 129 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības – automašīnas ar augstu izmantošanas intensitāti un nobraukumu, kas pārsniedz nobraukuma sliekšni 200 000 km, var uzskatīt par nolietotām un tās būtu jānomaina pret jaunām vai automašīnām ar mazāku nobraukumu.
- **3.kvadrants** - noslodze mazāk nekā 750 km, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 95 transportlīdzekļi. Automašīnas ar lielu nobraukumu, bet netiek aktīvi lietotas. Ieteicamās darbības – veikt automašīnu nomaiņu, tomēr, ņemot vērā mazo lietošanas intensitāti, automašīnu nomaiņa nav augstākā prioritāte. Vienlaikus nepieciešams izvērtēt, vai autotransports nepieciešams šo uzdevumu veikšanai.
- **4.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km un nobraukums līdz 200 000 km. Kopā 856 transportlīdzekļi. Autotransportam ir optimāla noslodze.

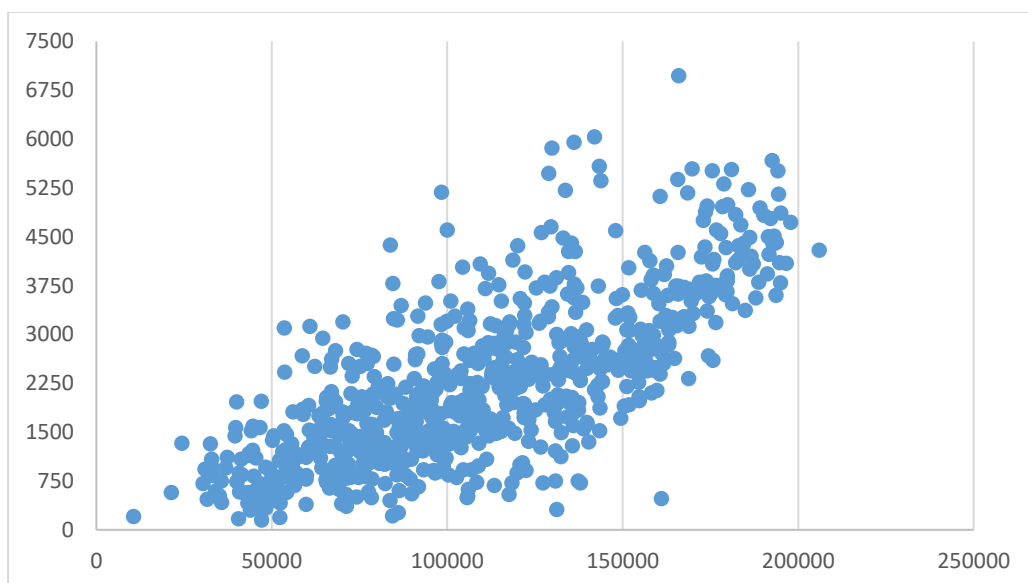
Vērtējot tikai VP transportlīdzekļu nobraukumu, var secināt, ka no visiem lietošanā esošajiem transportlīdzekļiem 21.64% vai **272 automašīnas** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.10.) **tieklī lietotas ar zemu intensitāti** jeb mazāk kā 750 km vidēji mēnesī. Neatliekami būtu veicams šo transportlīdzekļu lietojuma (lietderības) izvērtējums atbilstoši 1.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem, ko veiktu VP attiecīgās kompetentās personas, izvērtējot ar autotransportu nodrošinātās funkcijas. Savukārt 17.98% vai **224 automašīnu** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.10.) **nobraukums pārsniedz 200 000 km**, un šo automašīnu turpmākā lietošana būtu jāvērtē atbilstoši 2.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem.

Analizējot transportlīdzekļus no īpašumtiesību aspekta, VP autotransporta parks sastāv no:

- VP īpašumā esošiem transportlīdzekļiem – 475 automašīnas un 62 motocikli;
- transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti nomas pakalpojuma ietvaros – 782 automašīnas.

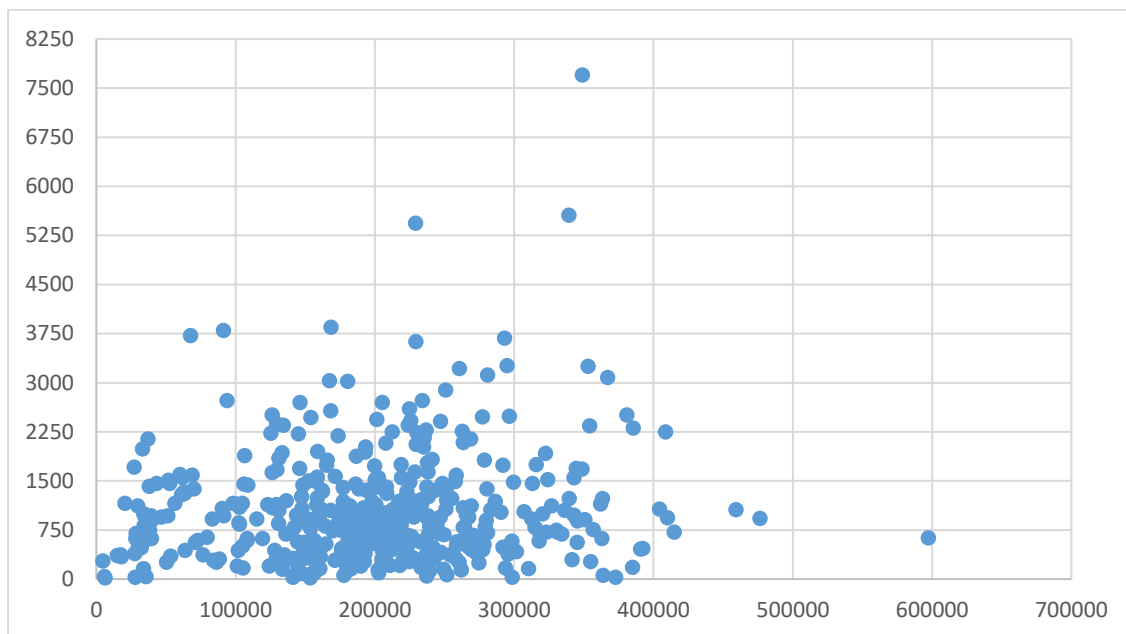
Attēlā zemāk ir nodalīti transportlīdzekļi, kas tiek izmantoti **nomas pakalpojuma ietvaros**, nobraukuma un noslodzes mērījumi un **īpašumā esošo transportlīdzekļu** nobraukuma un noslodzes mērījumi.

Attēls Nr.6. VP transportlīdzekļu nobraukuma un noslodzes mērījumi nomas transportlīdzekļiem



Datu avots: CSE COE

Attēls Nr.7. VP transportlīdzekļu nobraukuma un noslodzes mērījumi īpašumā esošiem transportlīdzekļiem



Datu avots: CSE COE

No augstāk redzamajiem nobraukuma un noslodzes mērījumiem atkarībā no automašīnu īpašumtiesībām var secināt, ka automašīnu, kuras VP lieto uz nomas pakalpojuma pamata, nobraukums nepārsniedz 200 000 km un to vidējā lietošanas intensitāte atsevišķos gadījumos sasniedz 5 000 km/mēnesī.

Savukārt VP īpašumā esošās automašīnas ir ar lielāku nobraukumu, atsevišķos gadījumos sasniedzot un pat pārsniedzot 300 000 km, bet to lietošanas intensitāte ir zemāka kā nomas pakalpojuma ietvaros izmantotajām automašīnām un vairums gadījumu šī vērtība ir zem 2 000 km/mēnesī.

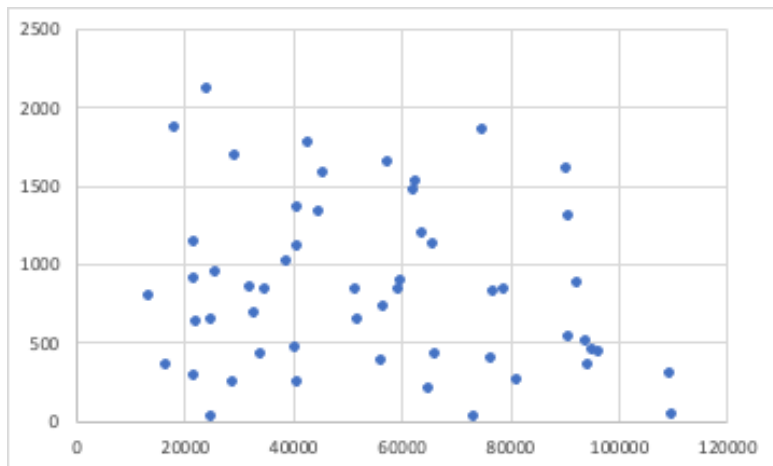
Nobraukuma atšķirība ir skaidrojama ar faktu, ka VP automašīnu nomas pakalpojumu galvenokārt izmanto kopš 2016.gada un šīs automašīnas tiek lietotas ne vairāk kā 5 gadus, kas izskaidro nobraukuma atšķirības, jo VP īpašumā esošās automašīnas galvenokārt tika iegādātas līdz 2016.gadam vai izpērkot nomas ietvaros lietotās automašīnas nomas termiņa beigās. Lietošanas intensitātes atšķirības ir skaidrojamas arī ar faktu, ka laikā no 2016.gada VP iegādājās automašīnas pamatfunkciju nodrošināšanai, aizvietojo vecākas un vairāk noliektas automašīnas, kas iespēju robežās tika novirzītas uz mazākas lietošanas intensitātes funkciju nodrošināšanu.

Motociklu izmantošanas noslodze

Motocikli galvenokārt tiek izmantoti satiksmes uzraudzībai un kontrolei (lai operatīvāk nokļūtu uz notikuma vietu). Informācija par motocikliem netiek analizēta pa kvadrantiem, kas noteikti metodikā, jo transportlīdzekļu skaits ir ierobežots, motociklu iegāde ir dārga un motociklu lietošanas laiks ir sezonāls. Tādēļ motociklu lietošanas pamatojums VP ir balstīts uz specifiskā pielietojuma nepieciešamību, nevis ekonomisko izdevīgumu.

Attēlā zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju. Vidējais nobraukums mēnesī ir pa gadu, tādēļ, veicot analīzi, jāņem vērā, ka ne visus mēnešus gadā tiek izmantoti motocikli, tādēļ faktiskais nobraukums vasaras mēnešos ir lielāks.

Attēls Nr.8. VP motociklu nobraukuma un noslodzes mērījumi



No attēlotajiem motociklu nobraukuma un noslodzes datiem var secināt, ka lielākās daļas VP motociklu vidējais nobraukums mēnesī nepārsniedz 1 500 km (faktiskā noslodze vidēji 1 500 – 2 000 km/mēnesī), kā arī vairākums motociklu nobraukums pārsniedz 20 000 km, bet nesasniedz 80 000 km.

Katra motocikla precīzs kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots ziņojuma pielikumā Nr.5.12.

Datu avots: CSE COE

Analizējot motociklu lietošanas mērķi, intensitāti, tai skaitā sezonālītāti, intervijās ar VP atbildīgajām personām tika konstatēts, ka motociklu lietošana dod iespēju paātrināt un paplašināt ceļu satiksmes kontroles un uzraudzības funkciju, jo sezonas laikā ceļu policijas ekipāžas inspektori, pārvietojoties ar motocikliem, brauc atsevišķi un var veikt dubultu darba apjomu, nekā braucot vienā automašīnā. Tomēr, motociklu lietošanu ierobežo tādu policistu pieejamību, kam ir attiecīgās kategorijas vadītāja tiesības. Var pieņemt, ka motociklu nobraukuma robežvērtība, pie kā vajadzētu izvērtēt tā tālākās ekspluatācijas lietderīgumu, nepārsniedz 100 000 km.

3.2.2. Transportlīdzekļu viendabīgums

Automašīnu viendabīgums

VP vairāk nekā 1 257 autotransporta līdzekļu parku veido 50 dažādas automašīnu markas un modeļi, kuru sadalījums ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr.14. VP automašīnu (a/m) skaita sadalījums pa markām un modeļiem

A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits
OPEL MOKKA	284	OPEL COMBO VAN	37	SUBARU FORESTER	13
OPEL INSIGNIA	137	HYUNDAI SANTA FE	35	VW TIGUAN	12
RENAULT TRAFIC	106	VW CARAVELLE	34	HYUNDAI SONATA	11
KIA CEED	94	RENAULT MASTER	31	FORD TRANSIT	10
RENAULT KANGOO	71	ŠKODA FABIA	24	VW CRAFTER	9
ŠKODA OCTAVIA	69	RENAULT LAGUNA	19	CITROEN JUMPER	8
HYUNDAI GETZ	40	FORD MONDEO	18	FIAT 500X	7
CITROEN BERLINGO	38	VOLVO S60	18	ŠKODA YETI	7
ŠKODA SUPERB	38	PEUGEOT BOXER	15	Pārējie (6 un mazāk)	72
KOPĀ			1 257		

Datu avots: CSE COE

Autotransporta parka viendabīgums tiek analizēts attiecībā uz šādiem aspektiem:

- specifیکāciju dispersija,
- apkalpošanas ērtums un izdevīgums,
- iepirkuma ierobežojumi.

Specifikāciju dispersija

Attiecībā uz specifiku dispersiju VP autotransporta parks galvenokārt sastāv no M1 (vieglie pasažieru automobiļi) un N1 (vieglais komerc transports) kategorijas automašīnām, kuras sīkāk var iedalīt šādās klasēs, kas apkopotas tabulā zemāk.

Tabula Nr.15. VP autotransporta specifiku dispersija

Automobiļu klase	B	C	D	J _B	J _C	J _D	M _B vai k-F _M	M _D vai k-F _V	M _E vai k-F _L
Automašīnu skaits	71	98	317	295	25	45	158	157	75

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīto transportlīdzekļu skaits sadalījumā pa automašīnu klasēm ir 1 241. Savukārt 16 automašīnas no kopējā VP autotransporta līdzekļu skaita, kas tiek apskatīts audita ietvaros, ietilpst citās automašīnu klasēs, un tās nav uzrādītas tabulā. Tā kā šo automašīnu skaits nav liels, tad var uzskatīt, ka tās būtiski neietekmē specifiku dispersiju.

Kopumā VP autotransporta parks, ņemot vērā lielo transportlīdzekļu skaitu, **ir vērtējams kā samērā viendabīgs.**

Apkalpošanas ērtums un izdevīgums – nomas pakalpojuma ietvaros

VP pēdējo gadu autotransporta iepirkumos izmanto pilna servisa nomas pakalpojuma iegādes principu, kur automašīnu uzturēšanu un remontus nodrošina nomas pakalpojuma sniedzējs. Tādēļ no apkalpošanas ērtuma aspekta VP transportlīdzekļu viendabīgumam nav būtiskas ietekmes, jo neatkarīgi no automašīnas markas un modeļa tā tiek nodota nomas pakalpojuma sniedzējam, kas tālāk organizē attiecīgās darbības un VP resursi šeit papildus vairs netiek izlietoti. Tomēr arī autotransporta nomas iepirkumu gadījumā VP nevajadzētu veicināt plašu specifiku dispersiju.

Apkalpošanas ērtums un izdevīgums – īpašumā esošais autoparks

Attiecībā uz VP transportlīdzekļiem, kuru iegāde veikta iepriekšējos periodos un automašīnas iegādātas iestādes īpašumā, kā arī izpērkot automašīnas pēc nomas termiņa beigām, šo automašīnu apkalpošanu organizē un veic attiecīgie VP atbildīgie darbinieki. VP ir noslēgti 90 līgumi par automašīnu apkopju un remontu nodrošināšanu ar servisiem, kas nodrošina šos pakalpojumus kā ārpalpojumu. Līgumu skaits ir saistīts ar šādu pakalpojumu saņemšanas nepieciešamību visā Latvijas teritorijā un attiecībā uz visiem transportlīdzekļu veidiem. Līgumu saraksts ir pievienots ziņojuma pielikumā nr.4.

VP ir remontdarbnīca Vestienas ielā 4, Rīgā, kur tiek remontēta daļa no Rīgas un Pierīgas teritorijā esošajām automašīnām. Remontdarbus šajā darbnīcā veic VP darbinieki-mehāniķi. Izvērtējot transportlīdzekļu viendabīguma aspektu attiecībā uz automašīnu apkalpošanu, kas tiek veikta remontdarbnīcā Vestienas ielā 4, Rīgā, automašīnu marku un modeļu viendabīgumam ir nozīme, jo tas ietekmē papildus nepieciešamo aprīkojumu, rezerves daļu krājumus un mehāniķa kvalifikāciju. Tomēr jānorāda, ka VP remontdarbnīcā Vestienas ielā 4, Rīgā tiek veikts tikai neliels skaits no visiem VP autotransportam nepieciešamajiem remontiem, un pašreiz VP remontdarbnīca darbojas pēc principa, ka tiek veikti tikai tie remontu, kurus šajā remontdarbnīcā var veikt bez papildus resursu ieguldīšanas.

Apskatot automašīnu, kas ir VP īpašumā, apkalpošanu ārējās darbnīcās, kur uz līguma pamata šos darbus veic ārpalpojuma sniedzējs, kurš izvēlēts šādu pakalpojumu iepirkumu procedūras rezultātā, var konstatēt, ka autotransporta viendabīgumam šajā gadījumā nav būtiskas ietekmes. Ārējā pakalpojuma sniedzējam ir jānodrošina attiecīgās markas un modeļa automašīnas remonts atbilstoši noslēgtajam līgumam. VP resursi šeit tiek izlietoti tikai, lai administrētu šo procesu, un to apjoms nemainās neatkarīgi no automašīnas markas un modeļa, kas tiek apkalpots.

Apkopojot iepriekš veikto analīzi par transportlīdzekļu viendabīguma ietekmi uz apkalpošanas ērtumu, var secināt, ka **transportlīdzekļu viendabīgums ietekmē VP resursu patēriņa apjomu** tikai gadījumā, ja **VP pati veic attiecīgās automašīnas uzturēšanas un remonta funkcijas savā iekšējā darbnīcā**. Tāpēc kritiski svarīgi ir pieņemt stratēģisku lēmumus par remontdarbnīcas Vestienas ielā 4,

Rīgā sniegtajiem pakalpojumiem un to precīzu pozicionējumu VP autotransporta pārvaldības sistēmā, lai izvairītos no papildus resursu patēriņa automašīnu remontu veikšanā salīdzinājumā, ja šādi darbi tiek veikti ārējos servisos kā ārpalpojums.

Iepirkuma ierobežojumi

Transportlīdzekļu viendabīguma sasniegšanu ietekmē iepirkuma ierobežojumi. VP kā budžeta iestādei ir jāievēro PIL prasības attiecībā uz iepirkuma organizēšanu, tai skaitā uz tehnisko prasību izvirzīšanu attiecībā uz iepirkuma priekšmetu. Nepieciešamā transportlīdzekļa iepirkuma tehniskajā specifikācijā nedrīkst iekļaut tādus parametrus, kas ierobežo konkurenci un iespēju kvalificētiem pretendentiem iesniegt piedāvājumus. Tomēr PIL atļauj nospēcificēt iepirkuma priekšmetu tā, lai tas atbilstu iestādes vajadzībām, tai skaitā iekļaujot tehniskos parametrus, kurus nedrīkst pārsniegt. Šādā veidā tiek iegūta iespēja pasūtītajam nopirkt tieši to, kas tam ir nepieciešams, bet vienlaicīgi netiek ierobežota konkurence, un tās **rezultātā tiek saņemts pasūtītāja prasībām atbilstošākais un ekonomiski izdevīgākais piedāvājums.**

VP transportlīdzekļu iepriekšējie iepirkumi tika organizēti 2016. un 2017.gadā. Iepirkumu priekšmets bija autotransporta pilna servisa nomas pakalpojums, kas ietver visus automašīnas uzturēšanas un remonta izdevumus, tai skaitā apdrošināšanu visa nomas līguma laikā.

2021.gadā VP plāno veikt kārtējo autotransporta nomas pakalpojumu iepirkumu uz līdzīgiem noteikumiem, kā iepirkums tika organizēts 2016. un 2017.gadā. Audita ietvaros laika periodā no 2021.gada 21.janvāra līdz 2021.gada 29.janvārim tika izskatīti VP sagatavoto 17 tehnisko specifikāciju projekti autotransporta iepirkumam 2021.gadā šādām autotransporta lietošanas grupām un plānotajam iegādājamo autotransporta vienību skaitam, kas apkopoti tabulā zemāk.

Tabula Nr.16. Transportlīdzekļu skaits un klasifikācija iekļauta VP tehnisko specifikāciju projektos 2021.gada iepirkumam

Pielietojums	Statuss	Automobiļa klase (saskaņā ar Auto Asociācijas automobiļu klasifikatoru)	Plānotais skaits (gab.)	Paredzamais nobraukums (km)
Izmeklēšana	KU2 (S)	vieglā pasažieru (D)	40	30 000
Izmeklēšana	KU3 (OBK)	vieglā pasažieru (C)	40	30 000
Izmeklēšana	KU4 (OBK)	vieglā pasažieru (C)	41	30 000
Izmeklēšana	OT3 (OBK)	Kompaktā apvidus (Jc)	30	30 000
Konvojs	O	Autobuss (M3)	5	50 000
Koplietošanas busiņš	(S)	Vidējā daudzfunkciju (Md)	30	30 000
Operatīvais darbs	KU4 (S)	vieglā pasažieru (C)	14	26 000
Prevencija	(O)	k-Fm, k-Fv, pagarināts	42	30 000
Kinologs	(O)	K-Fm, pagarināts	11	30 000
Kinologs	(O)	Vidējā daudzfunkciju (Md)	4	30 000
Eksperts	(O)	Vidējā daudzfunkciju (Md)	5	30 000
Sabiedriskās kārtības kontrole	(O) trafarets	Vidējā daudzfunkciju (Md)	155-185	30 000
Sabiedriskās kārtības un satiksmes kontrole	SUKB (OBK)	Kompaktā apvidus (Jc)	9	50 000
Sabiedriskās kārtības un satiksmes kontrole	(O)	vieglā pasažieru (D)	40	50 000
Sabiedriskās kārtības un satiksmes kontrole	(OBK)	vieglā pasažieru (D)	9	50 000
Speciālo uzdevumu bataljona vajadzībām	(O)	lielā daudzfunkciju (Me)	10	50 000
Speciālo uzdevumu bataljona vajadzībām	(OBK)	lielā daudzfunkciju (Me)	2	30 000
KOPĀ			487-517	

Datu avots: VP dati

Tika izskatīti iepirkuma dokumentācijas projekti, kas ietver tehnisko specifikāciju projektus, bet netika izskatīts un nebija izstrādātas iepirkuma nosacījumu pamatprasības (nolikums), kā arī tehnisko specifikāciju apspriešanas laikā nebija iespējams saņemt informāciju par plānoto iepirkuma procedūru un tās nosacījumiem. Vienlaikus netika izskatītas un vērtētas uz automašīnām uzstādāmā speciālā

tehniskā aprīkojuma specifikācijas. Iepirkuma dokumentu projektu izskatīšanas rezultātā tika konstatēts:

- vispārējie konstatējumi - nav izstrādāts un **apstiprināts VP iekšējais autotransporta klasifikācijas standarts/regulējums ar nepieciešamajām tehniskajām**, tai skaitā speciālā aprīkojuma prasībām katrai VP nodrošināmo funkciju grupai (izmeklēšana, prevencija, kārtības uzturēšana, konvojs u.tml.). Speciālā aprīkojuma standarta projekts ir apstiprināšanas procesā;
- konstatējumi attiecībā uz tehnisko specifikāciju prasībām - noteiks plānotais nobraukums 30 000 km vai 50 000 km gadā, pamatojoties uz esošo situāciju VP autotransporta parkā (īpašumā esošie, nomātie, izpērkamie transporta līdzekļi; darba uzdevumi un pielietojums). Lai izlīdzinātu katras automašīnas nobraukumu, paredzēta autotransporta līdzekļu rotācija VP struktūrvienību iekšienē. Nav zināmas šāda **rotācijas procesa nodrošināšanas un administrēšanas izmaksas**;
- vietām specifikācijās **tiek lietotas vispārīgas frāzes**, piemēram, “ražotāja noteiktais”, “lielākais iespējamais” u.tml., kas neļauj objektīvi izvērtēt un salīdzināt iesniegtos piedāvājumus, kā arī rada pretendentu sūdzību iesniegšanas risku;
- KASKO apdrošināšanai prasības ir noteiktas, neiekļaujot pašrisku (bez pašriskā), kas **var sadārdzināt apdrošināšanas prēmijas izmaksas**;
- servisa nodrošināšana tikai Rīgā (neparedzot to citās Latvijas teritorijās) tiek prasīta 7 specifikācijās (190 automašīnām), kas var radīt **papildus resursu patēriņu servisa pakalpojumu saņemšanai**.

Ieteikumi un rekomendācijas iepirkuma procedūras un tehnisko specifikāciju prasību izstrādes pilnveidošanai:

- izstrādāt un apstiprināt VP iekšējo autotransporta klasifikācijas standartu/regulējumu ar tehniskajām prasībām katrai VP funkciju grupai (izmeklēšana, prevencija, kārtības uzturēšana, konvojs u.tml.);
- veikt padziļinātu esošā VP transporta lietošanas (atbilstoši funkcijām), nobraukuma, vecuma un izmaksu analīzi, lai noteiktu nomaināmo transportlīdzekļu skaitu un piegādes termiņus;
- noteikt precīzāku plānoto nobraukumu katrai nomājamai autotransporta vienībai/grupai, ņemot vērā, ka automašīnas kopējais plānotais nobraukums līguma laikā ietekmē atpirkuma vērtību un nomas maksu;
- plaši lietot prasību automašīnas aprīkošanai ar automātisko pārnenumkārbu (atsakoties no manuālās), pamatojoties uz likumā noteikto, ka autovadītāja apliecība tiek izsniegta ar tiesībām vadīt tikai automašīnu, kas aprīkota ar automātisko pārnenumkārbu;
- nosakot tehniskās prasības, nelietot vispārīgas frāzes, bet noteikt konkrētus raksturlielumus, kas ir izmērāmi un salīdzināmi;
- iekļaut prasību attiecībā uz KASKO apdrošināšanu, paredzot pašrisku. Pašriskā radīto VP papildus izmaksu risku vadīt ar citiem administratīviem rīkiem, piemēram, autotransporta lietotāja motivācija un atbildība u.tml.;
- paplašināt prasību servisa nodrošināšanai (apkopju veikšanai) arī ārpus Rīgas, lai efektīvi izmantotu VP resursus (laiks, izmaksas), iekļaujot tehniskajā specifikācijā prasību pretendentiem nodrošināt obligātās tehniskās apkopes arī ārpus Rīgas, piemēram, Latvijas reģionos (Kurzeme, Vidzeme, Zemgale, Latgale);
- pēc nomas līguma termiņa beigām neizpirkt automašīnas, bet, izvērtējot automašīnas un tajā uzstādītā speciālā aprīkojuma atbilstību, kā arī fizisko un tehnoloģisko stāvokli/nolietojumu, izskatīt iespēju pagarināt nomas līgumu termiņu;
- izskatīt pakāpeniskas autotransporta nomas/nomaiņas iespējas, izmantojot vispārīgo vienošanos kā iepirkuma metodi.

3.2.3. Transportlīdzekļu veidi un specifiku izvēles, un finansēšanas principi

Transportlīdzekļu veidi un specifiku izvēle

VP transportlīdzekļi tiek lietoti šādu funkciju nodrošināšanai: sabiedriskās kārtības uzraudzībai, satiksmes drošības uzraudzībai un koordinācijai, darbam prevencijas jomā, operatīvajā darbā, speciālo uzdevumu veikšanai un iestādes administratīvo funkciju nodrošināšanai. Atkarībā no lietošanas mērķa katrai automašīnu kategorijai ir izstrādātas tehniskās specifikācijas attiecībā uz transporta līdzekli un arī uz papildus aprīkojumu, kas ir nepieciešams uzdevumu veikšanai un funkciju nodrošināšanai.

Uz audita veikšanas brīdi tehniskās specifikācijas tiek lietotas un to pamatotību un atbilstību noteikto funkciju nodrošināšanai VP amatpersonas skaidroja ar organizētu plašu iekšējo diskusiju ar attiecīgajiem speciālistiem un automašīnas gala lietotājiem (inspektori, virsnieki). Gatavojoties kārtējam iepirkumam, tiek veiktas aptaujas par galvenajām prasībām, kuras jānodrošina atbilstošo specifikāciju automašīnām. Šādas aptaujas veic Galvenās administratīvās pārvaldes Apgādes pārvalde, kas atbildīga par iepirkuma specifikāciju izstrādi. Taču nav pieejami protokoli, aptauju rezultāti vai cita veida pieraksti par pieņemtajiem lēmumiem attiecīgajās sanāksmēs. Audita laikā tika konstatēts, ka personāla mainības rezultātā nav zināšanu arī par iepriekšējo iepirkumu tehnisko specifikāciju izvēles un specifikācijas kritērijiem. **VP neeksistē iestādes apstiprināts dokuments (standarts)**, kurā būtu noteiktas vienotas tehniskās prasības automašīnas tehniskajām specifikācijām katram konkrētajam pielietojuma uzdevumam un kurš būtu izstrādāts, balstoties uz visaptverošu konkrētās funkcijas vajadzību izpēti, tehnisko raksturlielumu noteikšanu funkcijas nodrošināšanai, transportlīdzekļu piedāvājuma tirgū analīzes, fizisku transportlīdzekļu testu veikšanu, kā arī labās prakses pieredzes izvērtēšanu.

Funkciju vajadzību izpēte, iespēju un piedāvājumu analīze un attiecīgo standartu izstrāde nodrošina kontrolētu specifikāciju dispersijas attīstību, kas tika apskatīta iepriekšējā nodaļā. Tāpēc ļoti **svarīgi VP ir pilnveidot transportlīdzekļu veidu un specifiku izvēles procesu**, ieviešot iekšējo regulējumu šāda procesa kvalitātes nodrošināšanai.

Audita ietvaros nav iespējams novērtēt VP sagatavoto tehnisko specifikāciju projektus un tajos ietvertos principus, tai skaitā izvēlētos transportlīdzekļu veidus un to tehniskos raksturlielumus, jo audita veicējiem nav zināmas VP katras konkrētās funkcijas vajadzības un vēlamā nodrošinājuma forma. Šādu novērtējumu var sniegt tikai VP attiecīgo darbības jomas eksperti. Tomēr audita laikā nebija iespējams pārliecināties par šādu ekspertu iesaisti minēto VP tehnisko specifikāciju projektu izstrādes gaitā, ekspertu ieguldījumu un ietekmi uz izstrādes procesu, jo šāda dokumentācija neeksistē vai nav pieejama.

Finansēšanas principi

VP transportlīdzekļu parka atjaunošanai pēdējos gados pamatā tiek izmantots pilna servisa nomas pakalpojums. Tomēr jānorāda, ka pēc nomas pakalpojuma termiņa beigām VP bieži veic nomāto transportlīdzekļu izpirkšanu, kā rezultātā VP autotransporta parkā ir gan nomātas, gan īpašumā esošas automašīnas un **netiek pielietots vienots princips attiecībā uz automašīnu iegādi valsts īpašumā vai nomas pakalpojuma izmantošanu**.

Tabulā zemāk uzrādīta informācija no VP pamatbudžeta izdevumu tāmēm par plānoto finanšu apjomu, kas paredzēts autotransporta nomas pakalpojuma iegādei, kā arī transportlīdzekļu iegādei periodā no 2019.gada līdz 2021.gadam.

Tabula Nr.17. VP plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņas 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
2262 - noma	6 298 279	6 250 877	4 844 789	-23.07
5231 - pamatlīdzekļi transportlīdzekļi	2 197 884	114 740	1 492 071	n.a.

Datu avots: https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php

No VP pamatbudžeta izdevumu tāmēm var konstatēt, ka 2019.-2021.gadam VP galvenokārt izmanto automašīnu nomas pakalpojumus. Tā kā transportlīdzekļu nomas pakalpojuma līgumi tika slēgti 2016. un 2017.gados, tad daļa no minēto līgumu termiņiem beidzas 2021.gadā, kas arī ir iemesls finanšu summu samazinājumam 2021.gada tāmē.

Papildus ieplānotajiem finanšu līdzekļiem 2021.gada transportlīdzekļu nomas pakalpojuma izdevumu segšanai, tāmē ir arī paredzēti līdzekļi transportlīdzekļu (kā pamatlīdzekļu) iegādei. Šādi finanšu līdzekļi ir ieplānoti, turpinot **VP iepriekšējo praksi izpirkt labā ekspluatācijas stāvoklī esošos transportlīdzekļus pēc nomas līguma termiņa beigām**. Kā papildus veicinošs apstāklis šāda lēmuma pieņemšanai ir fakts, ka transportlīdzekļu nomas līgumos ir paredzētas ļoti zemas automašīnu atpakaļpirkuma vērtības nomas termiņa beigās. Uz audita veikšanas brīdi VP plāno 2021.gada laikā no nomas pakalpojuma sniedzēja nomas līguma darbības termiņa beigās atpirkt 415 automašīnas, bet 2022.gadā 166 automašīnas.

Autotransporta nomas pakalpojumus parasti izvēlas organizācijas, kuras vēlas turpmāk atbrīvoties no neraksturīgu funkciju veikšanas, piemēram, kas saistīta ar transportlīdzekļu uzturēšanu un apkalpošanu. Atsevišķos gadījumos autotransporta nomas pakalpojums tiek izvēlēts, lai izlīdzinātu finanšu plūsmu. **VP gadījumā nomas pakalpojuma izvēle galvenokārt ir saistīta ar valsts budžeta plānošanas specifiku**. No intervijām ar leM un VP pārstāvjiem tika konstatēts, ka finansējums, kas tiek plānots kā kapitālieguldījumi (investīcijas) VP pamatlīdzekļos, VP ir ļoti ierobežotā apjomā un nav pietiekams autoparka atjaunošanai, veicot transportlīdzekļu iegādi. Lai mazinātu ikgadējo ietekmi uz budžetu, finansējums nodrošinājumam ar autotransportu tiek plānots kā ilgtermiņa saistību finansējums autotransporta nomas pakalpojumam, papildus ņemot vērā, ka nomas pakalpojumiem ir izlīdzināta naudas plūsma un nav nepieciešami lieli sākotnējie finanšu ieguldījumi, kā, piemēram, gadījumā, ja līdzvērtīgs skaits nomāto transportlīdzekļu būtu jānopērk uzreiz valsts īpašumā.

Kā iepriekš jau tika konstatēts, **VP nav pilnībā pārgājusi uz vienu transportlīdzekļu finansēšanas principu**, kas ietver tikai automašīnu nomas pakalpojuma iegādi, bet VP veic arī transportlīdzekļu iegādi valsts īpašumā, kas galvenokārt ir saistīta ar automašīnu izpirkšanu nomas termiņa beigās. Uz doto brīdi automašīnu izpirkšana tiek veikta vairāku iemeslu dēļ: 1) nav piešķirti vai ir kavēšanās ar budžeta līdzekļu piešķiršanu jaunu transportlīdzekļu nomai; 2) nomas pakalpojuma ietvaros lietoto automašīnu cena/atpakaļpirkuma vērtība ir zema, kas dod iespēju iegādāties transportlīdzekli ar nelieliem kapitālieguldījumiem; 3) automašīnas, kas lietotas nomas līgumu ietvaros, ir labā stāvoklī un ir iespējama to tālāka ekspluatācija, ja nav iespēju iegādāties jaunas automašīnas/noslēgt jaunu nomas līgumu budžeta un finanšu ierobežojumu dēļ. Tomēr jānorāda, ka **divu finansēšanas modeļu paralēla izmantošana apgrūtina un sadārdzina transportlīdzekļu parka administrēšanu un vadību**, jo, no vienas puses, joprojām jā saglabā un jānodrošina transportlīdzekļu uzturēšanas un administrēšanas (tehniskā apskate, apdrošināšana, sezonas riepas u.tml.) vadība, bet- no otras - jāadministrē sadarbība ar nomas pakalpojuma sniedzēju, kas minēto funkciju nomas parka daļai nodrošina kā pakalpojumu, kas ietverts nomas maksā. Tāpēc būtu rekomendējams izvēlēties tikai vienu finansēšanas principu, kas valsts budžeta plānošanas specifikas dēļ var būt arī transportlīdzekļu nomas pakalpojuma izmantošana, tomēr panākot šī pakalpojuma izmantošanas ilgtspējīgumu (pārmantošanu no viena gada budžeta uz nākamo), kā arī pilnveidojot nomas pakalpojuma iepirkuma noteikumus un procedūru, lai iegūtu maksimāli izdevīgāko piedāvājumu, kas atbilstu VP prasībām un vajadzībām, tajā skaitā neuzņemoties visus finanšu riskus, kas saistīti ar automašīnas nolietošanas ekspluatācijas laikā un zemu atpakaļpirkuma vērtību.

Kā **pārejas posms** uz transportlīdzekļu vienota finansēšanas un izmantošanas formas modeli, ņemot vērā transportlīdzekļu nomas pakalpojuma iepriekšējos iepirkumos noteiktās zemās atpakaļpirkuma vērtības, būtu ieteicams izmantot labā stāvoklī un tehniskā kārtībā esošo transportlīdzekļu izpirkšanu 2016.gada un 2017.gada iepirkumu nomas termiņa beigās, tomēr vienlaicīgi īstenojot vienotu finansēšanas stratēģiju nākotnē attiecībā uz jaunu autotransporta līdzekļu iegādi VP vajadzībām, tajā skaitā savlaicīgi un pilnvērtīgi plānojot transportlīdzekļu nomaiņu un atjaunošanu un izveidojot vienmērīgu minēto izdevumu un nepieciešamā finansējuma struktūru.

3.2.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi

Transportlīdzekļu vecums

Analizējot VP autotransporta parka transportlīdzekļu nobraukumu un lietošanas intensitāti, tika konstatēts, ka 16.07% automašīnas tiek lietotas ar augstu intensitāti (virs 3 000 km/mēn.), bet 17.98%

automašīnas ir ar nobraukumu virs 200 000 km. Tabulā zemāk ir apkopota informācija par automašīnu vecumu (izlaiduma gads) un kopējo nobraukumu.

Tabula Nr.18. VP automašīnu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (..līdz, km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000	KOPĀ
2020	1					1
2019	5	2				7
2018	8	22	1			31
2017	49	104	83	86	1	323
2016	29	176	202	62		469
2015	2	8	9	1	1	21
2014	1	6	18	13	1	39
2013					5	5
2012	1	4	21	54	65	145
2011			9	10	5	24
2009					1	1
2008			2	1	3	6
2007	1				5	6
2006	1	1	4	28	109	143
2005	1			1	14	16
2004		1	1	2	6	10
2003	1				3	4
2002					1	1
2001				1		1
2000					1	1
1998					1	1
1986					1	1
1985					1	1
KOPĀ	100	324	350	259	224	1257

Datu avots: CSE CEO

Tabulā redzams, ka 224 no visām VP lietošanā esošajām automašīnām ir nobraukušas vairāk par 200 000 km. Likumsakarīgi, ka arī šādu automašīnu vecums pārsniedz 5 gadus un automašīnas ir ražotas galvenokārt 2006.gadā un 2012.gadā, kad VP ir veikusi kārtējos iepirkumus. Papildus jāatzīmē, ka viena gada ietvaros iegādātajām automašīnām ir dažāds nobraukums, kas izskaidrojams ar automašīnu lietošanu dažādiem mērķiem.

Analizējot VP automašīnas pēc vecuma, var konstatēt, ka atsevišķu automašīnu vecums sasniedz 20 gadus, tomēr lielākās daļas VP transportlīdzekļu vecums nepārsniedz 15 gadus. Automašīnu sadalījums pa vecuma grupām ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr.19. VP automašīnu vecums pa vecuma grupām

Transportlīdzekļu vecums (gadi)	Līdz 5 (2016-2020)	Līdz 10 (2011-2015)	Līdz 15 (2006-2010)	Vairāk par 15 (1985-2005)
Transportlīdzekļu daudzums (%)	66.11	18.62	12.41	2.86

Datu avots: CSE COE

Kā redzams, pašreiz 66.11% VP autotransporta parkā esošo automašīnu vecums nepārsniedz 5 gadus, 31.03% automašīnu vecums ir no 5-15 gadiem, bet 2.86% automašīnas ir vecākas par 15 gadiem. Jānorāda, ka no 2016.gada VP pamatā izmanto nomas pakalpojumu kā transportlīdzekļu nodrošināšanas principu, kas paredz, ka pēc 5 gadu lietošanas termiņa beigām automašīna tiek atgriezta nomas pakalpojuma sniedzējam, ja vien transportlīdzeklis netiek izpirkts.

Tā kā VP autotransporta parkā **426 automašīnām vecums pārsniedz 5 gadus un vairums šādu automašīnu nobraukums sasniedz un pārsniedz 200 000 km**, tas nozīmē, ka VP būtu jāizvērtē šāda transportlīdzekļa nepieciešamība un jāveic tā nomaiņa. Kā jau iepriekš tika atzīmēts, transportlīdzekļa nepieciešamības izvērtējums jāveic, ņemot vērā konkrētās automašīnas lietošanas mērķi un uzdevumus, kā arī lietošanas intensitāti. Ja automašīnas lietošana šādu uzdevumu veikšanā

nav aizvietojama ar savādāku pārvietošanās veidu, tad konkrētā automašīna ir jānomaina pret jaunu vai mazāk nolietotu automašīnu. Nomainītā automašīna būtu atsavināma vai pilnīga nolietojuma gadījumā utilizējama normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Audita veikšanas laikā nebija iespējams iepazīties ar konkrētu rīcības plānu, saskaņā ar kuru VP tiktu veikta konkrētu automašīnu nomaiņa un nolietoto automašīnu atsavināšana vai utilizēšana.

Transportlīdzekļu atjaunošana un utilizēšana

No tabulām augstāk redzams, ka lielāka skaita automašīnu iegāde notiek vidēji ik pa 5 gadiem, kad tiek organizēti regulāri iepirkumi, lai atjaunotu autotransporta parku un aizvietotu nolietotos transportlīdzekļus. Ievērojot minēto, var uzskatīt, ka aptuveni 2/3 automašīnu atjaunošana autotransporta parkā notiek sistemātiski un automātiski līdz ar nomas pakalpojumu atjaunošanu pēc katriem 5 gadiem, ja vien automašīnu nomas līgumi tiek regulāri atjaunoti (tiek noslēgti jauni līgumi) pēc to termiņu beigām.

Tomēr, kā jau tika minēts iepriekš, vērtējot pašreizējo situāciju no ekonomiskā izdevīguma aspekta, kad VP ir noslēgti transportlīdzekļu nomas līgumi ar noteiktām ļoti zemām automašīnu atpirkuma vērtībām pēc līguma termiņa beigām, būtu rekomendējams VP izpirkt visas nomātās automašīnas, kuras ir labā tehniskā kārtībā un kuru nobraukums nesasniedz 200 000 km. Izpirktās automašīnas būtu jānovirza to automašīnu nomaiņai, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km un/vai kuras ir vecākas par 7 gadiem. Būtu jāņem vērā arī fakts, ka, atgriežot automašīnu iznomātājam nomas līguma termiņa beigās, automašīna jānodod labā tehniskā kārtībā, pieļaujot tikai dabisko nolietojumu. Tomēr šajā gadījumā pastāv risks, ka automašīnu iznomātājs var pieprasīt VP veikt papildus maksājumu par automašīnu bojājumu novēršanu (tai skaitā nebūtisku bojājumu, kā nelielu buktīšu, skrāpējumu, plēsumu remontu) vai pieprasīt bojājumus novērst VP, radot papildus izdevumus pie automašīnas atgriešanas.

Attiecībā uz VP īpašumā esošām automašīnām, kuru vecums pārsniedz 7 gadus un/vai nobraukums pārsniedz 200 000 km un kuru tālākā ekspluatācija VP nav ekonomiski izdevīga, šīs automašīnas tomēr nav pilnībā zaudējušas savu vērtību un nav nododamas utilizēšanai. Tāpēc VP būtu jāveic šādu automašīnu atsavināšana. Lai atsavināšanas rezultātā iegūtu augstāko vērtību par atsavināmām automašīnām, iesakāms papildus normatīvajos aktos noteiktajai atsavināšanas kārtībai izveidot atsavinājuma autotransporta apskatīšanas vietu remontdarbnīcas Vestienas ielā 4, Rīgā, teritorijā vai kādā citā adresē un laukumā, kur interesentiem būtu apskatāmas atsavināmās automašīnas un kas veicinātu atsavināšanas procesu un augstākās cenas saņemšanu.

Vērtējot kopumā VP autotransporta nolietojuma un atjaunošanas principus, uzskatāms, ka uz audita veikšanas brīdi **VP veic sistemātisku autotransporta parka atjaunošanu, kas skar uz nomas principiem ekspluatēto transportlīdzekļu daļu**. Regulāri veicot kārtējos nomas pakalpojumu iepirkumus, notiek regulāra autotransporta parka atjaunošana. Tomēr jākonstatē, ka attiecībā uz VP autotransporta daļu, kas ir VP īpašumā, audita laikā nebija iespējams konstatēt skaidrus principus un rīcības plānu šīs autotransporta parka daļas atjaunošanai, kā arī **neeksistē transportlīdzekļu parka komplektēšanas nākotnes stratēģija, kas būtu vērsta uz tikai viena autotransporta izmantošanas veida (nomā vai īpašumā) īstenošanu**.

3.2.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi

Ārējie pakalpojuma sniedzēji

VP ir noslēgti vairāk kā **130 dažādi līgumi** par šādu ārpalpojumu saņemšanu:

- transportlīdzekļu garantijas remonts un apkope,
- transportlīdzekļu apkope un remonts (pēc garantijas),
- auto mazgāšana,
- apdrošināšana OCTA, KASKO,
- transportlīdzekļu aplīmēšana ar krāsu plēvēm,
- transportlīdzekļu speciālā aprīkojuma uzstādīšana, diagnostika, remonts un apkalpošana,

- dezinfekcijas un dezinfekcijas pakalpojumi,
- gāzes balonu noma,
- tehnisko dvieļu un absorbējošo paklāju noma,
- metāllūžņu nodošanas pakalpojumi,
- servisa iekārtu remontu un apkopi,
- darba apģērbu mazgāšanas un ķīmiskās tīrīšanas pakalpojumi.

Ārējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte tiek nodrošināta, īstenojot un veicot normatīvajos aktos noteiktās iepirkuma procedūras, tāpēc var uzskatīt, ka izmaksu efektivitāti pakalpojumiem, ko nodrošina ārējie pakalpojumu sniedzēji, sekmē VP īstenošanās iepirkumu procedūras. Noslēgto līgumu saraksts ar ārējiem pakalpojumu sniedzējiem ir pievienots ziņojuma pielikumā Nr.4.

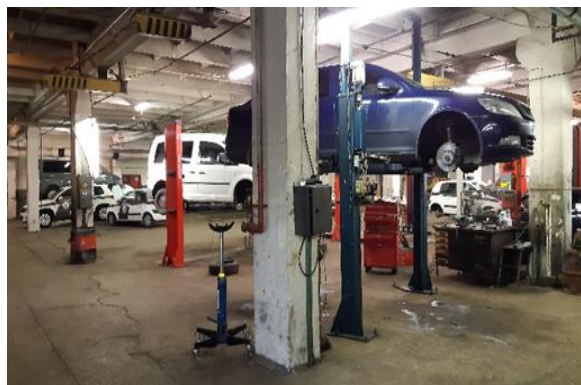
Kā tika norādīts metodoloģijā, ārējo pakalpojumu sniedzēju piedāvāto pakalpojumu cenu ietekmē tādi faktori kā iepirkuma kopējais apjoms (skaits, summa), iepirkuma priekšmeta sastāvs (vienveidība, dažādība) un citi iepirkuma līguma un izpildes nosacījumi (tipveida, īpašas prasības). Visi minētie faktori var ietekmēt piedāvājuma cenu, tāpēc, organizējot iepirkumus, ir jāizvairās no īpašu prasību izvirzīšanas, ja vien šādas prasības ir kritiski nepieciešamas iestādes funkciju nodrošināšanai.

Vērtējot leM padotības iestāžu izmantotos ārpalpojuma veidus, tika konstatēts, ka vairākas iestādes kā ārpalpojumu **izmanto vienādus pakalpojumus**, atsevišķos gadījumos pat saņemot pakalpojumus no vieniem un tiem pašiem pakalpojumu sniedzējiem. Nepieciešams izskatīt iespēju **organizēt centralizētus ārpalpojumu iepirkumus** ekonomiski izdevīgāku piedāvājumu, kas saistīts ar apjoma atlaidēm saņemšanai. Audita laikā tika konstatēts, ka šāda centralizētu iepirkumu organizēšanas prakse leM padotības iestādēm jau eksistē, piemēram, OCTA polišu iepirkuma gadījumā, ko 2021.gada februārī īstenojusi NVA visu leM padotības iestāžu vajadzībām.

VP remontdarbnīcas

Daļai VP autotransporta parka automašīnu apkalpošanas (apkopes, remontu) pakalpojumi tiek nodrošināti VP iekšējā remontdarbnīcā Vestienas ielā 4, Rīgā (turpmāk tekstā – remontdarbnīca).

Attēls Nr.9. VP remontdarbnīca Vestienas ielā 4, Rīgā



VP iekšējā remontdarbnīcā tiek veikti plaša spektra remontdarbi un sniegti šādi iekšējie pakalpojumi:

- automašīnas mezglu pārbaude un diagnostika, tai skaitā elektrosistēmas;
- mezglu tīrīšana, remonts un nomaiņa;
- automašīnu ritošās daļas un dzinēja remonts;
- automašīnas virsbūves remonts un detaļu maiņa;
- rezerves daļu nomaiņa, tai skaitā eļļas, smērvielas, akumulatora, spuldžu, riepu u.tml.;
- auto mazgāšana;
- noliktavas pakalpojumi, tai skaitā riepu glabāšana.

Datu avots: VP

Remontdarbnīcā ir **nodarbināti 19 darbinieki**, ieņemot šādus amatus:

- sektora vadītājs (1);
- vecākie speciālisti (4);
- dežūrmehāniķi (4);
- transporta mehāniķi (10).

Remontdarbnīcā 2020.gadā saskaņā ar darba uzdevumu lapām ir veikti dažāda veida remontu vairāk kā 1 900 automašīnām, kā arī sniegti automašīnas mazgāšanas pakalpojumi vairāk kā 5 000 automašīnām.

Nekustamais īpašums Vestienas ielā 4, Rīgā sastāv no zemesgabala 1,7677 ha un uz tā atrodas 12 būves, tai skaitā galvenā garāža ar kopējo platību 16 158,5 m².

Attēls Nr.10. VP remontdarbnīcas Vestienas ielā 4, Rīgā ēka un teritorijas plāns



Datu avots: VP

Attēla kreisajā pusē redzama galvenās garāžas ēka, kuras 1.stāvā ierīkota remonta un mazgāšanas zona, bet pārējos 3 stāvos ierīkoti stāvlaukumi, kur tiek novietotas VP transporta līdzekļi. Ēkā ierīkoti arī vairāki kabineti Transporta remonta, apgādes un ekspluatācijas nodaļas nodarbināto vajadzībām – kopumā 41 darbiniekiem, no kuriem 19 ir remontdarbnīcas darbinieki.

