

AUTOSKOLU NOZĪME LATVIJAS EKONOMIKĀ UN TO FINANSĒŠANAS IESPĒJAS *THE IMPORTANCE OF DRIVING SCHOOLS IN THE LATVIAN ECONOMY AND THEIR FINANCING POSSIBILITIES*

Justīne Gabrāne

Rēzeknes Tehnoloģiju akadēmija, jg18055@edu.rta.lv, Rēzekne, Latvija
Zinātniskā vadītāja Mg.oec. Anīta Puzule

Abstract. *The demand for training for various categories of vehicles has been constant over several years. However, there is still a need for more professionals in the labor market for cargo and passenger carriers. Therefore, to ensure qualified employees in the transport sector, the availability of driving schools in all regions of Latvia, high-quality training, and adequate service prices, which would correspond to the capabilities of different households, are essential. Small and new driving schools, to win the market segment by competing with the leading driving schools in Latvia, must think about the quality of the offered services, compliance with customer requirements, and plan financing options - own or borrowed capital. The novelty of the research: the author investigated the importance of driving schools in the economy and their financing possibilities using European Social Fund projects.*

Keywords: *driving school, European Social Fund projects, financing, transport.*

Ievads

Izvērtējot darba tirgu, ir saprotams, ka liels pieprasījums ir pēc autovadītājiem kravas un pasažieru pārvadājumos. Lai strādātu šajā profesijā tiek prasīta atbilstoša vadītāja kvalifikācija ar apliecinājumu viņu profesionālajai darbībai. Pēc Latvijas Republikas likumdošanas autovadītāja apliecību un tiesības vadīt attiecīgos transportlīdzekļus iespējams iegūt nokārtojot Ceļu satiksmes drošības direkcijā (turpmāk – CSDD) eksāmenu, bet pirms tam obligāti pabeidzot apmācības autoskolā. Autoskolas sagatavo jaunos autovadītājus drošai braukšanai ceļu satiksmē un eksāmenu kārtošanai CSDD, kā arī iespēju sagatavot kursantus kvalifikācijas paaugstināšanai uz citām transportlīdzekļa vadītāja kategorijām. Tāpēc, lai nodrošinātu kvalificētus darbiniekus transporta nozarē, svarīgi ir autoskolu pieejamība visos Latvijas reģionos, kvalitatīva apmācība un adekvātas pakalpojuma cenas, kas būtu atbilstošas dažādu māsaimniecību iespējām.

Atšķirībā no CSDD, kas ir valsts akciju sabiedrība, autoskolas ir privātie uzņēmumi, kuri paši nosaka savas pakalpojuma cenas, bet apmācības veic atbilstoši Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem. Pārsvarā autoskolas konkurē savas darbības reģiona apvidū, bet ieviešot tālmācības, autoskolu savstarpējā konkurence no reģionālā ir pāraugusi valsts mērogā. Mazām un jaunām autoskolām, lai izcīnītu tirgus segmentu konkurējot ar vadošākajām autoskolām Latvijā, jāpārdomā piedāvāto pakalpojumu kvalitāte, atbilstība klientu prasībām un jāplāno finansēšanas iespējas – pašu vai aizņemtais kapitāls.

Pētījuma mērķis ir izpētīt autoskolu nozīmi Latvijā ekonomikā un to finansēšanas iespējas.

Darba uzdevumi:

1. Izpētīt autoskolu nozīmi valsts ekonomikā.
2. Izpētīt autoskolām pieejamās ārējās finansēšanas iespējas.
3. Izstrādāt secinājumus un autoskolu darbības un finansēšanas iespēju pilnveidošanai.

Pētījuma periods: 2011. – 2022. gads.

Pētījuma izstrādē ir izmantota sintēzes metode, salīdzināšanas metode, aprakstošā jeb monogrāfiskā metode, loģiski - konstruktīvā metode, dokumentu analīzes metode, statistiskā grupēšana, prognozēšanas metode, korelācijas metode.

Pasaules nākotnes vīzijas ir autonomie transportlīdzekļi pilsētu ielās, ar ko sāksies lielas pārmaiņas transporta nozarē. Tiek uzskatīts, ka autonomie transportlīdzekļi ir daudz drošāki ceļu satiksmē, salīdzinot ar pašlaik aprītē esošajiem transportiem (*Shatu & Kamruzzaman, 2022*). Kā minēts Šatu un Kamruzzamana rakstā, tad jau 2045. gadā autonomie transportlīdzekļi aizstās pusi no līdz šim esošajiem braucieniem uz kopējiem ceļiem (*Shatu & Kamruzzaman, 2022*). Šādas prognozes nav labvēlīgas autoskolām, jo samazinoties pieprasījumam pēc privātajiem transportlīdzekļiem un pēc mūsdienu sabiedriskajiem reisiem, samazināsies arī pieprasījums pēc jaunām autovadītāju apliecībām, līdz ar to arī autoskolu pakalpojumi kā tādi nebūs nepieciešami. Jau šobrīd vairākās valstīs teorētisko daļu iespējams apgūt pašmācības ceļā, bet nepieciešama tikai praktiskā apmācība, kaut gan valsts pārbaudījums ietver arī teorētisko zināšanu pārbaudi, piemēram, Lielbritānijā (*GOV.UK, 2023*).

Arī Latvijā, ejot līdzi laikam un COVID-19 epidēmijas ietekmē, 2020. gada 2. septembrī veikti grozījumi Ministru kabineta 2010. gada 13. aprīļa noteikumos Nr. 358 "Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām", kas paredz, ka ceļu satiksmes noteikumus drīkst apgūt izmantojot informācijas un komunikācijas tehnoloģiju rīkus attālinātajā apmācību platformā, kas saskaņota ar Ceļu satiksmes drošības direkciju (*Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām, 2010*). Šie noteikumi paredz, ka persona, kas vēlas iegūt teorētiskās zināšanas, tik un tā ir piesaistīta kādai no Latvijā reģistrētajām autoskolām, jo attālinātā apmācība ir pieļaujama tikai daļēji, 3 nodarbības tik un tā nākas apmeklēt klātienē jau sākumā izvēlētajā autoskolā. Kā arī tiek veikts stingrs kontroles mehānisms par apmācību noriti gan no CSDD puses, gan autoskolas. Tā kā citviet pasaulē nav obligātas teorētiskās apmācības autoskolā, tad tikai paliek laika jautājums kā nākotnē varēs iegūt vadītāja apliecību, ja tādas vispār būs aktuālas.

