

**Darbaņēmēju skaits Rīgas administratīvajā teritorijā 2012.g reģistrētajos uzņēmumos:**

481 266

**Darbaņēmēju skaits, kas maksā IIN Rīgas budžetā**

256 183

**Rīgā nodarbināto, bet nedeklarēto iedzīvotāju skaits**

127 000\*)

**Rīgas pašvaldības administratīvajā teritorijā reģistrēto uzņēmumu ieturētā IIN summa:**

454 777 694 Ls

**Rīgas budžetā iekasētā IIN summa:**

283 mlj Ls

**IIN, ko citu pašvaldību budžetā iemaksā Rīgā nodarbinātie, bet nedeklarētie iedzīvotāji**

127 000 000 latu\*\*) )

\*) Koriģēti (saskaņā ar VID datiem) Darbaspēka apsekojuma galvenie rādītāji Latvijā par 2012. gadu (CSP)

\*\*) RD FD novērtējums

*Likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 26. pants. Nodokļa sadalīšana 1. un 3.daļa:*

*1. Nodokļa summas, no kurām atskaitītas šā likuma 19.panta ceturtajā daļā minētās summas, tiek ieskaitītas maksātāja deklarētās dzīvesvietas pašvaldības budžetā un valsts pamatbudžetā atbilstoši gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktajam sadalījumam.*

.....

*3. Nodokļa summas no maksātāja taksācijas gada ienākuma atbilstoši gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktajam sadalījumam tiek ieskaitītas tās pašvaldības budžetā, kuras administratīvajā teritorijā personas deklarētā dzīvesvieta bija taksācijas gada sākumā.*

# Rekomendācija #1: Ieviest iebraukšanas maksu Rīgā

U ziļojumu iespējas	Papildus izdevumi	Papildus iegūrumi	Kopējais efekts	Sabiedrības viedoklis
Ieviest iebraukšanas maksu Rīgā – ieviest vienreizējo iebraukšanas maksu Rīgā 1.5 EUR un gada abonementa maksu 150 EUR par iebraukšanu Rīgā <u>pilsētas nerezidentiem</u> .	Ieviešanas izmaksas <u>5 – 10 milj. EUR</u> , iespēja saņemt Eiropas finansējumu  Uzturēšanas izmaksas atkarīgas no izvēlētās tehnoloģijas	Iegūrumi no iebraukšanas maksām <u>9 milj. EUR gadā</u>  Pašvaldības IIN ienākumi no jauniem reģistrētiem rīdziniekiem <u>34 - 67 milj. gadā*</u>	<u>+ 43 - 76 milj. EUR gadā</u>	 (Stokholmas pieredze)

## Papildus ieguvumi

- Par infrastruktūras izmantošanu maksā ne tikai rīdzinieki, bet arī nerīdzinieki;
- Palielinās Rīgā reģistrēto iedzīvotāju skaits;
- Ja apsaimnieko Rīgas Satiksme, tā tuvinās tirgus dalībniekam (*market unit*);
- Samazinās sastrēgumi Rīgā.

## Stokholmas pieredze

- 2006. gadā, ieviešot iebraukšanas maksu testa režīmā, tika veikta sabiedriskā apspriešana un tikai 36% iedzīvotāji atbalstīja šo iniciatīvu.
- Visi iegūtie līdzekļi tika novirzīti Stokholmas infrastruktūras attīstībai un, redzot, ka līdzekļi tiek izmantoti lietderīgi, sabiedrības viedoklis mainījās.
- Patstāvīgā ieviešana notika 2007. gadā. Pēc patstāvīgās ieviešanas, veicot atkārtotu sabiedrisko apspriešanu, 66% iedzīvotāju atbalstīja iebraukšanas maksu Stokholmā.

