**Informatīvais ziņojums**

**“Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā”**

Lai atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktajam nodrošinātu iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus, VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija) organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos, kā arī nodrošina sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu un piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem (2019.gadā darbojas 26 pārvadātāji, ar kuriem noslēgti 54 līgumi par pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem, un divi pārvadātāji, kas veic pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu) un republikas pilsētu pašvaldībām par pārvadājumiem, kas ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, ja maršruta daļa ir vairāk kā 30% no kopējā maršruta garuma, un par personām ar invaliditāti pārvadāšanu.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu un saskaņā ar Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” (turpmāk – Ministru kabineta noteikumi Nr.435) 2.1.apakšpunktu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem kompensē zaudējumus, kas radušies, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas pārsniedz gūtos ieņēmumus.

Valsts budžeta programmā 31.00.00 “Sabiedriskais transports” ir izveidota apakšprogramma 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem” (turpmāk – apakšprogramma 31.06.00) un apakšprogramma 31.07.00 “Dotācija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai” (turpmāk – apakšprogramma 31.07.00), no kurām Satiksmes ministrija, atbilstoši finansēšanas plānam un Sabiedriskā transporta padomes lēmumiem, katru mēnesi pārskaita finansējumu pārvadātājiem un vienu reizi ceturksnī – republikas pilsētu pašvaldībām.

Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr.435 17.punktā noteiktajam, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu segšanai, Sabiedriskā transporta padome pārskata:

1) plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam (kilometrus);

2) plānotos tarifus nākamajam gadam (braukšanas maksu);

3) sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos un normatīvajos aktos paredzētās, bet ieviešanas termiņus nesasniegušās kvalitātes prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam.

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr.435 18.punktu, ja pēc minēto pasākumu veikšanas Satiksmes ministrijas valsts budžeta programmā 31.00.00 “Sabiedriskais transports” nepietiek līdzekļu, lai pilnībā kompensētu zaudējumus un izdevumus, par nepieciešamo reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomu, finansējuma apmēru un finansējuma avotu lemj Ministru kabinets.

Ņemot vērā zemāk izklāstīto par situāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nozarē, Satiksmes ministrija kopā ar Autotransporta direkciju ir sagatavojusi informatīvo ziņojumu ar lūgumu piešķirt papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā, skaidrojot arī paveiktos pasākumus valsts budžeta izdevumu mazināšanai.

1. **Situācija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nozarē un veiktie pasākumi valsts budžeta izdevumu mazināšanai.**
   1. **Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls, tā apjoms.**

Sabiedriskā transporta pakalpojuma likums paredz vairākus principus, pēc kuriem jāvadās pakalpojuma sniegšanas organizētājam. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums noteic, ka sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē, pamatojoties gan uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu (ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot pasažieru pārvadājumu organizēšanas veidu), gan sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsma. **M**aršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to vispārpieņemtajā darba laikā. Lēmumu par maršrutu tīklu un tā izmaiņām pieņem Sabiedriskā transporta padome, savukārt priekšlikumus iniciē pašvaldības, plānošanas reģioni, iedzīvotāji, izglītības iestādes, Autotransporta direkcija un citas institūcijas.

Pēdējo astoņu gadu laikā ir mainījusies Latvijas novadu apdzīvotība, ir novērojams vēl izteiktāks urbanizācijas process, koncentrējot lielāko daļu sociālo procesu un saimnieciskās darbības ap pilsētām. Tāpat ir mainījies valsts administratīvi teritoriālais iedalījums – no rajoniem uz novadiem un plānošanas reģioniem; ir izveidoti reģionālie attīstības centri, kā arī pēdējo gadu laikā maršrutu tīkls jāpielāgo izglītības iestāžu reorganizācijas rezultātā mainīgajai pasažieru plūsmai.

Pēdējo 4 gadu tendences liecina, ka reģionālais maršrutu tīkls nav būtiski mainījies – vēl 2016. gada autobusu maršrutu skaits bija 1096 un reisu skaits 7 599. Kopš minētā laika perioda maršrutu tīkls nedaudz samazinājies, 2019. gada sākumā maršrutu skaits, salīdzinot ar 2016. gadu, samazinājies par 3%, bet reisu skaits ir samazinājies par 1%. Savukārt dzelzceļa pārvadājumos maršrutu skaits palicis nemainīgs, bet reisu skaits ir palielinājies. Dzelzceļa pārvadājumos no 2016. gada līdz 2018. gadam maršrutu skaits bija 11, bet reisu skaits sasniedz 379 reisus.

1.attēls. Reģionālās nozīmes maršrutu tīklā

veiktais nobraukums 2016.-2019.gads.

* 1. **Izmaiņu veikšana reģionālajā maršrutu tīklā.**

Katru gadu tiek veikti grozījumi aptuveni 25% maršrutu. 2018. gadā atvērti trīs jauni maršruti un  908 reisi, slēgti 10 maršruti un 1007 reisi, kā arī citi grozījumi veikti 1750 reģionālās nozīmes autobusu reisos. 2017. gadā atvērti divi jauni maršruti un 847 reisi, slēgti 18 maršruti un 992 reisi, kā arī citi grozījumi veikti 1091 reģionālās nozīmes autobusu reisā. 2016. gadā tika atklāti četri jauni maršruti un 931 reisi, slēgti 17 maršruti un 798 reisi, bet izmaiņas tika veiktas 1241 reisā. Pēdējo gadu laikā visvairāk reisu tika atklāts Pierīgā, kā arī teritorijās, kas ir tuvumā citām republikas nozīmes pilsētām, jo, pieaugot pilsētu, īpaši Pierīgas, iedzīvotāju skaitam, palielinās pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Piemēram, maršrutā Rīga–Olaine un Rīga–Ogre tika atklāti jauni reisi, jo Autotransporta direkcijai sadarbībā ar Valsts policiju izdevās samazināt nelegālo pasažieru pārvadātāju darbību, kā rezultātā pieauga pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem attiecīgajos maršrutos.

Ievērojot to, ka sabiedriskā transporta rentabilitāte reģionālā maršrutu tīklā ir atkarīga no pasažieru plūsmas, reisu skaita un braukšanas maksas apmēra, tad attiecīgi maršrutu tīkla uzturēšana tiešā veidā ietekmē valsts budžeta izdevumus, kas nepieciešami sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai. Kā jau minēts, tad grozījumi maršrutu tīklā notiek nemitīgi, sekojot ne tikai iedzīvotāju pieprasījuma apmierināšanai, bet arī, vērtējot maršruta tīkla reisu rentabilitāti. Kopumā 2018.gadā reģionālās nozīmes maršrutu tīklā ar autobusiem veiktais nobraukums ir samazināts par 725,1 tūkst. kilometriem un jau 2019.gada deviņos mēnešos nobraukums samazināts par 446 tūkst. kilometriem gada griezumā. Kopumā 2018.gadā veikto maršrutu tīkla grozījumu rezultātā zaudējumu apmērs, kas kompensējams reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem, samazināts par 326 514 *euro* un, ievērojot maršrutu tīkla izmaiņas, kas veiktas līdz 2019.gada septembra beigām, kopējais valsts budžeta izdevumu samazinājums panākts par 128 199 *euro* jeb 0,26% no kopējā kompensējamā zaudējuma apmēra.

Lai gan maršrutu tīkla grozījumu rezultātā panāktais nobraukuma samazinājums uz kopējo maršruta tīkla apjomu ir salīdzinoši nebūtisks, tas tomēr samazina kompensējamo zaudējumu apmēru, bet ne pietiekamā apjomā. Maršrutu tīkla būtiska samazināšana nav realizējama, jo pastāv šādi normatīvajos aktos nostiprināti aspekti, kas jāievēro maršrutu tīkla plānošanā:

* + 1. **Skolēnu pārvadāšana.**

Ne mazāk svarīgs iemesls papildu reisu vai pat maršrutu izveidei ir skolēnu pārvadājumu integrācija reģionālajā maršrutu tīklā. Lai nodrošinātu iespējas skolēniem nokļūt līdz izglītības iestādēm, laika posmā no 2016. līdz 2018.gadam veiktas izmaiņas 204 maršrutos, atverot jaunus reisus vai pieskaņojot esošo reisu izpildi skolēnu vajadzībām. Piemēram, 2016. gadā Cēsu un Rojas novada pašvaldības nolēma neveikt skolēnu pārvadājumus ar pašvaldības autobusiem, kā rezultātā šo novadu skolēni sāka izmantot sabiedrisko transportu, lai nokļūtu līdz mācību iestādēm. Pārņemot skolēnu pārvadājumus, pieaug autobusu nobraukums reģionālajā maršrutu tīklā, piemēram, 2018.gada laikā nobraukums tika palielināts par aptuveni 220 tūkstošiem kilometru. Tomēr vēl joprojām atsevišķu pašvaldību organizēto skolēnu pārvadājumu maršruti[[1]](#footnote-2) dublējas ar reģionālajiem maršrutiem, kā rezultātā valsts un pašvaldību budžeta līdzekļi tiek izlietoti neefektīvi. Līdz ar to potenciāli ir lielas iespējas papildu skolēnu pārvadājumu integrēšanai reģionālajā maršrutu tīklā. Reaģējot uz pašvaldību lūgumiem, arī gatavojoties konkrētam mācību gadam, tiek veiktas izmaiņas sabiedriskā transporta maršrutos, skolēnu vajadzībām, piemēram, 2019./2020.gadā Saldus, Talsu, Priekuļu, Limbažu, Kocēnu, Gulbenes novados. Autobusu nobraukums vienam kalendāram gadam grozījumu, kas veikti līdz 2019.gada septembrim, rezultātā pieaugs par 102 tūkstošiem kilometru.

