

**Valsts Dzelzceļa administrācijas
publiskais 2020. gada pārskats**

SATURS

1. PAMATINFORMĀCIJA	2
1.1. Iestādes juridiskais statuss un izveidošanas gads	2
1.2. Politikas jomas un darbības virzieni	2
2. IESTĀDES DARBĪBAS REZULTĀTI	3
2.1. Pārskata galvenās prioritātes un informācija par to īstenošanu	3
2.2. Informācija par funkciju izpildi	3
2.2.1. Licencēšana	3
2.2.2. Valsts pasūtījumu līgumu saskaņošana	3
2.2.3. Konkurences veicināšana un tirgus uzraudzība	3
2.2.4. Sūdzību izskatīšana	5
2.2.5. Starptautiskie pasažieru pārvadājumi	6
2.2.6. Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācija	6
2.2.7. Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācija	7
2.2.8. Vides aizsardzība	8
2.2.9. Riska novērtējums	8
2.2.10. Pārējās aktivitātes	9
2.3. Uzlabojumi veikto funkciju pieejamības un kvalitātes nodrošināšanā	9
2.3.1. Iestādes vadība un darbības sistēma	9
2.3.2. Problēmas iestādes vadības efektivitātes nodrošināšanā	10
3. INFORĀCIJA PAR BUDŽETA IZLIETOJUMU.....	11
4. PERSONĀLS	11
5. KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU	12
6. STARPATUTISKĀS ATTIECĪBAS	13
7. PLĀNI NĀKOŠAJAM GADAM	13

1. PAMATINFORMĀCIJA

1.1. Iestādes juridiskais statuss un izveidošanas gads

LR Valsts Dzelzceļa administrācija izveidota saskaņā ar Dzelzceļa likuma 30. panta prasībām un savu darbību uzsākusi 1999. gada 1. jūlijā. Tā ir valsts pārvaldes iestāde, kura atrodas Satiksmes ministrijas pārraudzībā. Valsts Dzelzceļa administrāciju vada direktors, kuru pēc Satiksmes ministra priekšlikuma amatā ieceļ Latvijas Republikas Ministru kabinets. Sākot ar 2010. gada 1. janvāri Valsts Dzelzceļa administrācija tiek finansēta no dzelzceļa infrastruktūras finansējumam paredzētajiem līdzekļiem. Valsts Dzelzceļa administrācijas darbību nosaka Latvijas Republikas Ministru kabineta 2005. gada 4. janvāra noteikumi Nr. 13.

1.2. Politikas jomas un darbības virzieni

Valsts Dzelzceļa administrācijas galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts pārvaldi dzelzceļa transporta nozarē apstākļos, kad ar Dzelzceļa likumu Latvijā ir likvidēts vienas uzņēmējdarbības monopolstāvoklis un klientu interesēs tiek stimulēta konkurence.

Galvenās Valsts Dzelzceļa administrācijas funkcijas:

- *izsniedz dzelzceļa pārvadātāju licences,*
- *saskaņo dzelzceļa pārvadājumu pasūtījuma līguma projektus,*
- *veicina pārvadātāju efektīvu un racionālu darbību,*
- *izskata publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, būtisko funkciju veicēja, apkāpnes vietu operatoru un pārvadātāju domstarpības par piekļuves tiesībām, jaudas sadali, maksas lielumus, tīkla pārskatiem un pieņem iesaistītajām pusēm saistošus lēmumus,*
- *sekmē konkurenci dzelzceļa pārvadājumos un veic pārvadājumu tirgus uzraudzību, nepieciešamības gadījumā pieņemt iesaistītajām pusēm saistošus lēmumus, lai nepieļautu pārvadātāju un pieteikumu iesniedzēju diskrimināciju;*
- *izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku, ko apstiprina Satiksmes ministrs,*
- *izstrādā un apstiprina vides rīcības programmu, uztur vides aizsardzības paškontroles sistēmu,*
- *izvērtē apdraudējumu, ko dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi, veic nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus,*
- *sniedz atzinumu par atsevišķu publiskās lietošanas sliežu ceļa posmu vai sliežu ceļa slēgšanu,*
- *nodrošina Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistra darbu,*
- *nodrošina Dzelzceļa ritošā sastāva valsts reģistra darbu,*
- *regulē starptautisko pasažieru vilcienu darbību valsts teritorijā,*
- *uzrauga dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja darbības atbilstību neatkarības principiem,*
- *nodrošina vēsturiskā mantojuma dzelzceļam paredzēto līdzekļu sadali un izlietojuma uzraudzību.*
- *uzrauga ES Pasažieru tiesību regulas darbību attiecībā uz starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem Savienības iekšienē.*

Ar atsevišķiem Ministru kabineta lēmumiem Valsts Dzelzceļa administrācijai (turpmāk tekstā – VDA) uzticēta arī atsevišķu citu funkciju veikšana. Ar katru gadu ievērojami pieaudzis arī darba apjoms, nodrošinot aktīvu līdzdalību EK darba institūcijās. Esam iesaistījušies arī Eiropas Dzelzceļa aģentūras (ERA), Starptautiskās dzelzceļu sadarbības padomes (OSJD), ANO un citu starptautisko organizāciju darba grupu aktivitātēs.

Regulāri iesaistāmies Latvijas un Eiropas savienības normatīvo aktu izstrādē. Tāpat bieži nākas uzņemties funkciju veikšanu, kas tieši nav mūsu kompetencē, bet kuru veikšana ir ļoti būtiska no valsts interešu viedokļa dzelzceļa transporta nozarē.

2020. gadā, sakarā ar izmaiņām Dzelzceļa likumā, iestādei tika uzdotas papildus funkcijas saistībā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sniegto starpniecības pakalpojumu pierobežas iecirkņos uzraudzību.

2. IESTĀDES DARBĪBAS REZULTĀTI

2.1. Pārskata gada galvenās prioritātes un informācija par to īstenošanu.

2020.gadā būtisku ietekmi uz visu iestādes darbību atstāja ar Covid-19 pandēmiju saistīto ierobežojumu noteikšana valstī. Tas iespaidoja kā iestādes noteikto uzdevumu izpildes apjomus un gaitu, kā arī sadarbības un komunikācijas veidus ar sadarbības partneriem kā arī ar sabiedrību.

2020.gadā, tāpat kā iepriekšējos, kā viena no galvenajām darba prioritātēm bija vienlīdzīgu apstākļu nodrošināšana visiem pārvadātājiem konkurences veicināšanas nolūkā. Kā ļoti svarīga darbības prioritāte jāmin līdzdalība Eiropas Komisijas (EK) un Eiropas dzelzceļu aģentūras (ERA) aktivitātēs, lai panāktu Latvijai labvēlīgu Eiropas Savienības normatīvo aktu izstrādi attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras vienotā reģistra izveidošanu, kā arī 1520 mm un 1435 mm platuma dzelzceļa sistēmu savstarpējo savietojamību bīstamo kravu pārvadājumu jomā. 2020.gadā tika turpināta iestādes ekspertu dalība (attālināti) dažādās starptautiskajās darba grupās sakarā ar ES tā saucamās 4.dzelzceļa paketes sekundāro normatīvo aktu izstrādi. Kā īpaši svarīgs darbības virziens jāmin publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja darbības uzraudzības pilnveidošana, iesaistot tajā pārvadātāju un sabiedrisko organizāciju pārstāvjus. 2020.gadā valsts interešu aizstāvēšanā ES institūcijās aktīvi esam turpinājuši izmantot dalībvalstu dzelzceļa nozari regulējošo institūciju asociācijas (IRG-rail) iespējas, veidojot vienotas nostājas normatīvo aktu izstrādes procesā. Tomēr kā svarīgākā darba prioritāte 2020.gadā bija jaunās dzelzceļa infrastruktūras maksas aprēķināšanas shēmas izstrādes uzraudzība un likumdošanā noteiktie papildinājumi attiecībā uz apkalpes vietu darbības uzraudzību un regulēšanu, kā arī jaunu tirgus segmentu atvēršana pārvadātāju brīvai konkurencei. Kā 2020.gadā turpinājās 2019.gadā ierosināto sūdzību un administratīvo tiesvedību izskatīšana, kas prasīja salīdzinoši lielus finansiālos un administratīvos resursus, bet vienlaicīgi ļāva arī iegūt neatsveramu pieredzi īpaši sarežģītu nozares problēmsituāciju risināšanā.

