**Informatīvais ziņojums**

**“Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu**

**attīstību 2021.-2030.gadam”**

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu organizēto sabiedriskā transporta pārvadājumu pakalpojumu līgumi reģionālās nozīmes autobusu maršrutos būs spēkā līdz 2020. gada 31. decembrim. Tādējādi 2021. gadā nepieciešams nodrošināt jaunus sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumus, kurus paredzēts noslēgt sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības 2021.-2030.gadam kontekstā.

**Iedzīvotāju pārsēšanās no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu veicinās sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares attīstību un efektīvāku resursu izmantošanu.** Šo mērķi plānots sasniegt, ievērojot šādus četrus reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārzināšanas pamatprincipus:

1) lielāks uzsvars dzelzceļa pārvadājumiem;

2) valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana dotējamo maršrutu segmentā;

3) komerciālo/valsts nedotēto maršrutu veidošana;

4) bezmaksas sabiedriskais transports.

***Lielāks uzsvars dzelzceļa pārvadājumiem***

Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls 2021.gadā tiks veidots tā, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu, pārvadājumi pamatā tiks nodrošināti ar vilcieniem, savukārt pārvadājumi ar autobusiem tiks veikti vietās, kur vilcieni nekursē, vai kā pārvadājumi, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei. Lai nodrošinātu lielāku vilcienu kustības ātrumu un padarītu šo pārvadājumu veidu efektīvāku, tiks samazināts vilcienu pieturu skaits katrā līnijā. Piemēram, salīdzinot ar 2017. un 2018.gadu, plānots, ka vilcienu intensitāte 2021.gadā un 2022.gadā palielināsies kopsummā par 2 miljoniem kilometru gadā *(skatīt tabulu Nr.1).*

*Tabula Nr.1*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Elektrovilcieni** | **Dīzeļvilcieni** | **Kopā** |
|  | | | |
| 2017. gads | 3 468 226 | 2 045 047 | **5 513 273** |
| 2018. gads | 3 500 517 | 2 039 726 | **5 540 243** |
|  | | | |
| 2021. gads | 5 054 760 | 2 573 710 | **7 628 470** |
| 2022.gads | 5 054760 | 2 573 710 | **7 628 470** |

Ministru kabineta 2018. gada 5. novembra sēdē ir izskatīts un pieņemts zināšanai Satiksmes ministrijas sagatavotais informatīvais ziņojums “Par jauno elektrovilcienu iegādi", kurā ir izvērtēta jauno vilcienu iegāde un sniegta **provizoriskā maksimālā ietekme** uz vispārējās valdības budžeta bilanci indikatīvi ilgtermiņa saistības finansējuma nodrošināšanai jaunu elektrovilcienu iegādei un depo izbūvei 2019. gadā 46.6 milj. euro apmērā, 2020. gadā 48.0 milj. euro apmērā, 2021. gadā 67.6 milj. euro apmērā, 2022. gadā 32.3 milj. euro apmērā, 2023. gadā 26.4 milj. euro apmērā un 2024. gadā 38.1 milj. euro apmērā.

2018. gada 7. novembrī ir izdots Ministru kabineta rīkojums Nr. 594 (prot. Nr. 51 46.§) “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jaunu elektrovilcienu iegādei un depo izbūvei”, kas paredz:

1. Atļaut Satiksmes ministrijai uzņemties valsts budžetailgtermiņa saistības laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam, lai nodrošinātu akciju sabiedrībai "Pasažieru vilciens" finansējumu,kas nepārsniedz 259 000 000 euro, 32 jaunuelektrovilcienu, rezerves daļu fonda pieciem gadiem unelektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādei, kā arī vilcienu depoizbūvei.

2. Noteikt Satiksmes ministrijas valsts budžeta apakšprogrammā 31.09.00 "Dotācija jauno elektrovilcienu iegādei un depo izbūvei" ilgtermiņa saistības finansējuma nodrošināšanai akcijusabiedrībai "Pasažieru vilciens" 32 jaunu elektrovilcienu,rezerves daļu fonda pieciem gadiem un elektrovilcienu uzturēšanasiekārtu iegādei, kā arī vilcienu depo izbūvei 2019. gadā 46 550000 euro apmērā, 2020. gadā 47 950 000 euro apmērā, 2021. gadā 67 562 500 euro apmērā, 2022. gadā 32 312 500 euro apmērā, 2023. gadā 26 437 500 euro apmērā un 2024. gadā 38 187 500 euro apmērā.