Vērtējot kopējo reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, 2018.gadā 282 maršrutos bija speciāli izglītojamo pārvadāšanai izveidoti reisi, kuros gada laikā tika veikti 3,568 milj. kilometri, kas ir aptuveni 4,5% no kopējā maršruta tīkla autobusu satiksmē. Liels daudzums izglītojamo izmanto arī citus maršrutus un reisus, kas paredzēti arī strādājošo un citu pasažieru pārvadāšanai. Minētajā situācijā, kad tiek reorganizēts skolu tīkls, kā arī vairākas pašvaldības integrē skolēnu pārvadājumus reģionālajā maršrutu tīklā, nav izvērtēts jautājums par valsts budžeta finansējumu un tā pietiekamību, jo, paplašinot maršrutu tīklu skolēnu pārvadāšanas vajadzībām, tiek meklēti risinājumi citu maršrutu vai reisu slēgšanai, lai pakalpojumu apjoms vēl vairāk nepārsniegtu jau pašlaik nepietiekamo valsts budžeta finansējuma apjomu. Lai nākotnē risinātu šo jautājumu, iespējams, ir nepieciešams lemt par atsevišķa mērķdotācijas apjoma piešķiršanu tieši skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai reģionālajā maršrutu tīklā, tādējādi netiktu būtiski skarts iedzīvotāju pieprasījums pēc pārvadājumiem, kā arī lēmumu pieņemšana par skolēnu pārvadājumu integrēšanu vai pielāgošanu esošajam maršrutu tīklam būtu neatkarīga no iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai iedalītā valsts budžeta finansējuma.

* + 1. **Mobilitātes nodrošināšana.**

Lai nodrošinātu iedzīvotāju pieprasījumam un mobilitātes nodrošināšanai atbilstošu reģionālās nozīmes maršrutu tīklu ar regularitāti un intensitāti, kā to paredz arī Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums un Latvijas Nacionālās attīstības plāns 2014.-2020.gadam[[2]](#footnote-3), tad pašlaik piešķirtais valsts budžeta finansējums ir nepietiekams.

2018. gadā tikai 0,7% reģionālo maršrutu ar autobusiem bija pelnoši vai to izmaksas bija iespējams kompensēt no biļešu ieņēmumiem. Reģionālajā maršrutu tīklā 2018. gadā 14% maršrutu valsts dotāciju segums pār izdevumiem pārsniedza 86%, kas nozīmē, ka ikdienā tajos tiek pārvadāts ļoti neliels pasažieru skaits. Tomēr starp šiem reisiem ir maz tādu, kur ilgstošā laikā visa maršruta garumā netiktu pārvadāts neviens pasažieris, jo pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem faktiski nav tikai atsevišķos maršruta posmos. Lielā daļā maršrutu ir gan reisi, kur pārvadāto pasažieru skaits ir liels, gan reisi, kur tiek pārvadāti divi / trīs pasažieri. Ņemot vērā, ka Latvijā sabiedriskais transports pilda sociālu funkciju, visus reisus, kuros valsts dotāciju īpatsvars pārsniedz 86%, slēgt nav iespējams, jo daudzviet tas ir vienīgais savienojums ar novada centru. Lemjot par maršrutu vai reisu turpmāku uzturēšanu, tiek ņemtas vērā konkrētas apdzīvotās vietas iedzīvotāju alternatīvas tikt līdz novada centram vai pilsētai. Meklējot risinājumu nerentablo maršrutu izmaksu mazināšanai, tika veikti grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumos Nr.634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā”, paredzot, ka maršrutos, kur pasažieru plūsma ir ļoti zema un nav regulāra, var ieviest transportu pēc pieprasījuma. 2018.gadā tika ieviests pirmais pilotprojekts reisam pēc pieprasījuma visā reisa garumā. Tas nozīmē, ka autobuss konkrētā reisā vai reisa daļā brauks tikai tad, ja pasažieris būs pieteicis pakalpojumu, iepriekš iegādājoties biļeti vai sazinoties ar pārvadātāju. Tomēr 2018.gadā sakarā ar pasažieru pieprasījuma trūkumu, šie reisi no 2018.gada 16.septembra tika slēgti (slēdzot konkrēto maršrutu valsts budžeta izdevumos 2018.gadā ieekonomēti aptuveni 3 tūkst. *euro*). No 2019. gada 1.augusta ir ieviests transports pēc pieprasījuma divu maršrutu posmos, kuros periodiski nebrauc neviens pasažieris (provizoriski plānots, ka 2019.gadā no augusta līdz gada beigām valsts budžeta izdevumi tiks samazināti par aptuveni 6 tūkst *euro*).

Tomēr šāds risinājums nav iespējams pilnīgi visos maršrutu reisos ar ļoti zemu rentabilitāti, līdz ar to uz doto brīdi, lai nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti 650,3 tūkstoši kilometru tiek nodrošināti ar ļoti zemu rentabilitāti (ar 90% valsts dotācijas īpatsvaru).

* 1. **Sabiedriskā transporta tarifi, ieņēmumi un braukšanas maksas atvieglojumi.**

Tā kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana pilda galvenokārt sociālo funkciju, sniedzot iedzīvotājiem pārvietošanās iespējas atbilstoši to pirktspējai, kā arī nodrošina sabiedriskā transporta pieejamību sociāli mazaizsargātām personām[[3]](#footnote-4) (turpmāk – personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem), tad ieņēmumi, kas veidojas no maksājošo pasažieru iegādātām biļetēm par pirktspējai atbilstošu tarifu (braukšanas maksas), nesedz visus ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos izdevumus.

Kā liecina pēdējo divu gadu dati (skatīt 2.attēlu), pieaugot sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksām, neskatoties uz pasažieru skaita palielinājumu, starpība starp ieņēmumiem un izdevumiem pieaug un 2018.gadā autobusu satiksmē ieņēmumi sedz izmaksas tikai 45% apmērā, savukārt vilcienu satiksmē – 63% (pret izmaksām bez dzelzceļa infrastruktūras izdevumiem).

2.attēls. Ieņēmumu segums pār izmaksām reģionālās nozīmes maršrutos

2016.-2018.gadā un 2019.gada astoņos mēnešos, procentos

No sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas gūtie ieņēmumi tiešā veidā ietekmē no valsts budžeta kompensējamos sabiedriskā transporta pakalpojumos radušos zaudējumus, tomēr pastāv atsevišķi faktori, kurus ir samērā grūti prognozēt vai to ietekme dažkārt atstāj negatīvu ietekmi kopumā:

* + 1. **Reģionālās nozīmes maršrutos noteiktā tarifu (braukšanas maksas) politika.**

Vienots reģionālās nozīmes maršrutu tīkls pastāv jau kopš 2014.gada, taču braukšanas maksa reģionālās nozīmes maršrutu tīklā netiek aprēķināta pēc vienādiem tarifu aprēķināšanas principiem un tarifu aprēķināšanā izmantoto komponenšu apmēra. Šobrīd reģionālās nozīmes maršrutu autobusos ir noteikti un pastāv divu veidu tarifi – starppilsētu un vietējās nozīmes autobusu tarifi. Starppilsētu maršrutu autobusu tarifi pēc divi komponenšu principa (iekāpšanas maksa un maksa par nobraukto kilometru) ir noteikti jau no 2012.gada. Vietējās nozīmes autobusu maršrutu tarifi līdz 2015. gada jūlijam nebija noteikti pēc vienotiem principiem un joprojām tie ir atšķirīgi, salīdzinot ar starppilsētu autobusu maršrutu tarifu aprēķināšanas principiem. Līdz 2015. gada jūlijam kopumā reģionālajos vietējās nozīmes pārvadājumos pastāvēja 24 dažādi tarifi un dažādi biļešu cenu noteikšanas principi, kas atšķīrās ne tikai pārvadātāju starpā, bet arī vienam pārvadātājam dažādās teritorijās. Lai novērstu šo situāciju, 2015. un 2016. gadā tika veikts vietējās nozīmes autobusu maršrutu tarifu vienādošanas process, kas tika realizēts vairākos posmos.

Savukārt reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumos tarifs (braukšanas maksas) politika vilcienu elektrificētajā zonā un dīzeļvilcienu posmā Rīga-Sigulda ir balstīta uz zonu tarifa principa (spēkā no 2016.gada), pārējos dīzeļvilcienu maršrutu posmos biļešu cena līdz noteiktai pieturai balstīta uz nobraukto attālumu. Vilcienu pārvadājumu popularizēšanai un pieejamībai tarifs (braukšanas maksa) ir noteikts vismaz par 15% zemāks nekā tarifs (braukšanas maksa) autobusu satiksmē.