2.2. Informācija par funkciju izpildi

2.2.1. Licencēšana

Valsts Dzelzceļa administrācija veica regulāru licencēto kravu un pasažieru pārvadātāju darbības uzraudzību licences darbības nosacījumu ievērošanā. Kravu pārvadātāji reizi ceturksnī sniedza informāciju par pārvadāto kravu apjomu iepriekšējā ceturksnī un kopš gada sākuma pa kravu veidiem un transportēšanas virzieniem. 2020.gadā jauni pārvadātāju licenču pieprasījumi nav bijuši.

2.2.2. Valsts pasūtījumu līgumu saskaņošana

2020.gadā nav noslēgts neviens sabiedriskais dzelzceļa pārvadājumu pasūtījuma līgums, kuru būtu bijis nepieciešams saskaņot saskaņā ar spēkā esošo normatīvo aktu prasībām.

2.2.3. Konkurences veicināšana un tirgus uzraudzība.

Kravu pārvadājumu samazinājums neto tonnkilometru izteiksmē Latvijā visa 2020. gada laikā (salīdzinājumā ar 2019. gadu) ir saistīts ar faktu, ka ostas lielākais ogļu terminālis Ustjlugas ostā (Krievijas Federācija) apturēja savu darbību 2018. gadā, lai veiktu kapitālremontu, un tāpēc kravu pārvadājumu plūsma tika novirzīta uz citām ostām, ieskaitot Latviju. 2019. gadā ogļu terminālis Ustjlugas ostā atsāka savu darbību, bez tam Krievijas ostās joprojām turpina attīstīties citi termināļi, un kā sekas kravu plūsma uz Baltiju strauji samazinājās. Negatīvo ietekmi uz kravu pārvadājumu biznesu pastiprināja arī izmaiņas pasaules tirgū, ko izraisīja globālā pandēmija saistībā ar tradicionālajām tranzīta kravām, kas pārvadātas caur Latvijas ostām, kā arī nelabvēlīgā politiskā situācija Krievijas Federācijā un Baltkrievijā. Sakarā ar Rietumvalstu sankciju piemērošanu šo valstu un biznesa pārstāvjiem sekoja Krievijas reakcija, samazinot pārvadājumus caur Latvijas ostām. Arī Baltkrievija pārdaļīja daļu eksporta kravu caur Krievijas ostām (piemēram, Vienošanās ar Krieviju par naftas produktu pārorientēšanu uz Sanktpēterburgas ostu).

Tāpat būtisku ietekmi uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu izmaiņām atstāja ar arī ar Covid-19 noteiktie ierobežojumi.

Kravu pārvadājumu apjoma tendences atspoguļotas 1. tabulā parāda, ka 2020.gadā kopējais kravu apgrozījums rēķinot tonnkilometros turpināja joprojām samazināties, sasniedzot tikai 53,1% pret 2019. gadu, un pret 2018.gadu izpilde ir tikai 44,4%. Visstraujākais apjoma kritums bija kompānijai AS "Baltijas Ekspresis", sasniedzot tikai 28,7% no 2019.gada apjoma. Tāpat arī abām pārējām kompānijām, SIA "LDZ CARGO" un AS "Baltijas tranzīta serviss" 2020.gada pārvadājumu apjoms bija strauji samazinājies un sasniedza tika vidēji 58% no 2019. gada līmeņa. **Turklāt papildus augstāk minētajam, AS "Baltijas Ekspresis" darbu ietekmēja arī domstarpības ar VAS LDZ un tās meitas kompāniju LDZ Cargo, kuras tika risinātas, iesaistot ne tikai VDA un Konkurences Padomi, bet arī vairākās administratīvajās tiesvedībās Latvijā un ES Tiesā.**

2018. gadā kravu pārvadājumu tirgū ienākušais privātais pārvadātājs SIA "EURO RAIL CARGO" 2020. gada trešā ceturksnī uzsāka veikt pārvadājumus, jo nodrošināja visas likumdošanā noteiktās prasības. Kompānijas pārvadājumu apjoms sasniedza 23 miljoni tonnkilometru.

Sakarā ar iepriekš minēto apstākļu ietekmi, privāto kompāniju pārvadājumu īpatsvars sasniedza tikai 24,4% no kopējā pārvadājumu apjoma. Galvenokārt iekšējās dalībnieku domstarpības veidojušas izmaiņas arī tirgus daļu struktūrā. SIA "LDZ CARGO" palielinājis savu tirgus daļu no triju iepriekšējo gadu vidējā līmeņa 67%, līdz 75,6% 2020. gadā un AS "Baltijas tranzīta serviss" palielinājis savu tirgus daļu no iepriekšējo gadu vidējā līmeņa 13,6%, līdz 14,4% 2020. gadā. Toties AS "Baltijas Ekspresis" tirgus daļa no 18% iepriekšējos gados nokritusi līdz 9,7% 2020. gadā.

1.tabula

Dzelzceļa uzņēmumu pārvadāto kravu apjoma tendences

Pārvadātājs	Miljoni tonnkilometri			Tirgus daļa%	Tonnkilometri pret iepriekšējo periodu %	
	2018	2019	2020	2020	2020/2019	2020/2018
SIA "LDZ CARGO"	12 186	10 317	6 030	75,6	58,4	49,5
AS "Baltijas tranzīta serviss"	2 511	1 999	1 149	14,4	57,5	45,8
AS "Baltijas Ekspresis"	3 158	2 700	774	9,7	28,7	24,5
SIA "EURO RAIL CARGO"	-	-	23	-	-	-
Kopā:	17 945	15 016	7 976	100	53,1	44,4
Privātie pārvadātāji kopā:	5 759	4 699	1 946	24,4	41,4	33,8
Privāto pārvadātāju tirgus daļa procentos (%)	32,1	31,3	24,4			

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma tendences atspoguļotas 2. tabulā parāda, ka visus pasažieru pārvadājumus 2020. gadā stipri ietekmējusi pandēmija. Iekšzemes pārvadājumu apjoms sasniedzis tikai 64,2% no 2019.gada līmeņa, bet starptautiskie pārvadājumi praktiski tika pārtraukti. Pirms pandēmijas izsludināšanas I ceturksnī vēl turpinājās starptautiskā satiksme, bet ar II ceturksni gan SIA "LDZ CARGO", gan Lietuvas pārvadātājs AB Lietuvos Geležinkeliai šajā segmentā darbību apturēja.

2.tabula

Dzelzceļa uzņēmumu pārvadāto pasažieru apjoma tendences

Pārvadātājs	Miljoni pasažieru kilometri		Pasažieru kilometri pret iepriekšējo gadu 2020/2019
	2019	2020	
AS "Pasažieru vilciens"	602,69	408,8	67,8
SIA "Gulbenes Alūksnes bānītis"	0,454	0,386	85,0
Kopā iekšzemes pārvadājumi	603,144	413,29	64,2
SIA "LDZ CARGO" starptautiskie	40,536	4,241	10,1
AB Lietuvos Geležinkeliai	0,222	0,04	40,0

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs AS "LatRailNet" sagatavoja „Ziņojumu par veiktajiem pasākumiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja neatkarības prasību nodrošināšanā 2020.gadā” (Ziņojums).

Valsts dzelzceļa administrācija (VDA) izvērtējot Ziņojumu konstatējusi, ka izstrādāti iekšējie normatīvie dokumenti, veikti nozīmīgi pasākumi gan ievērojot ārējo tiesisko regulējumu, gan iekšējo normatīvo aktu prasības, gan izstrādāti jauni, atbilstoši ārējo tiesisko aktu regulējumam, tika slēgtas vienošanās ar koncernu LDZ, kā arī veikti nozīmīgi pasākumi kļūstot par Eiropas Ekonomisko interešu grupas (EEIG) RNE un RFC8 locekli.

Tomēr, izvērtējot LRN Statūtos iekļautos uzdevumus Padomei, Valsts dzelzceļa administrācija atzina, ka radīts būtisks risks neatkarības prasību nodrošināšanai atbilstoši Dzelzceļa likuma 13¹. panta nosacījumiem, tāpēc ierosināja sadarbībā ar akcionāru novērst risku, vai būtiski to samazināt.

Joprojām, kaut arī attālinātā režīmā, veiksmīgi darbojās AS LRN neatkarības prasību uzraudzības sistēma VDA un dzelzceļa pārvadātāju Konsultatīvās padomes pārraudzībā. VDA iespēju robežās, organizēja pārvadātāju Konsultatīvās padomes sanāksmes, lai kopīgi ar AS LRN risinātu dažādus pārvadātājiem interesējošus jautājumus. Sanāksmēs galvenokārt tika apspriesti maksas aprēķināšanas un maksas iekasēšanas shēmu projekti, problēmas un aktuālie pārvadātāju interesējošie jautājumi.

Atbilstoši Dzelzceļa likumam 31.panta 1.daļas 9.punktam Administrācija uzrauga konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos un pēc savas iniciatīvas, kā arī lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju, īpaši kontrolē Dzelzceļa likuma 1.daļas 8.punkta "a", "b", "c", "d", "e", "f" un "g" apakšpunktā norādītos jautājumus un pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas un vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vai infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam nav piešķirta tāda rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

2018.gadā veicot AS "LatRailNet" maksas aprēķināšanas shēmas kontroli, Administrācija secināja, ka uzcenojuma noteikšanas kārtībā pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, segmentam nebija paredzēti kritēriji uzcenojuma vērtēšanai. AS "LatRailNet" pieņēma, ka minētais segments ir maksāspējīgs pilnā apmērā, jo valsts sedz pārvadātāju zaudējumus. Administrācija skaidrojumam nepiekrita un 2018.gada 27.jūnijā pieņēma lēmumu uzdot AS "LatRailNet" paredzēt kritērijus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmentam piemērojamā uzcenojuma vērtēšanai, izslēdzot no tiem jau iepriekš plānojamus no valsts vai pašvaldību budžetiem sedzamus izdevumus, kurus pasažieru pārvadātāji nespēj segt no saviem pārvadājumu ieņēmumiem. Minēto Administrācijas lēmumu AS "LatRailNet" ir pārsūdzējusi administratīvajā rajona tiesā. 2018.gadā tiesas sēdes nenotika, 2019.gadā notika 3 tiesas sēdes, 2020.gadā notika viena tiesas sēde. Administratīvā rajona tiesa 2020.gada 26.martā ir vērsusies Eiropas Savienības Tiesā (turpmāk – EST) ar prejudiciāliem jautājumiem un vienlaikus līdz EST nolēmumam, lietas izskatīšana Administratīvajā rajona tiesā ir apturēta. Administrācija sagatavoja un iesniedza EST savus apsvērumus attiecībā uz iesniegtajiem jautājumiem. Ģenerāladvokāta secinājumi un EST nolēmums ir sagaidāms 2021.gadā.

2020.gadā Administrācija pēc savas iniciatīvas nav pieņēmusi administratīvos lēmumus.

Atbilstoši Dzelzceļa likuma 2019.gada 19.jūnija grozījumiem Administrācija no 2019.gada 3.jūlija pilda jaunas tirgus uzraudzības un regulēšanas funkcijas - līdz ar pasažieru pārvadājumu tirgus liberalizāciju Administrācija uzrauga pasažieru pārvadātāju piekļuvi infrastruktūrai un vai netiek izjaukts sabiedriskā pakalpojuma ekonomiskais līdzsvars. Tāpat Administrācija uzsākusi veikt arī satiksmes pārvaldības, uzturēšanas plānošanas, funkciju nodošanas ārpakalpojumā, infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāju sadarbības līgumu, finanšu pārredzamības un koordinācijas mehānismu prasību uzraudzību.

2.2.4. Sūdzību izskatīšana

Administrācija atbilstoši Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punktam izskata pieteikumu iesniedzēja sūdzības, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija, vai ja tas ir cietis jebkādā citā veidā.

2018.gadā VAS "Latvijas dzelzceļš" administratīvajā rajona tiesā pārsūdzēja Administrācijas 2017.gada 24.oktobra lēmumu saistībā ar Ventspils depo ēku. Administratīvā rajona tiesa ar 2019.gada 25.janvāra spriedumu atstāja Administrācijas lēmumu negrozītu. VAS "Latvijas dzelzceļš" spriedumu pārsūdzējusi Administratīvajā apgabaltiesā, lieta ierosināta, 2019.gadā tiesas sēdes nenotika, 2020.gadā

notika viena tiesas sēde. Administratīvā apgabaltiesa 2020.gada 30.janvārī ir vērsusies Eiropas Savienības Tiesā (turpmāk – EST) ar prejudiciāliem jautājumiem un vienlaikus līdz EST nolēmumam, lietas izskatīšana Administratīvajā apgabaltiesā ir apturēta. Administrācija sagatavoja un iesniedza EST savus apsvērumus attiecībā uz iesniegtajiem jautājumiem. Ģenerālvokāta secinājumi un EST nolēmums ir sagaidāms 2021.gadā.

2018.gadā VAS “Latvijas dzelzceļš” pārsūdzēja administratīvajā rajona tiesā Administrācijas faktisko rīcību, ar kuru Administrācija atteicās pieņemt sūdzību no VAS “Latvijas dzelzceļš” par AS “LatRailNet” maksas aprēķināšanas shēmu. Administrācija atteikumu pamatoja ar apstākli, ka VAS “Latvijas dzelzceļš” nav subjektīvo tiesību iesniegt sūdzību Administrācijai. 2018.gadā tiesas sēdes nenotika. 2018.gadā lieta pievienota lietai saistībā ar Administrācijas 2018.gada 27.jūnija lēmumu par maksas aprēķināšanas shēmu. 2019.gadā notika 3 tiesas sēdes, 2020.gadā notika viena tiesas sēde. Administratīvā rajona tiesa 2020.gada 26.martā ir vērsusies Eiropas Savienības Tiesā (turpmāk – EST) ar prejudiciāliem jautājumiem un vienlaikus līdz EST nolēmumam, lietas izskatīšana Administratīvajā rajona tiesā ir apturēta. Administrācija sagatavoja un iesniedza EST savus apsvērumus attiecībā uz iesniegtajiem jautājumiem. Ģenerālvokāta secinājumi un EST nolēmums ir sagaidāms 2021.gadā.

2019.gadā Administrācija pirmoreiz tās vēsturē ir noslēgusi administratīvo līgumu, kurš noslēgts saistībā ar saņemtu sūdzību. 2019.gada 9.septembrī Administrācijas un VAS "Latvijas dzelzceļš" starpā ir noslēgts administratīvais līgums Nr.1.5.-8/1, kurā VAS "Latvijas dzelzceļš" ir apņēmusies līdz 2020.gada 30.septembrim nodrošināt savu no dalības Sadraudzības dalībvalstu dzelzceļā transporta padomē izrietošo funkciju/pienākumu, kas 2007.gada VAS "Latvijas dzelzceļš" reorganizācijas rezultātā tika nodotas SIA "LDZ CARGO", izpildi bez SIA "LDZ CARGO" starpniecības. 2020.gadā tika veikta administratīvā līguma izpildes kontrole, tostarp izvērtējot VAS “Latvijas dzelzceļš” ziņojumus par līguma izpildes gaitu.

2019.gada 7.oktobrī Administrācija pieņēma lēmumu, uzdotot VAS "Latvijas dzelzceļš", līdz 2019.gada 31.decembrim, nodrošināt pārvadātājiem brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, kuri nepieciešami manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai, ja netiek izmantots īpaši ierīkotais ar speciālu aprīkojumu nodrošinātais Ventspils stacijas šķirošanas uzkalns un ar to tehnoloģiski saistītie Ventspils stacijas sliežu ceļi. VAS "Latvijas dzelzceļš" lēmumu ir pārsūdzējusi administratīvajā rajona tiesā, lieta ierosināta, tiesas sēdes 2019.gadā nenotika. Pirms lietas izskatīšanas pēc būtības Administratīvā apgabaltiesa 2020.gada 11.februārī lēma par pagaidu noregulējumā lietā, apturot lēmuma darbību līdz lietas galīgajai izskatīšanai. 2020.gada 7.oktobrī Administratīvajā rajona tiesā tika uzsākta lietas izskatīšana pēc būtības, notika viena tiesas sēde, lietas izskatīšana tiesā turpināsies 2021.gadā.

2020.gadā ir pieņemts 1 administratīvas lēmums saistībā ar saņemtajām sūdzībām. 2020.gada 2.martā Administrācija pieņēma lēmumu, atteikt izdot AS "Baltijas Ekspresis" labvēlīgu administratīvo aktu sakarā ar to, ka sūdzībā par infrastruktūras maksu un maksas aprēķināšanas shēmu ietvertos problēmjautājumus AS “LatRailNet” atrisināja kopīgu sarunu ceļā ar sūdzības iesniedzēju. Lēmums nav pārsūdzēts.

2.2.5. Starptautiskie pasažieru pārvadājumi

2020.gadā nav saņemti pieteikumi par jaunu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu uzsākšanu. Netika saņemts arī neviens pieteikums no iekšzemes pasažieru pārvadātājiem vai pārvadājumu pasūtītājiem par iespējamu tirgus līdzsvara izjaukšanu no starptautisko pārvadātāju puses.

2.2.6. Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācija

2020.gadā izsniegtas 32 privātās lietošanas sliežu ceļu reģistrācijas apliecības un 9 publiskās lietošanas sliežu ceļu reģistrācijas apliecības. (sk. 3. tabulu)

Kopumā valsts reģistrā uz 2021.gada 1.janvāri iekļauti 401 privātās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 624.23 km un 375 publiskās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 3310.4 km. (sk. 4. tabulu).

Izsniegto reģistrācijas apliecību skaits uz 01.01.2020.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Uz 2021. 01.01.
Privātās lietošanas sliežu ceļi	67	29	49	42	26	10	35	26	1071
Publiskās lietošanas sliežu ceļi	141	39	26	26	28	25	10	10	1148
Kopā:	208	68	75	68	54	35	45	36	2183

4. tabula

Reģistrēto publiskās lietošanas sliežu ceļu kopgarums uz 01.01.2020.

Īpašnieks vai pārvaldītājs	Izvērstaiss ceļu garums km			
	Galvenie	Stacijas	Pievedceļi	Kopā
VAS "Latvijas dzelzceļš"	2216.1	818	123.99	3158.1
AS "Pasažieru vilciens"			19,5	19,5
SIA "LDZ Ritošā sastāva serviss"			31.19	31.19
SIA "LDZ infrastruktūra"			34,87	34,87
Madonas novada pašvaldība	1,1	-	-	1,1
Praulienas pagasta padome	17	-	-	17
Indrānu pagasta padome	15,7	-	-	15,7
Lubānas pilsētas dome	1,3	1,1	0,4	2,8
Citi īpašnieki			30.1	30.1
Kopā:	2251.2	819.1	240.05	3310.4

Kopā valstī reģistrēti 3934.63 km sliežu ceļi (izvērstais garums) no kuriem 15.9% ir privātās lietošanas, bet 84.1% publiskās lietošanas. Savukārt, 80.2% no reģistrētajiem sliežu ceļiem ir VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldīšanā.

2020.gadā tika turpināti darbi, kas saistīti ar reģistra uzturēšanu un elektroniskās versijas pilnveidošanu.

2020.gadā vienotā Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistra (RINF) ievēšanai tika veikti šādi darbi:

1. RINF nacionālā reģistra programmatūras pilnveidošana;
2. Veikti vairākas RINF parametru precizēšana un nosūtīšana uz vienotā Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistra (RINF) datu bāzi (CUD);

2020.gadā Valsts dzelzceļa administrācijas darbinieki turpināja piedalīties (virtuālā režīmā) Eiropas Dzelzceļa aģentūras (European Railway Agency) izveidotās darba grupās par vienoto Eiropas dzelzceļu Infrastruktūras reģistra (Register of Infrastructure, RINF) ievēšanu RINF Network un RINF Development, kas ir nepieciešams EK Regulas 2019/777/ES „Par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām” īstenošanai.

2.2.7. Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācija

2020. gadā tika turpināta dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācija, grozījumu veikšana un ritošā sastāva izslēgšana no valsts reģistra atbilstoši Ministru kabineta noteikumu prasībām.

Turpināta Eiropas 12 zīmju numuru piešķiršana dzelzceļa ritošajam sastāvam, kuru paredzēts izmantot tikai Eiropas dzelzceļa tīklā vai iekšzemē.

2020. gada laikā Valsts dzelzceļa administrācija turpināja attīstīt ritošā sastāva reģistra elektronisko pieteikumu sistēmu (REPS), ar kuras palīdzību ritošā sastāva īpašnieki izmantojot datoru var

attālināti aplūkot visu informāciju ritošā sastāva valsts reģistrā par savam uzņēmumam piederošo ritošo sastāvu, kā arī nepieciešamības gadījumā iesniegt VDA elektronisko pieteikumu par jauna ritošā sastāva reģistrāciju, grozījumiem vai izslēgšanu no reģistra. Gada laikā no kopēja iesniegta ritošā sastāva skaita 72% tika iesniegti elektroniski attālināti izmantojot elektronisko sistēmu REPS un 28% izmantojot papīrformātu, bet no kopēja iesniegumu skaita 80% tika iesniegti elektroniski un 20% izmantojot papīrformātu.

2020. gadā kopā izsniegtas 92 izziņas par 1212 veiktajām vienību operācijām reģistrā (*1. tabula*). Uz 2020. gada 31. decembri reģistrēto ritošā sastāva vienību skaits ir 9241.

5. tabula

2019. gadā veiktās izmaiņas Dzelzceļa ritošā sastāva valsts reģistrā

Ritekļa veids	VAS "LDz"	Citas uzņēmēj-sabiedrības	Veiktās izmaiņas kopā
Lokomotīves	11	6	17
Elektrovilcienu vagoni	0	0	0
Dīzeļvilcienu vagoni	0	0	0
Pasažieru vagoni	0	14	14
Kravas vagoni	758	421	1179
Sliežu ceļa mašīnas	0	1	1
Dzelzceļa ceļamkrāni	0	0	0
Citas mašīnas	0	1	1
Kopā:	769	443	1212

2.2.8. Vides aizsardzība

Dzelzceļa likums nosaka, ka Administrācija izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku un uztur vides aizsardzības paškontroles sistēmu dzelzceļa nozarē. Līdz šim dzelzceļa nozares vides aizsardzības mērķus noteica Administrācijas izstrādātā un Satiksmes ministra apstiprinātā Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012.-2020.gadam. 2020. gadā kopā ar vides konsultāciju uzņēmumu SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" tika uzsākts darbs pie Dzelzceļa vides aizsardzības politikas 2021.-2027. gadam izstrādes. Dokuments tiek saskaņots ar valsts un tieši saistīto nozaru plānošanas dokumentiem (Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam un Vides politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam), veidojot vienotu politikas ietvaru. Dzelzceļa vides aizsardzības politika ir saistoša transporta un vides aizsardzības valsts pārvaldes iestādēm, pašvaldībām un dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumiem.

Katru gadu, lai novērtētu vides stāvokli un analizētu tendences saistībā ar Dzelzceļa vides politikas ieviešanu no dzelzceļa pārvaldītājiem, dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu uzņēmumiem Administrācija ievāc informāciju par iepriekšējā gadā veiktajiem vides aizsardzības pasākumiem un noteiktiem vides indikatoriem. Dzelzceļa uzņēmumi atskaitēs norāda, kā tie īsteno videi draudzīga transporta uzņēmuma politiku, risina vides aizsardzības problēmas.

Ikdienas darbā Administrācija piedalās dzelzceļa un vides aizsardzības speciālistu sanāksmēs un semināros, tiesību aktu projektu izvērtēšanā, kuri attiecas uz vides aizsardzību un dzelzceļa nozari. Šobrīd aktuāls ir nozares darbs pie Eiropas Savienības Vides rīcības programmas līdz 2030. gadam, kas kā galveno virzienu iezīmē Eiropas zaļo kursu, kura mērķis ir panākt, lai Eiropa līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti.

2.2.9. Riska novērtējums

Administrācija, saskaņā ar Dzelzceļa likumā noteiktajām prasībām, izvērtē apdraudējumu, kuru dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi.

2020. gadā tika veikts kvalitatīvā riska novērtējums dzelzceļa iecirknim Daugavpils-Rēzekne. Riska novērtējuma ietvaros tika sagatavots dzelzceļa iecirkņa raksturojums, analizēta negadījumu statistika, apkopota informācija par vilcienu intensitāti, pārvadājumu veidiem, realizētajiem satiksmes drošības pasākumiem. Riska analīzes rezultātā stacijām, pieturas punktiem, pārbrauktuvēm un dzelzceļa posmiem tika noteikts un salīdzināts riska līmenis, norādīti galvenie risku paaugstinošie faktori un

izstrādātas rekomendācijas riska līmeņa samazināšanai. Darbam nepieciešamā tehniskā informācija un citi dati tika iegūti no Valsts dzelzceļa tehnisko inspekcijas un VAS "Latvijas dzelzceļš". Ar darba rezultātiem tika iepazīstinātas visas iesaistītās puses, kā arī iecirkņa pašvaldības.

Lai analizētu bīstamo kravu pārvadājumu maršrūtus un vietas Latvijā, kur tiek pārvadātas un veiktas darbības ar bīstamajām kravām ar īpašu riska potenciālu, Administrācija katru gadu no dzelzceļa kravu pārvadātājiem ievāc informāciju par pārvadātajām šāda veida kravām. 2020. gadā, noslēdzot līgumu ar darba izpildītāju- Latvijas Dzelzceļnieku biedrību, tika uzsākts darbs pie detalizēta dzelzceļa bīstamo kravu pārvadājumu kvantitatīvā riska novērtējuma, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūras izstrādāto rokasgrāmatu "Riska novērtēšanas rokasgrāmata bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem".

Nozīmīga ir arī iestādes darbība Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupā par Bīstamo kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu noteikumu (RID) grozījumu izstrādi un ieviešanu, drošības padomnieku sistēmas pilnveidošanu. Iestādes darbinieki regulāri piedalās arī Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OCЖД) darbā ar dalībvalstīm, kas piemēro Nolīguma par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) 2. pielikuma "Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumi" prasības. Administrācijas speciālisti piedalās arī ANO EEK Transporta komitejas Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupas sēdēs.

Valsts dzelzceļa administrācijas darbinieki piedalījās šādās sanāksmēs(virtuālā režīmā):

Dzelzceļa sadraudzības valstu organizācijas (OSShD) Transporta II Komisijas bīstamo kravu pārvadājumu noteikumu jomā sanāksmēs par SMGS (Nolīgums par starptautisko kravu satiksmi) 2.pielikuma "Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumi" aktualizāciju atbilstoši Eiropas Savienības 2021. gada prasībām.

ANO EEK Transporta komitejas Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupās (WP.15) un RID ekspertu komitejas kārtējā kopējās sanāksmēs WP.15/AC.1.

OTIF RID ekspertu komitejas kārtējās sanāksmēs.

2.2.10. Pārējās aktivitātes

Pildot normatīvajos aktos noteiktās Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes sekretariāta funkcijas 2020.gadā tika noorganizētas divas Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes sanāksmes, kurās apsprieda Vēsturiskā mantojuma šaursliežu dzelzceļa nekustamo īpašumu un kustamās mantas valdītāju un īpašnieku atskaites par finanšu līdzekļu izlietojumu iepriekšējā, 2019.gadā, kā arī pieteikumus finansējumu saņemšanai un 2020.gadam plānotā finansējuma sadali.

Pamatojoties uz Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes lēmumiem, pārbaudot pretendentu iesniegtās dokumentālās atskaites un pieprasījumus par finanšu līdzekļu piešķiršanu, Valsts Dzelzceļa administrācija 2020.gadā pieņēma 3 lēmumus gan apstiprinot 2019. gada finanšu izlietojumu, gan par finanšu līdzekļu piešķiršanu 2020. gadam, galvenokārt regulāro pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai SIA "Gulbenes Alūksnes bānītis" un būtiski nepieciešamo projektu realizācijai.

2.3. Uzlabojumi veikto funkciju pieejamības un kvalitātes nodrošināšanā

2.3.1. Iestādes vadība un darbības sistēma

2020.gadā turpinājām darbu divās Eiropas Komisijas patstāvīgajās darba grupās un vienā Eiropas dzelzceļa aģentūras (ERA) ekspertu darba grupā, kā arī vairākās speciālajās ekspertu grupās atsevišķu ES normatīvo aktu projektu izstrādei vai izmaiņu veikšanai.

Jāatzīmē arī regulārā darbības koordinācija ar citu valstu mums radniecīgajām iestādēm EK institūcijās izskatāmo jautājumu sakarā. Ļoti pozitīvi vērtējama arvien lielāka iesaistīšanās ES dzelzceļa nozari regulējošo institūciju asociācijas (IRG-rail) aktivitātēs. Tika pilnveidota rīcības programma korupcijas gadījumu nepieļaušanas profilaksei. Ieviestā vadības sistēma nepieļauj gadījumus, kad viens cilvēks, nesaskaņojot ar citiem, varētu pieņemt kādu, no korupcijas viedokļa, riskantu lēmumu. Radītas arī plašas atsevišķu darbinieku rīcības pārsūdzības iespējas. Paveiktā darba rezultātā 2020.gadā par iestādes speciālistu darbu nav saņemta neviens pamatota negatīva piezīme.

Nodrošināta arī trauksmes cēlāju sniegtās informācijas izvērtēšanas un reaģēšanas sistēma.

Jāpiebilst, ka veikto izmaiņu rezultātā, neskatoties uz būtisku veicamo funkciju apjoma pieaugumu, pārņemot jaunās funkcijas, tās ir izdevies veikt bez papildus budžeta līdzekļu piesaistīšanas. Pamatā šādai efektīvai līdzekļu optimizācijai ir apstākļi, ka VDA kā mazā iestādē nav nodarbināti apkalpojošo funkciju veicēji, attiecīgos pienākumus deleģējot pamatfunkciju pildošajiem speciālistiem kā papildfunkcijas. Šāds risinājums lielā iestādē nav iespējams.

Atsevišķu specifisku un īslaicīgu darbu veikšanai tika slēgti līgumi ar ārštata speciālistiem. Lielu budžeta līdzekļu ekonomiju devusi svešvalodu kursu apmaksā iestādes speciālistiem, jo tādejādi ievērojami mazāk ir bijusi nepieciešamība izmantot algotus tulkus strādājot ar starptautiskajām organizācijām. Līdzekļu ekonomiju dod arī pamatlīdzekļu, telpu, komunālo pakalpojumu un transporta kopīga izmantošana ar radniecīgu valsts pārvaldes iestādi – LR Valsts Dzelzceļa tehnisko inspekciju. Esam atteikušies no dienesta transporta līdzekļa iegādes, bet transporta pakalpojumu izmantojam saskaņā ar noslēgto līgumu, automašīnu izsaucot tikai konkrētām vajadzībām un uz konkrētu laiku, tādejādi samazinot transporta izdevumus 3-5 reizes, salīdzinot ar tām iestādēm, kuras uztur savu automašīnu.

Strādājot pie infrastruktūras riska analīzes, varējām pārliecināties, ka pilnībā attaisnojušies mūsu pūliņi Dānijas apmaksātā starptautiskā projekta ietvaros apmācīt Latvijas puses speciālistus, kas pašreiz dod iespēju darbus veikt aptuveni 11 reizes lētāk, nekā tas maksātu šī darba izpildē, piesaistot Rietumeiropas valstu firmas.

Līdzekļu taupīgu izlietošanu ir stimulējusi izmaiņas likumdošanā, kas nosaka, ka sākot ar 2010.gadu VDA vairs netiek finansēta no valsts budžeta, bet tieši ar atskaitījumiem no dzelzceļa infrastruktūras ieņēmumiem. Tas ļāvis izvairīties no neprognozējam budžeta izmaiņām un nespējas kvalitatīvi veikt uzdotās funkcijas.

2.3.2. Problēmas iestādes vadības efektivitātes nodrošināšanā.

Iestāde tika veidota ar galveno mērķi veikt nozares valsts pārvaldes funkcijas apstākļos, kad saskaņā ar ES Direktīvu prasībām, valstij bija jāveic liberalizācijas pasākumi iepriekšējā monopolstāvokļa vietā (kad darbojas tikai viena dzelzceļa kompānija), nodrošinot brīvu pieeju dzelzceļa infrastruktūrai visiem pārvadātājiem, kuri izpilda valsts noteiktas prasības.

Līdz ar šīm regulējošām funkcijām (licenču izsniegšana, strīdu izskatīšana, konkurences veicināšana) iestādei tika uzticētas vesela rinda valsts pārvaldes funkciju, kuras nav saistītas ar nozares regulēšanu, bet kuras nevarēja turpināt veikt agrākais monopoluzņēmums VAS "Latvijas dzelzceļš". Pie šādām funkcijām būtu jāpieskaita dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa ritošā sastāva valsts reģistrācija, dzelzceļa pārvadājumu pasūtījumu līgumu projektu saskaņošana, reģistrācija un izpildes kontrole, nozares vides politikas un rīcības programmas izstrādāšana, infrastruktūras radītā riska analīze un pasākumu veikšana tā samazināšanai. Lielākā daļa no minētajām funkcijām ir nesaistītas viena ar otru, un līdz ar to tām ir atšķirīgi stratēģiskie mērķi un uzdevumi.

Ja regulējošo funkciju, kā arī valsts reģistrācijas funkciju veikšana ir saistīta ar attiecīgu ES direktīvu prasībām, tad atsevišķas citas funkcijas nav raksturīgas citās ES valstīs eksistējošām līdzīga profila iestādēm, kuras pamatā darbojas vienīgi kā nozares regulatori. Fiziskā apjoma ziņā Valsts Dzelzceļa administrācijā lielu darbu apjomu prasa tieši neregulējošo funkciju veikšana, kur nevaram gūt pieredzi no kolēģiem ārvalstīs, jo bieži esam vienīgie no līdzīgām valsts pārvaldes iestādēm, kas šādas funkcijas veic. Pamatā tas attiecināms uz vides aizsardzības un riska analīzes problēmu risināšanu. Lielākajā daļā ES dalībvalstu minētās funkcijas nodotas pašu nozares uzņēmumu kompetencē, vai arī netiek veiktas nemaz. Taču praktiskajā darbībā esam pārliecinājušies, ka Latvijas likumdošana, uzticot minētās funkcijas neatkarīgai valsts pārvaldes institūcijai, rīkojusies ļoti pamatoti.

Valsts Dzelzceļa administrācijas kompetencē nonākot, no biznesa interešu viedokļa, ļoti jūtīgajai maksas uzraudzības funkcijai, ir spilgtāk izgaismojies būtiskais interešu konflikts, ar kuru ikdienā nākas saskarties iestādes vadībai: lai arī likumdošana noteikusi mums pilnīgu neatkarību savu funkciju pildīšanas procesā, tomēr padotības statuss (pārraudzības formā) Satiksmes ministrijai netiešā veidā rada būtiskus sarežģījumus, jo ministrija vienlaicīgi ir ne tikai mūsu pārraugošā iestāde, bet arī mūsu uzraudzībā esošo uzņēmumu (Latvijas dzelzceļš un Pasažieru vilciens) akciju turētāja.

Uz nepieciešamību novērst šo būtisko interešu konfliktu ir norādīts gan OECD rekomendācijās, gan arī EK uzraudzības procedūras ietvaros ministrijai nosūtītajos dokumentos.

Problēma būtu atrisināma ar salīdzinoši vienkāršiem papildinājumiem Dzelzceļa likumā.

2020.gadā Valsts Dzelzceļa administrācijai, atbilstoši izmaiņām Dzelzceļa likumā, tika uzdota jauna uzraudzības funkcija, kas saistīta ar tirgus atvēršanu līdz šim pilnīgā LDZ Cargo monopolstāvoklī esošajos pierobežas iecirkņos. Diemžēl šīs likumdošanas izmaiņas izsauca lielu pretestību no atsevišķiem tieši ieinteresētajiem tirgus dalībniekiem, kas ir novedis ne tikai pie tirgus dalībnieku savstarpējiem konfliktiem, bet arī mēģinājumiem publiski diskreditēt gan VDA, kā šī procesa uzraugošo iestādi, gan arī iestādes vadītāju personīgi.

