

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

2020-05-15 Nr. S-038

sumin@sumin

DĖL PARAMOS KELEIVIŲ VEŽIMO VEIKLOS SEKTORIUI

Dėl pasaulinės pandemijos ir Lietuvoje paskelbtos ekstremaliosios situacijos bei karantino, Lietuvos keleivių vežėjai buvo priversti nutraukti tarptautinį reguliary susisiekimą, tolimojo susisiekimo paslaugos buvo teikiamos minimaliai, neliko turistinių užsakomųjų reisų nei Lietuvoje, nei užsienyje, o priemiestinio ir vietinio susisiekimo organizavimo mastai sumažėjo 50-80 proc., o kai kuriose savivaldybėse buvo visiškai sustabdytas, t.y. keleivių vežimo sektorius dėl Covid-19 nulemtos situacijos yra vienas iš labiausiai nukentėjusių ūkinės veiklos sektorių.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija surinko duomenis iš 36 keleivinio transporto įmonių apie nuostolius, kuriuos patyrė keleivių vežėjai dėl Covid-19 pagal atskirus veiklos segmentus: vietinį (miesto ir priemiestinį), tolimąjį bei tarptautinį reguliary susisiekimą, taip pat užsakomuosius reišus (lentelė pridedama).

Lyginami 2020 m. kovo ir balandžio mėnesiai su praėjusių metų tais pačiais mėnesiais. Analizuojant bendrus visų keleivių vežimo segmentus matyti, kad vyrauja išskirtinai neigiamos tendencijos, t.y. pajamos mažėja labiau (58 proc.), nei rida (38 proc.) ir keleivių skaičius (47 proc.). Negauta daugiau, nei 16 mln. Eur pajamų, 3,8 mln. Eur mažiau priskaičiuota transporto lengvatų (48 proc.), tačiau dotacijos vietiniame (miesto ir priemiestiniame) susisiekime dėl sumažėjusių keleivių ir didesnių išlaidų išaugo dvigubai iki 5,8 mln. Eur.

Labiausiai nukentėjo tarptautinis bei tolimasis susisiekimas ir užsakomieji vežimai, kuriuose balandžio mėnesį pajamos krito atitinkamai 100, 97 ir 94 proc.

Vietiniame priemiestiniame susisiekime pajamos balandžio mėnesį sumažėjo 81 proc., keleivių srautai 89 proc., nors rida (tuo pačių ir išlaidos) sumažėjo mažiau – 62 proc.

Mažiausiai eismo prasme paveiktas vietinis miesto susisiekimas dėl didžiuosiuose miestuose išlaikyto ganėtinai aukšto intensyvumo, t.y. balandžio mėnesį rida sumažėjo tik 28 proc., nors keleivių skaičius sumažėjo daugiau nei dvigubai – 66 proc., o pajamos – 70 proc., todėl dotacijos padidėjo daugiau nei dvigubai – 2,3 karto.

Keleivių vežėjų nuomone, per karantiną pasikeitė keliavimo įpročiai, žmonės važiuoja lengvaisiais automobiliais, dviračiais ir paspirtukais, viešojoje erdvėje raginami nesinaudoti viešuoju transportu ir t.t. Atsižvelgiant į tokią neigiamą (ligos užsikrėtimo požiūriu) formuojamą nuomonę apie viešąjį transportą, tikėtina, kad **vietinis susisiekimas** iki metų pabaigos gali pasiekti geriausiu atveju tik 75 proc. pervežamų keleivių lygį, o keleivių srautai atsistatys tik kitais metais iki vasaros pradžios (darome prielaidą, kad antros Covid-19 bangos nebus arba ji bus lengva). **Tolimasis susisiekimas** geriausiu atveju gali atsistatyti 2021 m. vasarą (optimistinė prognozė), bet labiausiai tikėtina – tik kitų metų pabaigoje. Kada atsistatys **tarptautinis susisiekimas ir užsakomieji vežimai** priklausys nuo to, kiek žmonės nebijos keliauti autobusais ir kaip elgsis visa Europa, o tai prognozuoti šiuo metu labai sunku.