\* - Pieņemot, ka Rīgā savu dzīvesvietu reģistrē 30% no iedzīvotājiem, kas strādā Rīgā, bet savu dzīvesvietu reģistrējuši citur

## Motivācija deklarēties Rīgā:

**150 EUR gadā** (līdzīgās izmaksas iedzīvotājam, kas strādā Rīgā, bet deklarēties ārpus Rīgas)

## Papildus ieņēmumu iespējas: Iebraukšanas maksa Rīgā (2/3)

### Motivācija reģistrēties Rīgā

- Iebraukšanas maksas ieviešana radītu papildus motivāciju reģistrēt savu dzīvesvietu Rīgā tiem iedzīvotājiem, kuru ekonomiskā dzīve notiek Rīgā, bet ir reģistrējuši savu dzīvesvietu ārpus Rīgas. Papildus 1000 jauni iedzīvotāji Rīgā radītu IIN ieņēmumus 1.25 milj. EUR apmērā (vai pat vēl vairāk, jo tie būtu iedzīvotāji, kuri pārvietojas ar mašīnām un kuru ienākumi, līdz ar to, varētu būt lielāki par vidējo ienākumu līmeni). Bet iebraukšanas maksas ieņēmumi uz 1000 iedzīvotājiem samazinātos par aptuveni 250 tūkst. EUR. Efekts + 1 milj. EUR gadā.

### Sabiedrības viedoklis

- Balstoties uz Stokholmas un Oslo pieredzi, iebraukšanas maksas ieviešana sākotnēji radīja negatīvu sabiedrības reakciju, tomēr, redzot, ka iegūtie papildus līdzekļi tiek investēti pilsētas infrastruktūras attīstībā, sabiedrības viedoklis mainījās, un piecu gadu laikā lielākā pilsētas iedzīvotāju daļa pozitīvi vērtēja iebraukšanas maksas ieviešanu.

### Iebraukšanas maksas sistēmas izveidošanas izmaksas

- Sistēmas ieviešanas un infrastruktūras izmaksas ir būtiski atkarīgas no izvēlētajā infrastruktūras risinājuma, kā arī pilsētas lieluma un laika, kad tika ieviesta šī sistēma.

### Finansējumu avoti (izņemot pašvaldības finansējumu)

- Valsts atbalsta instrumenti, kuri ir saistīti ar infrastruktūras attīstību (Skandināvijas pieredze), CO2 emisijas samazināšanu vai citiem atbalsta instrumentiem.
- Eiropas fondu finansējums – balstoties uz Finanšu ministrijas publicēto informatīvo ziņojumu (pieejams: <http://www.esfondi.lv/page.php?id=1108>) «Par Eiropas Savienības fondu investīciju prioritātēm Latvijā 2014.-2020. gada plānošanas periodam», iebraukšanas maksas ieviešanas infrastruktūras izveide varētu tikt realizēta ar tiešu Eiropas fondu līdzfinansējumu. Indikatīvs Eiropas Savienības Kohēzijas politikas finansējumu sadalījums paredz sekojošus tematiskos mērķus, kuru ietvaros varētu tikt atbalstīta arī iebraukšanas maksas infrastruktūras izveide:

- Atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni visās nozarēs (indikatīvs finansējums 311 milj. LVL);
  - Veicināt pielāgošanos klimata pārmaiņām, riska novēršanu un pārvaldību (indikatīvs finansējums 54 milj. LVL);
  - Aizsargāt vidi un veicināt resursu efektivitāti (indikatīvs finansējums 282 milj. LVL);
  - Veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus galvenajās tīkla infrastruktūrās (1.1 milj. LVL).
- Koncesija ar privāto partneri (UK pieredze)

