



Valsts dzelzceļa
administrācija

**Valsts dzelzceļa administrācijas
2025.gada publiskais pārskats**

SATURS

1. PAMATINFORMĀCIJA	3
1.1. KOPSAVILKUMS	3
1.2. VDA JURIDISKAIS STATUSS UN IZVEIDOŠANAS GADS	3
1.3. VDA MĒRĶIS UN DARBĪBAS VIRZIENI	3
2. VDA DARBĪBAS REZULTĀTI	5
2.1. PĀRSKATA GADA GALVENĀS PRIORITĀTES UN TO ĪSTENOŠANA	5
2.2. EFEKTĪVĀKA DZELZCEĻA TIRGUS REGULĒŠANA UN UZRAUDZĪBA	6
2.2.1. <i>Pieteikuma iesniedzēju sūdzību izskatīšana</i>	6
2.2.2. <i>Konkurences situācijas uzraudzība dzelzceļa pakalpojumu tirgos</i>	7
2.2.3. <i>Infrastrukturā maksas noteikšanas atbilstības uzraudzība</i>	9
2.2.4. <i>Infrastrukturā pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja neatkarības prasību uzraudzība</i>	9
2.2.5. <i>Sadarbība ar Eiropas Savienības institūcijām un ārvalstu regulatīvajām iestādēm</i>	10
2.2.6. <i>Dzelzceļa statistikas datu apkopošana un ziņošana Eiropas Komisijai</i>	11
2.3. DZELZCEĻA PĀRVADĀTĀJU LICENCĒŠANA	12
2.4. DZELZCEĻA REĢISTRU PIEEJAMĪBA UN TO EFEKTĪVĀKA IZMANTOŠANA	13
2.4.1. <i>Dzelzceļa infrastruktūras reģistrs</i>	13
2.4.2. <i>Dzelzceļa ritekļu reģistrs</i>	14
2.5. DZELZCEĻA VIDES AIZSARDZĪBA, RISKU IZVĒRTĒŠANA UN DATU PIEEJAMĪBA	15
2.5.1. <i>Dzelzceļa vides aizsardzības politika</i>	15
2.5.2. <i>Dzelzceļa radīto apdraudējumu (risku) novērtēšana un uzraudzība</i>	15
2.6. SADARBĪBAS VEICINĀŠANA AR DZELZCEĻA TIRGUS DALĪBNIKĀM UN PAKALPOJUMU LIETOTĀJIEM	16
2.6.1. <i>Sadarbība ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvaldītājiem un pakalpojumu lietotājiem</i>	16
2.6.2. <i>Pasažieru tiesību aizsardzība starptautiskajos pasažieru pārvadājumos</i>	16
2.7. VĒSTURISKĀ MANTOJUMA DZELZCEĻA FINANSĒJUMA SADALĪJUMS UN TĀ IZLIETOJUMA KONTROLE	17
3. INFORMĀCIJA PAR VDA BUDŽETU UN TĀ IZLIETOJUMU	18
4. VDA STRUKTŪRA UN PERSONĀLS	19
4.1. DARBINIEKI	19
4.2. IEKŠĒJO PROCESU PĀRSKATĪŠANA UN PILNVEIDOŠANA	20
4.3. ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA	21
5. KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU	22
5.1. INFORMĀCIJAS PIEEJAMĪBAS PILNVEIDOŠANA INTERNETĀ	22
5.2. "KONSULTĒ VISPIRMS" PRINCIPA ĪSTENOŠANA	22
6. NĀKAMĀJĀ GADĀ PLĀNOTIE PASĀKUMI	23

Pārskatā izmantoto saīsinājumu saraksts:

ANO	Apvienoto Nāciju Organizācija
ANO EEK	Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija
ART	Administratīvā rajona tiesa
DG MOVE	Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (angl.)
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
ENRRB	Eiropas dzelzceļa regulatīvo iestāžu tīkls (angl. European Network of Rail Regulatory Bodies)
ERADIS	Eiropas Savienības dzelzceļa aģentūras savstarpējās savietojamības un drošuma datubāze (angl. European Railway Agency Database of Interoperability and Safety)
EVR	Eiropas ritekļu reģistrs (angl. European Vehicles Register)
IRG-Rail	Neatkarīgā Eiropas dzelzceļa regulatīvo iestāžu grupa (angl. Independent Regulators' Group – Rail)
OTIF	Starptautiskā dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācija (angl. Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail)
OSŽD	Dzelzceļu sadarbības organizācija
RINF	Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistrs (angl. Register of infrastructure)
RMMS	Dzelzceļa tirgus uzraudzības shēma (angl. Rail Market Monitoring Scheme). Jēdziens izriet no 2015.gada 7.jūlija Eiropas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1100 par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros
SERAF	Eiropas Komisijas izveidotais Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas (angl., Single European Railway Area) forums, kurā piedalās dalībvalstu (valsts iestāžu un komersantu) dzelzceļa jomas eksperti.
SMGS	Nolīgums par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi
ReportENER	Eiropas Komisijas izveidotā un uzturētā Dzelzceļa tirgus uzraudzības elektroniskā sistēma saskaņā ar Komisijas īstenošanas regulu 2015/1100 (iepriekšējā sistēma: TRAMOS-Rail)
VDA	Valsts dzelzceļa administrācija
VDzTi	Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija

1. PAMATINFORMĀCIJA

1.1. Kopsavilkums

Pārskata mērķis ir atspoguļot Valsts dzelzceļa administrācijas (turpmāk – VDA) paveikto 2025.gadā. Pārskatā ir analizēti VDA stratēģijā noteiktie uzdevumi, ņemot vērā galvenos faktorus, kas ietekmējuši iestādes darbību attiecīgajā pārskata periodā.

1.2. VDA juridiskais statuss un izveidošanas gads

VDA ir izveidota saskaņā ar Dzelzceļa likuma 30.panta prasībām un savu darbību uzsāka 1999.gada 1.jūlijā. VDA darbību reglamentē Ministru kabineta 2022.gada 10.maija noteikumi Nr.282 “Valsts dzelzceļa administrācijas nolikums”.

Saskaņā ar dzelzceļa jomu reglamentējošiem normatīvajiem aktiem VDA ir tiešās valsts pārvaldes iestāde, kas atrodas Satiksmes ministrijas pārraudzībā un kuras darbības mērķis ir valsts pārvaldes funkciju realizēšana dzelzceļa transporta nozarē. VDA ir Eiropas Savienības tiesību aktos minētā regulatīvā iestāde Latvijā dzelzceļa nozarē.

Papildu regulatīvās iestādes funkcijām VDA pilda arī citas dzelzceļa jomu reglamentējošajos normatīvajos aktos noteiktās funkcijas, tostarp:

1. dzelzceļa licencēšanas iestādes funkcijas saskaņā ar Dzelzceļa likuma 34. panta pirmo daļu;
2. dzelzceļa pasažieru tiesību un pienākumu uzraudzības funkcijas starptautiskajos pasažieru pārvadājumos saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.³ panta pirmo daļu;
3. funkcijas, kas saistītas ar dzelzceļa tirgus uzraudzības ziņojuma iesniegšanu Eiropas Komisijai (RMMS).

Pildot regulatīvās iestādes, licencēšanas iestādes un pasažieru tiesību uzraudzības funkcijas, VDA piemērojamas Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktās neatkarības prasības. Minētās prasības attiecas uz iestādi kopumā un ietver juridisko, funkcionālo, lēmumu pieņemšanas, finanšu un personāla neatkarību.¹

Saskaņā ar Likumu par budžetu un finanšu vadību VDA ir valsts budžeta nefinansēta iestāde. Kopš 2010.gada 1.janvāra VDA darbība tiek finansēta no dzelzceļa infrastruktūras finansējumam paredzētajiem līdzekļiem atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktam.

1.3. VDA mērķis un darbības virzieni

VDA apstiprinātajā stratēģijā 2023.–2026.gadam noteiktā misija ir: “**nodrošināt taisnīgu, nediskriminējošu, efektīvu un ilgtspējīgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un izmantošanu**”.

VDA darbības pamatvirzieni atbilstoši dzelzceļa jomu reglamentējošajiem normatīvajiem aktiem ir realizēt:

- 1) dzelzceļa regulatīvās iestādes funkcijas, kā arī
- 2) dzelzceļa neregulatīvās funkcijas.

Eiropas Parlaments un Padome 2012.gada 21.novembrī pieņēma Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – Direktīva 2012/34/ES). Šī direktīva nosaka, ka katrā dalībvalstī jāizveido viena valsts līmeņa regulatīvā iestāde, kas nodrošina efektīvu dzelzceļa

¹ ES direktīva 2012/34, 55. – 57.pants (regulatīvā iestāde); 16.pants (licencēšanas iestāde); ES regula 2021/782, 31. – 34.pants (dzelzceļa pasažieru tiesību un pienākumu uzraudzības iestāde, NEB iestāde).

infrastruktūras pārvaldību un tās taisnīgu, nediskriminējošu izmantošanu, kā arī atbilst prasībām par neatkarību. Šī regulatīvā iestāde ir atbildīga par konkurences uzraudzību dzelzceļa pakalpojumu tirgū un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas, lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju un nodrošinātu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas pareizu darbību. Ar “pieteikuma iesniedzējiem” šajā kontekstā saprot pārvadātājus vai citas personas, kurām ir sabiedriskā vai komerciālā interese iegūt piekļuvi infrastruktūras jaudai pārvadājumu veikšanai.