2021. gadā elektrovilcienu apkalpotajos maršrutos paredzēta regulārā intervāla grafika ieviešana, izmantojot 12 jaunus elektrovilcienus un 18 esošos elektrovilcienus (nomainot tos pakāpeniski). Savukārt no 2023. gada pasažieru pārvadājumus plānots veikt tikai ar jaunajiem elektrovilcieniem. Ieviešot regulāro intervāla grafiku, tiek plānots būtisks vilcienu pārvadājumu apjoma pieaugums, kas atsevišķās līnijās varētu sasniegt pat 50% pieaugumu.

***Valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana dotējamo maršrutu segmentā***

Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls ir iedalīts vairākās maršrutu tīkla daļās jeb lotēs. Sadalījums lotēs balstīts uz Latvijas teritorijas administratīvo iedalījumu, tas pielāgots katrā novadā dzīvojošo pasažieru plūsmai un pārvietošanās paradumiem, kā arī veidots atbilstoši blakus esošo pagastu/novadu tradīcijām un lielumam.

Izstrādātā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla no 2021.–2030. gadam projekta apjoma un sadalījuma maršrutu tīkla daļās (lotēs) izvērtējumā secināts, ka izstrādātais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99% valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību, sadalījums maršrutu tīkla daļās (lotēs) ir loģisks.

Tiek ierosināts dzelzceļa pārvadājumiem paralēlo autobusu maršrutu apkalpošanu organizēt uz komerciāliem principiem, kā arī palielināt maršrutu savienojumu skaitu, kas nodrošinātu pasažieriem paredzētu ērtu pārsēšanos no viena transportlīdzekļa citā, lai nokļūtu līdz galamērķim. Papildus minētajam ierosināts Pierīgā izvērtēt katra maršruta nodošanu apkalpošanai uz komerciāliem principiem vai iekļaut tos pilsētas maršrutu tīklā. Būtiski nepieciešama ir *stāvparku* infrastruktūras attīstība, nosakot atbildīgo institūciju, kura proaktīvi attīstītu šo projektu. Autoostu un dzelzceļa staciju infrastruktūru apvienošana, uzlabošana un paplašināšana ar *stāvparku* infrastruktūru, veidojot tos kā vienotos *transportmijas* punktus, nākotnē sasniegs pasažieru gaidas pēc pakalpojuma kvalitātes un komforta, dos iespēju veikt efektīvāku maršrutu plānošanu, kā arī veicinās sabiedriskā transporta izmantošanas pieaugumu, tādejādi atslogojot arī daļu valsts budžeta dotāciju sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanā. Sākot no 2023.gada, ietekme uz reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīklu varētu būt reģionālās autoostas izbūvei Torņakalnā un citās Rīgas apkaimēs.

Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumus paredzēts nodrošināt, izmantojot trīs veida savienojumus:

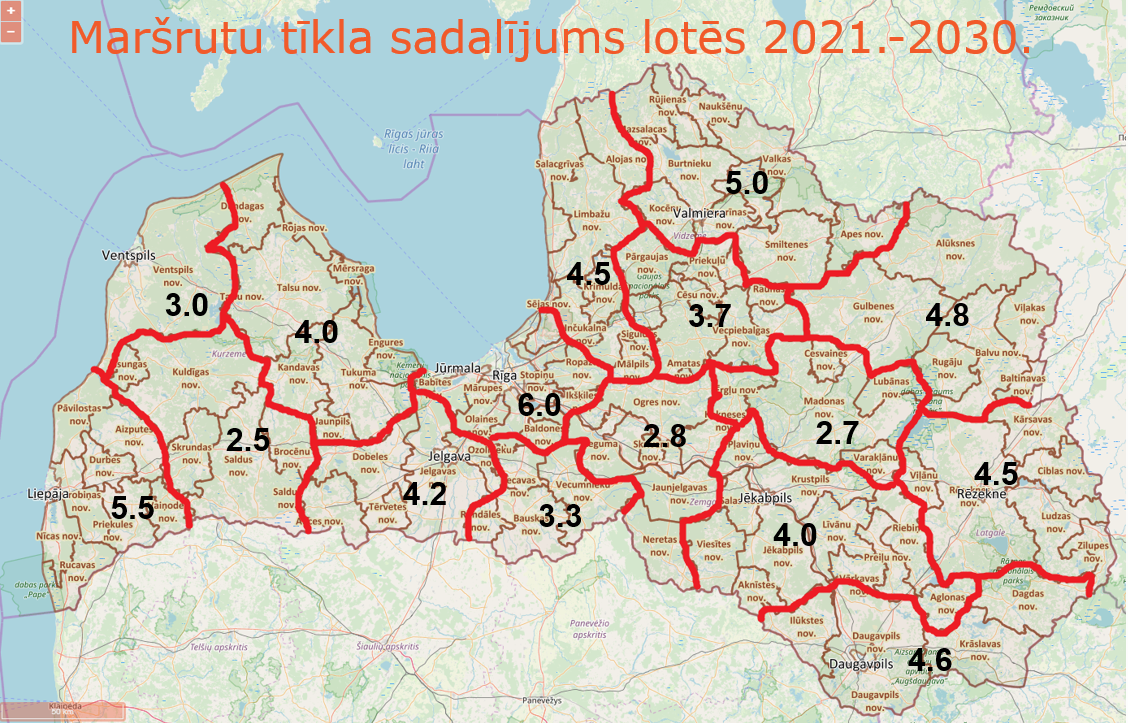
1) A kategorijas savienojumi – maršruti, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem pa taisnāko ceļu;