### Juridiskais risinājums attiecībā uz iebraukšanas maksas noteikšanu

#### Veicamās darbības

- Jāsagatavo RD saistošie noteikumi, kas regulē maksas ieviešanas kārtību, atvieglojumus, kontroles mehānismu u.c. projekta ieviešanas jautājumus.
- Pirms lēmuma pieņemšanas organizējama publiskā apspriešana.
- Likumā „Par nodokļiem un nodevām” minēto īpašo režīma zonu ir nepieciešams noteikt pašvaldības teritorijas plānošanas dokumentos - teritorijas plānojumā un attīstības programmā, kā arī izveidot tās grafisko pielikumu, nodrošinot plānošanas dokumentu publisku apspriešanu. Tā kā šāda iecere plānošanas dokumentos ir ietverta, vērā ir jāņem esošais vēsturiskā centra plānojums – ar RD 18.06.2013. saistošiem noteikumiem Nr.220 „Grozījumi Rīgas domes 2006.gada 7.februāra saistošajos noteikumos Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grafiskās daļas plānā „RVC un tā aizsardzības zonas satiksmes infrastruktūras attīstības plāns” attēlotas transportlīdzekļu iebraukšanas īpašā režīma zonas.

## Sabiedriskais transports: Esošā situācija (1/3)

### Sabiedriskais transports

#### Pašvaldības funkcijas

- (1) Organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus pilsētas nozīmes maršrutos;
- (2) Saskaņā ar Sabiedriskā transporta likumu, pašvaldībai ir racionāli jāapsaimnieko valsts un pašvaldības budžeta, kā arī pašvaldības speciālā budžeta iedalītos finanšu līdzekļus.

#### Pašvaldības mērķi

##### Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025. gadam

- (1) Stratēģiskais mērķis ir ērti un ātri sasniedzama pilsēta, lai to panāktu ir definēti šādi uzdevumi:
  - Akcentēt sabiedriskā transporta prioritāti;
  - Attīstīt inteligēnto satiksmes vadības sistēmu, kā arī optimizēt un attīstīt pilsētas satiksmes infrastruktūru;
  - Pielāgot sabiedrisko transportu cilvēkiem ar kustību traucējumiem

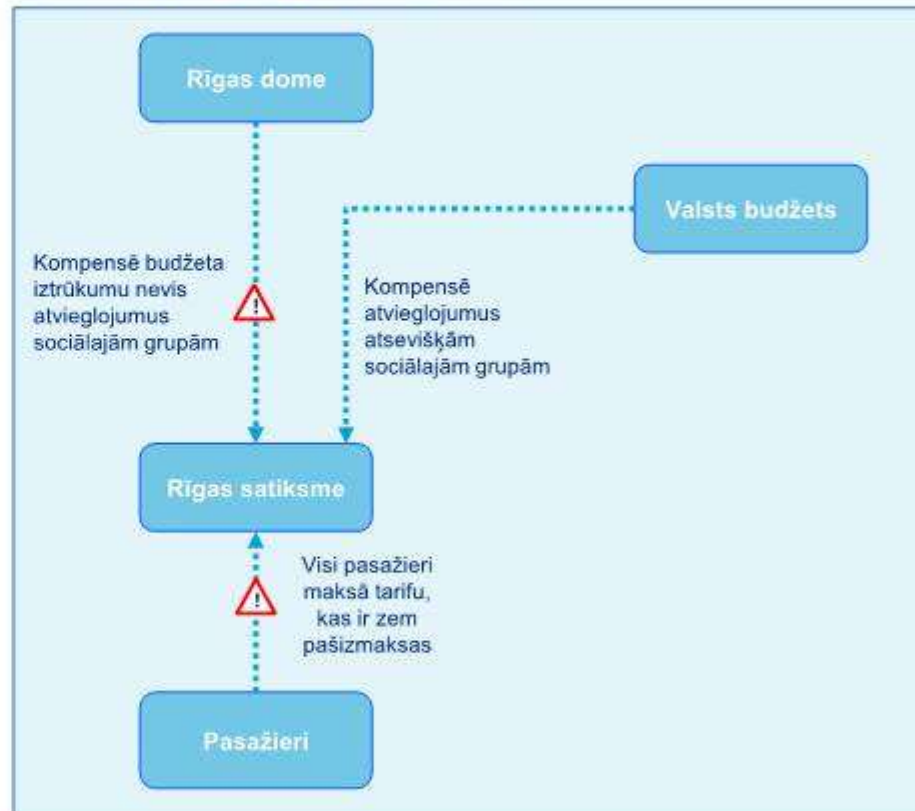
##### Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2006-2018.gadam