Salīdzinot ar iepriekšējo ES tiesisko regulējumu, Direktīva 2012/34/ES paredz būtiski stingrākas prasības attiecībā uz regulatīvo iestāžu neatkarību, paplašinātas funkcijas un pilnvaras, kā arī noteikta kārtība sadarbībai ar Eiropas Komisiju un citām regulatīvajām iestādēm.

2016.gada 14.decembrī pieņemta Direktīva (ES) 2016/2370 groza Direktīvu 2012/34/ES attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (turpmāk – Direktīva (ES) 2016/2370). Attiecīgie nacionālie tiesību akti ietver abu direktīvu prasības.

VDA kā regulatīvās iestādes funkcijas ir:

- **izskatīt pieteikuma iesniedzēja sūdzības, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai ja pieteikuma iesniedzējs ir cietis jebkādā citā veidā, un pieņemt lēmumus par sūdzībām, kā arī veikt pasākumus, lai situāciju uzlabotu;**
- **uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos un pēc savas iniciatīvas, nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju, pieņem lēmumus, kas ir saistoši dzelzceļa tirgus dalībniekiem.**
- **novērtēt, vai jauni dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi izjauktu dzelzceļa transporta sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru, un pieņemt attiecīgu lēmumu, ar kuru tiek piešķirtas, grozītas, piešķirtas tikai ar nosacījumiem vai atteiktas tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai;**
- **sadarboties ar Eiropas Komisiju, citām dzelzceļa regulatīvajām iestādēm un valsts dzelzceļa drošības iestādi Latvijā (VDzTi);**
- **vismaz reizi divos gados organizēt apspriedes ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjiem, lai ņemtu vērā viņu viedokli par dzelzceļa tirgu;**
- **uzraudzīt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja neatkarības prasības būtisko funkciju izpildē;**
- **vākt, apkopot un sniegt dzelzceļa statistikas datus Eiropas Komisijas vajadzībām (dalībvalstīm noteiktais pienākums).**

Neregulatīvās funkcijas, kas ietilpst VDA kompetencē, ir:

- **veikt dzelzceļa pārvadātāju licencēšanu un iekļaut informāciju par izsniegtajām pārvadātāju licencēm Eiropas Savienības dzelzceļa reģistrā;**
- **nodrošināt tieši piemērojamo ES tiesību aktu izpildes uzraudzību VDA kompetences jomā;**
- **izstrādāt vides politiku dzelzceļa nozarē;**
- **vērtēt ar dzelzceļu saistītos riskus (apdraudējumu);**
- **uzturēt un pārvaldīt dažādus dzelzceļa reģistrus, kā arī nodrošināt pieeju tiem gan ES institūcijām, gan komersantiem;**

- lemt par finanšu līdzekļu sadali vēsturiskā mantojuma dzelzceļam (Gulbenes-Alūksnes bānītis) un uzraudzīt šo līdzekļu izlietojumu.
- saskaņot, reģistrēt un kontrolēt dzelzceļa kravu pārvadājumu pasūtījuma līgumus.
- pildīt citus valsts pārvaldes uzdevumus, kas noteikti normatīvajos aktos.

VDA funkcijas izriet no Dzelzceļa likuma, citiem Latvijas Republikas dzelzceļa jomu reglamentējošiem normatīvajiem aktiem, kā arī no tieši piemērojamiem ES tiesību aktiem dzelzceļa jomā. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021.gada 29.aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām dzelzceļa pārvadājumos ir piemērojama no 2023.gada 7.jūnija un, cita starpā, attiecas uz starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem Latvijā.

Regulas piemērošanas nodrošināšanai valsts tiesību aktos dzelzceļa jomā nepieciešami grozījumi, tostarp jāparedz:

- izņēmumi regulas piemērošanai Latvijas teritorijā;²
- sodu sistēma par regulas prasību un noteikumu pārkāpumiem (skat. 35.pantu);³
- paziņošana Eiropas Komisijai par šo minēto prasību ieviešanu.

VDA katru gadu paplašina savu iesaisti EK institucionālajās darba grupās, kā arī piedalās Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūras (ERA), Neatkarīgo Eiropas dzelzceļa regulatīvo iestāžu grupu IRG-Rail, Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSŽD), ANO un citu starptautisko organizāciju aktivitātēs.

VDA savas kompetences ietvaros regulāri piedalās Latvijas un Eiropas Savienības dzelzceļa jomas normatīvo aktu izstrādē.

2. VDA DARBĪBAS REZULTĀTI

2.1. Pārskata gada galvenās prioritātes un to īstenošana

2025.gadā, līdzīgi kā iepriekšējos gados, viena no galvenajām VDA darbības prioritātēm bija vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšana visiem dzelzceļa pārvadātājiem. Uzturot regulāru komunikāciju ar pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, tika novērstas vairākas iespējamās pārvadātāju diskriminācijas situācijas, kā arī sekmēts savstarpējs dialogs ar mērķi optimizēt pārvadājumu organizāciju, ņemot vērā kravu apjoma samazināšanos.

Valsts interešu aizstāvībai ES institūcijās VDA 2025.gadā turpināja aktīvu darbību Neatkarīgo Eiropas regulatīvo iestāžu grupā (IRG-Rail), veidojot saskaņotu nostāju attiecībā uz tiesību aktu izstrādes procesiem, tostarp, saistībā ar jauno dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales regulas projektu.

Būtiskas izmaiņas dzelzceļa nozarē 2025.gadā turpināja radīt Krievijas īstenotā militārā agresija pret Ukrainu un ES noteiktās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, kas būtiski ietekmēja tranzītkravu plūsmas un sadarbību ar šīm valstīm. Šajā kontekstā īpaši aktuāls kļuva jautājums par dzelzceļa infrastruktūras finansēšanu, ņemot vērā kravu pārvadājumu apjoma būtisku samazinājumu.

² Skat. "Grozījumi Dzelzceļa pārvadājumu likumā"; pieņemti Saeimā 06.12.2023., spēkā ar 03.01.2024.; publicēts: <https://likumi.lv/ta/id/348446-grozijumi-dzelzcela-parvadajumu-likuma>

³ Sagatavots likumprojekts "Grozījumi Dzelzceļa likumā"; iesniegts saskaņošanas VSS Nr. 24-TA-2320; 19.12.2024.; TM vairākkārtēju iebildumu dēļ (neatbalstot, lai par ES tiesību akta uzlikto pienākumu nepildīšanu dalībvalsts tiesību aktos tiktu paredzēti administratīvi sodi, kā to paredz ES Regula) projekts joprojām nav saskaņots un, attiecīgi, virzīts tālāk.

Attīstoties Rail Baltica projektam, VDA kā konsultatīva institūcija iesaistījās nākotnes infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē, sniedzot atbalstu projekta īstenošanā iesaistītajām institūcijām un sadarbojoties ar Lietuvas un Igaunijas radniecīgajām institūcijām.

Pārskata gadā īstenotās prioritātes atbilst Valsts dzelzceļa administrācijas darbības stratēģijā 2023.–2026.gadam noteiktajiem darbības virzieniem un sasniedzamajiem rezultātiem. Detalizēta informācija par stratēģijā noteikto darbības virzienu īstenošanu, veiktajiem pasākumiem un pārskata gadā sasniegtajiem rezultātiem sniegta šā pārskata turpmākajās nodaļās.

2.2. Efektīvāka dzelzceļa tirgus regulēšana un uzraudzība

2.2.1. Pieteikuma iesniedzēju sūdzību izskatīšana

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- veikt preventīvus pasākumus, lai sūdzību iesniegšana nebūtu nepieciešama, iesniegtu sūdzību gadījumā nodrošināt to savlaicīgu izskatīšanu un lemt par pasākumiem, lai situāciju uzlabotu.

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

2025.gadā, piedaloties VDA kā lietas dalībniekam, turpinājās tiesvedība vienā lietā saistībā ar iepriekš pieņemtiem VDA lēmumiem.

Proti, 2019.gada 7.oktobrī VDA pieņēma lēmumu Nr.1.5.-6/2_2019, uzdodot VAS “Latvijas dzelzceļš” līdz 2019.gada 31.decembrim nodrošināt brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, izņemot gadījumus, kad tiek izmantots šķirošanas uzkalns. VAS “Latvijas dzelzceļš” pārsūdzēja lēmumu Administratīvajā rajona tiesā.

Administratīvā apgabaltiesa 2020.gada 11.februārī piemēroja pagaidu noregulējumu, apturot lēmuma izpildi. 2021.gada 25.martā Administratīvā rajona tiesa noraidīja pieteikumu, atzīstot VDA lēmumu par tiesisku. VAS “Latvijas dzelzceļš” pārsūdzēja šo spriedumu un Administratīvā apgabaltiesa 2021.gada 9.novembrī apmierināja pieteikumu, atceļot VDA lēmumu. VDA un AS “Baltijas Ekspresis” 2021.gada decembrī iesniedza kasācijas sūdzības. Augstākā tiesa 2022.gada 11.maijā ierosināja kasācijas tiesvedību, bet ar 2024.gada 28.novembra spriedumu atcēla apgabaltiesas spriedumu un nodeva lietu atkārtotai izskatīšanai.

Ar Augstākās tiesas 28.11.2024. spriedumu lieta atgriezta jaunai izskatīšanai Apgabaltiesā. Pamatojoties uz Augstākās tiesas spriedumā paustajām atziņām, VDA lūdza atjaunot VDA lēmuma darbību, Apgabaltiesa lūgumu apmierināja, Augstākās tiesas spriedumu atcēla.