Lai mazinātu kompensējamo zaudējumu apmēru no valsts budžeta, Sabiedriskā transporta padome, izpildot Ministru kabineta noteikumu Nr.435 17.punktā[[4]](#footnote-5) noteikto, 2018.gada 1.jūnija sēdē (prot. Nr.5 7.§) atbalstīja Autotransporta direkcijas sagatavoto priekšlikumu un, sākot no 2019.gada 1.janvāra ir paaugstināta minimālā braukšanas maksa reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos uz/no pieturvietām Rīgas teritorijā no 0,80 uz 1,00 *euro*, uz/no pieturvietām citās republikas nozīmes pilsētās no 0,60 uz 0,70 *euro* un uz/no pieturvietām reģionālās attīstības centros no 0,50 uz 0,60 *euro*. Minēto izmaiņu ietekmē, 2019.gada pirmo 8 mēnešu dati liecina, ka reģionālās nozīmes satiksmē ar autobusiem maksājošo pasažieru skaits (arī ar abonementa biļetēm) ir samazinājies par 3,27%, savukārt ieņēmumi, pateicoties nelielajam tarifu pieaugumam, nesamazinās tik strauji un salīdzinot ar 2018.gada 8 mēnešu datiem samazinājušies par 1,12% jeb 269 329 *euro*. Tātad kopumā 2019.gadā realizētais minimālās maksas tarifa (braukšanas maksas) palielinājums ļauj saglabāt ieņēmumus vismaz 2018.gada apjomā.

Lai novērstu trūkumus, kādi pastāv tarifu (braukšanas maksas) noteikšanas politikā starp starppilsētu un vietējās nozīmes autobusu maršrutiem, 2020. gadā plānots visos reģionālo maršrutu autobusos noteikt vienotu tarifu aprēķināšanas principus un komponentes, kā arī tarifu veidojošo komponenšu apmērus. Minētajā gadījumā pastāv draudi, ka atsevišķos reģionos braukšanas maksa pieaugs straujāk, kā arī neizbēgami tarifi autobusu satiksmē pieaugs kopumā. Autotransporta direkcija prognozē, ka pie tarifu (braukšanas maksas) izmaiņām mazināsies pasažieru skaits, un atsevišķos reģionos pie zema sabiedriskā transporta pakalpojuma pieprasījuma būs jāslēdz maršruta tīkla reisi, kā arī palielināsies personīgo automašīnu izmantošana, kas ietekmēs ceļu satiksmes drošību, gaisa piesārņojumu.

* + 1. **Pasažieru skaita izmaiņas.**

Ieņēmumu izmaiņas vairāku gadu garumā ir saistītas ar pasažieru skaita samazinājumu, jo pasažieru skaits ir būtiski mainījies (skatīt 3.attēlu). To ietekmē gan demogrāfiskā situācija, gan iedzīvotāju emigrācija (valsts pamešana) un migrācija (iedzīvotāju migrācija no laukiem uz pilsētvidi), “nelegālo” pasažieru pārvadātāju piedāvātie pakalpojumi, gan degvielas cenu un iedzīvotāju labklājības jautājums, kad daļa pasažieru izvēlas pārvietoties ar privāto transportu. Vēl 2016.gadā, salīdzinājumā ar 2015.gadu, pasažieru skaita kritums reģionālā satiksmē ar autobusiem bija 5% gadā, bet dzelzceļa pārvadājumos pasažieru plūsma stabilizējās un bija ar 1% pieaugumu. Pasažieru skaits ir stabilizējies 2018.gadā, kad autobusu pārvadājumos tas pieauga par nepilnu procentu, bet vilcienu satiksmē pat par 4%.

3.attēls. Kopējais pasažieru skaits reģionālās nozīmes

maršrutos 2014.-2018.gadā, milj.

Faktiski 2018.gadā pasažieru skaita pieaugums vilcienu satiksmē un stabilizēšanās autobusu satiksmē ir pamatojams ar to, ka kopš 2017.gada jūlija mēneša ir paplašināts 2017.gada 27.jūnija Ministru kabineta noteikumos Nr.371 “Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi” noteiktais personu loks, kas saņem braukšanas maksas atvieglojumus – daudzbērnu ģimenes locekļi, kas izmanto valsts īstenoto atbalsta programmu “Latvijas Goda ģimenes apliecība "3+ Ģimenes karte”” (plašāks izklāsts 1.3.3.punktā), kas padara attiecīgam personu lokam pieejamākus sabiedriskā transporta pakalpojumus, turklāt pasažieru izvēle par labu sabiedriskajam transportam nosaka ne tikai pirktspējai pieejama braukšanas maksa (piemēram, abonementa biļešu pieejamība autobusu satiksmē), bet arī sabiedriskā transporta pakalpojumu ātrums (vilcienu satiksme) un arī laika apstākļi, kas ietekmē iedzīvotāju pārvietošanos (piemēram, 2018.gada vasaras mēneši).

* + 1. **Sabiedriskā transportā noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi**

Kopumā reģionālās nozīmes maršrutos 2018.gadā tika pārvadāti 47,51 milj. pasažieru, savukārt pilsētas nozīmes maršrutos 194,45 milj. pasažieru. Reģionālās nozīmes maršrutos 14% (6,65 milj.) pasažieru no kopējā pasažieru skaita saņem atlaides jeb braukšanas maksas atvieglojumus saskaņā ar Ministru kabineta 2017.gada 27.jūnija noteikumiem Nr.371 “Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi”. Savukārt republikas pilsētu pārvadājumos pārvadāto personu ar invaliditāti īpatsvars kopējos pasažieros 2018.gadā sastādīja 5,6% (10,87 milj.). Pēdējo trīs gadu dati liecina, ka vidēji personu ar invaliditāti un pirmsskolas vecuma bērnu braucienu skaits samazinās par 2%, bērnu bāreņu pārvadāšanā nav izteiktas izmaiņas, bet politiski represēto personu braucienu skaits samazinājies par 4%.

4.attēls. Pasažieru, kas saņem valsts noteiktos braukšanas

maksas atvieglojumus, struktūra reģionālās nozīmes maršrutos un republikas pilsētu pašvaldībās (dati par 2019.gada 8 mēnešiem), %

No valsts budžeta kompensējami braukšanas maksas atvieglojumi ar 100% atlaidi reģionālās nozīmes sabiedriskajā transportā tiek nodrošināti personām ar I vai II grupas invaliditāti, personām līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un personām, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti, pirmsskolas vecuma bērniem, politiski represētām personām un nacionālās pretošanās kustības dalībniekiem, bāreņiem un bez vecāku gādības palikušiem, bet republikas pilsētu pašvaldībās tās ir personas ar I vai II grupas invaliditāti, personas līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un personām, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti. 2018.gadā aprēķinātā kompensācija par braukšanas maksas atvieglojumiem, tostarp pievienotās vērtības nodoklis, reģionālās nozīmes pārvadājumos bija 9 164 646 *euro*, bet republikas pilsētu pārvadājumos 11 030 347 *euro*.

Pašlaik, saņemot braukšanas maksas atvieglojumus, līdzmaksājums ir noteikts tikai braukšanas maksas atvieglojumu kategorijai – daudzbērnu ģimenes locekļi. Šīs kategorijas pasažieri savas tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus apliecina, uzrādot attiecīgus dokumentus (Latvijas Goda ģimenes 3+ karte un personu apliecinošs dokuments). Ar 2018.gada 1.septembri tika palielināts atvieglojumu atlaižu lielums daudzbērnu ģimeņu locekļiem vienreizējām biļetēm no 25% uz 50% un abonementu biļetēm no 20% uz 40%, daudzbērnu ģimenes locekļiem, kas apmeklē vispārējās pamatizglītības un vidējās izglītības iestādes un kas turpina vispārējās, profesionālās, augstākās vai speciālās izglītības iegūšanu, bet ne ilgāk kā līdz 24 gadu vecuma sasniegšanai, noteikts atlaižu lielumu 90% apmērā no pilnas biļetes cenas, kā arī noteikta 100% atlaide daudzbērnu ģimenes locekļiem vienreizējām braukšanas biļetēm valsts svētkos – 4.maijā, 11.novembrī un 18.novembrī. Tādējādi 2019.gada 8 mēnešos pārvadāto daudzbērnu ģimenes locekļu skaits, kas izmanto valsts īstenoto atbalsta programmu “Latvijas goda ģimenes apliecību “3+Ģimenes karte””, ir pieaudzis 3,4 reizes, salīdzinot ar 2018. gada 8 mēnešiem.