- (1) Pilnveidot sabiedriskā transporta braucieni apmaksas politiku;
- (2) Izvērtēt iespēju ieviest iebraukšanas / caurbraukšanas maksu Rīgas centrā, tādējādi veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu un attīstību;
- (3) Nodrošināt sabiedriskā transporta tīkla attīstību (īpaši tramvaju);
- (4) Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti;
- (5) Samazināt pasažieru pārsēšanās skaitu.

##### SIA Rīgas satiksme ilgtermiņa stratēģija 2012 – 2033.gadam

- (1) Nodrošināt pilsētas iedzīvotājiem un viesiem sabiedrisko transportu, kas ir ērts, ātrs, pieejams, drošs un videi draudzīgs.

### Sabiedriskā transporta pārvaldes sistēma



## Rekomendācija #2: Ieviest diferencētu samaksu sabiedriskajam transportam

Uzlabojumu iespējas	Papildus izdevumi	Papildus ieņēmumi	Kopējais efekts	Sabiedrības viedoklis
Palielināt sabiedriskā transporta tarifu nerīdziniekiem – rīdziniekiem saglabāt esošo braukšanas maksu, nerīdziniekiem to palielināt līdz 1.2 EUR par braucienu.		Papildus ieņēmumi no biļetēm <b>8 milj. EUR gadā</b> + Pašvaldības IIN ienākumi no jauniem reģistrētiem rīdziniekiem <b>58 milj. gadā</b>	<b>+ 66 milj. EUR gadā</b>	

### Papildus ieguvumi

- Tiek subsidēti tikai sociāli atbalstāmās personu grupas un rīdzinieki;
- Samazinās dotācijas un Rīgas Satiksme tuvinās tirgus dalībniekam (*market unit*).

### Motivācija deklarēties Rīgā:

**200 EUR gadā** (0.5 EUR x 200 darba dienas x 2 – papildus sabiedriskā transporta izmaksas iedzīvotājam, kas strādā Rīgā, bet deklarēties citur).

Visticamāk rīdziniekiem pozitīvs vai neitrāls viedoklis / nerīdziniekiem negatīvs.

ievieš bezmaksas (vai zemas maksas) sabiedrisko transportu rīdziniekiem	Papildus subsidijas <b>52 milj. EUR gadā</b>	Pašvaldības IIN ienākumi no jauniem reģistrētiem rīdziniekiem <b>58 milj. gadā</b>	<b>+ 6 milj. EUR gadā</b>	 (Tallinas pieredze)
---	---	---	---------------------------	--

### Papildus ieguvumi

- Būtiski pieaug rīdzinieku apmierinātība un reģistrēto iedzīvotāju skaits;
- Samazinās sastrēgumi Rīgā.

### Motivācija deklarēties Rīgā:

**280 EUR gadā** (0.7 EUR x 200 darba dienas x 2 – potenciālais ietaupījums rīdziniekam, kas 200 dienas gadā un 2 reizes dienā pārvietojas ar sabiedrisko transportu).

### Tallinas pieredze

- Pirms bezmaksas sabiedriskā transporta ieviešanas, tika veikta sabiedriskā apspriešana, un lielākā daļa nobalsoja par bezmaksas sabiedriskā transporta ieviešanu Tallinā.

\* - Pieņemot, ka Rīgā savu dzīvesvietu reģistrē 30% no iedzīvotājiem, kas strādā Rīgā, bet savu dzīvesvietu reģistrējuši citur