Eiropas Savienības (turpmāk – ES) dalībvalstīs nav vienotu noteikumu par transportlīdzekļu vadītāju apmācību, kas sevī ietver braukšanas instruktorus un autoskolas darbību. Bet pastāv obligāta ES prasība, ka jānokārto gan praktiskais pārbaudījums, gan teorijas eksāmens. (*Your Europe, 2022*). Tas ir tikai loģiski, ka visās dalībvalstīs būs pieprasījums pēc braukšanas instruktoriem. Latvijā stingri reglamentēts kādā veidā jāveic apmācība topošajiem autovadītājiem un autoskolas darbība tiek stingri kontrolēta. Lai varētu vadīt noteiktas kategorijas transportlīdzekļus, personai jāiegūst atbilstošas kategorijas autovadītāja apliecība. Latvijas teritorijā vadītāja apliecību izsniedz Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija" un izsniegšanas kārtību nosaka Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 103. "Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas, atjaunošanas un iznīcināšanas kārtība" (*Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas, atjaunošanas un iznīcināšanas kārtība, 2010*). Pirms tam obligāti jāapgūst teorētiskās un praktiskās prasmes Latvijas Republikā reģistrētā autoskolā, kuras darbību reglamentē Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 358. "Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām" (*Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām, 2010*). Abi šie noteikumi ir izdoti saskaņā ar 1997. gada 1. oktobra Latvijas Republikas likumu "Ceļu satiksmes likums", kur 22. panta 5. daļā noteikts, ka: "Mācību braucieni atļauti personām, kurām ir ceļu satiksmes noteikumu pamatzināšanas" (*Ceļu satiksmes likums, 1997*). Tai pat laikā likums neaizliedz individuālās apmācības uz B kategoriju, ja blakus sēdētājam ir vismaz 3 gadu stāžs. Autore saskata pretrunas šajā likuma interpretācijā, jo 3 gadu stāžs var būt nosacīti, tas ir laika periods cik ilgi personas valdījumā ir vadītāja apliecība, bet nekādi ne kompetences. Kā arī nav skaidrs, ko nozīmē ceļu satiksmes noteikumu pamatzināšanas, ja apmācāmais nav reģistrējies autoskolā.

Autore iesaka valdībai izstrādāt likuma grozījumus, kas ļautu kontrolēt jauno autovadītāju braukšanas stilu līdz 3 gadu stāžam. Līdzīgi kā citās valstīs, apdrošināšanas kompānijas automašīnā uzstāda speciālās ierīces, kas ļauj sekot līdz nobrauktajam attālumam, ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem un pārliecinoties, ka vadītājam ir pietiekoša braukšanas pieredze un drošs braukšanas stils, tas varētu mācīt citus.

Kamēr pasauli pilnībā nav pārņēmis mākslīgais intelekts, cilvēki paliek pie saviem paradumiem un vēlmes būt neatkarīgiem, mobiliem un neparedzamiem. Skota un Tullohs veica pētījumu par cilvēku mobilitāti dažādās vecuma grupās un viņu nodomiem atteikties no personīgā transportlīdzekļa vadīšanas, izmantojot citus alternatīvus variantus. Pētījumā atklāj, ka ir divi galvenie iemesli, kāpēc cilvēki izvēlas paši braukt ar automašīnu:

- praktiskā nepieciešamība - darbs, iepirkšanās;
- dzīves kvalitātes uzlabošana - ģimenes locekļi un draugi, veselības aprūpe, sports (*Skota & Tulloch, 2021*).

Pētījuma rezultāti parāda, ka pārsvarā vecāka gada gājuma cilvēki ir aizdomājušies, ka viņiem kādreiz vajadzētu atteikties no transportlīdzekļa vadīšanas, bet tas radītu praktiskas problēmas un jāreķinās ar lielām pārmaiņām dzīvē. Šīs vajadzības būtu jāņem vērā transporta infrastruktūrā un plānošanā. Iepriekšējie pētījumi ir dokumentējuši, ka sabiedriskais transports ir mazāk pieejams, jo palielinās attālumi no centrālajiem biznesa rajoniem un ka tie, kas dzīvo ierobežotas pieejamības apgabalos, var saskarties ar lielāku sociālo atstumtību (*Skota & Tulloch, 2021*). Šajā pētījumā piedalījās dažādu valstu iedzīvotāji, bet autore uzskata, ka arī Latvijā veicot teritoriālās reformas, lauku reģioni tiek atstumti un nav pieejami tuvākajā apkaimē sociālie pakalpojumi, bet nokļūšana līdz tiem aprūtinā sabiedriskā transporta trūkums vai nepiemēroti reisi. Tieši tāpēc pieprasījums pēc individuālā transportlīdzekļa pieaug.

Hērhers un Tiračini uzskata savādāk un savā darbā raksta, ka maz ticams, ka mobilitāte tuvākajā nākotnē kļūs pilnīgi privāta, jo vienkārši ir neizbēgami satiksmes sastrēgumi un grūtības uzglabāt atsevišķus transportlīdzekļus, kad tie netiek izmantoti. Citiem vārdiem sakot, lai gan tehnoloģiju attīstība var pārveidot sabiedriskā transporta izskatu, galvenais izaicinājums koordinēt individuālos ceļotājus, kuri izmanto lielas ietilpības transportlīdzekļus, saglabāsies. Sabiedriskā transporta ekonomikas mērķis ir padarīt šo koordināciju efektīvāku, nodrošinot optimālu resursu sadali, lai atraisītu visus masu mobilitātes sociālos ieguvumus (*Hörcher & Tirachini, 2021*). Vienalga vai tas ir privātais auto vai autobuss, tas mūsu laikos nevar pārvietoties bez šofera, tāpēc vēl joprojām būs pieprasījums pēc apmācībām uz noteiktām kategorijām.

Lai pierādītu, ka pieprasījums pēc apmācībām laikam ejot tikai pieaug, autore apkopoja datus par jauniegūtajām autovadītāja apliecību kategorijām un veica aprēķinus par absolūtajām izmaiņām pēc šādas formulas (*Klodāne, 2020*):

$$\Delta k = y_i - y_0, \quad (1)$$

kur Δk – absolūtās izmaiņas pārskata periodā,
 y_i – pārskata perioda rādītājs,
 y_0 – bāzes perioda rādītājs.

Tā kā autore izmantoja 12 gadu periodu, tad tika pētītas arī vidējās izmaiņas izmantojot formulu (*Klodāne, 2020*):

$$\bar{\Delta} = \frac{y_n - y_1}{n - 1}, \quad (2)$$

kur $\bar{\Delta}$ – vidējās absolūtās izmaiņas,
 y_n – pēdējais rādītājs dinamikas rindā,
 y_1 – pirmais rādītājs dinamikas rindā,
 n – rādītāju skaits.

Autore izveidoja apkopojumu par jauniegūtām vadītāja apliecībām A, B, C, D ar vai bez atzīmes uz 95. kodu (sk. 1. tabulu).

Latvijā jauniegūtās vadītāju apliecības no 2011. līdz 2022. gadam
(autore sastādīta, Ceļu satiksmes drošības direkcija, 2023)

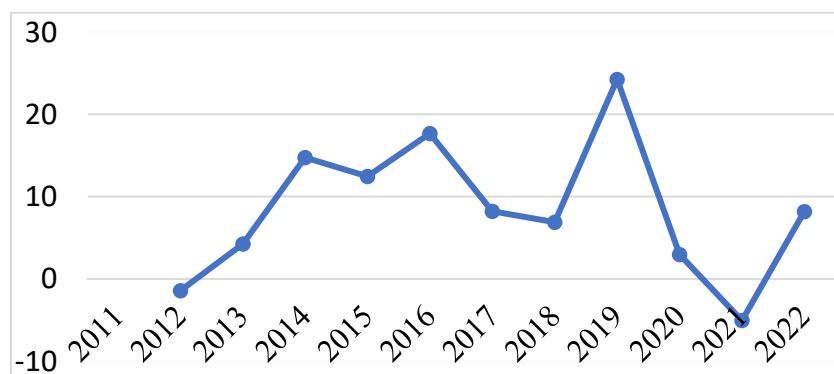
Gads	Vadītāja apliecības	Absolūtās izmaiņas
2011	29576	-
2012	29159	-417
2013	30832	1256
2014	33943	4367
2015	33267	3691
2016	34805	5229
2017	32010	2434
2018	31614	2038
2019	36756	7180
2020	30451	875
2021	28079	-1497
2022	31994	2418
Vidējie rādītāji	31874	220

Kā redzams 1. tabulā, vidēji katru gadu tiek iegūtas 31,9 tūkstoši jaunu vadītāja apliecību, bet vidēji katru gadu palielinās vadītāju apliecības par 220 vienībām. Tas nozīmē, ka pieaug arī pieprasījums pēc apmācībām autoskolās.

Autore veica datu apstrādi un aprēķināja Latvijā jauniegūto vadītāja apliecību pieauguma tempu (sk. 1. attēlu). Aprēķinam tika izmantota šāda formula (Klodāne, 2020):

$$t_b = y_i : y_0 - 100, \quad (3)$$

kur t_b – pieauguma temps, %,
 y_i – pārskata perioda rādītājs,
 y_0 – bāzes perioda rādītājs.



1.attēls. Latvijā jauniegūto vadītāja apliecību pieauguma temps 2011. – 2022. gadā, %
(autore veidots, Ceļu satiksmes drošības direkcija, 2023)

1. attēlā 2019. gadā novērojams straujāks pieauguma temps pēc kura sekoja straujš samazinājums 21,32 %. Salīdzinot ar bāzes periodu, tad lielākais samazinājuma temps – 5 % bija 2021. gadā. Vidēji 12 gadu laikā pieauguma temps ir 0,72 %, kas nav liels rādītājs. Viennozīmīgi nevar balstīties uz šiem datiem, jo jāņem vērā dažādi ietekmējošie faktori, kā, piemēram, demogrāfiskais stāvoklis valstī, dzīves līmenis un likumdošanas izmaiņas.

Autore aprēķināja korelāciju starp iedzīvotāju skaitu, kas vecāki par 15 gadiem, vadītāja apliecību skaits un reģistrēto transportlīdzekļu skaitu (sk. 2. tabulu). Tā kā autore izmantoja 12 gadu periodu no 2011. gada līdz 2022. gadam, bet CSDD statistikas datu bāzē nebija pieejama

informācija par reģistrētiem transportlīdzekļiem 2021. un 2022. gadā, tad izmantojot lietojumprogrammu Excel, tika veiktas iespējamās prognozes šim periodam, lai iegūtu datu korelāciju ar augstu ticamības pakāpi.

2. tabula

Korelācija starp iedzīvotāju skaitu, vadītāja apliecību skaitu un reģistrēto transportlīdzekļu skaitu (autores sastādīta, Ceļu satiksmes drošības direkcija, 2023; Oficiālās statistikas portāls, 2022)

Rādītāji	Iedzīvotāju skaits virs 15 gadiem	Jaunieģūtās vadītāju kategorijas	Aktīvās vadītāju apliecības	Pirmo reizi reģistrēts transportlīdzeklis	Vispār reģistrēti transportlīdzekļi
Iedzīvotāju skaits virs 15 gadiem	1				
Jaunieģūtās autovadītāju kategorijas	-0,17208	1			
Aktīvās vadītāju apliecības	-0,9518	0,059493	1		
Pirmo reizi reģistrēts transportlīdzeklis	-0,82569	0,365789	0,762492	1	
Vispār reģistrēti transportlīdzekļi	-0,98345	0,11386	0,950739	0,788226	1

Autore secina, ka iedzīvotāju skaitam ir maza saistība ar jauniegūtajām vadītāja apliecību kategorijām, bet cieša sakarība starp visām aktīvajām vadītāja apliecībām un iedzīvotāju skaitu, kur korelācijas koeficients ir 0,95. Tāpat augsta korelācija ir starp valstī reģistrētajiem transportlīdzekļiem un visām autovadītāja apliecībām, bet mazāka sakarība ir starp jauniegūtajām vadītāju apliecībām, jo, pēc autores domām, jaunie autovadītāji priekšroku dot lietotajiem transportlīdzekļiem, sakarā ar praktiskās pieredzes trūkumu uz koplietošanas autoceļiem dažādos laikapstākļos un pārliecības trūkumu par drošu vadīt spēju. Tāpēc nozīmīgāka loma transportlīdzekļu aprītē ir autovadītājiem ar lielāku vadīšanas stāžu.

Tāpat pētījumos par transportu tiek skaidrots, ka pastāv cieša un plaši atzīta saistība starp transporta infrastruktūras kvalitāti un ekonomiskās attīstības līmeni konkrētā valstī vai reģionā. Transporta infrastruktūra un pakalpojumi pārsvarā ir labāki un daudzveidīgāki bagātajās valstīs un reģionos, salīdzinot ar mazāk attīstītajām. Tāpat ir atvērts jautājums vai investīcijas transportā veicina ekonomikas izaugsmi, vai arī izaugsme veicina lielāku pieprasījumu pēc transporta un līdz ar to arī turpmākām investīcijām (*Docherty & MacKinnon, 2013*). Investīcijas transportā nenozīmē tikai infrastruktūras izveidi, transportlīdzekļu uzlabojumus vai to iegādi, bet nepieciešams arī domāt par profesionālu darba spēka nodrošinājumu loģistikā, par “zaļi domājošiem” autovadītājiem.

Latvijas nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam ietver mērķi reģionālajā attīstībā, kur viena no izvirzītajām prioritātēm ir uzņēmumu konkurētspēja un materiālā labklājība ar virzienu produktivitāte, inovācijas un eksports. Savukārt virzībā uz nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošanu, nozīmīgs ir valsts un zinātnisko institūciju atbalsts un sasniegumi atjaunojamo vai alternatīvo energoresursu plašākā izmantošanā (*Pārresoru koordinācijas centrs, 2020*). Autore saprot, ka virzoties uz “zaļo kursu” un valsts ekonomisko izaugsmi, loģistikā būtu jāizmanto bez emisiju transportlīdzekļi un sadarbības valstīm piedāvājot eksportam inovatīvas preces.