Ar Apgabaltiesas 01.10.2025. spriedumu noraidīts VAS “Latvijas dzelzceļš” pieteikums par VDA lēmuma atcelšanu. 04.10.2025. tiesā pieņēma VAS “Latvijas dzelzceļš” 30.10.2025. iesniegto kasācijas sūdzību par Apgabaltiesas spriedumu. VDA 04.12.2025. iesniedza Augstākajā tiesā par to savus paskaidrojumus.

VDA nav saņēmusi nekādu papildu informāciju pēc paskaidrojumu iesniegšanas, t.sk. vai tiks ierosināta kasācijas tiesvedība, lietas izskatīšana tiesā turpināsies 2026.gadā.

2025.gadā saņemta 1 sūdzība – 10.11.2025. saņemta Igaunijas pārvadātāja RailTech OÜ sūdzība saistībā ar VAS “Latvijas dzelzceļš” aizturētu vilcienu Rēzeknes stacijā un pierobežas pārrobežu pārvadājumu veikšanu uz/no trešajām valstīm. Sūdzības izskatīšana uzsākta, pieprasīta nepieciešamā

informācija, rīkota sūdzības izskatīšanas sanāksme, piedaloties abām strīdus pusēm, skaidrojot notikušā apstākļus un meklējot risinājumus, sūdzības izskatīšana turpināsies 2026.gadā.

2025.gadā nav pieņemti administratīvie lēmumi saistībā ar saņemtajām sūdzībām.

2.2.2. Konkurences situācijas uzraudzība dzelzceļa pakalpojumu tirgos

VDA mērķi, īstenojot šo funkciju:

- veicināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus dzelzceļa pakalpojumu tirgos un uzraudzīt, kā tiek nodrošināta nediskriminējošu piekļuve publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai un apkalpes vietām, kā arī ar dzelzceļu saistītu pakalpojumu nodrošināšanai šajās vietās, dodot iespējas dzelzceļa pārvadātājiem sniegt labākus pakalpojumus pasažieriem un kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem.

a) Dzelzceļa pakalpojumu tirgus raksturojums

Starptautiskos pārvadājumus ar dzelzceļa transportu caur Latviju 2025.gadā turpināja būtiski ietekmēt ģeopolitiskie apstākļi un sankciju režīmi pret Krieviju un Baltkrieviju. Jo īpaši nozīmīga ietekme saglabājas no 2022.gada sākumā uzsāktās Krievijas militārās agresijas pret Ukrainu un ar to saistīto ierobežojošo pasākumu rezultātā.

Pamatojoties uz Satiksmes ministrijas datiem⁴, 2025.gadā Latvijas ostu kopējais kravu apgrozījums, kas lielā mērā balstīts uz tranzīta kravām, salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu samazinājās par 6,8%, ar lielāko kritumu Rīgas ostā (-7,3%) un Liepājas ostā (-2,5%), savukārt Ventspils ostā bija vērojams neliels kravu pieaugums (+3,6%). Kravu struktūrā vērojams būtisks kokmateriālu (-22,6%), metālu (-15,2%) un koksnes šķeldas (-14,6%) samazinājums, kamēr ievērojams pieaugums fiksēts sašķidrinātai gāzei (3,1 reizes) un oglēm (+25,4%).

Saskaņā ar 1.tabulas datiem 2025.gadā kravu pārvadājumu apjoms tonnkilometros samazinājies aptuveni par 15% salīdzinājumā ar 2024.gadu, tostarp vēsturiskajam pārvadātājam – par 16,9%, bet privātajiem pārvadātājiem – par 12,5%.

1.tabula Dzelzceļa uzņēmumu pārvadāto kravu apjoma tendences

Pārvadātāji	Miljoni tonnkilometri			Tirgus daļa%	Tonnkilometri pret iepriekšējo periodu %	
	2023	2024	2025		2025	2025/2024
Vēsturiskais pārvadātājs	3 847	2 238	1 860	65,2	-16,9	-41,8
Privātie pārvadātāji kopā ⁵	1 482	1 132	991	34,8	-12,5	-23,6
Kopā:	5 328	3 340	2 851	100	-15,4	-36,8
Privāto pārvadātāju tirgus daļa (%)	27,8	33,9	34,8	-	-	-

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma tendences Latvijā atspoguļotas 2.tabulā un tās parāda, ka 2025.gadā pasažieru pārvadājumu sektorā vērojama pārvadājumu aktivizēšanās pēc Covid-19 pandēmijas

⁴ Avots: <https://www.transport.lv/lv/ostas/satistika/>

⁵ Izņemot vēsturisko pārvadātāju.

ierobežojumu atcelšanas, kā arī pasažieru pārvadājumu īpatsvara pieauguma, sarūkot kravu pārvadājumiem. Kopējais pārvadājumu apjoms pieauga par 6,8% no 2024.gada līmeņa. Aktivizējās starptautiskie pasažieru pārvadājumi, kurus veic Lietuvas pārvadātājs, tie sastāda 0,7% no kopējo pārvadājumu apjoma.

2.tabula **Dzelzceļa uzņēmumu pārvadāto pasažieru apjoma tendences**

Pārvadātājs	Miljonos pasažieru kilometru		Tirgus daļa%	Pasažieru kilometri pret iepriekšējo gadu 2025/2024, %
	2024	2025	2025	
Vēsturiskais pārvadātājs	693,69	741,24	99,3	6,85
Privātie pārvadātāji kopā ⁶	5,14	5,24	0,7	1,95
Kopā:	698,83	746,48	100	6,82
Privāto pārvadātāju tirgus daļa (%)	0,7	0,7	-	-

b) Konkurences situācijas uzraudzība

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta 1.daļas 9.punktam, VDA uzrauga konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos un pēc savas iniciatīvas, kā arī lai novērstu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, kontrolē jautājumus, kas Dzelzceļa likuma 1.daļas 8.punkta “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, “f”, “g”, “h”, “i” un “j” apakšpunktā, tostarp, pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļauti diskriminējoši nosacījumi un vai infrastruktūras pārvaldītājam nav piešķirta pārmērīga rīcības brīvība.

2025.gadā VDA, īstenojot šo funkciju, nav pieņēmusi administratīvos lēmumus pēc savas iniciatīvas.

Tīkla pārskata kontroles ietvaros, VDA konstatēja, ka VAS “Latvijas dzelzceļš” Dzelzceļa likuma noteiktajā termiņā nebija publicējusi Tīkla pārskatu 2026.gadam. VDA lūdza VAS “Latvijas dzelzceļš” publicēt tīkla pārskatu, kas arī prasītajā termiņā tika izdarīts. Vienlaikus VDA atgādināja VAS “Latvijas dzelzceļš” par tīkla pārskata publicēšanas termiņu tiesisko ietvaru, un lūdza ņemt to vērā un ievērot turpmāko tīkla pārskatu sagatavošanas procesā.

Dalība Jaudas sadales regulas projekta apspriešanā, viedokļa un komentāru sagatavošana iesniegšanai Satiksmes ministrijai. Plānots Jaudas sadales regulas projektu pieņemt 2026.gada 1.ceturksnī, kas paredzēs jaunas funkcijas un pienākumus regulatoriem, kā arī lielāku regulatoru iesaisti ENRRB procesos.

03.06.2025. sniegts viedoklis Satiksmes ministrijai par Eiropas Komisijas (EK) publicētajām vadlīnijām infrastruktūras maksas noteikšanā - “Interpretative guidelines concerning the setting up of charges for the use of railway infrastructure”⁷. VDA sniedza vadlīniju galveno atziņu apkopojumu un norādīja, ka vadlīnijas neprasa būtiskas izmaiņas Latvijas normatīvajos aktos, kas regulē infrastruktūras maksas noteikšanu.

Viedokļa sniegšana saistībā ar pieteikuma iesniedzēja uzdotajiem jautājumiem par VAS “Latvijas dzelzceļš” tiesībām piemērot līgumsodus sniegtajiem apkalpes vietas pakalpojumiem – “Kravas vagonu šķirošanas un komplektēšanas pakalpojumu un manevru pakalpojumi”. VDA sniedza viedokli, ka VAS

⁶ Izņemot vēsturisko pārvadātāju.

⁷ Vairāk informāciju skatīt šeit: <https://www.vda.gov.lv/lv/jaunums/publicetas-vadlinijas-par-dzelzcela-infrastruktur-izmantosanas-maksu-noteikšanu>

“Latvijas dzelzceļš” atsaukšanās uz Komisijas īstenošanas regulas (ES) 2017/2177 (2017.gada 22.novembris) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem Preambulas 17.punktu līgumsodu nepieciešamības ieviešanā nav pamatota, tomēr ne Regula 2017/2177, ne citi normatīvie akti neliedz VAS “Latvijas dzelzceļš” piemērot Civillikumā paredzēto līgumsodu, ja tāds ir attiecīgi noteikts.

AS “LatRailNet” 10.11.2025. ar vēstuli vērsās pie VDA ar lūgumu sniegt apstiprinājumu, vai gadījumā, ja pieteikumu iesniedzējam izņēmuma gadījumā tiktu samazināti aprēķinātie nokavējuma procenti par 90%, tas neradītu nevienlīdzīgu, necaurspīdīgu un diskriminējošu attieksmi pret citiem pieteikumu iesniedzējiem. No Vēstulē minētās informācijas, VDA nebija pamata konstatēt, ka izņēmuma gadījumā AS “LatRailNet” aprēķināto nokavējuma procentu samazināšana par 90% radīs nevienlīdzīgu, necaurspīdīgu vai diskriminējošu attieksmi pret citiem pieteikumu iesniedzējiem, ņemot vērā, ka citiem pieteikumu iesniedzējiem nav bijušas situācijas, kurās būtu aprēķināti nokavējuma procenti par savlaicīgi neapmaksātu rēķinu.

