



LATVIJAS PAŠVALDĪBU SAVIENĪBA

Mazā Pils iela 1, Rīga, LV-1050
Tālr. 67226536
e-pasts: lps@lps.lv
www.lps.lv

Nod.maks.kods: 40008020804
Nor.konts LV53UNLA0001001700906
AS "SEB banka"
kods UNLALV2X

Rīga

2026.gada 14.aprīlis

Ministru prezidentei Evikai Siliņai

*Par neatliekamajiem pasākumiem
sabiedriskā transporta
pakalpojuma nozarē*

Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) vairākkārt ir vērsusi valdības uzmanību uz to, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē pastāv ilgstošas un neatrisinātas problēmas. Esošais finansējuma un līgumu regulējums nenodrošina pakalpojuma stabilitāti un prognozējamību, īpaši reģionos ar mazāku iedzīvotāju skaitu

Pašreizējo situāciju īpaši saasina straujais degvielas cenu pieaugums, kas būtiski palielina pārvadātāju izmaksas un vēl vairāk izgaismo jau iepriekš pastāvējušās sistēmiskās problēmas. Degvielas cenu kāpums nav jauna problēma, taču tas ir kļuvis par faktoru, kas būtiski pastiprina risku sabiedriskā transporta pakalpojuma nepārtrauktībai. Jāuzsver, ka pārvadātāji jau visa iepriekšējā gada garumā publiski un oficiālās sarunās regulāri norādīja uz nozares pieaugošajām finansējuma un izmaksu problēmām, īpaši degvielas cenu kāpuma dēļ Krievijas–Ukrainas kara kontekstā. Tomēr līdz šim no valdības un Satiksmes ministrijas puses nav piedāvāti sistēmiski risinājumi, kas šos riskus savlaicīgi mazinātu vai novērstu.

Oficiālajos dokumentos un publiskajos paziņojumos vairākkārt ir uzsvērts, ka reģionālā sabiedriskā transporta tīkls netiek būtiski samazināts. Tomēr noslēgtie līgumi un to faktiskā izpilde rāda citu ainu — vairākās lotēs maršrutu apjoms ir samazināts, atsevišķi reisi tiek izpildīti retāk vai tiek pilnībā slēgti. Neskatoties uz Satiksmes ministrijas un Latvijas Pašvaldību savienības 8. decembra sarunās panāktajām vienošanām un paustajiem solījumiem, jaunajos sabiedriskā transporta pakalpojuma iepirkumos maršrutu tīkla apjoms ir samazināts. Piemēram, Cēsu lotē maršrutu apjoms ir samazināts par vismaz 8 %, savukārt Siguldas un Limbažu lotē no pasūtījuma bez skaidra ekonomiskā pamatojuma izslēgti 69 reisi.

Kopš 2021. gada līdz 2026. gadam maršrutu apjoms samazināts no 71 milj. km gadā līdz 65 miljoniem km.

Šie samazinājumi netiek prezentēti kā politiski lēmumi. Tie notiek pakāpeniski, pamatojoties uz finanšu ierobežojumiem, zemu pieprasījumu vai

tehniskiem apsvērumiem. Taču neatkarīgi no formulējuma rezultāts iedzīvotājam ir viens — mazāka mobilitāte.

Reģionālā sabiedriskā transporta pārvadātāji šobrīd atrodas unikāli sarežģītā situācijā. No vienas puses, viņiem ir juridisks pienākums nodrošināt reisus saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem. No otras puses, būtiskākās izmaksu pozīcijas — degviela, darbaspēks, rezerves daļas – pēdējos gados ir pieaugušas straujāk, nekā to spēj kompensēt līgumos paredzētie mehānismi.

Degvielas izmaksas ir īpaši problemātiska pozīcija. Tās ir pilnībā ārpus pārvadātāju kontroles, taču tām ir tūlītēja un tieša ietekme uz katra reisa pašizmaksu. Atšķirībā no grafiku optimizācijas vai autoparka pārkārtošanas, degvielas patēriņu nav iespējams samazināt, neietekmējot pakalpojuma pieejamību.

Pašlaik Latvijā tiek piemērots dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa samazinājums 15 % apmērā, kas līdz šim nav devis sagaidītos rezultātus.

Vienlaikus ir jānorāda, ka Eiropas Savienības regulējums pieļauj būtiski lielāku akcīzes nodokļa samazinājumu, kas ļautu samazināt akcīzes nodokli līdz pat aptuveni 30 % apmērā.

Ja pilnā apmērā tiktu izmantots ES regulējumā atļautais akcīzes nodokļa samazinājums, tas nosegtu visu to finansējuma deficītu, kas šobrīd ir oficiāli identificēts reģionālā sabiedriskā transporta nodrošināšanai 2026. gadā (10 līdz 12 miljoni eiro) un ļautu saglabāt pakalpojuma nepārtrauktību bez reisu samazināšanas.