2) B kategorijas savienojumi - maršruti, kas savieno reģionālās nozīmes attīstības centrus savstarpēji, un maršruti, kas savieno republikas nozīmes pilsētu vai reģionālās nozīmes attīstības centru ar apdzīvotu vietu ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 pa taisnāko ceļu;

3) C kategorijas savienojumi - visi pārējie maršruti.

Katrā izveidotajā lotē ir iekļauta republikas nozīmes pilsēta vai attīstības centrs, tajā ir ietverti visu trīs kategoriju savienojumi ar vienu no galapunktiem attiecīgās lotes ietvaros un vairāki blakus esoši novadi.

Visā maršrutu tīklā tiks izvirzītas vienotas kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam). Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus plānots noteikt atklāta konkursa rezultātā, kura iepirkuma priekšmets būtu maršrutu tīkls ar apjomu 65 miljoni kilometru gadā, kas sadalīts 16 maršrutu tīkla daļās (lotēs) ar apjomu no 2,5 līdz 6,0 miljoniem kilometru gadā katrā lotē (skatīt attēlu “Maršrutu tīkla sadalījums lotēs 2021.-2030.”). Ņemot vērā faktisko sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot lielāku dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, ņemot vērā sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsmu – pārvadātājam piešķiramo tiesību apjomu līguma darbības laikā var samazināt vai palielināt līdz 30%.



Lai saglabātu konkurenci, paredzēts ierobežot viena pretendenta maksimāli iegūstamo sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas apjomu, kas nav lielāks par 15 miljoniem kilometru gadā. 2019. gada jūnijā plānots izsludināt konkursu par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem katrā no lotēm. Līgums ar konkursa uzvarētājiem, pamatojoties uz Publisko iepirkumu likuma 60.panta ceturto daļu un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta septīto daļu,[[1]](#footnote-1) tiks slēgts ar līguma termiņu no 2021.gada 1.janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim.

Pēc jaunajiem principiem izveidotā maršrutu tīkla veidošanā tiks ņemts vērā iedzīvotāju pieprasījums, iedzīvotāju pārvietošanās paradumi, apdzīvoto vietu sasaiste ar novadu centriem, reģionālajiem attīstības centriem, republikas pilsētām un galvaspilsētu Rīgu un pārvadājumu ekonomiskā efektivitāte, kā arī tiks noteikts valsts garantēto pakalpojumu apmērs.

***Komerciālo/valsts nedotēto maršrutu veidošana***

2021.gadā reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas ir paralēli vilcieniem Pierīgā un posmā Rīga - Daugavpils un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, paredzēts saglabāt, bet bez valsts dotācijām. Līdz ar to autobusu maršruti savienojumos Rīga–Ogre, Rīga – Salaspils, Rīga-Jelgava, Rīga- Olaine, Rīga- Jaunķemeri, Rīga- Sloka, Rīga-Sigulda, Rīga-Daugavpils tiks apkalpoti uz komerciāliem principiem, taču to skaits varētu palielināties, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus. Plānotajā iepirkumā tiek paredzēts, ka pārvadātājam piešķiramo tiesību apjomu līguma darbības laikā var samazināt vai palielināt līdz 30%. Potenciāli tiek paredzēts, ka komerciālie/valsts nedotētie maršruti varētu tiks veidoti Rīgas savienojumos ar Rēzekni, Liepāju, Ventspili un Bausku.Līdz ar to maršrutu tīkla daļās (lotēs), kurās ietilpst minētie savienojumi, tiek paredzēts maksimālā iespēja samazināt piešķirto tiesību apjomu, t.i., līdz 30%. Šāds apjoma samazinājums būs paredzēts iepirkuma dokumentācijā un ar šāda samazinājuma apmēru pretendentiem un turpmāk arī pakalpojuma sniedzējiem būs jāierēķinās un šāds potenciāls apjoma samazinājums pretendētiem būs jāierēķina piedāvātajā pakalpojuma cenā.