2018.gada nogalē, palielinoties atlaižu lielumam daudzbērnu ģimeņu locekļiem, 2019.gadā strauji palielinājās tieši daudzbērnu ģimeņu locekļu – skolēnu un studentu skaits, kas izmanto reģionālās nozīmes pārvadājumus ar 90%, tādējādi, samazinājās no reģionālās nozīmes pārvadājumiem gūtie ieņēmumi, jo lielākā daļa skolēnu iepriekš saņēma pašvaldības kompensācijas par transporta izdevumiem, izmantojot sabiedrisko transportu. Līdz ar to 2019.gadā konstatēts, ka, samazinoties potenciālajiem sabiedriskā transporta ieņēmumiem un pieaugot par braukšanas maksas atvieglojumiem kompensējamajam pievienotās vērtības nodoklim[[5]](#footnote-6), pieaugs arī kopējā nepieciešamā valsts budžeta dotācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu.

Attiecībā uz personu ar invaliditāti pārvadāšanu republikas pilsētās Autotransporta direkcija 2019.gadā sākumā pastiprināti pievērsa uzmanību personu ar invaliditāti izmaiņām, sevišķi uzsvaru liekot uz Rīgas pilsētas pārvadājumiem, kur personu ar invaliditāti braucienu skaits ir vislielākais. Uz aizdomu pamata par nepamatotu braucienu uzskaiti Rīgas pilsētai tika aizturēts avansa maksājums par 2019.gada 2.ceturksni, kā arī tika uzsākta Valsts policijas resoriskā pārbaude un saskaņā ar Sabiedriskā transporta padomes 2019.gada 18.aprīļa sēdes lēmumu (prot. Nr.4, 2.§) Rīgas pilsētas domei tika uzdots ne vēlāk kā trīs mēnešu laikā veikt personu ar invaliditāti braucienu elektroniskās uzskaites sistēmas Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā inventarizāciju. Kopumā pēc datu inventarizācijas tika konstatēts, ka 3 personas (e-taloni) laika posmā no 2016.gada izmantoja 100 % atlaidi bez pamatojuma. Par minēto nepamatoto braucienu skaitu laika periodā no 2016.-2019.gadam tiks veikts dotācijas ieturējums, kas nepārsniedz 3,8 tūkst. euro. Savukārt Valsts policijas veiktajā resoriskajā pārbaudē nav konstatēts noziedzīgā nodarījuma sastāvs, līdz ar to pieņemts lēmums neuzsākt kriminālprocesu un aizturētās valsts budžeta dotācijas izmaksātas atbilstoši faktiskajiem personu ar invaliditāti braucieniem, tomēr Valsts policija uzsvēra, ka kopumā uzskaites sistēmā nav efektīvas pilnvērtīgas kontroles mehānisma funkcijas, kas spēj regulāri uzraudzīt sistēmas datus par personu ar invaliditāti pārvadāšanu sabiedriskajā transportā.

Tādējādi pašlaik lielākais trūkums ir braukšanas maksas atvieglojumu precīza administrēšana, līdz ar to ir plānots, ka ar 2021.gadu jāsāk darboties vienotajai valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas sistēmai, ar kuru paredzēts nodrošināt valsts noteikto kategoriju pasažieru ar braukšanas maksas atvieglojumiem elektronisku identifikāciju un uzskaiti. Pašlaik notiek plānotās Autotransporta direkcijas sistēmas datubāzes izstrāde, kura tiks pabeigta šī gada oktobrī un kurā saskaņā ar noslēgtajiem starpresoru līgumiem būs pieejama informācija par personu ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem statusu aktualitāti, tostarp Veselības un darbspēju ekspertīzes valsts ārstu komisijas informācija par personu ar invaliditāti statusu aktualitāti. Tiesības saņemt un izmantot Autotransporta direkcijas sistēmā esošo informāciju ir paredzētas ar republikas pilsētu pašvaldībām, lai nodrošinātu to braucienu korektu elektronisku uzskaiti, kurus pilsētas nozīmes maršrutos veikuši pasažieri ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem. Autotransporta direkcijas sistēmas datubāzes izstrādes procesā jau uzsākta sadarbība ar Rīgas pilsētas domi, lai no nākamā gada Rīgas pilsētas dome varētu piekļūt informācijai par personu ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem aktuālajiem statusiem savas elektroniskās braucienu uzskaites sistēmas darbības nodrošināšanai. Savukārt braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas sistēmā izmantojamais kopējais risinājums (norēķinu līdzekļi, tehniskais aprīkojums transportā u.c.) Satiksmes ministrijai (Autotransporta direkcijai) saskaņā ar normatīvo aktu prasībām jānosaka līdz šī gada beigām. Tā kā elektronisku identifikācijas līdzekļu ieviešana pirmsskolas vecuma bērniem ir administratīvi sarežģīta un izmaksu neefektīva, tad tiek plānots noteikt, ka šīs kategorijas pasažieru braucienus reģionālās nozīmes maršrutos pārvadātājam atsevišķi vairs nekompensēs. Šīs kategorijas pasažieru plānotās pārvadājumu izmaksas plānots ietvert pakalpojuma tarifā.

* + 1. **Veiktie pasākumi ieņēmumu palielināšanai.**

Autotransporta direkcija pastāvīgi meklē un piedāvā risinājumus pasažieru skaita un ieņēmumu palielināšanai. Galvenokārt pasākumi saistīti ar pakalpojuma kvalitātes uzlabošanu un pasažieriem ērtu un izdevīgu pakalpojumu nodrošināšanu. Kopš 2017. gada pasažieriem tiek piedāvātas dažādas lojalitātes programmas, kas sniedz iespēju pasažierim samazināt braukšanas izmaksas un ērtāk izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus. Viena no lojalitātes programmām ir **abonementa biļetes**, kuras 2019. gada sākumā reģionālās nozīmes autobusu satiksmē piedāvāja 14 pārvadātāji vairāk nekā 640 maršrutos. Abonementa biļete sniedz iespēju iedzīvotājiem par braucienu maksāt līdz pat 20% lētāk, kā arī pakalpojumu izmantot ērtāk, jo ikdienā nav jāpērk biļete, maksājot skaidrā naudā, kā arī pakalpojumu sniedzējam garantē priekšapmaksu. 2016. un 2017. gadā, uzsākot abonementa biļešu tirdzniecību, pasažieru skaits, izmantojot abonementa biļetes, bija aptuveni 1 206 tūkstoši pasažieru. 2018. gadā atbilstoši pārdotajām abonementu biļetēm tika veikti 869 tūkstoši braucienu.

Savukārt vilcienu satiksmē abonementu biļešu sistēma darbojas pastāvīgi visos maršrutos. Vienlaikus AS “Pasažieru vilciens” kopā ar AS “Latvijas Dzelzceļš” un pašvaldībām strādā pie vilcienu ātruma palielināšanas, lai samazinātu ceļā pavadīto laiku un piesaistītu jaunus pasažierus. Tāpat neiztrūkstoša ir AS “Pasažieru vilciens” dalība masu pasākumos, nozīmējot papildu vilcienus, tādējādi popularizējot vilcienu kā ērtu pārvietošanās veidu.

AS “Pasažieru vilciens” sadarbība ar Autotransporta direkciju un Sabiedriskā transporta padomi radusi iespēju piešķirt atlaidi elektroniski iegādātām biļetēm, kas veicinās elektronisko biļešu īpatsvara pieaugumu, kas ļaus samazināt biļešu tirdzniecības izmaksas. Proti, nosakot 5% atlaidi visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām AS “Pasažieru vilciens” vilciena biļetēm tiek prognozēts ieņēmumu pieaugums, no pasažieriem, kas iegādājas biļetes internetā un mobilajās lietotnēs, kā arī kasieru atalgojumu samazinājums par biļešu pārdošanu, un minētais pasākumu kopums provizoriski samazinātu zaudējumu kompensācijas apmēru aptuveni par 92 tūkst. *euro*.

Turklāt 2019.gada 16.jūlija Ministru kabineta sēdē pieņemtie grozījumi Ministru kabineta 2014.gada 11.februāra noteikumos Nr.96 “Nodokļu un citu maksājumu reģistrēšanas elektronisko ierīču un iekārtu lietošanas kārtība” ļaus ieviest ātrdarbīgāku biļešu tirdzniecības sistēmu, kas paātrinās pasažieru apkalpošanas laiku, un biļešu tirdzniecības automātus, samazinot biļešu tirdzniecības kasu skaitu.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2017.gada 19.decembra sēdē nolemto (protokols Nr.63, 64.§), izskatot informatīvo ziņojumu “Par budžeta līdzekļu ekonomiju, ēnu ekonomikas mazināšanas un precīzas uzskaites nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumos”, tika paredzēts Satiksmes ministrijai (Autotransporta direkcijai) līdz 2019.gadam **bezskaidras naudas norēķinus** ieviest vismaz 50% sabiedrisko transportlīdzekļu. Pašlaik 2019.gada 8 mēnešu rezultāti liecina, ka bezskaidras naudas norēķini ieviesti 635 autobusos, kas sastāda aptuveni 54% no līgumu izpildē iesaistīto transportlīdzekļu skaita.

