



# LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ

## VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA

### VALSTYBĖS BIUDŽETO LĖŠŲ, SKIRTŲ TRANSPORTO KOMPENSACIJOMS, SKAIČIAVIMO IR MOKĖJIMO VERTINIMAS

2004 m. rugsėjo mėn. 23 d. Nr. 2020-6

Vilnius

#### ĮŽANGA

Miesto visuomeninio transporto sektorius yra gyvybiškai svarbi infrastruktūros dalis, saugaus ir patogaus susisiekimo priemonė, užtikrinanti visų vietovių gyventojų susisiekimą su prekybos, sveikatos, kultūros, mokslo ir paslaugų centrais. Lietuvoje apie 68,3 % gyventojų gyvena miestuose. Tokia visuomenės koncentracija reikalauja patikimos, efektyvios, į žmogaus socialinį aprūpinimą orientuotos visuomeninės transporto sistemos. Europoje pripažįstama, kad visuomeninis transportas turėtų padėti gerinti gyvenimo kokybę, siekti darnumo aplinkoje.

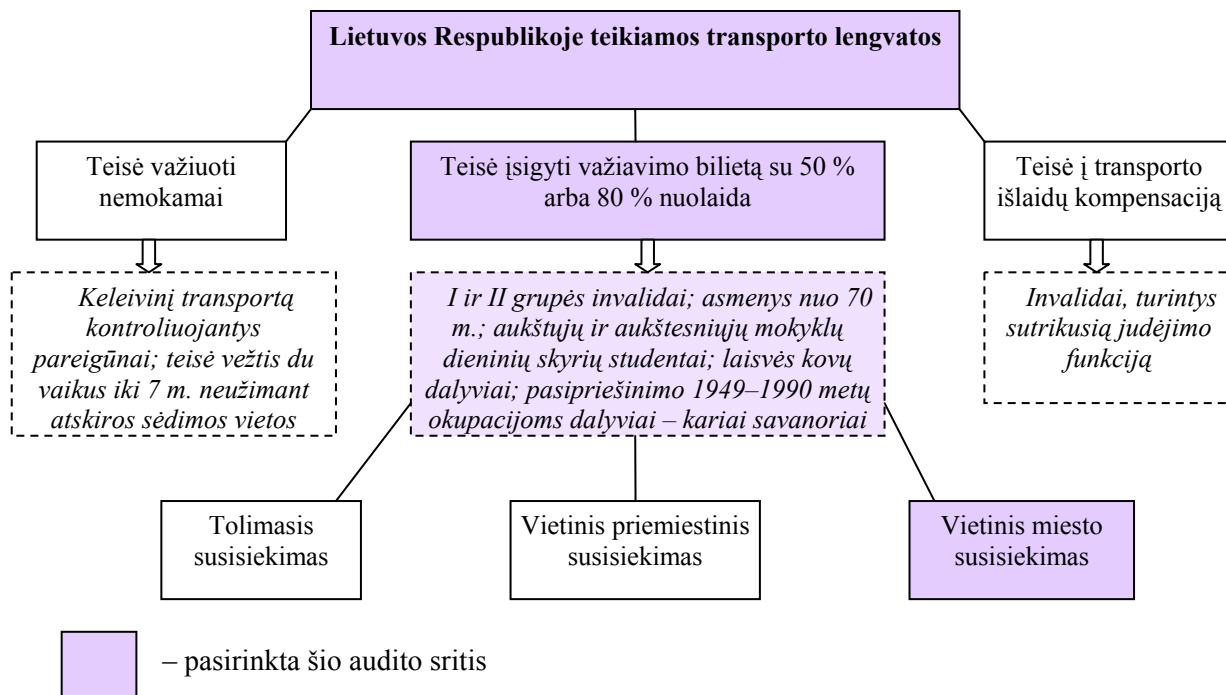
Viena iš savivaldybėms priskirtų (ribotai savarankiškų) funkcijų yra keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas<sup>1</sup>. Prioritetine savivaldybių sritimi tiek ekologiniu, tiek paslaugų užtikrinimo atžvilgiu turėtų tapti skatinimas miestų gyventojus naudotis visuomeninio transporto paslaugomis. Vilniaus miesto 2002–2011 metų strateginiame plane numatyto 4 prioriteto (Susisiekimo ir inžinierinės infrastruktūros plėtra) vienas iš tikslų – užtikrinti subalansuotą miesto susisiekimo sistemos plėtrą. Įgyvendinant šį tikslą, keliami uždaviniai: visuomeninio transporto įvaizdžio pakeitimas, geresnis valdymas ir administravimas, prioritetinių eismo sąlygų sudarymas gatvėse.

Valstybė, siekdama padėti pažeidžiamiausioms gyventojų kategorijoms (I ir II gr. invalidai, vaikai invalidai, asmenys, kuriems sukako 75 metai ir vyresni), taip pat studentams, moksleiviams ir mažamečiams vaikams, įsipareigojo teikti transporto lengvatas. Teikiant šias lengvatas kai

---

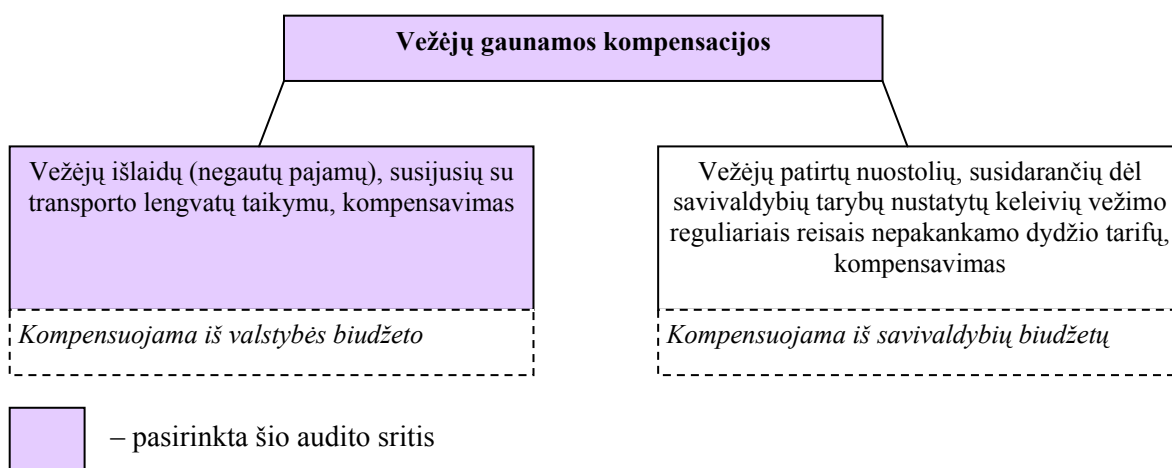
<sup>1</sup> – LR vietos savivaldos įstatymo Nr.I-533 7 str.

kurioms gyventojų grupėms ir siekiant suderinti gyventojams teikiamą transporto lengvatų sistemą su valstybės finansinėmis galimybėmis, pamažu pereinant nuo tiesioginio vežėjų finansavimo už transporto lengvatas prie pačių gyventojų rėmimo, 2000-03-30 buvo priimtas Lietuvos Respublikos Transporto lengvatų įstatymas Nr. VIII-1605. Įstatymas reglamentuoja lengvatų rūšis ir suteikia teisę pasinaudoti transporto lengvatomis tokioms gyventojų grupėms:



1 pav. Lietuvos Respublikoje teikiamų transporto lengvatų rūšys.

Vežėjų išlaidos (negautos pajamos) kompensuojamos (atlyginamos) iš valstybės arba savivaldybės biudžetų:



2 pav. Vežėjų negautų pajamų atlyginimas (kompensavimas) ir šaltiniai.