Autore uzskata, ka autoskolu pieejamība ir būtisks ieguldījums valsts ekonomiskajai attīstībai. Svarīgi, lai autoskolās saglabātos demokrātiskas cenas un tās būtu pieejama visos reģionos, arī lauku teritorijās. Pēc autores domām, jebkurā gadījumā apmācības ir viens no izaugsmes stūrakmeņiem, jo, lai strādātu par šoferi, nav nepieciešams specialitātei atbilstošs diploms. Vadītāja apliecība un darba pieredze apliecina kompetences šajā jomā. Skatoties tuvākā nākotnē un pētot Latvijas darba tirgu, bieži kā prasība vai priekšrocība tiek izvirzīta B kategorijas autovadītāja apliecība, kā arī uz smagajām kravas mašīnām darba piedāvājums ir pietiekoši plašs, krīzi izjūt arī sabiedriskā transporta jomā – trūkst šoferu (*Unāma & Jansone, 2023*). Galvenā problēma tiek uzsvēta uz to, ka esošie autobusa šoferi noveco, bet jauno nav.

Savstarpēji mijiedarbojoties, autovadītāji veicina ekonomisko izaugsmi valstī. Jo vairāk autovadītāju apliecības, jo lielāks pieprasījums pēc transportlīdzekļiem. Tādejādi valsts budžets tiek papildināts ar pievienotās vērtības nodokli (turpmāk – PVN) un akcīzes nodokli par degvielas iegādi. Latvijā akcīzes nodoklis par 1000 litriem dīzeļdegvielas sastāda 414 EUR, bet augstākais no ES dalībvalstīm akcīzes nodoklis ir Itālijā – 617 EUR un vismazākais Ungārijā – 319 EUR (*Driving mobility for Europa, 2022b; Par akcīzes nodokli, 2003*). Akcīzes nodoklis par benzīna izmantošanu Latvijā ir 509 EUR par 1000 litriem. Šeit savukārt starp ES dalībvalstīm pirmajā vietā ierindojas Nīderlande ar visaugstāko akcīzes nodokli – 824 EUR par 1000 litriem (*Driving mobility for Europa, 2022c; Par akcīzes nodokli, 2003*). Kopumā par 2022. gadu aprēķinātais akcīzes nodoklis naftas produktiem bija 576,8 milj. EUR, bet reāli iemaksāts valsts kasē 567,8 milj. EUR (*Valsts ieņēmumu dienests, 2023*). 2022. gadā akcīzes nodoklis veido 3,6 % no kopējiem budžeta ieņēmumiem (*Latvijas Republikas Finanšu ministrija, 2023a*).

Mehāniskie transportlīdzekļi lielākajos Eiropas tirgos (ES 14 dalībvalstīs un Apvienotajā Karalistē) veido nodokļu iemaksas 4,14 milj. EUR apmērā, kas ir divarpus reizes vairāk nekā ES kopējais budžets. Kā arī transportlīdzekļu ražošana un pārdošana ir būtisks valsts ieņēmumu avots ES dalībvalstīm. Dažādās ES valstīs atšķiras pievienotas vērtības nodoklis, bet Latvijā automašīnas cenai piemēro 21% likmi (*Driving mobility for Europa, 2022d*). ES autobūves nozare nodrošina 2,5 miljonus darbvieta tieši ražošanā. Vācija auto ražošana ir magnāts nodrošinot 896 tūkstošu darba vietu, bet arī Latvija nodrošina nedaudz virs 2 tūkstošiem darba vietu (*Driving mobility for Europa, 2022a*). Kā raksta Rutkovska par autobūves nozari Latvijā: “Kopš 2016. gada nozare ir "uzšāvusi gaisā" kā šampanieša šaltis motosportistu apbalvošanā. 2018. gada janvārī - jūlijā nozares produkcijas apjoms pieauga par 31,7 %, salīdzinājumā ar iepriekšējā gada atbilstošo periodu, tā ir ar lielu pārsvaru straujākā izaugsme nozaru vidū (otra straujākā – elektrisko iekārtu ražošanā – 15,7 %). Autobūve pēdējos gados nodrošinājusi vidēji 0,7 % punktu devumu apstrādes rūpniecības izaugsmē, un tā ir gana nozīmīga artava. Vairāk nekā 90 % no nozares apgrozījuma veido eksports, tātad tā ietekmē arī eksporta apjomus” (*Rutkovska, 2018*).

Vadītāja apliecību nav iespējams iegūt, ja nav pabeigta autoskola, tāpēc autoskolā strādā kompetenti pasniedzēji un instruktori, lai topošos vadītājus sagatavotu ne tikai braukšanas eksāmenam CSDD, bet arī drošai braukšanai ceļu satiksmē. Autoskola kā komersants nevar patvaļīgi rīkoties apmācību procesa laikā, to pilnībā kontrolē CSDD pārstāvji, tāpēc autore uzskata, ka transportlīdzekļu vadītāju apmācības ir līdzvērtīgas privātajām, akreditētām izglītības iestādēm, kurām ir iespēja piemērot likuma “Pievienotās vērtības nodokļa likums” 52. panta 12. un 14. punktā uzskaitītos neapliekamos pakalpojumus: valsts atzītu izglītības iestāžu pakalpojumus vispārējās izglītības, profesionālās izglītības, augstākās izglītības un interešu izglītības jomā, kā arī ar šiem izglītības pakalpojumiem cieši saistītu pakalpojumu sniegšanu un preču piegādi, ko veic minētās izglītības iestādes; izglītības pakalpojumus, ko sniedz pedagogi, pasniedzot privāttundas vispārējās izglītības, profesionālās izglītības un augstākās izglītības mācību programmu ietvaros (*Pievienotās vērtības nodokļa likums, 2012*). Līdz ar to autoskolas varētu piedāvāt zemākas cenas par pakalpojumiem un pieejamākas

apmācības iedzīvotājiem ar zemākiem ienākumiem. Kā arī stimulējot ekonomisko izaugsmi un cīņu ar ēnu ekonomiku, izmaksas par vadītāja apliecības iegūšanu varētu iekļaut pie attaisnojošiem izdevumiem, iesniedzot iedzīvotāju ienākuma nodokļa gada ienākuma deklarāciju. Lai gan likumā “Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 10. panta 2. punktā teikts: “izdevumi par maksātāja un viņa ģimenes locekļu (gan tādu, kuru rezidences valsts ir Latvijas Republika, gan tādu, kuru rezidences valsts ir cita Eiropas Savienības dalībvalsts vai Eiropas Ekonomikas zonas valsts) kvalifikācijas paaugstināšanu, specialitātes iegūšanu, izglītības iegūšanu, tai skaitā interešu izglītības programmu apgūšanu bērniem. Minēto izdevumu sastāvu un piemērošanas kārtību nosaka Ministru kabinets” (*Par iedzīvotāju ienākuma nodokli, 1993*). Savukārt Ministru kabineta noteikumus Nr. 336. “Noteikumi par attaisnotajiem izdevumiem par izglītību un ārstnieciskajiem pakalpojumiem,” nav viennozīmīgi teikts vai persona drīkst gada deklarācijā pievienot izdevumu attaisnojošos dokumentus par teorijas un praktiskajām nodarbībām autoskolā (*Noteikumi par attaisnotajiem izdevumiem par izglītību un ārstnieciskajiem pakalpojumiem, 2001*).