Autotransporta direkcija vienlaikus veic arī virkni uzraugošo un preventīvo pasākumu, ar mērķi paaugstināt pasažieru interesi par sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju prettiesisku rīcību novēršanu attiecībā uz ieņēmumu samazināšanu:

1) 2019.gada pirmajos 9 mēnešos veiktas 1805 pārbaudes transportlīdzekļos, kas tiek izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, tai skaitā gan autobusi, gan vilcieni. Salīdzinājumā ar 2018.gada pirmajiem 9 mēnešiem pieaugums ir   vairāk nekā 35 %. Savukārt 2018.gadā kopumā tika veiktas 1844 pārbaudes transportlīdzekļos, kas tiek izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā. Salīdzinājumā ar 2017.gadu, kad tika veiktas 1355 pārbaudes transportlīdzekļos, kas tiek izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā, veikto pārbaužu skaita pieaugums par 36%. Par 2018.gadā konstatētajiem pārkāpumiem  līgumsodi aprēķināti 7083,86 *euro* apmērā. Savukārt par 2019.gada pirmajos 9 mēnešos konstatētajiem pārkāpumiem līgumsodi aprēķināti 6033,92 *euro* apmērā;

2) Lai pievērstu sabiedrības uzmanību un aktualizētu jautājumu par braukšanas biļešu saņemšanas nepieciešamību par katru braucienu,  Autotransporta direkcija 2018.gadā organizēja kampaņu “Neapzodz sevi – paņem biļeti”;

3) 2018. un 2019.gadā ne mazāk kā 30% autobusos no kopējā reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem iesaistīto transportlīdzekļu skaita ir uzstādītas videonovērošanas sistēmas, kuru izmantošana līdz minimumam samazina tādu prettiesisku darbību veikšanu no negodprātīgu darbinieku puses, kas ietekmē uzņēmuma ieņēmumu un pārvadāto pasažieru skaita rādītājus.

* 1. **Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā aprēķinātie kompensējamie izdevumi un zaudējumi.**

Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr.435 6.1.apakšpunktam sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālās nozīmes maršrutos kompensē zaudējumus, kas radušies, ja ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas pārsniedz gūtos ieņēmumus, vai atbilstoši minēto noteikumu 56.punktam – sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem kompensācijas aprēķināšanas kārtība ir noteikta kā līgumcena sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā. Tāpat, ievērojot Ministru kabineta noteikumu Nr.435 6.2.apakšpunktā noteikto, no valsts budžeta kompensē zaudējumus, ja tie saistīti ar pārvadājumiem pilsētas nozīmes maršrutu tīklā Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 7.pantā noteiktajā gadījumā, – radušos zaudējumus par maršruta daļu, kas ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, ja šī maršruta daļa ir vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma.

* + 1. **Reģionālās nozīmes pārvadājumi ar autobusiem.**

Reģionālajos pārvadājumos ar autobusiem (reģionālie vietējie un reģionālie starppilsētu pārvadājumi kopā) plānotie izdevumi 2019.gadam ir 81,30 milj. *euro*, kas salīdzinājumā ar 2018.gada faktiskajiem rezultātiem, ir par 0,69% jeb 558 tūkst. *euro* vairāk.

Laika periodā no 2016.-2018.gadam reģionālajos pārvadājumos ar autobusiem kopējās izmaksas vidēji ir pieaugušas par 5%. Dažu būtiskāko izmaksu vidējais pieaugums sastāda:

* degvielas izmaksas par 9,83% (vidēji 1,45 milj. *euro* gadā);
* izmaksas transportlīdzekļu vadītāju un citu darbinieku darba algām, t.sk. VSAOI par 5,68% (vidēji 1,36 milj. *euro* gadā);
* sabiedrisko transportlīdzekļu nolietojuma un amortizācijas izmaksas par 4,94% (vidēji 0,35 milj. *euro* gadā);
* izmaksas par autoostu pakalpojumiem 4,18% (vidēji 0,18 milj. *euro* gadā);

Degvielas izmaksu īpatsvars sastāda vidēji 20% no kopējām izmaksām reģionālajos pārvadājumos ar autobusiem un degvielas cenu palielinājums, tostarp, palielinājums saistībā ar akcīzes nodokļa pieaugumu 2018.gadā, kā rezultātā degvielas iepirkuma cenas atstāj būtisku ietekmi uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas izdevumiem.

Vienlaikus pakalpojumu sniegšanā iesaistītajiem transportlīdzekļu vadītājiem un citiem darbiniekiem vidējais bruto atalgojums katru gadu[[6]](#footnote-7) pieaug ne tikai uz nodokļu izmaiņu rēķina, bet arī, ievērojot kopējo tautsaimniecības attīstību.

Tāpat sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu pieaugumu ietekmēja arī citi ar sabiedriskā transporta nodrošināšanu saistītie izdevumi, proti, sabiedrisko transportlīdzekļu pakāpeniska aprīkošana ar videonovērošanas kameru un audioierakstu funkcijām (Ministru kabineta 2017. gada 19. decembra sēdes protokollēmuma (prot. Nr.63, 64.§) 2.3. punkts nosaka līdz 2019. gadam veicināt videonovērošanas sistēmu ieviešanu transportlīdzekļos).

Attiecībā uz 2019.gada astoņos mēnešos apzinātām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju ar autobusiem izmaksām (skatīt 5.attēlu), ir secināms, ka kopumā izmaksas, salīdzinot ar 2018.gada tādu pašu periodu, ir pieaugušas par 1,11 milj. *euro* jeb par 2,06%. Būtiskākie izmaksu pieaugumi saglabājas šādās izmaksu pozīcijās:

* atalgojums (tostarp VSAOI) transportlīdzekļu vadītājiem un citiem darbiniekiem 2019.gada astoņos mēnešos sastāda 17,77 milj. *euro*, kas ir par 0,81 milj. *euro* vairāk nekā 2018.gada šajā pašā periodā. Izmaksu pieaugums pamatojams ar nepieciešamību piesaistīt atbilstošas kvalifikācijas personālu, jo dotajā brīdī personāla mainība transporta nozarē ir viena no būtiskākajām problēmām. Pašlaik nozarē transportlīdzekļu vadītāji atstāj savas darba vietas zemā atalgojuma dēļ, kā arī kadru mainība ir saistīta arī ar transportlīdzekļu vadītāju pārkāpumiem un pensionēšanās vecuma dēļ;
* pieaugums transportlīdzekļu remonta un rezerves daļu izmaksām vismaz 0,2 milj. *euro*, kuru pieauguma pamatojums skaidrojams ar to, ka daļai transportlīdzekļu, kas tika iegādāti līgumu darbības sākumā (aptuveni 2009., 2010.gads), ir beidzies paredzētais derīgās lietošanas laiks un transportlīdzekļiem ir nepieciešams kapitālais remonts un lielāki ieguldījumi ritošajā daļā sakarā arī sliktās kvalitātes ceļa segumiem, kā arī rezerves daļu cenas pieaugušas sakarā ar patēriņa cenu pieaugumu;
* vienlaikus 2019.gadā ir konstatēts, ka daļa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju, lai izpildītu sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos noteiktās kvalitātes prasības, turpina sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīt pēc iespējas jaunākus transportlīdzekļus uz operatīvā līzinga nosacījumiem, kas 2019.gada astoņos mēnešos rada izmaksu pieaugumu vismaz 0,3 milj. *euro*.

5.attēls. Reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem

faktiskās izmaksas 2017.-2019.gada 8 mēnešos, milj. *euro*

Ņemot vērā iepriekšminēto, 2019.gada pirmajos astoņos mēnešos uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu attiecinātie izdevumi atbilst pārvadātāju plānotajiem izdevumiem 2019.gadam, un, ievērojot 2019.gada astoņos mēnešos gūtos ieņēmumus, ir aprēķināts, ka kopējie kompensējamie zaudējumi, tostarp valsts garantētā peļņa, par 2019.gadu varētu sasniegt 47,39 milj. *euro* (skatīt ziņojuma 1.tabulu).

* + 1. **Reģionālās nozīmes pārvadājumi ar vilcieniem.**

Reģionālajos pārvadājumos ar vilcieniem plānotie izdevumi (bez dzelzceļa infrastruktūras) 2019.gadam ir 35,4 milj. *euro*, kas salīdzinājumā ar 2018.gada faktiskajiem rezultātiem, ir par 13,39% jeb 4 milj. *euro* vairāk.

Šāds 2019.gada prognozēto izmaksu pieaugums salīdzinājumā ar 2018.gada faktiskajām izmaksām ir paredzēts šādās pozīcijās:

* degvielas izmaksas par 2,37% jeb 128 897 *euro*;
* izmaksas transportlīdzekļu vadītāju un citu darbinieku darba algām, t.sk. VSAOI par 2,69% jeb 302 484 *euro*;
* remonta izdevumi 7,12% jeb 246 456 *euro*;
* sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas izmaksas par 13,32% jeb 284 939 *euro*;
* transportlīdzekļu vērtības norakstīšana un nolietojums 82,54% jeb 2 745 802 *euro*;
* administrācijas izmaksas par 8,27% jeb 313 059 *euro*.

Plānoto izmaksu pieaugums pa pozīcijām skaidrojams šādi: lielākajai daļai dzelzceļa nozarē strādājošo darbinieku, kā arī administrācijas personāla darba samaksa netika paaugstināta kopš 2015.gada. Līdz ar to, sākot ar 2019.gada 2.ceturksni, ir uzsākta pakāpeniska atalgojuma paaugstināšana uzņēmuma darbiniekiem. Lokomotīvju brigāžu darbiniekiem atalgojums ir palielināts par 7,4%, konduktoriem kontrolieriem un pavadoņiem – par 8,5%, biļešu kases kasieriem – par 5,1%. Savukārt administrācijas personāla atalgojumam 2018.gadā tika plānots 88 tūkst. *euro* (tostarp VSAOI) pieaugums, bet atalgojuma pieaugums netika realizēts, tādējādi 2019.gadam plānotais atalgojuma pieaugums ir 110 tūkst. *euro* (tostarp VSAOI).

Degvielas izmaksu pieaugums ir saistīts ar darba apjoma pieaugumu par 1,2%, jo salīdzinājumā ar 2018. gadu ir plānots līnijā intensīvāk izmantot dīzeļvilcienus (degvielas cenas prognoze 2018.gada līmenī).

2019.gadā turpina pieaugt ritošā sastāva tekošo remontu apjoms, kā arī sadārdzinās rezerves daļu cenas, jo daļu postpadomju telpā tās vairs neražo, bet to atlikumi sadārdzinās.

Izmaksu par transportlīdzekļu vērtības norakstīšanu un nolietojumu pieaugums plānots saistībā ar jauno elektrovilcienu iegādi un veco elektrovilcienu nomaiņas procesu. Sākot ar 2019.gadu plānots uzsākt veco elektrovilcienu norakstīšanu, kā rezultātā nomaiņai paredzēto elektrovilcienu nolietojums palielinās kopējos 2019.gada zaudējumus par 2,3 milj. *euro*, 2020.gadā – par 2,66 milj. *euro*. Veco elektrovilcienu amortizācijas (norakstīšanas) periods tiks salāgots ar jauno elektrovilcienu piegādes grafiku, esošos elektrovilcienus noamortizējot līdz lūžņu vērtībai līdz 2023.gada beigām. Ievērojot to, ka jauno elektrovilcienu iegādei ir piešķirts valsts budžeta finansējums[[7]](#footnote-8), to amortizācijas atskaitījumiem būs neitrāls efekts uz kompensējamo zaudējumu aprēķinu.

Citu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas izmaksu pieaugums saistīts ar telpu nomu un telpu uzturēšanas izmaksām, tostarp, komunālie pakalpojumi, atbalsta personāla (ritošā sastāva mazgātāju) atalgojuma un VSAOI likmes pieaugumu un citām izmaksām mazvērtīgajam inventāram, izbraukuma naudām saistībā ar tūrēm atbilstoši vilcienu kustības grafikam.

Attiecībā uz 2019.gada astoņos mēnešos apzinātām izmaksām reģionālās nozīmes pārvadājumos pa dzelzceļu (skatīt 6.attēlu), ir secināms, ka, salīdzinot ar 2018.gada to pašu periodu, būtiski pieaugušas rezerves daļu izmaksas – par 220 070 *euro*, administrācijas izmaksas – 91 407 *euro*, kā arī atalgojuma izmaksas citiem darbiniekiem (t.sk. VSAOI) – 240 819 *euro*. Administrācijas izmaksās pieaug izdevumi par juridiskiem pakalpojumiem saistībā ar jauno elektrovilcienu iegādi, kursu, konferenču izmaksas sakarā ar jauno elektrovilcienu iegādes procesu un nepieciešamību paaugstināt darbinieku kvalifikāciju un administrācijas darbinieku atlīdzība un sociālas nodrošināšanas izmaksas sakarā ar plānoto atalgojuma palielināšanu. Izmaksas, kuras būs tieši saistītas ar elektrovilcienu iegādi un atbilstoši Starptautiskajiem grāmatvedības standartiem var tikt kapitalizētas, netiks iekļautas kompensējamos izdevumos, bet tiks iekļautas jauno elektrovilcienu vērtībā.

6.attēls. Reģionālās nozīmes maršrutos ar vilcieniem

faktiskās izmaksas 2017.-2019.gada 8 mēnešos, milj. *euro*

Ņemot vērā to, ka 2019.gada jūlijā ir noslēdzies jauno elektrovilcienu iegādes iepirkums, tad prognozētie 2019.gada izdevumi pakāpeniski pieaugs gan saistībā ar veco elektrovilcienu norakstīšanas procesu, gan atalgojuma palielinājumu, līdz ar to plānots, ka kopējie kompensējamie zaudējumi, tostarp valsts garantētā peļņa, reģionālās nozīmes pārvadājumos ar vilcieniem 2019.gadā sastādīs ne mazāk kā 16,79 milj. *euro*. (skatīt ziņojuma 1.tabulu)

* + 1. **Republikas pilsētu pašvaldībās veiktie pārvadājumi.**

Republikas pilsētu pašvaldībām par pārvadājumos, kas ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, ja maršruta daļa ir vairāk kā 30% no kopējā maršruta garuma, no valsts budžeta kompensējamie zaudējumi 2019.gadā plānoti 1 955 958 *euro*, kas salīdzinājumā ar 2018.gada faktiski aprēķināto zaudējumu apmēru ir par 11% vairāk.

Pieaugums 2019.gadā plānots sakarā Rēzeknes pilsētas maršrutos pilsētas satiksmes organizēšanas maiņu, sākot ar 2019.gada 1.jūliju. Rēzeknes pilsētas dome ir īstenojusi projektu par četru sabiedrisko elektroautobusu un saistītās uzlādes infrastruktūras piegādi, kā rezultātā satiksmes organizācija tiek balstīta uz “zaļo pilsētu” principu, t.i., maksimāli atbrīvojot pilsētas centrālās ielas no dīzeļautobusiem. Projekta īstenošanas rezultātā nobraukums maršrutos, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas robežām, palielinās, kas rada tiešu ietekmi uz valsts budžeta kompensācijas apmēru. 2019.gada septembrī Rēzeknes pilsēta ir pārskatījusi projekta gaitu un secinājusi, ka pasažieru intereses netiek apmierinātas plānotā apjomā, līdz ar to, sākot ar oktobri Rēzeknes pilsēta maina autobusu kustību grafiku atbilstoši iepriekšējai kārtībai, tādējādi valsts budžeta izdevumi 2019.gada ceturtajā ceturksnī attiecībā pret 2018.gada to pašu periodu nepieaugs.

7.attēls. Republikas pilsētu pašvaldībās no valsts budžeta

kompensējamie zaudējumi ārpus pilsētas administratīvās

teritorijas 2017.-2019.gada 8 mēnešos, *euro*

Līdzīga situācija attiecībā uz 2019.gada plānoto zaudējumu apmēra pieaugumu ir Liepājas pilsētas pašvaldībā, kur, pārskatot aktuālo pārvadāto pasažieru skaitu, ir precizēta metodika par zaudējumu aprēķināšanu. Iepriekš metodika tika balstīta uz 2012.gada pasažieru skaita datiem. Attiecīgi 2018. un 2019.gadā, veicot aktuālo pasažieru uzskaiti, tika konstatēts būtisks pasažieru skaita kritums, kā rezultātā pieaug arī no valsts budžeta kompensējamais apmērs.

Kā liecina 2019.gada astoņu mēnešu (skatīt ziņojuma 7.attēlu) faktiskie rezultāti, sasniedzot 1 229 363 *euro* zaudējumu apmēru, tiek plānots, ka prognozētie 2019.gada zaudējumi 1,96 milj. *euro* apmērā tiks sasniegti (skatīt ziņojuma 1.tabulu).

1. **Finansējums dzelzceļa publiskas infrastruktūras izmantošanai un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.** 
   1. **Finansējums dzelzceļa publiskas infrastruktūras izmantošanai**

Publiskais finansējums par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu tiks piešķirts ievērojot EK Paziņojuma “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (2008/C 184/07) (turpmāk – Vadlīnijas) 25.punkta nosacījumus, proti, infrastruktūra uz vienlīdzīgiem nosacījumiem un bez diskriminācijas būs pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un par piekļuvi šai infrastruktūrai būs noteikta adekvāta maksa, kas atbilst Kopienas tiesību aktiem (Direktīvai 2001/14/EK), un tāpēc plānotajam publiskajam finansējumam komercdarbības atbalsta regulējums nav jāpiemēro.

Vidējā termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums 2019.gadā ir 23 874 774 euro. Ministru kabineta 2018.gada 6.novembra rīkojumā Nr.588 “Par indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.-2022. gadam” (turpmāk - Indikatīvais plāns) norādīts, ka nepieciešamais papildu finansējums 2018.-2022.gadam ir 14 225 226 euro gadā, jo kopējā publiskajai dzelzceļa infrastruktūrai nepieciešamā summa 2019.gadam ir 38 012 608 euro, atbilstoši Satiksmes ministrijas un VAS “Latvijas dzelzceļš” 2018.gada 9.novembrī noslēgtajam daudzgadu līgumam “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu”, kur 4.pielikumā 2.6.apakšpunktā noteikta dzelzceļa tirgus segmentu minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksa maksas kompensēšana atbilstoši infrastruktūras uzturēšanas izmaksām vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšana.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2018.gada 12.decembra rīkojumu Nr.673 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”” piešķirts finansējums 12 741 613 euro.

Pamatojoties uz Indikatīvajā plānā norādītājiem aprēķiniem, dzelzceļa infrastruktūras finanšu līdzsvara nodrošināšanai kopumā paredzēts 38 012 608 euro.

Lai 2019.gadā nosegtu plānošanas dokumentos paredzēto iztrūkstošo finansējumu, nepieciešams 1 396 221 euro.

* 1. **Finansējums sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem**

Publiskais finansējums pasažieru pārvadāšanai (pa dzelzceļu vai ar autotransportu) tiks piešķirts, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris ) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 nosacījumus.

Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem – reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem, reģionālās nozīmes pārvadājumos ar vilcienu un republikas pilsētās pārvadājumos saistībā ar zaudējumiem par maršrutu daļu, kas ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, ja šī maršruta daļa ir vairāk kā 30% no kopējā maršruta garuma, un personu ar invaliditāti pārvadāšanu, – Ministru kabineta noteikumu Nr.435 2.1. un 2.5.apakšpunktā noteikto zaudējumu kompensēšanu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 un 31.07.00, faktiskais pieejamais finansējums zaudējumu segšanai 2019.gadā ir 61 303 518 *euro, t.i.*:

- apakšprogrammā 31.06.00 – 40 953 076 *euro*;

- apakšprogrammā 31.07.00 – 20 350 442 *euro.*

Autotransporta direkcijas veiktie aprēķini atbilstoši pārvadātāju prognozēm un faktiskajai 2019. gada sešu mēnešu izpildei liecina, ka kompensējamie zaudējumu apmēri, tostarp valsts garantētā peļņa, varētu sasniegt vismaz **76 981 786 *euro***, attiecīgi kopējo prognozēto no valsts budžeta nekompensēto zaudējumu apmērs ir **16 363 405 *euro***(skatīt ziņojuma 1.tabulu).

No 2019. gada Satiksmes ministrijas budžetā pieejamā finansējuma sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālajos pasažieru pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem un republikas pilsētu pašvaldībām veikti maksājumi par 2018. gadu 650 346 *euro* apmērā.

1.Tabula

**Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai**

**papildu nepieciešamais finansējums 2019.gadam, *euro***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Sabiedriskā transporta kompensējamie zaudējumi | | | Valsts budžeta finansējums pa apakšprogrammām | |
|  |  | 2019.gada prognoze | Faktiskā izpilde 2019.gada 8 mēneši | Izpilde pret plānu (%) | 31.07.apakš programma (1) | 31.06.apakš programma (2) |
| **A** | **Valsts budžetā piešķirts (bāze):** | **61 303 518** | **45 980 835** | *75.0%* | **20 350 442** | **40 953 076** |
|  | **republikas pilsētas:** |  |  |  |  |  |
|  | *zaudēj. 30% ārpus pilsētas teritorijas* | 1 239 571 | 1 101 841 | *88.9%* |  | 1 239 571 |
|  | *zaudēj. par personām ar invaliditāti, t.sk. PVN* | 11 249 660 | 7 202 657 | *64.0%* | 11 249 660 |  |
|  | **reģionālie pārvadājumi:** | 48 814 287 | 37 676 337 | *77.2%* | 9 100 782 | 39 713 505 |
|  | *autobusi* | *38 832 682* | *29 650 271* | *76.4%* | *6 796 553* | *32 036 129* |
|  | *vilciens* | *9 981 605* | *8 026 066* | *80.4%* | *2 304 229* | *7 677 376* |
| **B** | **Kompensējamie zaudējumi, t.sk. peļņa** | **77 356 917** | **49 383 097** | *63.84%* | **76 981 785** | |
| **21 569 862** | **55 411 924** |
|  | **republikas pilsētas:** |  |  |  |  |  |
|  | *zaudēj. 30% ārpus pilsētas teritorijas* | *1 995 689* | *1 229 363* | *61.60%* |  | 1 955 958 |
|  | *zaudēj. par personām ar invaliditāti, t.sk. PVN* | *11 180 010* | *7 164 238* | *64.08%* | 10 844 610 |  |
|  | **reģionālie pārvadājumi:** | 64 181 218 | 40 989 496 | *63.87%* | 10 725 252 | 53 455 966 |
|  | autobusi | **47 392 535** | **32 340 626** | *68.24%* | **7 930 596** | **39 461 939** |
|  | *ieņēmumi autobusi* | *37 018 372* | *24 438 704* | *66.02%* |  |  |
|  | *izdevumi autobusi, t.sk. kompensējamais PVN par BMA* | *81 298 351* | *54 782 798* | *67.38%* |  |  |
|  | *peļņa* | *3 112 555* | *1 996 531* | *64.14%* |  |  |
|  | vilcieni | **16 788 683** | **8 648 870** | *51.52%* | **2 794 656** | **13 994 027** |
|  | *ieņēmumi vilcieni* | *19 763 718* | *13 860 804* | *70.13%* |  |  |
|  | *izdevumi vilcieni, t.sk. kompensējamais PVN par BMA* | *35 401 048* | *21 721 078* | *61.36%* |  |  |
|  | *peļņa* | *1 151 353* | *788 596* | *68.49%* |  |  |
| **C** | **Iepriekšējo periodu nekompensētie zaudējumi, kas kompensējami no 2019.gada valsts budžeta finansējuma** | | | | | |
|  | **republikas pilsētas:** |  |  |  |  |  |
|  | *zaudēj. 30% ārpus pilsētas teritorijas* |  |  |  |  | 154 781 |
|  | *zaudēj. par personām ar invaliditāti, t.sk. PVN* |  |  |  | 157 846 |  |
|  | **reģionālie pārvadājumi:** |  |  |  |  |  |
|  | *autobusi* |  |  |  |  | 731 386 |
|  | *vilciens* |  |  |  |  | -358 876 |
| **D** | Starpība ("-" trūkstošais finansējums) |  | -3 402 262 |  | **D=A-B-C** | |
|  | **republikas pilsētas** |  |  |  | **247 204** | **-871 168** |
|  | *zaudēj. 30% ārpus pilsētas teritorijas* |  | -127 522 |  |  | -871 168 |
|  | *zaudēj. par personām ar invaliditāti, t.sk. PVN* |  | 38 419 |  | 247 204 |  |
|  | **reģionālie pārvadājumi:** |  | -3 313 159 |  | **-1 624 470** | **-14 114 971** |
|  | *autobusi* |  | -2 690 355 |  | -1 134 043 | -8 157 196 |
|  | *vilciens* |  | -622 804 |  | -490 427 | -5 957 775 |
|  | Pavisam kopā (republ.pils. D1 + republ.pils. D2 + reģion.pārvad. D1 + reģion.pārvad. D2) |  |  |  | **-16 363 405** | |

\* Republikas pilsētu pašvaldībām prognozētais no valsts budžeta prognozētais kompensējamo zaudējumu apmērs par personu ar invaliditāti pārvadāšanu ir samazināts par 3%, jo kā liecina 2019.gada pirmo astoņu mēnešu dati, tad pārvadāto personu ar invaliditāti skaits ir samazinājies par 3%.

Saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju datiem par 2019.gada 8 mēnešiem (janvāris – augusts) reģionālajos pārvadājumos ar autobusiem zaudējumi (tostarp normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā aprēķinātā peļņa) sastāda 32,34 milj. *euro,* bet vilcienu pārvadājumos –8,65 milj. *euro*, Pārskaitītās dotācijas kopā (tostarp zaudējumu kompensēšanai un zaudējumu par valsts noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem kompensēšanai) ir segušas 92% no kopējiem zaudējumiem autobusu pārvadājumos, bet vilcienu pārvadājumos – attiecīgi 93%[[8]](#footnote-9).

Pilsētu nozīmes pārvadājumos republikas pilsētas zaudējumi maršrutos, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas (tostarp normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā aprēķinātā peļņa) sastāda 1,23 milj. *euro* un atbilstoši avansā par 2019.gada 8 mēnešiem pārskaitīto dotāciju apjomam kompensējamie zaudējumi maršrutos, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas (tostarp peļņa) ir segti 90% apmērā.

Jāatzīmē, ka, plānojot 2019.gadam piešķirtā finansējuma 61,303 milj. *euro* sadali pa mēnešiem, lai nodrošinātu avansa maksājuma lielumu atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem Nr.435, valsts budžeta finansējums reģionālās nozīmes pārvadājumos ir paredzēts līdz 2019.gada oktobrim, bet republikas pilsētu pārvadājumos zaudējumu kompensēšanai par maršrutu daļu, kas ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, ja šī maršruta daļa ir vairāk kā 30% no kopējā maršruta, ir izmaksāts pilnā apmērā 2019.gada jūlijā, līdz ar to 2019.gada pēdējā ceturksnī valsts budžeta finansējuma nav.