Transporto lengvatų teikimas atskiroms gyventojų grupėms yra vienas iš Valstybės socialinės politikos sprendimo būdų. Rengdama Transporto lengvatų įstatymo projektą, Lietuvos

Respublikos susisiekimo ministerija apskaičiavo, kad dėl teikiamų lengvatų reikės skirti vežėjams iš biudžeto apie 68 mln. Lt per metus. Faktiškai 2002 m. iš valstybės biudžeto vežėjams per savivaldybes buvo išmokėta 91,0 mln. Lt transporto kompensacijų, 2003 m. – 92,7 mln. Lt arba beveik 24 mln. Lt daugiau negu buvo skaičiuota. Lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas yra viena iš valstybinių (perduotų savivaldybėms) funkcijų<sup>1</sup>. Įvertinus tai, kad transporto lengvatoms kompensuoti skiriamos lėšos sudaro reikšmingą valstybės biudžeto lėšų, skirtų šioms funkcijoms vykdyti, dalį ir lėšų poreikio transporto kompensacijoms kasmetinę augimo tendenciją, į Valstybės kontrolės 2004 m. valstybinio veiklos audito programą buvo įtrauktas valstybės biudžeto lėšų, skirtų transporto kompensacijoms, skaičiavimo ir mokėjimo vertinimo auditas.

Valstybės kontrolės 2004-05-14 pavedimu Nr. 2020-6 valstybės biudžeto lėšų, skirtų transporto kompensacijoms, skaičiavimo ir mokėjimo vertinimo auditas pavestas atlikti Veiklos audito 2-ojo departamento vyriausiajam valstybiniam auditoriui M. Milčiūnui, vyresniesiems valstybiniam auditoriams D. Balčėtienei ir A. Borisevičiui.

#### **Šioje ataskaitoje naudojami sąvokos:**

**Keleivio bilietas** – keleivio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas. Vežant keleivius reguliariais reisais, keleivio bilietas yra būtinas.

**Priskirtosios (ribotai savarankiškos) savivaldybės funkcijos** – įgyvendindamos vietos savivaldos įstatymą ir kitus įstatymus, ir jų pagrindu priimtus kitus teisės aktus, savivaldybės šias funkcijas atlieka atsižvelgdamos į vietos sąlygas ir aplinkybes.

**Reguliarus reisas** – reisas, kuriuo keleiviai vežami nustatytu dažnumu ir maršrutais, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytose stotelėse, laikantis iš anksto nustatytą tvarkaraščių ir tarifų. Miestuose keleiviai reguliariais reisais nuo 2002-07-01 vežami autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi.

**Valstybinės (perduotos savivaldybėms) savivaldybės funkcijos** – tai yra valstybės funkcijos, perduotos savivaldybėms, atsižvelgiant į gyventojų interesus. Šios funkcijos perduodamos įstatymais ir įgyvendinamos vadovaujantis teisės aktais. Savivaldybės, įgyvendindamos šias funkcijas, turi įstatymų nustatytą sprendimų priėmimo laisvę.

**Vežėjas** – įmonė, įregistruota įstatymų nustatyta tvarka ir turinti teisę vežti keleivius bei bagažą.

**Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutas** – nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami miesto teritorijoje.

<sup>1</sup> – 1994-07-07 Vietos savivaldos įstatymo Nr. I-533 8 str.

## SUBJEKTO VEIKLOS APLINKA

Kelių transporto kodekso<sup>1</sup> 4 str. nustatyta, kad kelių transporto valstybinį valdymą vykdo Susisiekimo ministerija ir savivaldybių institucijos.

Vietos savivaldos įstatymas savivaldybės tarybai suteikia teisę nustatyti kainas ir tarifus už keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais. Savivaldybės administracija savivaldybės teritorijoje įgyvendina įstatymus ir Vyriausybės nutarimus, nereikalaujančius savivaldybės institucijų sprendimų, organizuoja ir kontroliuoja savivaldybės institucijų sprendimų įgyvendinimą arba pati juos įgyvendina<sup>2</sup>. Savivaldybės biudžeto asignavimus savivaldybės tarybos nustatyta tvarka administruoja savivaldybės administracijos direktorius.

Įvertinus tai, kad Vilniaus m. savivaldybė 2003 m. lengvatinio keleivių vežimo kompensacijoms iš valstybės biudžeto gavo 31 518 tūkst. Lt arba 34 % kompensacijų, skirtų visoms savivaldybėms šiai funkcijai vykdyti, audito subjektu pasirinkta biudžetinė įstaiga Vilniaus m. savivaldybės administracija. Vilniaus miesto savivaldybės administracija (toliau – Administracija) yra viešasis juridinis asmuo – Vilniaus miesto savivaldybės (toliau – Savivaldybė) biudžetinė įstaiga, visiškai išlaikoma iš Vilniaus miesto savivaldybės biudžeto, atliekanti viešojo administravimo funkcijas. Ją sudaro struktūriniai ir struktūriniai teritoriniai daliniai.

Administracijos steigėja yra Vilniaus miesto savivaldybės taryba (toliau – Taryba). Administracijos buveinė: Konstitucijos pr. 3, LT-09601 Vilnius.

Kelių transporto kodekse nustatyta, kad keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais valdo ir organizuoja savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos<sup>1</sup>.

Vilniaus miesto savivaldybės Energetikos ir ūkio departamentui Vilniaus miesto valdybos 2000-06-29 sprendimu Nr. 1324V „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės Energetikos ir ūkio departamento nuostatų tvirtinimo“ buvo patvirtinti šio departamento nuostatai, kuriuose pavesta analizuoti ir organizuoti miesto transporto naudojimą ir jo plėtojimą.

Naujuose 2004-04-30 patvirtintuose Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Energetikos ir ūkio departamento nuostatuose nėra nustatytų departamento uždavinių ir funkcijų, susijusių su keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimu.

Minėto Vilniaus m. savivaldybės departamento Miesto ūkio skyriaus Viešojo transporto organizavimo tarnybos 2001-05-01 nuostatuose nurodyta teikti siūlymus dėl lėšų skirstymo pagal tikslinę paskirtį, neviršijant skirtų asignavimų ir kompensacijų už lengvatinį keleivių vežimą išmokėjimo, bei organizuoti ir valdyti viešąjį transportą. Pagal dabartinę Energetikos ir ūkio departamento struktūrą šias funkcijas vykdo viešojo transporto poskyris.

<sup>1</sup> – 1996-11-19 Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas Nr. I-1628 4 str.

<sup>2</sup> – 1994-07-07 LR vietos savivaldos įstatymo Nr. I-5233 29-1 str. 2 d.

Vilniaus m. viešojo transporto organizavimo sistemoje dalyvauja 1998 m. įkurta Savivaldybės įmonė „Susisiekimo paslaugos“. Vadovaudamasi Vilniaus miesto tarybos 1998-07-15 sprendimu Nr. 230 „Dėl savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ steigimo“, Vilniaus miesto valdyba 1998-11-19 sprendimu Nr. 2156V patvirtino įsteigtos įmonės įstatus ir privalomus darbus, vienas iš kurių yra pajamų už parduotus bilietus, kompensacijų ir dotacijų kaupimas, atsiskaitymas nustatyta tvarka su vežėjais už atliktą darbą.

SĮ „Susisiekimo paslaugos“ kaip užsakovas 1999 metais sudarė laikinas sutartis su UAB „Vilniaus troleibusai“ ir UAB „Vilniaus autobusai“ dėl keleivių vežimo Vilniaus m. savivaldybės nustatytais reguliariais susisiekimo maršrutais ir vadovautis patvirtintais tvarkaraščiais. Šios sutartys turėjo galioti, kol bus sudarytos nuolatinės sutartys dėl keleivių vežimo. Laikinos sutartys nuo 1999 m. buvo papildytos naujais priedais ir galioja dabartiniu metu.

Kompensacijas vežėjams už negautas pajamas dėl Transporto lengvatų įstatymo taikymo Savivaldybė paskirsto pagal 2001-07-19 sudarytas trišales sutartis „Dėl keleivinio transporto vietinio susisiekimo maršrutų vežėjo, dirbančio bendroje bilietų sistemoje, transporto lengvatų negautų pajamų atlyginimo“ tarp Vilniaus miesto savivaldybės, SĮ „Susisiekimo paslaugos“ ir vežėjų (UAB „Vilniaus troleibusai“ ir UAB „Vilniaus autobusai“).