Uždarytos sienos, uždraustos kai kurios veiklos (maitinimo, sveikatinimo ir kt.), rekomenduojamas kur tai įmanoma nuotolinis darbas, padidintos rizikos gyventojams primygtinai rekomenduojama be svarbių reikalų nekelti kojų iš namų, uždaryti darželiai, mokyklos ir universitetai – dėl visų šių priemonių keleivių skaičius (tuo pačiu ir pajamos) sumažėjo apie 70 proc., o likusiems 30 proc. keleivių suteikti paslaugas reikalingos papildomos sąnaudos dėl Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro-valstybės lygio ekstremaliosios situacijos valstybės operacijų vadovo 2020 m. kovo 16 d. sprendimo Nr. V-399 „Dėl karantino režimo priemonių

nustatymo organizuojant ir vykdant keleivių vežimą“ (toliau – Sprendimas) reikalavimų, t.y. draudžiama užimti keleiviams dvi pirmas už vairuotojo eiles (Sprendimo 1.1 punktą), keleiviai turi būti sodinami šachmatine tvarka, tolimojo ir priemiestinio susisiekimo transporto priemonėse keleivių gali būti tik per pusę mažiau, nei yra sėdimų vietų (1.3 punktą), transporto priemonės turi būti dezinfekuojamos po kiekvieno reiso ir grįžus į parką, vairuotojai turi būti atitverti nuo keleivių ir t.t.

Tokius vienareikšmiškai neigiamus ekonominius rezultatus lėmė Covid-19 neigiamos poveikis, kuris bus juntamas ir ateityje (ilgalaikėje perspektyvoje) pasibaigus karantinui.

Siekiant išlaikyti gyvybingas keleivių vežimo įmones, joms būtina aiški ir greitai pasiekiamą valstybės finansinę pagalbą, nes šiuo metu keleivių vežimo sektoriaus įmonėms iš esmės prieinama tik VMI ir Sodra taikomos mokesstinės lengvatos bei subsidijos už priverstines prastovas. INVEGA priemonėmis pasinaudoti gali tik SVV, tačiau didžioji keleivių vežėjų dauguma - didelės keleivių vežimo ir savivaldybių valdomos įmonės - tomis priemonėmis pasinaudoti negali.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija pritaria Susisiekimo ministerijos sudarytos Patariamąsios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo 2020 m. gegužės 12 d. posėdyje aptartoms galimos paramos priemonėms keleivių vežimo sektoriuje dirbančioms įmonėms ir siūlo tokias galimas finansavimo schemas.

I. TOLIMASIS SUSISIEKIMAS.

Uždarytos mokyklos ir universitetai, didelė grupė keleivių – pensininkai ir neįgalieji - priklauso rizikos grupei ir nustojo keliauti, todėl keleivių vežėjai prarado nemažai transporto lengvatomis tolimajame susisiekime besinaudojančių keleivių, tuo pačiu ženkliai sumažėjo (apie 98 proc., nuo 636 iki 10 tūkst.Eur) kompensuojamos vežėjams sumos už parduotus su nuolaida važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais bilietus. Tačiau šios lėšos yra numatytos 2020 metų biudžete, remiantis 2019 metais faktiškai kas mėnesį kiekviename tolimojo susisiekimo maršrute išmokėtomis sumomis.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome tolimojo reguliaraus susisiekimo** maršrutus aptarnaujantiems vežėjams suteikti tęstinę, kas mėnesį išmokamą finansinę paramą, kurios dydis būtų apskaičiuojamas kaip 2019 išmokėtų ir 2020 metais tą patį mėnesį ataskaitose (apie parduotus su nuolaida važiavimo bilietus) apskaičiuotų negautų piniginių lėšų skirtumas (skaičiavimo pavyzdys pridedamas).

LTSA turi tikslius duomenis apie konkrečiam vežėjui 2019 metais kiekviename maršrute kiekvieną mėnesį išmokėtas sumas, yra nustatyta tvarka, pagal kurią vežėjai teikia ataskaitas LTSA apie su nuolaida parduotus bilietus, todėl tokia schema nesukeltų jokios papildomos administracinės naštos nei vežėjams, nei LTSA.

Už 2020 metų kovo ir balandžio mėnesius paramos dydis (skirtumas tarp 2019 ir 2020 metais išmokėtų negautų pajamų dėl transporto lengvatų taikymo) gali būti suskaičiuotas operatyviai ir pinigines lėšas vežėjams galėtų būti išmokėtos be jokių papildomu vežėjų prašymų dar šį mėnesį, nes visa informacija yra žinoma LTSA, ji tiksli ir nereikalauja jokių papildomų duomenų iš vežėjų.

Vadovaujantis tokia pat metodika, parama vežėjams galėtų būti skaičiuojama kas mėnesį (pradedant gegužės mėnesiu) iki metų pabaigos.

Nuo š.m. birželio mėnesio, vežėjai, norėdami įgyti teisę į paramą, turėtų atnaujinti darbą visuose savo aptarnaujamuose maršrutuose ir bent vienu tame maršrute numatytu reisu vežti keleivius visa maršruto trajektorija nuo maršruto pradinio iki galinio taško. Parama nebūtų skiriama maršrutui kuriam vežėjas pradeda taikyti atsisakymo aptarnauti procedūrą (3 mėn. nuo pranešimo pateikimo).