Pie izskanējušās problēmas par šoferu trūkumu autore uzskata, ka vajadzētu stimulēt procesu par vadītāju tiesību iegūšanu jauniešu vidū un vēlmi paaugstināt kvalifikāciju uz citām kategorijām. Šeit noderētu ne tikai finansiāls, bet arī juridiskais atbalsts no valsts autoskolu darbības laikā, kā arī pie vēlmes dibināt jaunu skolu. Kā uzsver Candemir un Celebi - galvenās nozares ir transports un loģistika, kā arī tās nozares, kas pieder pie preču ražošanas nozarēm ar augstu sasaistes faktoru ar šīm divām stratēģiskajām nozarēm (*Candemir & Çelebi, 2017*). Līdz ar jābūt ieinteresētiem jaunu vadītāju ienākšanai darba tirgū, lai veicinātu valsts kopprodukta eksportu un uzlabotu ekonomisko stāvokli.

Tā kā lauku reģioniem nav pieejami tuvākajā apkaimē sociālie pakalpojumi, bet nokļūšana līdz tiem apgrūtina sabiedriskā transporta trūkums vai nepiemēroti reisi, tad pieaug pieprasījums pēc individuālā transportlīdzekļa un attiecīgi pēc jaunām vadītāju apliecībām. Lai Latvijā saņemtu tiesības vadīt automobili, viens no obligātajiem etapiem ir apmācības autoskolā. Savukārt, lai autoskolas spētu konkurēt savā starpā, galvenie kritēriji ir profesionāls mācībspēks, komunikācija un jauni un moderni transportlīdzekļi. Nodrošinot kvalitatīvu apmācību procesu nepieciešams atjaunojot nolietotos vai bojātos pamatlīdzekļus, kam ne vienmēr pietiek ar pašu finansējumu un autoskolām nepieciešams meklēt ārējos finansēšanas avotus.

Viss efektīvākā ārējā finansēšana ir saistīta ar dažādiem Eiropas Savienības projektiem, jo šajā gadījumā iegūtie finanšu līdzekļi nav jāatgriež, nemaz nerunājot par procentu maksājumiem, bet jāņem vērā, ka piešķirtās dotācijas jāizmanto konkrētu mērķu sasniegšanai. Sakarā ar to, ka Eiropas Savienības dalībvalstis ekonomiski atpaliek no attīstītajām valstīm, tāpēc tika izstrādāta stratēģija ar mērķi, ko Kabat u.c. formulē šādi: “Tās galvenais mērķis ir stiprināt Eiropas Savienības un tās dalībvalstu ekonomisko konkurētspēju un jo īpaši tās uzņēmumu konkurētspēju. Paredzams, ka stratēģijas "Eiropa 2020" mērķis radīs labvēlīgu vidi sociālās spriedzes mazināšanai visās ES dalībvalstīs un nodrošinās labāku dzīvi lielākajai daļai tās iedzīvotāju. Visi stratēģijas "Eiropa 2020" mērķi ir sarežģīti. Lai tos sasniegtu, ir nepieciešams precīzi noteikt atsevišķu valstu pašreizējās pozīcijas un to attālumus no šiem mērķiem, lai izvēlētos optimālās stratēģijas to sasniegšanai” (*Kabat et al., 2014*). Arī Latvija iesaistās Eiropas kopīgo mērķu īstenošanā un saviem iedzīvotājiem un uzņēmumiem izstrādājusi dažādus finansēšanas projektus.

Vispopulārākais projekts autoskolu vidū ir atbalsts bezdarbnieku izglītībai, kas tiek finansēts no Eiropas Sociāla fonda (turpmāk – ESF) un projektu līdzfinansē no REACT-EU līdzekļiem pandēmijas krīzes seku mazināšanai, kura mērķis ir veicināt bezdarbnieku, darba meklētāju un bezdarba riskam pakļauto personu konkurētspēju darba tirgū, kā arī mazināt Covid - 19 pandēmijas izraisītās krīzes sekas nodarbinātības jomā (*Nodarbinātības valsts aģentūra, 2023*). ESF projekts “Atbalsts bezdarbnieku izglītībai” Nr. 7.1.1.0/15/I/001 tika

uzsākts 2015. gadā un noslēdzas 2023.gada decembrī (*Nodarbinātības valsts aģentūra, 2023*). Autoskolas nav tiešs finansējuma saņēmējs, bet gan Nodarbinātības valsts aģentūra, kas ar šo finansējumu rīkojas, lai sasniegtu mērķus. Daļa līdzekļu tiek novirzīta bezdarbnieku transportlīdzekļu un traktortehnikas vadītāju apmācībām, lai paaugstinātu to konkurētspēju darba tirgū. Bezdarbnieku apmācībā drīkstēja iesaistīties tikai tās autoskolas, kuras atbilda noteiktiem kritērijiem:

- pretendents ir reģistrēts saskaņā ar attiecīgo saimniecisko darbību regulējošo normatīvo aktu prasībām;
- pretendents ir pasākuma īstenošanai atbilstoša materiāltehniskā bāze;
- pretendents pēdējā gada laikā nav būtiski pārkāpis pasākumu īstenošanas nosacījumus;
- nav nodokļu parādu, tai skaitā valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu parādu, kas kopsummā kādā no valstīm pārsniedz 150 eiro;
- transportlīdzekļu vai traktortehnikas vadītāja kvalifikācijas iegūšanas eksāmenu pēdējā gada laikā sekmīgi nokārtojuši ne mazāk kā 60 % no pretendenta apmācīto personu skaita, un pretendents ir ne mazāk kā gadu ilga pieredze transportlīdzekļu un traktortehnikas apmācību programmu īstenošanā (*Noteikumi par aktīvo nodarbinātības pasākumu un preventīvo bezdarba samazināšanas pasākumu organizēšanas un finansēšanas kārtību un pasākumu īstenošanu izvēles principiem, 2011*).

Jāpiebilst, ka ne visas autoskolas spēja ievērot pēdējo punktu un 2019. gadā vairākām autoskolām tika liegta iespēja piedalīties projektā, kā arī konstatētie pārkāpumi apmācību procesā un noteikumu neievērošana arī var būt iemesls atteikumam dalībai projektā. Sakarā ar iesaisti projektā, autoskolām pieauga administrēšanas apjoms, lietvedības darbi utt. Tā ka projekta ilgums ir 9 gadi, tad mainoties apstākļiem, tika veikti grozījumi likumdošanā un mainīti apmācību īstenošanas nosacījumi. Kopējais finansējums no Eiropas Sociālā fonda šim projektam bija 98,9 milj. EUR, no valsts budžeta 15,3 milj. EUR un 4,6 milj. EUR privātais līdzfinansējums (*Nodarbinātības valsts aģentūra, 2023*).