## **AUDITO PROCESAS**

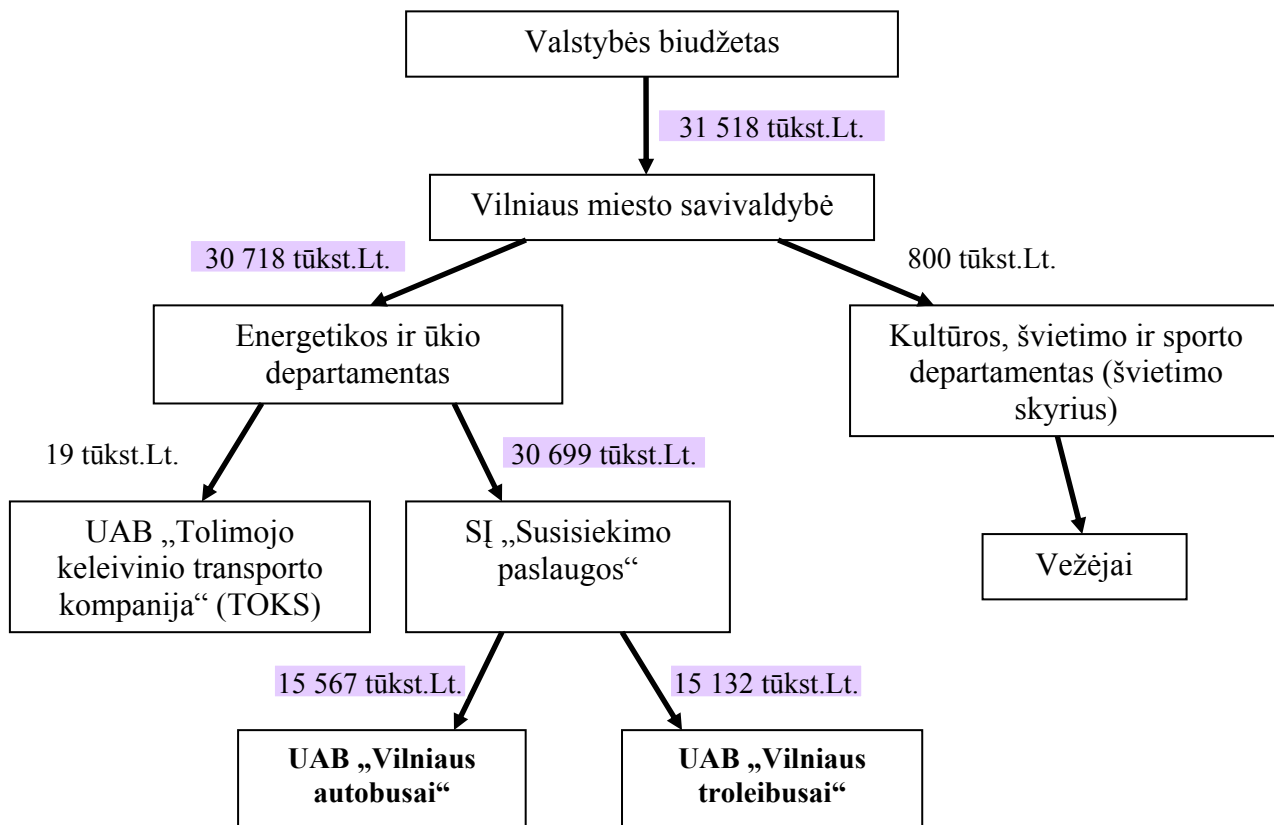
### **Audito objektas**

Audito objektu pasirinkome tą valstybės biudžeto lėšų, skirtų transporto lengvatoms kompensuoti, dalį, kurią Vilniaus m. savivaldybės administracijos Energetikos ir ūkio departamentas pervedė SĮ „Susisiekimo paslaugos“, o ši paskirstė vežėjams – UAB „Vilniaus autobusai“ ir UAB „Vilniaus troleibusai“. 2003 m. negautoms pajamoms kompensuoti dėl Transporto lengvatų įstatymo taikymo šie vežėjai gavo 30 699 tūkst. Lt arba 97,4 proc. visų transporto kompensacijoms skirtų lėšų.

Vilniaus miesto savivaldybė specialiosioms tikslinėms dotacijoms vežėjų negautoms pajamoms atlyginti 2003 m. gavo iš Valstybės biudžeto ir sumokėjo vežėjams iš viso 31 518 tūkst. Lt, kuriuos paskirstė:

---

<sup>1</sup> – Kelių transporto kodekso 4 str. 3 d.



– pasirinktas šio audito objektas

3 pav. 2003 m. tikslinių dotacijų vežėjų negautoms pajamoms atlyginti paskirstymo schema.

- 2,5 % arba 800 tūkst. Lt sudarė vežėjų negautų dėl moksleivių, našlaičių ir likusių be tėvų globos vaikų vežimo maršrutiniais vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais ir keleiviniais traukiniais į Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje esančias švietimo įstaigas ir atgal pajamų atlyginimas (asignavimų valdytojas – Vilniaus miesto savivaldybės Kultūros, švietimo ir sporto departamentas (Švietimo skyrius)).
- 97,5 % arba 30 718 tūkst. Lt sudarė kompensacijos vežėjams už lengvatinį keleivių vežimą (asignavimų valdytojas – Vilniaus miesto savivaldybės Energetikos ir ūkio departamentas), iš jų:
  - 0,06 % arba 19 tūkst. Lt (iš jų 13 tūkst. Lt už 2003 m. vykdytus vežimus ir 6 tūkst. Lt padengtas išskolinimas) apmokėta Tolimojo keleivinio susisiekimo kompanijai (toliau tekste – TOKS);
  - 99,94 % arba 30 699 tūkst. Lt (iš jų 29 831 tūkst. Lt už 2003 m. vykdytus vežimus ir 868 tūkst. Lt SĮ „Susisiekimo paslaugos“ apmokėtas išskolinimas UAB „Vilniaus troleibusai“ ir UAB „Vilniaus autobusai“:
    - 49,3 % arba 15 132 tūkst. Lt – UAB „Vilniaus troleibusai“;
    - 50,7 % arba 15 567 tūkst. Lt – UAB „Vilniaus autobusai“.

Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymu priskirtų kompensacijų (lengvatinio keleivių vežimo) valstybės biudžeto lėšų poreikio skaičiavimo tvarką audituojamu laikotarpiu reglamentavo Lietuvos Respublikos finansų ministro patvirtintos valstybės biudžeto lėšų valstybinėms (perduotoms savivaldybėms) funkcijoms vykdyti skaičiavimo laikinosios rekomendacijos<sup>1</sup>, pagal kurias valstybės biudžeto lėšų poreikis šiai funkcijai priklauso nuo taikomų nuolaidų dydžio, parduotų su nuolaidomis bilietų skaičiaus ir savivaldybių nustatytų vienkartinio ir mėnesinių važiavimo vietiniu transportu bilietų kainos (be nuolaidos).

SĮ „Susisiekimo paslaugos“ yra atsakinga už keleivinio transporto bilietų gamybą, platinimą ir kontrolės organizavimą. Įmonė kas mėnesį teikia ataskaitas Vilniaus m. savivaldybės Energetikos ir ūkio departamentui apie per praėjusį mėnesį su nuolaida parduotus vietinio reguliaraus susisiekimo autobusais ir troleibusais bilietus ir apskaičiuoja negautų pajamų sumą dėl keleiviams teikiamų transporto lengvatų.

Kadangi Vilniaus m. savivaldybei iš valstybės biudžeto sumokėtos vežėjams mokamos kompensacijos už lengvatinį keleivių vežimą tiesiogiai priklauso nuo savivaldybių nustatomų keleivių bilietų kainų dydžio, mes šio audito metu aiškinomės keleivių bilietų kainų nustatymo principus ir nagrinėjome veiksnius, galinčius turėti įtakos Vilniaus miesto viešojo transporto (autobusų ir troleibusų) bilietų kainos nustatymui.

Audito tikslas: įvertinti, ar taikoma lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimo ir mokėjimo vežėjams tvarka užtikrina ekonomišką (taupų) šiai funkcijai vykdyti skiriamų valstybės biudžeto lėšų naudojimą.

### **Audito mastas**

Audituojamas laikotarpis – 2003 metai. Duomenų palyginimui vadovavomės 1999–2002 metų statistika.

### **Audito darbo metodai**

Audito metu lyginome atskirų laikotarpių duomenis, kalbėjomės su audituojamos srities atsakingais darbuotojais, nagrinėjome bilietų kainų nustatymo priežastis, kurios tiesiogiai veikia valstybės biudžeto lėšų, skiriamų transporto kompensacijoms, dydį.

Audito metu, siekdami palyginti Vilniaus mieste surinktą informaciją ir išsiaiškinti, kaip kituose Lietuvos miestuose nustatytos maršrutinių autobusų ir troleibusų bilietų kainos, ieškodami geros praktikos pavyzdžių organizuojant vietinio (miesto) transporto paslaugų sistemą, bendravome su Alytaus, Panevėžio, Kauno ir Klaipėdos miestų savivaldybių administracijų atsakingais

---

<sup>1</sup> – FM 2001-04-12 įsakymas Nr. 101 „Dėl laikinųjų rekomendacijų rengiant valstybinių (perduotų savivaldybėms) funkcijų skaičiavimus“.

darbuotojais ir vietiniais miestų vežėjais. Mes tikimės, kad miestų veiklos palyginimas ar geros praktikos pavyzdžių pateikimas gali suteikti naudingų ir įgyvendinamų sprendimų, ieškant viešojo transporto sistemos valdymo tobulinimo galimybių. Efektyviausias būdas įdiegti pokyčius veikloje – daryti tai, mokantis iš kitų ūkinių subjektų turimos patirties.

Atlikdami šį auditą, darėme prielaidą, kad visi auditui pateikti dokumentai yra išsamūs ir galutiniai, o dokumentų kopijos tiksliai atitinka originalus.

## AUDITO REZULTATAI

### 1. VALSTYBĖS BIUDŽETO LĖŠOS, SKIRTOS TRANSPORTO KOMPENSACIJOMS

Kelių transporto kodekso (galiojusio 2000 m.) 16 str. 2 d. nustatyta, kad keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais tarifus nustato savivaldybės. Šią funkciją pagal Vietos savivaldos įstatymą vykdo savivaldybių tarybos.

Vilniaus miesto savivaldybės taryba 2000-07-26 sprendimu Nr. 54 „Dėl maršrutinių autobusų ir troleibusų bilietų kainų nustatymo“ patvirtino bendrus maršrutinių autobusų ir troleibusų važiavimo bilietus ir nustatė vienkartinių bei mėnesinių bilietų kainas (vienkartinio bilieto kaina padidinta nuo 0,60 Lt iki 0,80 Lt). Nuo keleivio bilieto kainos dydžio tiesiogiai priklauso iš valstybės biudžeto vežėjams mokamų kompensacijų (lengvatinio keleivių vežimo) dydis. Tai parodo 1 lentelėje pateikti duomenys.

1 lentelė

#### Gautos pajamos Vilniaus m. (SĮ „Susisiekimo paslaugos“ duomenimis), pardavus keleivių bilietus ir lengvatinio keleivių vežimo kompensacijos 2003 m.

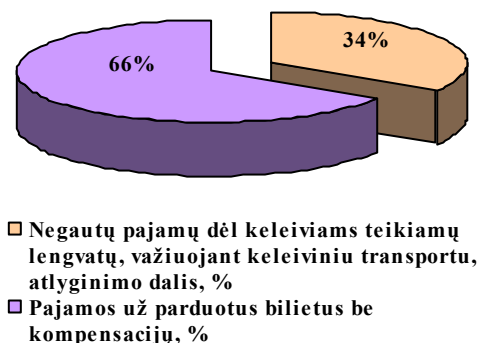
Bilieto rūšis	Keleivių bilietų kainos, Lt	Parduota bilietų, vnt.	Gauta pajamų už parduotus bilietus, Lt	Negautų pajamų dėl keleiviams suteiktų lengvatų kompensavimo dydis (lengvatinio keleivių vežimo kompensacijos), Lt	Iš viso pajamų (4+6), Lt
1	2	3	4	5	6
<b>Iš viso be nuolaidų</b>	50,00; 40,00; 35,00; 28,00; 1,00; 0,80	29 040 570	45 359 603,20	<b>0,00</b>	<b>45 359 603,20</b>
<b>Iš viso su 50 ir 80% nuolaidomis</b>		<b>14 952 272</b>	<b>13 057 007,84</b>	<b>29 830 595,36</b>	<b>42 887 603,20</b>
Iš viso su 50% nuolaida	25,00; 17,50; 0,50; 0,40	13 612 207	7 411 732,00	7 249 492,00	14 661 224,00
Iš viso su 80% nuolaida	10,00; 7,00; 0,16	1 340 065	5 645 275,84	22 581 103,36	28 226 379,20
<b>IŠ VISO</b>		<b>43 992 842</b>	<b>58 416 611,04</b>	<b>29 830 595,36</b>	<b>88 247 206,40</b>



1 lentelės duomenimis 34 % arba 29,8 tūkst. Lt, visų pajamų, gaunamų už keleivių vežimą miesto autobusais ir troleibusais, sudaro sumos, kurios mokamos kaip kompensacijos iš valstybės biudžeto už lengvatinį keleivių vežimą.

Palyginimui pateikiame duomenis apie Lietuvos municipalinių vežėjų gaunamų kompensacijų dalį visų pajamų už parduotus bilietus atžvilgiu:

- UAB „Vilniaus autobusai“ – 40,6 %;
- UAB „Vilniaus troleibusai“ – 36,9 %;
- UAB „Kauno autobusai“ – 37,9 %;
- AB „Autrolis“ (Kauno troleibusų parkas) – 35,7%;
- Klaipėdos miesto vežėjai – 34,7 %;
- UAB „Panevėžio autobusų parkas“ – 38,6 %.



4 pav. Visų pajamų už bilietus pasiskirstymas.

Norime atkreipti dėmesį į minėtą Kelių transporto kodekso nuostatą, kad keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais tarifus nustato savivaldybės ir pagal galiojančią tvarką valstybės biudžeto lėšų poreikis transporto lengvatų kompensacijoms priklauso nuo taikomų nuolaidų dydžio, su nuolaidomis parduotų bilietų skaičiaus ir savivaldybių nustatytų vienkartinio bei mėnesinių važiavimo vietiniu transportu bilietų kainos (be nuolaidos). Esant tokiai situacijai, **valstybė negali turėti įtakos savivaldybių tvirtinamam viešojo transporto bilieto kainos dydžiui, nors tai tiesiogiai susiję su kompensacijų už lengvatinį keleivių vežimą dydžiu.**

*Pastaba.* Valstybinė kainų ir energetikos kontrolės komisija pagal jai suteiktus įgaliojimus nustato kainodaros principus ir maksimalių dydžių skaičiavimo metodikas keleivių vežimo kelių transportu reguliariaisiais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais.

Kompensacijų už lengvatinį keleivių vežimą pasiskirstymas 2003 m. Vilniaus m., (SĮ „Susisiekimo paslaugos“ duomenimis):

- 80 % nuolaidų suma sudarė 22 581 tūkst. Lt, t. y. 75,7 % visų nuolaidų arba 25,59 % bendros bilietų realizacijos,
- 50 % nuolaidų suma sudarė 7 249 tūkst. Lt, t. y. 24,3 % visų nuolaidų arba 8,21 % bendros bilietų realizacijos.

2 lentelė

#### Lengvatinių bilietų (80 % nuolaida) realizacija 2003 metais

Bilietų rūšis	Kompensuojama suma, tūkst. Lt	Dalis iš visos 80 % nuolaidų sumos, %	Dalis visų nuolaidų atžvilgiu, %	Dalis visų įplaukų atžvilgiu, %
Mėnesiniai bilietai (7 ir 10 Lt vertės)	22 110	97,91	74,12	25,05
Vienkartiniai bilietai (0,16 Lt vertės)	471	2,09	1,58	0,53
<b>Iš viso su 80 % nuolaida</b>	<b>22 581</b>	<b>100</b>	<b>75,70</b>	<b>25,59</b>

**Lengvatinių bilietų (50 % nuolaida) realizacija 2003 metais**

<b>Bilietų rūšis</b>	<b>Kompensuo- jama suma, tūkst. Lt</b>	<b>Dalis iš visos 50 % nuolaidų sumos, %</b>	<b>Dalis visų nuolaidų atžvilgiu, %</b>	<b>Dalis visų įplaukų atžvilgiu, %</b>
Mėnesiniai bilietai (27 ir 17,50 Lt vertės)	1 842	25,41	6,17	2,09
Vienkartiniai bilietai (0,50 ir 0,40 Lt vertės)	5 407	74,59	18,13	6,13
<b>Iš viso su 50 % nuolaida</b>	<b>7 249</b>	<b>100</b>	<b>24,30</b>	<b>8,21</b>

2 ir 3 lentelėje pateikti duomenys rodo, kad 74,12 % pajamų, gautų už visus išplatintus keleivių bilietus, kuriems taikomos nuolaidos, sudaro mėnesiniai bilietai su 80 % nuolaida. Tai sudaro 25,05 % įplaukų už visus išplatintus bilietus. 80 % nuolaida keleivio bilietams yra nemaža socialinė parama Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme numatytiems žmonių grupėms, tačiau tai yra ir didelė valstybės biudžeto išlaidų dalis, kuri, mūsų nuomone, kelia riziką galimam neteisėtam jų panaudojimui. Pavyzdžiui, šiuo metu esant 80 % dydžio transporto lengvatoms, atsiranda galimybė suinteresuotoms vežėjų grupėms supirkti 10 Lt vertės bilietus ir už kiekvieną bilietą gauti po 40 Lt kompensacijos iš valstybės biudžeto.

Toliau pateikiame audito metu nustatytus rizikos faktorius, kurie susiję su 80 % nuolaidos taikymu keleivio bilietui:

- Vilniaus miesto savivaldybės Energetikos ir ūkio departamento ir SĮ „Susisiekimo paslaugos“ atsakingi darbuotojai mums nepateikė skaičiaus žmonių, kurie Vilniaus mieste turi teisę įsigyti važiavimo bilietus su 80 % nuolaida;

- nėra kontrolės mechanizmo, kuris užtikrintų taikomų lengvatų teisingumą. Pavyzdžiui, Alytaus mieste

viešojo transporto paslaugas atlieka tik privatūs vežėjai. Keleivio bilietus galima įsigyti tik transporto priemonėje. Bilietų kontrolę ir lengvatinių bilietų apskaitą atlieka du savivaldybės darbuotojai, kurie negali bausti keleivių už važiavimą be bilieto, nes tokiais atvejais yra sudėtinga nustatyti, kas dėl to kaltas, ar vairuotojas, kuris nepardavė bilieto, ar keleivis, kuris jo neįsigijo.

Savivaldybės planuoja ir skaičiuoja kompensacijas už lengvatinį keleivių vežimą (tikslinės dotacijos). Išanalizavus aplankytų savivaldybių duomenis, mums iškilo abejonių, ar pagrįstas minėtų lėšų planavimas, jeigu nemaža kompensacijų dalis baigiantis finansiniams metams lieka nepanaudota. Pavyzdžiui, Vilniaus miesto savivaldybės energetikos ir ūkio departamentas nepanaudojo 2003 metams planuotų išmokėti 874,3 tūkst. Lt kompensacijų už lengvatinį pervežimą, todėl šia lėšų suma kompensavo ankstesnių metų įsiskolinimus, susidariusius iki 2002 m., Panevėžio miesto savivaldybė iš tikslinių dotacijų išmokėjo 2082,5 tūkst. Lt kompensacijų ir dar gražino ankstesnių metų skoloms padengti 800 tūkst. Lt, tai yra nepanaudotų tikslinių dotacijų suma

**Pastebėjimas** – visų mūsų audito metu aplankytų savivaldybių darbuotojai, atsakingi už viešojo transporto organizavimą, neatsakė į klausimą, kiek jų teritorijoje gyvena žmonių, turinčių teisę įsigyti važiavimo bilietus su 80 % nuolaida.

sudarė apie 40 % išmokėtų kompensacijų sumos. Tai rodo, kad gali būti netikslus kompensacijų poreikio planavimas.

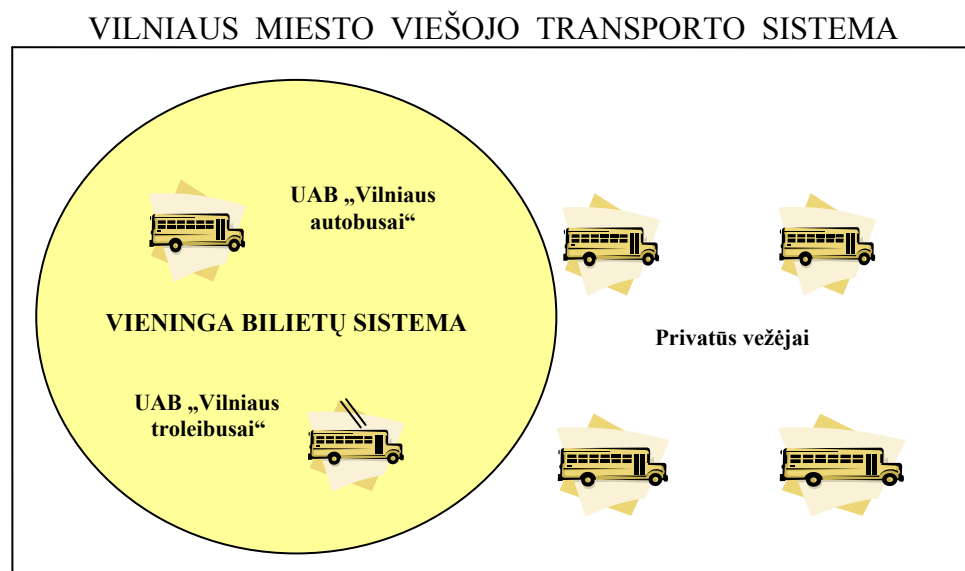
**Pastebėjimas.** Alytaus mieste bankrutavus autobusų parkui, viešojo transporto paslaugas teikia tik privatūs vežėjai, vežantys keleivius tik mikroautobusais. Tai neužtikrina dalies žmonių su fizine negalia teisės naudotis šia paslauga, tai yra, šie miesto gyventojai ar svečiai negali naudotis valstybės teikiama lengvata.

### ***IŠVADOS***

- Esant Kelių transporto kodekso nuostatai, jog keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais tarifus nustato savivaldybės, valstybė neturi įtakos savivaldybių tvirtinamam viešojo transporto bilieto kainos dydžiui, nors tai tiesiogiai susiję su kompensacijų, mokamų iš valstybės biudžeto už lengvatinį keleivių vežimą, dydžiu.
- Esant teisei įsigyti važiavimo bilietus su 80 % nuolaida, yra rizika, kad šalies vežėjai kompensacijas, mokamas iš valstybės biudžeto už lengvatinį keleivių vežimą, gali gauti neteisėtai.

## **2. VIEŠOJO TRANSPORTO BILJETŲ KAINŲ NUSTATYMO VERTINIMAS**

Šiuo metu Vilniaus mieste viešojo transporto paslaugas teikia privatūs vežėjai ir du vežėjai, kurių 100 % akcijų priklauso miesto savivaldybei. Pastarieji vežėjai dirba pagal vieningą bilietų sistemą, kai keleivis su vienu bilietu gali važiuoti ir troleibusais, ir autobusais. Vieninga bilietų sistema labai patogi keleiviams.



5 pav. Vilniaus miesto viešojo transporto sistema.

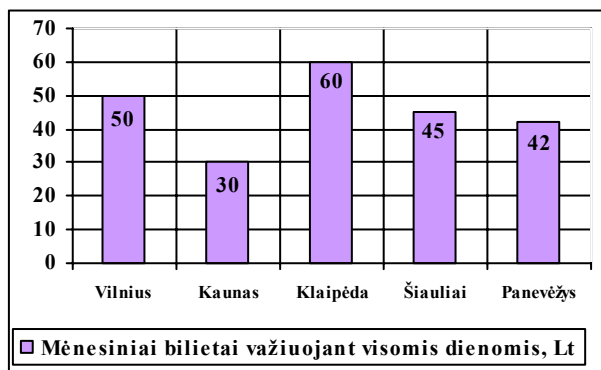
Vilniaus miesto privatūs vežėjai, kurie iš valstybės biudžeto negauna kompensacijų, vieningoje bilietų sistemoje nedalyvauja, o keleivis, naudodamasis šių vežėjų paslaugomis, gali atsiskaityti už paslaugas, tik įsigydamas bilietą transporto priemonėje.

2000-07-26 Vilniaus miesto tarybos sprendimu Nr. 54 buvo nustatytos maršrutinių autobusų ir troleibusų bilietų kainos: vienkartiniam bilietui – 0,80 Lt, mėnesiniam bilietui kalendorinėmis dienomis – 35 Lt ir kitos.

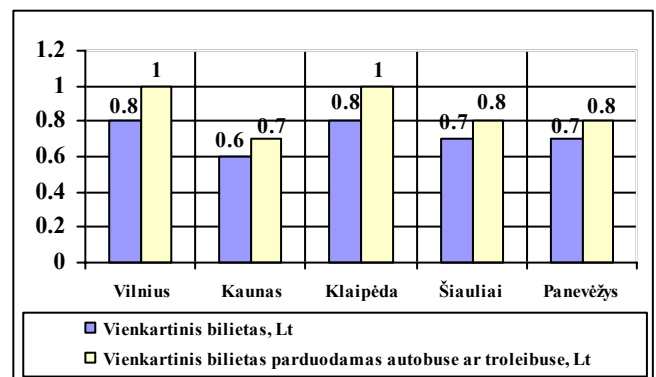
Pagal 2004 m. birželio mėn. „Ernst & Young“ atliktos finansinio veiklos modeliavimo ir SWOT analizės duomenis UAB „Vilniaus autobusai“ ir UAB „Vilniaus troleibusai“, **kaip bazinė prielaida**, viešojo transporto vienkartinio bilieto kaina gali būti nustatoma vadovaujantis taisykle „1/1000 vidutinio atlyginimo“. Vidutinis darbo užmokestis 2003 m. Vilniaus mieste buvo 985 Lt, todėl, vadovaujantis minėta taisykle, viešojo transporto bilieto kaina sudarytų apie 1 Lt.

Kalbantis su Vilniaus miesto savivaldybės Energetikos ir ūkio departamento direktoriumi paaiškėjo, kad bilietų kainų didinti neplanuojama.

Palyginimui mes pateikiame Lietuvos miestų, iš kurių gavome informaciją, savivaldybių patvirtintų tarifų dydžius:



6 pav. Mėnesinių bilietų kainos, važiuojant kalendorinėmis dienomis.



7 pav. Vienkartinį bilietų kainos.

*Pastaba. Vilniaus ir Klaipėdos miestuose bilietų kainos priklauso vieningai bilietų sistemai.*

Keleivių vežimo bilietų kainos atskiruose miestuose yra skirtingos. Tai lemia keleivių srautai ir vežimo savikaina, priklausantys nuo kiekvieno miesto ypatumų, pavyzdžiui, transporto tinklo išdėstymo, transporto grūsčių, vežėjų patiriamų sąnaudų optimalumo, vietos valdžios požiūrio į miesto viešojo transporto organizavimą ir valdymą.

Palyginimui pateikiame atskirų miestų vežėjų vieno kilometro savikainos bei kitų rodiklių, galinčių turėti įtakos bilieto kainai, 2003 metų duomenis:

Rodikliai	Vilniaus		Kauno		Panevėžio autobusų parkas	Klaipėdos autobusų parkas
	troleibusų parkas	autobusų parkas	troleibusų parkas	autobusų parkas		
Gyventojų skaičius mieste, tūkst. gyventojų	553,2		373,7		118,8	191,6
Vidutinis maršruto ilgis, km	8,2	12,1	11,0	15,0	8,4	10,5
1 km. savikaina, Lt	3,0	2,94	2,42	2,42	1,98	1,88
Pajamos, tenkančios 1 km, Lt	2,69	2,29	2,28	1,95	1,85	1,88

Pagal surinktus duomenis tik Klaipėdos autobusų parko pajamos padengia patiriamas sąnaudas.

Surinkta informacija parodė, kad nei gyventojų skaičius, nei transporto maršrutų ilgiai, nedaro lemiamos įtakos vežėjų veiklos pelningumui.

**Pastebėjimas.** Klaipėdos mieste, įsteigus Viešąją įstaigą „Klaipėdos kelevinis transportas“ (įsteigta, siekiant efektyviau valdyti Klaipėdos miesto kelevinio transporto sistemą), **su vežėjais yra atsiskaitoma už ridą.** Tam turėjo įtakos ir **įdiegta bendra bilietų sistema, apimanti ir privačius vežėjus.** Vežėjai dalyvauja konkurse, kuriame pateikiami sudaryti maršrutų paketai.

Tokia bendra bilietų sistema panaikina galimybę vežėjams slėpti pajamas ir suvienodina konkurencines sąlygas, o atsiskaitymas už ridą padeda vežėjams tiksliau planuoti pajamas ir investicijas.

Europos komisijos Baltojoje knygoje yra pažymėta, kad toks konkurenciją reguliuojantis modelis, koks šiuo metu yra Klaipėdoje, yra efektyviausias viešojo transporto valdymo modelis.

Kituose Lietuvos miestuose su vežėjais atsiskaitoma pagal parduotus bilietus.

## ***IŠVADOS***

- Vilniaus mieste privatūs vežėjai nedalyvauja vieningoje (bendroje) bilietų sistemoje. Vieninga bilietų sistema, įjungiant ir privačius vežėjus, panaikintų galimybę vežėjams slėpti pajamas ir suvienodintų municipalinių bei privačių vežėjų konkurencines sąlygas.
- Efektyvus atsiskaitymas su vežėjais yra atsiskaitymas pagal ridą, tai leistų vežėjams tiksliau planuoti pajamas ir investicijas, taip pat padėtų sureguliuoti viešojo transporto sistemą mieste.

### **2.1. Viešojo transporto bilietų kainų tvirtinimo vertinimas**

Kaip minėta ataskaitoje, 2000-07-26 Vilniaus miesto taryba nustatė maršrutinių autobusų ir troleibusų bilietų kainas. Šios **kainos nebuvo konkrečiai apskaičiuotos, neaiški tvirtinamo bilieto vertė.** Vienkartinių bei mėnesinių bilietų kainoms nustatyti nesudaryta ir nepatvirtinta skaičiavimo metodika, nėra aiškaus ekonominio pagrindimo.

Vilniaus m. savivaldybės Energetikos ir ūkio departamento atsakingi darbuotojai nepaaiškino, kodėl teikiant pasiūlymus (aiškinamąjį raštą) Vilniaus savivaldybės tarybai didinti bilietų kainas, nebuvo apskaičiuota tvirtinamo bilieto vertė (bilieto savikaina).

**Pastebėjimas.** Mūsų aplankytose savivaldybėse negavome aiškaus atsakymo, kaip buvo apskaičiuotos siūlomos tvirtinti kelevių bilietų kainos. Lietuvos miestų savivaldybių už viešojo transporto organizavimą atsakingi darbuotojai teigė, kad bilieto kainos dydžio tvirtinimas yra politinis savivaldybių tarybų sprendimas. Mūsų nuomone, tvirtinant bilietų kainas, turi būti konkreti ir pagrįsta bilieto kainos apskaičiavimo tvarka ar metodika, tokiu atveju bilieto kainos tvirtinimas būtų nepriklausomas nuo politikų valios.

Norime atkreipti dėmesį į tai, kad aiškinamąjį raštą prie sprendimo projekto „Dėl bilietų važiuoti maršrutiniais autobusais ir troleibusais kainų nustatymo“ paruošė ūkio subjektas (SĮ „Susisiekimo paslaugos“), kuris gali būti suinteresuotas bilietų kainų didinimu, nes tai lemia šios

įmonės pajamų augimą. Audito metu mums pateiktoje SĮ „Susisiekimo paslaugos“ direktoriaus pažymoje dėl bilietų kainų pagrindimo nurodyta, kad viena iš pagrindinių priežasčių bilietų kainų didinimui buvo nepatenkinama municipalinių vežėjų finansinė padėtis. Pažymoje yra pateiktos 2000 m. prognozuojamos UAB „Vilniaus autobusai“ ir UAB „Vilniaus troleibusai“ pajamos ir išlaidos (savikaina + veiklos sąnaudos), jas skaičiuojant pagal vienkartinio bilieto kainą – t.y. jei bilietas kainuotų 0,60 Lt, 0,80 Lt ir 0,90 Lt. Šiuose skaičiavimuose nebuvo įvertintos SĮ „Susisiekimo paslaugos“ pajamos ir išlaidos.

Vilniaus miesto savivaldybės valdyba 2001-09-06 sprendimu Nr. 1797V patvirtino pajamų už parduotus bilietus ir negautų dėl važiavimo keleiviniu transportu lengvatų pajamų atlyginimo paskirstymo vežėjams, prisijungusiems prie vieningos bilietų sistemos, tvarką. Šioje tvarkoje nustatyta formulė, pagal kurią skaičiuojama vežėjui mokėtina suma ir pagal kurią atsiskaitoma su vežėjais už jų suteiktas vežimo paslaugas. Vežėjui mokėtina suma apskaičiuojama pagal formulę:

$$S = P_{VMVz} + P_{BVMVz} + KS_{Vz}$$

$P_{VMVz}$  – pajamos už vienkartinius bilietus, parduotus vežėjo transporto priemonėse, ir parduotus mėnesinius vežėjo bilietus.  
 $P_{BVMVz}$  – pajamos už parduotus bendrus vienkartinius ir mėnesinius bilietus.  
 $KS_{Vz}$  – negautų dėl važiavimo keleiviniu transportu lengvatų pajamų dalis.

Šioje formulėje numatyta, kad:

- skaičiuojant vežėjams pajamas už parduotus vienkartinius ir mėnesinius bilietus, taikomas koeficientas 0,85 (arba 85 %), t.y. likusi dalis – 0,15 (arba 15 %) priskiriama SĮ „Susisiekimo paslaugos“ pajamoms,
- skaičiuojant pajamas už vienkartinius bilietus, parduotus vežėjo transporto priemonėse, 0,04 (arba 4%) priskiriama SĮ „Susisiekimo paslaugos“ pajamoms,
- skaičiuojant negautų dėl važiavimo keleiviniu transportu lengvatų pajamų dalį tenkančią vežėjams, netaikomas koeficientas, t.y. SĮ „Susisiekimo paslaugos“ negauna pajamų nuo kompensacijų, skirtų vežėjams.

Audito metu mes domėjomės, ar vežėjai skaičiuoja vieno keleivio važiavimo savikainą. Vežėjų nuomone, keleivio pervežimo kainą apskaičiuoti galima tik teoriškai, nes sunku nustatyti, kaip dažnai keleivis važiuoja, turėdamas mėnesinį bilietą. Vieni vežėjai skaičiuoja, kad keleivis važiuoja 2 kartus per dieną, kiti – 3 kartus ir kt. Tam, kad neliktų keleivio bilieto vertės nustatymo interpretacijų, būtų tikslinga su vežėjais atsiskaityti pagal ridą.

Mūsų nuomone, būtina nustatyti keleivio bilieto kainos pasikeitimo (indeksavimo) tvarką. Joje turėtų būti numatytos kainos pasikeitimo priežastys ir jų sprendimo būdai. Pavyzdžiui, per tam tikrą laikotarpį, išaugus kuro ar elektros energijos kainai, turi būti aiškiai nustatyta, kaip bus

didinama bilieto kaina arba kaip pasikeis atsiskaitymas su vežėjais, apmokant už ridą. Atsiskaitymo tvarka ir sąlygos gali būti numatomos ir kitokia forma, pavyzdžiui, sutartyse su vežėjais.

### ***IŠVADOS***

- Prieš tvirtinant (didinant) maršrutinių autobusų ir troleibusų bilietų kainas, jos nebuvo konkrečiai apskaičiuotos. Vienkartinių bei mėnesinių bilietų kainoms nustatyti nesudaryta ir nepatvirtinta skaičiavimo metodika, nėra aiškaus ekonominio pagrindimo. Todėl yra rizika, kad bilieto kaina gali būti patvirtinta neobjektyviai ir kad valstybės teikiamos kompensacijos panaudojamos netaupiai.
- Nėra patvirtintos keleivio bilieto kainos dydžio keitimo tvarkos, todėl yra galimybė taikyti skirtingus bilieto kainos nustatymo būdus.

## **2.2. Transporto paslaugų išlaidų ir pajamų valdymo vertinimas**

Pagrindiniai viešojo transporto bilietų kainų nustatymo veiksniai yra:

- vežimo savikaina (sąnaudų rodikliai, jų kitimo tendencijos, pagrindumas, optimizavimo galimybės),
- vežėjų veiklos efektyvumas,
- keleivių srautų, paslaugų kokybės ir jų pokyčių įtaka galimam bilietų kainų koregavimui.

Svarbiausias bilieto kainos nustatymo veiksnys yra vežėjo paslaugų savikaina, kuri yra pagrindinis išlaidų kalkuliavimo objektas. Paslaugų savikainos reikšmė ypač svarbi prognozuojant bilietų kainas, vertinant ūkinių subjektų veiklą ir priimant racionalių valdymo sprendimus. Šios savikainos mažinimas yra objektyvi ūkio plėtros būtinybė. Todėl transporto paslaugas teikiančios įmonės turėtų ieškoti būdų siekti geresnių rezultatų su mažiausiomis sąnaudomis. Savikainos mažinimas yra vienas iš kokybinių rodiklių, parodančių veiklos efektyvumą.

Bendrovės „Vilniaus troleibusai“ 2002–2003 metų laikotarpio paslaugų savikaina ir pajamų augimas didėjo maždaug vienodai. UAB „Vilniaus autobusai“ ir SĮ „Susisiekiimo paslaugos“ per tą patį laikotarpį atliktų paslaugų savikaina didėjo sparčiau negu gaunamos pajamos. Tai rodo, kad pastarieji du ūkio subjektai galėtų daugiau skirti dėmesio savikainos mažinimui. Audito metu mes neanalizavome šių ūkinių subjektų sąnaudų pagrįstumo. Ataskaitoje minėjome, kad „Ernst & Young“ atliko UAB „Vilniaus autobusai“ ir UAB „Vilniaus troleibusai“ finansinio veiklos modeliavimo ir SWOT analizę ir nustatė, kad bendrovės turi galimybę didinti veiklos efektyvumą,

mažindamos darbuotojų skaičių, atsisakydamos pagalbinės veiklos, optimizuodamos valdymo organizacinę struktūrą.

Norime paminėti keletą pastebėjimų, kur, mūsų manymu, yra galimybė optimizuoti patiriamas sąnaudas:

- Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimais 2003 metais SĮ „Susisiekimo paslaugos“ įsigijo iš savivaldybės lėšų Mercedes-Benz“ autobusų (14 vienetų), nors ši įmonė neatlieka viešojo transporto paslaugų. SĮ „Susisiekimo paslaugos“ lėšas autobusų įsigijimui gavo iš Vilniaus m. savivaldybės. Pagal transporto priemonių nuomos sutartį SĮ „Susisiekimo paslaugos“, negavusi Vilniaus miesto valdybos leidimo (įmonės įstatų 3.1.5.p.), išnuomojo autobusus UAB „Vilniaus autobusai“. Ši bendrovė moka už Mercedes-Benz autobusus nuomos mokesčių, o nusidėvėjimą skaičiuoja SĮ „Susisiekimo paslaugos“. Abi įmonės patiria sąnaudas: SĮ „Susisiekimo paslaugos“ – po 62,0 tūkst. Lt per mėnesį nusidėvėjimo sąnaudų, UAB „Vilniaus autobusai“ – po 62,4 tūkst. Lt nuomos sąnaudų. Be to, pastaroji bendrovė neturi galimybių kaupti amortizacinių atskaitymų parko atnaujinimui. Perdavus minėtus autobusus į UAB „Vilniaus autobusai“ balansą, patiriamos bendros sąnaudos sumažėtų apie 750 tūkst. Lt per metus.

- Ir UAB „Vilniaus autobusai“, ir UAB „Vilniaus troleibusai“ planuoja 2003–2005 metais atnaujinti transporto priemonių parką, todėl yra galimybė sumažinti remonto išlaidas. Pavyzdžiui, UAB „Vilniaus autobusai“ remonto darbininkų darbo užmokesčio išlaidos 2003 metais sudarė 83% autobusų vairuotojų darbo užmokesčio dalies.

Taip pat naujos transporto priemonės bus ekonomiškesnės.

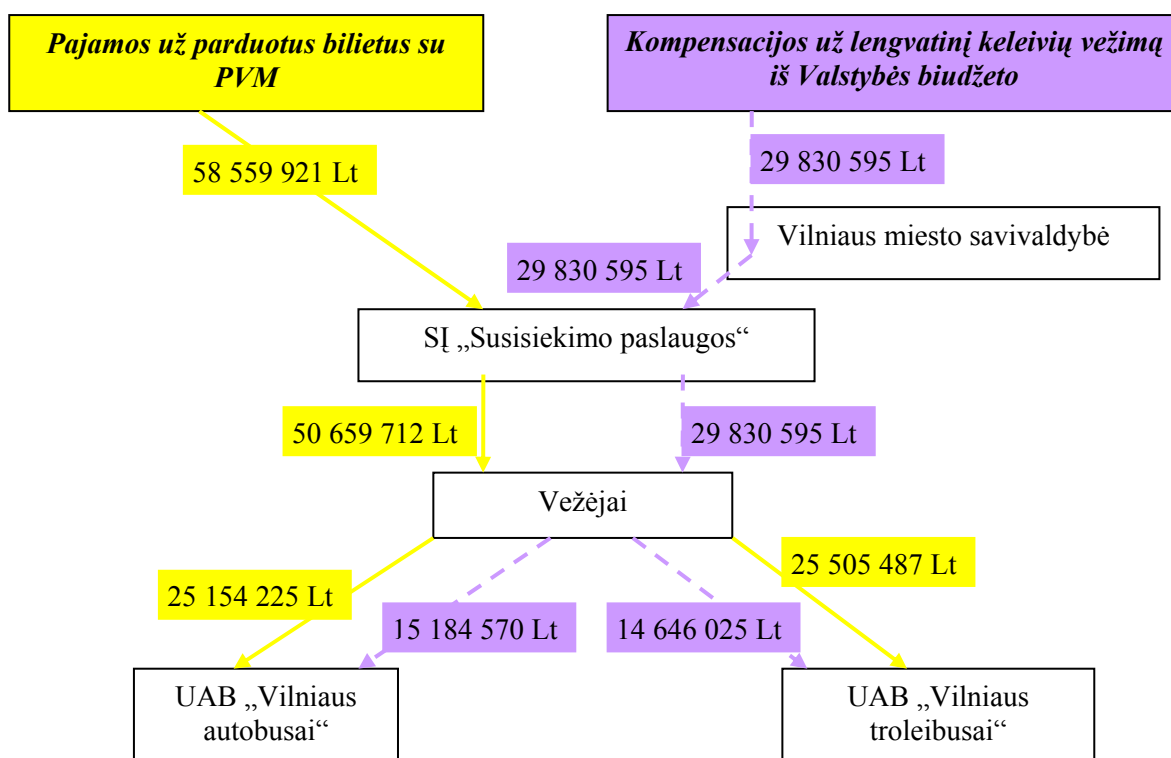
- Svarstyti galimybę atsisakyti nuostolingos kitos veiklos.
- Neaiškus pajamų dalies nuo realizuotų bilietų atskaitymo įmonei „Susisiekimo paslaugos“ pagrindumas. Pavyzdžiui, realizuotų transporto priemonėje bilietų vertės 4 % paliekama šiai įmonei bilieto gamybos išlaidoms kompensuoti. Tai sudaro 0,032 Lt vienkartinio bilieto vertės (0,80 Lt), tuo tarpu šio bilieto pagaminimo savikaina yra apie 0,01 Lt. Tokių bilietų per 2003 metus buvo realizuota 4 886,6 tūkst. vnt. Pažymime, kad SĮ „Susisiekimo paslaugos“ 2003 metais bendrasis pelnas (pajamos už paslaugas + kompensacijos – paslaugų savikaina) buvo 8 246,4 tūkst. Lt, atitinkamai UAB „Vilniaus autobusai“ – 3 266,1 tūkst. Lt nuostolis, UAB „Vilniaus troleibusai“ – 1 570,8 tūkst. Lt nuostolis, o grynasis pelnas SĮ „Susisiekimo paslaugos“ – 23 tūkst. Lt, UAB



„Vilniaus autobusai“ – 8 942 tūkst. Lt nuostolis, UAB „Vilniaus troleibusai“ – 5 798 tūkst. Lt nuostolis.

Norime atkreipti dėmesį, kad Vilniaus m. savivaldybės kontrolieriaus tarnyba nėra atlikusi viešojo transporto įmonių veiklos audito. Mūsų manymu, toks auditas būtų tikslingas prieš tvirtinant keleivio bilieto kainas.

### Pajamų pasiskirstymas 2003 metais



8 pav. Pajamų (be skolų dengimo) pasiskirstymas 2003 metais.

Įmonės „Susisiekimo paslaugos“ pajamos už bilietų realizaciją per 2003 metus sudarė 7 900,2 tūkst. Lt arba 13,5% visų bilietų pardavimo vertės.

### IŠVADOS

- Vežėjo paslaugų savikaina – vienas iš pagrindinių bilieto kainos nustatymo veiksnių. Vežimo savikainą turi sudaryti pagrįstos sąnaudos. Sąnaudų optimizavimo būdų ieškojimas užtikrintų vežėjų veiklos tęstinumą bei plėtrą.

- Vilniaus m. savivaldybės kontrolieriaus tarnyba nėra atlikusi viešojo transporto įmonių veiklos audito. Kad būtų užtikrinamas bilieto kainos pagrįstumas, prieš tvirtinant keleivio bilieto kainas, toks auditas būtinas.

## **REKOMENDACIJOS**

### **Lietuvos Respublikos Vyriausybei**

- Kadangi Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo 5 str. numatytos didesnės nei 50 % dydžio nuolaidas keleivio bilietų įsigijimui kelia riziką galimam neteisingam bilietų pardavimui ir kompensacijų gavimui, siūlome peržiūrėti tokių nuolaidų dydį arba taikymo būdą.
- Kartu su Lietuvos savivaldybių asociacija svarstyti galimybę parengti vieningas vietinio reguliaraus susisiekimo autobusais ir troleibusais keleivio bilietų kainų (tarifų) skaičiavimo ir šių bilietų kainų pakeitimo (indeksavimo) tvarkas.
- Inicijuoti teisės aktų pakeitimus ar papildymus, kurie leistų atsiskaityti su vežėjais už jų suteiktas paslaugas pagal ridą, suteikiant galimybę lengvatų kompensavimą atlikti ir per savivaldybės įgaliotas įstaigas.

### **Vilniaus miesto savivaldybės administracijai**

- Siekiant suvienodinti konkurencines sąlygas ir užtikrinti galimybę piliečiams naudotis visų rūšių transporto lengvatomis, svarstyti galimybę įdiegti vieningą bilietų sistemą Vilniaus mieste, įtraukiant į ją ir privačius vežėjus.
- Perduoti MERCEDES-BENZ autobusus (14 vienetų) iš SĮ „Susisiekimo paslaugos“ balanso į UAB „Vilniaus autobusai“ balansą.

Veiklos audito 2-ojo departamento  
direktorė

Zita Valatkienė

vyriausiasis valstybinis auditorius

Mindaugas Milčiūnas

Susipažinau

Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktorius

Valdas Klimantavičius