Tačiau šį paramą naudojant tik 2020 metų biudžete numatytas transporto lengvatų lėšas (jos 2019 metais buvo tik apie 0,20 Eur/km) dėl per mažo keleivių skaičiaus būtų nepakankama, todėl **prašome ieškoti galimybių suformuoti papildomas paramos lėšas**, kurios vežėjams galėtų būti paskirstytos pagal tą pačią metodiką, t.y. nustatant paramos tikslinimo koeficientą (pvz., koef. 1,50), priklausomai nuo to, kiek šiame tolimojo susisiekimo paramos krepšelyje yra skirta lėšų daugiau, t.y. virš transporto lengvatoms numatytų lėšų.

Tokia paramos forma būtų tvari, leistų atnaujinti paslaugos teikimą visame Lietuvos tolimojo susisiekimo tinkle ir padėtų vežėjams išlikti gyvybingais ūkio subjektais bei išlaikyti darbuotojus šio segmento veiklos užtikrinimui. Metų pabaigoje būtų galima įvertinti keleivių srautus ir tada priimti sprendimus dėl paramos tolimajame susisiekime kitais metais, kuri mūsų nuomone, tikrai bus reikalinga.

II. TARPTAUTINIS SUSISIEKIMAS IR UŽSAKOMIEJI VEŽIMAI.

Keleivių vežėjai, vežantys keleivius tarptautiniais reguliariais reisais ir užsakomaisiais vežimais Lietuvoje ar kitose šalyse, naudoja tam naujas iki 3-4 metų amžiaus keleivines transporto priemones, kurias įsigyja finansinio lizingo būdu arba naudoja ir disponuoja jomis veiklos nuomos pagrindu.

Vežėjai, paskelbus ekstremalią situaciją ir karantiną visiškai sustabdė tokių autobusų eksploataciją ir iš keleivių vežimo veiklos negauna jokių pajamų, nors ir finansinį lizingą ir veiklos nuomos mokesčių privalo mokėti (vežėjai tariasi dėl 6 mėn. įmokų „atostogų“, tačiau jos per trumpos, vertinant ilgalaikes atsigavimo galimybes).

Turint omenyje aplinkybes, kad šio segmento veiklos atnaujinimas dėl uždarytų sienų ir epidemiologinės situacijos kitose šalyse gali užsitęsti 1-2 metus ir, siekiant išvengti bankroto bei palengvinti finansinį įmonių, dirbančių šiame segmente, gyvybiškumą, **siūlome suformuoti paramos krepšelį**, kurio dydis 2020 metais galėtų būti apie 20-25 mln. Eur., skaičiuojant, kad per mėnesį vežėjai iš šios veiklos negauna apie 2,2-2,5 mln. Eur pajamų (2019 m. balandžio pajamų duomenys gauti iš 36 įmonių).

Paramai skirtos lėšos vežėjams galėtų būti paskirstomos pagal du kriterijus:

1) proporcingai ridai, kuri galėtų būti apskaičiuota pagal 2019 metais Europos bendrijos kelionės lape ir Lietuvoje naudojamame keleivių vežimo lape nurodytą ridą užsakomiesiems reisams, o tarptautiniame reguliariame susisiekime – pagal vežėjų pateiktus duomenis. Paramos įkainis Eur/km užsienio šalyse vykdomiems vežimams galėtų būti didesnis, nes ten vežimai yra brangesni, naudojamos naujesnės tr. priemonės, mokami didesni kelių mokesčiai ir t.t.), arba

2) proporcingai finansinio lizingo ar veiklos nuomos sutartyse numatyto mėnesio įmokos dydžiams ir/ar įmonių buhalterinėje apskaitoje numatytų amortizacinių atskaitymų autobusams fiksuotų finansinėje atskaitomybėje dydžiams.

Parama galėtų būti teikiama kaip vienkartinė išmoka arba ji galėtų būtų mokama dalimis kas mėnesį.

Dėl paramą pagrindžiančių dokumentų ir finansavimo schemos būtų tikslinga surengti papildomą diskusiją ir esame pasiruošę svarstyti įvairius galimus variantus.

III.VIETINIS (MIESTO IR PRIEMIESTINIS) SUSISIEKIMAS.

Kaip minėta aukščiau, keleivių vežėjai vietiniame (miesto ir priemiestiniame) susisiekime taip pat patiria didesnius nuostolius, dėl sumažėjusių pajamų iš keleivių. Didelę netektų keleivių grupę sudaro moksleiviai, studentai, pensininkai ir neįgalieji, kuriems taikomos transporto lengvatų įstatyme numatytos lengvatos yra mokamos iš savivaldybių biudžetų. Tačiau sumažėjęs transporto lengvatų poreikis, dėl sumažėjusių pajamų iš keleivių, didina dotacijų poreikį, kuris 2020 m. balandžio mėnesi, lyginant su 2019 m. tuo pačiu mėnesiu padidėjo daugiau kaip dvigubai (nuo 3 iki 6,2 mln. Eur), o per š.m. kovo ir balandžio mėnesius savivaldybių lėšų poreikis padidėjo net 5,7 mln. Eur. Tačiau šios didesnės lėšos nenumatytos savivaldybių biudžetuose, o dėl mažėjančių gyventojų mokamų GPM mokesčių, savivaldybių biudžetai nebus surenkami planuota apimtimi. Savivaldybės neturėdamos lėšų, negalės atsiskaityti su keleivių vežėjais, todėl gali sutrikti jų veikla ir būtinų paslaugų teikimas vietinio susisiekimo maršrutuose.