Latvijas nacionālajā attīstības plānā 2021. – 2027. gadam par mācībām pieaugušajiem minēts, ka mūsdienu mainīgā sociālekonomiskā vide un darba tirgus rada nepieciešamību regulāri apgūt jaunas zināšanas un prasmes, kā arī uzlabot jau esošās. Tehnoloģiju attīstības, automatizācijas un konkurences spiediena radītā nepieciešamība pēc jaunām precēm un pakalpojumiem prasa ieguldījumus ne tikai pētniecībā, bet arī kvalificētā darbaspēkā, kas ir atvērts jaunu zināšanu apguvei. Iedzīvotājiem tas nozīmē nepārtrauktu personīgo attīstību, kā arī spēju saglabāt un pastāvīgi uzlabot savu konkurētspēju darba tirgū, tādējādi sekmējot arī uzņēmuma izaugsmi un pielāgošanos tautsaimniecības izmaiņām (*Pārresoru koordinācijas centrs, 2020*). Otrs projekts ietver arī neformālo apmācību transportlīdzekļu vadītāju apmācībā, tikai atšķirība tajā, ka ESF projekts “Nodarbināto personu profesionālās kompetences pilnveide” paredzēts strādājošajiem un to īsteno Valsts izglītības attīstības aģentūra (*Valsts izglītības attīstības aģentūra, 2021*). Projekts tiek īstenots no 2017. gada līdz 2023. gada decembrim un tā kopējais finansējums ir 45,5 milj. EUR, kur 38,7 milj. EUR ESF finansējums un 6,8 milj. EUR līdzfinansējums no valsts budžeta (*Valsts izglītības attīstības aģentūra, 2021*). Lai autoskolas varētu piedalīties šajā projektā, uz to attiecas tādi paši kritēriji kā ESF projektam “Atbalsts bezdarbnieku izglītībai”.

Trešais ESF finansētais projekts ir “PROTI un DARI!” Nr. 8.3.3.0/15/I/001, kur finansēšanas saņēmējs ir Jaunatnes starptautisko programmu aģentūra, kur, sadarbībā ar projekta partneriem un stratēģiskajiem partneriem, kopējais mērķis ir attīstīt mērķa grupas jauniešu (vecumā no 15 līdz 29 gadiem (ieskaitot), kuri nemācās, nestrādā, neapgūst arodu un nav reģistrēti Nodarbinātības valsts aģentūrā kā bezdarbnieki, prasmes un veicināt viņu iesaisti izglītībā, tai skaitā aroda apguvē pie amata meistara, nodarbinātībā, Valsts izglītības attīstības aģentūras īstenotajos Jauniešu garantijas projektu pasākumos vai Nodarbinātības valsts aģentūras īstenotajos aktīvajos nodarbinātības vai preventīvajos bezdarba samazināšanas

pasākumos, kā arī nevalstisko organizāciju vai jauniešu centru darbībā (*Jaunatnes starptautisko programmu aģentūra, 2023*). Stratēģiskos partnerus projektā iesaista sadarbības partneris un tie var būt gan valsts un pašvaldības iestādes, gan uzņēmēji un biedrības, kas kopīgu mērķu vadīti motivē mērķa grupas jauniešus vai sadarbojas mērķa grupas jauniešu atbalsta pasākumu īstenošanā projekta ietvaros (*Jaunatnes starptautisko programmu aģentūra, 2023*). Kopējais piešķirtais finansējums projekta īstenošanai ir gandrīz 10 milj. EUR, kur 8,3 milj. EUR ESF finansējums, bet pārējais ir no valsts budžeta (*Latvijas Republikas Finanšu ministrija, 2023b, 2023d*). Parasti, ja projekta partneris ir pašvaldības iestāde, tad pirms autoskolas izvēles tiek veikta cenu izpēte un noslēdzot līgumu, priekšroka tiek dota tām autoskolām, kurām ir mazākās apmācību izmaksas. Ir gadījumi, kad projektā iesaistītie jaunieši var brīvi izvēlēties sev tīkamāko autoskolu un tiek slēgti individuālie līgumi starp projekta partneri un stratēģisko partneri.

Visos trijos projektos iesaistītajām personām ir iespēja apgūt transportlīdzekļu vadītāju prasmes un iegūt ar attiecīgo kvalifikāciju - vadītāja apliecību. Bezdarbniekiem un nodarbinātajiem pieejamas apmācību programmas kvalifikācijas paaugstināšanai, t.i. projektā iesaistītajiem jau jābūt vismaz vieglā automobiļa vadītāja apliecībai, bet jauniešiem iespējama apmācība no nulles.

Elektronisko iepirkumu sistēmā tiek izvietoti publiskie iepirkumi, kur periodiski jāieskatās arī autoskolu darbiniekiem, jo tiek izsludināti konkursi uz transportlīdzekļu vadītāju apmācībām gan novada pašvaldības vidusskolās, gan Nacionāli bruņotajiem spēkiem, gan operatīvajiem darbiniekiem (*Elektronisko iepirkumu sistēma, 2023*). Parasti uzvara konkursā, dot iespējas noslēgt līgumu līdz konkrēta pasūtījuma izpildei vai uz noteiktu laika periodu – parasti gads vai vairāk. Noslēdzot līgumu, autoskola saņem garantiju, ka tuvākā laika periodā būs pieprasījums pēc sniegtā pakalpojuma un attiecīgi jaunu klientu plūsma un peļņa. Tā kā iepirkuma sistēmā piedalās valsts un pašvaldību iestādes, tad šāda veida līgumi dot lielāku drošības sajūtu.

Eiropas sociālais fonds piešķir finansējumu valstu attīstībai un nevienlīdzības mazināšanai caur dažādiem projektiem. Vēl ir divi šādi projekti: Nr. 9.1.1.1/15/I/001 “Subsidētās darbavietas bezdarbniekiem”, un Nr. 9.1.4.1/16/I/001 “Personu ar invaliditāti vai garīga rakstura traucējumiem integrācija nodarbinātībā un sabiedrībā”, kur pirmajā gadījumā finansējuma saņēmējs ir Nodarbinātības valsts aģentūra, kas izvirzījusi mērķi iekļaut darba tirgū nelabvēlīgākā situācijā esošos bezdarbniekus, bet otrajā - Sociālās integrācijas valsts aģentūra ar mērķi integrēt sabiedrībā un darba tirgū diskriminācijas riskam pakļautās personas (*Latvijas Republikas Finanšu ministrija, 2023c, 2023e*). Šajā projektā netiek tieši finansētas apmācības autoskolā, bet dot iespēju projekta ietvaros pieņemt darbā jaunu darbinieku ar daļēju vai pilnu finansējumu darba algai un valsts sociālās apdrošināšanas obligātajām iemaksām.