Lietuva līdzīgā situācijā ir izmantojusi akcīzes nodokļa instrumentu pilnā apjomā, atklāti atzīstot, ka krīzes laikā sabiedriskais transports nevar tikt uzturēts pēc tirgus pašregulācijas principiem.

Papildus akcīzes jautājumam būtisks ir arī līgumu indeksācijas mehānisms. Reģionālā sabiedriskā transporta līgumos indeksācija divām komponentēm – degvielai un darba spēkam (t.sk. autobusu vadītājiem) ir noteikta reizi četros gados, turklāt pārvadātāji uzņemas degvielas cenas pieauguma pašrisku 5% apmērā pret piedāvājumā norādīto un darba spēkam 8% apmērā pret piedāvājumā norādīto, tika iestrādāta apzināti, paredzot, ka ilgtermiņā ekonomiskā situācija var mainīties. Tika radīts maldīgs priekšstats, ka 10 gadu periodā iespējamā divreizējā indeksācija būs pietiekama, lai nodrošinātu atbilstošu uzņēmumu spēju pildīt līgumsaistības.

Tomēr praksē indeksācija nespēj kompensēt faktisko izmaksu pieaugumu un tiek piemērota ar būtisku laika nobīdi jeb vienu reizi četros gados, kas nozīmē, ka pārvadātājam ir uzlikts nesamērīgs ekonomiskais risks un tiek apdraudēta pārvadātāju likviditāte. Tā vietā pārvadātājiem tiek piedāvāti īslaicīgi risinājumi — avansa maksājumi vai tehniskas pārdales, kas neatrisina problēmu pēc būtības. Pēc mūs rīcībā esošas informācijas Igaunijā tiek plānots ieviest ikmēneša izmaksu indeksācijas mehānismu sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem. turklāt 2022.g. Igaunijā valsts panāca ar pārvadātājiem vienošanos par grozījumiem ilgtermiņa līgumos, un noteica indeksācijas mehānismu vienu reizi ceturksnī indeksācijas vienu reizi gada vietā. Šis mehānisms paredz, ka gadījumā, ja dīzeļdegvielas, vai CNG tirgus cena ir

mainījusies (palielinājusies vai samazinājusies) attiecībā pret attiecīgajā līgumā noteikto bāzes cenu, līgumcena tiek automātiski koriģēta uz abām pusēm

Valsts rīcībā šobrīd ir vismaz divi praktiski un nekavējoties īstenojami īstermiņa instrumenti, ar kuriem iespējams stabilizēt reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumu un novērst tā turpmāku sašaurināšanu:

– mērķēts akcīzes nodokļa samazinājums sabiedriskā transporta nodrošināšanai tādā apmērā, kādu pieļauj spēkā esošais ES regulējums;

- līgumos paredzētās indeksācijas nekavējoša piemērošana uz ārkārtas apstākļu laiku līdz brīdim, kad degvielas tirgus stabilizējas.

Ņemot vērā jau konstatēto finansējuma deficītu un faktiski notiekošo maršrutu un reisu samazināšanu, lēmumi par iepriekš minēto instrumentu izmantošanu ir jāpieņem nekavējoties, nevis atliekot tos uz nākamo budžeta ciklu vai gada beigu diskusijām. Katra nogaidīta mēneša sekas jau šobrīd materializējas kā zaudēti reisi un samazināta pakalpojuma pieejamība, ko vēlāk atjaunot būs ievērojami sarežģītāk un finansiāli dārgāk.

Šī gada 10. aprīlī, tiekoties ar satiksmes ministru, secināts, ka reģionālais sabiedriskais transports vairs nav vērtējams kā tirgus pakalpojums, bet gan kā publisks pakalpojums, kura nepārtrauktības nodrošināšanai nepieciešama savlaicīga un mērķēta valsts iejaukšanās, apsteidzoši meklējot elastīgus risinājumus iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai.

Vienlaikus atzīts, ka nekontrolētais degvielas cenu pieaugums apdraud sabiedriskā transporta nepārtrauktību, īpaši skolēnu pārvadājumos, tādēļ ierobežota finansējuma apstākļos nepieciešams tiesiski atļaut skolēnu pārvadājumu izmantošanu arī citu iedzīvotāju pārvadāšanai, ja valsts pasūtījumā sabiedriskā transporta pakalpojums netiek nodrošināts.

Priekšsēdis

(paraksts*)

Gints Kaminskis

Aino Salmiņš
Aino.Salmins@lps.lv

* Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.