Paredzēts, ka pārvadātāji iegūs tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem uz komerciāliem principiem uz noteiktu termiņu. Ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi un izdevumi būs pārvadātāja pašrisks un tie no valsts vai pašvaldību budžeta netiks kompensēti, taču pārvadātāji būs tiesīgi paši noteikt biļešu cenu. Pakalpojuma sniegšanas un transportlīdzekļu kvalitātes prasības uz komerciāliem principiem apkalpojamajos maršrutos nosakāmas līdzīgas kā maršrutos, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem (A kategorijas savienojumi). Paredzēts noteikt, ka visiem komerciālo pakalpojumu sniegšanā izmantotajiem autobusiem būs jābūt pielāgotiem personu ar funkcionāliem traucējumiem, grūtnieču un personu ar maziem bērniem (tostarp ar bērnu ratiņiem) pārvadāšanai. Pasažieri, kas tiesīgi saņemt valsts noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus, tos varēs saņemt arī maršrutos, kas tiek apkalpoti uz komerciāliem principiem.

***Bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumi un pakalpojuma transports pēc pieprasījuma attīstība***

Lai paaugstinātu sabiedriskā transporta pieejamību mazapdzīvotās teritorijās un stimulētu iedzīvotājus pēc iespējas vairāk izmantot sabiedrisko transportu maršrutos, kas apkalpo teritorijas ar zemu iedzīvotāju blīvumu un kuru rentabilitātes rādītāji ir ļoti zemi, paredzēts ieviest braukšanu bez maksas (100% braukšanas maksas atlaidi). Plānots, ka no 2021. gada aptuveni 20 maršrutos visos reģionos, izņemot Rīgas, sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks nodrošināti bez maksas (turpmāk – bezmaksas maršruti) (piemēram, *Viļaka- Žīguri- Katleši (Latgales Plānošanas reģions), Skujene- Kaive- Skujene (Vidzemes Plānošanas reģions), Kuldīga- Kabile (Kurzemes Plānošanas reģions), Pilskalne- Sproģi (Zemgales Plānošanas reģions).* Šobrīd identificētie bezmaksas maršruti un to daudzums varētu mainīties. Kritēriji, pēc kuriem tiek atlasīti bezmaksas maršruti, ir divi: apdzīvotības blīvums ir mazāks par četriem iedzīvotājiem uz 1 kvadrātkilometru un ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniedz 15% (valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% izmaksu, kas rodas, lai maršrutu uzturētu).

Gadījumos, kad apdzīvotības blīvums konkrētajā teritorijā būs virs četriem iedzīvotājiem uz kvadrātkilometru, bet ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniegs 15% (valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% izmaksu, kas rodas, lai maršrutu uzturētu), tiek plānots šādos maršrutos attīstīt pakalpojumu transports pēc pieprasījuma. Tiek plānots, pārvadājumu pēc pieprasījuma ietvaros, kad pārvietošanās vajadzības tiks nodrošinātas 1-3 pasažieriem, šādu pakalpojumu varētu izpildīt ar vieglo automašīnu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā M1 kategorijas transportlīdzeklis ir minēts kā pieļaujamais sabiedriskā transportlīdzekļa veids (*saskaņā ar Sabiedriskā transport pakalpojumu likuma* [*1.*](https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums#p1) *panta pirmās daļas 14. punktu, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā var izmantot M1 kategorijas transportlīdzekli*) 1-3 pasažieru pārvadāšana. Vienlaikus tiek plānots attīstīt reisa daļas izpildi pēc pieprasījuma, paredzot, ka reisa daļa tiek izpildīta pēc pieprasījuma gadījumos, ja pirms reisa daļas izpildes ir rezervēta vai iegādāta biļete uz attiecīgo reisa daļu. Tiek plānots, ka reisa daļa pēc pieprasījuma tiek izpildīta tikai tad, ja biļete tiek rezervēta vai iegādāta uz konkrēto reisa daļu vai ir saņemts pieteikums vismaz 24 stundas pirms pakalpojuma sniegšanas. Atvieglojot pasažieriem pieteikšanās procesu uz reisa daļu, gadījumos, kad tā tiek izpildīta pēc pieprasījuma. Faktiski tas nozīmē, ka reisa daļa pēc pieprasījuma, piemēram, iebrauciens kādā no reisā esošajām pieturvietām, tiks izpildīta, ja pasažieris pirms reisa rezervēs vai iegādāsies biļeti, vai reisa izpildes laikā iegādāsies biļeti uz reisa daļu, kas tiek izpildīta pēc pieprasījuma. *Piemēram, maršrutā Liepāja-Rucava-Nida pakalpojums reisa daļu pēc pieprasījuma tiek plānots izpildīt posmā no pieturas Rucava līdz pieturai Latvijas Lietuvas robeža (Nidā), savukārt, maršrutā, Dobele – Bukaiši reisa daļā pēc pieprasījuma tiek plānota posmā no pieturas Bukaišu skola līdz pieturai Gundegas.*

***Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu kompensēšanas kārtība un finansiālā ietekme uz valsts budžetu***

Šobrīd spēkā esošajos līgumos, kas noslēgti par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu līdz 2020. gada 31. decembrim, tiek pielietota dažāda zaudējumu kompensācijas aprēķina kārtība atkarībā no līguma tipa – koncesijas vai līgumcenas. Veidojot vienotu maršrutu tīklu ar vienādām kvalitātes prasībām reģionālā maršrutu tīklā ar autobusiem, paredzēts, ka, sākot ar 2021. gadu, potenciālā kompensācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu tiks balstīta uz līgumisko modeli, kura pamatā būs pārvadātāja atklāta konkursa kārtībā piedāvāta līgumcenas un sabiedriskā transporta pakalpojumā gūto ieņēmumu starpība (skatīt formulu).

Jāatzīmē, ka, lai tiktu nodrošināti valsts garantēti noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas būtu pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tostarp valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, arī turpmāk tarifs jeb braukšanas maksa tiks noteikta atbilstoši iedzīvotāju pirktspējai.

Zaudējumu kompensācija tiks aprēķināta sekojoši[[2]](#footnote-2):

Faktiskie ieņēmumi

Papildus bonuss par kvalitāti

Izdevumi noteiktam mērķim \*

Faktiski veiktais nobraukums

Atklāta konkursa kārtībā noteiktā līgumcena, t. sk. plānotā peļņa

\* Izdevumi noteiktam mērķim – izdevumi, kas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem rodas, izpildot normatīvajos aktos noteiktās prasības. Plānots, ka šādi izdevumi būs – pievienotās vērtības nodoklis no nesaņemtajiem ieņēmumiem par tādu pasažieru kategoriju pārvadāšanu, kam noteikti braukšanas maksas atvieglojumi vai citas izmaksas, kuras līguma darbības laikā tiktu kompensētas saistībā ar normatīvo aktu izmaiņām, ja tādas ietekmē līguma izpildi un iepriekš tādas nav bijušas zināmas, piemēram, alternatīvās degvielas izmantošanas obligāti nosacījumi, nodokļu izmaiņu ietekme un tamlīdzīgi.

Pārvadātājam, atklātā konkursā piedāvājot potenciālo sabiedriskā transporta pakalpojuma cenu, tajā jāiekļauj arī potenciālā saimnieciskās darbības nodrošināšanai un attīstībai nepieciešamā peļņa. Savukārt papildu peļņas aprēķinā, ko aprēķinās pasūtītājs, uzsvars tiek likts uz klientu jeb pārvadātā pasažiera kvalitātes prasībām, kas tiek kontrolētas un veicinātas, piešķirot papildu finansiālu stimulu par izpildītiem kvalitātes kritērijiem. Papildu peļņas modeļa aprēķina formula balstās uz noteiktu kvalitātes mērījumu izpildi vai neizpildi (piemēram, pasažieru apkalpošanas kvalitāti, braukšanas kvalitāti, reisa izpildes precizitāti u.tml.). Ņemot vērā uzraudzības un monitorēšanas pasākumu ieviešanas nepieciešamību no pasūtītāja puses, plānots, ka papildu peļņu izmaksu par pārvadājumos nodrošināto kvalitāti pasūtītājs uzsākts ne ātrāk kā no līguma darbības piektā gada jeb 2025.gada.

Ievērojot to, ka valsts budžetā piešķirtais finansējums sabiedriskā transporta nodrošināšanai ir ierobežots, plānojot reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību, viens no mērķiem ir nodrošināt tādus sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki un izmaksu efektīvi. Kopējie plānotie kompensējamie zaudējumi būs atkarīgi no atklātā konkursā piedāvātās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas cenas, kas var atšķirties dažādās lotēs, līdz ar to arī kopējais zaudējumu apmērs un tā ietekme uz valsts budžetu ir nosakāms tikai provizoriski.

Saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu republikas pilsētās un šim mērķim paredzētais finansējums no valsts budžeta attiecībā uz maršrutiem, kas iziet ārpus republikas administratīvās teritorijas vairāk nekā 30%, un par personu ar invaliditāti pārvadāšanu periodā no 2021.-2030.gada ir plānots ne mazāk kā 2018.gada apmērā, tomēr ir izdarīts pieņēmums, ka, ieviešot braukšanas maksas atvieglojumu uzskaites sistēmu, potenciālais personu ar invaliditāti skaits pilsētas nozīmes maršrutos varētu samazināties vismaz par 5%.

Pēc veiktajiem aprēķiniem valsts budžeta finansējums, kas nepieciešams par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem, atsevišķos gados periodā no 2021.-2030.gada nepieciešams papildu finansējums attiecībā pret 2021.gada valsts budžeta izdevumu bāzi.

Plānots, ka laika periodā no 2021.-2030.gadam valsts budžeta bāzē paredzētajiem izdevumiem reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem papildu finansējums būtu nepieciešams ne vairāk kā 25 milj. *euro (skatīt aprēķinu tabulu Nr.2)*.