Murakozy un Telegdy veica pētījumu par ES finansēto projektu ietekmi uz uzņēmumiem un darba ņēmējiem. Galvenais pamatojums ieguldījumu piešķiršanai ir mazināt mazo uzņēmumu finansiālos ierobežojumus un palīdzēt tiem veikt efektīvus ieguldījumus, kas var uzlabot to tehnoloģijas un veicināt izaugsmi, kas noved pie dinamikas un pārdales. Saskaņā ar aizstāšanas skatījumu šo projektu līdzekļi pilnībā izspiež ieguldījumus, kas tik un tā notiktu. Projekta līdzekļu izmantošanā dominē morālā riska problēmas, jo var izmantot īpašnieku privātajam patēriņam, un daļu no tām var pārtraukt finansēt uzraugošā institūcija. Vēl tiek atzīmēts, ka dotācijas rada papildu ieguldījumus, bet ne tehnoloģiju modernizāciju. No tehnoloģiju modernizācijas aspekta skatoties, lēts kapitāls veicina ieguldījumus jaunās tehnoloģijās, ko papildina produktivitātes pieaugums un darbaspēka kvalitātes pieaugums (*Murakozy & Telegdy, 2023*). Latvijā ES fondu investīcijas pārvalda Centrālā finanšu un līgumu aģentūra, kuras viens no mērķiem ir krāpšanas apkarošana ES fondu projektu īstenošanā (*Centrālā finanšu un līgumu aģentūra, 2023*). Finansējuma līdzekļi ir paredzēti konkrētu mērķu izpildei un tos drīkst izlietot tikai un vienīgi mērķu sasniegšanai.

Piedalīties šādos ESF projektos, viennozīmīgi, tas ir izdevīgi, jo tiek nodrošināts ne tikai finansējums, bet arī kursantu esamība, kas savukārt ne tikai veicina autoskolas darbību, bet arī stabilu darba grafiku pasniedzējiem un instruktoriem. Galvenais šajos projektos ir ievērot apmācības īstenošanas nosacījumus un sniegt kvalitatīvas apmācības, lai kopīgi sasniegtu mērķi - kursants iegūst vadītāja apliecību, bet autoskola saņem finansējumu.

Secinājumi un priekšlikumi

1. Latvijā veicot teritoriālās reformas, lauku reģioni tiek atstumti un nav pieejami tuvākajā apkaimē sociālie pakalpojumi, bet nokļūšana līdz tiem apgrūtina sabiedriskā transporta trūkums vai nepiemēroti reisi. Tieši tāpēc pieaug pieprasījums pēc individuālā transportlīdzekļa.
2. Korelācijas koeficients norāda, ka iedzīvotāju skaitam ir maza saistība ar jauniegūtajām vadītāju kategorijām, bet cieša korelācija 0,95 ir starp visām aktīvajām vadītāju apliecībām un iedzīvotāju skaitu. Tāpat augsta savstarpēja korelācija ir starp valstī reģistrētajiem transportlīdzekļiem un visiem autovadītājiem, bet vājāka likumsakarība ir starp jauniegūtajām vadītāju apliecībām, jo, jaunie autovadītāji priekšroku dot lietotajiem transportlīdzekļiem, sakarā ar praktiskās pieredzes trūkumu uz koplietošanas autoceļiem dažādos laikapstākļos un pārlicības trūkumu par drošu vadīt spēju. Tāpēc nozīmīgāka loma transportlīdzekļu aprītē ir autovadītājiem ar lielāku vadīšanas stāžu.
3. Transportlīdzekļu vadītāju apmācības ir līdzvērtīgas privātajām, akreditētām izglītības iestādēm, kurām ir iespēja piemērot likuma "Pievienotās vērtības nodokļa likums" 52. pantā uzskaitītos neapliekamos pakalpojumus, līdz ar to autoskolas varētu piedāvāt zemākas cenas par pakalpojumiem un pieejamākas apmācības iedzīvotājiem ar zemākiem ienākumiem. Kā arī stimulējot ekonomisko izaugsmi un cīņu ar ēnu ekonomiku, izmaksas par vadītāja apliecības iegūšanu varētu iekļaut pie attaisnojošiem izdevumiem iesniedzot iedzīvotāju ienākuma nodokļa gada ienākuma deklarāciju.
4. Laba alternatīva banku aizdevumiem ir dalība ESF projektos, kas ir izdevīgi, jo tiek nodrošināts ne tikai finansējums, bet arī kursantu esamība, kas savukārt ne tikai veicina autoskolas darbību, bet arī stabilu darba grafiku pasniedzējiem un instruktoriem. Galvenais šajos projektos ir ievērot apmācības īstenošanas nosacījumus un sniegt kvalitatīvas apmācības, lai kopīgi sasniegtu mērķi - kursants iegūst vadītāja apliecību, bet autoskola saņem finansējumu.

Priekšlikumi:

1. Finanšu ministrijai veikt grozījumus likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli", iekļaujot kā attaisnojošos izdevumus par izglītību izdevumus par apmācībām autoskolā, kas ļautu kursantiem, iesniedzot Valsts ieņēmumu dienestam gada deklarāciju, daļu iztērēto līdzekļu atgūt atpakaļ un veicinātu iedzīvotājiem saglabāt un reģistrēt attaisnojošos dokumentus, kas savukārt radītu pārskatāmāku autoskolu apgrozījumu.
2. Satiksmes ministrijai veikt grozījumus likumā "Ceļu satiksmes likums", kas ļautu kontrolēt jauno autovadītāju braukšanas stilu līdz 3 gadu stāžam. Apdrošināšanas kompānijas automašīnā uzstādīt speciālās ierīces, kas ļauj sekot līdz nobrauktajam attālumam, ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem un pārliecinātos, ka vadītājam ir pietiekosa braukšanas pieredze un drošs braukšanas stils, lai varētu mācīt citus.

Izmantotie avoti un literatūra

1. *Ceļu satiksmes likums.* (01.10.1997.). Latvijas Republikas likums, red. uz 22.03.2023. <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums>
2. *Noteikumi par aktīvo nodarbinātības pasākumu un preventīvo bezdarba samazināšanas pasākumu organizēšanas un finansēšanas kārtību un pasākumu īstenošanu izvēles principiem.* (25.01.2011). Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi. Nr. 75, <https://likumi.lv/ta/id/225425-noteikumi-par-aktivo->