Analizējot izmaksu uzskaiti un struktūru, tika konstatēts, ka izmaksu uzskaitē tiek veikta kopējās summās, **neattiecinot izmaksas uz izmaksu subjektiem (uz katru konkrēto transportlīdzekli, kuram tiek veikti remontdarbi)**. Izpildīto remontdarbu uzskaitē tiek veikta pēc dažādiem principiem un papīra dokumentos, attiecinot tās uz katru transporta vienības remonta epizodi. Tā kā remontdarbnīcā nav digitalizēta veikto remontdarbu uzskaitē, nav iespējas vērtēt kopējo uzturēšanas darbu ekonomisko pamatošību, uzskaitot un attiecinot izmaksas uz konkrētu automašīnu, kurai veikti remontdarbi.

Remontdarbnīcu izmaksu uzskaitē tiek veikta un izmaksas attiecinātas uz izmaksu objektiem. Tabulā zemāk ir apkopotas remontdarbnīcas izmaksas par 2020.gadu.

Tabula Nr. 20. VP remontdarbnīcas Vestienas ielā 4, Rīgā izmaksas 2020.gadā

Izmaksu pozīcija	Izmaksas kopumā nekustamajam īpašumam (EUR)	Izmaksas attiecinātas uz remontdarbnīcas platību (EUR)
Nekustamā īpašuma uzturēšana	34 072	25 554
Patērētā elektroenerģija	34 807	26 105
Siltumenerģija	39 202	29 402
Ūdensapgāde un kanalizācija	1 179	884
Atkritumu savākšana un utilizācija	4 101	3 076
Saimniecības preces	1 502	1 127
NĪN	1 772	1 329
Iekārtas, inventāra un aparātūras remonts, tehniskā apkalpošana	607	455
Darba algas remontdarbnīcas darbiniekiem (t.sk. VSOAI)	241 521	241 521
KOPĀ	358 763	329 453

Datu avots: VP

Remontdarbnīcas kopējās izmaksas veido nekustamā īpašuma un infrastruktūras uzturēšanas izmaksas; komunālie maksājumi; tehniskā un biroja aprīkojuma izmaksas; personāla izmaksas, rezerves daļu un materiālu noliktavas uzturēšanas izmaksas. Tabulā uzrādītās izmaksas neietver rezerves daļu un citu materiālu iegādes izmaksas. Ņemot vērā, ka remontdarbnīca ir izvietota galvenās garāžas 1.stāvā, bet ēkai vēl ir 3 stāvi, kas tiek izmantoti citām vajadzībām (bet ne tik resursietilpīgām kā remontdarbnīcā) kopējās nekustamā īpašuma un ēkas uzturēšanas izmaksas tiek sadalītas

proporcionāli faktiskai izmantošanai, pieņemot attiecību 3:4, kur $\frac{3}{4}$ sastāda ar remontdarbnīcas funkciju saistītās izmaksas.

Remontdarbnīcā ir 10 mehāniķi un 4 dežurmehāniķi. Ņemot vērā, ka darbnīcas darba laiks darba dienās ir no 8:00 līdz 16:30 (pusdienas laiks 30 min), tad teorētiskais viena mehāniķa kopējais darba stundu skaits 2020.gadā bija apmēram 1 800 stundas, atņemot ikgadējo atvaļinājumu un citus attaisnojošos darbā neierašanās gadījumus, piemēram darba nespējas lapa. Šādi aprēķinot, var noteikt, ka 14 mehāniķu kopējais darba stundu skaits 2020.gadā sastādīja 25 200 stundas. Lai noteiktu darbnīcā veikto remontdarbu pašizmaksu, darbnīcas kopējās izmaksas tiek attiecinātas uz darbinieka produktīvo darba laiku. Ņemot vērā, ka darbinieka produktīvais darba laiks ir atkarīgs no darba un darba procesa organizācijas, audita ietvaros iekšējās remontdarbnīcas pakalpojumu pašizmaksas noteikšanai tiek izmantota jūtīguma analīze, kas apkopota tabulā zemāk.

Tabula Nr.21. VP remontdarbnīcas produktīvās 1 darba stundas pašizmaksas jūtīguma analīze

Produktīvo darba stundu skaits dienā	Kopējais produktīvo darba stundu skaits 2020.gadā 14 mehāniķiem	Remontdarbnīcas izmaksas 2020.gadā, t.sk. darba alga (EUR)	1 produktīvās darba stundas pašizmaksa (EUR)
8	25 200	329 453	13,07
7	22 050	329 453	14,94
6	18 900	329 453	17,43
5	15 750	329 453	20,92

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta remontdarbnīcas sniegto pakalpojumu darba stundas pašizmaksas izmaiņas atkarībā no produktīvo darba stundu skaita un pieņemot, ka visi 14 mehāniķi ir nodarbināti ar līdzvērtīgu intensitāti un produktivitāti.

Veiktās analīzes rezultātā secināms, ka remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu pašizmaksa var mainīties **no 14,94 EUR/stundā** gadījumā, ja visu darbinieku produktivitāte pārsniedz 87.5%, **līdz 20,92 EUR/stundā** gadījumā, ja visu darbinieku produktivitāte sasniedz 62.5%. Jānorāda, ka pašizmaksas aprēķinam izmantoti 2020.gada izmaksu dati, neņemot vērā izdarītos un nepieciešamos kapitālieguldījumus nekustamajā īpašumā. Pamatojoties uz minēto, var secināt, ka remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu **pašizmaksa būtiski neatšķiras** no identisku remontdarbu pakalpojumu cenām, ko piedāvā ārpuspakalpojuma sniedzēji brīvajā tirgū. Pēc VP speciālistu sniegtās informācijas vieglo transportlīdzekļu remonta pakalpojumu vidējā stundas likme, ko piedāvā ārpuspakalpojuma sniedzēji, ir 21,13 EUR/stundā (NVA organizētā iepirkuma dati).

Vienlaikus var secināt, ka remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu pašizmaksa ir atkarīga no nekustamā īpašuma Vestienas ielā 4, Rīgā kopējās izmantošanas. Ņemot vērā, ka daļu no remontdarbnīcas iekšējo pakalpojumu pašizmaksas sastāda infrastruktūras izmaksas, tai skaitā fiksētās izmaksas, tad, minēto nekustamo īpašumu pilnvērtīgi izmantojot arī citiem mērķiem, samazinās infrastruktūras izmaksu īpatsvars sniegto pakalpojumu pašizmaksā un palielinās šo pakalpojumu efektivitāte salīdzinājumā ar līdzīgiem pakalpojumiem, kurus var nodrošināt ārpuspakalpojuma ietvaros. Tāpēc, ņemot vērā nekustamā īpašuma Vestienas ielā 4, Rīgā kopējo teritoriju un ēkas, VP būtu nepieciešams esošo teritoriju un ēkas izmantot vēl kādu VP vai pat citu leM resora iestāžu funkciju un vajadzību nodrošināšanai, tādā veidā arī palielinot remontdarbnīcā un citu nekustamajā īpašumā sniegto pakalpojumu izmaksu efektivitāti. Vienlaikus būtu ieteicams remontdarbnīcai nevis sniegt plaša spektra pakalpojumus, bet **specializēties kādu noteiktu iekšējo pakalpojumu nodrošināšanā**, tādā veidā vēl vairāk paaugstinot sniegto pakalpojumu izmaksu efektivitāti.

3.3. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta autotransporta parka novērtējums



Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta autotransporta parka novērtējums

- Visi transportlīdzekļi ir **iegādāti un atrodas VUGD īpašumā** un netiek izmantoti transportlīdzekļu nomas pakalpojumi.

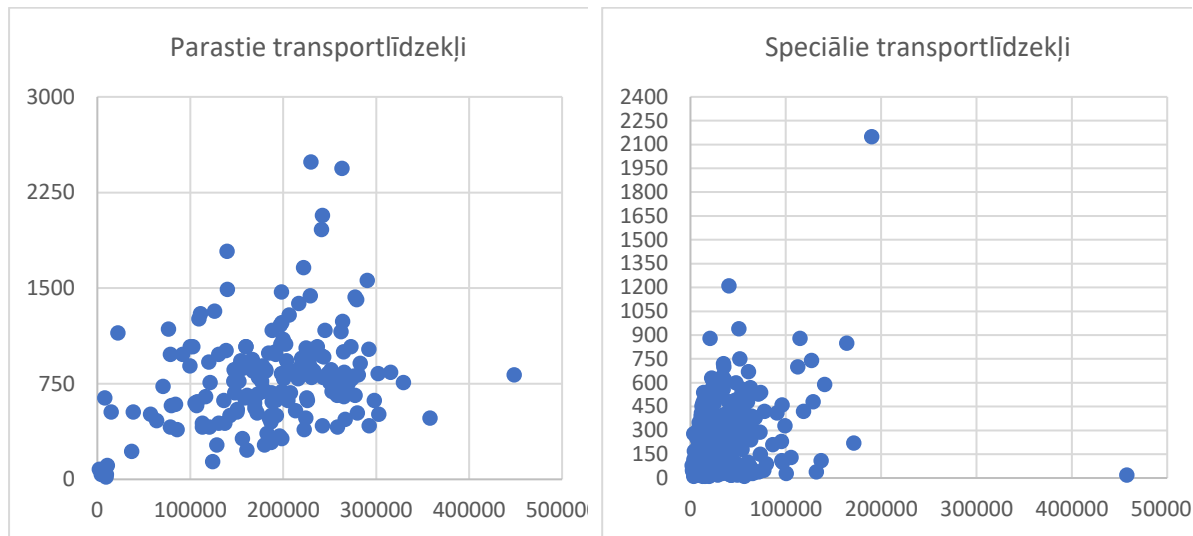
- Nobraukumu un noslodzes mērījumu **metodiku nevar attiecināt** uz transportlīdzekļiem, kas ir ar specifisku pielietojumu kā **VUGD speciālie transportlīdzekļi**.
- Kopējais ZIL markas transportlīdzekļu skaits VUGD speciālo transportlīdzekļu parkā ir **62** automašīnas jeb **aptuveni 20% no visiem speciālajiem transportlīdzekļiem**.
- Parasto transportlīdzekļu daļa **ir vērtējama kā ļoti neviendabīga** un rekomendējama samazināt specifikāciju dispersiju.
- Nevar konstatēt **sistemātisku autotransporta parka atjaunošanu** ne parasto automašīnu grupā, ne speciālo transportlīdzekļu grupā.
- Savlaicīgi plānot un veikt transportlīdzekļu sistemātisku un regulāru atjaunošanu, tādējādi izlīdzinot atjaunošanai nepieciešamā finansējuma apjomu plānošanas periodā, kā arī **nodrošinot transportlīdzekļu tehnisko stāvokli un atbilstību VUGD funkciju veikšanai**.
- Jāatjauno vairāk kā 65% no speciālo transportlīdzekļu parka jeb **aptuveni 200 speciālās automašīnas**.
- Plānots no ES politiku instrumentiem (fondiem) piesaistīt **54,04 milj. EUR** (ar valsts budžeta 15% līdzfinansējumu) speciālo transportlīdzekļu parka atjaunošanai.
- **81 parastā automašīna tiek lietota mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī, un būtu veicams šo transportlīdzekļu nepieciešamības izvērtējums.
- **78 parasto automašīnu nobraukums pārsniedz 200 000 km**, un būtu nepieciešams šo transportlīdzekļu nomaiņas izvērtējums.
- **Noslēgti 74 līgumi** par automašīnu apkopju un remontu nodrošināšanu ar servisiem, kas nodrošina šos pakalpojumus kā ārpakalpojumus.
- Iekšējā remontdarbnīcā 2021.gadā ir **nodarbināti 23 darbinieki** un tiek veikti plaša spektra remontdarbi ierobežotā apjomā, t.sk. remontdarbi izbaukumā uz notikuma vietu.
- Remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu **pašizmaksa būtiski neatšķiras** no identisku remontdarbu pakalpojumu cenām, ko piedāvā ārpakalpojuma sniedzēji brīvajā tirgū.
- Ieteicams remontdarbnīcai nevis sniegt plaša spektra pakalpojumus, bet **specializēties kādu noteiktu iekšējo pakalpojumu nodrošināšanā**, piemēram, ugunsdzēsības rīku un mehānismu apkalpošanā un remontos.
- Īpaši svarīgi ir uzlabot remontdarbnīcas tehnisko aprīkojumu un darba apstākļus, lai tie **atbilstu darba drošības noteikumiem un mūsdienu remontdarbnīcu prasībām**.

3.3.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums

Autotransporta izmantošanas noslodze

Audita ietvaros tika iegūti kopējā nobraukuma un vidējie mēneša nobraukuma dati par visu audita tvērumā iekļauto autotransportu. Automašīnu kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots pielikumā Nr.5.13. Attēlā zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju par 2020.gadu (kopējo gada nobraukumu dalot ar 12). Uz attēla horizontālās ass atzīmēts transportlīdzekļa nobraukums uz 31.12.2020. jeb fiksētais odometra rādījums, bet uz vertikālās ass – vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā. Šāda autotransporta nolietojuma attēlošana koordinātu plaknē ļauj gūt vizuālu priekšstatu par transportlīdzekļu parka lietošanu un nolietojumu.

Attēls Nr.11 VUGD autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



Datu avots: CSE COE

Attēlā kreisajā pusē attēloti VUGD standarta automašīnu nobraukuma un noslodzes mērījumi, bet attēlā labajā pusē attēloti speciālo transportlīdzekļu nobraukuma un noslodzes mērījumi.

Ņemot vērā katras automašīnas nobraukumu un noslodzes mērījumus, datus no augstāk attēlotajiem attēliem var sadalīt atbilstoši automašīnu noslodzes rādītājiem un nobraukuma rādītājiem. Tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu noslodzi.

Tabula Nr.22. VUGD automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums

	Līdz km/mēn.	750	1 500	3 000	Nav dati
Transportlīdzekļu daudzums (%) Parastie transportlīdzekļi		41.97	47.66	3.63	6.74
Transportlīdzekļu daudzums (%) Speciālie transportlīdzekļi		88.82	1.65	0.33	9.20

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par VUGD parasto un speciālo transportlīdzekļu noslodzi vidēji mēnesī 2020.gadā. Parasto automašīnu gadījumā 41.97% automašīnas tiek lietotas ar zemu lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 750 km/mēn., 47.66% ar vidēju lietošanas intensitāti un tikai 3.63% automašīnu lietošanas intensitāte sniedzas līdz 3 000 km/mēn. Par 6.74% automašīnu lietošanu datus neizdevās iegūt (nav odometra rādījumu dati).

Speciālo automašīnu gadījumā 88.82% automašīnas tiek lietotas ar zemu lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 750 km/mēn., 1.65% ar vidēju lietošanas intensitāti un 0.33% automašīnu lietošanas intensitāte pārsniedz 1 500 km/mēn. Par 9.20% automašīnu lietošanu datus neizdevās iegūt (nav odometra rādījumu dati).

Tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu nobraukumu.

Tabula Nr.23. VUGD automašīnu nobraukums sadalījums

	Līdz km	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000
Transportlīdzekļu daudzums (%) Parastie transportlīdzekļi		11.40	6.22	15.03	26.94	40.41
Transportlīdzekļu daudzums (%) Speciālie transportlīdzekļi		77.30	17.76	3.62	0.99	0.33

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par VUGD automašīnu nobraukumu uz 31.12.2020. VUGD autotransporta parka parasto transportlīdzekļu nobraukums, kas nepārsniedz 100 000 km, ir 17.62% automašīnām, 41.97% automašīnām nepārsniedz 200 000 km, bet 40.41% automašīnām nobraukums ir lielāks par 200 000 km. No minētā var secināt, ka VUGD vairāk nekā puse parasto automašīnu ir ar lielu nobraukumu un uzskatāmas par nolietotām.

Attiecībā uz VUGD speciālo transportlīdzekļu nobraukumu var secināt, ka 95% šādu transportlīdzekļu nobraukums nepārsniedz 100 000 km, bet 77.30% speciālo transportlīdzekļu nobraukums nesasniedz 50 000 km. Speciālo transportlīdzekļu gadījumā neliels nobraukums ir atbilstošs šo transportlīdzekļu pielietošanas specifikai, tāpēc automašīnu nolietojums jāvērtē pēc citiem kritērijiem, tai skaitā transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, vecumu un atbilstību.

Metodoloģijas sadaļā aprakstīto autotransporta lietošanas analīzes pieeju attiecībā uz nobraukuma un noslodzes mērījumiem var attiecināt uz VUGD parastajiem transportlīdzekļiem. Līdzīgi kā citām iestādēm, VUGD būtu jānosaka autotransporta **minimālais vidējais ikmēneša nobraukuma** (lietošanas intensitātes), kā arī automašīnu **kopējā nobraukuma sliekšnis**, pie kura būtu jāveic automašīnas nomaiņa, rotācija vai aizvietošana ar citu pārvietošanās veidu. Audīta ietvaros izdarīts pieņēmums, ka lietošanas intensitātes sliekšnis ir 750 km un kopējā nobraukuma sliekšnis ir 200 000 km.

Izmantojot veiktos pieņēmumus, VUGD parastos transportlīdzekļus var sadalīt šādos četros kvadrantos:

- **1.kvadrants** - noslodze līdz 750 km mēnesī, nobraukums līdz 200 000 km. Kopā 58 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības - izvērtēt transportlīdzekļu nepieciešamību šādas funkcijas nodrošināšanai, piemēram, izmantojot citu pārvietošanās līdzekli, vai palielināt transportlīdzekļu izmantošanas intensitāti, veicot transportlīdzekļu rotāciju apmaiņai ar intensīvi lietotu transportlīdzekli;
- **2.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km mēnesī, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 55 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības – automašīnas ar augstu izmantošanas intensitāti un nobraukumu, kas pārsniedz nobraukuma sliekšni 200 000 km, var uzskatīt par nolietotām un tās būtu jānomaina pret jaunām vai pret automašīnām ar mazāku nobraukumu.
- **3.kvadrants** - noslodze mazāk nekā 750 km, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 23 transportlīdzekļi. Automašīnas ar lielu nobraukumu, bet netiek aktīvi lietotas. Ieteicamās darbības – veikt automašīnu nomaiņu, tomēr, ņemot vērā mazo lietošanas intensitāti, automašīnu nomaiņa nav augstākā prioritāte. Vienlaikus nepieciešams izvērtēt, vai autotransports nepieciešams šo uzdevumu veikšanai.
- **4.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km un nobraukums līdz 200 000 km. Kopā 45 transportlīdzekļi. Autotransportam ir optimāla noslodze.

Vērtējot tikai VUGD parasto transportlīdzekļu nobraukumu, var secināt, ka no visiem lietošanā esošajiem transportlīdzekļiem 41.97% vai **81 automašīna** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.14.) **tiekl lietota ar zemu intensitāti** jeb mazāk kā 750 km vidēji mēnesī. Neatliekami būtu veicams šo transportlīdzekļu lietojuma izvērtējums atbilstoši 1.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem, ko veiktu VUGD attiecīgās kompetentās personas, izvērtējot ar autotransportu nodrošinātās funkcijas. Savukārt 40.41% vai **78 automašīnu** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.15.) **nobraukums pārsniedz 200 000 km**, un šo automašīnu turpmākā lietošana būtu jāvērtē atbilstoši 2.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem.

Kā jau iepriekš tika minēts, nobraukumu un noslodzes mērījumu **metodiku nevar attiecināt** uz transportlīdzekļiem, kas ir ar specifisku pielietojumu kā **VUGD speciālie transportlīdzekļi**, tādēļ lēmumus par šādu transportlīdzekļu nolietojumu, nomaiņu, rotāciju vai transportlīdzekļa nepieciešamību VUGD atbildīgajām personām jāvērtē pēc citiem kritērijiem, kas aprakstīti ziņojuma turpmākajās nodaļās.

3.3.2. Transportlīdzekļu viendabīgums

Automašīnu viendabīgums

VUGD parasto un speciālo transportlīdzekļu parkā ietilpst 497 automašīnas. Parasto automašīnu marku un modeļu sadalījums ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr. 24. VUGD parasto automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem

A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits
AUDI A6 AVANT	1	RENAULT MEGANE	7	VW PASSAT	1
FORD FOCUS	11	RENAULT MEGANE SCENIC	8	VW TIGUAN	3
FORD MONDEO	13	RENAULT TRAFIC	2	VW TRANSPORTER	2
HYUNDAI GALLOPER	1	ŠKODA FABIA	5	DAF FA	1
HYUNDAI GETZ	5	ŠKODA OCTAVIA	1	FORD F350	1
HYUNDAI IX55	1	ŠKODA SUPERB	6	FORD TRANSIT	1
HYUNDAI SANTA FE	9	VAZ 2121	2	GAZ 6615	1
HYUNDAI SONATA	2	VOLVO 940	1	IVECO 35C13	6
MERCEDES BENZ 210	2	VW AMAROK	1	MERCEDES BENZ ATEGO	1
NISSAN NAVARA	1	VW BORA	1	ZIL 131	1
NISSAN X TRAIL	9	VW CADDY	2	MERCEDES BENZ SPRINTER	3
OPEL ASTRA STATION WAGON	10	VW CARAVELLE	18	CITI	4
OPEL ZAFIRA	1	VW GOLF	19		
RENAULT MASTER	2	VW JETTA	23		
KOPĀ			189		

Datu avots: CSE COE

VUGD parasto transportlīdzekļu parku veido vairāk nekā 40 dažādu modeļu automašīnas. VUGD speciālo transportlīdzekļu parks ir daudz viendabīgāks un tas galvenokārt sastāv no dažādu modeļu IVECO, MAN, MERCEDES BENZ, RENAULT, SCANIA, DAF un ZIL speciālajiem transportlīdzekļiem.

VUGD autotransporta parka viendabīgums tiek analizēts attiecībā uz šādiem aspektiem:

- specifiku dispersija,
- apkalpošanas ērtums un izdevīgums,
- iepirkuma ierobežojumi.

Specifikāciju dispersija

Attiecībā uz speciālo transportlīdzekļu kopumu šeit pārsvarā dominē vadošo speciālās tehnikas ražotāju automašīnas un to specifiku dispersija ir ierobežota. Ņemot vērā speciālo transportlīdzekļu prasību un attiecīgi autotransporta parka specifiku, šo transportlīdzekļu specifiku dispersija audita ietvaros netiek vērtēta.

Attiecībā uz parastajiem transportlīdzekļiem 189 automašīnu kopumu veido vairāk nekā 40 modeļi, šī VUGD autotransporta parka daļa **ir vērtējama kā ļoti neviendabīga**. Tas daļēji skaidrojams ar faktu, ka daļu no VUGD autotransporta parka parastajām automašīnām VUGD savā rīcībā ir ieguvis, atpērkot no citām leM padotības iestādēm transportlīdzekļus, kas tām vairs nav nepieciešami lietošanai. Tomēr audita ietvaros tiek rekomendēts censties **samazināt specifiku dispersiju**, ņemot vērā arī minētos lietoto automašīnu iegādes apstākļus.

Apkalpošanas ērtums un izdevīgums

VUGD parasto transportlīdzekļu, kā arī speciālo transportlīdzekļu apkalpošana un remontdarbu veikšana tiek organizēta, izmantojot ārpakalpojumu. VUGD ir **noslēgti 74 līgumi** par automašīnu apkopju un remontu nodrošināšanu ar servisiem, kas nodrošina šos pakalpojumus kā ārpakalpojumu. Līgumu skaits ir saistīts ar šādu pakalpojumu saņemšanas nepieciešamību visā Latvijas teritorijā un attiecībā uz visiem transportlīdzekļu veidiem. Līgumu saraksts ir pievienots ziņojuma pielikumā nr.4.

Vērtējot VUGD automašīnu apkalpošanu ārējās darbnīcās, kur uz līguma pamata šos darbus veic ārpakalpojuma sniedzējs, kurš izvēlēts šādu pakalpojumu iepirkumu procedūras rezultātā, var konstatēt, ka autotransporta viendabīgumam šajā gadījumā nav nozīmes. Ārējā pakalpojuma sniedzējs

nodrošina attiecīgās markas un modeļa automašīnas remontu atbilstoši noslēgtajam līgumam. VUGD resursi šeit tiek tērēti tikai, lai administrētu šo procesu, to apjoms nemainās neatkarīgi no automašīnas markas un modeļa, kas tiek apkalpots.

VUGD ir remontdarbnīca Maskavas ielā 5, Rīgā, kur tiek remontētas daļa no iestādes automašīnām. Remontdarbnīcā tiek apkalpoti gan parastie transportlīdzekļi, gan speciālā tehnika, tai skaitā tiek veikti remontu speciālās tehnikas mehānismiem (sūkņiem, stobriem, kāpnēm u.c.). Remontdarbus darbnīcā veic VUGD darbinieki-mehāniķi. Viena no remontdarbnīcas specifiskajām jomām ir remontu veikšana ZIL markas speciālajai teknikai.

Līdzīgi kā VP remontdarbnīcas gadījumā, VUGD iekšējā remontdarbnīcā tiek veikti tikai tie remontdarbi, kurus tajā var veikt bez papildus resursu ieguldīšanas. Tie tiek veikti ierobežotā apjomā, nenodrošinot visu VUGD transportlīdzekļu apkalpošanu. Tāpēc automašīnu marku un modeļu viendabīgumam nav būtiskas ietekmes attiecībā uz remontdarbu veikšanu iekšējā remontdarbnīcā un to izmaksu efektivitāti.

Apkopojot iepriekš veikto analīzi par transportlīdzekļu viendabīguma ietekmi uz apkalpošanas ērtumu un izdevīgumu, var secināt, ka transportlīdzekļu viendabīgums var ietekmēt VUGD resursu patēriņa apjomu iekšējās darbnīcās, bet, tā kā VUGD remontdarbnīcā tiek veikti tikai ierobežota apjoma un skaita remontdarbi, bet pārējai teknikai tos nodrošina ārējie pakalpojuma sniedzēji, tad **transportlīdzekļu viendabīgumam VUGD autotransporta parkā** no šī aspekta nav būtiskas ietekmes.

Iepirkuma ierobežojumi

Iepirkumu ierobežojumi attiecībā uz VUGD transportlīdzekļu parka izveidošanu vairāk attiecas uz parasto transportlīdzekļu iegādi. Speciālo transportlīdzekļu iegāde tiek veikta konkrētu, specifisku funkciju nodrošināšanai, un tas ierobežo specifiskā dispersiju.

Attiecībā uz parasto transportlīdzekļu iepirkumiem, kā jau iepriekš tika minēts, VUGD pēdējos gados tos veikusi, atpērkot lietotas automašīnas no citām IeM iestādēm, kas šos transportlīdzekļus vairs neizmanto. Tā rezultātā VUGD parasto transportlīdzekļu parks ir neviendabīgs, tāpēc rekomendējams **plānot parasto transportlīdzekļu specifiskā dispersijas samazināšanu** arī gadījumos, kad tiek iegādāti lietoti transportlīdzekļi no citām IeM iestādēm.

3.3.3. Transportlīdzekļu veidi un specifiskā izvēle, un finansēšanas principi

Transportlīdzekļu veidi un specifiskā izvēle

VUGD transportlīdzekļi tiek lietoti šādu funkciju nodrošināšanai: ugunsgrēku dzēšanai; glābšanas darbu veikšanai, dzēšot ugunsgrēkus, pēc ceļu satiksmes negadījumiem, iekšējos udeņos, zemūdens meklēšanai un citos glābšanas darbos, kā arī iestādes administratīvo funkciju nodrošināšanai. Atkarībā no lietošanas mērķa var izdalīt 2 transportlīdzekļu kategorijas: parastie transportlīdzekļi un speciālie transportlīdzekļi. Katrai automašīnu kategorijai ir izstrādātas tehniskās specifiskās attiecībā uz transportlīdzekli un uz papildu aprīkojumu, kas ir nepieciešams uzdevumu veikšanai un funkciju nodrošināšanai. VUGD autotransporta parka sastāvs un specifiskā izvēle ir noteikta **MK 21.06.2011. noteikumos Nr.458** "Noteikumi par Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam ugunsgrēku dzēšanai un glābšanas darbiem nepieciešamajām iekārtām, speciālo un tehnisko aprīkojumu".

Finansēšanas principi

VUGD transportlīdzekļu parka atjaunošanai tiek izmantoti gan valsts budžeta līdzekļi, gan pieejamie līdzekļi no ES finanšu instrumentiem. Ievērojot speciālo transportlīdzekļu prasību specifiku, tai skaitā ārējā finansējuma izmantošanu transportlīdzekļu iegādei, visi **VUGD transportlīdzekļi ir iegādāti un atrodas VUGD īpašumā**, netiek izmantoti transportlīdzekļu nomas pakalpojumi.

Tabulā zemāk uzrādīta informācija no VUGD pamatbudžeta izdevumu tāmēm par plānoto finanšu apjomu, kas paredzēts autotransporta noma pakalpojuma iegādei, kā arī transportlīdzekļu iegādei periodā no 2019.gada līdz 2021.gadam.

Tabula Nr.25. VUGD plānotais finansējums autotransporta iegādei un noma 2019.-2021.gadiem

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņas 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
2262 - noma	0	0	0	n.a.
5231 - pamatlīdzekļi transportlīdzekļi	641 615	656 833	2 672 671	n.a.

Datu avots: https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php

No VUGD pamatbudžeta izdevumu tāmēm var konstatēt, ka 2019.-2021.gadam VUGD katru gadu veikusi kapitālieguldījumus transportlīdzekļu iegādei, tomēr to apjoms ir bijis nepietiekams, lai veiktu sistemātisku un plānveidīgu transportlīdzekļu atjaunošanu. Ņemot vērā VUGD nepieciešamās speciālās tehnikas cenas un valsts budžeta ierobežojumus, VUGD sadarbībā ar IeM īsteno projektus ārējā finansējuma piesaistīšanai, un, saskaņā ar IeM sniegto informāciju, ir **plānots piesaistīt 54,04 milj. EUR** no ERAF (ERAF – 45,93 milj. EUR, valsts budžeta finansējums 15% - 8,1 milj. EUR) VUGD speciālo transportlīdzekļu parka atjaunošanai. Laika periodā no 2023.gada līdz 2028.gadam ar minētā finansējuma atbalstu iegādāties vairāk nekā 300 jaunus speciālos transportlīdzekļus. Minētais jauno transportlīdzekļu iegādes plāns nodrošinās pašreizējā VUGD speciālo transportlīdzekļu parka atjaunošanu, tomēr rekomendējams **savlaicīgi plānot un veikt** transportlīdzekļu sistemātisku un regulāru atjaunošanu, tādējādi izlīdzinot atjaunošanai nepieciešamā finansējuma apjomu plānošanas periodā, kā arī nodrošinot transportlīdzekļu tehnisko stāvokli un **atbilstību VUGD funkciju veikšanai**.

3.3.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi

Transportlīdzekļu vecums

Analizējot VUGD autotransporta parka transportlīdzekļu nobraukumu un lietošanas intensitāti, tika atsevišķi apskatīti parastie transportlīdzekļi un speciālie transportlīdzekļi. Arī transportlīdzekļu vecuma novērtēšanai tiek izmantota šāda pieeja, un tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu vecumu (izlaiduma gads) un kopējo nobraukumu katra no transportlīdzekļu grupām, t.i. parastajiem un speciālajiem.

Tabula Nr.26. VUGD parasto transportlīdzekļu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					KOPĀ
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	
2019	4					4
2014			1			1
2013	3	8	10		4	25
2012	1				1	2
2011			9	25	17	51
2009				1		1
2008			5	8	3	16
2007		1	3	6	2	12
2006	1			10	25	36
2005	2				8	10
2004	1				7	8
2003	2				6	8
2002					1	1
2001					1	1
1999	1		1	1	1	4
1998					1	1
1995	1					1
1994	1					1
1993					1	1
1987	2					2
1986		1				1

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000	KOPĀ
1985	1			1		2
KOPĀ	20	10	29	52	78	189

Datu avots: CSE CEO

Kā redzams no tabulas augstāk, VUGD parasto transportlīdzekļu parkā ir tikai 4 automašīnas, kuras ir jaunāka par 5 gadiem. Attiecīgi to nobraukums vēl nesasniedz 50 000 km. Pārējās VUGD parastās automašīnas ir ražotas pirms 2014.gada, un lielākajai daļai nobraukums ir tuvu vai pārsniedz 200 000 km. Tabulā zemāk ir redzams šo automašīnu sadalījums pa vecuma grupām.

Tabula Nr.27. VUGD parasto automašīnu vecums pa vecuma grupām

Transportlīdzekļu vecums (gadi)	Līdz 5 (2016-2020)	Līdz 10 (2011-2015)	Līdz 15 (2006-2010)	Vairāk par 15 (1985-2005)
Transportlīdzekļu daudzums (%)	2.07	43.01	33.68	21.24

Datu avots: CSE COE

Apkopojot datus par VUGD parasto transportlīdzekļu vecumu, var konstatēt, ka vairāk nekā pusei jeb 54.92% automašīnu vecums pārsniedz 10 gadus, bet 21.24% automašīnu ir vecākas par 15 gadiem, to nobraukums ir tuvu vai pārsniedz 200 000 km un var uzskatīt, ka šīs automašīnas ir nolietotas un nepieciešams tās nomainīt ar jauniem vai mazāk nolietotiem transportlīdzekļiem. Vienlaikus var konstatēt, ka jaunu transportlīdzekļu iegāde pēdējo 3 gadu laikā praktiski nav notikusi un arī iepriekš iegādātās automašīnas saskaņā ar VUGD atbildīgo personu sniegto informāciju tika iegādātas lietotas no citām IeM padotības iestādēm.

Attiecībā uz VUGD speciālajiem transportlīdzekļiem, to vecuma (izlaiduma gads) un nobraukuma grupas apkopotas tabulā zemāk.

Tabula Nr.28. VUGD speciālo transportlīdzekļu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000	KOPĀ
2019	2					2
2018	29					29
2017	34					34
2016	24	2				26
2015	4					4
2014	1					1
2013	7	3		1		11
2011	2					2
2010	4	1				5
2009	26	17	3			46
2008	20	2				22
2006	3	4	3			10
2005	4	3				7
2003		1				1
2002		2	1			3
2000	2		2			4
1999	4	1	1	1		7
1997	1					1
1996	3					3
1995	2					2
1994	4	1				5
1993	5					5
1991	2	1				3
1990	1	2				3
1989	8	1				9
1988	8					8
1987	6	2				8
1986	4	2				6
1985	3	2		1		6

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	KOPĀ
1984	4	1				5
1983	3	1				4
1982	3	1				4
1981	3	2				5
1980	1	1			1	3
1979	2	2				4
1978	3		1			4
1976	1					1
1975	1					1
1974	1					1
1973	1					1
1971		1				1
1970	1					1
KOPĀ	236	57	11	3	1	308

Datu avots: CSE CEO

Tabulā redzams, ka atšķirībā no parasto transportlīdzekļu daļas VUGD speciālo transportlīdzekļu iegāde notikusi arī 2017., 2018., un 2019.gadā, un attiecīgi šo transportlīdzekļu nobraukums nesasniedz 50 000 km. Nobraukuma robežvērtību 50 000 km nesasniedz arī citi VUGD speciālie transportlīdzekļi, un tas izskaidrojams ar specifisko funkciju, kāda šiem transportlīdzekļiem ir jānodrošina, respektīvi speciālie transportlīdzekļi tiek izmantoti ugunsgrēku dzēšanai un glābšanas darbiem, kā rezultātā automašīnas pārvietošanās pārsvarā notiek tikai no lokācijas vietas uz notikumu vietu un atpakaļ pēc glābšanas darbu pabeigšanas. Tādēļ vērtēt speciālo transportlīdzekļu nolietojumu pēc nobraukuma nav iespējams.

Analizējot VUGD speciālo transportlīdzekļus pēc vecuma, var konstatēt, ka atsevišķu automašīnu vecums pārsniedz pat 20 gadus. Automašīnu sadalījums pa vecuma grupām ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr.29. VUGD speciālo transportlīdzekļu vecums pa vecuma grupām

Transportlīdzekļu vecums (gadi)	Līdz 5 (2016-2020)	Līdz 10 (2011-2015)	Līdz 15 (2006-2010)	Vairāk par 15 (1985-2005)
Transportlīdzekļu daudzums (%)	29.93	4.61	27.96	37.50

Datu avots: CSE COE

Kopējā VUGD speciālo transportlīdzekļu vecuma struktūru veido 29.93% transportlīdzekļi, kas nav vecāki par 5 gadiem, 32.57% transportlīdzekļi vecumā no 5-15 gadiem un 37.50% transportlīdzekļi, kuru vecums pārsniedz 15 gadus. Īpaši jānorāda uz ZIL markas automašīnām, kuru izlaiduma gads ir no 1971.gada līdz 1999.gadam. Kopējais ZIL markas transportlīdzekļu skaits VUGD speciālo transportlīdzekļu parkā ir 62 automašīnas jeb **aptuveni 20% no visiem speciālajiem transportlīdzekļiem.**

Transportlīdzekļu atjaunošana un utilizēšana

No iepriekš veiktās analīzes redzams, ka VUGD transportlīdzekļu parka daļēja atjaunošana ir notikusi laikā no 2017.-2019.gadam attiecībā uz speciālo transportlīdzekļu atjaunošanu, bet parasto transportlīdzekļu atjaunošana pēdējos gados nav novērojama. Arī iepriekšējos gados nevar konstatēt **sistemātisku autotransporta parka atjaunošanu** ne parasto automašīnu grupā, ne speciālo transportlīdzekļu grupā. Var uzskatīt, ka atsevišķu transportlīdzekļu iegāde notiek tikai tad, kad tiek apdraudēta kāda būtiska iestādes pamatfunkcijas nodrošināšana. Šāda pieeja un atjaunošanas principi ir pretstatā ar labās prakses paraugu un iestādes pamatfunkciju nepārtrauktības nodrošināšanu. Šajā sakarā īpaši jāizdala VUGD ZIL markas speciālo transportlīdzekļu daļa kopējā speciālo transportlīdzekļu parkā. ZIL markas speciālo transportlīdzekļu vecums, kā arī to ražošanas kvalitāte un pašreizējais stāvoklis, ņemot vērā to nozīmīgo īpatsvaru VUGD speciālo transportlīdzekļu parkā, ir pašreiz **augstākās prioritātes jautājums**, ja tiek vērtēts transportlīdzekļu vecums un atjaunošanas princips. ZIL ir arī neekonomisks un nepiemērots no ekspluatācijas viedokļa, jo tā maksimālais ātrums nesasniedz 80 km/h, degvielas patēriņš ir lielāks salīdzinājumā ar mūsdienu speciālajiem transportlīdzekļiem (ar dīzeļdzinēju), nepieciešama ritošās daļas mezgļu iesilšana,

uzsākot braukšanu, kā arī ZIL markas automobiļu nodalījumos, to gabarītu dēļ, nevar izvietot mūsdienu glābšanas instrumentus, kas īpaši ir vajadzīgi, veicot glābšanas darbus pēc ceļu satiksmes negadījumiem. Pilnīgi nepieļaujami ir gadījumi, kad automašīnas nolietojuma un sliktā stāvokļa dēļ tiek aizkavēta un apdraudēta VUGD spēja veikt iestādes pamatfunkcijas, piemēram, 2021.gada 09.aprīlī Gulbenes novada Daukstu pagastā ugunsgrēka dzēšanas darbu laikā, atgriežoties no ūdens uzpildes, aizdegās ugunsdzēsības autocisternas ZIL 131, kas ražota 1982.gadā, motortelpa, tādējādi **apdraudot ugunsdzēsības un glābšanas darbu veikšanu.**

Vērtējot speciālās nozīmes un pielietojuma transportlīdzekļus, var pieņemt, ka ir jāuzsāk šādu transportlīdzekļu nomaiņa, ja to vecums pārsniedz 10 gadus. Šāds pieņēmums ir balstīts uz speciālās tehnikas un tehnoloģiju attīstību. VUGD autotransporta parka gadījumā vairāk kā 65% no speciālo transportlīdzekļu parka jeb **aptuveni 200 speciālās automašīnas** ir vecākas par 10 gadiem un nepieciešams uzsākt šo transportlīdzekļu nomaiņu. Pilnībā nepieļaujama ir speciālo transportlīdzekļu izmantošana operatīvo darbību nodrošināšanai, ja tie neatbilst mūsdienu prasībām, ir ar nepilnvērtīgu aprīkojumu speciālo funkciju veikšanai, un to tehniskais stāvoklis rada risku automašīnas gatavībai veikt operatīvās darbības.

Attiecībā uz parasto autotransporta līdzekļu atjaunošanu ieteicams to veikt, ja automašīnas nobraukums pārsniedz 200 000 km un/vai tās vecums ir lielāks par 7 gadiem. VUGD autotransporta parkā ir 78 parastā pielietojuma automašīnas, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km.

3.3.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi

Ārējie pakalpojuma sniedzēji

VUGD ir noslēgti vairāk kā **70 dažādi līgumi** par ārpakalpojumu saņemšanu, galvenokārt attiecībā uz transportlīdzekļu apkopes un remonta nodrošināšanu, kā arī par apdrošināšanas pakalpojumiem (OCTA).

Kā jau iepriekš minēts, ārējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte tiek nodrošināta, īstenojot un veicot normatīvajos aktos noteiktās iepirkuma procedūras. Tāpēc var uzskatīt, ka izmaksu efektivitāti pakalpojumiem, kas iegādāti no ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, nodrošina VP īstenotās iepirkumu procedūras. Noslēgto līgumu saraksts ar ārējiem pakalpojumu sniedzējiem ir pievienots ziņojuma pielikumā nr.4.

Tomēr ārējo pakalpojumu sniedzēju piedāvāto cenu *iespaido* tādi faktori kā iepirkuma kopējais apjoms (skaits, summa), iepirkuma priekšmeta sastāvs (vienveidība, dažādība) un citi iepirkuma līguma un izpildes nosacījumi (tipveida, īpašas prasības). Visi minētie faktori var ietekmēt piedāvājuma cenu, tāpēc, organizējot iepirkumus, ir jāizvairās no īpašu prasību izvirzīšanas, ja vien šādas prasības ir kritiski nepieciešamas iestādes funkciju nodrošināšanai.

Vērtējot VUGD izmantoto ārpakalpojuma veidus, tika konstatēts, ka vienādus vai līdzīgus pakalpojumus izmanto arī citas leM padotības iestādes, tāpēc būtu nepieciešams izskatīt iespēju **organizēt centralizētus ārpakalpojumu iepirkumus** ekonomiski izdevīgāku piedāvājumu, kas saistīts ar apjoma atlaidēm saņemšanai.

VUGD remontdarbnīca

VUGD remontdarbnīca atrodas Maskavas ielā 5, Rīgā ar kopējo platību 800 m², un tajā iekārtoti 2 vieglo un 2 smago automašīnu remonta boksi. Remontdarbnīcā atrodas arī darbagaldu cehs, dzinēju un aprīkojuma remonta cehs un izveidots krāsošanas bokss, kā arī rezerves daļu, eļļas un materiālu noliktava.

Attēls Nr.12. VUGD remontdarbnīca Maskavas ielā 5, Rīgā



Datu avots: CSE COE foto

2020.gadā remontdarbnīcā vidēji tika **nodarbināti 25 darbinieki**, kuri veica šādus pienākumus:

- remontdarbnīcas priekšnieks (1);
- darbu vadītāji (2);
- mehāniķi (17);
- elektriķis (1);
- sagādnieki (2);
- noliktavas pārziņi (2).

Uzskaitīto darbinieku amatu nosaukumi neatbilstoši darba pienākumiem un tie ir Remontu nodaļas speciālisti, vecākie inspektori un jaunākie inspektori. Uz šī ziņojuma gatavošanas brīdi 2021.gada aprīlī remontdarbnīcā tiek nodarbināti 23 darbinieki, kas veic remontdarbus arī izbraukumos uz notikuma vietu.

VUGD iekšējā remontdarbnīcā tiek veikti plaša spektra remontdarbi un sniegti šādi iekšējie pakalpojumi:

- speciālo transportlīdzekļu regulārās apkopes;
- vieglo automašīnu remonts (20-30 mēnesī);
- speciālo (kravas) transportlīdzekļu remonts, tai skaitā ZIL dzinēju remonts, virsbūves remonts un krāsošanas darbi (20-30 mēnesī);
- speciālās tehnikas regulārās apkopes un remonts, tai skaitā stobru, motorsūkņu, kompresoru, glābšanas instrumentu, laivas dzinēju, u.t.t. (30-40 mēnesī);
- bīstamo iekārtu remonts, izmēģinājumi un drošības sistēmu pārbaude (20-40 mēnesī).

Nekustamais īpašums Maskavas ielā 5, Rīgā pieder Rīgas pilsētas pašvaldībai un sastāv no vairākiem zemes gabaliem un būvēm, no kurām tikai neliela daļa tiek izmantota tieši VUGD remontdarbnīcas vajadzībām un darbības nodrošināšanai.

Analizējot izmaksu uzskaiti un struktūru, tika konstatēts, ka nav pieejama izmaksu uzskaitē, kas attiecināta tikai uz remontdarbnīcas vajadzībām izmantotajām būvēm un infrastruktūru, tāpēc nav iespējams precīzi noteikt remontdarbnīcas infrastruktūras un tās uzturēšanas izmaksas. Remontdarbnīcas pakalpojumu pašizmaksas aprēķinam tiks izmantota remontdarbnīcas darbinieku darba algas kopējā summa par 2020.gadu un pieņēmums, ka darba algu izmaksas sastāda 75% no kopējām izmaksām, kas veidojas remontdarbnīcas darbības rezultātā. Minētais pieņēmums tālākajiem aprēķiniem balstīts uz VP remontdarbnīcas izmaksu struktūru, jo VP remontdarbnīcas izdevumi tiek uzskaitīti detalizētāk un ir iespējams noteikt un attiecināt ar remontdarbnīcas infrastruktūru saistītās izmaksas.

Tabulā zemāk ir apkopotas VUGD remontdarbnīcas izmaksas par 2020.gadu.

Tabula Nr. 30. VUGD remontdarbnīcas Maskavas ielā 5, Rīgā izmaksas 2020.gadā

Izmaksu pozīcija	Izmaksas (EUR) /n.a.-nav pieejami; Datu avots pieejami par visu NĪ, bet nav izdalīti par remontdarbnīcu/
Nekustamā īpašuma uzturēšana	n.a.
Patērētā elektroenerģija	n.a.
Siltumenerģija	n.a.
Ūdensapgāde un kanalizācija	n.a.
Atkritumu savākšana un utilizācija	n.a.
Saimniecības preces	n.a.
NĪN	n.a.
Iekārtas, inventāra un aparātūras remonts, tehniskā apkalpošana	n.a.
<i>Pieņēmums, ka infrastruktūras un uzturēšanas izmaksas sastāda 25% no kopējām izmaksām</i>	94 663
Darba algas remontdarbnīcas darbiniekiem	228 857
VSOAI (24.09%)	55 132
KOPĀ	378 652

Datu avots: VUGD

Remontdarbnīcas kopējās izmaksas veido nekustamā īpašuma un infrastruktūras uzturēšanas izmaksas; komunālie maksājumi; tehniskā un biroja aprīkojuma izmaksas; personāla izmaksas, rezerves daļu un materiālu noliktavas uzturēšanas izmaksas. Tabulā uzrādītās izmaksas neietver rezerves daļu un citu materiālu iegādes izmaksas.

Remontdarbnīcā dažādus automašīnu un speciālās tehnikas remontdarbus veic mehāniķi un autoelektriķi, kuru darba apjoms pēc VUGD sniegtās informācijas kopā sastāda 16,8 darba slodzes. Ņemot vērā, ka darbnīcas darba laiks darba dienās ir no 8:00 līdz 16:30 (pusdienas laiks 30 min), tad teorētiskais vienas darba slodzes kopējais darba stundu skaits 2020.gadā, kas nesatur ikgadējo atvaļinājumu un citus attaisnojošos darbā neierašanās gadījumus, piemēram darba nespējas lapas, saskaņā ar VUGD sniegto informāciju bija apmēram 1 782 stundas. Šādi aprēķinot, var noteikt, ka 16,8 darba slodzēm atbilst kopējais darba stundu skaits 2020.gadā – 29 938 stundas. Lai noteiktu darbnīcā veikto remontdarbu pašizmaksu, darbnīcas kopējās izmaksas tiek attiecinātas uz darbinieka produktīvo darba laiku. Ņemot vērā, ka darbinieka produktīvais darba laiks ir atkarīgs no darba un darba procesa organizācijas, audita ietvaros iekšējās remontdarbnīcas pakalpojumu pašizmaksas noteikšanai tiek izmantota jūtīguma analīze, kas apkopota tabulā zemāk.

Tabula Nr.31. VUGD remontdarbnīcas produktīvās 1 darba stundas pašizmaksas jūtīguma analīze

Produktīvo darba stundu skaits dienā	Kopējais produktīvo darba stundu skaits 2020.gadā 17 mehāniķiem un autoelektriķim	Remontdarbnīcas izmaksas 2020.gadā, t.sk. darba alga (EUR)	1 produktīvās darba stundas pašizmaksa (EUR)
8	29 938	378 652	12,65
7	26 196	378 652	14,45
6	22 454	378 652	16,86
5	18 712	378 652	20,24

Datu avots: CSE COE

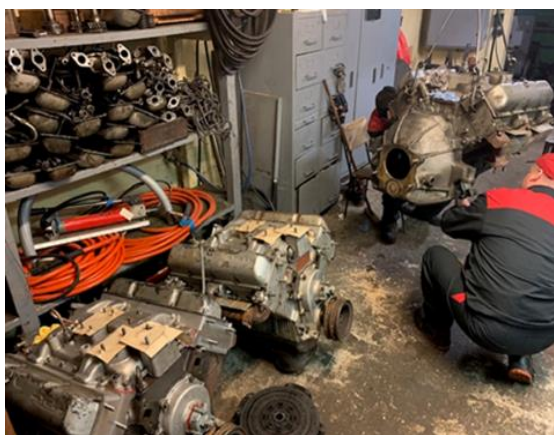
Tabulā uzrādītās remontdarbnīcas sniegto pakalpojumu darba stundas pašizmaksas izmaiņas atkarībā no produktīvo darba stundu skaita, pieņemot, ka visi 17 mehāniķi un autoelektriķi ir nodarbināti ar līdzvērtīgu intensitāti un produktivitāti.

Veiktās analīzes rezultātā secināms, ka remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu pašizmaksa var mainīties **no 14,45 EUR/stundā** gadījumā, ja visu darbinieku produktivitāte pārsniedz 87.5%, **līdz 20,24 EUR/stundā** gadījumā, ja visu darbinieku produktivitāte sasniedz 62.5%. Jānorāda, ka pašizmaksas aprēķinam izmantoti 2020.gada izmaksu dati, neņemot vērā izdarītos un nepieciešamos kapitālieguldījumus nekustamajā īpašumā un remontdarbnīcas infrastruktūrā. Pamatojoties uz minēto,

var secināt, ka remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu **pašizmaksa būtiski neatšķiras** no identisku remontdarbu pakalpojumu cenām, ko piedāvā ārpalpojuma sniedzēji brīvajā tirgū. Pēc VP speciālistu sniegtās informācijas vieglo transportlīdzekļu remonta pakalpojumu vidējā stundas likme, ko piedāvā ārpalpojuma sniedzēji, ir 21,13 EUR/stundā (NVA organizētā iepirkuma dati). Ņemot vērā, ka NVA organizē iepirkumus visām IeM resora iestādēm, tad var pieņemt, ka VP sniegtos datus var izmantot arī VUGD remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu pašizmaksas novērtēšanai.

Vienlaikus jānorāda, ka remontdarbnīcās sniegto pakalpojumu pašizmaksas izvērtēšana veikta, salīdzinot teorētiski aprēķinātās vienas VUGD mehāniķa darba stundas izmaksas ar tirgū pieejamo servisa pakalpojumu darba stundas cenu, kas uzrādīta NVA organizētajos iepirkumos. Lai pamatotu iekšējo remontdarbnīcu konkurētspēju un izdevīgumu, iestādēm pilnvērtīgi jāuzskaita gan darbinieku paveiktais darba apjoms atbilstoši tehnikas vienībai un remontdarbu katalogiem (piemēram, Autodata), gan arī jāveic ar remontdarbu veikšanu un nodrošināšanu saistīto izmaksu ikdienas uzskaitē. VUGD remontdarbu uzskaitē normstundu katalogs netiek lietots, kā arī ar infrastruktūru saistīto izmaksu uzskaitē netiek nodalītas izmaksas attiecībā uz konkrēto remontdarbnīcu.

Attēls Nr.13 Dzinēja remonts VUGD remontdarbnīcā



Remontdarbnīcā sniegto pakalpojumu pašizmaksa ir atkarīga no nekustamā īpašuma Maskavas ielā 5, Rīgā kopējām izmaksām, kuras nepieciešams atbilstoši uzskaitīt. Vienlaikus būtu ieteicams remontdarbnīcai nevis sniegt plaša spektra pakalpojumus, bet **specializēties kādu noteiktu iekšējo pakalpojumu nodrošināšanā**, piemēram, ugunsdzēsības rīku un mehānismu apkalpošanā un remontos, tādā veidā vēl vairāk paaugstinot sniegto pakalpojumu izmaksu efektivitāti. Turpmākās remontdarbnīcas darbības nodrošināšanai īpaši svarīgi ir **uzlabot remontdarbnīcas tehnisko aprīkojumu un darba apstākļus**, lai tie **atbilstu darba drošības noteikumiem** un mūsdienu remontdarbnīcu prasībām.

Datu avots: CSE COE fotoattēls

3.4. Valsts robežsardzes autotransporta parka novērtējums



Valsts robežsardzes autotransporta parka novērtējums

- Autotransporta parka analīze tiek veikta, **pamatojoties uz elektroniski apstrādājamā formā iegūtajiem datiem par 86.09% automašīnu.**
- Autotransporta parks **ir vērtējams kā viendabīgs.**
- **101 automašīna tiek lietota mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī, un būtu veicams šo transportlīdzekļu nepieciešamības izvērtējums.
- **112 automašīnu nobraukums pārsniedz 200 000 km**, un būtu nepieciešams šo transportlīdzekļu nomaiņas izvērtējums.
- Lēmumu pieņemšanas un transportlīdzekļu, un specifiku izvēles procesa gaitu, un pamatojumu rekomendējams ietvert **sanāksmju protokolos vai cita veida dokumentācijā.**
- Pašreiz netiek veikta **sistemātiska autotransporta parka atjaunošana.**

- Plānota liela daudzuma **jaunu transportlīdzekļu iegāde**, izmantojot Integrētās robežu pārvaldības fonda, Patvēruma, migrācijas un integrācijas fonda un Iekšējās drošības fonda finansējumu.
- Noslēgti ~ **17 dažādi līgumi** par ārpakalpojumu saņemšanu.
- Nepieciešams izskatīt iespēju organizēt **centralizētus ārpakalpojumu iepirkumus** ekonomiski izdevīgāku piedāvājumu, kas saistīts ar apjoma atlaidēm, saņemšanai.
- Tiek izmantotas **12 iekšējās degvielas uzpildes stacijas**.

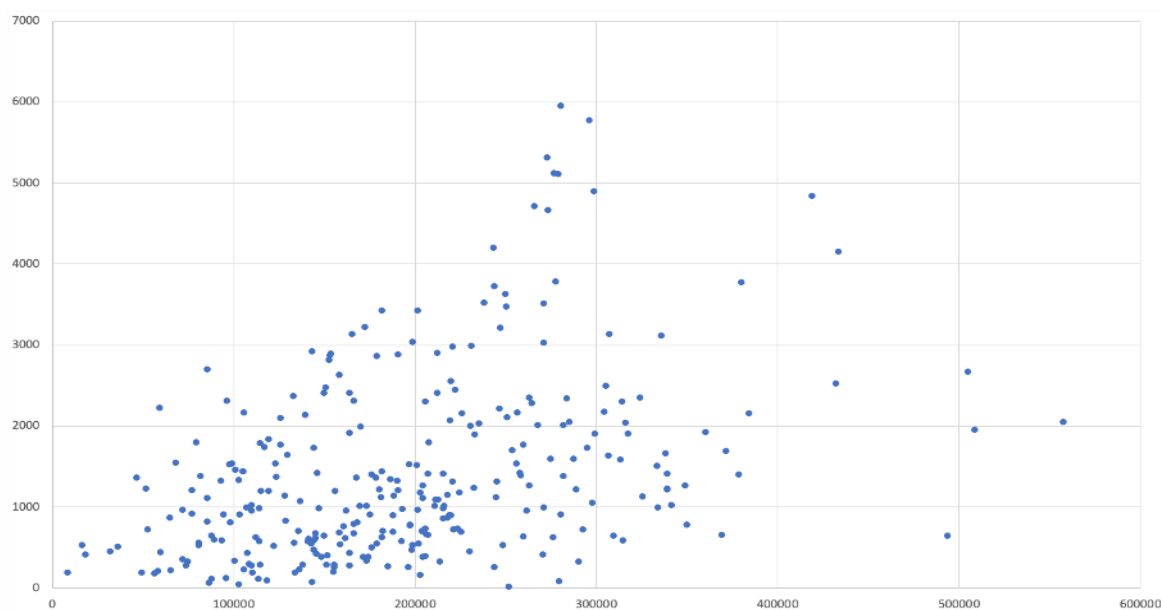
3.4.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums

Autotransporta izmantošanas noslodze

Audita ietvaros tika iegūti kopējā nobraukuma un vidējie mēneša nobraukuma dati par visu audita tvērumā iekļauto autotransportu. Attēlā zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju par 2020.gadu (kopējo gada nobraukumu dalot ar 12). Uz attēla horizontālās ass atzīmēts transportlīdzekļa nobraukums uz 31.12.2020. jeb fiksētais odometra rādītājs, bet uz vertikālās ass – vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā. Šāda autotransporta nolietojuma attēlošana koordinātu plaknē ļauj gūt vizuālu priekšstatu par transportlīdzekļu parka lietošanu un nolietojumu.

Automašīnu kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots ziņojuma pielikumā Nr.5.17.

Attēls Nr. 14. VRS autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



Datu avots: CSE COE

Attēlā iekļautas 86.09% VRS automašīnu nobraukuma un noslodzes dati, kas bija pieejami uz audita datu apkopošanas un apstrādes brīdi. 13.91% automašīnu ekspluatācijas dati attēlā nav iekļauti, bet var izdarīt pieņēmumu, ka arī pārējās automašīnas VRS transportlīdzekļu parkā tiek ekspluatētas pēc līdzīgām tendencēm. Turpmākā VRS autotransporta parka analīze tiks veikta, **pamatojoties uz iegūtajiem datiem, kas ir par 86.09% automašīnu.**

Tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu noslodzi un automašīnu nobraukumu.

Tabula Nr.32. VRS automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums

Līdz km/mēn	750	1 500	3 000	Virs 3 000
Transportlīdzekļu daudzums (%)	29.27	26.38	22.61	7.83

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par VRS automašīnu noslodzi vidēji mēnesī 2020.gadā, kur 29.27% automašīnu tiek lietotas ar zemu lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 750 km/mēn., 48.99% ar attiecīgi vidēju un vidēju augstu lietošanas intensitāti jeb nepārsniedzot 3 000 km/mēn. Bet 7.83% no VRS automašīnām tiek lietotas ar augstu lietošanas intensitāti jeb pārsniedzot 3 000 km/mēn.

Tabula Nr.33. VRS automašīnu nobraukums sadalījums

Līdz km	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000
Transportlīdzekļu daudzums (%)	22.90	6.67	11.30	12.75	32.47

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par VRS automašīnu nobraukumu uz 31.12.2020. No kopējā VRS autotransporta parka 29.57% automašīnu nobraukums nepārsniedz 100 000 km, 24.05% automašīnām nepārsniedz 200 000 km, bet 32.47% automašīnām nobraukums ir lielāks par 200 000 km.

Lai piemērotu metodoloģijas sadaļā aprakstīto autotransporta lietošanas analīzes pieeju attiecībā uz nobraukuma un noslodzes mērījumiem, sadalot tos kvadrantos, VRS būtu jānosaka autotransporta **minimālais vidējais ikmēneša nobraukuma** (lietošanas intensitātes), kā arī automašīnu **kopējā nobraukuma sliekšnis**, pie kura būtu jāveic automašīnas nomaiņa, rotācija vai aizvietošana ar citu pārvietošanās veidu. Audita ietvaros izdarīts pieņēmums, ka lietošanas intensitātes sliekšnis ir 750 km un kopējā nobraukuma sliekšnis ir 200 000 km.

Izmantojot veiktos pieņēmumus, VRS autotransportu var sadalīt šādos četros kvadrantos:

- **1.kvadrants** - noslodze līdz 750 km mēnesī, nobraukums līdz 200 000 km. Kopā 31 transportlīdzeklis. Ieteicamās darbības - izvērtēt transportlīdzekļu nepieciešamību šādas funkcijas nodrošināšanai, piemēram, izmantojot citu pārvietošanās līdzekli, vai palielināt transportlīdzekļu izmantošanas intensitāti, veicot transportlīdzekļu rotāciju apmaiņai ar intensīvi lietotu transportlīdzekli;
- **2.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km mēnesī, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 97 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības – automašīnas ar augstu izmantošanas intensitāti un nobraukumu, kas pārsniedz nobraukuma sliekšni 200 000 km, var uzskatīt par nolietotām un tās būtu jānomaina pret jaunām vai automašīnām ar mazāku nobraukumu;
- **3.kvadrants** - noslodze mazāk nekā 750 km, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 15 transportlīdzekļu. Automašīnas ar lielu nobraukumu, bet netiek aktīvi lietotas. Ieteicamās darbības – veikt automašīnu nomaiņu, tomēr, ņemot vērā mazo lietošanas intensitāti, automašīnu nomaiņa nav augstākā prioritāte. Vienlaikus nepieciešams izvērtēt, vai autotransports nepieciešams šo uzdevumu veikšanai.
- **4.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km un nobraukums zem 200 000 km. Kopā 77 transportlīdzekļi. Autotransportam ir optimāla noslodze.

Vērtējot VRS transportlīdzekļu noslodzi un nobraukumu kopumā, var secināt, ka no visiem lietošanā esošajiem transportlīdzekļiem 29.27% vai **101 automašīna** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.18.) tiek lietota ar zemu intensitāti jeb mazāk kā 750 km vidēji mēnesī. Neatliekami būtu veicams šo transportlīdzekļu lietojuma izvērtējums atbilstoši 1.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem, ko veiktu VRS attiecīgās kompetentās personas, izvērtējot ar autotransportu nodrošinātās funkcijas. Savukārt 32.47% vai **112 automašīnu** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.19.) nobraukums pārsniedz 200 000 km, un šo automašīnu turpmākā lietošana būtu jāvērtē atbilstoši 2.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem.

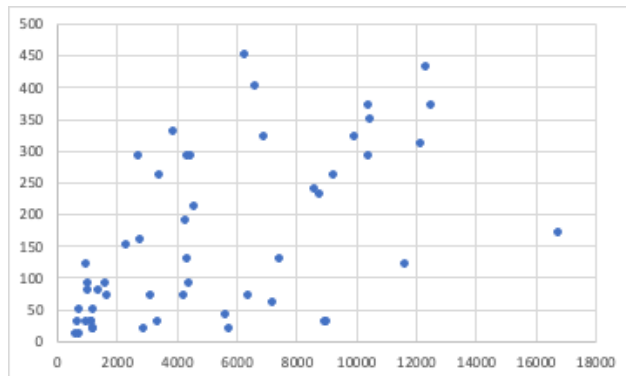
Motociklu un kvadriciklu izmantošanas noslodze

Motocikli un kvadricikli galvenokārt tiek izmantoti patrulēšanai uz valsts robežas, tai skaitā bezceļa apstākļos. Informācija par motocikliem un kvadricikliem netiek analizēta pa kvadrantiem, kas noteikti metodikā, jo šo transportlīdzekļu **pielietojuma mērķis ir specifisks**.

Attēlā zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju.

Attēls Nr.15. VRS motociklu un kvadriciklu nobraukuma un noslodzes mērījumi

No attēlotajiem motociklu un kvadriciklu nobraukuma un noslodzes datiem var secināt, ka visu VRS motociklu un kvadriciklu vidējais nobraukums mēnesī nesasniedz 500 km (faktiskā noslodze vidēji 750 – 1 000 km/mēnesī). Vairums motociklu un kvadriciklu kopējais nobraukums nepārsniedz 10 000 km. Katra motocikla un kvadricikla precīzs kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots ziņojuma pielikumā nr.5.20.



Datu avots: CSE COE

Ņemot vērā motociklu un kvadriciklu specifisko lietošanas mērķi, kas saistīts ar patrulēšanu robežkontroles nodrošināšanai, nav iespējams to nobraukuma un noslodzes mērījumu analīzei piemērot nosacījumus, uz kādiem tika veikta VRS autotransporta analīze. Tomēr nobraukuma un lietošanas intensitātes kopsakarību princips, to papildinot ar vēl citiem rādītājiem, kā, piemēram, uzturēšanas izmaksas EUR/100 km, ir izmantojams arī motociklu un kvadriciklu lietošanas efektivitātes novērtēšanai. Veicot regulārus uzturēšanas izmaksu mērījumus un analizējot to kopsakarību ar motociklu un kvadriciklu vērtības samazināšanos, var noteikt, **pie kāda nobraukuma konkrētajos pielietojumos apstākļos** to uzturēšana un tālākā ekspluatācija kļūst ekonomiski neizdevīga.

3.4.2. Transportlīdzekļu viendabīgums

Automašīnu viendabīgums

VRS 345 autotransporta līdzekļu parku veido 31 dažādas automašīnu markas un modeļi, kuru sadalījums ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr.34. VRS automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem

A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits
AUDI A6	1	MERCEDES BENZ SPRINTER	3	VAZ 2121	1
CITROEN JUMPER	1	MITSUBISHI PAJERO	19	VOLVO S80	1
FIAT DOBLO	12	MOSKVICH	2	VW CADDY	1
FORD FOCUS	88	NISSAN PATHFINDER	31	VW CARAVELLE	3
FORD MONDEO	20	OPEL ASTRA	2	VW CRAFTER	1
FORD TRANSIT	51	OPEL COMBO	1	VW JETTA	7
HYUNDAI SANTA FE	5	PEUGEOT BOXER	14	VW KOMBI	8
IVECO ML	2	RENAULT KANGOO	26	VW TIGUAN	1
KAMAZ 5511	1	RENAULT MASTER	1	VW TRANSPORTER	15
MAN TGM	1	RENAULT MEGANE SCENIC	1	ZIL 130	1
MARCOPOLO SENIOR	4	TOYOTA HILUX	20		
KOPĀ			345		

Datu avots: CSE COE

Autotransporta parka viendabīgums tiek analizēts attiecībā uz šādiem aspektiem:

- specifیکāciju dispersija,
- apkalpošanas ērtums un izdevīgums,
- iepirkuma ierobežojumi.

Specifیکāciju dispersija

Neskaitot atsevišķas transporta vienības, VRS autotransporta parkā ir, piemēram, 88 Ford Focus, 51 Ford Transit, 31 Nissan Pathfinder utt., kas liecina, ka VRS ir mērķtiecīgi veidots transportlīdzekļu parks, katrai funkcijai iegādājoties viena veida un tipa transportlīdzekļus. Tas liecina, ka VRS autotransporta parks **ir vērtējams kā viendabīgs**, un, ja turpmākajos iepirkumos tiks saglabāta esošā specifیکāciju dispersija, aizvietojot atsevišķos transportlīdzekļus ar citiem, kuri jau veido VRS autotransporta parku, tad specifیکāciju dispersija tiks samazināta līdz minimumam.

Apkalpošanas ērtums un izdevīgums

VRS nav savas iekšējās remontdarbnīcas, un visi transportlīdzekļu remontu tiek veikti ārpalpojumu sniedzēju servisos. VRS ir noslēgti 15 līgumi par automašīnu apkopju un remontu nodrošināšanu visā Latvijas teritorijā un attiecībā uz visiem transportlīdzekļu veidiem. Līgumu saraksts ir pievienots ziņojuma pielikumā nr.4.

Vērtējot transportlīdzekļu viendabīguma nozīmi attiecībā uz automašīnu apkalpošanu darbnīcās, kur uz līguma pamata šos darbus veic ārpalpojuma sniedzējs, kurš izvēlēts šādu pakalpojumu iepirkumu procedūras rezultātā, var secināt, ka transportlīdzekļu viendabīgumam šajā gadījumā **nav būtiskas ietekmes**. Ārējā pakalpojuma sniedzējam ir jānodrošina attiecīgās markas un modeļa automašīnas remonts atbilstoši noslēgtajam līgumam. VRS resursi tiek tērēti tikai, lai administrētu šo procesu, to apjoms nemainās neatkarīgi no automašīnas markas un modeļa, kas tiek apkalpots.

Iepirkuma ierobežojumi

Kā redzams no esošās transportlīdzekļu specifیکāciju dispersijas, **VRS veiksmīgi ir panākusi**, ka iepirkumu procedūru rezultātā ir iegādāti viena veida un tipa transportlīdzekļi, tā nodrošinot transportlīdzekļu viendabīgumu. Tas norāda, ka, arī veicot iepirkumus PIL regulējuma ietvaros, ir iespējams sekmīgi saņemt pasūtītāja prasībām atbilstošākos un ekonomiski izdevīgākos piedāvājumus, vienlaikus **saglabājot autotransporta parka viendabīgumu**.

3.4.3. Transportlīdzekļu veidi un specifیکāciju izvēles, un finansēšanas principi

Transportlīdzekļu veidi un specifیکāciju izvēle

VRS pamatfunkcija ir valsts robežas neaizskaramības nodrošināšana un nelegālās migrācijas novēršana, un VRS transportlīdzekļi attiecīgi tiek lietoti šīs funkcijas nodrošināšanai, tai skaitā patrulēšanas un robežkontroles pasākumu veikšanai. Ņemot vērā valsts robežas atrašanās vietu un faktu, ka patrulēšana tiek veikta arī vietās, kur neeksistē ceļu tīkls, VRS transportlīdzekļu sastāvā ir arī motocikli, kvadricikli, sniega motocikli u.c. transportlīdzekļi, ar kuriem var pārvietoties bezceļa apstākļos. Pamatojoties uz minēto un ņemot vērā VRS speciālistu, virsnieku un autotransporta ikdienas lietošanā iesaistīto darbinieku ekspertīzes un viedokļu apkopojumu, tiek veikta transportlīdzekļu veidu un specifیکāciju izvēle attiecīgā pielietojuma veida prasību apmierināšanai. Tomēr audita laikā nebija iespējams novērtēt šādu apspriežu un lēmumu pieņemšanas gaitu, jo nebija pieejama dokumentācija, kurā būtu atspoguļota visaptverošas konkrētās funkcijas vajadzību izpēte, tehnisko raksturlielumu noteikšanas funkcijas nodrošināšanai process, transportlīdzekļu piedāvājuma tirgū analīze, fizisku transportlīdzekļu testu veikšana, kā arī labās prakses pieredzes izvērtēšana. Var pieņemt, ka visas iepriekš uzskaitītās darbības, veicot lēmumu pieņemšanu par transportlīdzekļa veida un specifیکācijas izvēli, ir veiktas, tomēr būtu rekomendējams lēmumu pieņemšanas un transportlīdzekļu un specifیکāciju izvēles procesa gaitu un pamatojumu ietvert **sanāksmju protokolos vai cita veida dokumentācijā**.

Finansēšanas principi

VRS transportlīdzekļu parka atjaunošanai tiek izmantoti dažādi finansējuma avoti, kurus veido gan valsts budžeta līdzekļi, gan dažādi ārējie finansējuma avoti. Ņemot vērā, ka daļa Latvijas valsts robežas veido arī Eiropas Savienības ārējo robežu, tad robežkontroles nodrošināšanai pieejams tieši šim mērķim paredzēts ārējais finansējums. Ārējā finansējuma izmantošana VRS transportlīdzekļu iegādei ir pamatojums, kādēļ visi transportlīdzekļi ir VRS īpašumā un netiek izmantoti autotransporta nomas pakalpojumi, kurus ārējā finansējuma noteikumi nepieļauj.

Tabulā zemāk uzrādīta informācija no VRS pamatbudžeta izdevumu tāmēm par plānoto finanšu apjomu, kas paredzēts autotransporta nomas pakalpojuma iegādei, kā arī transportlīdzekļu iegādei periodā no 2019.gada līdz 2021.gadam.

Tabula Nr.35. VRS plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadam

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņš 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
2262 - noma	157 632	118 026	131 983	-16.27
5231 – pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	5 468 246	1 334 657	1 931 338	n.a.

Datu avots: https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php

Tabulā uzrādītās nomas summas nav attiecināmas uz transportlīdzekļu nomas pakalpojumu iegādi, bet ir saistītas ar izdevumiem VRS specifiski īstenotiem projektiem. Kā jau tika minēts iepriekš, visi transportlīdzekļi ir VRS īpašumā.

No pamatbudžeta izdevumu tāmēm var konstatēt, ka 2019.-2021.gadam VRS regulāri veic ieguldījumus transportlīdzekļu iegādē, tomēr to apjoms ir nepietiekams pilnvērtīgas autotransporta parka atjaunošanas nodrošināšanai. Papildus valsts budžeta līdzekļiem transportlīdzekļu iegādei tiek izmantoti arī Integrētās robežu pārvaldības fonda, Patvēruma, migrācijas un integrācijas fonda un Iekšējās drošības fonda finansējums. Tuvākajā periodā ir **plānoti liela apjoma ieguldījumi** VRS transportlīdzekļu atjaunošanā, kas tiks finansēti no minētajiem ārējiem finansējuma avotiem un kuru rezultātā paredzama būtiska VRS autotransporta parka attīstība.

3.4.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi

Transportlīdzekļu vecums

Analizējot VRS autotransporta parka transportlīdzekļu nobraukumu un lietošanas intensitāti, tika konstatēts, ka 7.83% automašīnu tiek lietotas ar augstu intensitāti (virs 3 000 km/mēn.), bet 32.47% automašīnu ir ar nobraukumu virs 200 000 km. Tabulā zemāk ir apkopota informācija par automašīnu vecumu (izlaiduma gads) un kopējo nobraukumu.

Tabula Nr.36. VRS automašīnu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000	KOPĀ
2021	10					10
2020	1					1
2015	1	1				2
2014	19	13	18	16	20	86
2012	1					1
2011	2		1	6	10	19
2008	1	1				2
2007	66	5	14	21	61	167
2006	16	1	3	1	18	39
2005	3	1	2			6
2004	2				1	3
2003	1					1

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	KOPĀ
2002			1			1
2001					1	1
2000	1					1
1997					1	1
1987	1					1
1986	1					1
1983		1				1
1981	1					1
KOPĀ	79 (127-48)	23	39	44	112	345

Datu avots: CSE CEO

Kaut arī VRS autotransporta parkā ir arī pavisam jauni (2021.gada izlaiduma) transportlīdzekļi, tomēr var konstatēt, 112 no visām lietošanā esošajām automašīnām ir nobraukušas vairāk par 200 000 km. Likumsakarīgi, ka arī šādu automašīnu vecums pārsniedz 5 gadus un lielākā daļa šādu automašīnu ir 2006., 2007. un 2014.izlaiduma gada. Jāatzīmē, ka viena izlaiduma gada ietvaros iegādātajām automašīnām ir arī dažāds nobraukums, kas izskaidrojams ar automašīnu lietošanu dažādiem mērķiem. Papildus jānorāda, ka odometra datu neesamības rezultātā, kas tika uzsvērts šīs sadaļas sākumā, tehnisku iemeslu dēļ, kas saistīts ar šo datu apstrādi, 48 automašīnu dati ir iekļauti sadaļā, kurā nobraukums nepārsniedz 50 000 km. Tā kā var pamatoti uzskatīt, ka **79 automašīnu nobraukums nepārsniedz 50 000 km.**

Analizējot VRS automašīnas pēc vecuma, var konstatēt, ka atsevišķu automašīnu vecums sasniedz 20 gadus, tomēr lielākai daļai VRS transportlīdzekļu vecums nepārsniedz 15 gadus. Automašīnu sadalījums pa vecuma grupām ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr.37. VRS automašīnu vecums pa vecuma grupām

Transportlīdzekļu vecums (gadi)	Līdz 5 (2016-2020)	Līdz 10 (2011-2015)	Līdz 15 (2006-2010)	Vairāk par 15 (1985-2005)
Transportlīdzekļu daudzums (%)	3.19	31.30	60.29	5.22

Datu avots: CSE COE

Kā redzams, šobrīd tikai 3.19% VRS autotransporta parkā esošo automašīnu vecums nepārsniedz 5 gadus, absolūtais vairākums automašīnu vecums jeb 91.59% ir no 5-15 gadiem, bet 5.22% automašīnu ir vecākas par 15 gadiem.

Ņemot vērā, ka VRS autotransporta parkā **334 automašīnām vecums pārsniedz 5 gadus un vairāk nekā trešajai daļai šādu automašīnu nobraukums sasniedz un pārsniedz 200 000 km**, VRS būtu jāizvērtē šāda transportlīdzekļa nepieciešamība un ekspluatācijas ekonomiskais pamatojums un jāveic tā nomaiņa. Kā jau iepriekš tika atzīmēts, transportlīdzekļa nepieciešamības izvērtējums jāveic, ņemot vērā konkrētās automašīnas lietošanas mērķi un uzdevumus, kā arī lietošanas intensitāti. Ja automašīnas lietošana šādu uzdevumu veikšanā nav aizvietoājama ar savādāku pārvietošanās veidu, tad konkrētā automašīna ir jānomaina pret jaunu vai mazāk nolietotu automašīnu. Nomainītā automašīna būtu atsavināma vai pilnīga nolietojuma gadījumā utilizējama normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Audita veikšanas laikā nebija iespējams iepazīties ar konkrētu rīcības plānu, saskaņā ar kuru VRS tiktu veikta konkrētu automašīnu nomaiņa un nolietoto automašīnu atsavināšana vai utilizēšana.

Transportlīdzekļu atjaunošana un utilizēšana

Veiktās analīzes ietvaros redzams, ka automašīnu iegāde neregulāri un konkrētajās reizēs lielākos apmēros daļēji notikusi, kas, galvenokārt, ir saistīts ar finansējuma pieejamību, tai skaitā no ārējiem finansējuma avotiem. Pamatojoties uz minēto, nevar uzskatīt, ka VRS transportlīdzekļu atjaunošana notiek plānoti un sistemātiski. Izvērtējot pašreiz plānoto pieejamo finansējumu tuvākajiem periodiem no iepriekš minētajiem ārējā finansējuma avotiem, **paredzams, ka arī 2021.gadā un turpmākajos gados notiks būtiska VRS transportlīdzekļu parka atjaunošana.** Tas nozīmē, ka VRS būs iespēja nomainīt automašīnas, kuru vecums pārsniedz 7 gadus un/vai nobraukums pārsniedz 200 000 km un kuru tālākā ekspluatācija VRS nav ekonomiski izdevīga. Jānorāda, ka šīs automašīnas tomēr nebūs

pilnībā zaudējušas savu vērtību un nododamas utilizēšanai, tāpēc VRS būtu jāveic šādu automašīnu atsavināšana. Ņemot vērā, ka arī citas leM padotības iestādes varētu veikt savu nomaināmo automašīnu atsavināšanu, tad, lai atsavināšanas rezultātā iegūtu augstāko vērtību par atsavināmajām automašīnām, iesakāms papildus normatīvajos aktos noteiktajai atsavināšanas kārtībai izskatīt iespēju leM resora ietvaros izveidot atsavināmā autotransporta apskatīšanas vietu (laukumu), kur interesentiem būtu apskatāmas atsavināmās automašīnas un kas veicinātu atsavināšanas procesu un augstākās cenas saņemšanu.

Vērtējot kopumā VRS autotransporta nolietojuma un atjaunošanas principus, uzskatāms, ka uz audita veikšanas brīdi **VRS neveic sistemātisku autotransporta parka atjaunošanu**, tomēr vērtējot plānotā ārējā finansējuma pieejamību un plānotos transportlīdzekļu atjaunošanas pasākumus, varētu sagaidīt, ka VRS transportlīdzekļu parks tiks atjaunots un būs atbilstošs mūsdienu prasībām. Tomēr būtu rekomendējams iespēju robežās veikt regulāru, sistemātisku un pakāpenisku transportlīdzekļu parka atjaunošanu, izvairoties no liela apjoma transportlīdzekļu iegādes un attiecīgi nelietoto transportlīdzekļu atsavināšanas.

3.4.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi

Ārējie pakalpojuma sniedzēji

VRS ir noslēgti **17 dažādi līgumi** par šādu ārpalpojumu saņemšanu:

- transportlīdzekļu garantijas remonts un apkope,
- automazgāšana,
- apdrošināšana OCTA, KASKO.

Ārējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte tiek nodrošināta, īstenojot un veicot normatīvajos aktos noteiktās iepirkuma procedūras. Tāpēc var uzskatīt, ka izmaksu efektivitāti pakalpojumiem, kas iegādāti no ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, nodrošina VRS īstenojot iepirkumu procedūras. Noslēgto līgumu saraksts ar ārējiem pakalpojumu sniedzējiem ir pievienots ziņojuma pielikumā nr.4.

Ārējo pakalpojumu sniedzēju piedāvāto cenu ietekmē arī tādi faktori kā iepirkuma kopējais apjoms (skaits, summa), iepirkuma priekšmeta sastāvs (vienveidība, dažādība) un citi iepirkuma līguma un izpildes nosacījumi (tipveida, īpašas prasības). Visi minētie faktori var ietekmēt piedāvājuma cenu, tāpēc, organizējot iepirkumus, ir jāizvairās no īpašu prasību izvirzīšanas, ja vien šādas prasības ir kritiski nepieciešamas iestādes funkciju nodrošināšanai.

Vērtējot VRS izmantoto ārpalpojuma veidus, tika konstatēts, ka vienādus vai līdzīgus pakalpojumus izmanto arī citas leM padotības iestādes, tāpēc būtu nepieciešams izskatīt iespēju **organizēt centralizētu ārpalpojumu iepirkumu** ekonomiski izdevīgākus piedāvājumus, kas saistīti ar apjoma atlaidēm saņemšanai.

VRS degvielas uzpildes stacijas

Atšķirībā no citām leM padotības iestādēm VRS ir vienīgā iestāde, kam ir savs degvielas uzpildes staciju (DUS) tīkls. Tabulā zemāk uzrādītas DUS atrašanās vietas un cita raksturinācija.

Tabula Nr.38. VRS iekšējās degvielas uzpildes stacijas

Nr.p.k.	Objekta adrese	Iekārtas apraksts
Valsts robežsardzes Viļakas pārvaldē		
1.	"Robežsardze", Punduru pagasts, Baltnavas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
2.	"Šķilbēnu nodaļa", Šķilbēnu pagasts, Viļakas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
3.	"Garnizona iela 19, Viļaka, Viļakas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 2; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes);

Nr.p.k.	Objekta adrese	Iekārtas apraksts
		Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
4.	„Bērziņu RPP”, Liepnas pagasts, Alūksnes novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
5.	"Pededzes RKP", Pededzes pagasts, Alūksnes novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (pazemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
Valsts robežsardzes Ludzas pārvaldē		
6.	"Opoļu nodaļa", Černova, Zaļesjes pagasts, Zilupes novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
7.	"Petručenki", Petručonki, Līdumnieku pagasts, Ciblas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (pazemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
Valsts robežsardzes Daugavpils pārvaldē		
8.	"Robežsardze", Šķaune, Šķaunes pagasts, Dagdas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
9.	"Robežsargi", Avotu iela 11, Robežnieki, Robežnieku pagasts, Krāslavas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
10.	"Robežsardze", Aleksandrova, Piedrujas pagasts, Krāslavas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
11.	"Aizdaugava", Dvorišči, Kaplavas pagasts, Krāslavas novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³
12.	"Silene 23", Silene, Skrudalienas pagasts, Daugavpils novads	Degvielas uzpildes iekārtu skaits - 1; Degvielas tvertņu skaits - 2 (virszemes); Degvielas tvertņu kopējais tilpums - 20m ³

Datu avots: CSE COE

Tabulā augstāk uzskaitītas VRS lietošanā esošās **12 degvielas uzpildes stacijas**. Visas DUS ir konteinertipa stacijas, kas sastāv no rezervuāra un degvielas uzpildes iekārtas. Saskaņā ar VRS sniegto informāciju, visas DUS ir vismaz 20 gadus vecas un degvielas uzpildes staciju tīkls ir izveidojies vēsturiski. Lielākai daļai DUS tehniskais stāvoklis ir neapmierinošs, tās ir fiziski un morāli novecojušas, un bijuši arī bojājumi, kas radījuši vides piesārņojumu. Tāpēc NVA veiks visu DUS apsekošanu, lai izvērtētu to tālākās ekspluatācijas iespējamību.

Audita laikā tika konstatēts, ka pašreizējā DUS darbība VRS nerada izdevumus, jo iekārtas ir jau noamortizētas, bet par DUS iekārtu uzturēšanu un remontu maksā NVA. Arī degvielas uzpildes process notiek bez pastāvīga darbinieka atrašanās pie degvielas stacijas, un degvielas uzpildes nepieciešamības gadījumā speciāli apmācīts VRS darbinieks veic degvielas uzpildi transportlīdzekļiem papildus saviem tiešajiem darba pienākumiem, tādā veidā neradot papildus izdevumus, kas saistīti ar pastāvīga DUS operatora nepieciešamību.

Vērtējot DUS lietderīgumu, tika konstatēts, ka tuvākās publiskās degvielas uzpildes stacijas, kas atrodas augstāk minēto robežsardzes nodaļu tuvumā, ir apmēram 20-30 km attālumā, tādēļ degvielas uzpilde šajās stacijās ir laika un resursu ietilpīga un atsevišķos gadījumos pat neiespējama (piemēram, sniega motociklu uzpilde). Tāpēc **degvielas uzpildes staciju nepieciešamība šajās vietās ir pamatota**. Papildus aspekts ir degvielas iegādes cena, par kādu VRS iegādājas degvielu. Vairumtirdzniecības cenas atšķirība no degvielas mazumtirdzniecības cenas, veidojot iekšējo DUS ekonomisko izdevīgumu.

Šī audita ietvaros netika veikta VRS DUS tehniskā stāvokļa ekspertīze un analīze, to atbilstības drošības un vides aizsardzības prasībām noteikšana, jo šāds uzdevums nav audita tvērumā. Saskaņā ar IeM un VRS pārstāvju sniegto informāciju faktiski nevienas no esošo DUS turpmākā ekspluatācija bez būtiskiem ieguldījumiem, visticamāk, nebūs iespējama. Tāpēc, lai noteiktu VRS DUS turpmākās darbības ekonomisko pamatojumu un izdevīgumu, jāņem vērā šādi aspekti:

- Degvielas mazumtirdzniecības un vairumtirdzniecības cenas starpība nav paredzama lielāka kā 10% robežās;
- Katrai no 12 DUS vienādi piesaistot 30 uzpildāmās tehnikas vienības, un, ņemot vērā 32.tabulā doto tehnikas noslodzes raksturu, 10 gados iespējams sasniegt ekonomisko ieguvumu no cenu starpības ne vairāk kā 40 000 EUR katrai DUS, ņemot vērā pašreizējo degvielas cenu un tās svārstību līmeni;
- Vienlaikus jāņem vērā, ka pašreiz strauji attīstās alternatīvo enerģijas veidu infrastruktūra un izmantošana.

No ausgtāk minētā var secināt, ka jebkuri papildus kapitālieguldījumi VRS DUS modernizēšanā nedrīkst pārsniegt iespējamo ieguvumu apmēru, lai uzskatītu, ka VRS DUS izmantošana ir ekonomiski izdevīga. Ja plānotie kapitālieguldījumi un uzturēšanas izmaksas pārsniedz paredzamos ieguvumus, jāveic šo DUS likvidācija. Šāds pamatojuma aprēķins ir piemērojams arī uz līdzīga pakalpojuma (lokālo degvielas staciju/rezervuāru uzstādīšana) iegādi no ārējiem degvielas tirgotājiem.

3.5. Nodrošinājuma valsts aģentūras autotransporta parka novērtējums



Nodrošinājuma valsts aģentūras autotransporta parka novērtējums

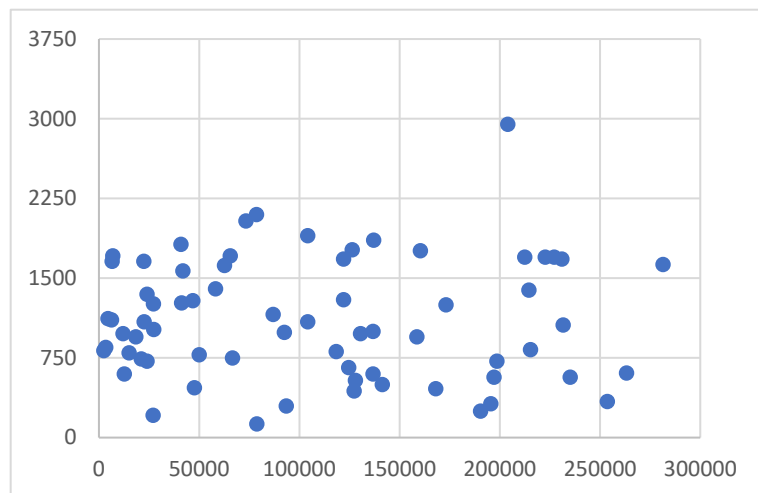
- Daļai automašīnu nav pieejami odometra rādījumi, tāpēc autotransporta parka analīze tiek veikta, **pamatojoties uz apstrādājamā formā iegūtajiem datiem, kas ir par 95.65% jeb 66 automašīnām.**
- Autotransporta parks **ir vērtējams kā samērā viendabīgs.**
- **21 automašīna tiek lietota mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī, un būtu veicams šo transportlīdzekļu nepieciešamības izvērtējums.
- **12 automašīnu nobraukums pārsniedz 200 000 km,** un būtu nepieciešams šo transportlīdzekļu nomaiņas izvērtējums.
- NVA autotransporta parks ir **samērā jauns**, un tajā nav vecāku automašīnu par 2004.gada izlaiduma gadu.
- Automašīnu iegāde NVA notiek **regulāri un sistemātiski**, katru gadu iegādājoties 6-9 automašīnas.
- Noslēgti vairāk nekā **30 dažādi līgumi** par ārpakalpojumu saņemšanu.
- Izskatīt iespēju paplašināt **NVA organizētos centralizētus ārpakalpojumu iepirkumus** arī citām IeM iestādēm, iegūstot ekonomiski izdevīgākus piedāvājumus un saņemot apjoma atlaides.

3.5.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums

Autotransporta izmantošanas noslodze

Audita ietvaros tika iegūti kopējā nobraukuma un vidējie mēneša nobraukuma dati par visu audita tvērumā iekļauto autotransportu. Attēlā zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju par 2020.gadu (kopējo gada nobraukumu dalot ar 12). Uz attēla horizontālās ass atzīmēts transportlīdzekļa nobraukums uz 31.12.2020. jeb fiksētais odometra rādījums, bet uz vertikālās ass – vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā. Šāda autotransporta nolietojuma attēlošana koordinātu plaknē ļauj gūt vizuālu priekšstatu par transportlīdzekļu parka lietošanu un nolietojumu. Automašīnu kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots pielikumā nr.5.21.

Attēls Nr.16. NVA autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



Attēlā iekļautas 95.65% jeb 66 no visām NVA automašīnām, bet 4.65% jeb 3 automašīnu nobraukuma un noslodzes dati attēlā nav attēloti. Tas ir saistīts ar faktu, ka šai daļai NVA automašīnu **nav pieejami odometra rādījumi apstrādājamā formā**, kā rezultātā nav iespējams veikt un attēlot minētos mērījumus attēlā. Turpmākā NVA autotransporta parka analīze tiks veikta, **pamatojoties uz apstrādājamā formā iegūtajiem datiem, kas ir par 95.65% jeb 66 automašīnām.**

Datu avots: CSE COE

Tabulās zemāk ir apkopota informācija par automašīnu noslodzi un automašīnu nobraukumu.

Tabula Nr.39. NVA automašīnu noslodzes mēnesī sadalījums

Līdz km/mēn	750	1 500	3 000	Nav datu
Transportlīdzekļu daudzums (%)	30.43	36.23	28.99	4.35

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par NVA automašīnu noslodzi vidēji mēnesī 2020.gadā, kur 30.43% automašīnu tiek lietotas ar zemu lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 750 km/mēn., 36.23% ar vidēju lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 1 500 km/mēn., bet 28.99% ar vidēji augstu lietošanas intensitāti, nepārsniedzot 3 000 km/mēn. Transportlīdzekļi, kuru lietošanas intensitāte būtu augsta un pārsniegtu 3 000 km/mēn., NVA transportlīdzekļu parkā netiek konstatēti.

Tabula Nr.40. NVA automašīnu nobraukums sadalījums

Līdz km	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000
Transportlīdzekļu daudzums (%)	30.43	15.95	20.29	11.59	17.39

Datu avots: CSE COE

Tabulā uzrādīta informācija par NVA automašīnu nobraukumu uz 31.12.2020. No kopējā NVA autotransporta parka 46.38% automašīnu nobraukums nepārsniedz 100 000 km, 31.88% automašīnu nepārsniedz 200 000 km, bet 17.39% automašīnu nobraukums ir lielāks par 200 000 km.

Lai piemērotu metodoloģijas sadaļā aprakstīto autotransporta lietošanas analīzes pieeju attiecībā uz nobraukuma un noslodzes mērījumiem, sadalot tos kvadrantos, NVA būtu jānosaka autotransporta **minimālais vidējais ikmēneša nobraukuma** (lietošanas intensitātes), kā arī automašīnu **kopējā nobraukuma sliekšnis**, pie kura būtu jāveic automašīnas nomaiņa, rotācija vai aizvietošana ar citu pārvietošanās veidu. Audita ietvaros izdarīts pieņēmums, ka lietošanas intensitātes sliekšnis ir 750 km un kopējā nobraukuma sliekšnis ir 200 000 km.

Izmantojot veiktos pieņēmumus, NVA autotransportu var sadalīt šādos četros kvadrantos:

- **1.kvadrants** - noslodze līdz 750 km mēnesī, nobraukums līdz 200 000 km. Kopā 18 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības - izvērtēt transportlīdzekļu nepieciešamību šādas funkcijas nodrošināšanai, piemēram, izmantojot citu pārvietošanās līdzekli, vai palielināt transportlīdzekļu izmantošanas intensitāti, veicot transportlīdzekļu rotāciju apmaiņai ar intensīvi lietotu transportlīdzekli;
- **2.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km mēnesī, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 9 transportlīdzekļi. Ieteicamās darbības – automašīnas ar augstu izmantošanas

intensitāti un nobraukumu, kas pārsniedz nobraukuma sliekšni 200 000 km, var uzskatīt par nolietotām un tās būtu jānomaina pret jaunām vai automašīnām ar mazāku nobraukumu;

- **3.kvadrants** - noslodze mazāk nekā 750 km, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Kopā 3 transportlīdzekļi. Automašīnas ar lielu nobraukumu, bet netiek aktīvi lietotas. Ieteicamās darbības – veikt automašīnu nomaiņu, tomēr, ņemot vērā mazo lietošanas intensitāti, automašīnu nomaiņa nav augstākā prioritāte. Vienlaikus nepieciešams izvērtēt, vai autotransports nepieciešams šo uzdevumu veikšanai;
- **4.kvadrants** - noslodze vairāk nekā 750 km un nobraukums zem 200 000 km. Kopā 36 transportlīdzekļi. Autotransportam ir optimāla noslodze.

Vērtējot NVA transportlīdzekļu noslodzi un nobraukumu kopumā, var secināt, ka no visiem lietošanā esošajiem transportlīdzekļiem 30.43% vai **21 automašīna** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.22.) tiek lietota ar zemu intensitāti jeb mazāk kā 750 km vidēji mēnesī. Neatliekami būtu veicams šo transportlīdzekļu lietderības izvērtējums atbilstoši 1.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem, ko veiktu NVA attiecīgās kompetentās personas, izvērtējot ar autotransportu nodrošinātās funkcijas. Savukārt 17.39% vai **12 automašīnu** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā nr.5.23.) nobraukums pārsniedz 200 000 km, un šo automašīnu turpmākā lietošana būtu jāvērtē atbilstoši 2.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem.

3.5.2. Transportlīdzekļu viendabīgums

Automašīnu viendabīgums

NVA 69 autotransporta līdzekļu parku veido 26 dažādas automašīnu markas un modeļi, kuru sadalījums ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr. 41. NVA automašīnu skaita sadalījums pa markām un modeļiem

A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits	A/m marka, modelis	Skaits
AUDI A4	1	RENAULT KANGOO	8	VW CARAVELLE	3
CITROEN BERLINGO	17	RENAULT MEGANE	1	VW GOLF	1
CITROEN JUMPER	1	RENAULT TRAFIC	1	VW LT35	1
FORD TRANSIT	2	ŠKODA FABIA	2	VW TIGUAN	4
HYUNDAI SANTA FE	1	ŠKODA OCTAVIA	2	IVECO 65C15	1
MERCEDES BENZ VITO	1	ŠKODA PRAKTIK	4	IVECO AD260 S40	4
OPEL MOVANO	1	ŠKODA ROOMSTER	6	MAN	1
PEUGEOT 308	1	ŠKODA SUPERB	1	VOLVO FE	1
PEUGEOT EXPERT TRAVELLER	1	VW CADDY	2		
KOPĀ			69		

Datu avots: CSE COE

Autotransporta parka viendabīgums tiek analizēts attiecībā uz šādiem aspektiem:

- specifiskāciju dispersija,
- apkalpošanas ērtums un izdevīgums,
- iepirkuma ierobežojumi.

Specifiskāciju dispersija

Vērtējot NVA transportlīdzekļu parkā esošo automašīnu marku un modeļu skaitu, autotransporta parkā ir, piemēram, 18 Citroen, 10 Renault, 15 Škoda un 9 Volkswagen markas automašīnas. Arī pārējo marku automašīnas ietilpst iepriekš uzskaitīto automašīnu klasēs. Tāpēc autotransporta parks **ir vērtējams kā samērā viendabīgs**, un, ja turpmākajos iepirkumos tiks saglabāta esošā specifiskāciju

dispersija, aizvietojo ar atsevišķos transportlīdzekļus ar citiem, kuri jau veido NVA autotransporta parku, tad specifikāciju dispersija netiks palielināta.

Apkalpošanas ērtums un izdevīgums

NVA nav savas iekšējās remontdarbnīcas, un visi transportlīdzekļu remontu tiek veikti ārpalpojumu sniedzēju servisos. NVA ir noslēgti 14 līgumi par automašīnu apkopju un remontu nodrošināšanu visā Latvijas teritorijā un attiecībā uz visiem transportlīdzekļu veidiem. Līgumu saraksts ir pievienots ziņojuma pielikumā Nr.4.

Vērtējot transportlīdzekļu viendabīguma nozīmi attiecībā uz automašīnu apkalpošanu darbnīcās, kur uz līguma pamata šos darbus veic ārpalpojuma sniedzējs, kurš izvēlēts šādu pakalpojumu iepirkumu procedūras rezultātā, var secināt, ka transportlīdzekļu viendabīgumam šajā gadījumā **nav būtiskas ietekmes**. Ārējā pakalpojuma sniedzējam ir jānodrošina attiecīgās markas un modeļa automašīnas remonts atbilstoši noslēgtajam līgumam. NVA resursi tiek tērēti tikai, lai administrētu šo procesu un to apjoms nemainās neatkarīgi no automašīnas markas un modeļa, kas tiek apkalpots.

Iepirkuma ierobežojumi

Kā redzams no esošās transportlīdzekļu specifikāciju dispersijas, NVA iepirkumu procedūru rezultātā ir iegādāti viena veida un tipa transportlīdzekļi, tā nodrošinot transportlīdzekļu viendabīgumu. Tas norāda, ka, arī veicot iepirkumus PIL regulējuma ietvaros, ir iespējams sekmīgi saņemt pasūtītāja prasībām atbilstošākos un ekonomiski izdevīgākos piedāvājumus, vienlaikus **saglabājot autotransporta parka viendabīgumu**.

3.5.3. Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēles, un finansēšanas principi

Transportlīdzekļu veidi un specifikāciju izvēle

NVA pamatfunkcija ir īstenot iekšlietu nozares politiku nodrošinājuma jomā (nekustamo īpašumu pārvaldīšana un apsaimniekošana, centralizētu iepirkumu veikšana, izņemtās mantas glabāšana, realizācija un iznīcināšana un bruņojuma iegāde) un NVA transportlīdzekļi attiecīgi tiek lietoti šīs funkcijas nodrošināšanai. Atbilstoši minēto uzdevumu izpildes nodrošināšanai tiek veikta transportlīdzekļu veidu un specifikāciju izvēle attiecīgā pielietojuma veida prasību apmierināšanai. NVA transportlīdzekļu parkā nav speciālo transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu ar īpašu aprīkojumu, tāpēc transportlīdzekļu veidu un specifikāciju izvēles process ir vienkāršāks un jāīsteno atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam regulējumam.

Finansēšanas principi

NVA transportlīdzekļu parka atjaunošanai tiek plānoti un izmantoti bāzē plānotie finanšu resursi, tai skaitā izvēloties transportlīdzekļu nomas pakalpojumus. Tabulā zemāk uzrādīta informācija no NVA pamatbudžeta izdevumu tāmēm par plānoto finanšu apjomu, kas paredzēts autotransporta nomas pakalpojuma iegādei, kā arī transportlīdzekļu iegādei periodā no 2019.gada līdz 2021.gadam.

Tabula Nr.42. NVA plānotais finansējums autotransporta iegādei un noma 2019.-2021.gadiem

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņas 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
2262 - noma	101 082	96 352	96 240	-4.79
5231 - pamatlīdzekļi transportlīdzekļi	300 703	100 915	173 000	n.a.

Datu avots: https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php

No pamatbudžeta izdevumu tāmēm var konstatēt, ka 2019.-2021.gadam NVA regulāri veic ieguldījumus transportlīdzekļu iegādē. Ņemot vērā, ka NVA transportlīdzekļu skaits ir samērā neliels, autotransporta atjaunošanai tiek izmantoti bāzē plānotie budžeta līdzekļi, tai skaitā autotransporta nomas pakalpojumu iegāde.

3.5.4. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi

Transportlīdzekļu vecums

Analizējot NVA autotransporta parka transportlīdzekļu nobraukumu un lietošanas intensitāti, tika konstatēts, ka 28.99% automašīnu tiek lietotas ar vidēji augstu intensitāti (līdz 3 000 km/mēn.), bet 17.39% automašīnu ir ar nobraukumu virs 200 000 km. Tabulā zemāk ir apkopota informācija par automašīnu vecumu (izlaiduma gads) un kopējo nobraukumu.

Tabula Nr.43. NVA automašīnu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virs 200 000	KOPĀ
2020	6					6
2019	9					9
2018	2					2
2017	2	4				6
2016		1				1
2015	1	4	4			9
2014			5	1		6
2013	1	2	2			5
2012			2		1	3
2011			1	4	10	15
2007				1		1
2006				1	1	2
2004				1		1
KOPĀ	21	11	14	8	12	66

Datu avots: CSE CEO

Salīdzinot ar citām IeM padotības iestādēm, **NVA autotransporta parks ir samērā jauns**, un tajā nav vecāku automašīnu par 2004.izlaiduma gadu. Automašīnu sadalījums pa vecuma grupām ir apkopots tabulā zemāk.

Tabula Nr.44. NVA automašīnu vecums pa vecuma grupām

Transportlīdzekļu vecums (gadi)	Līdz 5 (2016-2020)	Līdz 10 (2011-2015)	Līdz 15 (2006-2010)	Vairāk par 15 (1985-2005)
Transportlīdzekļu daudzums (%)	34.78	55.07	4.35	1.45

Datu avots: CSE COE

Kā secināms, trešā daļa jeb 34.78% NVA autotransporta parkā esošo automašīnu vecums nepārsniedz 5 gadus, un vairāk nekā puse jeb 55.07% automašīnu nav vecākas par 10 gadiem, kas norāda uz samērā labu autotransporta parka stāvokli salīdzinājumā ar citām IeM iestādēm. Arī NVA transportlīdzekļu nobraukums tikai 12 automašīnām pārsniedz 200 000 km. Te gan jāuzsver, ka NVA transportlīdzekļu parks ir neliels un tā atjaunošana neprasa tādus apjomīgus kapitālieguldījumus, kā, piemēram, VP, VUGD vai VRS. Tomēr arī NVA būtu jāizvērtē tādu transportlīdzekļu nepieciešamība un ekspluatācijas ekonomiskais pamatojums, kuru lietošanas intensitāte nepārsniedz 750 km/mēn. un, iespējams, jānovirza šīs automašīnas uzdevumu veikšanai ar lielāku lietošanas intensitāti.

Transportlīdzekļu atjaunošana un utilizēšana

No tabulām augstāk redzams, ka automašīnu iegāde NVA notiek **samērā regulāri un sistemātiski**, katru gadu iegādājoties 6-9 automašīnas. Atkārtoti jāuzsver, ka NVA ir neliela iestāde ar nelielu transportlīdzekļu parku, tādēļ ir vienkāršāk plānot un nodrošināt autotransporta parka atjaunošanu, kā arī finanšu līdzekļi ir pieejamāki sakarā ar to nelielo, nepieciešamo apjomu. Tuvāko gadu uzdevums būtu nomainīt 20 automašīnas, kuru vecums pārsniedz 10 gadus un/vai nobraukums ir lielāks par 200 000 km. Vienlaikus jānorāda, ka arī šīs nomaināmās automašīnas nebūs pilnībā zaudējušas savu vērtību un nododamas utilizēšanai, tāpēc NVA būtu jāveic šādu automašīnu atsavināšana. Līdzīgi kā VP un VRS gadījumā, lai atsavināšanas rezultātā iegūtu augstāko vērtību par atsavināmajām automašīnām, iesakāms papildus normatīvajos aktos noteiktajai atsavināšanas kārtībai izskatīt iespēju IeM resora ietvaros izveidot atsavināmā autotransporta apskatīšanas vietu (laukumu), kur

interesentiem būtu apskatāmas atsavināmās automašīnas un kas veicinātu atsavināšanas procesu un augstākās cenas saņemšanu.

3.5.5. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi

Ārējie pakalpojuma sniedzēji

NVA ir noslēgti **30 dažādi līgumi** par šādu ārpakalpojumu saņemšanu:

- transportlīdzekļu remonts un apkope;
- automazgāšana;
- apdrošināšana OCTA, KASKO;
- transportlīdzekļu kontroles sistēmas iekārtu iegāde, uzstādīšana un uzskaites sistēmas izmantošana;
- dažādu rezerves daļu iegāde.

Ārējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte tiek nodrošināta, īstenojot un veicot normatīvajos aktos noteiktās iepirkuma procedūras. Tāpēc var uzskatīt, ka izmaksu efektivitāti pakalpojumiem, kas iegādāti no ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, nodrošina NVA īstenojamās iepirkumu procedūras. Noslēgto līgumu saraksts ar ārējiem pakalpojumu sniedzējiem ir pievienots ziņojuma pielikumā nr.4.

Ārējo pakalpojumu sniedzēju piedāvāto cenu ietekmē arī tādi faktori kā iepirkuma kopējais apjoms (skaits, summa), iepirkuma priekšmeta sastāvs (vienveidība, dažādība) un citi iepirkuma līguma un izpildes nosacījumi (tipveida, īpašas prasības). Visi minētie faktori var ietekmēt piedāvājuma cenu, tāpēc, organizējot iepirkumus, ir jāizvairās no īpašu prasību izvirzīšanas, ja vien šādas prasības ir kritiski nepieciešamas iestādes funkciju nodrošināšanai.

Vērtējot NVA izmantoto ārpakalpojuma veidus, tika konstatēts, ka vienādus vai līdzīgus pakalpojumus izmanto arī citas IeM padotības iestādes, tāpēc būtu nepieciešams izskatīt iespēju paplašināt **NVA organizētos centralizētos ārpakalpojumu iepirkumus arī citām IeM iestādēm**, iegūstot ekonomiski izdevīgāku piedāvājumus un saņemot apjoma atlaides.

3.6. Pārējo iestāžu autotransporta parku novērtējums



IeM IC, IDB, PMLP autotransporta parku novērtējums

- **IeM IC 7 automašīnas tiek lietotas mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī un būtu veicams šo transportlīdzekļu nepieciešamības izvērtējums.
- **IDB 2 automašīnas tiek lietotas mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī un būtu veicams šo transportlīdzekļu nepieciešamības izvērtējums.
- **PMLP 3 automašīnas tiek lietotas mazāk kā 750 km** vidēji mēnesī un būtu veicams šo transportlīdzekļu nepieciešamības izvērtējums.
- **IeM IC 2 automašīnu nobraukums pārsniedz 200 000 km** un būtu nepieciešams šo transportlīdzekļu nomaiņas izvērtējums.
- **PMLP 7 automašīnu nobraukums pārsniedz 200 000 km** un būtu nepieciešams šo transportlīdzekļu nomaiņas izvērtējums.
- Automašīnu iegāde iestādēs, izņemot IDB, nenotiek **regulāri un sistemātiski**
- IDB autotransporta parks **ir labā stāvoklī** un nav nepieciešama tā steidzama atjaunošana.

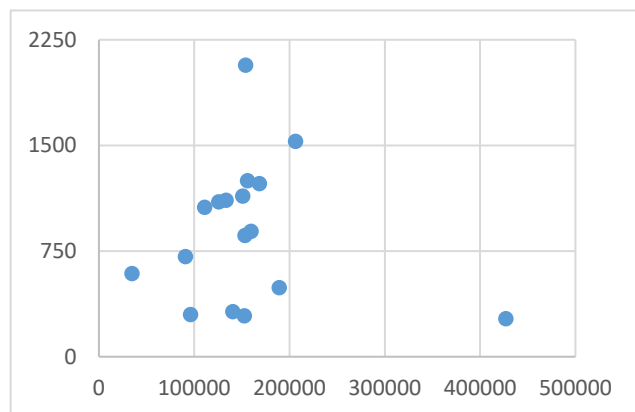
➤ PMLP autotransporta parks ir **sliktā stāvoklī** un nepieciešama tā steidzama atjaunošana.

3.6.1. Transportlīdzekļu noslodze un nobraukums

Audita ietvaros tika iegūti kopējā nobraukuma un vidējie mēneša nobraukuma dati par visu audita tvērumā iekļauto autotransportu. Attēlos zemāk ir redzami nolietojuma mērījumi, kas veikti, izmantojot reģistrēto odometra rādījumu uz 31.12.2020. un aprēķinātu mēneša vidējo nobraukuma rādītāju par 2020.gadu (kopējo gada nobraukumu dalot ar 12). Uz attēla horizontālās ass atzīmēts transportlīdzekļa nobraukums uz 31.12.2020. jeb fiksētais odometra rādījums, bet uz vertikālās ass – vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā. Šāda autotransporta nolietojuma attēlošana koordinātu plaknē ļauj gūt vizuālu priekšstatu par transportlīdzekļu parka lietošanu un nolietojumu.

Šajā nodaļā tiks apskatītas pārējās leM padotības iestādes, kas ir leM IC, IDB un PMLP. Minēto iestāžu autotransporta parki ir nelieli un katrs no tiem nepārsniedz 20 vienības. Automašīnu kopējais nobraukums un vidējais nobraukums mēnesī 2020.gadā ir apkopots pielikumos Nr.5.24.-5.26.

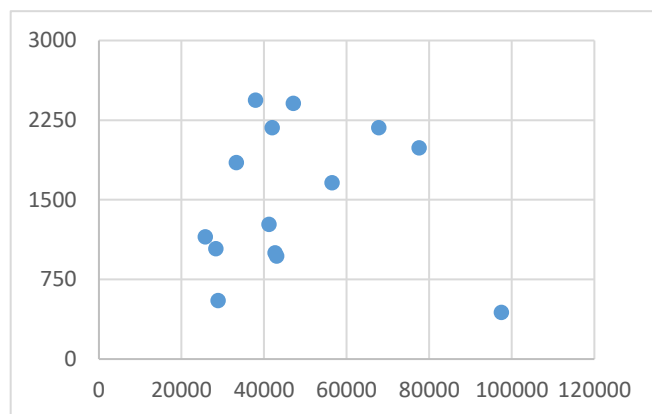
Attēls Nr.17. leM IC autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



leM IC autotransporta parku veido 20 automašīnas. Attēlā attēloti 17 automašīnu nobraukuma un noslodzes dati, jo pārējo 3 automašīnu odometra rādījumi nebija pieejami. Pieņemot, ka arī pārējās 3 automašīnas tiek lietotas ar līdzīgu intensitāti, var konstatēt, ka leM IC transportlīdzekļu lietošanas intensitāte ir vidēji zema līdz 1 500 km/mēn., bet 6 automašīnām tā ir zemāka par 750 km/mēn. Savukārt, transportlīdzekļu nobraukums lielākai daļai autotransporta nesasniedz 200 000 km, bet 3 automašīnu nobraukums ir zem 100 000 km.

Datu avots: CSE COE

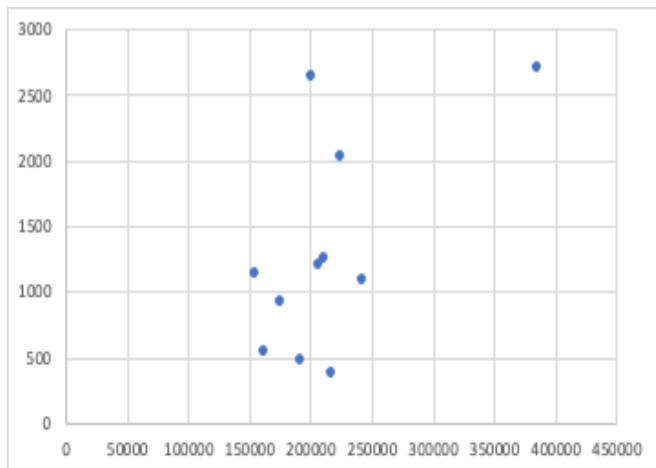
Attēls Nr.18. IDB autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



IDB autotransporta parku veido 14 automašīnas. Attēlā redzams, ka puse jeb 7 no visām automašīnām tiek lietotas ar vidēji augstu lietošanas intensitāti un mēnesī to nobraukums pārsniedz 1 500 km. Pārējo automašīnu lietošanas intensitāte ir zemāka un vairums gadījumu ir robežās no 750 km/mēn līdz 1 500 km/mēn. 2 automašīnas tiek lietotas ar intensitāti, kas mazāka par 750 km mēnesī. Visu transportlīdzekļu nobraukums nepārsniedz 100 000 km, kas liecina, ka transportlīdzekļi ir mazlietoti un var pieņemt, ka labā ekspluatācijas kārtībā.

Datu avots: CSE COE

Attēls Nr.19. PMLP autotransporta nobraukuma un noslodzes mērījumi



PMLP autotransporta parku veido 11 automašīnas. Attēlā redzams, ka to lietošanas intensitāte pārsvarā nepārsniedz 1 500 km/mēn, un 3 no visām automašīnām tiek lietotas ar intensitāti, kas zemāka par 750 km/mēn. Savukārt citu 3 automašīnu lietošanas intensitāte ir lielāka par 2 000 km/mēn. Tas liecina par transportlīdzekļu dažādu noslodzi viena autotransporta parka ietvaros. Nobraukums lielākai daļai PMLP transportlīdzekļu parka automašīnām ir tuvu vai pārsniedz 200 000 km, kas norāda, ka iestādes transportlīdzekļi ir nolietoti un tuvākajā laikā ir jāpieņem lēmums par šo transportlīdzekļu nomaiņu vai aizstāšanu ar citu pārvietošanās veidu.

Datu avots: CSE COE

Lai piemērotu metodoloģijas sadaļā aprakstīto autotransporta lietošanas analīzes pieeju attiecībā uz nobraukuma un noslodzes mērījumiem, sadalot tos kvadrantos, leM IC, IDB un PMLP būtu jānosaka autotransporta **minimālais vidējais ikmēneša nobraukuma** (lietošanas intensitātes), kā arī automašīnu **kopējā nobraukuma sliekšnis**, pie kura būtu jāveic automašīnas nomaiņa, rotācija vai aizvietošana ar citu pārvietošanās veidu. Audita ietvaros izdarīts pieņēmums, ka lietošanas intensitātes sliekšnis ir 750 km un kopējā nobraukuma sliekšnis ir 200 000 km.

Izmantojot veiktos pieņēmumus leM IC, IDB un PMLP autotransportu var sadalīt šādos četros kvadrantos:

- **1.kvadrants** - Noslodze līdz 750 km mēnesī, nobraukums līdz 200 000 km. Ieteicamās darbības - izvērtēt transportlīdzekļu nepieciešamību šādas funkcijas nodrošināšanai, piemēram izmantojot citu pārvietošanās līdzekli, vai palielināt transportlīdzekļu izmantošanas intensitāti, veicot transportlīdzekļu rotāciju apmaiņai ar intensīvi lietotu transportlīdzekli;
- **2.kvadrants** - Noslodze vairāk nekā 750 km mēnesī, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Ieteicamās darbības – automašīnas ar augstu izmantošanas intensitāti un nobraukumu, kas pārsniedz nobraukuma sliekšni 200 000 km, var uzskatīt par nolietotām un tās būtu jānomaina pret jaunām vai automašīnām ar mazāku nobraukumu.
- **3.kvadrants** - Noslodze mazāk nekā 750 km, nobraukums vairāk nekā 200 000 km. Automašīnas ar lielu nobraukumu, bet netiek aktīvi lietotas. Ieteicamās darbības – veikt automašīnu nomaiņu, tomēr, ņemot vērā mazo lietošanas intensitāti, automašīnu nomaiņa nav augstākā prioritāte. Vienlaikus nepieciešams izvērtēt, vai autotransports nepieciešams šo uzdevumu veikšanai.
- **4.kvadrants** - Noslodze vairāk nekā 750 km un nobraukums zem 200 000 km. Autotransportam ir optimāla noslodze.

Vērtējot leM IC, IDB un PMLP transportlīdzekļu noslodzi un nobraukumu, var secināt, ka leM IC **7 automašīnas** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā Nr.5.27.), IDB **2 automašīnas** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā Nr.5.28.), un PMLP **3 automašīnas** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā Nr.5.29.) tiek lietotas ar zemu intensitāti jeb mazāk kā 750 km vidēji mēnesī. Neatliekami būtu veikams šo transportlīdzekļu lietojuma izvērtējums atbilstoši 1.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem, ko veiktu iestāžu attiecīgās kompetentās personas, izvērtējot ar autotransportu nodrošinātās funkcijas.

Savukārt, leM IC **2 automašīnu** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā Nr.5.30.) un PMLP **7 automašīnu** (saraksts iekļauts ziņojuma pielikumā Nr.5.31.) nobraukums pārsniedz 200 000 km, un šo automašīnu turpmākā lietošana būtu jāvērtē atbilstoši 2.kvadranta vai 3.kvadranta nosacījumiem.

3.6.2. Transportlīdzekļu veidi un specifiku izvēles, un finansēšanas principi

Transportlīdzekļu veidi un specifiku izvēle

leM IC, IDB, PMLP autotransporta parkos nav speciāla pielietojuma vai operatīvo transporta līdzekļu, tāpēc transportlīdzekļu izvēlē ir jāievēro MK 02.10.2012. instrukcija Nr.12 "Dienesta vieglo automobiļu iegādes un nomas kārtība", kā arī transportlīdzekļa pielietojuma mērķis.

Finansēšanas principi

leM IC, IDB, PMLP transportlīdzekļu parku atjaunošanai tiek plānoti un izmantoti leM resora un iestādes iekšējie finanšu resursi. Vairums transportlīdzekļi ir attiecīgo iestāžu īpašumā, tomēr leM IC papildus lieto arī VP īpašumā esošos transportlīdzekļus. Savukārt, IDB lieto NVA reģistrētus transportlīdzekļus, kurus NVA ir saņēmusi transportlīdzekļu nomas pakalpojumu ietvaros. Audita laikā neizdevās iegūt pamatotu skaidrojumu, kādēļ tiek veikta transportlīdzekļu nodošana citu iestāžu lietošanā, ja šīs iestādes nav savstarpēji saistītas pakļautības izpratnē.

Tabulā zemāk uzrādīta informācija no leM IC, IDB un PMLP pamatbudžeta izdevumu tāmēm par plānoto finanšu apjomu, kas paredzēts autotransporta nomas pakalpojuma iegādei, kā arī transportlīdzekļu iegādei periodā no 2019.gada līdz 2021.gadam.

Tabula Nr.45. leM, IDB, PMLP plānotais finansējums autotransporta iegādei un nomai 2019.-2021.gadiem

Budžeta izdevumu klasifikācijas ekonomiskās kategorijas kods	2019.g. (EUR)	2020.g. (EUR)	2021.g. (plānotais) (EUR)	Izmaiņš 2021.g./ 2019.g. (%) (n.a.- netiek apskatīts)
Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs				
2262 - noma	0	0	0	n.a.
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	0	29 996	0	n.a.
Iekšējās drošības birojs				
2262 - noma	0	0	0	n.a.
5231 - pamatlīdzekļi transportlīdzekļi	0	0	0	n.a.
Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde				
2262 - noma	0	0	0	n.a.
5231 - pamatlīdzekļi, transportlīdzekļi	4 090	0	0	n.a.

Avots: https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php

No pamatbudžeta izdevumu tāmēm var konstatēt, ka 2019.-2021.gadam tikai leM IC ir veikti ieguldījumi jaunu transportlīdzekļu iegādē. Kaut arī iestāžu autotransporta parki ir nelieli, tomēr būtu nepieciešams paredzēt finanšu līdzekļus autotransporta atjaunošanai, ņemot vērā atsevišķu iestāžu (PLMP) nolietoto autotransporta parku.

3.6.3. Transportlīdzekļu nolietojuma, utilizēšanas un atjaunošanas principi

Tabulās zemāk ir apkopota informācija par leM IC, IDB un PMLP autotransporta parkos esošo transportlīdzekļu vecumu (izlaiduma gads) un kopējo nobraukumu.

Tabula Nr.46. leM IC automašīnu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	KOPĀ
2014	4		2	1		7
2012	1			3	1	5
2011			1			1
2007	1	1		1		3
1995					1	1

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	KOPĀ
KOPĀ	6	1	3	5	2	17

Dati: CSE CEO

Tabulā uzrādīto leM IC transportlīdzekļu vecums pārsniedz 5 gadus, bet vairums no tiem nav vecāki par 10 gadiem. Arī transportlīdzekļu nobraukums jaunākajiem transportlīdzekļiem nepārsniedz 100 000 km, savukārt 7 automašīnu nobraukums ir lielāks par 200 000 km.

Tabula Nr.47. IDB automašīnu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	KOPĀ
2019	1					1
2018	8	2				10
2017	1	1				2
2011		1				1
KOPĀ	10	4	0	0	0	14

Dati: CSE CEO

IDB transportlīdzekļu vecums nepārsniedz 5 gadus, izņemot 1 automašīnu, kas ir 10 gadus veca. Attiecīgi visu transportlīdzekļu nobraukums nepārsniedz 100 000 km, kas norāda, ka IDB autotransporta parks **ir labā stāvoklī** un nav nepieciešama tā steidzama atjaunošana.

Tabula Nr.48. PMLP automašīnu vecums un nobraukums

Izlaiduma gads	Odometra rādījums uz 31.12.2020. (km)					
	50 000	100 000	150 000	200 000	Virš 200 000	KOPĀ
2015					1	1
2011				4	2	6
2007					1	1
2006					3	3
KOPĀ	0	0	0	4	7	11

Dati: CSE CEO

Pretstatā IDB autotransporta parkam, PMLP visu transportlīdzekļu vecums pārsniedz 5 gadus un visu transportlīdzekļu nobraukums arī pārsniedz 200 000 km, kas norāda, ka PMLP autotransporta parks **ir sliktā stāvoklī** un nepieciešama tā steidzama atjaunošana.

Tabulās augstāk redzams, ka automašīnu iegāde (autoparka atjaunošana) iestādēs (izņemot IDB) **nenotiek regulāri un sistemātiski**. Jāuzsver, ka iestādes ir ar nelielu transportlīdzekļu parku un tādēļ ir vienkāršāk plānot un nodrošināt autotransporta parka atjaunošanu, kā arī finanšu līdzekļi būtu pieejamāki, ņemot vērā to salīdzinoši nelielo nepieciešamo apjomu.

3.6.4. Iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principi

leM IC, IDB un PMLP ir noslēgti dažādi līgumi par šādu ārpakalpojumu saņemšanu:

- Transportlīdzekļu remonts un apkope;
- Automazgāšana;
- Apdrošināšana OCTA, KASKO;
- Autostāvvietu apmaksa; u.c.,

Kā jau tika konstatēts vērtējot citas leM pakļautības iestādes, ārējo pakalpojumu izmaksu efektivitāte tiek nodrošināta, īstenojot un veicot normatīvajos aktos noteiktās iepirkuma procedūras. Tāpēc var uzskatīt, ka izmaksu efektivitāti pakalpojumiem, kas iegādāti no ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, nodrošina īstenojot iepirkumu procedūras. Noslēgto līgumu saraksts ar ārējiem pakalpojumu sniedzējiem ir pievienots ziņojuma pielikumā Nr.4.

Vērtējot iestāžu izmantoto ārpakalpojuma veidus, tika konstatēts, ka vienādus vai līdzīgus pakalpojumus izmanto arī citas leM padotības iestādes, tāpēc būtu nepieciešams izskatīt iespēju paplašināt **NVA organizētos centralizētus ārpakalpojumu iepirkumus arī citām leM iestādēm**, iegūstot ekonomiski izdevīgāku piedāvājumus un saņemot apjoma atlaides.

4. AUTOTRANSPORTA EKSPLOATĀCIJAS NOVĒRTĒJUMS

Autotransporta ekspluatācijas detalizēts novērtējums veikts attiecībā uz VP (1 257 automašīnas), VUGD (497 automašīnas), VRS (345 automašīnas) un NVA (69 automašīnas), jo kopā šīm iestādēm pieder apmēram 98% no visa analizējamā autoparka (2 213 automašīnas). Izvērtējams, vai ziņojumā iekļautās rekomendācijas būtu ieviešamas arī citās leM padotības iestādēs.

VP, VUGD, VRS un NVA iekšējie normatīvie dokumenti un to pielietošanas prakses ir diezgan līdzīgas, tādēļ daudzas rekomendācijas, kas norādītas attiecībā uz vienas iestādes autotransporta ekspluatāciju, attiecas arī uz citām iestādēm. Ziņojums ietver dažādus ieteikumus, bet daļa no ieteikumiem attiektos uz visām iestādēm kopumā jeb tie ieviešami pēc horizontāla principa.



Horizontālie ieteikumi

- **Transportlīdzekļu pārvaldības politikas, kopēju vadlīniju izstrāde**, ko izmanto visās resora iestādēs, gan sagatavojot izmaiņas esošajā regulējumā, gan ikdienas darbam.
- **Kopēja autotransporta reģistra (e-formā) izveide** resora iestāžu izmantošanai.
- **Ceļazīmju jeb lietošanas datu reģistrēšana** vienotā reģistrā visām iestādēm un reģistra sasaistes nodrošināšana ar autotransporta reģistru, lai abi reģistri varētu tikt izmantoti funkcionālās atbilstības analīzei, autotransporta rotācijai un autoparka atjaunošanas pamatojumam.
- Ieviest VID pieredzi **degvielas saimniecības digitalizācijā** visām resora iestādēm kopumā.
- Apstiprināt un ieviest ekspluatācijas galvenos veiktspējas rādītāju (*Key performance indicators* – turpmāk- *KPI*) **mērījumus**, piemēram, nobraukuma km mēnesī, patērētā degviela (litri) uz 100 km, izmaksas EUR/100 km kā pamatojumu lēmumiem par reakciju uz neatbilstošu izmaksu epizodēm, tehnikas skaita samazinājumu, rotāciju resora iekšienē, specifikāciju izmaiņām vai citu mobilitātes risinājumu izvēli.
- Izvērtēt iespēju **darbinieku motivācijas sistēmas** izveidei par labāko KPI sasniegšanu.
- Ieviest pasākumus autotransporta **tehnisko specifikāciju** uzlabojumu ieteikumu vākšanai ikdienā, iesaistot jomas speciālistus un apkopojot ekspluatācijas datus, lai noteiktu labākās funkcionālās prasības jauniegādātajam autotransportam.
- **Koplietošanas mašīnu principa** ieviešana, tai skaitā taksometru pakalpojumu izmantošana, ārpakalpojums (piemēram, CityBee, CARGURU) koplietošanas transportam, kā arī līdzīgas sistēmas ieviešana iekšējā autotransporta mazāk noslogotajā daļā. Izskatīt iespēju noteikt koplietošanas mērķa rādītāju administratīvajam transportam, piemēram, 10% no visa izmantotā autotransporta.
- **Transportlīdzekļu rotāciju** mazas faktiskās izmantošanas gadījumā, tai skaitā administratīvi nodrošināt autotransporta rotāciju starp resora iestādēm.

4.1. Valsts policija



Valsts policija

- **VP transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi** uz ziņojuma sagatavošanas brīdi praksē darbojās tikai daļēji, tādēļ būtu izvērtējams, kuras noteikumos aprakstītās darbības pārskatāmas, ņemot vērā ziņojumā iekļautās rekomendācijas, kā arī nodrošinot visu aktualizētajos noteikumos aprakstīto darbību īstenošanu.

- **Samazināt** nepieciešamo apstiprinājumu skaitu dažādiem dokumentiem, kā arī zemāku izmaksu gadījumā deleģēt zemāk stāvošiem darbiniekiem daļu funkciju.
- Izvērtēt iespēju plašāk izmantot dažādās sistēmās uzkrāto informāciju, lai **automatizētu lielāko daļu no transportlīdzekļu ekspluatācijas uzskaites procesiem**, piemēram, atskaites par patērēto degvielu, braucienu maršrutiem un mērķiem, kā arī ieviest e-transporta līdzekļa lietu.

Transportlīdzekļu ekspluatācijas iekšējo normatīvo dokumentu novērtējums

Autotransporta ekspluatācijas kārtību regulē VP 01.11.2013. noteikumi Nr.30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi". Noteikumi nosaka norādījumus automašīnu lietotājiem, autotransporta ekspluatācijas remontdarbu organizēšanu, remontdarbu ārpakalpojumu pasūtījumu veikšanu, jo VP reģionālajās pārvaldēs remontdarbi, galvenokārt, tiek nodrošināti ārpakalpojumā. Noteikumu izvērtējums tika balstīts uz dokumentu analīzi un intervijām.

Tehniskās apkopes un remonta atskaites datu saskaņošana noteikta VP pārvaldes priekšnieka līmenī. Apkopes un dabiskā nolietojuma remontiem ar zemu izmaksu līmeni plaša saskaņojuma prasība neveido pievienoto vērtību, un **zemu remonta izmaksu gadījumā funkcija būtu deleģējama** vienam atbildīgajam darbiniekam. Piemēram, VP pārvaldes priekšniekam deleģēt atsevišķam atbildīgajam darbiniekam remontdarbu izmaksu līdz 150 EUR limitam saskaņošanu, bet vadības līmenī pārskatīt tikai būtisko izmaksu dokumentāciju.

Noteikumos aprakstītā autotransporta **degvielas patēriņa un nobraukuma normu noteikšanas** un piemērošanas kārtība netiek piemērota. Dokumentā noteikta degvielas patēriņa norma mēnesī un autotransporta gada nobraukuma norma, pieņemot, ka tiek nobraukts noteikts skaits kilometru, bet jāņem vērā, ka nobraukuma norma neierobežo autotransporta lietošanu, tādēļ būtu izvērtējama šādas normas noteikšanas lietderība.

Autotransporta remontdarbu iepirkumi tiek organizēti uz vispārējās vienošanās pamata un pa reģionālām pārvaldēm (Latgale, Vidzeme, Kurzeme, Zemgale, Rīga). Remontdarbu iepirkuma procesā tiek izmantoti šādi dokumenti (papīra formā un e-pasta formā) – uzaicinājums iesniegt piedāvājumu, iesniegtie piedāvājumi, piedāvājumu apkopojums ar lūgumu sektora vadītājam to saskaņot, sektora vadītāja saskaņojums, darbu pieņemšanas - nodošanas akts. Būtu izvērtējama iespēja **dokumentu apriņķi par nepieciešamajiem remontdarbiem veikt elektroniski**, piemēram, izmantojot dokumentu un vadības sistēmu "Namejs", un pēc iespējas paredzot automatisku pieteikumu reģistrēšanu remontdarbu veikšanai, un to saskaņošanas un apstiprināšanas procesus.

Katrai VP pārvaldei ir vairāki remontdarbu piegādātāji, pamatojoties uz vispārējo noslēgto vienošanos. Kad ir nepieciešams saņemt pakalpojumus, tiek izsūtīti remontdarbu pieprasījumi potenciālajiem pakalpojumu sniedzējiem un, saņemot piedāvājumus, tiek izvēlēts ekonomiski izdevīgākais (ar zemāko cenu) piedāvājums. Pēc darbu veikšanas **katram rēķinam ir nepieciešami saskaņojumi**, tai skaitā par rēķina saņemšanu, rēķina atbilstību līgumam, pārvaldes vadītāja apstiprinājums, kopumā četriem atsevišķiem VP darbiniekiem apstiprinot saņemtā pakalpojuma rēķinu.

Noteikumi nosaka dažādu iesniedzamo informāciju par izmaksām, piemēram, ekspluatācijas izdevumi gadā (noteikumu 17.pielikums), bet nepieciešamā informācija tiek iesniegta papīra formā un tā ietver faktuālo informāciju, nevis analītiku. Informācijas iesniegšana papīra formātā rada papildus administratīvo slogu, ievadot datus Excel formā, tādēļ būtu izvērtējams vispārējs princips **centralizēti un vienā veidā glabāt informāciju elektroniskā formā**. Tas ļautu izmantot datus analītiskam izvērtējumam, tai skaitā izmaksu izvērtējumam ilgtermiņā attiecībā uz transportlīdzekļu uzturēšanu, degvielas patēriņu un remontdarbiem.

Odometra rādītāji tiek fiksēti tikai maršruta lapā vai ceļazīmē (papīra formā), un iegūtā informācija netiek izmantota autoparka darbības raksturošanai, piemēram, **lietošanas intensitātes noteikšanai**. Informācija no maršruta lapām un ceļazīmēm tiek ievadīta Excel tabulā – mēneša, ceturkšņa un gada griezumā, bet izveidotās Excel tabulas netiek izmantotas analītikai. Ieteikums: **izmantot uzkrāto informāciju autoparka darbības analīzei**.

Transportlīdzekļa piešķiršanas un ekspluatācijas kontrole

Transportlīdzekļu piešķiršanas un ekspluatācijas kontrole aprakstīta VP 01.11.2013. noteikumos Nr.30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi". Izvērtējums balstīts uz intervijām ar VP Saimniecības pārvaldes priekšnieku, VP Reģionu pārvalžu speciālistiem un VP Transporta remonta apgādes, ekspluatācijas nodaļas vadītāju.

Noteikumu pielikumā Nr.9 par degvielas izlietojuma uzskaiti tiek pieprasīta informācija par degvielas uzpildes staciju, kas vairs neeksistē – DUS Vestienas iela 4 (**degvielas uzpildes stacija ir slēgta**).

Gan VP, gan citās leM padotības iestādēs tiek pieprasīts **aizpildīt akumulatoru bateriju ekspluatācijas kartes**, bet nav skaidrs, kāpēc jāveic akumulatoru bateriju ekspluatācijas uzskaitē, jo to vērtība nav būtiska, tehnoloģiski šāda prasība nav pamatota.

Vieglo pasažieru auto riepu maiņas gadījumā (nesezonas riepas) jābūt pieejamai visai nepieciešamajai informācijai kopējā reģistra formā, nevis uzglabājot informāciju transporta līdzekļa riepu uzskaites kartē, kas ir A4 papīra forma, jo kopējā reģistra gadījumā būtu iespējams operatīvi un viegli **iegūt informāciju, kas nepieciešama riepu nomaiņas gadījumā**.

Transportlīdzekļa pieņemšanas-nodošanas aktā (noteikumu pielikums Nr. 7), kas sagatavojams uz divām lapām – būtiska daļa informācijas vērtējama kā nelietderīga, piemēram, par **blakusvāģi**.

Ražotājs atbilstības sertifikātā ir noteicis degvielas patēriņa normu, ko pieņem par salīdzināmu lielumu, un gadījumos, ja norma tiek regulāri pārsniegta, ir noteikts regulējums, kā aprēķināt aktuālo degvielas patēriņa normu, kā arī saskaņā ar noteikumiem jānorāda **izlietotie litri pilsētā un ārpus pilsētas**, bet nav skaidrs, kā praktiski eksperimentālajā braucienā tas tiek mērīts.

Noteikumi paredz, ka automašīnas ir piesaistītas noteiktai VP struktūrvienībai, bet ir regulārie automašīnu lietotāji, kas lieto vienu un to pašu automašīnu ikdienā. Saskaņā ar noteikumu 8.punktu ar pavēli vai rīkojumu tiek noteikts lietotāju loks, kas turpmāk lieto konkrēto automašīnu, vai kā izņēmuma gadījums – papildus atļauja to lietot uz laiku, kas nav ilgāks par vienu nedēļu, tādējādi **nav noteikta gala atbildība par automašīnu**, tai skaitā materiāltehniskā atbildība. Darbinieks, kas saņem dienesta automašīnu savu tiešo darba uzdevumu veikšanai, neparakstās par automašīnas saņemšanu, tādēļ būtu ieteicams ieviest **automašīnas pieņemšanas – nodošanas aktus (PNA)**, ietverot informāciju par automašīnas stāvokli, komplektāciju, automašīnas bojājumiem, sodiem, odometra rādītāju, degvielas atlikumu, lietotāja tiesībām un pienākumiem. Daļa automašīnu ir "koplietošanas režīmā", un tām var piemērot atvieglotu izsniegšanas kārtību. Vienlaikus nepieciešams izvērtēt iespēju elektronizēt dokumentu parakstīšanas iespējas – Adobe Sign, lietvedības sistēmas iespējas elektronisku dokumentu apstiprināšanā u.tml.

Intervijas laikā VP darbinieki norādīja, ka būtiska daļa noteikumos atrunāto procesuālo soļu netiek īstenoti ikdienā, piemēram, "**maršruta lapa**" kā **dokuments ir atcelta**. Saskaņā ar noteikumiem VP pārvalde nenosaka degvielas patēriņa normu mēnesī. Policija izmanto transportlīdzekļus, pamatojoties uz veicamajiem pienākumiem, nevis noteiktas automašīnas izmantošanas normas ietvaros. Noteikumu 25.9. punkts par ekspluatācijas karti netiek pielietots. Saskaņā ar noteikumu 29.punktu VP pārvaldes priekšnieks ne retāk kā reizi mēnesī organizē kontroli un faktiskā nobraukuma analīzi, bet, ņemot vērā, ka tā ir darbietilpīga procedūra un intervijās tika atzīts, ka praksē šī darbība netiek veikta, turpmāk plānots šo kontroli veikt reizi pusgadā.

VP netiek veidots **reģistrs operatīvā transporta iekšējai uzskaitē**, lai varētu nodrošināt nepieciešamo informāciju CSDD reģistram. Ministra apliecinājums pavadvēstules formā tiek sagatavots pēc nepieciešamības, bet būtu jāveido kopējais operatīvo transportlīdzekļu reģistrs, kas ietvertu tehnikas izmantošanas pārskatu un sasaisti ar visos apliecinājumos ietverto informāciju.

Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju, minami sekojoši **galvenie novērojumi**:

- maršruta lapa kā dokuments ir atcelta,
- VP pārvalde nenosaka degvielas patēriņa normu mēnesī,
- ekspluatācijas karte netiek izmantota, degvielas patēriņa normas netiek noteiktas,
- netiek organizēta ikmēneša faktiskā nobraukuma kontrole.

Transportlīdzekļa vadītāja atbildības un motivācijas nodrošināšana

Transportlīdzekļu atbildības un motivācijas nodrošināšanas kārtību regulē noteikumi VP 01.11.2013. noteikumi Nr.30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi". Izvērtējums balstīts uz intervijām ar VP Saimniecības pārvaldes priekšnieku, VP Reģionu pārvalžu speciālistiem un VP Transporta remonta apgādes, ekspluatācijas nodaļas vadītāju.

Lai nodrošinātu transportlīdzekļu uzturēšanu labā tehniskā stāvoklī, ir jāveic regulāra **transportlīdzekļa stāvokļa monitorēšana**. Kārtība nosaka, ka transportlīdzekļa lietotājam ir jāziņo par transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa novirzēm. Mazu defektu gadījumā, kas neietekmē transportlīdzekļa izmantošanu, netiek ziņots, tādējādi ekspluatācijas laikā ilgtermiņā palielinās summārais defektu kopums, kas samazina transportlīdzekļa vērtību, piemēram, nomas termiņa beigās. Tādēļ jo īpaši svarīgi ir nepieciešamība ieviest transportlīdzekļa PNA, kas tiek parakstīts, savstarpēji nododot transportlīdzekli. Šis ir viens no dokumentiem, kas kopā ar skaidri definētiem lietošanas noteikumiem motivē lietotāju saglabāt transportlīdzekli tehniskā kārtībā.

Kā jau iepriekš minēts, jautājumus, kas skar **transportlīdzekļa vadītāja tiesības un pienākumus**, būtu jāiekļauj transportlīdzekļa PNA pielikumā (pašlaik noteikumu 17. un 18.sadaļa), lai turpmāk to ērti izmantotu katra transportlīdzekļa nodošanas epizodēs, dodot iespēju katram transportlīdzekļa lietotājam ar tiem iepazīties pirms transportlīdzekļa izmantošanas.

Ekspluatācijas atskaites, transportlīdzekļu lietošanas un degvielas patēriņa uzskaitē un kontrole

Transportlīdzekļu ekspluatācijas atskaites, transportlīdzekļu lietošanas un degvielas patēriņa uzskaites un kontroles kārtību regulē VP 01.11.2013. noteikumi Nr.30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi". Izvērtējums balstīts uz intervijām ar VP Saimniecības pārvaldes priekšnieku, VP reģionu pārvalžu speciālistiem un VP Transporta remonta apgādes, ekspluatācijas nodaļas vadītāju.

Ceļa zīmēs iekļautās informācijas, piemēram, ometru rādījumi, nobraukumu rādītāji un degvielas patēriņš, dažādos dokumentos un atskaitēs **norādāmi vairākas reizes**, piemēram, noteikumu 4., 9., 11. un 12. pielikums. Informācija ir iekļauta atskaitēs, bet kopumā sarežģīti pieejami dati par visa autoparka nobraukumu un degvielas patēriņu, jo visa informācija pieejama dažādās atskaitēs papīra vai atsevišķu MS Excel (.xlsx) failu formā, kas neļauj informāciju izmantot autoparka nobraukuma analīzei. Kontroles procedūra tiek īstenota, apkopojot datus, bet iegūtie dati netiek analizēti un izmantoti lēmumu pieņemšanai. Ieteikums: **iegūtos datus uzglabāt vienotā reģistrā elektroniskā formā** un izmantot dažādus datu analīzes rīkus, lai iegūtu lēmumiem nepieciešamo informāciju.

Degvielas norakstīšanas procesa pirmdokuments ir ceļazīme, kas veido uz papīra veidlapas fiksētu braucienu aprakstu. Šo dokumentu papīra formā katru dienu aizpilda automašīnas lietotājs. Lietvedis /grāmatvedis mēneša beigās izveido kopsavilkumu par nobraukto attālumu, ometru stāvokli, uzpildīto degvielas apjomu, kā arī veic degvielas pirkumu attiecināšanu uz konkrētām automašīnām. Esošās GPS sistēmas reģistrē nobraukumu, izsaukumu sistēma reģistrē izsaukumus, tādējādi jau esošajās IT sistēmās ir pieejama informācija par to, cik km nobraukts, kur braukts un kāpēc braukts. Ieteikums GPS datus, degvielas pirkuma datus un automašīnas lietotāja datus apstrādāt līdzīgi, kā tas tiek jau darīts **citu iestāžu labās prakses gadījumos**, piemēram Valsts ieņēmumu dienestā, izveidojot uzskaites vadības sistēmu un regulējumu, un izmantojot jau pieejamo informāciju, veicot visas uzskaites darbības tikai elektroniski un neizmantojot dokumentus papīra formātā.

Rekomendāciju kopsavilkums

Tabulā zemāk iekļauti ieteikumi attiecībā uz izmaiņām noteikumos Nr. 30 no 2013. gada 1.novembra "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi".

Tabula Nr.49. Priekšlikumi izmaiņām VP 01.11.2013. noteikumos Nr. 30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi"

Noteikumu punkts	Piedāvātās izmaiņas
5.punkts	Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu. Transportlīdzekļiem, kuriem ekspluatācijas uzsākšana ir neatliekami operatīva un uz transportlīdzekļa nodošanas brīdi nav iespējams zināt konkrētu tā vadītāju, kā izņēmuma gadījums jāatrunā noteikumos atsevišķi.
8.punkts	Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu. Transportlīdzekļiem, kuriem ekspluatācijas uzsākšana ir neatliekami operatīva un uz transportlīdzekļa nodošanas brīdi nav iespējams zināt konkrētu tā vadītāju, kā izņēmuma gadījums jāatrunā noteikumos atsevišķi.
9.punkts	Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu.
13.punkts	Jāpārstrādā atbilstoši precizētai norakstāmās degvielas uzskaites kārtībai. Izvērtējot iespēju izmantot GPS datus degvielas uzskaitē un norakstīšanai. Pārskatīt nepieciešamību katram darbiniekam reģistrēt katru braucienu. Pamatdati, kas jāuzskaita par katru mašīnu katru mēnesi elektroniski, ir: datums no – līdz; odometra rādījums no – līdz, ielietās degvielas daudzums.
17.punkts – 20.punkts	Veidot kā atsevišķu pielikumu PNA, kad transportlīdzeklis tiek nodots lietošanā.
21.punkts – 22.punkts	Svītrot, jo degvielas patēriņa normas mēnesī netiek noteiktas.
23.punkts	Dzēst, jo punkts dublē ārējos normatīvajos aktos noteiktās normas.
24.punkts	1.daļa – dzēst, nenoteikt degvielas patēriņa normu mēnesī konkrēti automašīnai, jo degvielas kopējās izmaksas struktūrvienībai vai iestādei kopumā ir jākontrolē un lietošana jākorģē atbilstoši reāllaikā izmantotajai degvielai atbilstoši veiktajiem braucieniem. 3.daļa – termina "nobraukuma normu" definēt, izmantojot terminu "nobraukuma limits" ekspluatācijas kontrolieluma ērtākai lietošanai un atšķirībai no patēriņa normas.
25.punkts	Pārskatīt transportlīdzekļa lietas aktualitāti un uzglabāšanu papīra formātā, ņemot vērā, ka ir pieejami e-formātā dati CSDD failā, kur var kontrolēt OCTA un tehniskās apskates termiņu, savukārt informācija par attiecināmām izmaksām ir pieejamas grāmatvedības uzskaites sistēmā un ceļazīmes, maršrutu lapas tiek iesniegtas un uzglabātas grāmatvedībā. Izskatīt iespēju izveidot katram transportlīdzeklim e-lietu.
26.punkts	Izvērtēt iespēju noteikt kārtību, kas jāievēro, ja VP nav nepieciešams transportlīdzeklis – atbildīgā persona sagatavo un iesniedz VP Priekšniekam ziņojumu par nepieciešamību atsavināt transportlīdzekli saskaņā ar normatīvo aktu prasībām par publiskās personas mantas atsavināšanu, norādot informāciju par transportlīdzekli, tā sākotnējo vērtību, aprēķināto nolietojumu, uzskaites vērtību un atsavināšanas iemeslu.
27.punkts	Dzēst.
28.punkts	Papildināt, nosakot, ka lietvedībā uztur dokumentu sarakstu, un pēc atsevišķa reģistra izveidošanas atsaukties uz to.
29.punkts	Mainīt - atrunāts citās ziņojuma daļās.
30.punkts	1.daļa – mainīt atbilstoši e-lietas izveidošanas laikam un lēmumiem. 5.daļa – nepieciešams aktualizēts regulējums par odometra nolasīšanu no automašīnas borta datora un saņemšanu kopā ar GPS koordinātēm.
31.punkts	Dzēst, pēc degvielas norakstīšanas ar GPS datu izmantošanas metodes ieviešanas leM.
32.punkts	Pārvaldes priekšniekam deleģēt tehniskās apkopes jautājumu risināšanu līdz 150 EUR limitam atbildīgajai amatpersonai.

	Papildināt punktu ar iekšējo izmaksu lietderības izvērtējumu – adekvāti izvērtējot iekšējā servisa izmaksas, salīdzinājuma ar ārējā pakalpojuma sniedzēja izmaksām pirms lēmuma par remonta veikšanu pieņemšanas. Papildināt, ka ziņojumā jāiekļauj izvērtējums.
38.punkts	Dzēst, kad tiks izveidota “Transportlīdzekļa e-lieta”, tad kontrole ir organizējama datu bāzes formā. Transportlīdzekļa e-lieta – veidojams elektroniski pārskatāms kopējā izmaksu un pasākumu ierakstu reģistru viena elementa pārskates režīms.
39.punkts	Dzēst vai aizvietot vārdu “izsniedz” ar vārdu “plāno”.
41.punkts	8.pielikums “Transportlīdzekļu riepas uzskaites karte” jāaizstāj ar datu reģistru transportlīdzekļa e-lietā.
42.punkts	Dzēst.

Datu avots: CSE COE

4.2. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests



Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests

- **Samazināt** nepieciešamo apstiprinājumu skaitu dažādiem dokumentiem, kā arī zemāku remonta izmaksu robežlielumu gadījumā deleģēt daļu funkciju.
- Izvērtēt iespēju plašāk izmantot dažādās sistēmās uzkrāto informāciju, lai **automatizētu lielāko daļu procesu**, piemēram, atskaitēm par patērēto degvielu, braucienu maršrutiem un mērķiem, kā arī ieviest e-transporta līdzekļa lietu.
- **Veikt ģeotelpisku analīzi tehnikas resursu izvietojumam un sasniedzamībai**, jo saskaņā ar datu analīzi, autotransporta noslodze km/ mēnesī norāda uz minimālu transportlīdzekļu lietojumu (attiecas uz speciālo tehniku). Ģeotelpiski ar matemātiskiem instrumentiem, izvērtēt optimālo autotransporta (speciālā tehnika) daudzumu un izvietojumu.

Transportlīdzekļu ekspluatācijas iekšējo normatīvo dokumentu novērtējums

Kopējo transportlīdzekļu ekspluatācijas kārtību regulē VUGD 26.08.2018 noteikumi Nr.22-1.12/2 “Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi”.

VUGD tehnikas parks sastāv no 304 speciālās tehnikas, 193 ikdienas lietojuma autotransporta - un 230 citas tehnikas vienībām. Ieteikumi tiek izdalīti atsevišķi attiecībā uz **speciālo tehniku** (jo trauksmes gadījumos ir nepieciešama augsta gatavība) un **ikdienas lietojuma automašīnām**.

Speciālai teknikai degvielas norakstīšanas uzskaites procedūra paredz degvielas uzpildi katra perioda beigās līdz pilnai degvielas tvertnei (lai nebūtu jāveic degvielas atlikuma mērījums). Pēc degvielas tvertnes uzpildīšanas speciālā tehnika vēl nobrauc noteiktu attālumu no degvielas uzpildes stacijas līdz novietnei bāzes vietā un tiek veikts **degvielas patēriņa aprēķins pēdējiem nobrauktajiem km līdz bāzes vietai**. Šāda precizitāte ir atbilstoša, taču sarežģī aprēķinus un nerada papildus pievienoto vērtību. Jāizvērtē iespēja fiksēt speciālās tehnikas odometra rādījumu pie katras automašīnas degvielas uzpildes, uz čeka norādot automašīnas reģistrācijas numuru un odometra rādījumu, organizēt braucienu uzskaiti izsaukumu reģistrā un degvielas patēriņa kontroles aprēķinus balstīt uz degvielas uzpildes čekos iekļauto informāciju, par perioda pēdējo odometra rādījumu pieņemot pēdējās degvielas uzpildes laikā fiksēto odometra rādījumu. Šāda pieeja veicinātu **vienotas vienkāršotas automatizētas degvielas norakstīšanas sistēmas izveidi**.

Līdzīgi kā VP gadījumā, VUGD netiek izmantoti **transportlīdzekļu PNA** (ikdienas lietojuma tehnika) pieņemšanu lietošanā, kā rezultātā darbinieks, kas saņem dienesta automašīnu savu tiešo darba uzdevumu veikšanai, neparakstās par automašīnas saņemšanu.

VUGD izmanto transportlīdzekļa maršruta lapas, kas tiek aizpildītas papīra formātā. VUGD autotransportam (ikdienas lietojuma tehnika) nav GPS. Izsaukumu sistēmā (IRVIS) tiek reģistrēti visi izsaukumi. Tādēļ būtu ieteicams pāriet uz citu iestāžu labās prakses piemēriem (VID) **attiecībā uz autotransporta vadību, kas ietver visa procesa automatizāciju** un attiektos no dokumentiem papīra formā. Lai automatizētu datu vākšanu, būtu nepieciešams ieviest **GPS visam autotransportam**, tādējādi tiktu ietaupīts laiks, kas tiek tērēts maršruta lapu aizpildīšanai.

Kuģošanas līdzekļu un atsevišķu mehānismu lietošanas un uzturēšanas regulējumu nodalīt vismaz atsevišķās dokumenta sadaļās, lai padarītu dokumentu ērtāku lietošanai un saprotamāku, jo kuģošanas līdzekļu un mehānismu regulējums ir atšķirīgs.

VUGD, saskaņā ar noteikumos noteikto, nedrīkst izmantot **saskaņoto paziņojumu satiksmes negadījuma gadījumā**, jo, saskaņā ar intervijās sniegto informāciju, negadījuma brīdī nevar tikt iegūta visa nepieciešamā informācija par satiksmes negadījumu tā novērtēšanai. Vēršam uzmanību, ka saskaņā ar “Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma”⁴¹ 36.pantu saskaņotais paziņojums varētu tikt izmantots.