Tabula Nr.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas finansiālā ietekme uz valsts budžetu, milj. *euro*** | | | | | | | | | | | | |
|  | **Faktiskie kompens. zaudējumi (ar peļņu)** | **Plānotais valsts budžeta finansē**  **Jums (bāze)** | **Plānotie kompensējamie zaudējumi** | | | | | | | | | |
|  | 2018.gads | 2021.gads | 2021.gads | 2022.gads | 2023.gads | 2024.gads | 2025.gads | 2026.gads | 2027.gads | 2028.gads | 2029.gads | 2030.gads |
| *Pārvadājumi republikas pilsētas nozīmes maršrutos 1* | *12.79* | *12.49* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* | *12.15* |
| *Reģionālie pārvadājumi pa dzelzceļu (infrastruktūras maksa) 2* | *38.01* | *23.87* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* | *n/d* |
| Reģionālie pārvadājumi ar autobusiem 3 | 46.46 | 38.83 | 38.50 | 39.81 | 40.64 | 41.49 | 44.36 | 45.27 | 46.20 | 49.35 | 50.34 | 51.36 |
| Reģionālie pārvadājumi pa  dzelzceļu 4 | 12.29 | 10.28 | 18.49 | 14.14 | 13.80 | 4.46 | 2.91 | 3.09 | 3.09 | 3.09 | 3.28 | 3.28 |
| *Pavisam kopā:* | *109.55* | *85.47* | *69.13* | *66.10* | *66.59* | *58.10* | *59.43* | *60.51* | *61.44* | *64.59* | *65.77* | *66.79* |
| **Reģionālos pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem kopā:** | **58.75** | **49.11** | **56.98** | **53.95** | **54.44** | **45.95** | **47.28** | **48.36** | **49.29** | **52.44** | **53.62** | **54.63** |
| Reģionālie pārvadājumi ar autobusiem un vilcieniem **palielinājums / samazinājums** pret 2021.gada valsts budžeta bāzi | **9.64** |  | **7.87** | **4.84** | **5.33** | **-3.16** | **-1.83** | **-0.75** | **0.18** | **3.33** | **4.51** | **5.52** |
|  |  |  | Kopā nepieciešamais papildu finansējums reģionālajos pārvadājumos ar autobusiem un vilcieniem 2021.-2030. gadā (aprēķinā nav ietverta maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu) | | | | | | | | | 25.84 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1 Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības 2021.-2030.gadam atsevišķi neaptver jautājumu par republikas pilsētu pārvadājumu attīstību laika periodā no 2021.-2030.gadam, tāpēc šim laika periodam ir veikts pieņēmums par valsts budžeta kompensējamiem zaudējumiem vismaz 2018.gada līmenī, tomēr provizoriski tiek plānots, ka, ieviešot braukšanas maksas atvieglojumu uzskaites sistēmu, potenciālais personu ar invaliditāti skaits pilsētas nozīmes maršrutos varētu samazināties vismaz par 5%. | | | | | | | | | | | | |
| 2 Sākot no 2019.gada 3.jūlija ir plānots mainīt dzelzceļa infrastruktūras maksas aprēķināšanas metodiku. Pašlaik tiek veikti aprēķini par tieši attiecināmajām infrastruktūras izmaksām un finansiālā ietekme uz informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdi nav aprēķināma. | | | | | | | | | | | | |
| 3 Reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem aprēķini veikti ar piesardzības pieņēmumiem, ka 10 gadu laikā pasažieru skaits samazināsies. Izdevumu prognozē ir pieņemts patēriņa cenu pieaugums (+2% ik gadu), transportlīdzekļu vadītāju atalgojuma stundas likmes pieaugums (visā 10 gadu periodā +20%), transportlīdzekļu kvalitātes prasību pieaugums (+1,73%); maršruta tīkla samazinājums pret 2018.gadu par 16,99%; tarifa (braukšanas maksas) palielinājums (+2% ik gadu) | | | | | | | | | | | | |
| 4 Reģionālās nozīmes pārvadājumos pa dzelzceļu kompensējamo zaudējumu aprēķinā nav iekļauta elektrovilcienu iegādes vērtība vai norakstīšanas vērtība. Papildus kompensējamiem zaudējumiem par sabiedriskā transporta pakalpojumiem par elektrovilcienu iegādi būs tieša ietekme uz valsts kopbudžeta deficītu, tādēļ Ministru kabinets 2018. gada 5. novembrī (prot.Nr.51 46.§) lēma par finansējuma nodrošināšanu elektrovilcienu iepirkuma realizācijai un 2018. gada 7. novembrī Ministru kabinets izdeva rīkojumu Nr. 594, ar ko atļāva Satiksmes ministrijai uzņemties valsts budžeta ilgtermiņa saistības laika posmā no 2019. līdz 2024. gadam, lai nodrošinātu AS "Pasažieru vilciens" finansējumu, kas nepārsniedz 259 000 000 *euro*, 32 jaunu elektrovilcienu, rezerves daļu fonda un elektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādei, kā arī vilcienu depo izbūvei. Informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdī nav noslēgts līgums par jaunu elektrovilcienu iegādi, līdz ar to valsts budžeta izdevumos saistības par vilcienu iegādi un depo būvniecību nav uzņemtas (2019.-2021.gadam). Zaudējumu kompensācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu (bez elektrovilcienu iegādes un depo būvniecības) aprēķina pamatā ir veikts pieņēmums patēriņa cenām (+2% ik gadu), darbinieku atalgojumam (+0,5% ar inflāciju), tarifa (braukšanas maksas) palielinājums, sākot 2022.gada (+20%). No 2021.gada ieviests elektrovilcienu intervālu grafiks, palielināta dīzeļvilcienu intensitāte Rīga-Daugavpils un Rīga-Sigulda. | | | | | | | | | | | | |

***Plānotie ieguvumi***

Īstenojot jauno sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam, tiks sasniegti šādi iegumi:

**1. Pasažieriem:**

1.1. uzlabosies pārvadājumu kvalitāte;

1.2.nodrošināti līdzvērtīgi pakalpojumi visā valstī;

1.3.nodrošināta mobilitāte visām sabiedrības grupām;

1.4. pieejama multimodāla sabiedriskā transporta sistēma;

1.5. ieviesti mūsdienīgi norēķinu risinājumi transportlīdzekļos;

1.6.ieviestas lojalitātes programmas[[3]](#footnote-3).

**2. Valstij:**

2.1. efektīvāka maršrutu tīkla plānošana;

2.2. samazināts vides piesārņojums un sastrēgumi;

2.3. samazināts nepieciešamais valsts budžeta finansējums;

2.4. mazināta skaidrās naudas aprite;

2.5. pilnveidots kontroles mehānisms.

**3 Pārvadātājiem:**

3.1. vienoti pakalpojumu izpildes standarti un nosacījumi nozarē;

3.2. vienlīdzīgi apstākļi visiem pārvadātājiem;

3.3. saglabāta konkurence.