- nodarbinātības-pasakumu-un-preventīvo-bezdarba-samazināšanas-pasakumu-organizēšanas-un-finansēšanas-kartīb
3. *Noteikumi par attaisnotajiem izdevumiem par izglītību un ārstnieciskajiem pakalpojumiem.* (31.07.2001). Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 336, red. uz 01.01.2018. <https://likumi.lv/ta/id/27973-noteikumi-par-attaisnotajiem-izdevumiem-par-izglitiba-un-arstnieciskajiem-pakalpojumiem>
 4. *Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām.* (13.04.2010). Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 358, red. uz 01.06.2021. <https://likumi.lv/ta/id/208534-noteikumi-par-transportlidzeklu-vaditaju-apmacibu-un-transportlidzeklu-vaditaju-apmacibas-programmam>
 5. *Par akcīzes nodokli.* (30.10.2003). Latvijas Republikas likums. <https://likumi.lv/ta/id/81066-par-akcizes-nodokli>
 6. *Par iedzīvotāju ienākuma nodokli.* (11.05.1993). Latvijas Republikas likums, red. uz 01.01.2023. <https://likumi.lv/ta/id/56880-par-iedzivotaju-ienakuma-nodokli>
 7. *Pievienotās vērtības nodokļa likums.* (29.11.2012). Latvijas Republikas likums, red. uz 01.01.2023. <https://likumi.lv/ta/id/253451-pievienotas-vertibas-nodokla-likums>
 8. *Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas, atjaunošanas un iznīcināšanas kārtība.* (02.02.2010). Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 103, red. uz 01.04.2022. <https://likumi.lv/ta/id/205042-transportlidzeklu-vaditaja-tiesibu-iegusanas-un-atjaunosanas-kartiba-un-vaditaja-apliecibas-izsniegšanas-apmainas-atjaunosanas-un-iznicinasanas-kartiba>
 9. Candemir, Y., & Çelebi, D. (2017). An Inquiry into the Analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development. *Transportation Research Procedia*, 25, 4692-4707. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.317>
 10. Ceļu satiksmes drošības direkcija. (2023). *Vadītāja apliecības* <https://www.csdd.lv/vaditaja-apliecibas/vaditaja-apliecibas>
 11. Centrālā finanšu un līgumu aģentūra. (2023). *Par mums*. https://www.cfla.gov.lv/lv?utm_source=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F
 12. Docherty, I., & MacKinnon, D. (2013). Transport and Economic Development. *The SAGE Handbook of Transport Studies*. SAGE, 209-278.
 13. Driving mobility for Europa (2022a). *Direct automotive manufacturing jobs in the EU, by country*. <https://www.acea.auto/figure/direct-automotive-manufacturing-jobs-in-the-eu-by-country/>
 14. Driving mobility for Europa. (2022b). *Excise duties on diesel, by EU country (€/1,000 litres)*. <https://www.acea.auto/figure/excise-duties-diesel-by-eu-country-1000-litres/>
 15. Driving mobility for Europa. (2022c). *Excise duties on petrol, by EU country (€/1,000 litres)*. <https://www.acea.auto/figure/excise-duties-petrol-by-eu-country-1000-litres/>
 16. Driving mobility for Europa. (2022d). *Share of VAT in the net price of cars, by EU country*. <https://www.acea.auto/figure/share-of-vat-in-net-price-of-cars-by-eu-country/>
 17. Elektronisko iepirkumu sistēmā (2023). *Elektroniskie iepirkumi*. <https://www.eis.gov.lv/EIS/>
 18. GOV.UK. (2023). *Learn to drive a car: step by step*. <https://www.gov.uk/learn-to-drive-a-car>
 19. Hörcher, D., & Tirachini, A. (2021). A Review of Public Transport Economics. *Economics of Transportation*, 25, 100196. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2021.100196>
 20. Your Europe. (2022.). *Transportlīdzekļa vadītāja apliecības iegūšana Eiropas Savienībā*. https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_lv.htm
 21. Jaunatnes starptautisko programmu aģentūra. (2023). *PROTI un DARI!* <https://jaunatne.gov.lv/par-agenturu/programmas-projekti/proti-un-dari/>
 22. Kabat, L., Hampel, D., Grochova, L. I., Janova, J., & Strelec, L. (2014). Alternative Approaches for Assessing the European Countries Economic and Social Results. *Procedia Economics and Finance*, 12, 273-282. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(14\)00345-1](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(14)00345-1)
 23. Klodāne, A. (2020). *Dinamikas rindas un indeksi*. [Lekciju materiāls]. Statistika (Ekon1089); Statistika (Ekon1060) (rta.lv)
 24. Latvijas Republikas Finanšu ministrija (2023a). *Fiskālie dati*. <https://www.fm.gov.lv/lv/fiskalie-dati>
 25. Latvijas Republikas Finanšu ministrija. (2023b). *Atbalsts bezdarbnieku izglītībai*. <https://www.esfondi.lv/es-fondu-projektu-mekletajs/project?number=7.1.1.0%2F15%2FI%2F001>
 26. Latvijas Republikas Finanšu ministrija. (2023c). *Personu ar invaliditāti vai garīga rakstura traucējumiem integrācija nodarbinātībā un sabiedrībā*. <https://www.esfondi.lv/es-fondu-projektu-mekletajs/project?number=9.1.4.1%2F16%2FI%2F001>
 27. Latvijas Republikas Finanšu ministrija. (2023d). *PROTI un DARI!* <https://www.esfondi.lv/es-fondu-projektu-mekletajs/project?number=8.3.3.0%2F15%2FI%2F001>
 28. Latvijas Republikas Finanšu ministrija. (2023e). *Subsidētās darbavietas bezdarbniekiem*. <https://www.esfondi.lv/es-fondu-projektu-mekletajs/project?number=9.1.1.1%2F15%2FI%2F001>

29. Murakozy, B., & Telegdy, A. (2023). The Effects of EU-Funded Enterprise Grants on Firms and Workers. *Journal of Comparative Economics*, 51(1), 216-234. <https://doi.org/10.1016/j.jce.2022.09.001>
30. Nodarbinātības valsts aģentūra. (2023). *Atbalsts bezdarbnieku izglītībai*. <https://www.nva.gov.lv/lv/node/244>
31. Oficiālās statistikas portāls. (2022). *Iedzīvotāji pēc dzimuma un vecuma reģionos un republikas pilsētās gada sākumā*. https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRD/IRD040
32. Pārresoru koordinācijas centrs. (2020). *Latvijas nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam*. https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf
33. Rutkovska, A. (2018). *Vai Latvijā ražo automobiļus?* <https://www.makroekonomika.lv/vai-latvija-razo-automobilus>
34. Shatu, F., Kamruzzaman, Md. (2022). Planning for Active Transport in Driverless Cities: A Conceptual Framework and Research Agenda. *Journal of Transport & Health*, 25, 101364. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101364>
35. Skota, T.L., Tulloch, K. (2021). Is Community Mobility Contingent Upon Driving? Attitudes Toward and Intentions to Use Alternative Modes of Transport According to a Mixed-Aged Sample. *Journal of Transport & Health*, 20, 100974. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100974>
36. Unāma, E., & Jansone, M. (2023). *Krustpunktā: Trūkst šoferu, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumus*. <https://lr1.lsm.lv/lv/raksts/krustpunkta/krustpunkta-trukst-soferu-lai-nodrosinatu-sabiedriska-transporta.a171571/>
37. Valsts ieņēmumu dienests. (2023). *Aprēķinātais akcīzes nodoklis naftas produktiem (degvielai) 2022.gada 12 mēnešos*. <https://www.vid.gov.lv/lv/media/15348/download?attachment>
38. Valsts izglītības attīstības aģentūra. (2021). *ESF projekts Nodarbināto personu profesionālās kompetences pilnveide*. <https://www.macibaspieaugusajiem.lv/par-projektu>