Atsižvelgiant į tai, yra būtina rasti galimybę iš valstybės biudžeto kompensuoti savivaldybių biudžetams vežėjų patiriamus didesnius nuostolius, kad savivaldybės galėtų atsiskaityti su įmonėmis.

Atkreiptinas dėmesys, kad savivaldybių su vežėjais sudarytose viešųjų paslaugų sutartyse, vadovaujantis Susisiekimo ministro 2010 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-457 patvirtinto Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo (toliau- Aprašas) 5 punkte nustatyta, kad vežėjui kompensuojama *apskaičiuota 1 km ridos savikaina, bet ne didesnė*

nei ta, kuri buvo nustatyta viešųjų paslaugų teikimo sutartyse, todėl savivaldybės, nors ir turėdamos lėšų, negali kompensuoti vežėjams nuostolių didesnių, nei numatyta savikaina sutartyse.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome pakeisti Aprašo 5 punkte** savikainos S reikšmės apskaičiavimą, neribojant kompensacijų skaičiavimo sutartyje numatyta savikaina. Toks pakeitimas būtų laikinas ir galiojotų, pvz., iki 2020 m. gruodžio 31 d. Esant nepalankiai situacijai (prasidėjus antrai sudėtingai Covid-19 bangai, neatsistačius keleivių srautams ir pan.), pakeitimo galiojimas galėtų būti pratęstas.

IV. DĖL SPRENDIME NUMATYTŲ RIBOJIMŲ ŠVELNINIMO.

Kaip minėta aukščiau, ekstremalios situacijos operacijų vadovo Sprendimu yra nustatyti griežti ribojimai organizuojant keleivių vežimą (ribojamas keleivių skaičius), todėl vežėjai, siekdami patenkinti ir taip sumažėjusių keleivių poreikius į maršrutus turi leisti didesnės talpos transporto priemones ar didinti išleidimą.

Tokie ribojimai buvo suprantami karantino paskelbimo metu, tačiau šiuo metu, kai Lietuvoje epidemiologinė situacija yra stabili, susirgusių ir infekuojamų gyventojų skaičius yra minimalus, tokie ribojimai yra per griežti, jie didina vežėjų nuostolius, todėl tikslingą reikalavimus švelninti.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, **prašome:**

1. Ieškoti galimybių ir suformuoti paramos krepšelius, skirtus keleivių vežimo sektoriuje visuose segmentuose – tolimasis ir tarptautinis reguliarus susisiekimas, vietinis (miesto ir priemiestinis) ir užsakomieji vežimai - dirbantiems vežėjams, o paramos lėšas siūlome skirstyti pagal I ir II šio rašto skyriuose aprašytus kriterijus.

2. Kompensuoti savivaldybių biudžetams vietiniame (miesto ir priemiestiniame) susisiekime didesnius dėl Covid-19 neigiamo poveikio vežėjų patirtus nuostolius, kad savivaldybės galėtų atsiskaityti su vežėjais.

3. Patikslinti Susisiekimo ministro 2010 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-457 patvirtinto Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo (toliau- Aprašas) 5 punktą, pakeičiant savikainos S reikšmės apskaičiavimą, neribojant kompensacijų skaičiavimo viešųjų paslaugų sutartyje numatytos savikainos dydžiu.

4. Siūlyti sušvelninti Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro-valstybės lygio ekstremaliosios situacijos valstybės operacijų vadovo 2020 m. kovo 16 d. sprendimu Nr. V-399 numatytus reikalavimus ir atsisakyti šachmatinės keleivių sodinimo tvarkos, leisti vežti daugiau keleivių, nei pusė sėdimų vietų, panaikinti draudimą vežti keleivius priekinėse eilėse, o reikalavimas vairuotoją atitverti nuo keleivių galėtų būti rekomendacinis, numatant kitas vairuotojų asmeninės apsaugos priemones, pvz., permatomas antveidis, kaukė ir pirštinės.

PRIDEDAMA: 1. Nuostolių, kuriuos patyrė vežėjai dėl Covid-19 lentelė, 1 lapas.

2. Skaičiavimo pavyzdys, 1 lapas.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt