**Informatīvais ziņojums**

**„Par AS „Pasažieru vilciens” sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos 2013.gadā un 2014.gadā”**

Ministru kabineta 2012.gada 15.maija noteikumu Nr.341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 22.punkts nosaka, ka, ja valsts budžeta programmā „Sabiedriskais transports” nepietiek līdzekļu, lai pilnībā kompensētu zaudējumus un izdevumus, par nepieciešamā finansējuma apmēru un avotu lemj Ministru kabinets.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4.1pantu un 2013.gada 17.decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums”, sākot ar 2014.gada 1.janvāri, ir izveidota Sabiedriskā transporta padome, kas atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 6. un 7.punktam pārrauga sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu, sadali un piešķiršanu, kā arī sagatavo un iesniedz Satiksmes ministrijai priekšlikumus par valsts budžeta pieprasījumu sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai un par piešķirtā valsts budžeta sadalījumu starp pārvadājumu veidiem, kā arī izstrādā valsts budžeta sadales principus attiecībā uz noslēgtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem.

Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 16.maija (prot. Nr.8§1) un 2014.gada 3.oktobra (prot. Nr.15§5; Nr.15§7) sēdē tika izskatīts jautājums par AS „Pasažieru vilciens” 2013.gada faktisko sabiedriskā transporta pakalpojuma izpildi un nesegto zaudējumu apjomu un 2014.gada plānotajiem zaudējumiem, kā arī nepietiekamo finansējumu, un Sabiedriskā transporta padome pieņēma lēmumu sniegt Satiksmes ministrijai sekojošus priekšlikumus:

1) Ievērojot to, ka autopārvadātāju izmaksās maksa par infrastruktūras izmantošanu nav iekļauta (izņemot maksa par autoostu pakalpojumu izmantošanu), jo autoceļu infrastruktūras uzturēšana notiek no valsts un pašvaldību tieša finansējuma, bet izdevumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu, kas sastāda vismaz 50% no kopējiem AS „Pasažieru vilciens” izdevumiem būtiski ietekmē kopējos AS „Pasažieru vilciens” zaudējumus par pasažieru pārvadāšanu (apraksts informatīvajā ziņojumā) un tas apgrūtina novērtēt atsevišķo transporta veidu izmantošanas efektivitāti, ir nepieciešams no 2015.gada 1.janvāra paredzēt atsevišķu apakšprogrammu vai speciālu finansējumu valsts budžeta izdevumos dzelzceļa infrastruktūras maksas kompensēšanai, atdalot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu no pasažieru pārvadāšanai paredzētā finansējuma un saglabājot finansējumu pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu finansējumu esošajā ietvarā.

2) Lūgt Satiksmes ministriju vērsties Ministru kabinetā ar lūgumu nodrošināt zaudējumu kompensēšanu par pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu AS „Pasažieru vilciens” par 2013. un 2014.gadu vismaz 2008.gada līmenī ar korekciju atbilstoši inflācijas līmenim, jo sakarā ar samazināto finansējumu pastāv draudi pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu pārtraukumam.

Pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu valsts pasūtījuma nodrošināšanai VSIA „Autotransporta direkcija” 2008.gada 19.decembrī, pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 2.punktu, 8.panta trešo daļu, 8.panta septītās daļas 1.punktu un 2008.gada 2.septembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.526 „Par akciju sabiedrības „Pasažieru vilciens” akciju pirkšanu un akciju turētāju”, ir noslēgusi ar AS „Pasažieru vilciens” Līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu Nr.ATD/ST-2008/04PV262-08, kura termiņš ir noteikts līdz 2024.gada 31.decembrim.

Ņemot vērā kopējo valsts budžeta finansējuma samazinājumu zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta sniedzējiem, valsts budžeta dotācijas ar katru gadu tiek samazinātas arī pasažieru pārvadātājiem pa dzelzceļu, to starpā arī AS „Pasažieru vilciens”. Proti, pēdējos 6 gados pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu nodrošināšanai valsts budžetā sākotnēji tiek piešķirts ievērojami mazāks finansējums nekā faktiski nepieciešamais, bet, ievērojot pārvadājumu faktiskos zaudējumus, risinājumi finansējuma nodrošināšanai tika rasti dzelzceļa sektora ietvaros:

1. 2010.-2011.gados maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu tika noteikta zemākā līmenī, nekā nepieciešams, jo pieņēmumi par pārvadājumu apjomiem tika iesniegti neatbilstoši to izpildei. Rezultātā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja nesaņemtie ieņēmumi dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu attiecīgi 4,2 milj. LVL (6,0 milj. EUR) un 2,1 milj. LVL (3,0 milj. EUR) apmērā ar izmaksu korekciju tika attiecināti uz visu vilcienu kategoriju dzelzceļa infrastruktūras maksām turpmākajos gados;
2. 2011.gada 2.pusgadā maksai par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu tika piešķirta atlaide 42,9% apmērā. Rezultātā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nesaņēma sākotnēji plānotos ieņēmumus par infrastruktūras izmantošanu;
3. 2012. un 2013.g. ar valsts budžeta grozījumiem tika piešķirti papildus valsts budžeta līdzekļi AS „Pasažieru vilciens” finansējuma nodrošināšanai, pamatojoties uz valsts budžeta ieņēmumu palielinājumu par VAS „Latvijas dzelzceļš” dividendēm.

AS „Pasažieru vilciens” faktiskie zaudējumi par pasažieru pārvadājumiem reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos ir pieauguši, ņemot vērā izmaiņas ieņēmumu un izdevumu attiecībai. Ja ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem pēdējo gadu laikā ir saglabājušies nemainīgi, tad izmaksas ir ievērojami pieaugušas, jo sākot ar 2013.gadu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanai tiek objektīvi noteikts paredzamais pārvadājumu apjoms, savukārt atlaižu piemērošana (analogi 2011.gadam) nenotiek, jo to neparedz Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas apstiprinātā metodika (1.tabula).

1.tabula

*AS „Pasažieru vilciens” ieņēmumi un izdevumi*

*no 2008.-2014.gadam, tūkst. EUR*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 (plāns) |
| Ieņēmumi | 23 822 | 26 524 | 21 737 | 21 211 | 21 617 | 21 451 | 21 568 |
| Izdevumi | 65 551 | 65 399 | 57 345\* | 52 913\*\* | 62 833 | 67 605 | 64 029 |
| Ieņēmumu attiecība pret izdevumiem | 36.3% | 40.6% | 37.9% | 40.1% | 34.4% | 31.7% | 33.6% |

\* ņemot vērā zemāku infrastruktūras maksu nekā nepieciešams

\*\* ņemot vērā noteikto infrastruktūras maksas atlaidi

Lai korekti salīdzinātu izdevumus dažādiem transporta veidiem, būtu nepieciešams skatīt abu transporta veidu (vilcienu un autobusu) izmaksas bez infrastruktūras izmantošanas komponentes un turpmāk, tos salīdzināt vērtējot valsts izmaksas infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai, kā arī nodokļu atgriešanai budžetā. 2.tabulā sniegtā informācija uz 2013.gada piemēra demonstrē, ka izmaksas pārvadājumu finansēšanai (neņemot vērā izmaksas par infrastruktūru) uz 1 pasažieru kilometru vilcieniem salīdzinājumā ar autobusiem ir līdzīgas, tomēr valsts budžeta finansējuma apmērs ir atšķirīgs, jo ir nesalīdzināmas izmaksas.

2.tabula

Autobusu un vilcienu valsts dotāciju izmaksu salīdzinājums, 2013.gads

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Rādītāji | | AS "Pasažieru vilciens" | Reģionālie starppilsētu autobusi | Pavisam kopā / vidēji |
| Pamatdati | Ieņēmumi no pārdotajām biļetēm, EUR | 21 451 355 | 25 888 963 | 23 670 159 |
| Izmaksas, EUR | 67 605 362 | 42 360 247 | 54 982 805 |
| t.sk. izmaksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un iebraukšanu autoostās | 33 510 960 | 2 150 234 | 17 830 597 |
| Pārvadājumu pakalpojumu izmaksas, EUR | 34 094 402 | 40 210 013 | 37 152 208 |
| Pasažierkilometri (par maksu un bez maksas pārvadāto pasažieru kilometri) | 636 520 592 | 741 451 126 | 688 985 859 |
| Sekundārie dati | Ieņēmumi uz 1 pasažieru kilometru, EUR | 0.0337 | 0.0349 | 0.034 |
| Pārvadājumu pakalpojumu izmaksas uz 1 pasažieru kilometru, EUR | 0.0536 | 0.0542 | 0.054 |
| Zaudējumi uz 1 pasažieru kilometru, EUR | 0.0199 | 0.0193 | 0.020 |

Savukārt 3.tabulā norādītie dati norāda, ka maksa par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu no 2009.gada līdz 2014.gadam elektrovilcieniem pieauga par 26,1% (vidēji 5,2% gadā) un dīzeļvilcieniem par 24,0% (vidēji 4,8% gadā).

3.tabula

*Maksas par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu dinamika 2009.-2014.g. (EUR, par vienu vilcienu km)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Vilcienu kategorijas | Vērtība 2009.g. | Vērtība 2010.g. | Vērtība 2011.g. | Vērtība 2012.g. | Vērtība 2013.g. | Vērtība 2014.g | Novirzes 2014/2009 |
| elektrovilcieniem | 5,55 | 5,39 | 5,72 | 6,33 | 6,50 | 7,00 | 26,1% |
| dīzeļvilcieniem | 4,70 | 4,43 | 4,78 | 5,28 | 5,35 | 5,83 | 24,0% |

Dzelzceļa pārvadātājam būtisku izmaksu daļu (vidēji 50% no kopējām ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītajām izmaksām) veido maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu (1.attēls).

1.attēls

\* ņemot vērā zemāku infrastruktūras maksu nekā nepieciešams

\*\* ņemot vērā noteikto infrastruktūras maksas atlaidi

Ņemot vērā to, ka ir noteikts atšķirīgs finansēšanas modelis autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, tad atšķirībā no autopārvadātājiem AS “Pasažieru vilciens” 2014.gada kopējās pārvadājumu izmaksās infrastruktūras izmantošanas maksas sasniedz 56% jeb 36 milj. EUR, kas nozīmē, ka 2014.gadā piešķirtā valsts dotācija ir nepietiekama pat, lai nosegtu infrastruktūras izmantošanas maksu (skat. 4.tabulu).

4.tabula

*Valsts budžeta dotācijas par sabiedriskā transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu segums 2010.-2014.g. (tūkst. EUR)*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gads** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| Kopā pārskaitītas dotācijas | 37 398 | 31 437 | 41 800 | 42 866 | 35 312 |
| Maksa par infrastruktūru | 28 439 | 23 798 | 33 213 | 33 511 | 35 991 |
| Atlikusī dotācijas daļa, kas novirzāma pārējo izmaksu segšanai (starpība starp dotāciju un maksu par infrastruktūru) | 8 959 | 7 639 | 8 587 | 9 355 | - 679 |

Bez infrastruktūras izmaksu pieauguma objektīvi ir pieaugušas arī citas AS „Pasažieru vilciens” saimnieciskās darbības izmaksas galvenajos izmaksu posteņos – atbilstoši energoresursu izmaksu pieaugumam tirgū 2013.gadā elektroenerģijas un dīzeļdegvielas izmaksas pārvadājumu nodrošināšanai salīdzinājumā ar 2010.gadu ir pieaugušas par 19,7% jeb 0.72 milj. LVL (1.03 milj. EUR).

2014.gadā sakarā ar nepietiekamo valsts finansējumu, AS „Pasažieru vilciens” iestājās maksātnespējas draudi. Līdz ar uzņēmuma valdes nomaiņu, tika nekavējoties veikti pasākumi uzņēmuma esošās finanšu situācijas stabilizēšanai, kā rezultātā 2014.gada prognozēto zaudējumu apmērs tika samazināts par 5,4 milj. EUR. Zaudējumu samazināšanas pamatā ir galvenokārt izmaksu samazināšana, kas saistīta ar grāmatvedības politikas maiņu ritošā sastāva remontu un nolietojuma uzskaitē.

Arī vidējā darba samaksa uzņēmumā ievērojami atpaliek no nozares vidējiem rādītājiem, radot ne tikai sociālo spriedzi darbinieku vidū, bet neļaujot arī nokomplektēt štata vietas mazāk atalgotajās darbinieku kategorijās. Piemēram, 2013.gada nogalē bija 30 vakances konduktoriem kontrolieriem, kā arī kavējumi slimības dēļ sasniedz pat 22%, kā rezultātā darbiniekiem ir jāstrādā ievērojamas virsstundas. Salīdzinājumā ar VAS „Latvijas dzelzceļš” uzņēmuma vidējā bruto darba samaksa ir mazāka par ~20%.

AS „Pasažieru vilciens” šobrīd neizdodas arī būtiski palielināt biļešu ieņēmumus no pārvadājumiem, kas saistīts ar pēdējos gados veiktajiem dzelzceļa infrastruktūras remontiem, kā rezultātā vairākos iecirkņos tika ilgstoši slēgta vai ierobežota vilcienu kustība, kas atstāja negatīvu ietekmi uz pasažieru plūsmu. Lai uzlabotu vilcienu piepildījumu un palielinātu ieņēmumus no biļešu pārdošanas, uzņēmumā ir uzsākts darbs pie vilcienu grafika optimizēšanas un biļešu pārdošanas sistēmas modernizācijas.

Vienlaikus jāatzīmē, ka neskatoties uz to, ka par 2013.gadu izmaksātā zaudējumu kompensācija AS „Pasažieru vilciens” bija 30 054 855 LVL (42.76 milj. EUR), tomēr faktiskie zaudējumi par 2013.gadu sastāda 32 886 703.5 LVL (46.79 milj. EUR).

Izveidojušos finansiālo situāciju nav iespējams risināt ar radikālu pārvadājumu apjomu samazināšanu, jo atbilstoši pastāvošajam normatīvajam regulējumam publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu aprēķina, kā attiecību starp prognozētām izmaksām, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem un konkrētai vilcienu kategorijai plānotiem vilcienu kilometriem[[1]](#footnote-1).

Tas nozīmē, ka gadījumā, ja pārvadājumu apjomi ar dīzeļvilcieniem un elektrovilcieniem tiktu samazināti par 10%, tad attiecināmās izmaksas tiktu samazinātas tikai par apmēram 5,8% un 4,8% attiecīgi; savukārt, pārvadājumu apjomus palielinot par 10%, attiecināmās izmaksas pieaugtu tikai par 4,5% un 3,5% attiecīgi. Līdz ar to pastāv iespēja, ka minētajā gadījumā pat ir izdevīgāk izskatīt iespēju paaugstināt pārvadājumu apjomus ar vilcieniem, panākot pilnīgāku dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, mēroga efektu un zemāku pārvadājumu pašizmaksu.

Analizējot situāciju, kad tiek mainīti (samazināti) pārvadājumu apjomi vai valsts budžeta finansējums, ir apzināti vairāki riski, kuru fiskālā ietekme uz tautsaimniecību var izrādīties būtiska.

5.tabula

*Novērtētie riski*

|  |  |
| --- | --- |
| **Iespējamais risks** | **Ietekme** |
| Pārvadājumu apjoma samazināšana | 1. Tiks pagarināti vilcienu kustības intervāli, kas samazinās šī transporta veida pievilcību pasažieriem un samazinās ieņēmumus no biļetēm;   2) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas nepilnīgā izmantošana ietekmēs vienas pārvadājuma vienības (vilcienu km) izmaksu pieaugumu, kā rezultātā:   * pieaugs pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu vienas vienības pašizmaksa; * pieaugs kravu pārvadājumu pa dzelzceļu vienas vienības pašizmaksu, kas īpaši bīstami ir cenu jutīgajām ogļu pārvadājumu segmentam (20%-25% no kopējās kravu apgrozības), kā rezultātā var tikt zaudēta būtiskā Latvijas eksportspējīgā pakalpojuma kopprodukta daļa;   3) Dzelzceļa elektrifikācijas paredzamā projekta efektivitātes samazināšanās, kas var likt pārskatīt iepriekš pieņemtos lēmumus, par projekta virzību. |
| AS „Pasažieru vilciens” ražošanas resursu nepilnīga noslodze | 1) Tiks apdraudēts uzsāktais vilcienu modernizācijas projekts, jo veicamo ieguldījumu efektivitātes rādītāji būtiski mainīsies;  2) Uzņēmumam jāatbrīvo daļa kvalificēta un šauri specializēta darbaspēka. Tā atgūšana vai jauna mācīšana nākotnē prasīs ievērojamus līdzekļus un laiku;  3) Uzņēmumam principiāli jāpārstrukturē pasažieru pārvadājumu un atbalstošā biznesa organizācija, kuru kaut kad izveidot par jaunu būtu ļoti ievērojamu resursu jautājums. |
| Pārvadāto pasažieru skaita pa dzelzceļu samazinājums vai aizvietošana ar citiem transporta veidiem | 1. Neviens cits transporta veids nevarēs pilnībā un efektīvi nodrošināt Rīgā iebraucošo/izbraucošo pasažieru plūsmu maksimumstundās. 2. Pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu aizvietošana ar autobusiem prasīs līdz pat 7 reizēm lielāko transporta vienību skaitu, bet ar autotransportu līdz pat 37 reizēm lielāko transporta vienību skaitu, kas radīs papildus autoceļu infrastruktūras nolietojumu, sastrēgumus, ceļu satiksmes negadījumu un nāves gadījumu skaita pieaugumu; 3. Cilvēku mobilitātes samazināšanās, kā rezultātā var pieaugt bezdarbs, samazināties saražotais kopprodukts un iedzīvotāju ienākumu nodokļu apjoms; 4. Dzelzceļa pārvadājumi, izraisa gandrīz trīs reizes mazāk CO2 emisiju par tonnu kilometru, kā autotransports; |
| „Mugurkaula” vājināšana vai izņemšana rada destruktīvas izmaiņas pasažieru pārvadājumu organizēšanā valstī | 1. Var veidoties citu transporta veidu neefektīvu pakalpojumu sniegšanas tendences, kad maksimumstundās ir novērojams pārāk liels piedāvājums, taču mazāk noslogotājās stundās pārtraukumi starp reisiem nav adekvāti gaidīšanai; 2. Var realizēties citu transporta veidu pārāk saasināta konkurence par tirgu – ne vien ar cenu un komfortu, bet arī ar braukšanas ātrumu, kas būs būtiski apstākļos, kad vilcienu satiksmes neesamības rezultātā pieaugs intensitāte uz ceļiem un pilsētu ielām; 3. Neilgtspējīgās biznesa prakses izpausmes - vēlme nosmelt ātro peļņu, rezultātā netiek nodrošināts mēroga efekts un pati mobilitātes būtība, bez atskata uz turpmāko izdzīvošanu; 4. Izvairīšanās no nodokļiem un formalitātēm; 5. Darba aizsardzības neievērošana; 6. Neadekvātas investīcijas un apdrošināšana – strādājot uz robežizmaksu līmeni, cenšas minimizēt investīcijas un iekārtu uzturēšanas izmaksas (izbraukā tos); 7. Jaudas nepietiekamība: pat ja mazo operatoru „bars” ir labi organizēts, tomēr maksimumstundās tie traucē viens otram, un samazina iespējami efektīvāko risinājumu |

Tā kā 2014.gadā pārvadājumi jau tiek veikti atbilstoši paredzētajam apjomam, tad ar 2014.gadam piešķirto finansējumu, kas ir 35 311 721[[2]](#footnote-2) EUR, ir **iespējams segt tikai 82% no kopējiem AS „Pasažieru vilciens” valsts budžeta kompensējamajiem zaudējumiem**, kas sastāda 43 296 219 EUR. Līdz ar to lai veiktu norēķinus ar piegādātājiem, AS „Pasažieru vilciens” ir piesaistījis norēķiniem kredītlīniju, kas radīs papildus izdevumus un palielinās nepieciešamo dotāciju zaudējumu kompensācijai, kā arī ir panācis vienošanos ar VAS “Latvijas dzelzceļš” par soda naudas nepiemērošanu infrastruktūras izmantošanas maksājumiem līdz 2014.gada 31.decembrim.

Bez tam AS „Pasažieru vilciens” ir noslēdzis līgumu un ir uzsākta 19 dīzeļvilcienu vagonu modernizācijas projekta realizācija ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu, kurā AS „Pasažieru vilciens” ir jānodrošina finansējums 9 milj. EUR apmērā. Pie pašreizējā uzņēmuma finanšu stāvokļa uzņēmumam nav iespējams nodrošināt finansējumu augstākminētajiem mērķiem, t.sk. piesaistīt ilgtermiņa kredītresursus. Jau šobrīd, lai nodrošinātu pozitīvu naudas plūsmu, uzņēmums ir piesaistījis īstermiņa kredītresursus 15 milj. EUR apmērā.

Tādējādi, lai AS „Pasažieru vilciens” saņemtu pilnīgu zaudējumu kompensāciju par valsts pasūtījuma izpildi, uzņēmumam 2014.gadā ir nepieciešams papildus finansējums **10 892 330 EUR (t.sk. par 2013.gada nesegtajiem zaudējumiem 4 703 239 EUR)**. Lai 2014.gadā nodrošinātu uzņēmuma darbību, bet 2015.gadā turpinātu pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu esošajā apjomā, vitāli nepieciešams ir saņemt papildus finansējumu vismaz **7 703 239 EUR (t.sk. par 2013.gada nesegtajiem zaudējumiem 4 703 239 EUR).**

Nesaņemot papildus finansējumu 2013.un 2014.gada zaudējumu segšanai un atbilstošu finansējumu nākošajos periodos, tiks būtiski apdraudēta gan finansējuma piesaiste dīzeļvilcienu projekta realizācijai, gan arī investīcijas elektrovilcienu ritošajā sastāvā un pieaugs riski, ka AS „Pasažieru vilciens” nespēs veikt pasažieru pārvadājumus pietiekošā apjomā un izpildīt ar 2008.gada 19.decembra līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu Nr.ATD/ST-2008/04PV262-08 uzņemtās saistības. Ja netiks rasts risinājums pašu kapitāla pietiekamības uzlabošanai, akcionāram būs nepieciešams rīkoties atbilstoši Komerclikuma 271.panta prasībām, kas paredz akcionāram lemt par uzņēmuma tiesiskās aizsardzības procesu vai maksātnespējas procesa uzsākšanu, vai sabiedrības darbības izbeigšanu un likvidāciju, reorganizāciju, vai pamatkapitāla izmaiņām, vai pieņemt citu lēmumu par sabiedrības saimnieciskā stāvokļa uzlabošanu.

Jāatzīmē, ka situācija prasa ilgtspējīgu risinājumu, jo dzelzceļa pasažieru pārvadājumos līdzsvars starp valstij objektīvi nepieciešamo pārvadājumu apjomu un valsts spēju nodrošināt šī apjoma pasūtījuma zaudējumu kompensāciju tika izjaukts ar valsts budžeta konsolidācijas pasākumiem.

AS „Pasažieru vilciens” ir uzsācis darbu pie 2015.gada budžeta projekta sagatavošanas. AS „Pasažieru vilciens” ir izstrādājis rīcības plānu prognozēto zaudējumu samazināšanai un 2015.gadā tiek plānoti pasākumi, kuru mērķis ir izmantot efektīvāk uzņēmuma rīcībā esošos cilvēkresursus un uzlabot vilcienu piepildījumu. Prognozētais valsts finansējums 2015.gadam zaudējumu kompensācijai pārvadājumos pa dzelzceļu ir 41-42 milj.EUR, t.sk., infrastruktūra 36 milj.EUR. Kā būtiskākie pasākumi, kas ietverti AS „Pasažieru vilciens” rīcības plānā prognozēto zaudējumu samazināšanai ir:

* Vilcienu kustības grafika pārskatīšana un optimizācija, lai nodrošinātu pārvadājumus maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu un samazinātu ceļā pavadāmo laiku;
* Jaunas braukšanas maksas (tarifa) sistēmas izstrāde;
* Mūsdienīgas un pasažieriem pievilcīgas biļešu tirdzniecības sistēmas ieviešana;
* Sadarbība ar pašvaldībām un vietējiem autopārvadātājiem vienotas braukšanas biļešu ieviešanā;
* Ar sabiedrisko transportu saistīto normatīvo aktu pārskatīšana, lai samazinātu pasažieru skaitu, kas brauc bez biļetēm.

Līdz ar to nepieciešams izskatīt jautājumu par pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu finansējuma atjaunošanu vismaz 2008.gada līmenī ar korekciju atbilstoši inflācijas līmenim. Sākot ar 2015.gada 1.janvāri ir izveidota atsevišķa valsts budžeta apakšprogramma 31.04.00 „Maksa par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu” sakarā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas kompensēšanu, atdalot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu no kopējā pasažieru pārvadāšanai paredzētā finansējuma un saglabājot pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu finansējumu esošajā ietvarā.

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vīza: Valsts sekretārs K.Ozoliņš

01.12.2014.

2 636

Riekstiņš 67028232, [Maris.riekstins@sam.gov.lv](mailto:Maris.riekstins@sam.gov.lv)

Grīviņa 67686486, Kristine.grivina@atd.lv

1. 2011.gada 21.septembra SPRK apstiprinātā „Metodika maksas aprēķināšanai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem” 10.punkts [↑](#footnote-ref-1)
2. Vēršam uzmanību, ka 2013.gada valsts budžeta finansējumā papildus tika piešķirts finansējums par 2012.gadā nesegtajiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksājumiem 7 061 230 LVL (10 047 225.12 EUR), kā arī par 2013.gadā plānotajiem infrastruktūras maksājumiem – 6 812 224 LVL (9 692 921.50 EUR) [↑](#footnote-ref-2)