3. INFORMĀCIJA PAR BUDŽETA IZLIETOJUMU

6.tabula

Valsts budžeta finansējums un tā izlietojums (eiro)

Nr. p.k.		Iepriekšējā gadā (faktiskā izpilde)	Pārskata gadā	
			apstiprināts likumā	faktiskā izpilde
1.	Finanšu resursi izdevumu segšanai (kopā):	576 395	575 446	575 446
1.1.	dotācijas	-	-	-
1.2.	maksas pakalpojumi un citi ieņēmumi	575 935	575 446	575 446
1.3.	ārvalstu finanšu palīdzība	460	-	-
1.4.	ziedojumi un dāvinājumi	-	-	-
2.	Izdevumi (kopā):	518 916	575 446	502 545
2.1.	uzturēšanas izdevumi (kopā):	511 456	567 964	495 934
2.1.1.	kārtējie izdevumi	511 456	567 964	495 934
2.1.2.	procentu izdevumi	-	-	-
2.1.3.	subsīdijas, dotācijas un sociālie pabalsti	-	-	-
2.1.4.	kārtējie maksājumi Eiropas kopienas budžetā un starptautiskā sadarbība	-	-	-
2.1.5.	uzturēšanas izdevumi transferti	-	-	-
2.2.	izdevumi kapitālieguldījumiem	7 460	7 482	6 610

Saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 2019.gada 4.oktobra rīkojumu Nr.477, „Par Valsts dzelzceļa administrācijas 2020.gada budžeta apstiprināšanu” tika apstiprināts Valsts dzelzceļa administrācijas budžets 575 446EUR apmērā un izdevumi 575 446EUR apmērā.

Pamatojoties uz 24.03.1994. likuma „Likums par budžetu un finanšu vadību” ar grozījumiem 6.¹.panta 5. daļu, budžeta nefinansētu iestāžu kārtējā gada līdzekļu atlikumu var izmantot nākamajā gadā izdevumu finansēšanai.

4. PERSONĀLS

4.1. Viens no galvenajiem personāla vadības mērķiem ir ilgtermiņā piesaistīt kompetentus speciālistus, nodrošinot Administrācijai uzticēto funkciju izpildi. Pārskata gadā Administrācijā bija 13 amata vietas, tajā skaitā:

- 11 ierēdņu amata vietas
- 2 darbinieku amata vietas

4.2. Kopējais faktiski nodarbināto skaits Administrācijā uz 31.12.2020. – 14 nodarbinātie (ieskaitot nepilnu slodzi strādājošos), tajā skaitā:

- 6 sievietes
- 8 vīrieši

4.3. Administrācijas nodarbināto sadalījums pēc vecuma grupām un dzimuma:

7.tabula

<i>Vecums</i>	<i>Sievietes</i>	<i>Vīrieši</i>
26-35 gadi	2	1
36-45 gadi	1	1
46-55 gadi	1	3
56-65 gadi	1	3
66-75 gadi	1	

- 4.4. Administrācijā lielāko daļu darbinieku sastāvu veido darbinieki, kuri ir dzelzceļa jomas speciālisti un Administrācijā strādā ilgāk par pieciem gadiem. Daži no darbiniekiem strādā kopš iestādes dibināšanas dienas – 1999. gada 1. jūlija.
- 4.5. Visiem Administrācijas darbiniekiem ir augstākā izglītība. Lielākā daļa Administrācijas darbinieku labi pārvalda angļu un krievu valodu. Daži darbinieki pārvalda arī franču valodu.
- 4.6. Administrācijas darbinieki aktīvi piedalās Eiropas Savienības Padomes, Eiropas Komisijas un Eiropas dzelzceļa aģentūras darba grupās, lai Latvijas intereses tiktu atspoguļotas topošajos Eiropas Savienības tiesību aktos. Administrācijas darbinieku aktivitātes Eiropas Savienības un starptautisko organizāciju darba grupās, liecina par Administrācijas darbinieku profesionālām prasmēm un pieredzi.
- 4.7. Ik gadu Administrācijas darbinieki turpina paaugstināt savu kvalifikāciju, papildinot zināšanas dažādos mācību centros, Valsts administrācijas skolā, Valsts kancelejā, kā arī ministriju un Eiropas Savienības institūciju organizētajos semināros u.c. mācību programmās. Administrācijas personāla apmācību vajadzības tiek noteiktas individuāli, ņemot vērā darbinieku esošo izglītību, jau apgūtās zināšanas un veicamā amata pienākumu izpildei papildus nepieciešamās zināšanas.

5. KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU

Valsts pārvaldes informācijas pieejamība ir daļa no labas pārvaldības principa. Tas ir konstitucionāls vispārējais tiesību princips, kas netieši ietverts Satversmē un ir atzīts par Eiropas Savienības pamattiesību. Tādējādi demokrātiskā valsts pārvaldē nozīmīga loma ir tās spējai veidot komunikāciju ar sabiedrību.

Administrācija par dzelzceļa nozares politikas aktualitātēm, būtiskiem notikumiem, darbības rezultātiem un virzieniem regulāri informē sabiedrību izmantojot tīmekļa vietni www.vda.gov.lv, kā arī ar plašsaziņas līdzekļu starpniecību.

Iestādes oficiālajā tīmekļvietnē ir pieejama Administrācijas kompetencē esošā informācija atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai. 2020. gadā iestādes tīmekļvietne tika pilnveidota saskaņā ar 2018. gada 25. septembra Ministru kabineta noteikumu Nr.611 “Kārtība, kādā iestādes ievieto informāciju internetā” prasībām un uzsākts darbs, lai iestādes tīmekļvietni varētu pievienot Valsts Kancelejas izveidotajai valsts un pašvaldības iestāžu Tīmekļvietņu vienotajai platformai.

Lai pastāvīgi apzinātu situāciju dzelzceļa transporta nozarē, Administrācija ir izveidojusi Dzelzceļa pārvaldītāju un sadarbības organizāciju Konsultatīvo padomi (turpmāk – Padome), kura veiksmīgi darbojas kopš 2010. gada. Padomes sastāvu veido dzelzceļa pārvaldītāju, nozares valsts institūciju un profesionālo asociāciju pārstāvji. Padome tiek sasaukta reizi vienā vai divos mēnešos, lai pārrunātu un risinātu aktuālos nozares problēmu jautājumus. Padomes ietvaros Administrācijai bieži nākas uzņemties tādu funkciju veikšanu, kas nav Administrācijas kompetencē, bet kuru veikšana ir ļoti būtiska no valsts interešu viedokļa dzelzceļa transporta nozarē. Šādu Administrācijas labas pārvaldības principu atzinīgi ir novērtējusi Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra.

Administrācija savā ikdienas darbā ievērto “Konsultē vispirms” principu. Konsultē vispirms iespēja tiek nodrošināta ņemot vērā to, ka “Jebkurai personai (fiziskai vai juridiskai)” ir iespēja saņemt

Administrācijas kompetencē esošās dzelzceļa jomas tiesiskā regulējuma prasību izskaidrojumu pie attiecīgā Administrācijas speciālista (iepriekš saskaņojot tikšanās laiku), pirms jebkāda administratīvā procesa uzsākšanas.

Administrācijas, kā uzraudzības iestādes, galvenais pienākums nav sodīt, bet būt uzticamam palīgam un sadarbības partnerim un nodrošināt, ka uzņēmēji zina un izprot savus pienākumus pret valsti, un tos godprātīgi pilda.

6. STRAPTAUTISKĀ SADARBĪBA

Pildot Dzelzceļa likumā paredzētās funkcijas, kas cita starpā izriet no Eiropas Savienības (ES) tiesību aktu prasībām dzelzceļa jomā, 2020.gadā Administrācija turpināja aktīvi sadarboties ar Eiropas Komisiju (EK), ES Dzelzceļa aģentūru (ERA), IRG-Rail dzelzceļa regulatīvo iestāžu grupu, kā arī ar citu ES dalībvalstu dzelzceļa regulatīvām iestādēm. Sadarbība ar EK un tās struktūrvienībās dzelzceļa jomā ietvēra dzelzceļa tirgus uzraudzības jautājumus (EK RMMS darba grupa), kuru ietvaros Administrācija piedalījās RMMS darba grupas sanāksmēs par Komisijas īstenošanas regulas (ES) 2015/1100 grozījumu izstrādi, kā arī apkopoja un regulāri sniedza pārskatus par dzelzceļa tirgus attīstības rādītājiem. Administrācija aktīvi piedalījās EK organizētajās darba grupās (attālināti), lai izstrādātu īstenošanas aktu par piekļuvi apkalpes vietām, infrastruktūras maksas piemērošanu un citiem ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem. Sadarbība ar ERA ietvēra Administrācija līdzdalību aģentūras izstrādāto un uzturēto dzelzceļa reģistru (par kuru īstenošanu Latvijā ir atbildīga Administrācija) darba grupu sanāksmēs, kā arī pašu reģistru nacionālo moduļu izstrādi un datu apkopošanu un iesniegšanu kopējā ES dzelzceļa attiecīgās jomas reģistrā (konkrēti, ritošā sastāva reģistrs NVR; infrastruktūras reģistrs RINF, u.c.). Tāpat sadarbībā ar ERA tika reģistrēti ES kopējā dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadātāju datu bāzē Latvijā izsniegtās vai pagarinātās ES formāta licences attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu veida veikšanai. Sadarbība ar IRG-Rail regulatīvo iestāžu grupu ietvēra dalību šīs grupas organizētajos pasākumos (attālināti), kuros ir pārstāvētas vairums ES dalībvalstu dzelzceļa regulatīvo iestāžu, kā arī līdzdalība un priekšlikumu izstrāde un iesniegšana par konkrētiem, IRG-Rail izstrādātajiem vai arī tās izvērtēšanā esošajiem EK tiesību aktu projektiem. Tāpat Administrācijas pārstāvji līdzdarbojās un sniedza datus IRG-Rail ikgadējā ziņojuma par dzelzceļa tirgus uzraudzības jautājumiem ES ietvaros sagatavošanā. Administrācijas pārstāvji arī aktīvi piedalījās IRG-Rail organizētajās darba grupās par dzelzceļa tirgus uzraudzības, dzelzceļa infrastruktūras maksas, apkalpes vietu maksas un apkalpes vietu piekļuves jautājumiem. Sadarbība ar citu ES dalībvalstu regulatīvajām iestādēm ietvēra citu ES dalībvalstu dzelzceļa regulatīvo iestāžu apmeklējumus, kuru laikā notika diskusijas un pieredzes apmaiņa ES tiesību aktu pārņemšanas un piemērošanas jautājumos, kas tiek īstenota attiecīgajā dalībvalstī. Par līdzdarbību dažādās starptautisko institūciju darba grupās attiecībā uz noteikumu harmonizēšanu bīstamo kravu pārvadājumos, informācija sniegta pārskata iepriekšējās nodaļās.

7. PLĀNI NĀKOŠAJAM GADAM

Nākotnes darbības plāni izriet no izstrādātā, stratēģijā minētā, darbības mērķa un tam pakārtotajiem vairākiem apakš mērķiem, kas var mainīties no iespējamajām izmaiņām Latvijas likumdošanā:

- atbilstoši savas kompetences līmenim, attīstīt nozares pāreju no vienas kompānijas dominējošā stāvokļa uz efektīvu brīvā tirgus konkurences situāciju,
- vienlīdzīgu un nediskriminējošu darbības apstākļu nodrošināšana visiem konkurējošiem tirgus dalībniekiem,
- dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva valsts reģistru iekļaušanās vienotajā ES reģistru sistēmā, vienlaicīgi saglabājot neierobežotas iespējas piedalīties arī citu valstu kopējās uzskaites sistēmās atbilstoši reālās biznesa vides interesēm,
- turpināt apdraudējuma (riskā) analīzi visos Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa iecirkņos un savos kompetences ietvaros panākt apdraudējuma līmeņa samazināšanu tur, kur tas pārsniedz pieļaujamo līmeni.
- Pabeigt Dzelzceļa vides aizsardzības politikas 2021.-2027. gadam izstrādi, to saskaņot ar visiem nozares pārstāvjiem, apstiprināt Satiksmes ministrijā un iepazīstināt ar to iesaistītās puses;

- Turpināt apdraudējuma (riska) analīzi visos Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa iecirkņos, savas kompetences ietvaros panākt apdraudējuma līmeņa samazināšanu tur, kur tas pārsniedz pieļaujamo līmeni;
- Kvantitatīvi novērtēt apdraudējumu, ko rada dzelzceļa bīstamo kravu pārvadājumi ar īpašu riska potenciālu uz stratēģiskās (valsts) nozīmes dzelzceļa infrastruktūras iecirkņiem Latvijas teritorijā atbilstoši EK izstrādātajām kopīgajām rekomendācijām un metodikai, kā pirmajai ES dalībvalstij, kura visā tīklā veikusi riska izvērtēšanu atbilstoši minētajai kopīgajai metodikai. Ar pētījuma rezultātiem iepazīstināt visas iesaistītās puses.
- Veikt darbu, lai pievienotos valsts un pašvaldību iestāžu vienotai tīmekļvietņu platformai, tā nodrošinot normatīvo aktu prasību izpildi.

Paredzēts pilnveidot dzelzceļa infrastruktūras reģistrācijas elektronisko sistēmu, lai vēlāk varētu pilnībā pievienoties vienotajai ES reģistrācijas sistēmai. Paredzēts pilnveidot arī dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācijas sistēmu..

Paredzēts turpināt mēģināt nodrošināt apstākļus, lai visas domstarpības dzelzceļa pārvadātāju starpā tiktu atrisinātas ikdienas darba kārtībā bez oficiālu strīdu iesniegšanas.

2021.gadā paredzēts pilnveidot apkalpes vietu darbības uzraudzības sistēmu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras maksas detalizētas kontroles sistēmu atbilstoši iestādes jaunajām funkcijām. Paredzēts turpināt apkalpes vietu auditu veikšanu un tikšanās organizēšanu ar dzelzceļa pārvadātāju klientiem.

Īpašs izaicinājums būs aizstāvēt savu lēmumu pamatotību administratīvajās tiesās un ES tiesā, sakarā ar nozares uzņēmumu savstarpējo attiecību saasināšanos un regulāro vēsturiskā monopolista vēlmi uz viņiem attiecināmos lēmumus pārsūdzēt. Tas var prasīt grūti prognozējamu papildus administratīvo resursu nepieciešamību.

2021.gadā esam paredzējuši turpināt darbu, pieņemot administratīvos lēmumus vai noslēdzot administratīvos līgumus, ar kuru palīdzību tiktu likvidēta VAS LDZ ilggadīgi piekoptā dzelzceļa kravu pārvadājumu rupjā tirgus kropļošana, viena pārvadātāja (LDZ Cargo) interesēs. Ņemot vērā šādas rīcības īpašo smagās sekas, pārbaudi par to ir uzsākusi arī Eiropas Komisija un tās rezultātā valsts budžets var ciest zaudējumus vairāku desmitu miljonu eiro apmērā.

Šajā sakarā esam paredzējuši turpināt mediācijas darbu ar visām iesaistītajām pusēm, lai visus konfliktus būtu iespējams atrisināt vietējo izlīguma sarunu ceļā bez starptautiskās iesaistes.