***Secinājumi:***

1. Ievērojot jaunos principus reģionālā maršrutu tīkla veidošanā, komerciālo/valsts nedotēto maršrutu ieviešanu, kā arī bezmaksas sabiedriskā transporta ieviešanas kritērijus, nepieciešams tos ietvert politikas plānošanas dokumentos.
2. Ievērojot to, ka lielākajai daļai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumi par pakalpojuma nodrošināšanu ar autobusiem ir spēkā līdz 2020.gada 31.decembrim, tad, ievērojot normatīvajos aktos noteikto kārtību, ir nepieciešams veikt iepirkumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai ar autobusiem reģionālā satiksmē. Iepirkums tiks organizēts Publisko iepirkumu likumā noteiktā kārtībā, paredzot vienotas prasības attiecībā uz pakalpojuma nodrošināšanas kvalitāti.
3. Lai veicinātu iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu, tad 2021.-2030.gadā plānots, ka, uzlabojot sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti, ātrumu un radot iedzīvotājiem izmaksu ziņā pieejamu sabiedrisko transportu, kopējie no valsts budžeta kompensējamie zaudējumi tiks samazināti. Lai precīzi aprēķinātu finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem, pirms atklāta iepirkuma konkursa rezultātu apstiprināšanas nepieciešams atkārtoti veikt aprēķinus un novērtēt to ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem.

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza: Valsts sekretāra p.i. Dž.Innusa

1. Saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma 60. panta ceturtās daļas nosacījumiem, iepirkumu līgumi tiek slēgti uz laiku līdz pieciem gadiem. Pasūtītājs ir tiesīgs noslēgt iepirkumu līgumu uz ilgāku laiku, ja tas ir paredzēts citā likumā. Šāds izņēmums no Publisko iepirkumu likumā noteiktās kārtības ir noteikts Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta septītajā daļā, kas nosaka, ka - *tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā, maršrutā vai reisā piešķir un sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumus slēdz uz termiņiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulā (EK) Nr.* [*1370/2007*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) *par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr.* [*1191/69*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) *un Padomes regulu (EEK) Nr.* [*1107/70*](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML)*.* Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. panta septītajā daļā paredzētos nosacījumus par līguma termiņiem, ir jāaplūko kopā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulu (EK) Nr. [1370/2007](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:LV:HTML) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. [1191/69](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1969:156:0001:004:LV:HTML) un Padomes regulu (EEK) Nr. [1107/70](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970R1107:19961217:LV:HTML) (turpmāk – regula Nr.1370/2007). Regulā Nr.1370/2007 paredzēts, ka pakalpojumu valsts līgumi ir terminēti un tie autobusu pakalpojumiem nav ilgāki **par desmit gadiem** (Regulas Nr.1370/2007 4. panta 3.punkts). [↑](#footnote-ref-1)
2. Zaudējumu kompensēšanas kārtība atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regulā Nr.1370/2007 (EK) “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” un Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumos Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” noteiktajai kārtībai [↑](#footnote-ref-2)
3. Jau šobrīd sabiedriskajā transportā ir ieviestas lojalitātes programmas – šobrīd tādas ir abonementa biļetes, kas dod iespēju regulārajiem braucējiem saņemt atlaidi, vai nu iegādājoties mēneša abonementa biļeti vai arī iegādājoties braucienu biļetes noteiktam braucienu skaitam. Iegādāties abonementa biļetes šobrīd piedāvā AS “Pasažieru vilciens” un reģionālo autobusu pārvadātāji vairāk nekā 50% maršrutos. Abonementa biļetes šobrīd tiek piedāvātas tikai braucot viena pārvadātāja apkalpotajos maršrutos. Sākot no 2021.gada paredzēts, ka iegādāties abonementa biļetes pasažieri varēs visos maršrutos. Izveidojot “biļešu noliktavu” visiem reģionālajiem maršrutiem būs iespējams pilnveidot vienoto biļešu klāstu, kas šobrīd tiek piedāvāts tikai atsevišķos vilcienu un reģionālo autobusu maršrutu savienojumos (Tukumā un Aizkrauklē), par braucienu maksājot mazāk, nekā iegādājoties divas biļetes atsevišķi. Plānots, ka laika posmā no 2021. – 2030.gadam, pasažieri varēs iegādāties ievērojami plašāku vienoto biļešu klāstu, gan reģionālo autobusu un vilcienu maršrutu savienojumos, gan reģionālo autobusu maršrutu savienojumos. [↑](#footnote-ref-3)