Vienlaikus Satiksmes ministrija sadarbībā ar Autotransporta direkciju, lai mazinātu valsts budžeta izdevumus saistībā potenciālo ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu kompensēšanu 2019.-2020.gadā[[9]](#footnote-10), turpina darbu pie sekojošiem jautājumiem:

1. Maršrutu tīkla optimizēšana, slēdzot nerentablākos reisus, kā arī, samazinot reisu skaitu brīvdienās un ārpus vispārpieņemtā darba laika. Plānots, ka arī 2020.gadā, samazinot nobraukumu, zaudējumu kompensācija varētu tikt samazināta par līdz 0,2 milj. *euro*.
2. Kontroles pastiprināšana attiecībā uz pakalpojuma kvalitāti, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu ieņēmumu palielināšanas nolūkā, novēršot prettiesisku rīcību. Minēto pasākumu kompleksā ietilpst arī turpmāka bezskaidras naudas norēķinu ieviešanas (ne tikai transportlīdzekļos, bet arī elektroniski) un videonovērošanas sistēmu ieviešanas veicināšana. Lēšams, ka kopumā šādu pasākumu ekonomiskais efekts tiek sasniegts, palielinot kopējos ieņēmumus vismaz par 0,1 milj. *euro*.
3. Tarifa politikas pārskatīšana 2020. gadā, nosakot visos reģionālo maršrutu autobusos vienotu tarifu aprēķināšanas principus un komponentes, kā arī tarifu veidojošo komponenšu apmērus, vienlaikus saglabājot tarifu atbilstošu iedzīvotāju pirktspējai. Plānojams, ka 2020.gadā palielinot braukšanas maksu (tarifu), ieņēmumu palielinājums sasniedzams vidēji par 4% (tarifa pieaugums par 15%, par maksu pārvadāto pasažieru skaita samazinājums par 10%), t.i. par 1,897 milj. *euro* vairāk, salīdzinot ar 2018.gada faktiskajiem ieņēmumiem. Ievērojot plānotās izmaiņas braukšanas maksā reģionālajā satiksmē ar autobusiem, ir nepieciešams arī pārskatīt braukšanas maksu reģionālajā satiksmē ar vilcieniem, lai neveidotos būtiska tarifu plaisa. Līdz ar to plānots, ka, 2020.gadā paaugstinot braukšanas maksu vilcienu satiksmē, potenciālo ieņēmumu pieaugums varētu tikt sasniegts ne mazāk kā 0,6 milj. *euro*.
4. Vienotās valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas sistēmas izstrādāšana un ieviešana no 2021.gada, bet potenciāli uzsākot sadarbību ar Rīgas pilsētu jau 2020.gadā. Plānots, ka, ieviešot sistēmu pilnībā un kopumā, potenciālais zaudējumu apjoms par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem varētu tikt samazināts par 5% no 2021.gada. Savukārt prognozējams, ka, ieviešot vienotās valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas sistēmu Rīgas pilsētā jau 2020.gadā, kompensējamo zaudējumu samazinājums varētu būt līdz 2%, t.i., līdz 0,2 milj. *euro*.
5. 2019.gadā kampaņas *“Sabiedriskā transporta priekšrocības, salīdzinot ar privāto transportlīdzekli”* organizēšana, kuras mērķis ir veicināt pasažieru izpratni par sabiedriskā transporta pakalpojumu priekšrocībām, un ieinteresēt iedzīvotājus izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus biežāk, tādējādi veicinot ieņēmumu pieaugumu. Finanšu ietekmi no minētās kampaņas ir pāragri noteikt, tomēr 2020.gadā ar dažādu informatīvu pasākumu un kampaņu organizēšanu, plānots saglabāt pasažieru skaitu 2019.gada apjomā.

Kopējo pasākumu rezultātā potenciālo kompensējamo zaudējumu samazinājums 2020.gadā plānots līdz 3 milj. *euro*. Potenciālo kompensējamo zaudējumu samazināšanas apjomā nav ievērtētas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radītās papildu izmaksas, kas varētu rasties 2020.gadā no, piemēram, akcīzes nodokļa palielināšanas, tarifu (braukšanas maksas) izmaiņu rezultātā pieaugošo izmaksu apjomu par braukšanas maksas atvieglojumiem un kompensējamo pievienotās vērtības nodokli.

Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību un sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu atbilstoši iedzīvotāju pieprasījumam, **2019. gadam** nepieciešams piešķirt papildu finansējumu   
**16 363 405 *euro*** sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālajos pasažieru pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem un republikas pilsētu pašvaldībām pilsētu pasažieru pārvadājumos.

Piešķirot papildus finansējumu 16 363 405 *euro* apmērā, tiek izpildītas valsts uzņemtās saistības, kas noteiktas sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos, par 2019.gadu šādi:

* reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem 9 145 389 *euro*;
* reģionālās nozīmes pārvadājumos ar vilcieniem 6 346 848 euro;
* republikas pilsētu pašvaldībām par zaudējumiem maršrutos, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas robežām, 871 168 *euro*.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2019. gada 29. oktobra sēdē izskatīto Informatīvo ziņojumu “Par valsts pamatbudžeta pamatfunkciju izdevumu prognozēto neapguvi un iespējamo līdzekļu pārdali 2019.gadā” (TA-2042), Satiksmes ministrija ir sagatavojusi un nosūtījusi saskaņošanai Finanšu ministrijai Ministru kabineta rīkojuma projektu, ar kuru paredzēts atbalstīt finansējuma pārdali no Finanšu ministrijas budžeta apakšprogrammas 41.13.00 "Finansējums VAS "Valsts nekustamie īpašumi" īstenojamiem projektiem un pasākumiem" ilgtermiņa saistību pasākuma “Dotācija VAS “Valsts nekustamie īpašumi” Jaunā Rīgas teātra ēkas rekonstrukcijai” uz Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammu 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem” zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem 7 000 000 *euro* apmērā.

Ņemot vērā minēto, vēl nepieciešams rast risinājumu par finansējuma nodrošināšanu zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem 9 363 405 *euro* apmērā.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāra p.i. Dž. Innusa

1. Saskaņā ar 2015. gada datiem pašvaldības skolēnu pārvadājumus veica 960 maršrutos. Šajos pārvadājumos bija iesaistīti 470 transportlīdzekļi, un to nobraukums veidoja 8,5 miljonus kilometru. [↑](#footnote-ref-2)
2. Paplašināt maršrutu tīklu, lai nodrošinātu 100% apmērāpagastu savienojumu ar novadu centriem vismaz divas reizes dienā; paplašināt reisu skaitu, lai nodrošinātu novadu savienojumu ar tuvāko reģionālās nozīmes attīstības centru 75% apmērā. [↑](#footnote-ref-3)
3. Reģionālās nozīmes sabiedriskajā transportā braukšanas maksas atvieglojumi tiek nodrošināti personām ar I vai II grupas invaliditāti, personām līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un personām, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti; pirmsskolas vecuma bērniem; politiski represētām personām un nacionālās pretošanās kustības dalībniekiem; bāreņiem un bez vecāku gādības palikušiem bērniem un daudzbērnu ģimenes locekļiem, kas izmanto valsts īstenoto atbalsta programmu "Latvijas Goda ģimenes apliecība "3+ Ģimenes karte"". [↑](#footnote-ref-4)
4. Ministru kabineta noteikumu Nr.435 17.punkts nosaka, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, lai kompensētu zaudējumus, Sabiedriskā transporta padome pārskata plānotā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam (kilometrus), plānotos tarifus nākamajam gadam (braukšanas maksu) un sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos un normatīvajos aktos paredzētās, bet ieviešanas termiņus nesasniegušās kvalitātes prasības sabiedriskā transporta pakalpojumam [↑](#footnote-ref-5)
5. Par piemērotajiem braukšanas maksas atvieglojumos nesaņemtajiem ieņēmumiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem papildus zaudējumu kompensēšanai tiek kompensēts arī pievienotās vērtības nodokļa maksājums, lai to var iemaksāt valsts budžetā (2018.gadā aptuvenais nodokļa kompensācijas apmērs sastādīja 2 356 531 *euro*). [↑](#footnote-ref-6)
6. Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes informāciju Sauszemes transporta un cauruļvadu transporta nozarē regulārā bruto darba samaksa par stundu 2018.gadā bija 5.50 *euro*/stundā, kas, salīdzinot ar 2017.gadu, ir pieaugusi par 12,47%, 2017.gadā, salīdzinot ar 2016.gadu, par 4,49%. [↑](#footnote-ref-7)
7. Ministru kabineta 2019.gada 16.jūlija sēdes protokollēmums (prot.Nr.33, 84.§) “Informatīvais ziņojums “Par jauno elektrovilcienu projektu”” un Ministru kabineta 2019.gada 23.jūlija rīkojums Nr.385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” [↑](#footnote-ref-8)
8. Ministru kabineta noteikumu Nr.435 59.punkts noteic, ka avansa apmērs nevar būt mazāks par 95% no nepieciešamo zaudējumu kompensāciju apmēra. [↑](#footnote-ref-9)
9. No 2021.gada tiks īstenota reģionālās satiksmes sabiedriskā transporta pakalpojumu reforma (skatīt MK prot.Nr.27 28.§). [↑](#footnote-ref-10)