VDA ieteica AS “LatRailNet” informēt citus pieteikuma iesniedzējus (pārvaldītājus) par AS “LatRailNet” pieņemto lēmumu vēstulē minētajā jautājumā, ko AS “LatRailNet” arī izdarīja 16.12.2025. AS “LatRailNet” darba grupas infrastruktūras maksas noteikšanas jautājumos sanāksme.

2.2.3. Infrastruktūras maksas noteikšanas atbilstības uzraudzība

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- nodrošināt nediskriminējošu un izmaksām atbilstošu infrastruktūras maksu noteikšanu.

VDA novērotāja statusā piedalījās vairākās AS “LatRailNet” organizētajās sanāksmēs ar pieteikumu iesniedzējiem, nodrošinot Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 21.punkta izpildi – uzraudzīt pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja pārrunas par infrastruktūras maksas apmēru un iejaukties, ja pārrunās pastāv risks pārkāpt Dzelzceļa likuma noteikumus.

VDA, kā ierasts, veica izvērtējumu par AS “LatRailNet” izstrādātās tiesību normas – Maksas aprēķināšanas un iekasēšanas shēmas – atbilstību spēkā esošo normatīvo aktu prasībām.

2025.gadā pieprasīta visa informācija un veikta tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides kokskaidu granulu kravu pārvadājumiem iecirknī Pļaviņas-Gulbene uzraudzība, pārkāpumi netika konstatēti. Tāpat 2025.gadā pieprasīta visa informācija un uzsākta infrastruktūras maksas no 2026.gada 1.janvāra uzraudzība, kas turpināsies 2026.gadā.

2.2.4. Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja neatkarības prasību uzraudzība

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- turpināt nodrošināt AS “LatRailNet” valdes locekļu neatkarību infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja lēmumu pieņemšanā un panākt līdzekļu ietaupījumu, atsakoties no formālām, nevajadzīgām funkcijām un to dublēšanās.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 13.¹ panta piektās daļas 4.apakšpunktu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam ir pienākums katru gadu līdz 1.aprīlim iesniegt

VDA ziņojumu par veiktajiem pasākumiem, lai novērstu nevienlīdzīgu attieksmi pret pārvadātājiem, kā arī nodrošināt pienācīgu kontroli pār neatkarības prasību programmas īstenošanu.

Pamatojoties uz minēto tiesību normu, VDA pēc ziņojuma izvērtēšanas sniedz atzinumu par neatkarības nodrošināšanas pasākumu pietiekamību, norādot atklātos trūkumus (ja tādi konstatēti), kā arī nosakot termiņu to novēršanai.

2025.gada 7.maijā VDA sagatavoja un sniedza AS “LatRailNet” atzinumu Nr.2-2-51 “Par AS “LatRailNet” 28.03.2024. ziņojumu par veiktajiem pasākumiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja neatkarības prasību nodrošināšanā 2023.gadā”, norādot, ka ir samazināts risks neatkarības prasību pārkāpumiem atbilstoši Dzelzceļa likuma 13.¹ panta nosacījumiem, tomēr tas nav pilnībā novērsts, jo nav virzīti attiecīgie grozījumi Dzelzceļa likumā, kas skar AS “LatRailNet” padomes institucionālo nostiprinājumu.

2.2.5. Sadarbība ar Eiropas Savienības institūcijām un ārvalstu regulatīvajām iestādēm

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- pilnveidot VDA darbību, apgūstot Eiropas dzelzceļa regulatīvo iestāžu darbības labākos principus un praksi, tajā skaitā attiecībā uz Rail Baltica.

a) Eiropas dzelzceļa regulatīvo iestāžu tīkls (ENRRB)

Direktīva 2012/34/ES paredz Eiropas dzelzceļa regulatīvo iestāžu tīkla (ENRRB) izveidi, kurā dalībvalstu regulatīvās iestādes sadarbojas, apmainās ar pieredzi un nodrošina vienotu izpratni par Eiropas Savienības tiesību normu piemērošanu. ENRRB darbību koordinē un atbalsta Eiropas Komisija.

2025.gadā VDA piedalījās vienā no divām ENRRB sanāksmēm – tika nodrošināta VDA dalība 28.ENRRB attālinātajā sanāksmē 03.12.2025. Dalība 27. ENRRB attālinātajā sanāksmē 2025. gada 24. jūnijā netika nodrošināta, ņemot vērā valsts svētku dienu.

b) Regulatīvo iestāžu sadarbība lietās, kas saistītas ar pārrobežu aspektiem

Saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 57.panta 2.punktu un Dzelzceļa likuma 32.¹ pantu, regulatīvās iestādes sadarbojas pārrobežu tirgus uzraudzības lietās, tostarp sūdzību izskatīšanā un izmeklēšanā. Šī sadarbība notiek, apmainoties ar informāciju un konsultējoties pirms lēmuma pieņemšanas.

Papildu tam, Regula (ES) Nr.913/2010 par konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem nosaka specifiskas sadarbības prasības regulatīvajām iestādēm, kas uzrauga konkurenci šajos koridoros. ES Tiesa lietā C-12/20 ir precizējusi, ka sadarbība nav interpretējama kā lēmumu saskaņošana vai pakļautība citu valstu iestāžu lēmumiem – katra iestāde saglabā neatkarību.

2025.gadā VDA netika saņemta neviena sūdzība vai lieta, kas prasītu sadarbību šajā mehānismā.

VDA, kopā ar Beļģijas, Nīderlandes, Vācijas, Čehijas, Polijas, Lietuvas un Igaunijas regulatīvajām iestādēm, ir noslēgusi sadarbības līgumu 8.dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora (Ziemeļjūra – Baltijas jūra) ietvaros. Līgums stājās spēkā 2022.gada 5.decembrī un ir noslēgts, lai uzraudzītu konkurenci un uzlabotu sadarbības mehānismus šajā koridorā.

c) Sadarbība ar IRG-Rail

VDA aktīvi piedalās arī neatkarīgajā regulatīvo iestāžu sadarbības platformā IRG-Rail. Šī sadarbība nav noteikta ar saistošiem ES tiesību aktiem, bet ir dalībvalstu iniciēta.

VDA pārstāvji piedalās vairākās darba grupās, kas analizē un izvērtē:

- piekļuves infrastruktūrai un apkalpes vietām nosacījumus,
- maksas par infrastruktūras un apkalpes vietu izmantošanu,
- dzelzceļa tirgus uzraudzības jautājumus,
- ES tiesību aktu izstrādes procesus un to piemērošanu nacionālajā līmenī.

VDA līdzdarbojās arī IRG-Rail Tirgus uzraudzības pārskata (Market Monitoring Report) izstrādē, sniedzot statistikas datus un analīzi par Latvijas dzelzceļa tirgu. Pārskats ir publiski pieejams: www.irg-rail.eu/irg.

d) Dalība SERAF

VDA piedalās arī Eiropas Komisijas izveidotajā ekspertu forumā SERAF (Single European Railway Area Forum), kas turpina bijušās EK ekspertu grupas par piekļuvi dzelzceļa tirgum darbu. SERAF mērķis ir sniegt ieteikumus EK tiesību aktu sagatavošanā un īstenošanā attiecībā uz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi.

Katra dalībvalsts SERAF pārstāv divus pārstāvjus, no kuriem viens ir no nacionālās regulatīvās iestādes.

2025.gadā VDA piedalījās visās trijās SERAF sanāksmēs, kas notiek tiešsaistē:

- 5.sanāksmē 9.maijā,
- 6.sanāksmē 18.jūnijā,
- 7.sanāksmē 10.decembrī.

2.2.6. Dzelzceļa statistikas datu apkopošana un ziņošana Eiropas Komisijai

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- novērtēt dzelzceļa tirgus darbību Latvijā un citās ES dalībvalstīs, un izdarīt secinājumus par nepieciešamajiem uzlabojumiem konkrētajos tirgus segmentos, lai nodrošinātu pilnvērtīgu dzelzceļa jomas normatīvo aktu prasību un nosacījumu īstenošanu.

Saskaņā ar vienošanos ar Satiksmes ministriju, VDA pilda Latvijai noteikto ziņošanas pienākumu Eiropas Komisijai, kas izriet no Komisijas 2015.gada 7.jūlija īstenošanas regulas (ES) 2015/1100 par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros (turpmāk – RMMS Regula).

Regula paredz, ka ES dalībvalstīm (kompetentajām transporta nozares ministrijām) jāapkopo un jāiesniedz dzelzceļa tirgus statistikas dati Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta izveidotajā TRAMOS (vēlāk – ReportENER) sistēmā.

2025. gadā tika veikti šādi pasākumi:

- VDA apkopoja datus no VAS “Latvijas dzelzceļš” (infrastrukturā pārvaldītājs), AS “LatRailNet” un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- Dati tika iesniegti jaunajā Eiropas Komisijas pārskatu sistēmā ReportENER (nav publiski pieejama).
- VDA piedalījās Eiropas Komisijas RMMS darba grupas sanāksmēs, kur apspriesti jautājumi par RMMS regulas piemērošanu un ReportENER sistēmas darbību.

Eiropas Komisijas kopsavilkuma pārskats ir publicēts EK tīmekļa vietnē: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/rail-market-monitoring-rmms_en. (Aktuālais pārskats aptver periodu līdz 2020. gadam – 8.ziņojums)

2025.gadā tika pilnveidota VDA apkopotās ceturkšņa tirgus uzraudzības statistikas kārtība un VDA interneta vietnē ir uzsākts publicēt Latvijas dzelzceļa tirgus uzraudzības mērķiem apkopotās statistikas datu kopsavilkumu (anonimizēts).

2.3. Dzelzceļa pārvadātāju licencēšana

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi dzelzceļa pārvadājumu tirgum visiem, kas vēlas nodarboties ar dzelzceļa pārvadājumiem un izpilda noteiktās prasības.

VDA ir Latvijas Republikas dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas iestāde, kas savas funkcijas īsteno saskaņā ar Dzelzceļa likumu, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES, Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/171, kā arī Ministru kabineta 2016.gada 16.augusta noteikumiem Nr. 558 “Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi”.

VDA uzdevums dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas jomā ir nodrošināt, lai dzelzceļa pārvadājumu tirgū darbotos komercsabiedrības, kuras atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Īstenojot šo funkciju, VDA:

- izvērtē pieteikuma iesniedzēju atbilstību licencēšanas prasībām un pieņem lēmumu par licences izdošanu;
- uzrauga licencēto dzelzceļa pārvadātāju atbilstību licencēšanas prasībām arī pēc licences izsniegšanas, tostarp labas reputācijas, finansiālās pietiekamības, profesionālās kompetences un civiltiesiskās atbildības seguma jomā;
- nodrošina ar licencēm un to pielikumiem saistītās informācijas noformēšanu un aktualizēšanu Eiropas Dzelzceļa aģentūras datubāzē ERADIS.

2025.gadā tika noformēti un izsniegti 7 grozījumi dzelzceļa pārvadātāju licenču pielikumos par civiltiesiskās atbildības finansiālo segumu. Minētie grozījumi bija saistīti ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas dokumentu aktualizēšanu un attiecas uz A/S “Baltijas Ekspresis”, SIA “Gulbenes–Alūksnes bānītis”, A/S “Pasažieru vilciens”, A/S “Baltijas Tranzīta Serviss”, SIA “LDZ CARGO” un SIA “EURO RAIL CARGO”.

2025.gada 27.augustā VDA pieņēma lēmumu Nr. 4-6-5 par pārvadātāja licences izsniegšanu SIA “DZ Loko” kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu.

2025.gada 10.martā VDA pieņēma lēmumu Nr. 4-6-1 par SIA “Rail Fracht” kravu pārvadātāja licences Nr.13 anulēšanu. Lēmums tika pieņemts, jo pēc licences darbības apturēšanas sabiedrība noteiktajā termiņā nebija iesniegusi pieteikumu un dokumentus licences darbības atjaunošanai.

Licencēšanas uzraudzības ietvaros VDA 2025. gadā turpināja izvērtēt licencēto pārvadātāju civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas dokumentus, īpašu uzmanību pievēršot tam, lai civiltiesiskās atbildības segums atbilstu Ministru kabineta noteikumu Nr. 558 6. punktā noteiktajām minimālajām prasībām. Papildu VDA izvērtēja arī vairāku citu Eiropas Savienības dalībvalstu licencēto pārvadātāju civiltiesiskās atbildības seguma atbilstību Latvijas normatīvo aktu prasībām gadījumos, kad attiecīgie pārvadātāji veica vai plānoja veikt pasažieru vai kravu pārvadājumus Latvijas teritorijā. Pārbaudes laikā atsevišķos gadījumos tika konstatēts, ka iesniegtās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polises

neatbilst Latvijas normatīvo aktu prasībām, tostarp apdrošināšanas seguma nosacījumu dēļ, un vienā gadījumā trūkumi bija saistīti arī ar licences pielikuma par civiltiesiskās atbildības finansiālo segumu reģistrēšanu ERADIS sistēmā. Par konstatētajām neatbilstībām VDA informēja attiecīgos pārvaldītājus, kā arī attiecīgo valstu licencēšanas iestādes.

2.4. Dzelzceļa reģistru pieejamība un to efektīvāka izmantošana

2.4.1. Dzelzceļa infrastruktūras reģistrs

VDA mērķis, īstenojot šo dalībvalstīm uzdoto funkciju:

- nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras uzskaiti Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrā, atbilstoši Ministru kabineta 29.12.1998. noteikumu Nr.489 “Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība” un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs), “Par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām” noteiktām prasībām, nodrošinot pārvaldītājiem ienākšanai dzelzceļa tirgū nepieciešamo informāciju par dzelzceļa infrastruktūras pamatrādītājiem un par tās piederību, kā arī tīkla raksturlielumu pārredzamību un valsts reģistra savienojumu ar Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistru (RINF).

a) Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrs

Saskaņā ar Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) 2019/777 (2019.gada 16.maijs), par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu 4.pantu, VDA kā infrastruktūras reģistrācijas struktūrvienības pienākums izbeidzās ar 2021.gada 1.janvāri, kad katras dalībvalsts infrastruktūras pārvaldītāji kļuva atbildīgi par datu vākšanu un ievadīšanu RINF lietojumprogrammā.

Savukārt, atbilstoši 29.12.1998. MK noteikumiem Nr.489 “Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība” VDA turpina īstenot funkciju, kas saistīta ar dzelzceļa infrastruktūru (sliežu ceļu) reģistrēšanu nacionālā līmenī, nodrošinot attiecīgās infrastruktūras uzskaiti valsts reģistrā.

Saskaņā ar iepriekš minēto normatīvo regulējumu, 2025.gadā VDA izsniegusi 13 privātās lietošanas sliežu ceļu reģistrācijas apliecības un 13 publiskās lietošanas sliežu ceļu reģistrācijas apliecības.

Kopumā dzelzceļa infrastruktūru (sliežu ceļu) valsts reģistrā, uz 2026.gada 1.janvāri, ir reģistrēti 415 privātās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 631,9 km un 356 publiskās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopējo garumu 3150,29 km. (skat. 3.tabulu).

3. tabula **Reģistrēto publiskās lietošanas sliežu ceļu kopgarums uz 01.01.2026.g.**

Īpašnieks vai pārvaldītājs	Izvērstais ceļu garums km			
	Galvenie	Stacijas	Pievedceļi	Kopā
Va/s “Latvijas dzelzeļš”	2135.3	815.3	131	3081.6
AS “Pasažieru vilciens”			19.5	19.5
SIA “LDZ Cargo”			31,19	31,19
Citi īpašnieki			18	18
Kopā:	2135.3	815.3	199,69	3150,29

Kopā valstī reģistrēti 3782,19 km sliežu ceļi (izvērstais garums) no kuriem 17% ir privātās lietošanas, bet 83% publiskās lietošanas. Savukārt 80% no reģistrētajiem sliežu ceļiem ir VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā.

2025.gadā tika turpināti darbi, kas saistīti ar reģistra uzturēšanu un elektroniskās versijas pilnveidošanu.

2.4.2. Dzelzceļa ritekļu reģistrs

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- nodrošināt ritekļu, kuriem ir izsniegta atļauja ekspluatācijai ES valstu dzelzceļa tīklā, uzskaiti vienotajā ES dzelzceļa ritekļu reģistrā (turpmāk - EVR).

b) EVR – Eiropas (dzelzceļa) ritekļu reģistrs

2025.gadā turpinājās darbs pie dzelzceļa ritekļu reģistrācijas un datu aktualizācijas Eiropas ritekļu reģistrā (EVR) saskaņā ar 2018.gada 25.oktobra Komisijas īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614 un Ministru kabineta 2024.gada 9.jūlija noteikumiem Nr. 441 “Kārtība, kādā dzelzceļa ritekļus reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā”.

VDA turpināja nodrošināt EVR pieteikumu izskatīšanu, grozījumu veikšanu, kā arī lietotāju konsultēšanu par EVR darbību, piekļuves tiesībām, organizāciju kodiem (OCR), ritekļa turētāja marķējumiem (VKM) un nepieciešamajiem dokumentiem reģistrācijas darbību veikšanai.

Saskaņā ar EVR darbības kārtību par ritekļu datu reģistrāciju reģistrā ir atbildīgs ritekļa turētājs, līdz ar to arī pārskata periodā būtiska VDA darba daļa bija saistīta ar lietotāju informēšanu par EVR lietotāju lomām, piekļuves nosacījumiem un dokumentiem, kas nepieciešami konta izveidei EVR vai papildu lomu piešķiršanai. Tika turpināts darbs arī pie vienotas pieejas piemērošanas EVR pieteikumu izskatīšanā, īpašu uzmanību pievēršot iesniegto dokumentu juridiskajam pamatojumam, datu precizitātei un EVR sistēmas praktiskās piemērošanas jautājumiem.

2025.gadā EVR sistēmā tika izveidots 21 jauns lietotāja konts. Pārskata gada beigās EVR bija 42 aktīvi lietotāji, savukārt 7 lietotāju kontiem bija beidzies derīguma termiņš.

2025.gadā VDA izskatīja 182 pieteikumus par datu izmaiņām EVR, kas attiecās uz kopumā 1416 ritekļiem. No tiem 140 pieteikumi par 1061 ritekli tika apstiprināti, savukārt 42 pieteikumi par 355 ritekļiem tika atgriezti precizēšanai.

Galvenie pieteikumu atgriešanas precizēšanai iemesli bija saistīti ar iesniegto dokumentu nepietiekamību vai neatbilstību EVR iesniegumā norādītajai informācijai. Visbiežāk tika konstatēti gadījumi, kad pieteikumam nebija pievienoti visi nepieciešamie pamatojošie dokumenti, dokumentos un EVR laukos norādītie dati savstarpēji nesakrīta, nebija iesniegti īpašuma tiesību maiņu apliecinājoši dokumenti īpašnieka maiņas gadījumā, trūka turētāja vai par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības apliecinājumu, kā arī tika konstatētas kļūdas EVR laukos, piemēram, statusa kodos, datumos, organizācijas datos, OCR vai VKM informācijā.

Pārskata periodā būtiska daļa no EVR izskatāmajiem jautājumiem bija saistīta ar:

- īpašnieka, turētāja un par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības (ECM) maiņu;
- ritekļu izslēgšanu no reģistra un reģistrācijas statusa izmaiņām;
- lietotāju piekļuves tiesību piešķiršanu un termiņu kontroli;
- EVR datu atbilstības pārbaudi iesniegtajiem dokumentiem;

- jautājumiem par ritekļu numerāciju, tostarp pāreju no 8 zīmju numerācijas uz 12 zīmju Eiropas ritekļa numuru (EVN).

Vienlaikus pārskata periodā saglabājās nepieciešamība sniegt lietotājiem metodisko atbalstu jautājumos par EVR pieteikumu veidiem, reģistrācijas statusa kodiem, OCR un VKM datu precizitāti, kā arī par izmaiņu veikšanu gadījumos, kad EVR sistēmas tehniskā funkcionalitāte pilnībā nesakrīt ar praksē sastopamajām situācijām.

2.5. Dzelzceļa vides aizsardzība, risku izvērtēšana un datu pieejamība

2.5.1. Dzelzceļa vides aizsardzības politika

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- noteikt dzelzceļa nozares ilgtermiņa un īstermiņa vides aizsardzības mērķus, norādīt politikas īstenošanas līdzekļus un uzturēt vides aizsardzības paškontroles sistēmu.

Dzelzceļa likumā noteikts, ka VDA izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku un uztur vides aizsardzības paškontroles sistēmu dzelzceļa nozarē. VDA kopā ar vides konsultāciju uzņēmumu SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” ir izstrādājusi Dzelzceļa vides aizsardzības politiku plānošanas periodam no 2021. līdz 2027.gadam.

Dzelzceļa vides politikas mērķis ir definēt nozares vides aizsardzības mērķus attiecīgajam plānošanas periodam, kā arī identificēt īstenošanas instrumentus, kas piemērojami minēto mērķu sasniegšanai. Politikas saturs balstīts uz Eiropas Savienības vides politikas mērķiem, Latvijas normatīvajiem aktiem un nozares plānošanas dokumentiem, tostarp, Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.–2027.gadam un Vides politikas pamatnostādņem 2021.–2027.gadam. Šis dokuments kalpo kā vadlīnijas koordinētai un mērķtiecīgai vides pārvaldībai dzelzceļa nozarē, un tās ieviešana ir balstīta uz nozares uzņēmumu brīvprātīgu apņemšanos.

VDA īsteno šo politiku tajā apjomā, kas attiecināms uz valsts un privātajiem uzņēmumiem, tostarp, izsniedzot licences pārvaldītājiem un piedaloties normatīvo aktu projektu sagatavošanā un izvērtēšanā, kas saistīti ar dzelzceļa un vides aizsardzības jomu. Vienlaikus VDA sadarbojas ar citām iesaistītajām institūcijām, izmantojot politikā noteiktos īstenošanas instrumentus, lai nodrošinātu optimālus risinājumus konkrētās situācijās.

VDA katru gadu no dzelzceļa pasažieru un kravu pārvaldītājiem iegūst informāciju par iepriekšējā gadā veiktajiem vides aizsardzības pasākumiem un attiecīgajiem vides indikatoriem, lai izvērtētu vides stāvokli un analizētu tendences, kas saistītas ar politikas īstenošanu.

Dzelzceļa vides aizsardzības politikas pārskatīšana un precizēšana tiek veikta reizi trijos gados, ņemot vērā izmaiņas tiesību aktu regulējumā, ekonomiskajā situācijā valstī un sabiedrības izpratnes attīstību vides jautājumos.

2.5.2. Dzelzceļa radīto apdraudējumu (risku) novērtēšana un uzraudzība

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- izvērtēt apdraudējumu, ko dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi, un koordinēt nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus, informēt un sadarboties ar citām iesaistītajām institūcijām.

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

2025.gadā tika pabeigta divu gadu ilgstoša iniciatīva, kuras ietvaros salīdzināja pārbrauktuvju un gājēju pāreju vizuālo stāvokli periodā no 2011.–2023.gadam esošajos pārskatos. Datu apkopošanā tika vērtēti vai ir veikti dzelzceļa pārbrauktuvju un gājēju pāreju uzlabojumi, kas mazina potenciālos apdraudējumus cilvēkiem un apkārtējai videi. Pēc izvērtēšanas tika sagatavots pārskats, izstrādāti konkrēti priekšlikumi un rekomendācijas dzelzceļa iecirkņiem, kuros apdraudējums identificēts.

Turklāt būtiska ir VDA līdzdalība Starptautiskās dzelzceļa pārvadājumu organizācijas (OTIF) Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupā, kas izstrādā un ievieš Starptautisko bīstamo kravu pārvadājumu noteikumu (RID) grozījumus un pilnveido drošības padomnieku sistēmu. VDA pārstāvji arī regulāri piedalās Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSŽD) aktivitātēs, kurās tiek piemērotas SMGS 2.pielikuma “Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumu” prasības, kā arī piedalās ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (EEK) Transporta komitejas darba grupas sēdēs par bīstamo kravu pārvadājumiem.

2.6. Sadarbības veicināšana ar dzelzceļa tirgus dalībniekiem un pakalpojumu lietotājiem

2.6.1. Sadarbība ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadātājiem un pakalpojumu lietotājiem

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- nodrošināt regulāru informācijas apmaiņu ar dzelzceļa tirgus dalībniekiem, lai noskaidrotu problēmas un praktiskās vajadzības un preventīvi risinātu iespējamās strīdus situācijas.

Saskaņā ar Dzelzceļa likumu 31.pantu VDA ir noteikts pienākums veikt regulāras apspriedes ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjiem, ņemot vērā to viedokli par dzelzceļa tirgus darbību un attīstību. Šo pienākumu izpildes ietvaros VDA veicina sadarbību ar kravu nosūtītāju un saņēmēju pārstāvjiem, kā arī to interešu aizsardzību pārstāvošajām nozaru asociācijām.

Lai veicinātu nozares ilgtspējīgu attīstību un apzinātu aktuālo situāciju dzelzceļa transportā, VDA pēc savas iniciatīvas ir izveidojusi Dzelzceļa pārvadātāju un sadarbības organizāciju konsultatīvo padomi. Tajā pārstāvētas Satiksmes ministrija, VAS “Latvijas dzelzceļš” (dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs), AS “LatRailNet” (infrastrukturā pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs), kā arī dzelzceļa pārvadātāju un uzņēmēju asociāciju pārstāvji. Padome darbojas kopš 2010.gada un tiek sasaukta vairākas reizes gadā, lai pārrunātu un risinātu nozares aktuālos jautājumus.

Šāds proaktīvs VDA īstenots pasākums ir saņēmis pozitīvu novērtējumu no Eiropas Komisijas puses.

2.6.2. Pasažieru tiesību aizsardzība starptautiskajos pasažieru pārvadājumos

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- nodrošināt pārvadājumu atbilstību ES normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.³ panta pirmo daļu (stājusies spēkā 2022.gada 7.jūnijā), VDA ir noteikta kā iestāde, kas atbild par Eiropas Parlamenta un Padomes 2021.gada 29.aprīļa regulas (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (turpmāk – regula Nr.2021/782) izpildes uzraudzību attiecībā uz starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, izņemot 23.panta 1.punkta “g” apakšpunktu un 27.pantu.

VDA 2025.gadā ir izstrādājusi un Satiksmes ministrijai iesniegusi priekšlikumus grozījumiem Dzelzceļa likumā, lai nodrošinātu regulas Nr.2021/782 35.panta prasību izpildi attiecībā uz sankciju (sodu) piemērošanu par regulas noteikumu pārkāpumiem.

2025.gadā Latvijas teritorijā tiek īstenots starptautisks pasažieru pārvadājums, ko nodrošina Lietuvas dzelzceļa pārvadātājs. Šajā periodā netika saņemtas pasažieru sūdzības par iespējamiem pasažieru tiesību pārkāpumiem starptautiskajos pārvadājumos.

Atbilstoši regulas Nr.2021/782 32.panta 3.punktam VDA sagatavoja un publicēja ES Dzelzceļa aģentūras interneta vietnē ziņojumu par minētās regulas izpildi Latvijā 2023.-2025.gadā.⁸

Papildu tam VDA 2025.gadā aktīvi piedalījās Eiropas Komisijas un dalībvalstu izpildes struktūru (NEB) rīkotajās sanāksmēs par regulas Nr.2021/782 piemērošanu, apmainoties ar pieredzi un informāciju par pasažieru tiesību aizsardzības jautājumiem.

2.7. Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa finansējuma sadalījums un tā izlietojuma kontrole

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju:

- nodrošināt Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes lēmumu izpildes uzraudzību.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.¹ pantu VDA ir noteikta kā iestāde, kas izskata Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes lēmumus un piešķir finansējumu vēsturiskā mantojuma dzelzceļa objektu īpašniekiem vai valdītājiem, kā arī kontrolē piešķirto finanšu līdzekļu izlietojumu.

Izpildot likumā noteiktās konsultatīvās padomes sekretariāta funkcijas, VDA 2025.gadā sadarbībā ar Satiksmes ministriju atjaunoja padomes sastāvu, organizēja divas sēdes un sagatavoja atbilstošus sēžu protokolus. Tāpat tika izstrādāti lēmumu projekti par finansējuma piešķiršanu, pārbaudīta saņemtā dokumentācija, kā arī izvērtētas atskaites un sniegtā informācija par piešķirtā finansējuma faktiskās izlietošanas atbilstību noteiktajam mērķim.

⁸ Latvijas Nacionālās izpildes struktūras ziņojums par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/782 piemērošanu starptautiskajos dzelzceļa pasažieru pārvadājumos 2023.–2025. gadā; publicēts ERAs vietnē: <https://www.era.europa.eu/library/national-enforcement-bodies-nebs-reports>

3. INFORMĀCIJA PAR VDA BUDŽETU UN TĀ IZLIETOJUMU

Saskaņā ar Ministru kabineta 2024.gada 3.septembra rīkojumu Nr.720 "Par Valsts dzelzceļa administrācijas 2025.gada budžeta apstiprināšanu" tika apstiprināts VDA budžets 575 446 euro apmērā un izdevumi 671 743 euro apmērā, t.sk. 96 297 euro no maksas pakalpojumiem un citu pašu ieņēmumu naudas līdzekļu atlikuma uz 01.01.2025.

4.tabula VDA finansējums un tā izlietojums (eiro)

Nr. p.k.	Posteņa nosaukums	Iepriekšējā gadā (faktiskā izpilde)	Pārskata gadā	
			apstiprināts	faktiskā izpilde
1.	Finanšu resursi izdevumu segšanai (kopā):	577 905	575 446	578 001
1.1.	dotācijas	-	-	-
1.2.	maksas pakalpojumi un citi ieņēmumi	575 516	575 446	575 459
1.3.	ārvalstu finanšu palīdzība		-	
1.4.	Transferti	2 389	-	2 542
2.	Izdevumi (kopā):	603 084	671 743	559 861
2.1.	uzturēšanas izdevumi (kopā):	600 890	664 261	558 804
2.1.1.	kārtējie izdevumi	599 140	662 511	557 054
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	1 750	1 750	-
2.2.	izdevumi kapitālieguldījumiem	2 194	7 482	1 057

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

4. VDA STRUKTŪRA UN PERSONĀLS

4.1. Darbinieki

- VDA mērķis personālvadības jomā ir stiprināt institucionālo kapacitāti, nodrošinot iestādi ar profesionāliem un kompetentiem speciālistiem, kuri spēj kvalitatīvi īstenot VDA funkcijas atbilstoši normatīvo aktu prasībām un nozares attīstības tendencēm.

VDA personālvadībā balstās uz šādiem normatīvajiem aktiem:

- Valsts civildienesta likums
- Darba likums
- Valsts pārvaldes iekārtas likums

VDA personālvadības politika ir vērsta uz profesionāla, kompetenta un stabila personāla nodrošināšanu, sekmējot nodarbināto profesionālo attīstību un ieguldījumu iestādes mērķu sasniegšanā. Vienlaikus personāla vadībā tiek ņemtas vērā Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktās regulatīvās iestādes neatkarības prasības, nodrošinot objektīvu un neatkarīgu personāla atlases, attīstības un lēmumu pieņemšanas procesu.

Pārskata gadā VDA tika apstiprinātas 13 amata vietas, tai skaitā:

- 10 ierēdņu amata vietas;
- 3 darbinieku amata vietas.

Faktiski nodarbināto personu skaits 2025. gada 31. decembrī bija 11 nodarbinātie, tai skaitā:

- 3 sievietes;
- 8 vīrieši.

5. tabula VDA nodarbināto sadalījums pēc vecuma grupām un dzimuma

Vecuma grupa	Sievietes	Vīrieši
30–45 gadi	1	2
46–60 gadi	1	4
61 gads un vairāk	1	2

Ņemot vērā VDA funkciju apjomu un specializāciju, personāla kapacitātes nodrošināšana ir būtisks priekšnosacījums iestādes funkciju kvalitatīvai izpildei. Ierobežots nodarbināto skaits rada paaugstinātu noslodzi atsevišķās jomās un prasa elastīgu darba organizāciju, kā arī savstarpēju funkciju aizvietojamību. VDA personālu veido nodarbinātie ar atbilstošu augstāko izglītību, kas nodrošina iestādei nepieciešamo profesionālo kompetenci. Lielākā daļa nodarbināto pārvalda angļu valodu, savukārt atsevišķiem nodarbinātajiem ir arī franču valodas zināšanas, kas ir būtiski, pārstāvot VDA starptautiskā līmenī.

Daļa nodarbināto ir ar ilggadēju darba pieredzi iestādē, tostarp vairāki strādā VDA kopš tās dibināšanas. Šāda institucionālās atmiņas saglabāšana stiprina pēctecību un veicina kvalitatīvu funkciju izpildi ilgtermiņā.

Ņemot vērā iestādes struktūru un nodarbināto skaitu, būtiska nozīme ir nodarbināto spējai veikt daudzveidīgus uzdevumus un nodrošināt funkciju nepārtrauktību, kā arī zināšanu pārnesei starp nodarbinātajiem.

VDA nodarbinātie aktīvi piedalās Eiropas Savienības un starptautisko organizāciju darba grupās, nodrošinot Latvijas interešu pārstāvību, kā arī iesaistoties dzelzceļa nozares regulējuma attīstībā un labās prakses pārņemšanā.

Personāla profesionālā pilnveide tiek īstenota mērķtiecīgi, balstoties uz iestādes funkcijām un nozares attīstības tendencēm, īpašu uzmanību pievēršot regulatīvās, juridiskās un analītiskās kapacitātes stiprināšanai. Apmācības tiek organizētas sadarbībā ar Valsts administrācijas skolu, Valsts kanceleju, nozaru ministrijām un Eiropas Savienības institūcijām.

Īpaša uzmanība tiek pievērsta personāla noturībai un zināšanu pēctecībai, ņemot vērā iestādes specifisko kompetenci un ierobežoto personāla skaitu.

4.2. Iekšējo procesu pārskatīšana un pilnveidošana

VDA mērķis, īstenojot šo funkciju, ir nodrošināt iestādes funkciju kvalitatīvu veikšanu un institucionālās darbības nepārtrauktību.

VDA efektīvas darbības pamats ir uz iekšējās kontroles principiem balstīta vadības sistēma, kuras izveide un uzturēšana atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10. panta prasībām ir iestādes vadītāja kompetencē un atbildībā. Iestādes vadītājs, balstoties uz kontroles pasākumu un audita rezultātiem, kā arī praktiskās piemērošanas izvērtējumu, pieņem pamatotus lēmumus par iestādes darbības pilnveidošanu.

Administrācijā ieviestā iekšējās kontroles sistēma aptver šādus kontroles mehānismus:

- Iekšējais tiesiskais regulējums – izstrādāta, savstarpēji saskaņota un regulāri pārskatīta iekšējo normatīvo aktu sistēma, kas nosaka lēmumu pieņemšanas, saskaņošanas un uzraudzības kārtību;
- Resursu aizsardzība – piemēroti kontroles pasākumi materiālo un finanšu resursu aizsardzībai pret zaudējumiem un neatbilstošu izmantošanu;
- Atbildības nošķiršana – noteikts funkciju un atbildības sadalījums, mazinot interešu konflikta un korupcijas riskus;
- Vadības informācijas aprīte – nodrošināta regulāra pārskatu sagatavošana un informācijas aprīte atbilstoši iestādes vadības vajadzībām;
- Darba izpildes novērtēšana – nodrošināta nodarbināto snieguma regulāra izvērtēšana saskaņā ar noteiktajiem kritērijiem;
- Riska vadība – identificēti un izvērtēti būtiskākie iestādes darbības riski, nosakot atbilstošus to pārvaldības pasākumus;
- Finanšu informācijas ticamība – nodrošināta grāmatvedības uzskaites un saimnieciskās informācijas pareizība un pilnīgums;
- Resursu racionāla izmantošana – finanšu un citu resursu izmantošana tiek veikta atbilstoši lietderības un labas pārvaldības principiem.

Pārskata periodā tika veikta iekšējo procesu piemērošanas izvērtēšana, precizējot atsevišķus regulējumus un pilnveidojot procesu savstarpējo sasaisti. Tika pilnveidots iekšējo normatīvo aktu regulējums, tostarp precizējot darba organizācijas un atbildības sadalījuma aspektus, kā arī uzlabota dokumentu aprītes kārtība, nodrošinot skaidrāku un caurskatāmāku informācijas aprīti iestādē.

Iekšējās kontroles sistēma tiek regulāri pārskatīta un pilnveidota, ņemot vērā normatīvo aktu prasības, iestādes darbības vajadzības un kontroles rezultātus.

4.3. Organizatoriskā struktūra

VDA organizatoriskā struktūra ir izveidota atbilstoši iestādes funkcijām un darba organizācijas vajadzībām, ievērojot Ministru kabineta 2022. gada 10. maija noteikumus Nr. 282 “Valsts dzelzceļa administrācijas nolikums”, kas nosaka iestādes kompetenci, uzdevumus un pārvaldības kārtību.

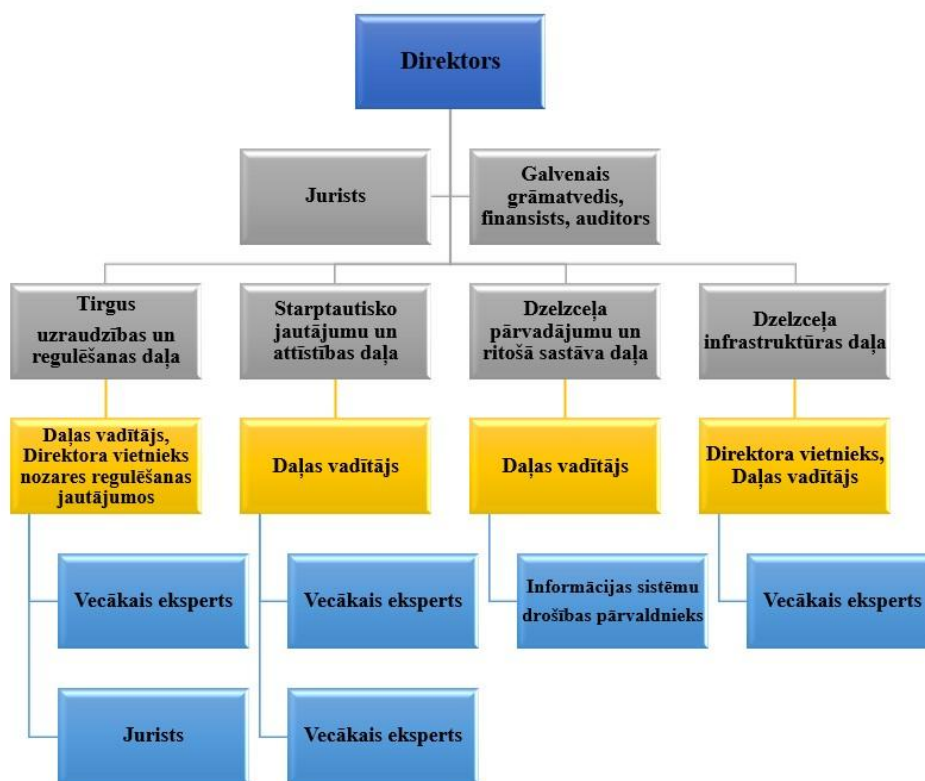
Pārskata periodā VDA funkciju izpildi nodrošināja četras VDA direktoram tieši pakļautas struktūrvienības:

- Dzelzceļa infrastruktūras daļa;
- Dzelzceļa pārvadājumu un ritošā sastāva daļa;
- Starptautisko jautājumu un attīstības daļa;
- Tirdzniecības uzraudzības un regulēšanas daļa;

Šāds organizatoriskais modelis ļauj nodalīt galvenos darbības virzienus pēc to satura, vienlaikus saglabājot vienotu vadību un koordinētu lēmumu pieņemšanu. Līdztekus struktūrvienībām iestādes darbības nodrošināšanā būtiska nozīme ir arī jurista un grāmatveža funkcijām, kas nav organizētas atsevišķās struktūrvienībās, bet ir tieši saistītas ar iestādes tiesiskā atbalsta, finanšu uzskaites un iekšējās darbības nodrošināšanu. Šāda pieeja ir atbilstoša iestādes apjomam un funkciju raksturam, vienlaikus nodrošinot nepieciešamo atbalstu gan lēmumu pieņemšanā, gan ikdienas darbības organizēšanā.

Esošā struktūra kopumā nodrošina pienākumu sadalījuma skaidrību, kompetenču koncentrāciju attiecīgajās jomās un iestādes funkciju izpildi atbilstoši tās darbības virzieniem.

VDA aktuālā organizatoriskā struktūra 2025.gadā ir pievienota zemāk.



5. KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU

5.1. Informācijas pieejamības pilnveidošana internetā

VDA, nodrošinot sabiedrībai piekļuvi informācijai, rīkojas atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likumam, Informācijas atklātības likumam un citiem normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas publiskošanu un iestādes darbību.

Pārskata periodā VDA nodrošināja informācijas pieejamību, īstenojot šādus pasākumus:

- regulāri aktualizēja tīmekļvietnē www.vda.gov.lv pieejamo informāciju, ievērojot Ministru kabineta 2020. gada 14. jūlija noteikumu Nr. 445 prasības;
- publicēja sabiedrībai nozīmīgu informāciju par iestādes darbību, tai skaitā skaidrojumus par normatīvā regulējuma piemērošanu dzelzceļa nozarē;
- nodrošināja vienotu komunikācijas stilu un terminoloģiju, ievērojot oficiālās valodas lietojuma prasības.

Papildu informācijas publiskošanai VDA nodrošināja arī informācijas apriti ar nozares dalībniekiem, veicinot savlaicīgu informācijas apmaiņu un izpratni par aktuālajiem jautājumiem.

Sabiedrības līdzdalība tika veicināta, iesaistot nozares pārstāvjus ar VDA darbību saistītu jautājumu apspriešanā, tai skaitā:

- organizējot Dzelzceļa pārvadātāju konsultatīvās padomes darbu;
- izmantojot lietotāju apmierinātības izpēti kā instrumentu regulatīvā dialoga pilnveidošanai;
- risinot nozares attīstībai nozīmīgus jautājumus sadarbībā ar iesaistītajām pusēm.

5.2. “Konsultē vispirms” principa īstenošana

VDA, īstenojot savā darbībā “Konsultē vispirms” principu, nodrošina dzelzceļa nozares dalībniekiem iespēju savlaicīgi saņemt skaidrojumu par VDA kompetencē esošo normatīvo aktu piemērošanu, tādējādi sekmējot tiesību normu pareizu izpratni un brīvprātīgu ievērošanu.

Minētā principa piemērošana VDA darbībā balstās uz labas pārvaldības principiem un normatīvo aktu prasībām, kas paredz iestādes pienākumu rīkoties tiesiski, samērīgi un atbilstoši tās kompetencei.

Pārskata periodā VDA:

- nodrošināja fiziskām un juridiskām personām iespēju saņemt konsultācijas par iestādes kompetencē esošajiem jautājumiem;
- sniedza konsultācijas bez maksas, ievērojot vienlīdzīgas attieksmes, objektivitātes un juridiskās precizitātes principus;
- izvērtēja konsultāciju procesā identificētos jautājumus, lai pilnveidotu normatīvā regulējuma piemērošanas praksi VDA kompetences ietvaros.
- apkopoja konsultāciju gaitā konstatētos problēmjautājumus un ņēma tos vērā turpmākā normatīvā regulējuma piemērošanas izvērtēšanā.

6. NĀKAMAJĀ GADĀ PLĀNOTIE PASĀKUMI

Papildu pastāvīgajiem pienākumiem, kas saistīti ar iestādes funkciju nodrošināšanu, 2026. gadā VDA plāno īstenot šādus stratēģiskos un funkcionāli nozīmīgos pasākumus:

Regulatīvā ietvara pilnveide un uzraudzības kvalitātes stiprināšana

VDA turpinās izvērtēt dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas un piemērošanas praksi, īpašu uzmanību pievēršot tās ekonomiskajai pamatotībai, caurskatāmībai un atbilstībai Eiropas Savienības tiesību aktu prasībām. Vienlaikus tiks pilnveidota licencēšanas prakse, tostarp izvērtējot civiltiesiskās atbildības prasību piemērošanu, lai nodrošinātu vienotu un tiesiski konsekventu pieeju nozares dalībniekiem.

Institucionālās attīstības scenāriju izvērtēšana regulatīvās neatkarības kontekstā

Ņemot vērā dzelzceļa nozares pārvaldības attīstības tendences, VDA turpinās izvērtēt iespējamās institucionālās risinājumus, analizējot funkciju sadalījumu, kompetenču robežas un iespējamo ietekmi uz regulatīvās funkcijas efektivitāti.

Īpaša uzmanība tiks pievērsta tam, lai jebkādi iespējamie risinājumi atbilstu Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktajām regulatīvās iestādes neatkarības prasībām, nodrošinot juridisko, funkcionālo un lēmumu pieņemšanas autonomiju.

Datu pārvaldības un informācijas sistēmu attīstība

VDA turpinās dzelzceļa infrastruktūras valsts reģistra attīstību, nodrošinot tā digitalizāciju, datu kvalitātes uzlabošanu un integrāciju ar Eiropas Savienības informācijas sistēmām. Vienlaikus tiks izvērtēti reģistra turpmākās pārvaldības risinājumi, ņemot vērā gan tiesiskos, gan organizatoriskos aspektus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu un efektīvu datu pārvaldību.

Paralēli tiks turpināta iekšējo procesu digitalizācija, pilnveidojot dokumentu apriti un samazinot manuālo darbību īpatsvaru, tādējādi paaugstinot iestādes darbības efektivitāti un atbilstību normatīvo aktu prasībām.

Tirgus uzraudzības un analītiskās kapacitātes attīstība

VDA pilnveidos dzelzceļa tirgus uzraudzības datu apkopošanas un analīzes praksi, nodrošinot kvalitatīvu, aktuālu un salīdzināmu informāciju par nozares attīstību. Šī informācija kalpos par pamatu regulatīvo lēmumu pieņemšanai un sabiedrības informēšanai, vienlaikus veicinot pārskatāmību un uzticēšanos nozares regulējumam.

Pasažieru tiesību uzraudzības sistēmas pilnveide

Nodrošinot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/782 prasību ievērošanas uzraudzību, VDA turpinās attīstīt pasažieru tiesību aizsardzības mehānismus, pilnveidojot sūdzību izskatīšanas praksi, informācijas pieejamību un uzraudzības instrumentus.

Vienlaikus tiks izvērtēta nepieciešamība pilnveidot nacionālo tiesisko regulējumu, tostarp attiecībā uz efektīvu uzraudzības un atbildības mehānismu nodrošināšanu, lai garantētu regulas prasību pilnvērtīgu piemērošanu.