Transportlīdzekļa lieta tiek veidota papīra formā, bet daļa informācijas uz ziņojuma sastādīšanas brīdi jau ir pieejama elektroniskā formā, piemēram, ERP “Horizon” ir iekļauta informācija par katra transportlīdzekļa izmaksām, GPS iekļauta informācija par automašīnas nobraukumu un braucieniem, tādēļ ilgtermiņā būtu izvērtējama iespēja veidot **e-transportlīdzekļa lietu**. Lai šādu sistēmu veidotu, būtu nepieciešams elektroniskā formā iegūt datus par transportlīdzekļa lietošanu, piemēram, lietotājs, perioda kopējais nobraukums (veidojas no odometra rādījumiem) un degvielas iegādes.

Noteikumos ir iekļautas formas autotransporta pieņemšanai servisā un izsniegšanai no servisa, kas izmantojamas gadījumos, ja remontdarbus veic ārpakalpojuma sniedzējs. **Formas** būtu iekļaujamas vispārējās vienošanās ar remontdarbu veicējiem pielikumos.

Transportlīdzekļa piešķiršanas un ekspluatācijas kontrole

Regulējums paredz jēdzienu “atbildīgais nodarbinātais”, kas faktiski ir vadītājs ar atbilstošu vadītāja apliecību, kas ir saprotams speciālās tehnikas kontekstā, bet ikdienas teknikai šāds definējums jāpapildina ar **reglamentējošu dokumentāciju, transportlīdzekļa PNA**. Skatīt ieteikumu ziņojuma 4.1. nodaļā “Valsts policija”.

Speciālai teknikai automašīnas apkopes grafiks nozīmē ne tikai budžeta plānošanu, bet arī skaidru plānojumu par **speciālās tehnikas pieejamību noteiktā laika posmā**. Apkopes laiki tiek precīzi plānoti un tiek ziņots operatīvajam dienestam par to, ka transportlīdzeklis nav pieejams, kas savukārt pamato papildus nepieciešamās atskaites. Šāda prakse jāņem vērā, vērtējot speciālo tehniku, piemēram, iekšējās darbnīcas un citus jautājumus.

Novērtējuma laikā tika veikts substantīvais tests – vienas nedēļas izsaukumu analīze. Testa laikā tika izvērtēta nobraukuma pamatotība (vienam transportlīdzeklim, vienai nedēļai). Saskaņā ar testa rezultātiem **speciālā transportlīdzekļa izmantošanas kontrole tiek veikta atbilstoši noteikumos noteiktajam**.

Transportlīdzekļa lietotāja atbildības un motivācijas nodrošināšana

Noteikumos ir iekļauta reglamentēta ziņošanas nepieciešamība par autotransporta tehniskā stāvokļa izmaiņām un defektiem un īpaši regulēta rīcība ceļu satiksmes negadījumos.

Lai nodrošinātu transportlīdzekļu uzturēšanu labā tehniskā stāvoklī, ir jāveic regulāra **transportlīdzekļa (izņemot speciālās tehnikas) stāvokļa monitorēšana**. Būtiska ir nepieciešamība ieviest transportlīdzekļa PNA, kas tiek parakstīts, savstarpēji nododot transportlīdzekli. Šis ir viens no dokumentiem, kas kopā ar skaidri definētiem lietošanas noteikumiem motivē lietotāju saglabāt transportlīdzekli tehniskā kārtībā.

⁴¹<https://likumi.lv/ta/id/87547-sauszemes-transportlidzeklu-ipasnieku-civiltiesiskas-atbildibas-obligatas-apdrosinasanas-likums>

Ekspluatācijas atskaites, transportlīdzekļu lietošanas un degvielas patēriņa uzskaitē un kontrole

Atskaitēs netiek norādīts odometra rādījums, kas liedz atskaiti izmantot **kopējā nobraukuma izvērtēšanai**, tādējādi netiek izmantota pieejamā informācija, lai izvērtētu autoparka stāvokli un iegūtu nepieciešamo informāciju, lai objektīvi izvērtētu nepieciešamību atjaunot autoparku.

Analizējot speciālās tehnikas autoparka lietošanas intensitāti, secināms, ka apmēram puse ugunsdzēsēju automašīnu vidēji veic ap 100 km mēnesī. Lai optimizētu transportlīdzekļu lietošanas intensitāti un noteiktu optimālās bāžu atrašanās vietas, vēlams veikt izvērtējumu **par speciālo transportlīdzekļu bāzes vietu ģeogrāfisko izvietojumu**, piesaistot ugunsdzēsības ekspertus vērtējuma sagatavošanā. Šāds izvērtējums nav iekļauts šī audita tvērumā, tomēr auditori norāda uz šāda izvērtējuma noderību, jo mūsdienīga matemātiskā analīze tehnikas pārvietošanās un izvietojuma vadībai parasti sniedz vismaz 10% efektivitātes pieaugumu.

Rekomendāciju kopsavilkums

Tabulā zemāk iekļauti ieteikumi attiecībā uz izmaiņām VUGD 26.08.2018 noteikumos Nr.22-1.12/2 "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi".

Tabula Nr.50. Priekšlikumi izmaiņām VUGD 26.08.2018 noteikumos Nr.22-1.12/2 "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi"

Priekšlikums – dokumentā atsevišķi atrunāt ūdenstransporta un sauszemes transporta, sauszemes transportam izdalot speciālā (speciāli aprīkotās automašīnas) un citu (vieglās automašīnas) transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus.	
Noteikumu punkts	Piedāvātās izmaiņas
3.1. punkts	Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu. Transportlīdzekļiem, kuriem ekspluatācijas uzsākšana ir neatliekami operatīva (speciālā tehnika ~300 vienības) un uz transportlīdzekļa nodošanas brīdi nav iespējams fiksēt konkrētu tā vadītāju, kā izņēmuma gadījums jāatrunā noteikumos kā iepriekš.
3.4. punkts	Termina "nobraukuma normu" definēt, izmantojot terminu "nobraukuma limits" ekspluatācijas kontrolieluma ērtākai lietošanai.
4.1. punkts	1.daļa. Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu. 4.daļa. Termina "nobraukuma normu" definēt, izmantojot terminu "nobraukuma limits" ekspluatācijas kontrolieluma noteikšanai.
6.5. punkts	Izvērtējot iespēju izmantot GPS datus degvielas uzskaitē un norakstīšanai, atbilstoši aktualizējot punkta redakciju.
6.7. punkts	Dzēst vārdus "Transportlīdzekļa maršruta lapu".
7.3. punkts	Dzēst - dublē MK 02.07.2015. noteikumus Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi".
7.6. punkts	Dzēst - dublē MK 02.07.2015. noteikumus Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi".
7.8. punkts	Izvērtēt atbilstību atbildīgā nodarbinātā atbildībai un kompetencei (atbildība par transportlīdzekļa nobraukumu atbilstoši noteiktajām gada un ikmēneša nobraukuma normām).
7.10. punkts	Dzēst, pievienojot 7.9. punktam.
7.12. punkts	Izvērtēt punkta nepieciešamību, ja iestādē tiek ieviesta GPS datu izmantošana maršrutu fiksēšanai - nepieciešams aktualizēts regulējums par odometra nolasīšanu no automašīnas borta datora un saņemšanu kopā ar GPS koordinātēm.
8.4. punkts	Dzēst. Bez īpašas pārbaudes nav iespējams fiksēt odometra bojājuma faktu.

12. punkts	Mainīt punkta redakciju, ņemot vērā, ka tas nosaka rīcību pret jomu regulējošajos normatīvajos aktos atļautajām darbībām.
16. punkts	Noteikt, ka informācija par automašīnu, kurai piesaistīta konkrēta degvielas karte, ievadāma Transportlīdzekļa e-lietā.
18.punkts VUGD speciālajai tehnikai	Ieteikums – fiksēt Speciālās tehnikas odometra rādījumu pie katras uzpildes, uz čeka norādot auto numuru un odometra rādījumu, organizējot braucienu uzskaiti izsaukumu reģistrā, un degvielas patēriņa kontroles aprēķinus balstot minēto čeku dokumentācijā, un par perioda pēdējo odometra rādījumu pieņemot pēdējās uzpildes laikā fiksēto.
18.2. punkts	Precizējams atbilstoši grozījumiem 18.punktā.
19. punkts	Dzēst, pēc degvielas norakstīšanas ar GPS datu izmantošanas metodes ieviešanas leM.
22. punkts	Pārskatīt transportlīdzekļa lietas aktualitāti un uzglabāšanu papīra formātā, ņemot vērā, ka ir pieejami e-formātā dati CSDD failā, kur var apskatīties OCTA un tehniskās apskates termiņu, savukārt informācija par attiecināmām izmaksām ir pieejamas grāmatvedības uzskaites sistēmā un ceļazīmes un maršrutu lapas tiek iesniegtas un uzglabātas grāmatvedībā. Izskatīt iespēju izveidot katram transportlīdzeklim e-lietu. Izvērtēt iespēju transportlīdzekļa e-lietu ieviešanu, plānot un īstenot posmos.
26.-30. punkts	Papildināt punktu ar iekšējo izmaksu lietderības izvērtējumu, adekvāti izvērtējot iekšējā servisa izmaksas, salīdzinājuma ar ārējā pakalpojuma sniedzēja izmaksām pirms lēmuma par remonta veikšanu pieņemšanas.

Datu avots: CSE COE

4.3. Valsts robežsardze



Valsts robežsardze

- **Samazināt** nepieciešamo apstiprinājumu skaitu dažādiem dokumentiem, kā arī zemāku remonta izmaksu robežlielumu gadījumā deleģēt daļu funkciju.
- Izvērtēt iespēju plašāk izmantot dažādās sistēmās uzkrāto informāciju, lai **automatizētu lielāko daļu procesu**, piemēram, atskaitēm par patērēto degvielu, braucienu maršrutiem un mērķiem, kā arī ieviest e-transportlīdzekļa lietu.

Transportlīdzekļu ekspluatācijas iekšējo normatīvo dokumentu novērtējums

VRS 09.08.2016 iekšējie noteikumi Nr.14 "Valsts robežsardzes transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi".

Līdzīgi kā VP gadījumā, VRS būtu izvērtējama prakse saistībā ar transportlīdzekļa PNA izmantošanu. Attēlos zemāk ir iekļauti maršruta lapas un ceļazīmes lietošanas piemēri, kas norāda uz nepieciešamās informācijas apjomu un detalizāciju, aizpildot formas.

Attēls Nr.20. VRS maršrutu lapa un ceļazīmes piemēri

MARŠRUTA LAPA

Ceļazīmes Nr. 2101
Transportlīdzeklis Ford Mondeo GT 503
marka, modelis valsts reģistrācijas numurs

Datums	Maršruts	Laiks		Nobraukts (km)	Personas, kura izmantoja transportlīdzekli		Piezīmes
		izbraukšanas	atgriešanās		Vārda iniciāļi, uzvārds	Paraksts	
8.01.2021	GP - Valna - GP	08:50	16:20	263	A. Šumans	[Paraksts]	
11.01.2021	GP - Mēte - GP	09:10	15:40	196	A. Šumans	[Paraksts]	
12.01.2021	GP - DEPO - CENKLUOS - GP	10:00	13:10	49	A. Šumans	[Paraksts]	
13.01.2021	GP - Valna - GP	11:30	13:15	18	A. Šumans	[Paraksts]	
15.01.2021	GP - AUS - GP	12:15	12:50	4	A. Šumans	[Paraksts]	
14.01.2021	GP - Motoru V4 - GP	9:20	10:00	6	A. Šumans	[Paraksts]	
15.01.2021	GP - Motoru V4 - GP	9:20	9:45	3	A. Šumans	[Paraksts]	
18.01.2021	VRS GP - Jevā M - VRS GP	8:50	9:00	3	A. Šumans	[Paraksts]	
19.01.2021	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	11:00	11:55	10	A. Šumans	[Paraksts]	
20.01.2021	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	10:00	16:50	22	A. Šumans	[Paraksts]	
21.01.2021	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	11:00	11:35	19	A. Šumans	[Paraksts]	
21.01.2021	VRS GP - Motoru V4 - VRS GP	14:00	14:20	6	A. Šumans	[Paraksts]	
21.01.2021	VRS GP - DEPO - VRS GP	13:30	15:25	74	A. Šumans	[Paraksts]	
22.01.2021	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	9:30	16:00	26	A. Šumans	[Paraksts]	
25.01.21	VRS GP - Noma - VRS GP	12:00	12:40	16	A. Šumans	[Paraksts]	
25.01.21	VRS GP - Motoru V4 - VRS GP	13:00	13:20	6	A. Šumans	[Paraksts]	
25.01.21	VRS GP - Noma - VRS GP	14:00	14:40	16	A. Šumans	[Paraksts]	
26.01.21	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	9:00	16:00	24	A. Šumans	[Paraksts]	
27.01.21	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	11:00	11:50	19	A. Šumans	[Paraksts]	
28.01.21	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	13:15	14:00	10	A. Šumans	[Paraksts]	
28.01.21	VRS GP - Jevā M - poste - VRS GP	9:00	16:00	20	A. Šumans	[Paraksts]	
29.01.21	VRS GP - Jevā M - poste - GP	11:00	11:45	12	A. Šumans	[Paraksts]	
29.01.21	VRS GP - AUS - VRS GP	13:00	13:25	2	A. Šumans	[Paraksts]	

VIZA: CEĻĀZĪME Nr. 2101
Ford Mondeo
A. Šumans
GJ 503
(valsts reģistrācijas numurs)
2021. g. 3. janvārī
(datums)

VRS Galvenā pārvalde
(strukturvienība)
Degvielas patēriņa norma: 100 km nobraukumam (litri) **11,88**
100 km nobraukumam ar pickabi (litri) _____
apkalpes sistēmas darbīšanai (litri/h) _____
motora darbības tukšgaitā (litri/h) _____

Zīnas uz mēneša sākumu		Zīnas uz mēneša beigām	
odometra atzīme	degvielas atlikums tvertnē	odometra atzīme	degvielas atlikums tvertnē
20	21	22	23
194602	59,00	195561	59

Mēneša datums	Transportlīdzekļa vadītāja vārda iniciāļi, uzvārds	Paraksts pirms transportlīdzekļa ekspluatācijas	Odometra atzīme pēc darba beigām	Nobraukums (km)	Nobraukums ar pickabi (km)	Nobraukums kopā (km)	Mēra darbs tukšgaitā (h)	Apkalpes sistēmas darbs (h)	Degviela (litri)								Paraksts pēc transportlīdzekļa ekspluatācijas	Paraksts par degvielas uzpildi	Piezīmes
									uzpildīts	atlikusi	atlikusi	atlikusi	atlikusi	atlikusi	atlikusi	atlikusi			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
08.01	A. Šumans	[Paraksts]	194865	263		263											[Paraksts]		
11.01	A. Šumans	[Paraksts]	195061	196		196											[Paraksts]		
12.01	A. Šumans	[Paraksts]	195110	49		49											[Paraksts]		
15.01	A. Šumans	[Paraksts]	195128	18		18											[Paraksts]		
15.01	A. Šumans	[Paraksts]	195130	4		4			42,21	42,21					59		[Paraksts]		DVS
16.01	A. Šumans	[Paraksts]	195138	6		6											[Paraksts]		
15.01	A. Šumans	[Paraksts]	195145	7		7											[Paraksts]		
18.01	A. Šumans	[Paraksts]	195153														[Paraksts]		
19.01	A. Šumans	[Paraksts]	195153	8		8											[Paraksts]		
19.01	A. Šumans	[Paraksts]	195167	10		10											[Paraksts]		
20.01	A. Šumans	[Paraksts]	195185	22		22											[Paraksts]		
21.01	A. Šumans	[Paraksts]	195203	18		18											[Paraksts]		
21.01	A. Šumans	[Paraksts]	195217	14		14											[Paraksts]		
23.01	A. Šumans	[Paraksts]	195248	26		26											[Paraksts]		
25.01	A. Šumans	[Paraksts]	195281	38		38											[Paraksts]		
26.01	A. Šumans	[Paraksts]	195305	24		24											[Paraksts]		

Datu avots: VRS

Šāda prakse rada papildus slodzi darbiniekiem, tādēļ būtu izvērtējama ceļazīmju un maršruta lapu lietošana, **izmantojot tikai elektronisko datu apstrādi**, līdzīgi kā tas tiek darīts citu iestāžu labās prakses gadījumā (skatīt ieteikumu aprakstu nodaļā 4.1. "Valsts policija").

Izvērtējama arī **e-transportlīdzekļa lietas izveide**, izmantojot citos elektroniskos reģistros pieejamo informāciju, kā arī būtu jāizvērtē lietderība attiecībā uz OCTA polises izdrukāšanu un ievietošanu transporta līdzekļa mapē (papīra formātā).

Kārtība nosaka, ka VRS struktūrvienības vadītājs ne retāk kā reizi mēnesī veic transportlīdzekļa izmantošanas ierakstu atbilstības pārbaudi, tādēļ, līdzīgi kā VP gadījumā, nepieciešams izvērtēt pārbaudes lietderību, kā arī iespēju deleģēt atsevišķas funkcijas, ja tiek pieņemts lēmums turpināt funkcijas izpildi.

Transportlīdzekļa vadītāja tiesības un pienākumi būtu noformējami atsevišķā noteikumu pielikumā, lai nodrošinātu ērtāku izmantošanu, piemēram, saistībā ar transportlīdzekļa PNA.

Valsts robežsardzes autotransportā ir uzstādītas sakaru iekārtas un datortehnika. Noteikumi nosaka, ka sakaru iekārtas un datortehnika ir jāizņem (jāveic to demontāža) no transportlīdzekļa uz remonta veikšanas laiku, bet, saskaņā ar intervijās sniegto informāciju, **tas netiek darīts**, tādēļ būtu pārskatāma kārtība, ja sakaru iekārta un datortehnika satur konfidencialu informāciju, tehnika būtu jāizņem un jāpilda noteikumos noteiktās prasības vai arī jāatrunā vispārīgā vienošanās ar ārējo pakalpojumu sniedzēju par **konfidencialās informācijas glabāšanas kārtību**.

Transportlīdzekļa piešķiršanas un ekspluatācijas kontrole

Katram transportlīdzeklim mēneša laikā tiek aizpildīta maršruta lapa un ceļazīme, kā arī mēneša beigās, apkopojot informāciju jaunā dokumentā un vairākkārt to pārrakstot, tiek iegūta informācija dažādās atskaitēs, kas izveidotas papīra formā un nav izmantojamas turpmākai analītikai, kā arī atskaišu sagatavošanai tiek patērēti ievērojami cilvēkresursi.

Intervijās tika pārrunāts, ka informācija PDF (*Portable Document Format*) formātā nav izmantojama tālākai analītikai, jo netiek nodrošināti apstrādājami dati. Informācijas apkopošana PDF formātā apstiprina to, ka tā netiek izmantota analītikai un pēc iespējas formāli parakstīti dokumenti PDF formātā būtu aizvietojami ar informāciju datu bāzēs vai kopējos reģistros.

Transportlīdzekļa lietotāja atbildības un motivācijas nodrošināšana

Izstrādājot jauno regulējumu par transportlīdzekļa ekspluatācijas procedūrām, autotransporta lietotāja pienākumus un atbildību būtu vēlams iekļaut atsevišķā dokumentā, ar kuru darbiniekam iepazīties, saņemot transportlīdzekli lietošanā.

Ekspluatācijas atskaites, transportlīdzekļu lietošanas un degvielas patēriņa uzskaitē un kontrole

Substantīvo testu laikā tika analizēti visi rēķini vairākiem transportlīdzekļiem par 2020.gadu, iekļaujot remonta rēķinus un pārbaudot šo rēķinu pamatotību. Testa laikā tika iegūts apstiprinājums, ka paaugstinātas pārgājības autotransports tiek lietots praksē salīdzinoši smagākos apstākļos, kas arī pamato lielākas autotransporta uzturēšanas izmaksas, bet jāņem vērā autotransporta lietotāju uzvedības analīzes.

Rekomendāciju kopsavilkums

Tabulā zemāk iekļauti ieteikumi attiecībā uz izmaiņām VRS 09.08.2016. iekšējos noteikumos Nr. 14 "Valsts robežsardzes transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi".

Tabula Nr.51. Priekšlikumi izmaiņām VRS 09.08.2016. iekšējos noteikumos Nr. 14 "Valsts robežsardzes transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi"

Noteikumu punkts	Piedāvātās izmaiņas
3. - 4.punkts	Pārskatīt transportlīdzekļa lietas aktualitāti un uzglabāšanu papīra formātā, ņemot vērā, ka ir pieejami e-formātā dati CSDD failā, kur var apskatīties OCTA un tehniskās apskates termiņu, savukārt informācija par attiecināmām izmaksām ir pieejamas grāmatvedības uzskaites sistēmā un ceļazīmes un maršrutu lapas tiek iesniegtas un uzglabātas grāmatvedībā. Izskatīt iespēju izveidot katram transportlīdzeklim e-lietu.
5.punkts	Izvērtēt iespēju noteikt kārtību, kas jāievēro, ja nav nepieciešams transportlīdzeklis – atbildīgā persona sagatavo un iesniedz Priekšniekam ziņojumu par nepieciešamību atsavināt transportlīdzekli saskaņā ar normatīvo aktu prasībām par publiskās personas mantas atsavināšanu, norādot informāciju par transportlīdzekli, tā sākotnējo vērtību, aprēķināto nolietojumu, uzskaites vērtību un atsavināšanas iemeslu.
7.punkts	Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA arī tālāklītošajam, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu.
8.2. punkts	Dzēst vārdus "OCTA polises".
11. punkts	Izvērtēt punkta atbilstību šo noteikumu būtībai.
14. punkts	Izvērtēt nepieciešamību noteikt pārvaldes struktūrvienības transportlīdzekļu kopējo nobraukumu.
15. punkts	Transportlīdzeklis ir jānodod lietošanā ar PNA, reģistrējot odometra un degvielas atlikumu rādījumus un automašīnas stāvokli nodošanas brīdī, kā arī parakstoties lietotājam gan par automašīnas saņemšanu, gan par saistošo noteikumu ievērošanu. Mutiskā atļauja netiek reģistrēta, nevar tikt nodotas materiālās vērtības, lietošanas atbildība utt.
16.1. punkts	3.daļa - Izvērtēt atbilstību.

16.3. punkts	Dzēst, atbilstoši GPS datu degvielas uzskaiti un norakstīšanai ieviešanas projekta stadijai.
16.6. punkts	Izvērtēt punkta atbilstību un lietderību dokumenta ietvaros, vai noteikt, pēc kādiem kritērijiem tiek izvērtēta nodarbinātā spējas un iemaņas vadīt konkrētu transportlīdzekli konkrētos ceļa un laika apstākļos.
17. punkts	Nepieciešams aktualizēts regulējums par odometra nolasīšanu no automašīnas borta datora un saņemšanu kopā ar GPS koordinātēm, atbilstoši sistēmas ieviešanas posmam.
19.1. punkts	Izveidot transportlīdzekļa e-lieta datu bāzes formā, tāda veida kontrole ir organizējama datu bāzes formā. Transportlīdzekļa e-lieta – veidojams elektroniski pārskatāms kopējā izmaksu un pasākumu ierakstu reģistru viena elementa pārskates režīms.
20.-21. punkts	Iekļaut kā pielikumu autovadītāja saistošajiem noteikumiem, kas pievienojams pie PNA pie auto pieņemšanas un nodošanas.
24. punkts	Izveidot transportlīdzekļa e-lieta datu bāzes formā, tāda veida kontrole ir organizējama datu bāzes formā. Transportlīdzekļa e-lieta – veidojams elektroniski pārskatāms kopējā izmaksu un pasākumu ierakstu reģistru viena elementa pārskates režīms.
26. punkts	Pielāgot atbilstoši degvielas saimniecības vadībai, izmantojot GPS datus – ar atbilstošiem pielāgojumiem.
27. punkts	Izveidot transportlīdzekļa e-lieta datu bāzes formā, tāda veida kontrole ir organizējama datu bāzes formā.
28. punkts	Dzēst.
29. punkts	Dzēst. Atbilstošo reālajai situācijai - tāds plāns netiek izmantots.
31. punkts	Nodaļas vai dienesta priekšniekam deleģēt tehniskās apkopes jautājumu risināšanu līdz 150 EUR limitam Pārvaldes struktūrvienības priekšniekam.
34.1.1. punkts	Dzēst, pārnest prasību par aparātūras neaizskaramību uz sadarbības līgumu.
34.2. punkts	Dzēst. Līgumā ar autoservisu atrunājams aizliegums servisā remontdarbu laikā aiztikt sakaru un datortehnikas iekārtas un veikt izmaiņas tajās.
34.3. punkts	Apstiprinājumu par transportlīdzekļa saņemšanu iespējams atzīmēt uz rēķina – norādot, "Autotransports saņemts, defekti novērsti".
35.1. punkts	Aizstāt ar regulējumu, kas uzliek par pienākumu servisam novērst 34.3. punktā konstatētos nepilnības. Dzēst/ - ielikt līgumā.
35.2. punkts	Izveidot transportlīdzekļa e-lieta datu bāzes formā, tāda veida kontrole ir organizējama datu bāzes formā.
36. punkts	Dzēst. Dublē citus iekšējos normatīvos aktus finanšu pārvaldības jomā.
37.-45. punkts	Dzēst, Dublē citus iekšējos normatīvos aktus finanšu pārvaldības jomā.
	Izveidot atbilstoši elektroniskās degvielas norakstīšanas sistēmas ieviešanai (GPS datus balstītas). Dzēst – ja tiks ieviesta odometra nolasīšana no automašīnas borta datora un saņemšanu kopā ar GPS koordinātēm.
46. punkts	Dzēst vai aizvietot vārdu "izsniedz" ar vārdu "plāno".
47. punkts	Izveidot transportlīdzekļa e-lieta datu bāzes formā, tāda veida kontrole ir organizējama datu bāzes formā un informāciju ievadīt tajā.
Viss dokuments	Nodrošināt konsekveni izmantotajos terminos – nodarbinātais, transporta līdzekļa vadītājs, nodarbinātais ar atbilstošu kvalifikāciju, Dienesta nodarbinātais utt.

Datu avots: CSE COE

4.4. Nodrošinājuma valsts aģentūra



Nodrošinājuma valsts aģentūra

- **Samazināt** nepieciešamo apstiprinājumu skaitu dažādiem dokumentiem, kā arī mazāku summu gadījumā deleģēt daļu no funkcijām.
- Visām iestādēm izvērtēt iespējas plašāk izmantot dažādās sistēmās uzkrāto informāciju, lai **automatizētu lielāko daļu no procesiem**, piemēram, atskaitēm par patērēto degvielu, braucieni maršrutiem un mērķiem, kā arī ieviest e-transporta līdzekļa lietu.
- Ieviest **“Materiāli tehniskās apgādes jomas rokasgrāmatas”** formu standarta procesu soļu aprakstiem visā resora autoparka saimniecības vadībā un izmantot degvielas norakstīšanas procesa digitalizācijas laikā.

Transportlīdzekļu ekspluatācijas iekšējo normatīvo dokumentu novērtējums

Kopējo transportlīdzekļu ekspluatācijas kārtību regulē NVA 28.12.2017. noteikumi Nr.19 “Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība”.

Īpaša iezīme NVA regulējumā – **transportlīdzekļa atsavināšanas kārtība** kā atzinīgi vērtējama sadaļa. Šāda sadaļa jāparedz kā iestāžu vadību pienākums kopējā regulējumā. Izvērtējuma metodika aprakstīta sadaļā par transportlīdzekļu noslodzes un nobraukuma izvērtēšanu.

Esošā iekšējā normatīvā bāze ir līdzīga citām resora iestādēm, kā arī audita ieteikumi ir līdzīgi, tādēļ kopumā kāda no resora iestādēm varētu uzņemties iniciatīvu attiecībā uz nepieciešamo izmaiņu ieviešanu esošajā normatīvā un pēc tās apstiprināšanas, citām iestādēm pārņemot aktualizētās normas iestādes transportlīdzekļu ekspluatācijas regulējumā. Jaunveidojamo / aktualizējamo dokumentu varētu veidot vadlīniju veidā, skaidrojot normatīvajos aktos noteiktās prasības transportlīdzekļu ekspluatācijas jautājumos kopumā visā resorā.

Transportlīdzekļa piešķiršanas un ekspluatācijas kontrole

Jāizvērtē iespēja veidot **kopīgu autotransporta reģistru** visām audita sfērā iekļautām iestādēm. Kopīgā reģistrā varētu tikt iekļauta šāds transportlīdzekļa informācijas minimums:

- reģistrācijas numurs;
- specifikācija;
- VIN numurs;
- reģistrācijas dokumenta numurs;
- patēriņa norma;
- operatīvais statuss;
- kategorija;
- degvielas tvertnes tilpums.

Kopējais reģistrs veidojams centralizēti un datu bāzes izveides iniciēšanu varētu uzņemties NVA. Jāņem vērā, ka šāds kontroles instruments netiek veidots “Vienota kontaktu centra platforma operatīvo dienestu darba atbalstam un publisko pakalpojumu piegādei”(turpmāk – 112 projekts) kontekstā, jo tas būs operatīvās vadības rīks un nenodrošinās visa autotransporta uzskaiti. Projekts 112 attiektos uz VP, VUGD un VRS.

2020.gadā NVA ievieš GPS izmantošanu autotransportā, un audita laikā norisinājās darbs pie GPS datu apstrādes tālākas pilnveidošanas. NVA ir pirmā iestāde, kas ir realizējusi GPS projektu degvielas norakstīšanas vajadzībām, bet problemātiska ir ātra degvielas pirkumu apstrāde, odometra rādītāju un degvielas atlikumu nolasīšana. Citām resora iestādēm būtu ieteicams izmantot NVA pieredzi, plānojot vispārējās digitalizētas degvielas uzskaites un norakstīšanas ieviešanu.

Transportlīdzekļa atbildības un motivācijas nodrošināšana

Izvērtēt katra transportlīdzekļa izmantošanas intensitāti un koplietošanas risinājumu ieviešanas iespējamību tām automašīnām, kuras pēdējā gada laikā vidēji lietotas ar intensitāti līdz 750 km mēnesī. Būtiskai daļai NVA izmantojamo transportlīdzekļu ir zema noslodze. Būtu svarīgi veicināt iestādes darbinieku kultūru un izvērtēt nepieciešamību autotransporta izmantošanai – iespējams, ir citi pārvietošanās risinājumi.

Ekspluatācijas atskaites, transportlīdzekļu lietošanas un degvielas patēriņa uzskaitē un kontrole

Audita interviju laikā NVA tehnikas vadības personāls norādīja uz nepieciešamību ieviest elektronisku parka uzskaites un administrēšanas risinājumu (skatīt citas ziņojuma 4.nodaļas sadaļas par vienotā reģistra izveides nepieciešamību resorā, kā arī 5.nodaļu – e-lietas paraugs).

Rekomendāciju kopsavilkums

Tabulā zemāk iekļauti ieteikumi attiecībā uz izmaiņām regulējumā.

Tabula Nr.52. Priekšlikumi izmaiņām NVA 28.12.2017. noteikumos Nr.19 "Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība"

Noteikumu punkts	Piedāvātās izmaiņas
7.4.punkts	Pārskatīt transportlīdzekļa lietas aktualitāti un uzglabāšanu papīra formātā, ņemot vērā, ka ir pieejami e-formātā dati CSDD failā, kur var kontrolēt OCTA un tehniskās apskates termiņu, savukārt informācija par attiecināmām izmaksām ir pieejamas grāmatvedības uzskaites sistēmā un ceļazīmes un maršrutu lapas tiek iesniegtas un uzglabātas, un arhivētas atbilstoši grāmatvedības prasībām. Izskatīt iespēju izveidot katram transportlīdzeklim e-lietu.
7.8. punkts	Pamatdati, kas jāuzskaita par katru mašīnu katru mēnesi elektroniski, ir: datums no – līdz; odometra rādījums no – līdz, ielietās degvielas daudzums, kā arī degvielas atlikumi, ja nav bijusi pilna degvielas tvertne.
11.punkts	Aktualizēt, kad tiks izveidota "Transportlīdzekļa e-lieta", tad kontrole ir organizējama datu bāzes formā. Transportlīdzekļa e-lieta – veidojams elektroniski pārskatāms kopējā izmaksu un pasākumu ierakstu reģistru viena elementa pārskates režīms.
11.6.punkts	Paredzēts aizpildīt akumulatoru bateriju ekspluatācijas kartes, bet nav skaidrs, kāpēc jāveic akumulatoru bateriju ekspluatācijas uzskaitē, jo to vērtība nav būtiska, tehnoloģiski šāda prasība nav pamatota.
15.punkts	Noteikt, ka informācija par autovadītāju, kuram izsniegta degvielas karte, ievadāma Transportlīdzekļa e-lietā.
17.3. punkts	Dzēst vai noteikt kritērijus/darbības, kādā veidā tiek kontrolēts struktūrvienības transportlīdzekļa vadītāja veselības stāvoklis.
18.-19. punkts	Veidot kā atsevišķu pielikumu PNA, kad transportlīdzeklis tiek nodots lietošanā.
43.punkts	Aktualizēt, kad tiks izveidota "Transportlīdzekļa e-lieta", tad kontrole ir organizējama datu bāzes formā.

Datu avots: CSE COE

4.5. Pārējās iestādes



Pārējās iestādes

- Pārējās audita tvērumā iekļautajās **iestādēs autotransporta apjoms nav liels**, salīdzinot ar analizētajām iestādēm, bet regulējums ir ļoti līdzīgs.
- Ņemot vērā iepriekšējās nodaļās izteiktos priekšlikumus, nepieciešams veikt **iekšējo normatīvo aktu aktualizāciju** PMLP, IeM IC, IDB.
- Transportlīdzekļa pieņemšanas/nodošanas procedūra organizējama, sastādot PNA, kur fiksēts tā vispārējs tehniskais stāvoklis, odometra un degvielas atlikuma rādījumi, kā arī pielikumā lasāmi lietotājam saistoši lietošanas noteikumi.
- Datu uzskaitē jāveido kopējos reģistros, kas nodrošina vienotas struktūras datu apstrādi efektīvākai resora autoparku apsaimniekošanai.

Pārējās audita tvērumā iekļautajās iestādēs (PMLP, IeM IC, IDB) autotransporta apjoms nav liels, salīdzinot ar analizētajām iestādēm, bet regulējums ir ļoti līdzīgs, tādēļ pārējām iestādēm saskaņā ar iepriekšējām ziņojuma sadaļām nepieciešamības gadījumā veikt izmaiņas iekšējos normatīvos aktos, kā arī atbilstošas izmaiņas autoparkā.

Zemāk iekļauti novērojumi un ieteikumi attiecībā uz citām audita sfērā iekļautām iestādēm:

- PMLP 20.01.2021. rīkojums par mēneša nobraukuma normām katrai no rīkojumā iekļautajām automašīnām būtiski pārsniedz vidējo 2020.gada nobraukumu, tādējādi nav skaidra rīkojuma lietderība un izmantojamība.
- NVA materiāltehniskās apgādes rokasgrāmatas procesu apraksta pieredze būtu izmantojama citās audita sfērā iekļautajās iestādēs, jo procesi apraksta veicamos soļus nepieciešamo mērķu sasniegšanai, lai nodrošinātu strukturētu autotransporta pārvaldību, piemēram, par autotransporta aprīkojuma uzskaiti un ekspluatāciju.
- Informācija par automašīnu nodošanu lietotājam, kas iegūta intervijās ar IDB, liecina, ka izmantotā PNA forma varētu tikt pilnveidota, nododot transportlīdzekli konkrētam lietotājam, jo saskaņā ar formu autotransports tiek nodots vairākiem lietotājiem vienlaikus.

5. TRANSPORTLĪDZEKĻU IEGĀDES, UZTURĒŠANAS UN EKSPLUATĀCIJAS IZDEVUMU NOVĒRTĒJUMS

Lai izvērtētu visu audita tvērumā iekļauto iestāžu autoparku uzturēšanas izmaksas, apstrādāti ap 35 tūkst. izmaksu ierakstu no resora iestāžu finanšu sistēmām. Faktiskās izmaksas attiecinātas uz transportlīdzekļiem un grupētas pa mēnešiem, lai iegūto informāciju savietotu ar lietojuma analīzes bāzi. Rezultātā specializētā autotransporta pārvaldības datu bāzē⁴² izveidots izmaksu analīzes modelis, kas ļauj pamatoti analizēt transportlīdzekļu izmaksas, salīdzinot tās ar citu iestāžu un organizāciju līdzvērtīgiem mērījumiem. Nomas pakalpojuma ikmēneša maksai aprēķinos izdalīta teorētiskā operatīvā līzings komponente, jo analizētajos nomas līgumos fiksēta gan iepirkuma cena katrai automašīnai, gan arī partnera piedāvātā atlikusī vērtība.

leM resora iestādes neizmanto finanšu līzingu (Likums par budžetu un finanšu vadību 36.pants 2.daļa).

Transportlīdzekļu uzturēšanas pakalpojumus sniedz iepirkuma procedūras kārtībā izvēlēti ārējā pakalpojuma sniedzēji, kas izvēlēti atbilstoši vispārīgās vienošanās principiem (piegādātāju saraksts ziņojuma pielikumā Nr.4.). Lielākā daļa transportlīdzekļu uzturēšanas pakalpojumu sniedzēju nosedz gan teritoriāli, gan funkcionāli nepieciešamos remontdarbus resora iestādēm. Attiecībā uz veiktajiem transportlīdzekļu uzturēšanas pakalpojumiem netiek analizētas konkrēta transportlīdzekļa uzturēšanas izmaksas.

5.1. VP autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



VP autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- Autotransporta iegādei tiek izmantoti gan transportlīdzekļu **iepirkumi (iegāde īpašumā/bilancē)**, gan nomas līgumi – **operatīvais līzings ar saistītajiem pakalpojumiem**.
- **Ieteicams pārskatīt operatīvā līzings iepirkuma nosacījumus**, kā, piemēram, iekļaut detalizētu informāciju par visām izmaksu komponentēm, kā arī pārskatīt operatīva līzings pretendenta vērtēšanas kritērijus, tai skaitā autotransporta izpiršanas vērtība kā piedāvājuma vērtēšanas kritērijs.
- Izmantojot citus operatīvā līzings nosacījumus, kā arī citus pakalpojuma pretendenta vērtēšanas kritērijus, operatīvā līzings un pakalpojumu kopējās **izmaksas iespējams panākt zemākas**.
- **Ieteicams pārskatīt autotransporta ar nobraukumu** virs 200 000 km izmantošanu, jo šādu transportlīdzekļu uzturēšanas un remontdarbu izmaksas līdzinās un pārsniedz operatīvā līzings izmaksas.

Autotransporta iegāde

Autotransporta iegādei tiek izmantoti gan autotransporta iepirkumi (iegāde īpašumā/bilancē), gan tiek noslēgti nomas līgumi – operatīvais līzings.

Uzskaites principi

Pamatlīdzekļu nolietojums, kas tiek izmantots finanšu uzskaitē, nedod objektīvu informāciju par ilgākā periodā lietotas tehnikas patiesajām izmaksām, jo bieži tiek izmantoti transportlīdzekļi, kuru atlikusī vērtība ir nulle vai ļoti zema. Ieteicams izvērtēt iespēju analītiskām atskaitēm izmantot faktisko

⁴² fleetsheet.info

izmantošanas laiku, nosakot mēneša vērtības krituma izmaksas analogiski operatīvā līzinga mēneša maksas aprēķinam.

Autotransporta nomas līgumi

Audita ietvaros tika analizēti VP transportlīdzekļu nomas līgumi un informācija par **privāto uzņēmumu autotransporta** nomas līgumiem. VP autotransporta gadījumā auditā netika izmantota visa datu kopa (vairāk nekā 1300 transportlīdzekļi), jo analīzes ietvaros ir svarīgi ņemt vērā autotransporta nobraukumu, autotransporta vecumu, kā arī jāizvēlas tādi transportlīdzekļi, ko izmanto privātie uzņēmumi, lai dati būtu salīdzināmi starp VP un privātajiem uzņēmumiem.

VP gadījumā transportlīdzekļu nomas līgumi iekļauj normāla nolietojuma remontdarbus, apdrošināšanu (OCTA un KASKO bez pašriskā) un CSDD maksājumus. Visas nomas pakalpojuma izmaksas ir **iekļautas vienā summā**, tādēļ nav iespējams analizēt un izdalīt atsevišķas izdevumu kategorijas. Ieteikums būtu prasīt potenciālajam līzinga pakalpojuma sniedzējam norādīt katru izdevumu pozīciju atsevišķi un atstāt iespēju vienoties, kuras izdevumu pozīcijas tiek iekļautas nomas līgumā un kādus pakalpojumus, piemēram, KASKO, VP iegādājas no cita pakalpojuma sniedzēja.

Kā **vērtēšanas kritērijs** automašīnu nomas gadījumā VP izmanto gan nomas maksu, gan transportlīdzekļa atlikušo vērtību. Transportlīdzekļa atlikušās vērtības izmantošana nomas līguma piedāvājumu izvērtējumā tā, kā tas darīts līdz šim, veido situācijas, ka potenciālais pakalpojumu sniedzējs palielina nomas maksu, lai transportlīdzeklim būtu pēc iespējas mazāka atlikusī vērtība, tādējādi VP ir augsti nomas maksājumi līzinga līgumu ietvaros. Šāda vērtēšanas kritēriju izmantošana ir izveidojusi situāciju, ka līgumi ar minimālu atlikušo vērtību, kas nodrošina minimālu piegādātāja risku līguma beigās, vienlaicīgi palielina nomas maksas maksājuma apjomu. Ierobežota budžeta apstākļos tas ļauj nomas līguma beigās automašīnas izpirkt, taču netiek izmantots princips "**maksā par to, ko lieto**", un transportlīdzekļu nomas iegādes princips zaudē savu nozīmi. Autotransporta izmaksas pamatā ietekmē transportlīdzekļa noskrējienis. Noskrējienu raksturo kopējais nobraukums un braukšanas intensitāte. Šādai pieejai būtu jānodrošina iekšējā vadības resursa samazinājums; princips "**maksā par to, ko lieto**" un nomaiņas regularitāte.

VP gadījumā jāņem vērā, ka transportlīdzekļu nomas cenā varētu tikt ietvertas papildus riska komponentes saistībā ar autotransporta izmantošanas veidu – agresīva un nesaudzīga braukšana, kas būtu saistīta ar VP pienākumu veikšanu. Iepirkuma diferencēšana šajā virzienā ļauj piegādātājam papildus risku cenā iestrādāt tikai īpaši lietotiem transportlīdzekļiem, bet **neiekļaut šo risku** transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti ikdienas lietošanā.

Autotransporta līzinga cenas

Audita ietvaros tika veikts tests izvēlētai transportlīdzekļu grupai, salīdzinot VP nomas līguma izmaksas ar privāto uzņēmumu nomas līguma izmaksām. Testa veikšanai tika izvēlēts vieglais autotransports, lai varētu veikt salīdzinājumu ar privāto sektoru. Jāņem vērā, ka privātiem uzņēmumiem ir iespēja atgūt 50% no vieglā auto izmaksu priekšnodokļa, tāpēc tiek analizētas izmaksas bez PVN.

Audita ietvaros tika atlasīta šāda testa kopa:

- **Nobraukuma grupas** (nobraukums mēnesī) – 750 km-1 500 km un 1 500 km-3 000 km. Šāda mēneša nobraukumu intensitāte ir apmēram 60% VP autoparkam.
- **Iegādes cenas diapazons** – 16 000 EUR-20 000 EUR, bez PVN.
- **Testa kopas izmērs** - 260 transportlīdzekļu vienības ar zemu papildus aprīkojuma izmaksu līmeni, jo kopumā ir iepirkts krietni vairāk transportlīdzekļu, bet daļai no šiem transportlīdzekļiem ir speciāls aprīkojums u.c., piemēram, restes, tādēļ šie transportlīdzekļi nav izmantojami salīdzinājumam ar privāto sektoru.
- **Automašīnu kategorija** - vieglais pasažieru, lai salīdzinātu ar privāto uzņēmumu nomas līgumiem.

Testa rezultāti atspoguļoti tabulā zemāk.

Tabula Nr.53. Autotransporta līzings audita testa rezultāti

Nobraukuma diapazons mēnesī, km	Auto skaits, VP	VP Nomas maksa, bez PVN	VP izmaksas EUR/100km	Auto skaits, privātais	Nomas maksa bez PVN, privātais	Izmaksas, EUR/100km, privātais
750-1 500	67	501.83	42.85	4	260	20.3
1 500-3 000	187	501.83	22.75	10	260	10.89

Datu avots: CSE COE

Testa rezultāti liecina, ka VP autotransporta izmaksas gan attiecībā uz līzings līgumiem, gan attiecībā uz nobraukumu uz 100 km, neņemot vērā degvielas izmaksas, ir apmēram divas reizes lielākas kā privātā sektora uzņēmumam.

Zemāk uzskaitītas galvenās atšķirības attiecībā uz līzings līguma nosacījumiem VP un privātajam uzņēmumam.

- **Nomas līgumi.** VP nomas automašīnām mēneša maksājumā ietilpst nomas maksājums, apkopes un nolietojuma remontdarbi, KASKO un OCTA apdrošināšana, ekspluatācijas nodoklis (ne-operatīvajam transportam), kā arī CSDD maksājumi. Privātajam uzņēmumam šajā salīdzinājumā līdzīgas klases VW un Škoda automašīnām, operatīvā līzings līgums neparedz pirmo iemaksu, ikdienas tehniskās uzturēšanas izmaksas tiek segtas atbilstoši servisa rēķiniem, bet apdrošināšanas administrēšanu veic brokeris.
- **KASKO apdrošināšana.** VP nomas līgumi ir bez pašriskā. VP, kā arī VP darbinieki nemaksā par automašīnu bojājumiem, arī tad, ja transportlīdzekļa lietotājs ir vainīgs pie transportlīdzekļa bojājumiem. Privātā uzņēmuma pašriskā ir 400 EUR un, ekspluatējot autoparku uz 100 automašīnām, gadā ir apmēram 10 – 15 KASKO gadījumu un pašriskā izmaksas ir ne vairāk kā 6 000 EUR gadā (kopā visām 100 mašīnām). Papildus katru gadu tiek izvērtēti vismaz 4 apdrošināšanas akciju sabiedrību piedāvājumi, lai katru gadu pārslēgtu KASKO apdrošināšanas līgumus. Saskaņā ar privāto uzņēmumu sniegto informāciju līguma pārslēgšanas procedūra nav sarežģīta un laikietilpīga. Lai samazinātu apdrošināšanas maksājumu, uz autotransporta lietotāju tiek attiecināti 200 EUR no pašriskā vērtības un pārējos sedz privātais uzņēmums.
- **Operatīvā līzings līguma beigu vērtība.** Privātā uzņēmuma gadījumā operatīvā līzings līguma beigu vērtība pēc 60 mēnešiem ir **apmēram 32-45%** no transportlīdzekļa sākotnējās vērtības. Līguma beigās visi transportlīdzekļi tiek realizēti pašu spēkiem par cenu, kas reti nesasniedz atlikušo vērtību, tāpēc atpirkuma nosacījumi netiek izmantoti. Operatīvā līguma beigās, nododot atpakaļ autotransportu, par katru bojājumu un nolietojumu virs normas, tiek izstādīts defektācijas akts un ir jāveic papildus to maksājums. Tādēļ privātais uzņēmums neatdod mašīnu līzings kompānijai, bet pats pārdod, izvairoties no izmaksām, kas saistītas ar defektācijas risku izmaksām. Piemēram, pat pie ļoti zemas atlikušās vērtības defektācijas-sēdekļa labošana, kas dod papildus izmaksas VP līguma gadījumā- ir iespējama. VP gadījumā Vestienas ielā 4, Rīgā varētu tikt izveidota infrastruktūra un izvietotas automašīnas pārdošanai, ja tiktu pieņemts lēmums izpirktās automašīnas rotēt tālākai ekspluatācijai resora ietvaros, bet bilancē esošās, kas vairs nav nepieciešamas, pārdot.
- **Automašīnu nodošana ekspluatācijā.** Privātā uzņēmuma gadījumā katrs transportlīdzekļa lietotājs saņem automašīnu ar PNA, kur iespējams pievienot bojājumu fotogrāfijas, kā arī aprakstīt bojājumus un parakstīties par noteikumu ievērošanu. Automašīnu nododot, tiek fiksēti papildus konstatētie bojājumi, un lietotāja atbildības daļa ieturēta no atalgojuma.
- **Tehniskās uzturēšanas izmaksas.** Privātam uzņēmumam tehniskās uzturēšanas izmaksas parasti sākas ar 3 – 5 autotransporta ekspluatācijas gadu un tās vidēji ir 25 – 50 EUR mēnesī bez PVN, administrējot transportlīdzekļu apkalpošanu ārpus dīleru servisiem, taču neuzturot savu darbnīcu. Tā kā VP līgumos nav izdalīta šī pakalpojuma sadaļa, to nav iespējams salīdzināt ar privāto sektoru. VP veco automašīnu tehniskās uzturēšanas izmaksas mēnesī bieži pārsniedz 200 EUR, kas varētu būt salīdzināmas ar optimāliem līzings maksājumiem jaunai mašīnai privātā sektorā.

- **Kopējais nobraukums**, 150 000 km vieglai automašīnai ir nolietojuma ziņā vērā ņemams nobraukums, un pie transportlīdzekļa vecuma virs 10 gadiem un ar nobraukumu virs 200 000 km transportlīdzeklis būtu jāmaina.

Tehniskās uzturēšanas izmaksas

Audita ietvaros tika veikts tests saistībā ar VP autoparka faktiskajām tehniskās uzturēšanas izmaksām. Tabula zemāk iekļauj šādu informāciju: automašīnu nobraukumu grupa, lietojuma grupa (nobraukums mēnesī) un katrai grupai ir izrēķināts vidējais aritmētiskais tehniskās uzturēšanas izmaksām mēnesī. Vidējais aritmētiskais ir rēķināts, ņemot vērā katra autotransportlīdzekļa, kas iekļauts attiecīgajā grupā, faktiskās izmaksas. Izmaksas analizētas par 2020.gadu. Kopā tika izanalizētas apmēram 440 automašīnas – tikai autotransports, kas uzskaitīts VP bilanci, jo autotransportam, kas tiek izmantots saskaņā ar nomas līgumiem, šāda informācija nav pieejama. Krāsojums tabulā zemāk norāda uz izmaksu vērtības izmaiņām, sākot no zemām izmaksām, kas apzīmētas ar zaļu krāsu, līdz augstām izmaksām, kas pāriet no dzeltenas uz sarkanu krāsu.

Tabula Nr.54. VP autoparka faktiskajās tehniskās uzturēšanas izmaksas

Nobraukuma grupa, km	Lietojuma grupa, km/mēn	VP Kurzeme	VP Latgale	VP Rīga	VP Vidzeme	VP Zemgale	Vidējais
50 000	750	14 €	23 €	36 €	47 €		33 €
	1500	116 €	12 €	22 €	5 €	25 €	30 €
	3000		3 €				3 €
100 000	750	44 €	54 €	72 €	69 €	42 €	59 €
	1500	22 €	4 €	15 €	4 €	60 €	16 €
	3000	72 €		46 €		48 €	52 €
	Virs 3000				33 €	46 €	40 €
150 000	750	33 €		24 €	5 €	124 €	38 €
	1500	219 €	55 €	55 €	17 €		61 €
	3000	227 €	58 €	62 €	122 €	108 €	103 €
	Virs 3000				139 €		139 €
200 000	750	26 €	16 €	90 €	35 €	59 €	47 €
	1500	58 €	56 €	22 €	42 €	83 €	53 €
	3000	95 €	206 €	52 €		169 €	88 €
	Virs 3000						
Virs 200 000	750	86 €	59 €	98 €	37 €	107 €	78 €
	1500	66 €	100 €	131 €	94 €	116 €	100 €
	3000	174 €	126 €	158 €	149 €	137 €	153 €
	Virs 3000	285 €	132 €	137 €	277 €	309 €	213 €
Vidējais		95 €	71 €	79 €	69 €	98 €	81 €

Datu avots: CSE COE

No tabulā apkopotās izmaksu informācijas var redzēt izmaksu izmaiņu tendenci, kur pie neliela noskrējiena izmaksas ir mazas, bet noskrējienam pārsniedzot nobraukumu 200 000 km un lietošanas intensitāti 3 000 km/mēn., izmaksas būtiski pieaug. VP automašīnu saraksts, kuru servisa izmaksas mēnesī pārsniedz 200 EUR, pievienots pielikumā nr.5.32. Rīgā VP izmanto iekšējo remontdarbnīcu, kuras izmaksas jāattiecinā uz 220 Rīgā izvietotajām īpašumā esošajām automašīnām. Datu uzskaites kārtības dēļ nav bijis iespējams attiecināt telpu, aprīkojuma un personāla izmaksas un autotransporta remonta izmaksas.

Galvenie secinājumi:

- Autotransporta ar nobraukumu virs 200 000 km servisa **izmaksas ir ļoti augstas**, apmēram 150 – 250 EUR mēnesī, kas ir līdzīgas operatīvā līzīngā nomas maksājumiem privātā sektorā.
- Attiecībā uz izmaksām Rīgā nav ņemtas vērā visas izmaksas, kā, piemēram, remonta darbnīcas uzturēšanas izmaksas, telpu izmaksas, darbinieku atlīdzība utt., bet ņemtas vērā

tikai VP atbilstoši uzskaitītās izmaksas, tādējādi tabulā iekļautās **izmaksas attiecībā uz Rīgu datu nepilnības dēļ ir izteikti samazinātas.**

- Izmaksu starpība starp dažādām **reģionālām pārvaldēm** varētu tikt skaidrota ar dažādu izmantoto autotransportu, kā arī audīta kopas lielumu.

5.2. VUGD autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



VUGD autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- Autotransporta iegādei tiek izmantoti gan autotransporta **iepirkumi** (iepirkumu procedūras), gan salīdzinoši nenolietotas vienības VUGD autoparkā tiek **nodotas no VP autoparka.**
- Ieteicams pēc iespējas ātrāk veikt speciālā transporta, kas ražots PSRS (ZIL markas), **nomaiņu.**
- Ikdienu lietojuma autoparkā rast iespējas izmantot vieglos transportlīdzekļus **intensīvāk resora ietvaros**, vienlaicīgi monitorējot kopējo tehniskās uzturēšanas izmaksu līmeni.

Autotransporta iegāde

Autotransporta iegādei tiek izmantoti gan autotransporta iepirkumu konkursi, gan salīdzinoši nenolietotas vienības VUGD autoparkā tiek nodotas no VP autoparka (atsevišķi gadījumi pēdējos gados).

Vairāk kā 55% ikdienas autoparka ir iegādāti 2008.gadā un agrāk, pēdējie būtiskie jaunu automašīnu iepirkumi bija 2011. gadā (apmēram 30% no visa autoparka) un 2014.gadā (apmēram 11.24% no visa autoparka).

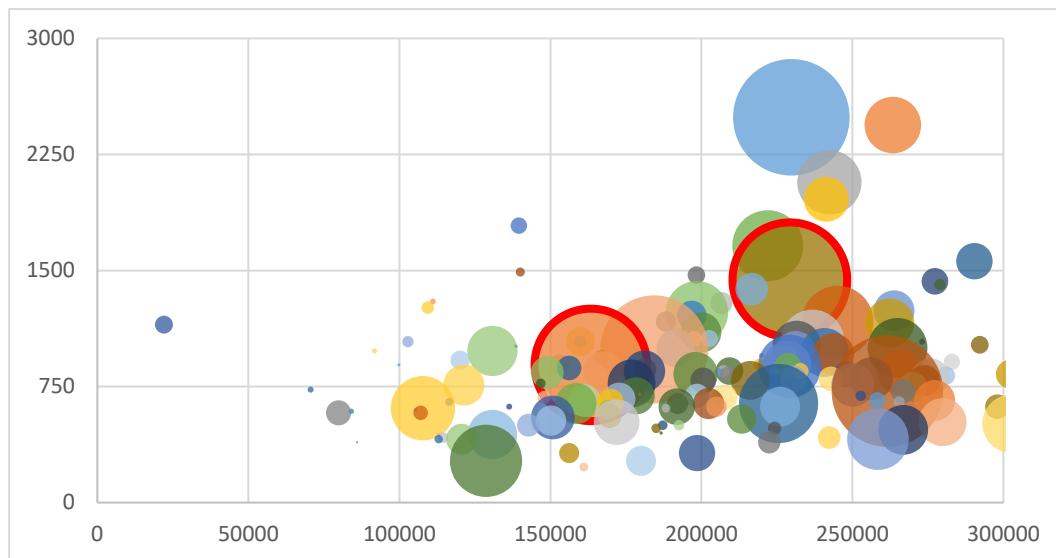
Turpretī gandrīz 35% speciālās tehnikas parka izlaidums ir 2000.gads vai vecāks, bet no 2016.gada līdz 2018.gadam vērojama ap 10% parka atjaunošana gadā.

Kā jau apskatīts ekspluatācijas novērtējumā, VUGD raksturīga zema gan ikdienas, gan speciālās tehnikas lietošanas intensitāte. Pieņemot, ka autoparka vienību skaits ir funkcionāli atbilstošs, t.i., nav iespējama automašīnu skaita samazinājums, lietderīgās lietošanas perioda aprēķinos tas jāņem vērā, jo automašīnas ar zemāku lietošanas intensitāti ekonomiski pamatoti var ekspluatēt ilgāk.

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas

Vieglo transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums apskatāms attēlā zemāk, norādot transportlīdzekļa nobraukumu (horizontālā ass), mēneša vidējo nobraukumu (vertikālā ass) un tehniskās uzturēšanas izmaksas (krāsainais aplis). Attēla apli izmērs norāda uz automašīnas uzturēšanas izmaksu vērtību (lielāks aplis, lielākas servisa izmaksas).

Attēls Nr.21. VUGD vieglo transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums

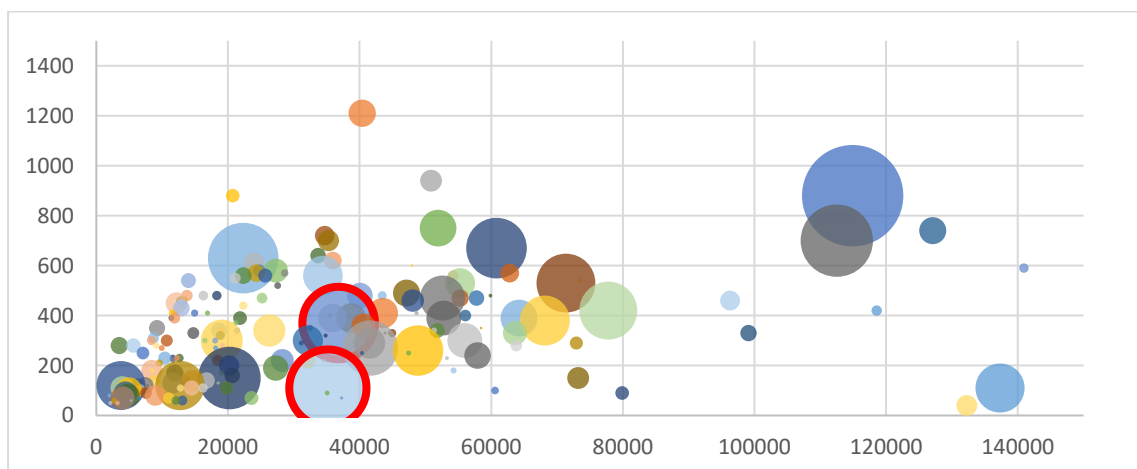


Datu avots: CSE COE

Apvilktie (ar sarkanu) attēla elementi reprezentē automašīnas ar tehniskās uzturēšanas izmaksām apmēram 250 EUR mēnesī. Būtiskais šajā situācijā ir tas, ka **vidēji augsts tehniskās uzturēšanas izmaksu līmenis** raksturīgs vieglajām automašīnām ar lietošanas intensitāti līdz 900 km mēnesī. Turklāt līdzīgi kā VP gadījumā, uzskaites trūkumu dēļ nav bijis iespējams uz katru no automašīnām attiecināt iekšējās remontdarbnīcas personāla, telpu un aprīkojuma izmaksas. VUGD vieglo automašīnu saraksts, kuru servisa izmaksas pārsniedz vidēji 200 EUR mēnesī, pievienots pielikumā nr.5.33. Kā redzams, pārējo ikdienas lietojuma automašīnu uzturēšanas izmaksas ir mērenas, un nākotnē būtiski tās monitorēt pēc remontdarbnīcas faktisko izmaksu uzskaites pilnveidošanas, lai līdzīgi kā VRS Ford Focus piemērā, kas aprakstīts 5.3.nodaļā, noteiktu pamatotu nomaiņas laiku.

Speciālās tehnikas tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums apskatāms attēlā zemāk, norādot transportlīdzekļa nobraukumu (horizontālā ass), mēneša vidējo nobraukumu (vertikālā ass) un tehniskās uzturēšanas izmaksas (krāsainais aplis).

Attēls Nr.22. VUGD speciālās tehnikas tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums



Datu avots: CSE COE

Apvilktie (ar sarkanu) attēla elementi reprezentē tehnikas vienības ar mēneša tehniskās uzturēšanas izmaksām 850-900 EUR mēnesī. Kā vizuāli redzams attēlā, arī daudz citu tehnikas vienību uzturēšanas izmaksas pārsniedz 500 EUR mēnesī, un kopējais lietojuma līmenis ir pietiekami zems,

lai argumentēti norādītu uz skaidriem nomaiņas kritērijiem. Būtiskāk šajā gadījumā ir balstīties uz jau apskatītajiem funkcionālās atbilstības kritērijiem, kā arī uz ikdienas novērojumiem par PSRS ražotās tehnikas veikspēju.

Pamatojoties uz veikto datu analīzi, galvenie ieteikumi:

- Ieteicams speciālā transporta daļā iespējams ātri nomainīt tehniku, kas ražota PSRS. Speciālās tehnikas gadījumā kopējais lietošanas līmenis ir zems, piemēram, PSRS ražotiem transportlīdzekļiem vidēji apmēram 100 km mēnesī. Pamatojums šādai steidzamai nomaiņai – ir transportlīdzekļu funkcionālo neatbilstība; ikdienas uzturēšana prasa ievērojamus resursus; kā arī audita laikā ir noticis transportlīdzekļa aizdegšanās gadījums. ZIL markas speciālo transportlīdzekļu saraksts ir pievienots pielikumā nr.5.16.
- Ikdienas lietojuma autoparkā rast iespējas izmantot vieglos transportlīdzekļus intensīvāk resora ietvaros, vienlaicīgi monitorējot kopējo tehniskās uzturēšanas izmaksu līmeni. VUGD apmēram 70% transportlīdzekļu mēnesī vidēji nobrauc 900 km, tādējādi veidojot mazu nobraukumu. Ārkārtas izsaukumi galvenokārt attiecas uz speciālo tehniku auto, tādēļ vieglās mašīnas varētu izmantot resora ietvaros.

5.3. VRS autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



VRS autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- Visi autotransporta līdzekļi ir **īpašumā/bilancē** un iegādāti iepirkumu procedūru rezultātā.
- **Automašīnu nomaiņu/realizāciju** plānot transportlīdzeklim, sasniedzot 200 000 km nobraukumu.
- Izvērtēt iespēju ieviest **e-lietu** - specifisku tikai autoparka vadības un administrēšanas vajadzībām paredzētu datu pārskatu.

Autotransporta iegāde

Autotransporta iegāde ietver tikai autotransporta iepirkumus (īpašumā) un tikai izņēmuma gadījumos (projekti kustībai ārzemēs) tiek izmantots nomas pakalpojums, kas netiek izvērtēts audita ietvaros. VRS 2006., 2007. un 2014.gadā ir bijuši pieejami nepieciešamie finanšu līdzekļi, lai iegādātos transportlīdzekļus autoparka atjaunošanai. Arī 2021.gada sākumā ir reģistrēti 10 transportlīdzekļi, taču vairāk kā 60% autoparka pašreiz joprojām ietver transportlīdzekļus, kas ir 18 un vairāk gadu veci.

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas

Automašīnu remontam ir izmantots autoservisu pakalpojumu sniedzēju tīkls (ziņojuma pielikums Nr.4.), kas izvēlēts vispārējās vienošanās kārtībā, un katrā remonta epizodē tiek izmantota atbilstoša vērtēšana.

Lai analizētu VRS transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas, tika atlasīti salīdzināmi dati par automašīnu kopu, kas būtu salīdzināmas un raksturotu lielāko daļu VRS autoparka. Izvēlēta automašīnu kopa satur Ford Focus un Nissan Pathfinder/Toyota Hilux markas automašīnas ar vidējo nobraukumu mēnesī 750 km – 1 500 km, 1 500 km – 3 000 km un virs 3 000 km. Šāda kustības intensitātes kopa ir 45% no autoparka.

Tabulā iekļautas divas autotransporta grupas – apvidus auto un Ford Focus, jo VRS visvairāk ir tieši šo divu grupu transportlīdzekļi un tās ļoti labi raksturo VRS autoparku. Analīzes mērķis bija izvērtēt uzturēšanas izmaksu dinamiku atkarībā no transportlīdzekļa nobraukuma mēnesī katrai no grupām.

Tabula Nr.55. VRS autotransporta uzturēšanas izmaksu dinamika

Noskrējiena diapazons, km	Automašīnu skaits, apvidus mašīna	Vidējās uzturēšanas izmaksas mēnesī bez PVN (EUR)	Automašīnu skaits, Ford Focus	Vidējās uzturēšanas izmaksas mēnesī bez PVN (EUR)
750-1 500	4	75.58	26	82.13
1 500-3 000	19	124.84	18	140.64
Virs 3 000	20	261.31	1	191.18

Datu avots: CSE COE

Kā redzams no tabulas augstāk, Ford Focus lietojums ir salīdzinoši neliels, kas tiek pamatots ar pamatdarbības funkcijām. Savukārt apvidus transportlīdzekļu lietojums tiek vērtēts attiecībā uz konkrētiem transportlīdzekļiem.

Tabulā zemāk iekļauta informācija par Ford Focus uzturēšanas izmaksu dinamiku atkarībā no nobraukuma un lietošanas intensitātes. Krāsojums norāda uz izmaksu vērtības izmaiņām, sākot no zemām izmaksām, kas apzīmētas ar zaļu krāsu, līdz augstām izmaksām, kas pāriet no dzeltenas uz sarkanu krāsu.

Tabula Nr.56. VRS Ford Focus uzturēšanas izmaksu dinamika

Nobraukuma grupa, km	Lietojuma grupa, km/mēn.	Vidējās uzturēšanas izmaksas mēnesī, EUR
Līdz 100000	Līdz 750	51
150000	750	52
	1500	49
	3000	71
200000	750	59
	1500	105
	3000	245
Virs 200000	750	60
	1500	83
	3000	139
	Virs 3000	191

Datu avots: CSE COE

Tabulā zemāk tiek modelēts iespējamais aprēķins Ford Focus transportlīdzekļu lietošanas periodiem, pieņemot 5 un 10 gadu lietošanas periodu, un, ņemot vērā, Ford Focus iegādes vērtību 15 000 EUR. Izmaksas tiek norādītas operatīvā līzīngā aprēķina ekvivalentam, aprēķinot mēneša izmaksas ar gada procentu likmi 1%. Veiktā analīze ļauj parādīt starpību ikmēneša maksājumiem un pamatot atbilstošu nomaiņas laiku kontekstā ar tehniskās uzturēšanas izmaksām.

Tabula Nr.57. Ford Focus tipa automašīnu operatīvā līzīngā izmaksu modelēšana.

Iegādes cena	Ekspluatācijas laiks, mēn	Atlikusī vērtība, %	Atlikusī vērtība, EUR	Izmaksas mēnesī ar gada maksājumu 1%
15 000	120 (10 gadi)	10%	1500	€119,42
15 000	60 (5 gadi)	30%	4500	€183,08

Datu avots: CSE COE

Kā redzams no aprēķiniem tabulā augstāk, Ford Focus tipa automašīnas operatīvā līzīngā izmaksas sastādītu 119,42 EUR/mēn., ja automašīnas lietošanas laiks būtu 10 gadi, un ņemot vērā atlikušo vērtību 10%. Savukārt, Ford Focus tipa automašīnas operatīvā līzīngā izmaksas sastādītu 183,08 EUR/mēn., ja automašīnas lietošanas laiks būtu 5 gadi, un ņemot vērā atlikušās vērtību 30%. Abos gadījumos iespējamā operatīvā līzīngā ikmēneša izmaksas ir mazākas, nekā tabulā augstāk uzrādītās faktiskās Ford Focus uzturēšanas izmaksas automašīnām, kuru nobraukums ir 200 000 km un lietošanas intensitāte 3 000 km/mēn. Pielikumā nr.5.34. VRS automašīnu saraksts, kuru uzturēšanas izmaksas pārsniedz 200 EUR/mēn.

Galvenie secinājumi:

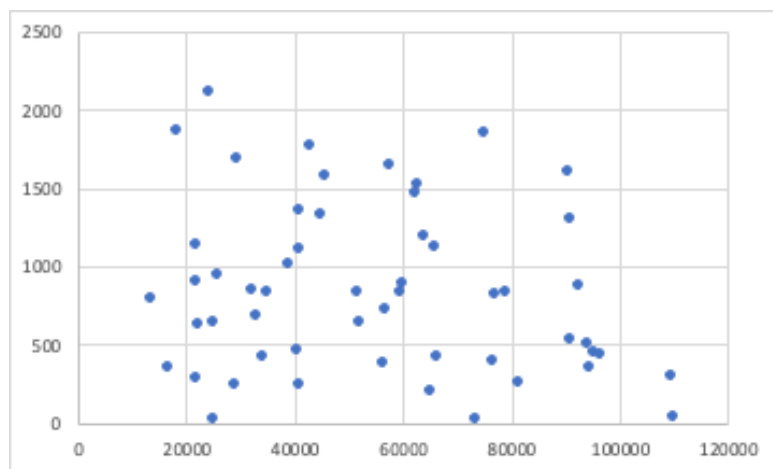
- Analīzē redzams, ka, lietojot Ford Focus 5 gadus ar nobraukumu līdz 150 000 km, transportlīdzekļa uzturēšanas izmaksas nepārsniedz 200 EUR mēnesī, taču pēc 10 gadiem uzturēšanas izmaksu summa palielinās pat divkārt. Ieteicams Ford Focus (vieglā kompaktklase) **automašīnu nomaiņu/realizāciju** plānot transportlīdzeklim, sasniedzot 200 000 km nobraukumu.
- Ikmēneša izmaksu summas starpība 63.67 EUR starp diviem nomas periodiem (5 un 10 gadi) **norāda uz robežvērtību** - tiklīdz mēneša uzturēšanas izmaksu starpība pārsniedz šo lielumu – jauns transportlīdzeklis finansiāli kļūst izdevīgāks, bet vecā turpmāka lietošana saistīta ne tikai ar lielākām izmaksām, bet arī ar dīkstāvju risku un darbinieku motivācijas kritumu.

Informācija par 2020.gada VRS apvidus auto transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksām tika iegūta no finanšu sistēmas atskaišu datiem, kas tika pārbaudīti izlases kārtā pret iesniegtajiem izdevumus attaisnojošiem dokumentiem. Lielai daļai automašīnu gada uzturēšanas izmaksas pārsniedz 2 000 EUR un veido gandrīz pusi no kopējām autoparka uzturēšanas izmaksām. Šāda situācija ir vērtējama kritiski, jo 13 gadus vecu FORD TRANSIT 2.2D gadījumā, uzturēšanas izmaksas dažos gadījumos divkārt pārsniedz automašīnas vērtību, bet dažu 6 gadus veco TOYOTA HILUX 2.5D un NISSAN PATHFINDER 2.5D gadījumā būtiski pārsniedz vidējo šādu automašīnu uzturēšanas izmaksu līmeni.

Veicot salīdzinājumu ar privātā sektora izmaksām, privāta uzņēmēja autoparkā ir četrdesmit MERCEDES BENZ SPRINTER transportlīdzekļi, lietojot tos ikdienā uz kravnesības robežas un veicot remontus, galvenokārt, Domenikss SIA dīlera servisā, tikai 5% gadījumu izmaksu līmenis sasniedz 4 000 EUR gadā, bet vidēji ir apmēram 1 500 EUR gadā.

Audita ietvaros iegūtā informācija par izvēlētas audita kopas transportlīdzekļa noskrējumu (horizontālā ass), lietošanas intensitāti (vertikālā ass) un tehniskās uzturēšanas izmaksu lielums (burbulis) tika atspoguļota grafiski – skatīt attēlu zemāk.

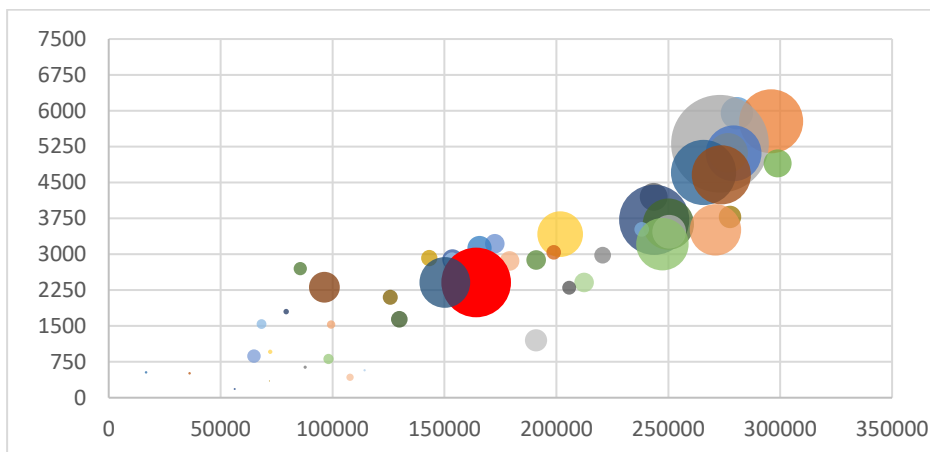
Attēls Nr.23. VRS audita kopas transportlīdzekļa noskrējums un lietošanas intensitāte



Datu avots: CSE COE

Augstāk esošajā attēlā redzamo transportlīdzekļu atbilstošie uzturēšanas izmaksu dati ir apkopoti nākamajā attēlā zemāk.

Attēls Nr.24. VRS audita kopas transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksas



Datu avots: CSE COE

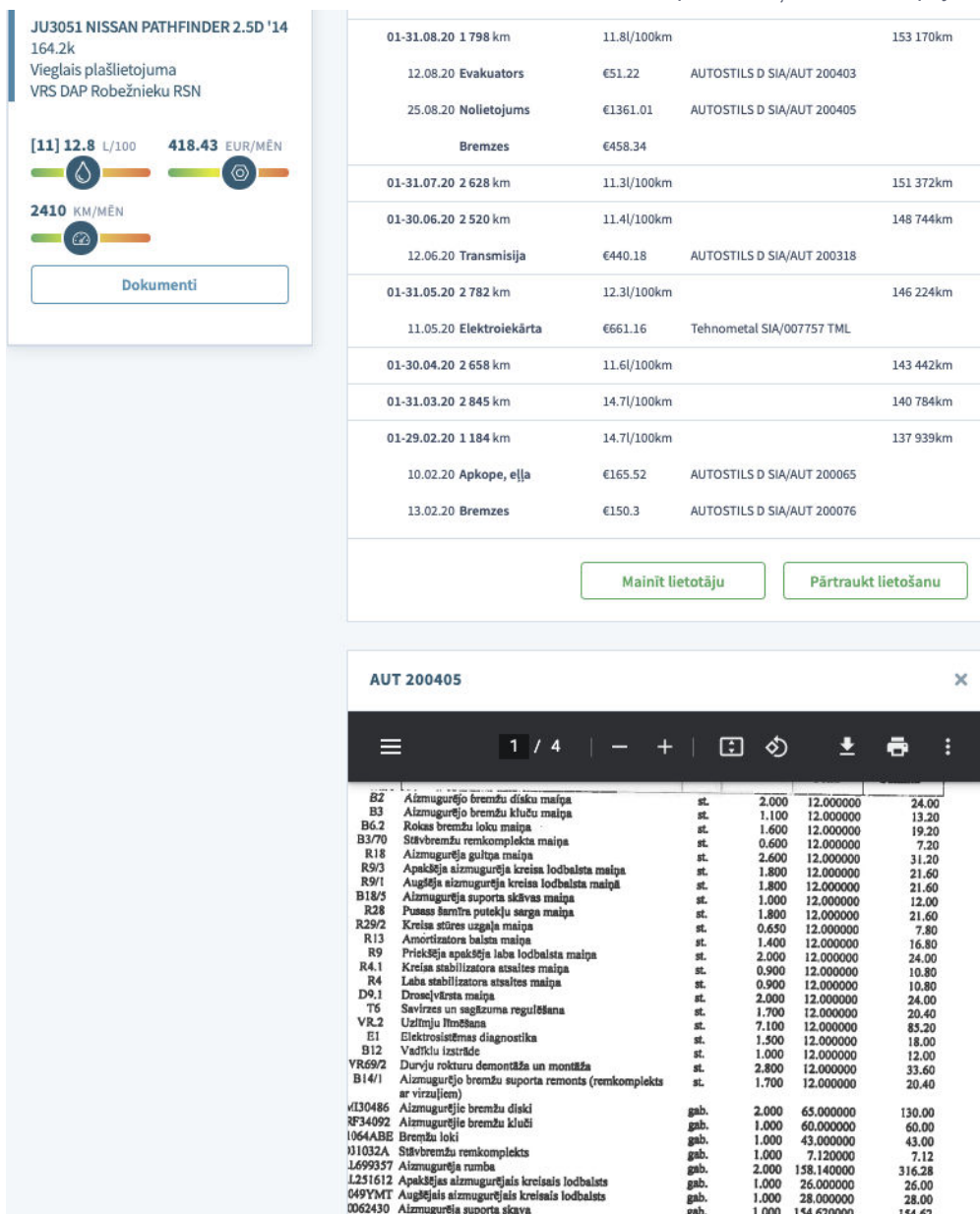
No attēla augstāk substantīvam testam tika izvēlēts viens transportlīdzeklis – *sarkanais burbulis*, jo izvēlētajam transportlīdzeklim bija vislielākās tehniskās uzturēšanas izmaksas salīdzinājumā pret citiem ar līdzīgu mēneša un kopējo nobraukumu. Izvēlētais transporta līdzeklis ir Nissan Pathfinder, kuram pie mērenas lietošanas intensitātes līmeņa (2 400 km mēnesī) faktiskās uzturēšanas izmaksas pārsniedz 400 EUR mēnesī (ar sarkanu – analizētais auto; servisa izmaksas 418.43 EUR/mēn). Šajā gadījumā izmaksas attiecas uz bremžu sistēmas, transmisijas un piekares remontu, kā arī pārskata periodā veiktajām divām apkopēm. Kopējais pamatojums šāda veida izmaksu pieaugumam – īpašais lietošanas veids bezceļa režīmā pierobežā.

E-lieta

Augstākminētais piemērs parāda nepieciešamību analizēt transportlīdzekļu izmaksas salīdzinājumā ar dažādiem lietojuma parametriem un to, vislabāk, ir veikt, ieviešot jau iepriekš aprakstīto automašīnas e-lietu. Tālākais sistēmas ekrāna skats ilustrē ieteikumu par transportlīdzekļa e-lietu, kas ir specifiska tikai autoparka vadības un administrēšanas vajadzībām paredzēta datu pārskata izveidošanas un analīzes iespēja par autotransportu atbildīgo darbinieku ikdienas darba produktivitātes nodrošināšanai.

Zemāk redzamā ekrāna skata kreisajā pusē iekļauts automašīnas numurs un specifikācija, kā arī piederība atbilstošajai struktūrvienībai. Zemāk – KPI mērījumi (degvielas patēriņš - l/100km, servisa izmaksas un lietošanas intensitāte vidēji mēnesī). Labajā sadaļā – hronoloģisks lietošanas datu (konkrētā mēneša nobraukums, degvielas patēriņš un odometra rādījums beigās) un izmaksu pieraksts autoparka vadītājam ērtā pārskatā. Apakšējā daļā – turpat e-lietas logā atverama piegādātāja rēķina kopija detalizētākai situācijas analīzei.

Attēls Nr.25. Transportlīdzekļa e-lietas iespējamais ekrāna skats



Datu avots: CSE COE/FleetSheet.info

5.4. NVA autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



NVA autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- NVA lieto īpašumā esošos 69 transportlīdzekļus un **autotransporta nomaiņas ritms raksturojams kā atbilstošs.**
- Ieteicams izvērtēt **e-lietas ieviešanu**, jo tā palīdzētu nodrošināt nepieciešamo informāciju transportlīdzekļa nomaiņas gadījumā.
- Ieteicams izvērtēt zemas intensitātes lietojuma autoparka daļas **aizvietošanu ar citiem mobilitātes risinājumiem.**

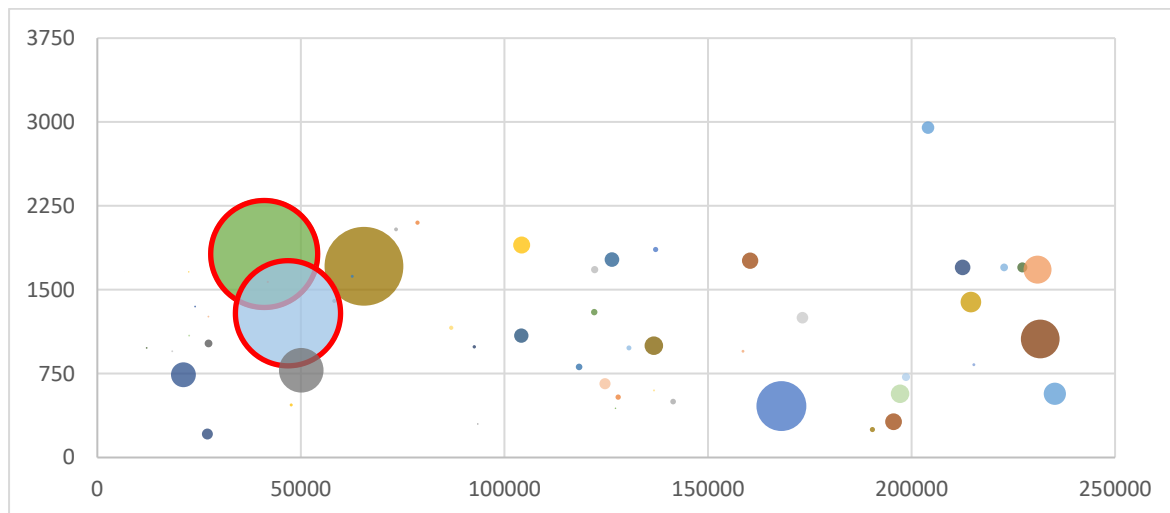
Autotransporta iegāde

NVA lieto īpašumā esošas 69 transportlīdzekļus. Pēdējo desmit gadu laikā transporta atjaunošanas iepirkumi nodrošinājuši vidēji 6 jaunu automašīnu papildinājumu gadā. Šāds nomaiņas ritms raksturojams kā atbilstošs un citām resora iestādēm būtu jānodrošina līdzīga iespēja.

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums apskatāms attēlā zemāk, norādot transportlīdzekļa nobraukumu (horizontālā ass), mēneša vidējo nobraukumu (vertikālā ass) un tehniskās uzturēšanas izmaksas (krāsainais aplis). Apvilkto elementu (ar sarkano krāsu) raksturo aprēķinātās mēneša tehniskās uzturēšanas izmaksas, kas pārsniedz 500 EUR.

Attēls Nr.26. NVA transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums



Datu avots: CSE COE

Vienai no “dārgākajām” tehnikas vienībām šādu izmaksu mērījumu veido satiksmes negadījuma rezultātā veiktais remonts (transportlīdzeklim nebija KASKO), tāpēc nevar teikt, ka tās būtu uzturēšanas izmaksas, bet pārējās divas ir kravas automašīnas, kurām šāda līmeņa izmaksas liek pievērt uzmanību, taču šajā gadījumā ir vērtējamas kā atbilstošas (kravas automašīnas).

Pārējās vieglās automašīnas, spriežot pēc izmaksu līmeņa, tiek uzturētas atbilstoši, un, pateicoties mērenajai lietošanas intensitātei, to nomaiņa plānojama līdzšinējā ritmā, vienlaikus pievēršot uzmanību ar nelielu intensitāti lietojamās autoparka daļas aizvietošanai ar citiem mobilitātes risinājumiem.

Pamatojoties uz veikto datu analīzi, galvenie ieteikumi:

- Ieteicams izvērtēt e-lietas ieviešanu, jo tā palīdzētu nodrošināt nepieciešamo informāciju, lai pamatotu autoparka maiņu, kā arī nodrošinātu uzskaiti un monitoringu attiecībā uz konkrētu transportlīdzekļu izmantošanu.
- Ieteicams izvērtēt zemas intensitātes lietojuma autoparka daļas aizvietošanu ar citiem mobilitātes risinājumiem.

5.5. PMLP autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



PMLP autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- PMLP lieto nelielu skaitu – **11 nolietotus transportlīdzekļus**.
- Nav iespējams vērtēt jeb neeksistējošo iegādes principu, un gandrīz visu **transportlīdzekļu nomaiņa** uz jaunām vai aizvietošana ar citiem mobilitātes līdzekļiem jāplāno visdrīzākajā laikā.

Autotransporta iegāde

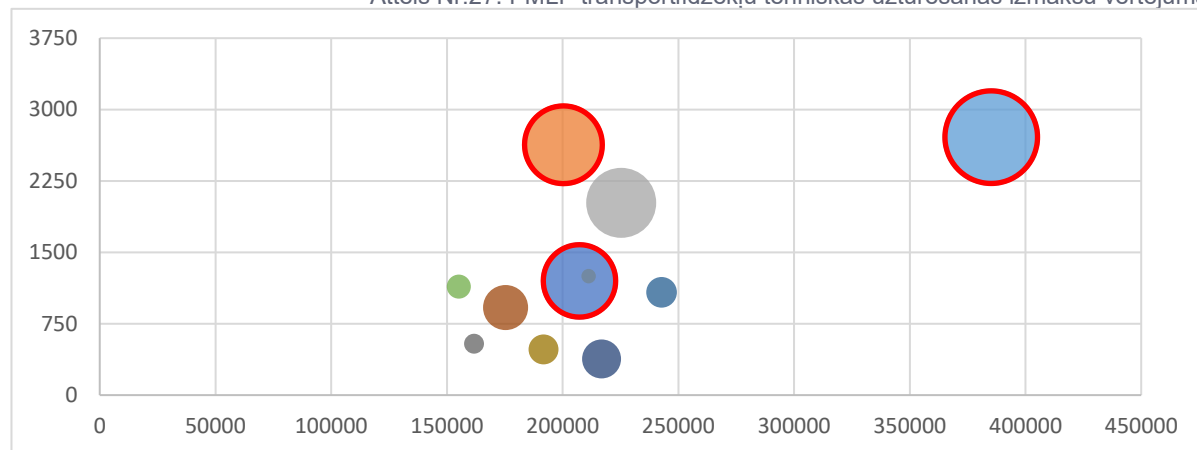
PMLP lieto nelielu skaitu – 11 nolietotas tehnikas vienību (visi transportlīdzekļi ir ar nobraukumu virs 150 000 km), pie tam transportlīdzekļi ar relatīvi mazāku nobraukumu netiek aktīvi lietoti, kā arī lielākai daļai transportlīdzekļu vidējais mēneša nobraukums ir zem 1 000 km.

Pie tik maza transportlīdzekļu skaita nevar runāt par transportlīdzekļu iegādes principiem, taču atbilstoši aprakstītajam iepriekš, gandrīz visu tehnikas vienību nomaiņa uz jaunām vai aizvietošana ar citiem mobilitātes līdzekļiem plānojama visdrīzākajā laikā.

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums apskatāms attēlā zemāk, norādot transportlīdzekļa nobraukumu (horizontālā ass), mēneša vidējo nobraukumu (vertikālā ass) un tehniskās uzturēšanas izmaksas (krāsainais aplis). Apvilkte elementi (ar sarkanu) – mēneša tehniskās uzturēšanas izmaksas pārsniedz 200 EUR.

Attēls Nr.27. PMLP transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums



Datu avots: CSE COE

Pamatojoties uz veikto datu analīzi, galvenie ieteikumi:

- Tuvākajā laikā organizēt tehnikas vienību nomaiņu.
- Ieteicams izvērtēt zemas intensitātes lietojuma autoparka daļas un aizvietot ar citiem mobilitātes risinājumiem.

5.6. IDB autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



IDB autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- IDB lieto **14 transportlīdzekļus**, kas, galvenokārt, sastāv no nomātiem transportlīdzekļiem, kuri nodoti IDB rīcībā no NVA.
- Izvērtēt iespēju transportlīdzekļu **izmaksas attiecināt uz IDB** nevis NVA, kā arī motivēt personālu sekot līdzi transportlīdzekļu lietojumam, un galvenajiem darbības rādītājiem.
- Izvērtēt iespēju transportlīdzekļus **koplietot ar citām resora iestādēm**, ja tas funkcionāli iespējams.

Autotransporta iegāde

IDB lieto 14 transportlīdzekļus, galvenokārt, nomātus transportlīdzekļus. Transportlīdzekļu iegādi un apmaksu veic NVA un transportlīdzekļu izmaksas nav iekļautas IDB darbības izmaksās. Salīdzinoši ar

VP nomas līgumiem, maksājumi par operatīvo līzingu ir līdzīgāki ar privāto uzņēmēju maksājumiem par operatīvo līzingu un nav būtiski lielāki. Transportlīdzekļu uzskaitījums iekļauts tabulā zemāk.

Tabula Nr. 58. IDB transportlīdzekļu nomas izmaksas

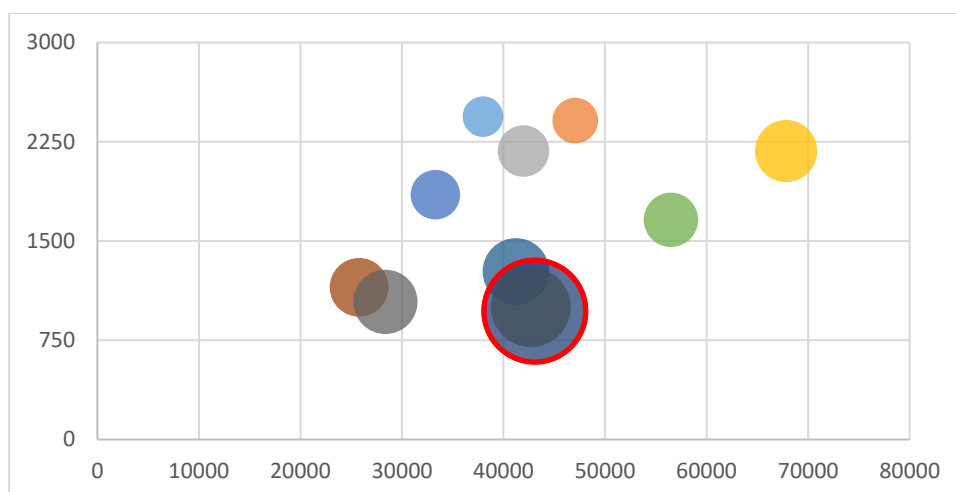
A/m numurs	A/m marka, modelis	Noma mēnesī, bez PVN (EUR)
ME9735	DACIA DUSTER 1.3B '19	395,18
GL5708	OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER 1.5B '18	461,34
KD8412	OPEL VIVARO-B 1.6D '18	477,32
LM2429	ŠKODA KODIAQ 2.0D '18	676,40
KS6250	NISSAN X TRAIL 2.0D '17	
BL3049	OPEL MOKKA X 1.4B '18	391,82
CF1586	OPEL INSIGNIA GRAND SPORT 1.5B '18	409,38
HZ3794	OPEL INSIGNIA GRAND SPORT 1.5B '18	409,38
LM9951	ŠKODA RAPID 1.0B '18	323,80
LM9950	ŠKODA RAPID 1.0B '18	323,80
DA1138	OPEL MOKKA X 1.4B '18	391,82
LM2501	RENAULT TRAFIC 1.6D '18	532,72
KV8011	RENAULT TRAFIC 1.6D '17	n.a.
GL5276	VW GOLF 1.6D '11	n.a.

Datu avots: IDB

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas

Atšķirībā no citiem iestāžu autoparkiem IDB gadījumā tika aprēķināta nomas pakalpojuma un degvielas izmaksu summa attiecībā uz nobrauktiem 100 km. Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums apskatāms attēlā zemāk, norādot transportlīdzekļa nobraukumu (horizontālā ass), mēneša vidējo nobraukumu (vertikālā ass) un uzturēšanas izmaksas (krāsainais aplis).

Attēls Nr. 28. IDB transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums



Datu avots: CSE COE

Attēlā apvilktais elements (ar sarkanu) ir 2018.gada izlaiduma LM2501 RENAULT TRAFIC 1.6D, kura izmaksas uz 100 km, kas veido 64.32 EUR. Transportlīdzeklis mēnesī vidēji nobrauc 970 km, nomas maksa ir 532.72 EUR un degvielas izmaksas ir 9.4 EUR uz 100 km. Šādas izmaksas vērtējamās kā **augstas un līdzinās taksometra pakalpojuma cenai**, un tādēļ nepieciešams izvērtēt transportlīdzekļa nepieciešamību šādu funkciju nodrošināšanai, kuru vajadzībām pašreiz tiek lietots minētais transportlīdzeklis.

Pamatojoties uz veikto datu analīzi, galvenie ieteikumi:

- Izvērtēt iespēju transportlīdzekļu izmaksas attiecināt uz IDB nevis NVA, kā arī sekot līdzi transportlīdzekļu lietojumam un kā darbības rādītājs (KPI) varētu tikt izmantots - izmaksas uz 100 km.
- Izvērtēt iespēju transportlīdzekļus koplietot ar citām resora iestādēm, ja tas funkcionāli iespējams.

5.7. leM IC autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu izvērtējums



leM IC autotransporta iegādes, uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi

- Izmanto **20 automašīnas** ar nelielu lietošanas intensitāti.
- Lai izvērtētu atsevišķu automašīnu specifisku ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksu pieaugumu, **ieviešama auto e-lieta**

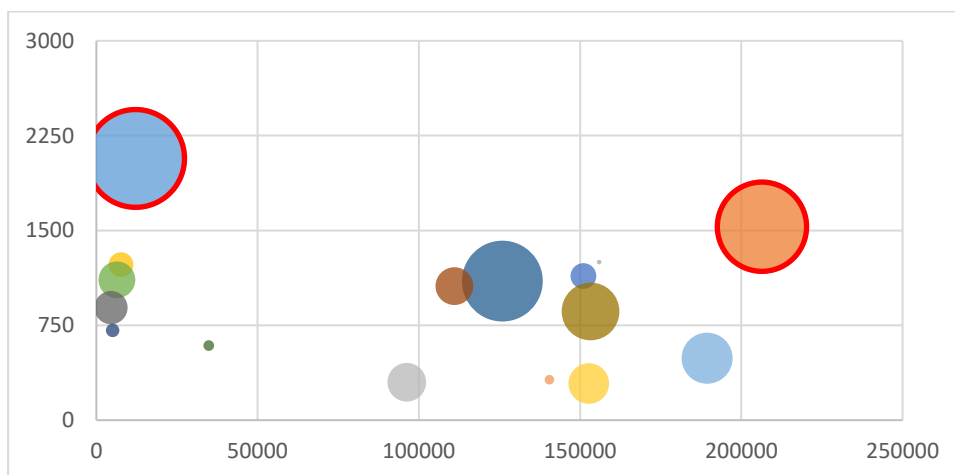
Autotransporta iegāde

leM IC lieto 20 transportlīdzekļus. Pēdējo piecu gadu laikā (2016. - 2020.gads) iegādātas divas automašīnas. Novērojama mērena vai zema transportlīdzekļu lietošanas intensitāte.

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksas

Transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums apskatāms attēlā zemāk, norādot transportlīdzekļa nobraukumu (horizontālā ass), mēneša vidējo nobraukumu (vertikālā ass) un tehniskās uzturēšanas izmaksas (krāsainais aplis).

Attēls Nr.29. leM IC transportlīdzekļu tehniskās uzturēšanas izmaksu vērtējums



Datu avots: CSE COE

Attēlā apvilktie elementi (ar sarkanu) raksturo aprēķinātās mēneša tehniskās uzturēšanas izmaksas, kas pārsniedz 60 EUR un vērtējamas kā atbilstošas.

Pārējās vieglās automašīnas, analizējot izmaksu līmeni, līdzīgi kā NVA, tiek uzturētas atbilstoši un, pateicoties mērenajai lietošanas intensitātei, autoparka nomaļņa plānojama nesteidzoties – 3-4 automašīnas tuvāko pāris gadu laikā, vienlaikus pievēršot uzmanību ar nelielu intensitāti lietojamā autoparka daļas aizvietošanai ar citiem mobilitātes risinājumiem, kas arī ir **galvenais ieteikums**, veicot leM IC datu analīzi.

6. SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS AUTOTRANSporta PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS PILNVEIDEI

6.1. Autotransporta pārvaldības sistēmas efektivitātes uzlabošana un pilnveide



Pārvaldības sistēmas efektivitātes uzlabošana

- Vienota autoparka vadības **ieviešana** leM resora ietvaros.
- Iekšējo dokumentu vadības un procesu **pilnveidošana**.
- Autotransporta ekspluatācijas uzskaites un kontroles sistēmas **pilnveidošana**.
- Degvielas norakstīšanas procesu **automatizēšana**.
- Informācijas un komunikāciju tehnoloģiju **izmantošana** autoparka administrēšanā.
- GPS datu lietošanas **ieviešana** degvielas saimniecības vadībai un braucienu kontrolei.
- Biznesa inteligences (BI) rīku **izmantošana** transportlīdzekļu parka vadībā un pārvaldībā.
- Transportlīdzekļu iegādes **optimizēšana**.
- Iekšējā remonta resursu vadības **pilnveidošana**.
- Transportlīdzekļu ekspluatācijas galveno izpildes rādītāju (KPI) **ieviešana**.
- Par **vienotas autotransporta pārvaldības** visām leM padotības iestādēm **īstenotāju** noteikt NVA.

Sadaļā ietverts rekomendāciju apkopojums, pamatojoties uz iepriekšējās sadaļās ietverto informāciju un analīzi. Zemāk aprakstītās rekomendācijas attiecas uz visām resora iestādēm un to ieviešana būtu plānojama centralizēti un koordinēti, kā arī iesaistot Iekšlietu ministrijas Informācijas centra un NVA darbiniekus, kas nodrošinātu nepieciešamo atbalstu. Par vienotas autotransporta pārvaldības visām leM padotības iestādēm īstenotāju noteikt NVA. leM resora iestāžu funkcionālais dalījums paredz, ka NVA veic lielu resursu un iepirkumu centralizētu pārvaldību. Tā kā leM resora transportlīdzekļu parka pārvaldības būtiskākie izaicinājumi ir saistīti ar regulāru iepirkumu organizēšanu, kā arī resursu vispārējās uzskaites un galveno mērījumu veikšanu centralizētā veidā, kopējās leM padotības iestāžu transportlīdzekļu pārvaldības funkcijas jānodod NVA, IT nodrošinājuma izstrādē un uzturēšanā iesaistot leM IC. NVA kā leM iestāžu vienotas autotransporta pārvaldības nodrošinātāja funkcija ir pārvaldības sistēmas pilnveidošana, transportlīdzekļu ekspluatācijas uzskaites iestādēs atbilstības kontrole, iegūto datu analīze, uzlabojumu identificēšana un ieviešanas organizēšana, kā arī autotransporta attīstības plānošana. Savukārt, iestādes nodrošina transportlīdzekļu ikdienas ekspluatāciju un ekspluatācijas uzskaiti, tai skaitā atbilstību autotransporta pārvaldības sistēmas prasībām, kā arī grāmatvedības uzskaites prasībām.

Vienota autoparka vadības ieviešana leM resora ietvaros

Svarīgi nodrošināt vienotus principus attiecībā uz leM resora iestāžu autotransporta parku pārvaldību un vadību. Tas var tikt panākts, izveidojot un ieviešot vienotu autotransporta pārvaldības politiku visās leM padotības iestādēs. Zemāk sniegta informācija par jautājumiem, kas jāiekļauj un jāapraksta **autotransporta pārvaldības politikas** dokumentā.

Autotransporta pārvaldības politika leM padotības iestādēs

1. Tehnikas parka vadībai jānodrošina iestāžu nodrošinājums ar atbilstošajam finansējumam un veicamajām funkcijām atbilstošu tehniku, vienību skaitu, funkcionalitāti, kā arī resursa ekonomiski pamatotu administrēšanu.

2. Administratīvā vadības personāla iesaistes līmeņi:
 - 2.1. Iestādes/struktūrvienības vadība.
 - 2.2. Atbildīgais darbinieks – ikdienas uzraudzībā ne vairāk kā 200 tehnikas vienību.
 - 2.3. Lietotājs – ar PNA lietošanā nodota viena (vai vairākas) tehnikas vienība(s).
3. Mobilitātes nodrošināšana:
 - 3.1. Īpašumā esoša tehnika.
 - 3.2. Nomas tehnika.
 - 3.3. Koplietošanas tehnikas (iekšēja/ārēja).
 - 3.4. Sabiedriskais transports.
 - 3.5. Patapinājuma līgumi.
4. Tehnikas parka vadības lēmumi balstāmi definētu lielumu mērījumos, kas veikti ikdienas lietošanas datu analīzē. Datu avoti un uzkrāšanas vietas:
 - 4.1. CSDD reģistrs – resora iekšienē lietota atjaunojama datu kopija.
 - 4.2. GPS uzskaites dati.
 - 4.3. Horizon finanšu uzskaitē ar tehnikas reģistra sasaisti.
 - 4.3.1. Pakalpojumu sniedzēju izmaksu dati.
 - 4.3.2. Nobraukuma un degvielas izlietojuma reģistrs.
 - 4.4. Namejs lietvedības dokumentācijas atbilstošās sadaļas.
 - 4.5. Riepu uzskaites reģistrs.
 - 4.6. Hronoloģiskais reģistrs (kalendārs) tehnikas un lietotāju atgādinājumu uzturēšanai.
 - 4.7. Remontdarbību vadības uzskaitē.
5. Datu apstrādes pamatprincips – vienreizēja ievade vairākkārtējai izmantošanai.
6. Kontroles virzieni:
 - 6.1. Atbilstība.
 - 6.2. Analītika.
7. Dokumentu un datu atbilstības apstiprināšanas/parakstīšanas veidi:
 - 7.1. Tradicionāls paraksts uz papīra dokumenta.
 - 7.2. Drošs elektroniskais paraksts.
 - 7.3. Resora iekšienē darbojošos sistēmu autentifikācijas rīki.
 - 7.4. Digitāls paraksts (piemēram, Adobe Sign), e-pasta apstiprinājums.

Papildus politikas dokumentam vēlams izstrādāt vadlīnijas **transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumiem**.

Transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi

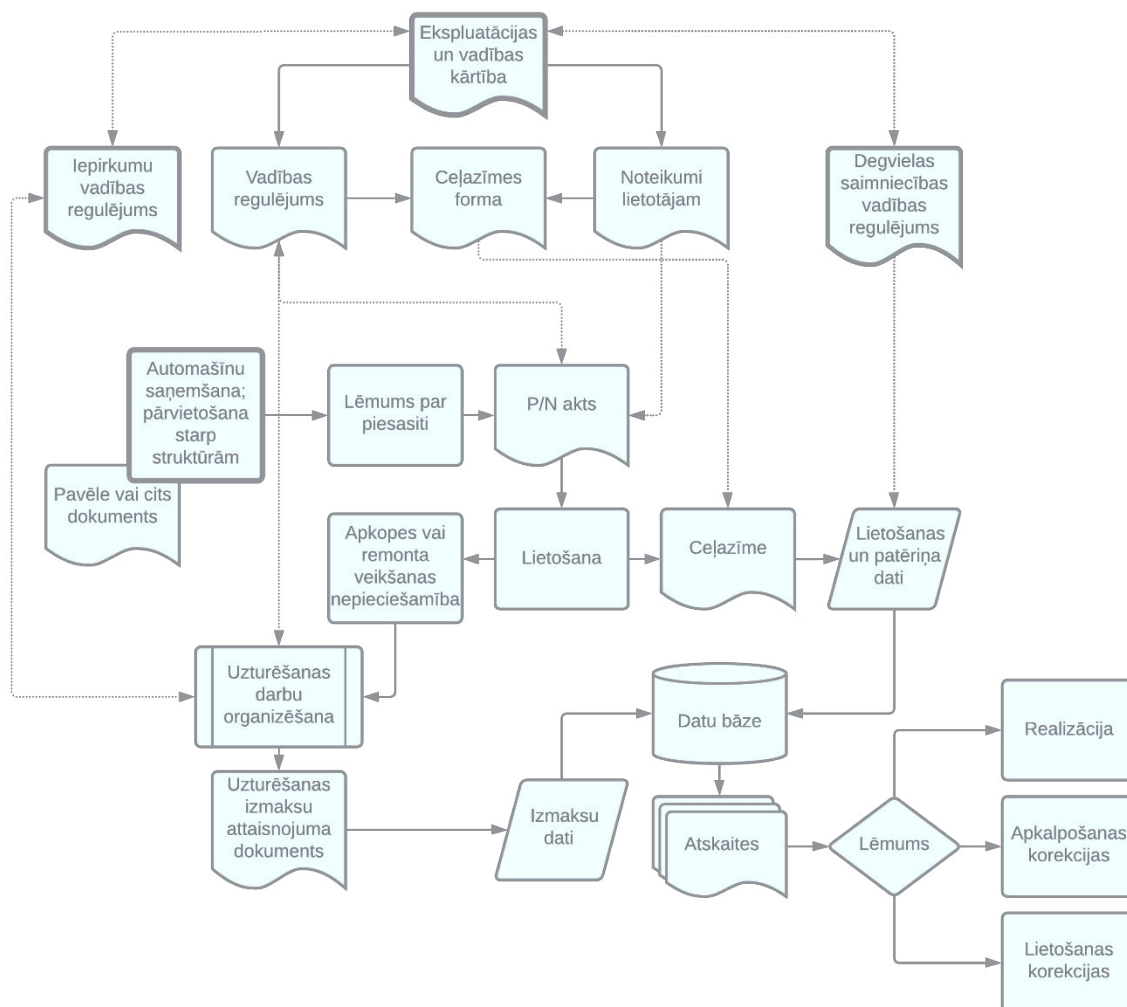
1. Nodalīts regulējums:
 - 1.1. Ceļu satiksmē izmantota tehnika.
 - 1.2. Speciālā tehnika, operatīvais transports.
 - 1.3. Ūdenstransports.
 - 1.4. Mehānismi.
 - 1.5. Iekšējās darbnīcas.
 - 1.5.1. Tvērums.
 - 1.5.2. Darba laika uzskaites regulējums, normstundas aprēķina principi.
 - 1.5.3. Nolikta.
 - 1.5.4. Telpas, vadība un aprīkojums.
2. Ekspluatācija un kontrolielumi:
 - 2.1. Nodrošana lietošanā.
 - 2.1.1. Atbilstība iestādes struktūrai.
 - 2.1.2. PNA akta forma un parakstīšanas veidi/operativitāte.
 - 2.2. Galvenie izpildes rādītāji (KPI).
 - 2.3. Atbilstība budžetam.
 - 2.4. Apdrošināšanas līmenis.
3. Glabāšanas un ikdienas izvietojuma regulējums:
 - 3.1. Atslēgu/dokumentu pieejamība.
 - 3.2. Stāvvietā, piesaiste.
4. Atbildības līmeņi un pienākumu apraksts.
 - 4.1. Struktūras vadītājs:
 - 4.1.1. Tehnikas nomināla pieprasījums/apstiprinājums.
 - 4.1.2. Datu analīzes rezultāta standarta procedūru iniciēšana tehnikas vienību rotācijai, mobilitātes risinājumu maiņai un nolietoto tehnikas vienību nomaiņai.

- 4.1.3. Specifikāciju pilnveides ierosinājumu iesniegšana.
- 4.2. Atbildīgais darbinieks.
 - 4.2.1. Ikdienas uzraudzība, robežlielumu kontrole.
 - 4.2.2. Tehniskās uzturēšanas lēmumu saskaņošanas kārtība.
 - 4.2.2.1. Apkopes.
 - 4.2.2.2. Remonti.
 - 4.2.2.3. Riepas.
 - 4.2.3. Datu vadības pienākumu apraksts, termiņi, apziņošana.
 - 4.2.4. Līdz automatizētas degvielas norakstīšanas sistēmas ieviešanai – degvielas atskaišu savākšanas vadība.
- 4.3. Lietotājs - Lietošanas noteikumi kā atsevišķs pielikums lietotāja līmeņa darbiniekam
 - 4.3.1. Vispārējie noteikumi.
 - 4.3.2. Degvielas norakstīšanas prasību apkopojums.
 - 4.3.3. Tehniskās uzturēšanas pienākumu daļa.
 - 4.3.4. Rīcība satiksmes negadījumā.
 - 4.3.5. Atbildības regulējums – bojājumu izmaksu limits.
 - 4.3.6. CSDD apskates, stāvvietas, mazgāšana, šķidrumi, sīkie remontdarbi.

lekšējo dokumentu vadības un procesu pilnveidošana

Audita ietvaros izstrādātā plūsmu shēma nosaka regulējošo dokumentu, pamata procesu un datu vadības kopsakarību attiecībā uz autoparka vadību. Šo principu ievērošana palīdzēs nodrošināt kvalitatīvu un nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai. Shēma būtu izmantojama, pārskatot normatīvo bāzi, plānojot IKT risinājumus un nosakot autoparka vadības mērķus.

Attēls Nr.30. IeM iekšējo dokumentu vadības plūsmas shēma



Datu avots: CSE COE

Plūsmu shēmas augšējā daļa ietver **galvenos regulējuma dokumentus**, kas nodrošina transportlīdzekļu administrēšanas un vadības kārtību, tai skaitā: pēc vadlīnijām izstrādātu iestādes autoparka ekspluatācijas kārtību, kas satur gan vadības regulējumu, gan atsevišķus noteikumus transportlīdzekļu lietotājam; resora iestādes saistošu iepirkuma vadības regulējumu; degvielas saimniecības vadības regulējumu gan grāmatvedības prasību nodrošināšanai, gan būtiskas datu plūsmas nodrošināšanai.

Plūsmu shēmas vidējā daļa ietver tehnikas **funkcionālās nepieciešamības un iegādes** procesa shēmu: lietošana, kas ģenerē uzturēšanas izmaksas, degvielas izmaksas un lietošanas datus; uzturēšanas darba organizēšana atbilstoši augstākminētajam vadības regulējumam, izmaksu dokumentu, izmaksu dokumentu analīze, apstiprināšana un apmaksa.

Plūsmu shēmas zemākā daļa ietver **nepieciešamo datu apkopošanu un izmantošanu** iestādes un resora vadības lēmumos par tālāko ekspluatāciju, autoparka apjomu, alternatīviem transporta risinājumiem un budžeta plānojums tehnikas parka nodrošinājumam.

Autotransporta ekspluatācijas uzskaites un kontroles sistēmas pilnveidošana

Autoparka vadības lēmumu pieņemšanai izmantojami transportlīdzekļu lietošanas un izmaksu datu sasaiste un kopīga analīze.

Uz audita brīdi visās resora iestādēs tiek veikta dokumentu atbilstības kontrole, kas ietver dokumentu vizēšanu un parakstīšanu, dokumentu pārbaudi atbilstoši kārtībām un reglamentiem, bet dokumentos ietvertie dati netiek izmantoti analīzei un lēmumu pieņemšanai. Svarīgi organizēt ne tikai ienākošo norēķinu dokumentu vizēšanu noteiktajā kārtībā, bet arī nodrošināt iespēju iegūt informāciju par lielākām izmaksām, ērti pārskatīt "borta žurnālu" e-lietā vai citādi izmantot pieejamo informāciju.

Ideālā situācijā būtu jāspēj nodrošināt visu izmaksu uzskaiti katram transportlīdzeklim, kas norādītu galveno darbības rādītāju (KPI) – **transportlīdzekļa izmaksas uz 100 km**. Šāda informācija ļautu laicīgi reaģēt uz neraksturīgiem izmaksu pieauguma gadījumiem un novērtēt autoparka atjaunošanas nepieciešamību.

Lai kvalitatīvi mērītu galveno KPI – transportlīdzekļa izmaksas uz 100 km, jāveido sistēma, kas nodrošina šādas informācijas apkopošanu: nobrauktie kilometri mēnesī, pēdējais fiksētais odometra rādījums, vidējais degvielas patēriņš. Uzskaitē jānodala informācija par bojājumu izmaksām, jo tās dos nepieciešamos datus apdrošināšanas pakalpojumu izvēlei un darbinieku atbildības izvērtējumam un vadībai.

Degvielas norakstīšanas procesu automatizēšana

Degvielas norakstīšana visās resora iestādēs organizēta daudzpakāpju papīra dokumentu atskaišu formā, kas prasa ievērojamus laika resursus dokumentu apstrādei, kā arī nenodrošina nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai. Transportlīdzekļu lietošanas dati ir iekļauti ceļa zīmēs, tādēļ pārejās laikā līdz pilnīgi digitalizētai degvielas norakstīšanai jāorganizē **ceļa zīmju datu centralizēta apkopošana** elektroniskā reģistrā. Tas ļautu nodrošināt nepieciešamos datus par odometra rādījumiem, nobrauktiem kilometriem mēnesī un degvielas patēriņu litriem uz 100 km, kas tiktu izmantoti iepriekš aprakstītā KPI mērīšanai. Kombinējot iegūtos datus ar finanšu uzskaites datiem, tiktu nodrošināta nepieciešamā informācija lēmumu pieņemšanai.

Informācijas un komunikāciju tehnoloģiju izmantošana autoparka administrēšanā

IeM pakļautības iestādēs kopumā ieviešama viendabīga autoparka pārvaldības kārtība, kas balstīta mūsdienīgā datu vadībā, jo tā ļautu:

- vadībai pārskatīt un pieņemt lēmumus par atbildībā esošā autoparka apjomu;
- iestādēm nodrošināt pāreju uz uzskaites, administrēšanas un analīzes procesu optimizāciju;
- transportlīdzekļu lietotājiem un apkalpojošam personālam ietaupīt laiku, kas līdz šim veltīts dažādu atskaišu sagatavošanai.

Šādas sistēmas ieviešanai ir pieejami nepieciešamie datu avoti, kas ietver transportlīdzekļu CSDD reģistru un finanšu datus finanšu uzskaites sistēmā Horizon. Papildus būtu nepieciešams izveidot **iekšējo transportlīdzekļu reģistru**, kas ietvertu līdzīgu informāciju, kas ir iekļauta CSDD reģistrā, kā arī nodrošinātu iespēju transportlīdzekļu tehniskos datus savienot ar finanšu datiem. Lai pēc iespējas efektīvāk ieviestu piedāvāto risinājumu, jāplāno lokālās datu bāzes regulāra sinhronizācija ar CSDD datu bāzi.

Papildus būtu izvērtējama lietvedības sistēmā Namejs (tiek ieviesta uz audita ziņojuma sastādīšanas brīdi) uzkrāto dokumentu izmantošana saistībā ar iekšējo transportlīdzekļu reģistru. Kā dokumentu piemēri var tikt minēti PNA un vispārējās vienošanās aptauju piedāvājumi. Tāpat būtu nepieciešams veikt **elektronisku dokumentu vīzēšanu**. Ieviešot lietvedības sistēmu, varētu tikt izskatītas šādas vīzēšanas un paraksta iespējas – elektroniskais paraksts, e-pasta saskaņojums, iekšējās datorsistēmas autorizācija, digitāls paraksts (Adobe Sign).

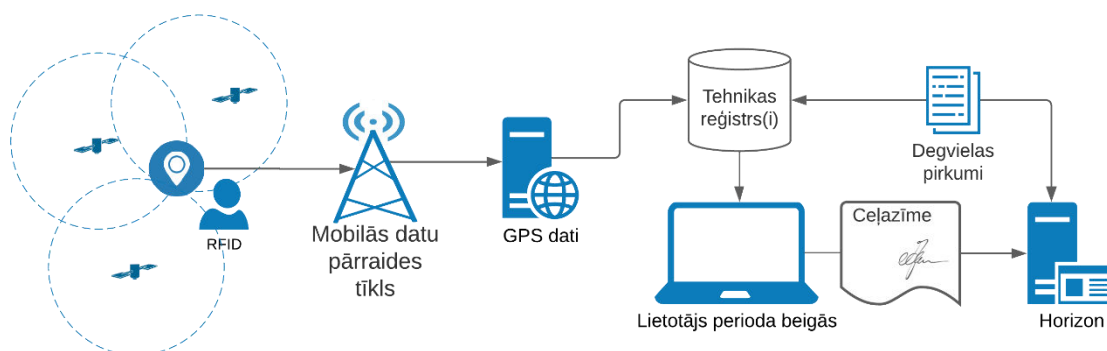
Resora iestādes izmanto iepirkuma, degvielas uzskaites un citu dokumentus papīra formā. Lai uzlabotu esošo procesu un padarītu efektīvāku, optimizēt dokumentu saskaņojumu, deleģējot funkcijas, kā arī lietot elektronisku dokumentu plūsmas vadību iepirkuma dokumentiem, PNA, degvielas norakstīšanas dokumentiem un regulārajām atskaitēm. Izmantot **transportlīdzekļu e-lietas** un lietvedības sistēmu nepieciešamās dokumentācijas aprīti.

Plānojot IKT plašāku izmantošanu, nepieciešams nodrošināt darbinieku IKT prasmju un kompetenču stiprināšanu.

GPS datu lietošanas ieviešana degvielas saimniecības vadībai un braucienu kontrolei

GPS dati varētu tikt izmantoti degvielas automatizētai norakstīšanai un braucienu uzskaitēi (VP un NVA gadījumā iespējams jau šobrīd), tādējādi samazinot laiku manuālās darbības datu apstrādei, ietaupot darbinieku laiku, kā arī nodrošinot precīzāku un savlaicīgu informāciju.

Attēls Nr. 31. Degvielas automatizētas norakstīšanas informācijas sistēmas shēma



Datu avots: CSE COE

Attēlā uzrādīta shēma, kas nodrošina ceļazīmju automatizētu sagatavošanas un degvielas norakstīšanas procesu. Datu apmaiņa notiek starp iestādē jau esošajiem datu ieguves un apstrādes risinājumiem, kurus veido transportlīdzekļu reģistrs, GPS dati, degvielas pirkumu dati, finanšu uzskaites un grāmatvedības sistēma. Lai nodrošinātu GPS datu apstrādi, nepieciešama resora pakļautībā esošo dienestu prasībām atbilstošas **detalizācijas digitāla karte**, ietverot šādus ĢIS slāņus – aktuālo adrešu datu bāzi, ceļu tīklojumu pēc nepieciešamības, iedzīvotāju skaitu teritorijā (populācija) un citus specifiskus slāņus.

Biznesa inteliģences (BI) rīku izmantošana transportlīdzekļu parka vadībā un pārvaldībā

Papildus augstāk aprakstītajām informācijas sistēmām, jāplāno biznesa inteliģences rīku lietošana, ar to saprotot vienotu datu analīzi, **izveidojot datu noliktavu**, kas nodrošinātu nepieciešamos datus BI rīka izmantošanai. Kā viens no piemēriem autoparka vadībai paredzētiem risinājumiem ar BI funkcionalitāti varētu tikt minēts šajā projektā izmantotais *fleetsheet.info*, ko izmanto vairāki Latvijas uzņēmumi autoparka ikdienas administrēšanai, degvielas norakstīšanai un KPI aprēķiniem.

Lielajiem leM autoparkiem ikdienas lietošanā jābūt pieejamai **datu apstrādes tehnoloģijai**, kas nodrošina nepieciešamās analīzes funkcionalitāti un veidu transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksu analīzes veikšanai un salīdzināšanai ar dažādiem lietojuma parametriem. Kā viena no formām, kas jau tika minēta ziņojuma tekstā iepriekš, ir **transportlīdzekļa e-lieta**, kas ietver pilnu informāciju par pašu transportlīdzekli un tā ekspluatāciju, tai skaitā automašīnas numurs un specifikācija, piederība atbilstošajai struktūrvienībai; visi KPI mērījumi (degvielas patēriņš - l/100km, servisa izmaksas EUR/mēn; EUR/100km; lietošanas intensitāti vidēji mēnesī; hronoloģiskus lietošanas datus (konkrētā mēneša nobraukums, degvielas patēriņš un odometra rādītājs beigās), kā arī piegādātāju rēķinu kopiju pieejamība detalizētai situācijas analīzei.

Transportlīdzekļu iegādes optimizēšana

Plānojot transportlīdzekļu iegādes apjomu ļoti svarīga ir **satiksmes drošības un ilgtspējas principu** izvērtēšana un ievērošana. Šo principu būtība ir nodrošināt pārvietošanās funkciju ar jebkuriem līdzekļiem visefektīvākajā, drošākajā un apkārtējiem (sabiedrībai, videi) nekaitīgākajā veidā. Tāpēc, ievērojot šos principus, pirms jaunu transportlīdzekļu iegādes apjoma plānošanas, nepieciešams izvērtēt esošo transportlīdzekļu ar zemu lietošanas intensitāti nepieciešamību autoparkā, jo autotransportam (īpaši, kas ir bez operatīvā statusa) varētu tikt izmantotas citas alternatīvas, piemēram, koplietošanas transportlīdzekļi no ārējā pakalpojuma sniedzēja vai resora autoparka iekšienē; transportlīdzekļi, kas nav automašīnas, bet ir apkārtējai videi nekaitīgāki (dažāda veida divriteņu vai elektrotransportlīdzekļi); taksometra pakalpojumi, sabiedriskais transports vai citi transporta pakalpojumi, piemēram, kurjerpasts.

Pieņemot lēmumu par transportlīdzekļu iegādi, svarīgi ir ikdienā uzturēt **transportlīdzekļu standartu specifikāciju reģistru** (specifikāciju grupas). Informācijai reģistrā jābūt aktuālai, lai būtu iespēja regulāri uzlabot specifikācijas, saņemot ieteikumus no ikdienas lietotājiem un funkcijas nodrošinošiem darbiniekiem.

Transportlīdzekļu nomas pakalpojuma izmantošanas SVID analīze iekļauta tabulā zemāk.

Tabula Nr.59. Transportlīdzekļu nomas pakalpojumu izmantošanas SVID analīze

STIPRĀS PUSES	VĀJĀS PUSES
✓ Principa – maksā tikai par to, ko lieto – izmantošana ✓ Vienkārša izmaksu (fiksētas izmaksas) un nepieciešamā finansējuma plānošana ✓ Minimizēti transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksu riski (pilna servisa noma) ✓ Minimāla administratīvā resursa iesaiste transportlīdzekļu ekspluatācijas nodrošināšanai ✓ Līguma slēgšanas brīdī noteikta un fiksēta transportlīdzekļa atlikusī vērtība, kas nemainās atkarībā no cenu svārstībām un situācijas transportlīdzekļu tirgū ✓ Transportlīdzekļu parka automātiska atjaunošana līguma termiņa beigās, ja tiek noslēgts jauns līgums uz nākamā periodu	- Līguma termiņa beigās pie transportlīdzekļu atgriešanas tiek veikta defektācijas noteikšana, kas rada papildus izmaksas un riskus attiecībā uz defektācijas novēršanas izmaksu apmēru - Transportlīdzekļa zemas atpakaļpirkuma vērtības risks, īstenojot iepirkumu - Pakalpojuma sniedzēja nomas maksā iekļautās finansējuma izmaksas palielina nomas maksājuma summu - Nomas maksa fiksēta uz visu līguma darbības laiku (ilgtermiņā) - Pakalpojuma sniedzējs nespēj nodrošināt pakalpojumu pilnā apmērā (pilna servisa noma) vai sniedz to nekvalitatīvi
IESPĒJAS	DRAUDI
☞ Pakalpojumu ieviešot iestādes vai resora ietvaros attiecībā uz pilnībā visu transportlīdzekļu parku, tiek minimizēts transportlīdzekļu ekspluatācijas administrēšanai nepieciešamais resurss un izmaksas; ☞ Pakalpojumu sniedz jomā profesionāli un kompetenti sadarbības partneri, nodrošinot izmaksu sabalansētību un efektivitāti	☞ Nepilnīgi vai nepareizi nospēcificēts un īstenots iepirkums nenodrošina zemāko iespējamo maksu par attiecīgo pakalpojumu un rada pakalpojuma izmaksu neefektivitātes risku ☞ Ārēju apstākļu ietekmē, mainoties transportlīdzekļu lietošanas funkcijām vai nepieciešamībai, kā rezultātā palielinās transportlīdzekļa lietošanas intensitāte un nobraukums nomas līguma laikā, rada papildus izmaksu risku (par plānotā nobraukuma pārsniegšanu)

	☞ Samazinot iestādes transportlīdzekļu uzturēšanas un apsaimniekošanas funkciju, samazinās kompetence attiecībā uz transportlīdzekļu ekspluatāciju iestādes/resora iekšienē ☞ Ilgadējā nepieciešamā finansējuma saņemšanas risks, tai skaitā arī posmā, kad beidzas vecais līgums un jānoslēdz jauns nomas līgums
--	---

Datu avots: CSE COE

Veicot SVID analīzi par transportlīdzekļu nomas pakalpojuma priekšrocībām, salīdzinot ar transportlīdzekļu iegādi, var konstatēt, ka nav viennozīmīgi iespējams apgalvot, ka viens transportlīdzekļu izmantošanas principi ir būtiski labāks vai sliktāks par otro. Katrs no šiem principi ir jāskata kopā ar iestādes pamatfunkcijām un transportlīdzekļu lomu pamatfunkciju nodrošināšanā. Tādēļ var secināt, ka leM padotības iestādēs transportlīdzekļu **iegādes principi var atšķirties** atkarībā no konkrētās iestādes pamatfunkcijām. Tomēr jāuzsver, ka gadījumos, kad iestādes pamatfunkcija nav cieši saistīta ar specifisku transportlīdzekļu iegādi un specifisku to izmantošanu (pretēji, kā tas ir VUGD), tad iestādei būtu ieteicams vairāk koncentrēties un veltīt resursus, tai skaitā kapacitāti un kompetenci, iestādes pamatfunkciju nodrošināšanai, bet transportlīdzekļu uzturēšanu un apsaimniekošanu nodot attiecīgajiem šīs jomas profesionāļiem, noslēdzot pilna servisa nomas pakalpojumu līgumu. Šeit gan jānorāda uz **pareizi un kvalitatīvi veikta iepirkuma kritisko nozīmi** izmaksu efektivitātes nodrošināšanai.

Izvēloties nomas pakalpojuma risinājumu transportlīdzekļu pakalpojumu nodrošināšanai, ieteicams prasībās iekļaut optimālu pašrisku KASKO apdrošināšanas gadījumā, kā arī noteikt optimālu atlikušo vērtību un neizmantot to kā vērtēšanas kritēriju piedāvājumu vērtēšanā. Ieteicams iepirkumā vērtēt **cenās un atlikušās vērtības starpību** nevis summu.

Iestādes īpašumā/bilancē esošos transportlīdzekļu KASKO apdrošināšana būtu vēlama, ja transportlīdzekļa vecums nepārsniedz 5 gadus. Šis ir ļoti vispārīgs rādītājs, kas balstīts uz atsevišķu gadījumu analīzi. Tomēr, lai pieņemtu izvērtētu un pamatotu lēmumu par KASKO apdrošināšanas izmantošanu iestādes īpašumā/bilancē esošajiem transportlīdzekļiem, ir jāizmanto un jāveic vēsturiskās informācijas analīze par bojājumu skaitu un apdrošinātāja izmaksātajām summām iepriekšējos gados. Ja transportlīdzekļi nebija iepriekš apdrošināti, tad jāveic informācijas **analīze par iestādes veiktajiem remontiem**, kas saistīti ar šo transportlīdzekļu bojājumiem (nevis ekspluatācijas nolietojumu). Tikai pēc šādas informācijas izvērtēšanas un analīzes var pamatoti pieņemt lēmumu, kuru izlaiduma gadu un cik transportlīdzekļu KASKO apdrošināšana ir ekonomiski pamatota.

Apskatot privātā sektora uzņēmumu labās prakses paraugus, novērojams, ka organizācijas ar lieliem autoparkiem izvēlas veidot iekšēju finanšu fondu/rezerves transportlīdzekļu bojājumu novēršanai, nevis veikt KASKO apdrošināšanu. Tas pamatojams ar faktu, ka apdrošināšanas kompānijas vidējā termiņā izlīdzina apdrošināšanas gadījumos izmaksājamās summas ar apdrošināšanas prēmiju summām. Liela transportlīdzekļu parka gadījumā izdevīgāk ir veikt **iekšējus uzkrājumus paredzamajiem bojājumiem**, nevis maksāt apdrošināšanas kompānijai gan bojājumu novēršanas izmaksas, gan arī apdrošināšanas kompānijas administratīvos izdevumus un peļņas procentu. Šādu iekšēju fondu izveidošanas pieeju izmanto arī Lietuvas valsts policijas iestāde.

Iekšējā remonta resursu vadības pilnveidošana

Izvērtēt tirgū pieejamo transportlīdzekļu remonta pakalpojumu pieejamību, lai nodrošinātu augstākas kvalitātes remontu specifiskā aprīkojuma remontam, piemēram, VUGD gadījumā sūkņi, kāpnes; VP gadījumā iekšēja diskrēta transportlīdzekļa aprīkošana ar GPS un komunikācijas līdzekļiem.

Pilnveidot iekšējās darbniecās veikto **darbu un izmaksu uzskaiti** tādā kārtībā, lai visi izdevumi, kas ir saistīti ar resora ietvaros veiktajiem iekšējiem remontiem, tiktu attiecināti uz konkrētu tehnikas vienību. Viens no veidiem, kā realizēt šādu praksi, ir iekšēja preču un pakalpojumu pavadzīme ar norādi uz rezerves daļu, materiālu un darba izmaksām, kur darba izmaksas ietver arī visas pieskaitāmās izmaksas, piemēram, aprīkojums, telpas, administrācija.

Nākotnē pēc remontdarbību uzskaites sistēmas pilnveidošanas uzraudzīt transportlīdzekļu izmaksu KPI dinamiku, lai vienlaicīgi vērtētu gan katras tehnikas vienības izmaksas, gan **iekšējā remonta iecirkņa izmaksas un konkurētspēju** ar privāto uzņēmumu piedāvātajiem pakalpojumiem.

Pēc iekšējās remonta darbības efektivitātes izvērtējuma un lēmuma turpināt izmantot iekšējo remonta darbību, digitalizēt iekšējās remonta darbības uzskaites sistēmu, kas pašlaik tiek nodrošināta papīra formātā ar manuālu informācijas ievadu Excel tabulās.

Transportlīdzekļu ekspluatācijas galveno izpildes rādītāju (KPI) ieviešana

Transportlīdzekļu parka vadības un pārvaldības ietvaros īpaši svarīgi ir aprēķināt un regulāri izvērtēt galvenos izpildes rādītājus (KPI): minimālo lietošanas intensitāti; ekonomiski pamatotas lietošanas robežas; remontu izmaksas; kopējās (tai skaitā transportlīdzekļa vērtības) izmaksas uz 100 km; degvielas patēriņš uz 100 km.

Zemāk uzskaitīti **rekomendējamie galvenie izpildes rādītāji (KPI)** leM padotības iestāžu transportlīdzekļiem:

- **transportlīdzekļi līdz 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem), ekonomiskās lietošanas minimālā intensitāte – **750 km mēnesī**;
- **transportlīdzekļi līdz 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem), ekonomiski pamatotas lietošanas robeža – **200 000 km**. Zemas lietošanas intensitātes gadījumā 250 000 km;
- **transportlīdzekļi līdz 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem), remonta izmaksu (bez bojājumiem) vidējais sešu mēnešu kumulatīvais **rādītājs ne vairāk kā 100 EUR mēnesī**. Intensīvas lietošanas gadījumā līdz 200 EUR;
- **transportlīdzekļi līdz 3.5 tonnām**, vidējais pārskata perioda degvielas patēriņš uz 100 km **ne lielāks kā ražotāja atbilstības sertifikātā** noteiktas WLTP metodei atbilstošais lielums;
- **transportlīdzekļi līdz 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem ar lietošanas intensitāti zem 750 km mēnesī), vidējais 6 mēnešu kopējo izmaksu mērķa rādītājs **ne vairāk kā 25 EUR uz 100 km**;
- **transportlīdzekļi virs 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem), ekonomiskās lietošanas minimālā intensitāte – **noteikta atbilstoši funkcijai**;
- **transportlīdzekļi virs 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem ar specifisku būtiska apjoma aprīkojumu), ekonomiski pamatotas lietošanas robeža – **500 000 km vai 15 gadi**;
- **transportlīdzekļi virs 3.5 tonnām** (neattiecas uz operatīvā statusa transportlīdzekļiem ar specifisku būtiska apjoma aprīkojumu), remonta izmaksu (bez bojājumiem) vidējais sešu mēnešu kumulatīvais rādītājs **ne vairāk kā 500 EUR mēnesī**.

6.2. Autotransporta pārvaldības sistēmas attīstības scenāriji

Apkopojot 6.1.nodaļā minētos secinājumus un ierosinājumus redzams, ka leM autotransporta pārvaldības sistēmas nodrošināšana var tikt īstenota, izvēloties centralizētu vai decentralizētu pārvaldības modeli. Uz audita veikšanas brīdi leM padotības iestādēs tiek īstenots decentralizētās pārvaldības modelis. Tabulā zemāk ir redzams abu iespējamo attīstības modeļu un scenāriju salīdzinājums, ietverot autotransporta pārvaldības jomu raksturojumu.

Tabula Nr.60. Autotransporta pārvaldības sistēmas attīstības scenāriji

Joma	Attīstības scenārijs Nr.1 Turpināt autotransporta pārvaldību līdzšinējā kārtībā (<i>do-nothing</i>)	Attīstības scenārijs Nr.2 Vienotas autotransporta pārvaldības modelis leM resorā		
Kopējā pārvaldība	Īsteno katra iestāde pastāvīgi	Īsteno centralizēti, nosakot atbildīgo iestādi, piemēram NVA		leM deleģē īstenošanai katrā iestādē, nosakot vienotus principus un regulējumus
Iekšējais norm. regulējums	Katrai iestādei savs iekšējais regulējums izstrādāts pastāvīgi	Atbildīgā iestāde (piemēram NVA) izstrādā vadlīnijas saskaņā ar kurām katra iestāde izstrādātā iekšējo regulējumu pēc vienota parauga un principiem		leM izstrādā vadlīnijas saskaņā ar kurām katra iestāde izstrādā iekšējo regulējumu pēc vienota parauga un principiem
Transportl. reģistrs	Katra iestāde uzskaita savus transportlīdzekļus	Katra iestāde uzskaita savus transportlīdzekļus .xls tabulās pēc vienotas datu struktūras	Nodrošināt nepieciešamo datu uzskaiti iestāžu esošajās IS, papildinot ar nepieciešamās funkcionalitātes elementiem no citu resoru (VID) un ārpakalpojuma sistēmām	Izstrādāta/ iegādāta jauna leM transportlīdzekļu uzskaites un analīzes IT sistēma
Ekspluat. uzsk. reģistrs	Katra iestāde uzskaita transportlīdzekļu ekspluatācijas datus grāmatvedības vajadzībām	Katra iestāde uzskaita savu transportlīdzekļu ekspluatācijas datus xls. tabulās pēc vienotas datu struktūras		
Datu analīzes rīks	Katrai iestādei ir iespējams saņemt grāmatvedības datus par transportlīdzekļu ekspluatāciju	No iestāžu apkopotajiem transportlīdzekļu un ekspluatācijas datiem, kas uzskaitīti xls. pēc vienotas struktūras, tiek veikta šo datu makro analīze		
Datu analīzes īstenošana	Katra iestāde analizē savus datus atbilstoši savām iespējām un vajadzībām	Datu analīze tiek veikta centralizēti par visām iestādēm un to īsteno NVA		Datu analīze tiek veikta centralizēti par visām iestādēm un to īsteno ārpakalpojuma sniedzējs (eksperts)
Transportlīdz. iegāde	Katra iestāde veic patstāvīgi, izvēloties iepirkuma metodi un ņemot vērā plānotā finansējuma specifiku	Iegādāties transportlīdzekļus tikai īpašumā/bilancē (attiecībā uz visu autoparku)	Nemot vērā finansējuma specifiku, iespēju robežās iegādāties transportlīdzekļu nomas pakalpojumus, īstenojot iepirkumu procesu, kas nodrošina izdevīgākos noteikumus	Iegādāties transportlīdzekļu nomas pakalpojumus (attiecībā uz visu autoparku)
KASKO apdrošināšana	Iestāde veic pēc saviem ieskatiem un iespējām	Apdrošināti transportlīdzekļi, kas nav vecāki par 5 gadiem, un, iekļaujot pašrisku	Transportlīdzekļi netiek apdrošināti, bet iestādē/resorā tiek izveidots rezerves fonds zaudējumu no bojājumiem segšanai	Apdrošināšana ir iekļauta nomas līgumā

Joma	Attīstības scenārijs Nr.1 Turpināt autotransporta pārvaldību līdzšinējā kārtībā (<i>do-nothing</i>)	Attīstības scenārijs Nr.2 Vienotas autotransporta pārvaldības modelis leM resorā		
Iekšējās rem. bāzes	Atsevišķas iestādes uztur iekšējās remontdarbnīcas un apkalpo daļu no transportlīdzekļiem	Iekšējās remontdarbnīcas iestādēs tiek attīstītas, nodrošinot to darbības efektivitāti	Iekšējās remontdarbnīcas neveic transportlīdzekļu standarta remontdarbus, bet specializējas speciālo mehānismu un aprīkojuma apkalpošanā	Iekšējās remontdarbnīcas iestādēs tiek likvidētas
KPI analīze	KPI iestādēs netiek piemēroti	Transportlīdzekļus ar vidējo noskrējumu, kas zemāks par 750 km/mēn, aizstāt ar taksometra pakalpojumu izmantošanu gadījumos, kad transportlīdzekļu pielietojuma mērķis nav specifisku funkciju nodrošināšana	Transportlīdzekļus ar vidējo noskrējumu, kas zemāks par 750 km/mēn, aizstāt ar automašīnu koplietošanas pakalpojumu izmantošanu gadījumos, kad transportlīdzekļu pielietojuma mērķis nav specifisku funkciju nodrošināšana	
		Nomainīt vieglo transportlīdzekli, kura servisa izmaksas pārsniedz vidēji 200 EUR/mēn, pret jaunu vai citu transportlīdzekli	Nomainīt vieglo transportlīdzekli, kura nobraukums pārsniedz 200 000 km, pret jaunu vai citu transportlīdzekli	Nomainīt vieglo transportlīdzekli, kura vecums pārsniedz 7 gadus, pret jaunu vai citu transportlīdzekli

Datu avots: CSE COE

Pamatojoties uz audita laikā iegūto datu analīzi un procesu izvērtēšanu, rekomendējam leM autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveidošanai ieviest un īstenot centralizētas un vienotas autotransporta pārvaldības modeli visā leM resorā, īstenojot šādus principus attiecīgajās pārvaldības jomās:

- **Kopējā pārvaldība** – tiek īstenota centralizēti un vienoti visām leM padotības iestādēm, par atbildīgo iestādi tiek noteikta NVA, izveidota Transportlīdzekļu analīzes un attīstības nodaļa Izņemto lietu, apsardzes un tehniskā atbalsta departamentā, nodaļā tiek nodarbināti nodaļas vadītājs (1) un vecākie speciālisti (2), kas atbild par visu leM padotības iestāžu transportlīdzekļu ekspluatācijas analīzi, optimālu un efektīvu transportlīdzekļu izmantošanas plānošanu, un transportlīdzekļu parka attīstības un atjaunošanas plānošanu. Plānotā ietekme uz budžetu 5 000 EUR/mēn, ņemot vērā pašreizējo atlīdzības līmeni leM resora iestādēs: nodaļas vadītājs 1 600 EUR/mēn, 2 vecākie speciālisti/referenti, katrs 1 190 EUR/mēn, darba devēja sociālās iemaksas 939 EUR/mēn. Vienlaikus līdzvērtīgā apmērā nepieciešams samazināt citu leM padotības iestāžu darbinieku izmaksas, kas iesaistīti iestādes transportlīdzekļu ekspluatācijas analīzes un plānošanas veikšanā, izņemot transportlīdzekļu ekspluatācijas un uzturēšanas nodrošināšanu.

Nepieciešamo resursu avots: pārdalot no potenciālā resursu ietaupījuma. Izmaksu veids: ikmēneša izmaksas.

- **Iekšējais normatīvais regulējums** – NVA izstrādā vadlīnijas leM padotības iestāžu iekšējā normatīvā regulējuma pilnveidošanai vienotas transportlīdzekļu pārvaldības sistēmas ieviešanai leM resora ietvaros.
- **Transportlīdzekļu reģistrs, ekspluatācijas uzskaites reģistrs, datu analīzes rīks** – NVA sadarbībā ar leM IC veic iestāžu esošo IS sistēmu un autotransporta ekspluatācijas uzskaites principu un datu analīzi, vienotas datu reģistrēšanas un uzskaites sistēmas izveidošanu, izmantojot esošās iestāžu informācijas sistēmas, kas papildinātas ar nepieciešamās funkcionalitātes elementiem no citām sistēmām (VID degvielas uzskaites sistēma, kā labās prakses piemērs, citi biznesa inteliģences IT rīki transportlīdzekļu parka pārvaldībai). Plānotā

ietekme uz budžetu: 1) GPS un degvielas datu apstrādes sistēmas (analogā degvielas uzskaites sistēmai, ko lieto VID, piemēram no SIA Karšu izdevniecība Jāņa sēta) kopija un pielāgošana 75 000 EUR; 2) transportlīdzekļu ekspluatācijas datu analīzes rīka (piemēram, *fleetsheet.info*) web portāla funkcionalitātes integrācija 25 000 EUR; 3) iztrūkstošo GPS/GPRS moduļu iegāde un instalācija (automašīnām, kas pašreiz nav aprīkotas ar GPS), 45 EUR/gab., vai, pieņemot GPS/GPRS moduļi 1 200 automašīnām – 54 000 EUR (izskatīt iespēju GPS/GPRS moduļu iegādi un RFID nolasītāju izmaksas attiecināt uz 112 operatīvās vadības sistēmas projektu). Ieguvumi: 1) kopējs tehnikas parka reģistrs zemas intensitātes tehnikas vienību atpazīšanai un samazināšanai – ik gadu 1%, jeb apmēram 30 automašīnas, izmaksu ekonomija aptuveni 100 000 EUR gadā vai 8 340 mēnesī (ietver automašīnas nomas pakalpojuma izmaksas vai amortizāciju, obligātās valsts nodevas, uzturēšanas un remonta izdevumus, apdrošināšanas izmaksas; kopā vidēji 280 EUR/mēn uz 1 automašīnu); 2) elektroniskas atskaišu sistēmas standarta mērījumu veikšanai un KPI kontrolei finanšu efektivitāti un izmaksu ekonomiju pašlaik nav iespējams prognozēt, jo leM resora iestādēs KPI mērījumi un kontrole netiek veikta; 3) papīra ceļazīmju atcelšana, t.i. 36 000 gab. neapdrukātu un neizmantotu papīra lapu, un bez nepieciešamības apstiprināt, pārrakstīt datus un veidot apkopojumus – materiālu un resursu, t.sk. cilvēkresursu, ekonomijas vispārīgs novērtējums attiecībā uz visu leM resoru, var pieņemt aptuveni 20 000 EUR gadā (papīra izmaksas 150 EUR, apdrukāšanas izmaksas 400 EUR, cilvēkresursu izmaksas 19 500 EUR, pieņemot 5 min kopējā patērētā laika uz vienas ceļazīmes sagatavošanu un apstrādi).

Nepieciešamo resursu avots: pārdalot no potenciālā resursu ietaupījuma. Izmaksu veids: vienreizēji kapitālieguldījumi. IT risinājumu turpmāko uzturēšanu nodrošina leM IC.

- **Datu analīze** – transportlīdzekļu ekspluatācijas datu analīzi veic NVA centralizēti visam leM resora autotransporta parkam, izmantojot šim mērķim pielāgotas iekšējās un ārējās informācijas sistēmas un rīkus. Plānotais ekonomiskais ieguvums saistīts ar mērījumu veikšanu un KPI kontroli, pamatojoties uz kuru rezultātiem tiek īstenoti attiecīgie pasākumi transportlīdzekļu parka un ekspluatācijas optimizēšanai un izmaksu samazināšanai.
- **Transportlīdzekļu iegāde** – parasto un standartveida transportlīdzekļu nodrošināšana iestāžu vajadzībām tiek veikta, izmantojot pilna servisa nomas pakalpojumu. Izņēmums ir iestāžu speciālie transportlīdzekļi un tehnika, kā arī transportlīdzekļi, kuru iegādei ir iegūts ārējais finansējums (ārējie fondi, finansēšanas programmas). Šādi transportlīdzekļi tiek iegādāti iestādes īpašumā. Organizējot transportlīdzekļu nomas pakalpojumu iegādi, tiek izmantoti vispārīgās vienošanās princips, kas ļauj nodrošināt pakāpenisku transportlīdzekļu nomas pakalpojumu iegādi, iegādes nosacījumu noteikšanas elastīgumu un izdevīgāko iegādes nosacījumu piemērošanu katram iegādes gadījumam.
- **KASKO apdrošināšana** – transportlīdzekļu nomas pakalpojuma nosacījumos tiek iekļauta KASKO apdrošināšana (ar pašrisku). Speciālie transportlīdzekļi un pārējie transportlīdzekļi, kas ir iegādāti īpašumā, izmantojot ārējo finansējumu, tiek apdrošināti KASKO tikai gadījumos, kad šādu apdrošināšanu pieprasa finansējuma devējs. Pārējos gadījumos KASKO apdrošināšana netiek veikta, bet tiek novērtēti bojājumu riski, un iepļānoti uzturēšanas un remonta izdevumi ikgadējā budžeta ietvaros.
- **Iekšējās remonta bāzes** – transportlīdzekļu pilna servisa nomas pakalpojumu iegādes gadījumā iekšējās remonta bāzes iestādēs nav nepieciešamas. Speciālo transportlīdzekļu un mehānismu uzturēšana (regulārās apkopes) un remontdarbi var tikt veikti iestādes iekšējā remontdarbnīcā, īpaši specializējoties šādu darbu veikšanā, un nodrošinot atbilstoši tehnisko aprīkojumu un kvalificētus speciālistus darbu produktivitātes un efektivitātes paaugstināšanai.
- **Galveno izpildes rādītāju (KPI) analīze** – galveno izpildes rādītāju apstiprināšana un ikdienas kontrole tiek veikta katrā iestādē un NVA, kas veic vienotu KPI izpildes kontroli visām leM padotības iestādēm. Gadījumos, kad KPI mērījumi parāda, ka vieglā transportlīdzekļa vidējais noskrējienis mēnesī ir zemāks 750 km, iestāde paaugstina transportlīdzekļa pielietošanas intensitāti vai veic šī transportlīdzekļa aizstāšanu ar automašīnas koplietošanas pakalpojumu izmantošanu. Izņēmums ir gadījumi, kad transportlīdzekļa

pielietojuma mērķis ir specifiskas funkcijas nodrošināšana, kas nav saistīta ar būtisku pārvietošanos. Savukārt, gadījumos, kad vieglā transportlīdzekļa vidēji mēnesī pārsniedz 200 EUR, ir jāveic transportlīdzekļa nomaiņa pret jaunu vai citu mazāk nolietotu transportlīdzekli.

6.3. Rīcības plāns rekomendāciju un procesu uzlabojumu ieviešanai

Papildus 6.1.nodaļā iekļautajiem autotransporta pārvaldības sistēmas **efektivitātes uzlabošanai veicamajiem pasākumiem**, audita ietvaros izstrādāts īstermiņa rīcības plāns, nosakot katrai rīcībai atbildīgo iestādi un pasākumu izpildes termiņus, vienlaikus norādot pasākuma prioritāro secību. Rīcības plānā īstenojamo pasākumu prioritārā secība apvienota ar pasākumu izpildes termiņiem, kuri saskaņoti ar leM.

Tabula Nr.61. Rīcības plāns rekomendāciju un procesu uzlabojumu ieviešanai

Nr. p.k.	Pasākums	Ietekme un ieguvumi	Atbildīgā iestāde	Izpildes termiņš/ prioritāte
1.	Izvērtēt 405 transportlīdzekļus no visām iestādēm ar zemu lietošanas intensitāti, kas nepārsniedz vidēji 750 km mēnesī, izmantošanas nepieciešamību konkrētās funkcijas nodrošināšanai, tajā skaitā vērtējot iespēju aizstāt tos ar citu pārvietošanās veidu.	Izmaksu samazināšana, autotransporta izmantošanas efektivitātes paaugstināšana	Visas iestādes	31.12.2021
2.	Izvērtēt iespējamu vienota nozares autotransporta pārvaldības modeļa ieviešanu visām leM padotības iestādēm.	Vienota iestāžu transportlīdzekļu parku pārvaldība analīzes un efektivitātes nodrošināšanai	leM	31.12.2021
3.	Izstrādāt un apstiprināt Autotransporta pārvaldības politiku leM padotības iestādēs.	Vienota iestāžu transportlīdzekļu parku pārvaldība analīzes un efektivitātes nodrošināšanai	leM, NVA	01.06.2022
4.	Izveidot NVA Transportlīdzekļu analīzes un attīstības nodaļu ar nodaļas vadītāja un 2 vecākā speciālista amatiem, samazinot un pārdalot transportlīdzekļu ekspluatācijas analīzē un attīstības plānošanā iesaistīto amatu slodžu skaitu pārējās iestādēs	Vienotas iestāžu autotransporta pārvaldības sistēmas ieviešana un īstenošana	NVA, leM, visas iestādes	01.06.2022
5.	Noteikt optimālo transportlīdzekļu skaitu iestādes funkciju nodrošināšanai un sagatavot transportlīdzekļu atjaunošanas plānu 2023.-2025.gadam	Funkciju nepārtrauktības nodrošināšana. Resursu ekonomija	NVA, visas iestādes	01.06.2022
6.	Izstrādāt un ieviest vadlīnijas autotransporta ekspluatācijas iekšējo normatīvo dokumentu izstrādei un procesu aprakstiem vienota autotransporta pārvaldības regulējuma ieviešanai visās leM padotības iestādēs.	Vienota iestāžu transportlīdzekļu parku pārvaldība analīzes un efektivitātes nodrošināšanai	NVA, leM	31.12.2022
7.	Apstiprināt un ieviest autotransporta ekspluatācijas attiecīgos galvenos izpildes rādītājus (KPI)	Transportlīdzekļu ekspluatācijas un izmaksu mērīšanas un analīzes nodrošināšana. Izmantošanas efektivitātes paaugstināšana	NVA, leM, visas iestādes	31.12.2022
8.	Izvērtēt iespēju ieviest iekšējo (leM resora) transportlīdzekļu koplietošanas pakalpojumu iestāžu darbinieku neregulāras	Transportlīdzekļu lietošanas efektivitātes paaugstināšana.	NVA, leM, izmanto visas iestādes	31.12.2022

Nr. p.k.	Pasākums	Ietekme un ieguvumi	Atbildīgā iestāde	Izpildes termiņš/ prioritāte
	un neintensīvas pārvietošanās vajadzību nodrošināšanai			
9.	Veikt padziļinātu leM padotības iestādēm lietošanā nodotās infrastruktūras (remontbāzes un degvielas uzpildes stacijas) un tajā sniegto pakalpojumu izvērtējumu, ņemot vērā ziņojumā konstatēto	Procesu efektivitātes paaugstināšana. Izmaksu samazināšana	leM	31.12.2022
10.	Veikt pasākumus, lai pielāgotu esošās IT sistēmas un izstrādātu papildinājumus un ieviestu kopīgu leM transportlīdzekļu reģistru, ceļazīmju reģistru, un funkcionalitāti ekspluatācijas un izmaksu datu uzskaitēi un analīzei ieviešanai, meklējot resursu avotu šo pasākumu īstenošanai	Transportlīdzekļu ekspluatācijas un izmaksu mērīšanas un analīzes nodrošināšana. Procesu automatizēšana	NVA/leM/ leM IC/ visas iestādes	31.12.2022
11.	Ieteikuma Nr.10 ietvaros izvērtēt iespēju aprīkot visus transportlīdzekļus ar GPS/GPRS iekārtām ekspluatācijas informācijas aprites automatizēšanai, meklējot resursu avotu šo pasākumu īstenošanai	Transportlīdzekļu ekspluatācijas un izmaksu mērīšanas un analīzes nodrošināšana. Procesu automatizēšana	NVA, leM visas iestādes	31.12.2022
12.	Ieteikumu Nr.10 un Nr.11 ietvaros izvērtēt iespēju automatizēt ceļazīmju sagatavošanas un degvielas saņemšanas un norakstīšanas procesus iestādēs	Resursu ekonomija, ekspluatācijas kontrole Samazināta ceļazīmju un degvielas norakstīšanas datu apritē iesaistīto darbinieku slodze	NVA, leM visas iestādes	31.12.2022
13.	Īstenot plānveida un tipveida iepirkumus centralizēti visām leM iestādēm, tos organizējot NVA, lai iegūtu ekonomiski izdevīgākus piedāvājumus un saņemtu apjoma atlaides.	Procesu efektivitātes paaugstināšana. Izmaksu samazināšana	NVA	Pastāvīgi

1. PIELIKUMS. IZMANTOTĀS LITERATŪRAS SARAKSTS

Latvijas tiesiskais regulējums

1.	Likums par budžetu un finanšu vadību	https://likumi.lv/ta/id/58057-likums-par-budzetu-un-finansu-vadibu
2.	Likums Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam	https://likumi.lv/ta/id/319409-par-videja-termina-budzeta-ietvaru-2021-2022-un-2023-gadam
3.	Likums Par grāmatvedību	https://likumi.lv/ta/id/66460-par-gramatvedibu
4.	Ceļu satiksmes likums	https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums
5.	Likums par policiju	Likums par policiju
6.	Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likums	https://likumi.lv/ta/id/68293-ugunsdroshibas-un-ugunsdzesibas-likums
7.	Robežsardzes likums	https://likumi.lv/ta/id/318741-valsts-robez-sardzes-likums
8.	Publisko iepirkumu likums	https://likumi.lv/ta/id/287760-publisko-iepirkumu-likums
9.	MK 31.07.2012. noteikumi Nr.523 "Noteikumi par budžeta pieprasījumu izstrādāšanas un iesniegšanas pamatprincipiem"	https://likumi.lv/ta/id/250610-noteikumi-par-budzeta-pieprasijumu-izstradasanas-un-iesniegsanas-pamatprincipiem
10.	MK 11.12.2012. noteikumi Nr.867 "Kārtība, kādā nosakāms maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopapjoms un maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējais apjoms katrai ministrijai un citām centrālajām valsts iestādēm vidējam termiņam"	https://likumi.lv/ta/id/253649-kartiba-kada-nosakams-maksimali-pielaujamais-valsts-budzeta-izdevumu-kopapjoms-un-maksimali-pielaujamais-valsts-budzeta-izdevum...
11.	MK 13.12.2005 noteikumi Nr.934 "Noteikumi par budžetu izdevumu klasifikāciju atbilstoši funkcionālajām kategorijām"	https://likumi.lv/ta/id/123806-noteikumi-par-budzetu-izdevumu-klasifikaciju-atbilstosi-funkcionalajam-kategorijam
12.	MK 27.12.2005 noteikumi Nr.1031 "Noteikumi par budžetu izdevumu klasifikāciju atbilstoši ekonomiskajām kategorijām"	https://likumi.lv/ta/id/124833-noteikumi-par-budzetu-izdevumu-klasifikaciju-atbilstosi-ekonomiskajam-kategorijam
13.	MK 11.12.2018. instrukcija Nr.8 "Instrukcija par valsts budžeta tāmēm"	https://likumi.lv/ta/id/303639-instrukcija-par-valsts-budzeta-tamem
14.	MK 17.07.2018 noteikumi Nr.421 "Kārtība, kādā veic gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktās apropriācijas izmaiņas"	https://likumi.lv/ta/id/300437-kartiba-kada-veic-gadskarteja-valsts-budzeta-likuma-noteiktas-apropriācijas-izmaiņas
15.	MK noteikumi 19.06.2018. Nr.344 "Gada pārskata sagatavošanas kārtība"	https://likumi.lv/ta/id/300000-gada-parskata-sagatavosanas-kartiba
16.	MK 13.02.2018 noteikumi Nr.87 "Grāmatvedības uzskaites kārtība budžeta iestādēs"	https://likumi.lv/ta/id/297134-gramatvedibas-uzskaites-kartiba-budzeta-iestades
17.	MK 02.06.2015. noteikumi Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi"	https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi
18.	MK 31.08.1999. noteikumi Nr.304 "Noteikumi par operatīvajiem transportlīdzekļiem"	https://likumi.lv/ta/id/17303-noteikumi-par-operativajiem-transportlidzekliem
19.	MK 21.06.2011. noteikumi Nr. Nr.458 Noteikumi par Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam ugunsgrēku dzēšanai un glābšanas darbiem nepieciešamajām iekārtām, speciālo un tehnisko aprīkojumu, kā arī tā normām	https://likumi.lv/ta/id/232190-noteikumi-par-valsts-ugunsdzesibas-un-glabsanas-dienestam-ugunsgrēku-dzesanai-un-glabsanas-darbiem-nepieciešamajam-iekartam-spe...
20.	MK 10.08.2000. rīkojums Nr.407 "Par transportlīdzekļu izmantošanu dienesta vajadzībām"	https://likumi.lv/ta/id/9803-par-transportlidzeklu-izmantosanu-dienesta-vajadzibam

21.	MK 02.10.2012. instrukcija Nr.12 "Dienesta vieglo automobiļu iegādes un nomas kārtība"	https://likumi.lv/ta/id/251978-dienesta-vieglo-automobilu-iegades-un-nomas-kartiba
22.	MK 18.01.2005. noteikumi Nr.46 "Valsts policijas nolikums"	https://likumi.lv/ta/id/99940-valsts-polijas-nolikums
23.	MK 2010.gada 27.aprīļa noteikumi "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta nolikums"	https://likumi.lv/ta/id/209089-valsts-ugunsdzesibas-un-glabsanas-dienesta-nolikums
24.	MK 11.12.2012. noteikumi Nr.839 "Nodrošinājuma valsts aģentūras nolikums"	https://likumi.lv/ta/id/253418
25.	MK 03.10.2006. noteikumi Nr. 811 "Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes nolikums"	https://likumi.lv/doc.php?mode=DOC&id=145116
26.	MK 04.03.2015. rīkojums Nr.109 "Par ilgtermiņa saistībām iekšlietu ministrijai Valsts policijas funkciju nodrošināšanai nepieciešamo transportlīdzekļu nomas izdevumu segšanai"	https://likumi.lv/ta/id/272639-par-ilgtermina-saistibam-iekšlietu-ministrijai-valsts-polijas-funkciju-nodrosinasanai-nepieciešamo-transportlidzeklu-nomas-izdevumu-segsanai
27.	MK 11.12.2012. noteikumi Nr. 867 "Kārtība, kādā nosakāms maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopapjoms un maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējais apjoms katrai ministrijai un citām centrālajām valsts iestādēm vidējam termiņam"	https://likumi.lv/ta/id/253649-kartiba-kada-nosakams-maksimali-pielaujamais-valsts-budzeta-izdevumu-kopapjoms-un-maksimali-pielaujamais-valsts-budzeta-izdevum...

Iekšlietu ministrijas normatīvie akti

28.	02.06.2009. noteikumi Nr.39 "Kārtība, kādā iekšlietu ministrijā izmanto ministrijas padotības iestādes valdījumā esošos dienesta transportlīdzekļus", ar grozījumiem
29.	28.12.2011. iekšējie noteikumi Nr.54 "Noteikumi par operatīvā transportlīdzekļa statusa piešķiršanu un anulēšanu"
30.	17.12.2019. iekšējie noteikumi Nr.1-10/28 "Grāmatvedības uzskaites kārtība"
31.	13.01.2020. iekšējie noteikumi nr.1-10/1 "Finansēšanas plānu un tāmju sagatavošanas kārtība"
32.	09.06.2014. iekšējie noteikumi Nr.1-10/25 "Kārtība, kādā plāno, organizē un kontrolē valsts materiālo rezervju atjaunināšanu"
33.	09.12.2020. iekšējie noteikumi Nr.1-10/38 "Kārtība, kādā saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības iekšlietu ministrijā"
34.	08.12.2020. rīkojums Nr.1-12/1359 "Par valsts pamatbudžeta 2021.gada apropriāciju"
35.	11.12.2020. rīkojums Nr.1-12/1383 "Par iekšlietu ministrijas budžeta izpildi 2021.gadā"
36.	11.01.2021. rīkojums Nr.1-12/22 "Par iekšlietu ministrijas 2021. gada darba plānu"
37.	19.11.2015. iekšējie noteikumi Nr.1-10/45 "Budžeta izpildes uzraudzības kārtība"
38.	27.12.2019. iekšējie noteikumi Nr.1-10/31 "Gada pārskata sagatavošanas kārtība"
39.	21.09.2020. iekšējie noteikumi Nr1-10/27 "Inventarizācijas veikšanas kārtība"
40.	12.05.2009. iekšējie noteikumi Nr.33 "Kārtība, kādā iekšlietu ministrijā slēdz līgumus par preču un pakalpojumu saņemšanu"

Valsts policijas normatīvie akti

41.	23.03.2015. VP iekšējie noteikumi Nr.11 "Kārtība, kādā valsts policijā iegādājas, saņem, uzskaita, nodod un noraksta materiālās vērtības"
42.	01.11.2013. iekšējie noteikumi Nr.30 "Valsts policijas transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi"
43.	31.10.2017. VP pavēle Nr.4963 "Par Valsts policijas dienesta transportlīdzekļu ekspluatācijas kontroli"
44.	Nodrošinājuma pārvaldes reglaments (VP 27.01.2017. reglaments Nr.5)
45.	30.08.2019. VP pavēle Nr.5435 "Par Valsts policijas transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumiem"
46.	13.10.2020. VP pavēle Nr. 4924 "Par Valsts policijas transportlīdzekļu lietošanas nosacījumiem"
47.	30.08.2019. pavēle Nr.5435 "Par Valsts policijas transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumiem"

48.	31.10.2017. pavēle Nr.4963 "Par Valsts policijas dienesta transportlīdzekļu ekspluatācijas kontroli"
-----	--

Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta normatīvie akti

49.	VUGD 26.08.2018. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/2 "Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportlīdzekļu, kuģošanas līdzekļu un ugunsdzēsības un glābšanas aprīkojuma ar iekšdedzes dzinējiem ekspluatācijas noteikumi"
50.	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3189 "Par tehnisko apkopi"
51.	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3190 "Par glābšanas automobiļu tehnisko apkopi"
52.	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3191 "Par autokāpņu un autpacēlāju tehnisko apkopi"
53.	VUGD 07.10.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3192 "Par autocisternu tehnisko apkopi"
54.	VUGD 17.12.2019. rīkojums Nr. 22-1.7/3927 "Par transportlīdzekļu nobraukumu normām"
55.	VUGD 26.11.2020. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/12 "Kārtība, kādā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests un Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledža saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības"
56.	VUGD 24.03.2015. iekšējie noteikumi Nr.22-1.12/7 „Ugunsgrēku dzēšanas un glābšanas darbu veikšanas kārtība"

Valsts robežsardzes normatīvie akti

57.	VRS 27.12.2017. reglaments Nr.32 "Valsts robežsardzes reglaments"
58.	Viļakas pārvaldes reglaments
59.	Aviācijas pārvaldes reglaments
60.	Ludzas pārvaldes reglaments
61.	Daugavpils pārvaldes reglaments
62.	Ventspils pārvaldes reglaments
63.	Rīgas pārvaldes reglaments
64.	Galvenās pārvaldes reglaments
65.	VRS ir izdota pavēle Nr.1254 no 16.09.2016 Par Valsts robežsardzes autoparka veidošanu
66.	VRS 10.10.2018. pavēle Nr. 1585 "Lai nodrošinātu vienotu degvielas uzskaiti un norakstīšanu Valsts robežsardzes automobiļiem"
67.	VRS 15.05.2019. pavēle Nr. 766 "Lai nodrošinātu vienotu degvielas aprites kārtību Valsts robežsardzē"
68.	VRS noteikumi 09.08.2016, noteikumi Nr.14 VRS transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi
69.	11.06.2020. iekšējie noteikumi Nr.3 "Valsts robežsardzes koledžas transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi"
70.	08.01.2021. pavēle Nr.5 "Par transportlīdzekļu nobraukuma normām 2021.gadam"

Nodrošinājuma valsts aģentūras normatīvie akti

71.	NVA 20.08.2019. reglaments 1/2019 "Nodrošinājuma valsts aģentūras reglaments"
72.	NVA 28.12.2017. iekšējie noteikumi Nr.19 "Transportlīdzekļu un aprīkojuma uzskaites, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, remonta, atsavināšanas un norakstīšanas kārtība"
73.	NVA 21.12.2018. rīkojums Nr.1399 "Par iekrāvēju, traktoru un speciālo (tehnoloģisko) iekārtu izmantošanu, un atbildīgo amatpersonu un degvielas patēriņa normu noteikšanu"
74.	NVA 28.07.2020. rīkojums Nr. 734 "Par transportlīdzekļu un tehnisko iekārtu pieņemšanas komisijas izveidi
75.	NVA 26.08.2020. rīkojums Nr. 828 "Par komisijas izveidi degvielas patēriņa normas noteikšanai"
76.	NVA 26.08.2020. rīkojums Nr. 829 "Par transportlīdzekļu izmantošanas kārtību un stāvvietas noteikšanu"
77.	Materiāli tehniskās apgādes jomas rokasgrāmata, apstiprināta 11.09.2019.

Iekšlietu ministrijas Informācijas centra normatīvie akti

78.	leM IC Reglaments
79.	leM IC 27.02.2012. iekšējie noteikumi Nr. IC-2012/1 "Kārtība, kādā iekšlietu ministrijas Informācijas centrā uzskaita, ekspluatē, atsavina un noraksta transportlīdzekļus"
80.	leM IC 16.12.2020. rīkojums Nr. R-1093 "Par taksometra pakalpojumu izmantošanu"
81.	leM IC 30.03.2020. rīkojums R-316 "Par SIA „Mobilly” pakalpojumu pilnvarotajiem lietotājiem"
82.	leM IC 05.07.2011 iekšējie noteikumi Nr. 10-2011/4 "Kārtība, kādā iegādājas, lieto un uzskaita Rīgas sabiedriskā transporta elektroniskās biļetes"

Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes normatīvie akti

83.	30.09.2009. noteikumi Nr. 22 "Kārtība, kādā Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldē saņem, uzskaita un noraksta materiālās vērtības"
84.	21.01.2021. Rīkojums Nr.24e "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu mēneša nobraukuma un degvielas patēriņa normām"
85.	24.10.2019. Rīkojums Nr.156 "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam"
86.	29.10.2020.Rīkojums Nr. 199 "Par grozījumu 2019.gada 24.oktobra rīkojumā Nr. 156 "Par Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes transportlīdzekļu degvielas izlietojuma uzraudzību atbilstoši faktiskajam nobraukumam"

Citi informācijas avoti, pētījumi

87.	leM 2021. gada iekšējās kontroles sistēma finanšu vadības jomā	https://www.iem.gov.lv/en/media/3973/download
88.	Auto asociācijas klasifikators	http://www.autoasociacija.lv/files/klasifikators/klasifikators.pdf
89.	Valsts kases publiski pieejamā informācija	https://e2.kase.gov.lv/pub_eplani_etames/code/pub_fp.php

2. PIELIKUMS. INTERVIJU SARAKSTS

Tabulā zemāk iekļauta informācija par tikšanās, izmantojot konferences zvanu iespējas.

Iestāde	Intervijas datums
VP (I.Opolais, G.Kampe) – A/m tehnisko specifikāciju projekti (attālināta sanāksme)	28.01.2021.
VUGD (P.Lunts, A.Gulbe) – Autotransporta pārvaldība – finanšu uzskaitē (attālināta sanāksme)	01.02.2021.
VUGD (P.Lunts, G.Sirsniņš, A.Politika) – Remontdarbnīcas Maskavas ielā 5, Rīgā apmeklējums	02.02.2021.
VP (I.Opolais, G.Kampe, D.Stepanova, R.Skudra, I.Docenko, A.Ziediņa, A.Tīde, R.Stecjura, L.Bērziņa) – Autotransporta pārvaldība – finanšu uzskaitē (attālināta sanāksme)	03.02.2021.
VRS (O.Gaidamovičs, N.Tatarenko) Autotransporta pārvaldība – finanšu uzskaitē (attālināta sanāksme)	04.02.2021.
leM IC (J.Dreimanis, R.Reinicans, A.Poksans, I.Kruptova, A.Kronberga) – Autotransporta pārvaldība – finanšu uzskaitē (attālināta sanāksme)	08.02.2021.
VP (G.Kampe) – VP Transporta remonta, apgādes un ekspluatācijas nodaļas Vestienas ielā 4, Rīgā apmeklējums	08.02.2021.
NVA (J.Nebars, A.Bobrovs, V.Maļevičs, J.Krūmiņa) – Autotransporta pārvaldība – finanšu uzskaitē (attālināta sanāksme)	09.02.2021.
VUGD (P.Lunts, R.Masarovs, G.Sirsniņš, A.Politika) – Autotransporta pārvaldība – remontdarbnīca Maskavas ielā 5, Rīga (attālināta sanāksme)	11.02.2021.
VP (I.Opolais) – Autotransporta pārvaldība – autotransporta pieņemšanas-nodošanas procedūra un atbildības sadalījums (attālināta sanāksme)	19.02.2021.
Lietuvas valsts policija (A.Kaupys, I.Opolais, L.Peisniece) – Lietuvas policijas autotransporta pārvaldības pieredze (attālināta sanāksme)	23.02.2021.
VP (I.Opolais, G.Kampe, V.Bračs, E.Vagalis, J.Kalns, A.Bautra, A.Bluķis) – Transportlīdzekļu uzskaites, ekspluatācijas un norakstīšanas noteikumi (attālināta sanāksme)	05.03.2021.
PMLP (L.Junkure) – Autotransporta pārvaldība, uzskaitē un ekspluatācija (attālināta sanāksme)	08.03.2021.
VRS (O.Gaidamovičs, reģionālo pārvalžu atbildīgās personas) – Autotransporta ekspluatācija reģionālajās pārvaldēs (attālināta sanāksme)	10.03.2021.
VUGD (P.Lunts, A.Sprūde, D.Tumans, A.Mistjukeviča, V.Straume, U.Kaļķis, A.Vindacs) – Autotransporta ekspluatācijas kārtība (attālināta sanāksme)	11.03.2021.
VID (A.Gremzde, M.Brigmane, M.Ozoliņš, Z.Rubins) – VID pieredze iestādes iekšējā autotransporta lietošanas uzskaites automatizācijā (attālināta sanāksme)	17.03.2021.
leM IC (V.Upeniece, M.Stūrnieks, J.Cunskis, M.Zvirgzdiņš) – Vienota kontaktu centra platforma operatīvo dienestu darba atbalstam un publisko pakalpojumu piegādei (VKCP) (attālināta sanāksme)	19.03.2021.
IDB (L.Misāne, D.Urlovskis, V.Prokofjevs, M.Pentjuhova) – Autotransporta pārvaldība, ekspluatācija un finanšu uzskaitē (attālināta sanāksme)	23.03.2021.
leM Finanšu vadības departaments (L.Tumaņana, A.Strode) – Finanšu līdzekļu plānošana, uzskaitē un kontrole attiecībā uz autotransporta pārvaldību (attālināta sanāksme)	08.04.2021.
VRS (O.Gaidamovičs, N.Tatarenko, A.Krivmanis) – Iekšējās degvielas uzpildes stacijas (attālināta sanāksme)	20.04.2021.
VP (I.Opolais, A.Tīde, R.Skudra) – Remontdarbnīca Vestienas ielā 4, Rīgā (attālināta sanāksme)	20.04.2021.

3. PIELIKUMS. IEPIRKUMA TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS PRASĪBU ATSEKOJAMĪBA

Darba uzdevuma apraksts	Ziņojuma nodaļa
4.1. apzināt, noteikt un raksturot katras iestādes autotransporta pārvaldības sistēmu, t.sk.:	
4.1.1. ārējos un iekšējos normatīvos aktus un to prasības, t.sk.:	2.1./2.2.
4.1.1.1. transportlīdzekļu un degvielas uzskaites un norakstīšanas kārtību	2.2.
4.1.1.2. ekspluatācijas materiālu (detāļu, šķidrumu, riepu, akumulatoru) iegādes uzskaites un norakstīšanas kārtību	2.2.
4.1.1.3. remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas kārtību	2.2.
4.1.1.4. transportlīdzekļu piešķiršanas un ekspluatācijas kārtību	2.2.
4.1.1.5 finanšu līdzekļu plānošanas un izlietošanas un uzskaites kārtību	2.3.
4.1.1.6. atskaites formas (par transportlīdzekļu izmantošanu, ekspluatācijas atskaites, degvielas patēriņa, nodokļu/ nodevu uzskaites un kontroles u.c.)	2.2.
4.1.2. organizatorisko struktūru	2.4.
4.1.3. iesaistītos cilvēkresursus – to funkcijas un uzdevumus un to atbilstību iestādes nolikumā, reglamentos vai citos iekšējos normatīvajos aktos un amata aprakstā noteiktajai kompetencei	2.4.
4.1.4. finanšu līdzekļu izlietojumu	2.3.
4.2. sagatavot vispārējo transportlīdzekļu uzturēšanas, atjaunošanas un ekspluatācijas pamatprincipu/vadlīniju novērtējumu un raksturojumu, t.sk.:	
4.2.1. transportlīdzekļu iegādes vai nomas finansēšanas principu novērtējumu	3.
4.2.2. iekšējo un ārējo pakalpojumu sniedzēju izmaksu efektivitātes kontroles principu novērtējumu	3.
4.2.3. transportlīdzekļu nobraukumu un noslodzi, iekļaujot autotransporta noslodzes galveno izpildes rādītāju (KPI) un to kontroles principu novērtējumu	3.
4.2.4. transportlīdzekļu veidu un specifiskās izvēles principu novērtējumu	3.
4.2.5. transportlīdzekļu viendabīguma (markas, modeļu dažādības) novērtējumu	3.
4.2.6. transportlīdzekļu nolietojuma, utilizācijas un atjaunošanas principu novērtējumu	3.
4.2.7. remontu un uzturēšanas darbu organizēšanas un kontroles principu novērtējumu, t.sk., izveidotās infrastruktūras novērtējumu (remonta bāze, garāžas, stāvvietas, apkopes zonas, degvielas uzpildes stacijas u.c.)	3.
4.3. sagatavot transportlīdzekļu ekspluatācijas novērtējumu, t.sk.:	
4.3.1. transportlīdzekļu politikas un to ekspluatācijas iekšējo normatīvo dokumentu novērtējumu	4.
4.3.2. transportlīdzekļu piešķiršanas un ekspluatācijas nosacījumu noteikšanas un kontroles principu novērtējumu	4.
4.3.3. transportlīdzekļu lietotāju atbildības un motivācijas principu novērtējumu	4./5.
4.3.4. ekspluatācijas atskaišu, degvielas patēriņa, nodokļu/nodevu uzskaites un kontroles principu novērtējumu	4./5.
4.3.5. transportlīdzekļu ietekmes uz satiksmes drošību un ilgtspējas principu novērtējumu	6.
4.4. Pamatojoties uz iegūto izpēti, veiktajām pārbaudēm un iegūtajiem rezultātiem, sagatavot:	
4.4.1. vispusīgu, pilnīgu un objektīvu izvērtējumu par katru no audita tvērumā noteiktajām jomām (piemēram, nepilnības iekšējā un ārējā normatīvajā regulējumā, procesu pārrāvumi dokumentu aprītē u.tml.), definējot trūkumus, riskus un piedāvājot risinājumus trūkumu un risku novēršanai (SVID analīze)	6.1.
4.4.2. ieteikumus transportlīdzekļu uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumu samazināšanai, t.sk., nosakot iestādē optimālo funkciju izpildei transportlīdzekļu skaitu un veidu, kā arī iepirkuma veidu (iegāde, līzings, noma, taksometru izmantošana u.c.)	6.1.
4.4.3. audita tvērumā ietverto procesu aprakstus (shēmas) un ieteikumus procesu uzlabošanai	6.1.

Darba uzdevuma apraksts	Ziņojuma nodaļa
4.4.4. ieteikumus autotransporta pārvaldības sistēmas pilnveidei, tai skaitā attiecībā uz informācijas un komunikācijas tehnoloģiju iesaisti, ārpakalpojumu izmantošanu un citu jaunākajām tendencēm atbilstošu un praksē pārbaudītu rīku, modeļu (tai skaitā vienota pārvaldības modeļa) vai pieeju izmantošanu	6.2.
4.4.5. plānu ieteikumu un procesu uzlabojumu ieviešanai un saskaņot to ar Pasūtītāju	6.3.

4. PIELIKUMS. IEM IESTĀŽU NOSLĒGTO ĀRĒJO PAKALPOJUMU SARAKSTS

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
NODROŠINĀJUMA VALSTS AĢENTŪRA				
Serviss-IVECO markas kravas transportlīdzekļu un autobusa tehniskās apkopes un remonta veikšanai Latgales reģionā	SIA RITMS R	2020/209 Pak	18.09.2020.	2 gadi
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Alūksne	SIA Autovilnis	2020/210 Pak	18.09.2020.	2 gadi
Serviss-IVECO markas kravas transportlīdzekļu un autobusa tehniskās apkopes un remonta veikšanai Rīgā un Rīgas reģionā	SIA Daugavas biznesa centrs	2020/215 Pak	22.09.2020.	2 gadi
	SIA RIPO SERVISS			
	SIA Skuba Latvija			
Serviss-VOLVO markas kravas transportlīdzekļu un autobusa tehniskās apkopes un remonta veikšanai Latgales reģionā	SIA RITMS R	2020/219 Pak	24.09.2020.	2 gadi
	SIA Volvo Truck Latvia			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Cēsis	SIA „AUTOGARS”	2020/229 Pak	28.09.2020.	2 gadi
	SIA OGUS			
	SIA ReiLat			
	SIA SINHRO-C			
Serviss-MAN markas kravas transportlīdzekļu un autobusa tehniskās apkopes un remonta veikšanai Rīgā un Rīgas reģionā	SIA Daugavas biznesa centrs	2020/231 Pak	29.09.2020.	2 gadi
	SIA RIPO SERVISS			
	SIA Skuba Latvija			
	SIA AVAR AUTO			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Valmierā	SIA „FORSETE”,	2020/233 Pak	30.09.2020.	2 gadi
	SIA “AK12”			
	SIA “Pilna Servisa Līzings”			
	SIA “E.G.”			

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
Serviss-VOLVO markas kravas transportlīdzekļu un autobusa tehniskās apkopes un remonta veikšanai Rīgā un Rīgas reģionā.	SIA Daugavas biznesa centrs	2020/235 Pak	02.10.2020.	2 gadi
	SIA RIPO SERVISS			
	SIA Volvo Truck Latvia			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Liepāja	SIA AL Autoserviss	2020/234 Pak	30.09.2020.	2 gadi
	SIA Skandi Motors			
	SIA Lāde			
	SIA SD Autocentrs			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu un autobusa tehniskās apkopes un remonta veikšanai Rīgā un Rīgas reģionā.	SIA Andre Motors	2020/250 Pak	22.10.2020.	2 gadi
	SIA AUTO ĪLE un HERBST			
	SIA MŪSA AUTO			
	SIA Daugavas biznesa centrs			
	SIA TOPERS			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Jelgavā	SIA ANRU MOTORS	2020/213 Pak	21.09.2020.	2 gadi
	SIA Zemgales remonta centrs			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Valkā	SIA LĪGUMSS	2020/214 Pak	21.09.2020.	2 gadi
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Ventspilī	SIA AUTOFAVORĪTS	2020/222 Pak	25.09.2020.	2 gadi
	SIA ARD EOLTAS			
	SIA Venta 1			
Serviss-vieglo transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta veikšanai Daugavpilī	SIA Autofovorīts	2020/223 Pak	25.09.2020.	2 gadi
	SIA Autostil D			
	SIA Tehnometal			
Serviss-Piekabju remonta veikšana Ludzā	SIA VELS	2020/226-Pak	25.09.2020.	2 gadi
Piekabju remonta veikšana Rīgā	SIA Baltic Road Services	2021/74 Pak	13.04.2021.	2 gadi
	SIA Ripo Remonta cents			
	SIA Skuba Latvija			

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
Serviss-Traktoru un to agregātu remontu Latgales reģionā	SIA SilJA	2021/75 Pak	14.04.2021.	2 gadi
Serviss- "Traktoru un to agregātu remonta veikšana Rīgā"	SIA Ripo Remonta cents	2021/71 Pak	09.04.2021.	2 gadi
Serviss- "Traktoru un to agregātu remonta veikšana Rīgā"	SIA Ripo Remonta cents	2021/71 Pak	09.04.2021.	2 gadi
	SIA Daugavas biznesa centrs			
Apdrošināšana OCTA	Gjensidige, Akcine draudimo bendrove Latvijas filiāle	2021/27 Pak	18.03.2021.	3 gadi
Apdrošināšana KASKO	Gjensidige, Akcine draudimo bendrove Latvijas filiāle	2021/28 Pak	15.02.2021.	3 gadi
Citi pakalpojumi attiecināmi uz autotransportu				
VV par automobiļu ziemas, vasaras un M&S riepu iegādi	SIA Autoriepu nams	2020/131-Pieg	15.10.2020.	divi gadi
	SIA Remik	2020/131-Pieg	15.10.2020.	divi gadi
	SIA Senson Auto	2020/131-Pieg	15.10.2020.	divi gadi
VV par kravas transportlīdzekļu un traktoru riepu iegādi	SIA Autoriepu nams	2020/137-Pieg	22.10.2020.	divi gadi
	SIA Senson Auto	2020/137-Pieg	22.10.2020.	divi gadi
	Perosu apvienība "BLVR"	2020/137-Pieg	22.10.2020.	divi gadi
VV par transportlīdzekļu akumulatoru iegādi	SIA Inter Cars Latvija	VV 2020/95-Pieg	20.08.2020.	Divi gadi
	SIA Senon Auto			
	SIA Tobis Latvia			
Par transportlīdzekļu kontroles sistēmas iekārtu iegādi, uzstādīšanu un uzskaites sistēmas izmantošanu uz pieciem gadiem	SIA Fleet Complete Latvija	leM NVA 2019/119-Pak	28.05.2019.	5 gadi līdz 27.05.24
Par transportlīdzekļu nomu uz 5 gadiem	SIA Favorit Rent	leM NVA 2018/22 - pieg	21.05.2018.	5 gadi līdz 20.05.23
Par transportlīdzekļu nomu uz 5 gadiem	SIA Pilna servisa Līzings	leM NVA 2018/23 - pieg	21.05.2018.	5 gadi līdz 20.05.23
Par transportlīdzekļu nomu uz 5 gadiem	SIA Pilna servisa Līzings	leM NVA 2018/24 - pieg	21.05.2018.	5 gadi līdz 20.05.23
Iekšējās drošības birojs				
Serviss	SIA "JS PARTS"	33	16.07.2020.	Līdz līgumsummas 3999,99 euro bez PVN sasniegšanai
Automazgāšanas	SIA "ENRI"	19	13.05.2020.	Līdz līgumsummas 4000,00 euro bez PVN sasniegšanai
Apdrošināšana OCTA	ADB "Gjensedige" Latvijas filiāle	23	07.06.2018.	07.06.2021.

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
Apdrošināšana KASKO	AAS "BTA Baltic Insurance Company"	18	21.05.2018.	21.05.2021.
Apdrošināšana KASKO	ADB "Gjensedige" Latvijas filiāle	5	12.02.2021.	12.02.2024.
CSDD pakalpojumu apmaksa	VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"	9	02.03.2020.	31.12.2021.
Autostāvvietu apmaksa	SIA "Mobilly"	8	27.02.2020.	
PILSONĪBAS UN MIGRĀCIJAS LIETU PĀRVALDE				
Serviss	SIA Melga Pluss	PMLP2018/18	19.03.2019.	19.03.2019-18.04.2021
	SIA Melga Pluss	Iepirkums noslēdzies. Līgums saskaņošanas procesā		
Automazgāšanas Pārvaldes automašīnu mazgāšanas un salonu tīrīšanas līgums	SIA ENRI	12/2020	30.01.2020.	01.02.2020-31.12.2021
Apdrošināšana OCTA		Centralizētais iepirkums		
Apdrošināšana KASKO Pārvaldes transporta līdzekļu KASKO apdrošināšana trīs gadiem	GJENSIDIGE ADB Latvijas filiāle	7/2021 (IeMNVA2020/7) Centralizētais iepirkums	11.02.2021.	11.02.2021-10.02.2023
Citi pakalpojumi attiecināmi uz autotransportu	-	-	-	-
VALSTS UGUNSDZĒSĪBAS UN GLĀBŠANAS DIENESTS				
Serviss				
	SIA "Andre Motors" SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Toppers" SIA "Mūsa Auto" SIA "Ripo serviss"	22-1.48/636	12.10.2020.	Divi gadi
	SIA "Andre Motors" SIA "Auto Īle un Herbst" SIA "Mūsa Auto" SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Toppers"	22-1.48/3	13.01.2021.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija"	22-1.48/402	13.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija"	22-1.48/403	13.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija" SIA "Avar Auto"	22-1.48/406	14.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "MB Bus" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija" SIA "Toppers"	22-1.48/419	21.08.2020.	Divi gadi

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija"	22-1.48/451	28.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija"	22-1.48/452	28.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija" SIA "Volvo Truck Latvija"	22-1.48/458	2.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija" SIA "Volvo Truck Latvija"	22-1.48/459	2.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Daugavas biznesa centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Scuba Latvija"	22-1.48/552	21.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autocentrs Salinieki"	22-1.48/389	31.07.2020.	Divi gadi
	SIA "Autostils D" SIA "Ritms R" SIA "Tehnometal"	22-1.48/420	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R"	22-1.48/421	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R"	22-1.48/422	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R"	22-1.48/423	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R"	22-1.48/424	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R"	22-1.48/425	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R" SIA "Tehnometal"	22-1.48/426	17.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autostils D" SIA "Ritms R" SIA "Veda S" SIA "Tehnometal"	22-1.48/506	10.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R" SIA "Volvo Truck Latvija"	22-1.48/508	17.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Tehnometal" SIA "Ritms R" SIA "Volvo Truck Latvija"	22-1.48/509	17.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Vels"	22-1.48/557	14.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autofavorīts" SIA "Autostils D" SIA "Tehnometal"	22-1.48/580	25.09.2020.	Divi gadi
	SIA "RDK service" SIA "VEDA S" SIA "VALTERS & GR"	22-1.48/603	28.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Ritms R" Individuālais uzņēmums "Satelīts L"	22-1.48/615	28.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Sapards" SIA "AUTO KRUĪZS"	22-1.48/641	2.10.2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1"	22-1.48/394	10.08..2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers"	22-1.48/395	10.08.2020.	Divi gadi

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
	SIA "Venta 1"			
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1"	22-1.48/396	10.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1"	22-1.48/397	10.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1"	22-1.48/453	31.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1"	22-1.48/454	31.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1" SIA "Volvo Truck Latvija"	22-1.48/460	2.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Krauzers" SIA "Venta 1" SIA "Volvo Truck Latvija"	22-1.48/461	2.09.2020.	Divi gadi
	SIA "SVA"	22-1.48/462	3.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autofavorīts" SIA "Krauzers" SIA "LM Auto" SIA "LMK"	22-1.48/492	7.09.2020.	Divi gadi
	SIA "ARD Eoltas" SIA "Krauzers" SIA "SD Autocentrs" SIA "LM Auto" SIA "Skandi Motors filiāle "Liepaja""	22-1.48/500	11.09.2020.	Divi gadi
	SIA "ARD Eoltas" SIA "Krauzers" SIA "SD Autocentrs" SIA "LM Auto" SIA "Skandi Motors filiāle "Liepaja"" SIA "Venta 1"	22-1.48/501	11.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autofavorīts" SIA "ARD Eoltas" SIA "Venta 1"	22-1.48/558	17.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autofavorīts" SIA "IMA Autoserviss" SIA "ZR Autodetaļas"	22-1.48/674	19.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Lāde" SIA "SD Autocentrs" SIA "AL Autoserviss" SIA "Skandi Motors filiāle "Liepaja""	22-1.48/694	11.11.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "ANRU Motors" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/441	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/442	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/443	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP"	22-1.48/444	26.08.2020.	Divi gadi

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
	SIA "Zemgales remonta centrs"			
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/445	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/446	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/447	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/448	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/449	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Teiksmas Auto"	22-1.48/491	7.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "Avēnija VP" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/450	25.08.2020.	Divi gadi
	SIA "ANRU Motors" SIA "Zemgales remonta centrs"	22-1.48/535	17.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Avēnija VP"	22-1.48/561	23.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Marteks"	22-1.48/619	24.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autofirma Raivo" SIA "Sigma Dobeles"	22-1.48/625	6.10.2020.	Divi gadi
	SIA "Autoapkope" SIA "KR Motors"	22-1.48/642	12.10.2020.	Divi gadi
	SIA "Autovilnis"	22-1.48/405	13.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Unitruck"	22-1.48/428	25.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Unitruck"	22-1.48/429	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Unitruck"	22-1.48/430	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Unitruck"	22-1.48/431	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Unitruck"	22-1.48/432	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Unitruck"	22-1.48/433	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Tehauto" SIA "Unitruck"	22-1.48/434	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX"	22-1.48/435	26.08.2020.	Divi gadi

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
	SIA "Volvo Truck Latvija" SIA "Unitruck"			
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "Volvo Truck Latvija" SIA "Unitruck"	22-1.48/436	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "AK12" SIA "M.E. LAT-LUX" SIA "ReiLat" SIA "Unitruck"	22-1.48/437	26.08.2020.	Divi gadi
	SIA "Mega Rem"	22-1.48/493	8.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Forsete" SIA "AK12" SIA "Pilna Servisa Līzings" SIA "E.G." SIA "Tehauto"	22-1.48/504	15.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Aizezere"	22-1.48/553	21.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Autogars" SIA "OGUS" SIA "ReiLat" SIA "Sinhro-c"	22-1.48/567	24.09.2020.	Divi gadi
	SIA "Ligumss"	22-1.48/618	11.09.2020.	Divi gadi
Apdrošināšana OCTA				
	ADB "Gjensidige"	2021/27	15.02.2021.	Trīs gadi
Citi pakalpojumi attiecināmi uz autotransportu				
	VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"	22-1.75/505	10.07.2013.	Beztermiņa līgums
VALSTS ROBEŽSARDZE				
Serviss	SIA "V4 Motors"	72	01.04.2020.	24 mēneši
	SIA "VELS"	74	09.04.2020.	24 mēneši
	SIA "Auto Kruīzs"	85	22.04.2020.	24 mēneši
	SIA "Forsete"	92	06.05.2020.	24 mēneši
	SIA "Autostils D" SIA "Tehnometal"	93	06.05.2020.	24 mēneši
	SIA "ARD Eolitas"	94	06.05.2020.	24 mēneši
	SIA "Anru Motors"	129	26.06.2020.	24 mēneši
	SIA "Ardala"	141	16.07.2020.	24 mēneši
	SIA "Auto Kruīzs"	207	25.09.2020.	24 mēneši
	SIA "Autostils D"	208	25.09.2020.	24 mēneši
	SIA "Daugavas Biznesa Centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Motofavorīts"	226	28.10.2020.	24 mēneši
	SIA "Daugavas Biznesa Centrs" SIA "Ripo serviss" SIA "Avar Auto" SIA "Skuba Latvija"	239	17.11.2020.	24 mēneši
	SIA "Daugavas Biznesa Centrs" SIA "Motofavorīts"	241	24.11.2020.	24 mēneši
	SIA "Vels"	59	09.03.2021.	24 mēneši
	SIA "SilJa"	70	09.04.2021.	24 mēneši
Automazgāšanas	SIA "MIXTRANS"	48	05.02.2018.	
Apdrošināšana OCTA				

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
Apdrošināšana KASKO	AAS "BTA Baltic Insurance Company"	87	Noslēgts 14.03.2018.	Stājas spēkā: 01.08.2018., un ir spēkā 3 gadus no noslēgšanas brīža
Citi pakalpojumi attiecināmi uz autotransportu	-	-	-	-
VALSTS POLICIJA				
Serviss	SIA "Aizezere"	1165	20.07.2020.	19.07.2022
	SIA "AK12"	1220 1167	12.08.2020. 21.07.2020.	11.08.2022 20.02.2022
	SIA "AL Autoserviss"	1255	05.08.2020.	04.08.2022
	SIA "ANDRE MOTORS"	2072	21.09.2020.	20.09.2022
	SIA "Anru Motors"	1180	20.07.2020.	19.07.2022
	SIA "ARD EOLTAS"	1274	11.08.2020.	10.08.2022
	SIA "Auto Īle un Herbst"	2072	21.09.2020.	20.09.2022
	SIA "Auto Kruīzs"	1169	20.07.2020.	19.07.2020
	SIA "Autoapkope"	1208 1193	28.07.2020. 23.07.2020.	27.07.2022 22.07.2022
	SIA "Autocentrs Salinieki"	1161	15.07.2020.	14.07.2022
	SIA "Autofavorīts"	1196 1207 1206 1274	30.07.2020. 11.08.2020. 10.08.2020. 11.08.2020.	29.07.2022 10.08.2022 09.08.2022 10.08.2022
	SIA "Autogars"	1155	16.07.2020.	15.07.2022
	SIA "Autostils D"	1189 1308 1196	30.07.2020. 26.08.2020. 30.07.2020.	29.07.2022 25.08.2022 29.07.2022
	SIA "Autovilnis"	1166	16.07.2020.	15.07.2022
	SIA "AVAR AUTO"	1195	28.07.2020.	27.07.2022
	SIA "Avēnija VP"	1208 1464	28.07.2020. 02.09.2020.	27.07.2022 01.09.2022
	SIA "Daugavas biznesa centrs"	1179 1190 1195 2072 1221 1306 1307 845 859	28.07.2020. 28.07.2020. 28.07.2020. 21.09.2020. 07.08.2020. 26.08.2020. 01.09.2020. 19.03.2021. 26.03.2021.	27.07.2022 27.07.2022 27.07.2022 20.09.2022 06.08.2022 25.08.2022 31.08.2022 18.03.2023 25.03.2023
	SIA "E.G."	1167	21.07.2020.	20.07.2022
	SIA "Forsete"	1167	21.07.2020.	20.07.2022
	SIA "IMA AUTOSERVISS"	1207	11.08.2020.	10.08.2022
	SIA "KR Motors"	1193	23.07.2020.	22.07.2022
	SIA "Krauzers"	1173 1206	22.07.2020. 10.08.2020.	21.07.2022 09.08.2022
	SIA "Lāde"	1255	05.08.2020.	04.08.2022
	SIA "LM Auto"	1206	10.08.2020.	09.08.2022
	SIA "LMK"	1206	10.08.2020.	09.08.2022
	SIA "M.E.LAT-LUX"	1220	12.08.2020.	11.08.2022
	SIA "Marteks"	1178	22.07.2020.	21.07.2022
	SIA "Mega rem"	1171	20.07.2020.	19.07.2022
	SIA "Motofavorīts"	1306 1307	26.08.2020. 01.09.2020.	25.08.2022 31.08.2022
	SIA "Mūsa Auto"	2072	21.09.2020.	20.09.2022
	SIA "Ogus"	1155	16.07.2020.	15.07.2022
	SIA "Pilna servisa līzings"	1167	21.07.2020.	20.07.2022

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
	SIA "RDK service"	1172	31.07.2020.	30.07.2022
	SIA "ReiLat"	1155	16.07.2020.	15.07.2022
	SIA "REZERVE"	1207	11.08.2020.	10.08.2022
	SIA "RIPO SERVISS"	1179 1190 1195 1221 1307	28.07.2020. 28.07.2020. 28.07.2020. 07.08.2020. 01.09.2020.	27.07.2022 27.07.2022 27.07.2022 06.08.2022 31.08.2022
	SIA "Ritms R"	1189 1204	30.07.2020. 24.07.2020.	29.07.2022 23.07.2022
	SIA "Sapards"	1169	20.07.2020.	19.07.2020
	SIA "Satelīts – L"	1204	24.07.2020.	23.07.2022
	SIA "SD Autocentrs"	1255	05.08.2020.	04.08.2022
	SIA "Autofirma RAIVO"	1257	04.08.2020.	03.08.2022
	SIA "LIGUMSS"	1203	24.07.2020.	23.07.2022
	SIA "SIGMA DOBELE"	1257	04.08.2020.	03.08.2022
	SIA "Sinhro-C"	1155	16.07.2020.	15.07.2022
	SIA "Skandi Motors Liepāja"	1255	05.08.2020.	04.08.2022
	SIA "SKUBA LATVIJA"	1179 859	28.07.2020. 26.03.2021.	27.07.2022 25.03.2023
	SIA "SVA"	1194	24.07.2020.	23.07.2022
	SIA "Tehauto"	1167	21.07.2020.	20.07.2022
	SIA "Tehnometal"	1189 1196	30.07.2020. 30.07.2020.	29.07.2022 29.07.2022
	SIA "TEIKSMAS AUTO"	1468	04.09.2020.	03.09.2022
	SIA "TOPERS"	2072	21.09.2020.	20.09.2022
	SIA "Unitruck"	1220	12.08.2020.	11.08.2022
	SIA "Valters & GR"	1172	31.07.2020.	30.07.2022
	SIA "VEDA S"	1189	30.07.2020.	29.07.2022
	SIA "VELS"	1202	23.07.2020.	22.07.2022
	SIA "Venta1"	1173	22.07.2020.	21.07.2022
	SIA "Volvo Truck Latvia"	1221 1220	07.08.2020. 12.08.2020.	06.08.2022 11.08.2022
	SIA "Zemgales remonta centrs"	1208	28.07.2020.	27.07.2022
	SIA "ZR Autodetaļas"	1207	11.08.2020.	10.08.2022
	SIA "Ripo Remonta Centrs"	845	19.03.2021.	18.03.2023
	SIA "Baltic Road Services"	859 880	26.03.2021. 01.04.2021.	25.03.2023 31.03.2023
	SIA "AL Autoserviss"	880	01.04.2021.	31.03.2023
	SIA "Skandi Motors" filiale Liepāja"	880	01.04.2021.	31.03.2023
Automazgāšanas	AS "Talsu autotransports"	1812	01.10.2019.	30.09.2021
	SIA "AutoFirma Raivo"	1848	10.09.2019.	09.10.2021
	Krāslavas pilsētas Buhalova individuālais uzņēmums "SATELĪTS-L"	216	21.01.2020.	20.01.2022
	SIA "ARLEX"	1834	11.09.2019.	10.09.2021
	SIA "Auto Fans"	1849	10.10.2019.	09.10.2021
	SIA "AUTO SPA SIGULDA"	234	24.01.2020.	23.01.2022
	SIA "AUTOTONSS"	2055	23.12.2019.	22.12.2021
	SIA "AVALLONE LATVIJA"	2050	20.12.2019.	19.12.2021

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
	SIA "B- BUS"	1811	01.10.2019.	30.09.2021
	SIA "JM Grupa"	1798	30.09.2019.	29.09.2021
	SIA "Lauku apgids un meliorācija"	159	09.01.2020.	08.01.2022
	SIA "Krista LN"	2031	13.12.2019.	12.12.2021
	SIA "BL INVEST"	215	17.01.2020.	16.01.2022
	SIA "NOLA-L"	2054	23.12.2019.	22.12.2021
	SIA "MegaRem"	1795	27.09.2019.	26.09.2021
	SIA "LIARPS"	188	14.01.2020.	13.01.2022
	SIA "MIGLA A"	1855	11.10.2019.	10.10.2021
	SIA "Puto"	1796 771 1765 1767	26.09.2019. 03.03.2020. 26.09.2019. 26.09.2019.	25.09.2021 25.09.2021 25.09.2021 25.09.2021
	SIA "S2"	829	09.03.2020.	25.09.2021
	SIA "R-E KA R"	1846	10.10.2019.	09.10.2021
	SIA "RMOBIL"	2058	23.12.2019.	22.12.2021
	SIA "ZR Autodetaļas"	1813	02.10.2019.	01.10.2021
	SIA "RIGOLEX"	2051	23.12.2019.	22.12.2021
	SIA "Žiguli-STM"	2061	30.12.2019.	29.12.2021
	SIA "AUTOSTILS D"	1814	03.10.2019.	02.10.2021
	SIA "Auto TD"	1827	08.10.2019.	07.10.2021
	SIA "FORSETE"	2034	13.12.2019.	12.12.2021
	SIA "Laluna"	1822	04.10.2019.	03.10.2021
	SIA "Intransserviss"	1836	09.10.2019.	08.10.2021
	SIA Ardala	1810	01.10.2019.	30.09.2021
Apdrošināšana OCTA	Gjensidīge, Akcīne draudimo bendrove Latvijas filiāle	leM NVA 2021/27-Pak	18.02.2021.	17.02.2024
Apdrošināšana KASKO	Gjensidīge, Akcīne draudimo bendrove Latvijas filiāle	653	01.03.2021.	28.02.2024
Citi pakalpojumi attiecināmi uz autotransportu				
Dezinfekcijas un dezīnsekcijas pakalpojumi	SIA "KPK"	2056	01.01.2020.	31.12.2021
	SIA "T.T.R."	2048	01.01.2020.	31.12.2021
Transportlīdzekļu aplīmēšana ar krāsu plēvē	SIA "Crex"	881	03.05.2019.	02.05.2021
	SIA "NordArt"	876	02.05.2019.	02.05.2021
Transportlīdzekļu garantijas remonts un apkope	SIA "Avar Auto"	1204	28.07.2017.	27.07.2021
	SIA "Amserv Motors"	1458	24.08.2016.	23.08.2021
	SIA "Mitau Motors"	1933	15.09.2016.	14.09.2021
Gāzes balonu noma	SIA "ELME MESSER L"	693	12.02.2020.	21.04.2021
	SIA "LINDE GAS"	840	23.04.2019.	12.01.2022
Tehnisko dvieļu un absorbējošo paklāju noma	SIA "Lindstrom"	939	03.05.2020.	02.05.2022
Transportlīdzekļu speciālā aprīkojuma uzstādīšana, diagnostika, remonts un apkalpošana	AS "Inkomerc Holding"	2210	20.10.2020.	19.10.2022
Maksas autostāvvietu pakalpojumu apmaksa	SIA "RĪGAS KARTE"	506	05.02.2021.	04.02.2023

Pakalpojuma veids	Pakalpojuma sniedzējs	Līguma Nr.	Līguma datums	Līguma termiņš
Metāllūžņu nodošanas pakalpojumi	SIA "TM Capital	911	31.03.2021.	30.03.2023
Servisa iekārtu remontu un apkopi	SIA "HCT AUTOMOTIVE"	1871	23.10.2019.	22.10.2021
Darba apģērbu mazgāšanas un ķīmiskās tīrīšanas pakalpojumi	SIA "Ive"	655	22.02.2021.	21.02.2023

5. PIELIKUMS. DATU TABULAS .XLS FORMĀTĀ

Datu tabulas apkopotas un ziņojumam pievienotas .xls formātā to labākai pārskatāmībai un tālākās apstrādāšanas iespēju nodrošināšanai.

Pielikuma numurs	Pielikuma nosaukums
5.1.	leM padotības iestādes – visi dati
5.2.	VP transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.3.	VUGD transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.4.	VRS transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.5.	NVA transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.6.	leM IC transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.7.	IDB transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.8.	PMLP transportlīdzekļu markas, modeļi, skaits
5.9.	VP transportlīdzekļu dati
5.10.	VP transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.11.	VP transportlīdzekļi, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km
5.12.	VP motociklu dati
5.13.	VUGD transportlīdzekļu dati
5.14.	VUGD transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.15.	VUGD transportlīdzekļi, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km
5.16.	VUGD ZIL markas transportlīdzekļu saraksts
5.17.	VRS transportlīdzekļu dati
5.18.	VRS transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.19.	VRS transportlīdzekļi, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km
5.20.	VRS motociklu un kvadriciklu dati
5.21.	NVA transportlīdzekļu dati
5.22.	NVA transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.23.	NVA transportlīdzekļi, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km
5.24.	leM IC transportlīdzekļu dati
5.25.	IDB transportlīdzekļu dati
5.26.	PMLP transportlīdzekļu dati
5.27.	leM IC transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.28.	IDB transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.29.	PMLP transportlīdzekļi, kuru noskrējiens nepārsniedz 750 km/mēn
5.30.	leM IC transportlīdzekļi, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km
5.31.	PMLP transportlīdzekļi, kuru nobraukums pārsniedz 200 000 km
5.32.	VP transportlīdzekļi, kuru servisa izmaksas pārsniedz 200 EUR/mēn
5.33.	VUGD parastie transportlīdzekļi, kuru servisa izmaksas pārsniedz 200 EUR/mēn
5.34.	VRS transportlīdzekļi, kuru servisa izmaksas pārsniedz 200 EUR/mēn