

**Valsts Dzelzceļa administrācijas
publiskais 2019. 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	4
2.2.4. Sūdzību izskatīšana	6
2.2.5. Starptautiskie pasažieru pārvadājumi	6
2.2.6. Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācija	6
2.2.7. Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācija	8
2.2.8. Vides aizsardzība	8
2.2.9. Riska novērtējums	9
2.2.10. Pārējās aktivitātes	9
2.3. Uzlabojumi veikto funkciju pieejamības un kvalitātes nodrošināšanā	10
2.3.1. Iestādes vadība un darbības sistēma	10
2.3.2. Problēmas iestādes vadības efektivitātes nodrošināšanā	11
3. INFORĀCIJA PAR BUDŽETA IZLIETOJUMU	12
4. PERSONĀLS	12
5. KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU	14
6. STARPTAUTISKĀS SADARBĪBA.	15
7. PLĀNI NĀKOŠAJAM GADAM	15

1. PAMATINFORMĀCIJA

1.1. Iestādes juridiskais statuss un izveidošanas gads

Latvijas Republikas Valsts Dzelzceļa administrācija (turpmāk tekstā- 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. Administrāciju vada direktors, kuru pēc Satiksmes ministra priekšlikuma amatā ieceļ Latvijas Republikas Ministru kabinets. Sākot ar 2010 gada 1. janvāri Administrācija tiek finansēta no dzelzceļa infrastruktūras finansējumam paredzētajiem līdzekļiem. Administrācijas darbību nosaka Latvijas Republikas Ministru kabineta 2005. gada 4. janvāra noteikumi Nr. 13.

1.2. Politikas jomas un darbības virzieni

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

2. IESTĀDES DARBĪBAS REZULTĀTI

2.1. Pārskata gada galvenās prioritātes un informācija par to īstenošanu

2019.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.

2019.gadā tika turpināta iestādes ekspertu dalība 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.

2019.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 2019.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 2019.gada īpatnība jāmin straujais izskatāmo sūdzību un administratīvo tiesvedību skaita pieaugums, 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

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.

2.2.2. Valsts pasūtījumu līgumu saskaņošana

2019.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

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma tendences atspoguļotas 1. tabulā parāda, ka 2019.gadā kopējais kravu apgrozījums rēķinot tonnkilometros bija ļoti samazinājies, sasniedzot tikai 83,7% pret 2018. gadu, un atgriezies 2017.gada līmeni. Visstraujākais apjoma kritums bija kompānijai AS "Baltijas tranzīta serviss", sasniedzot tikai 79,6% no 2018.gada apjoma. Tāpat arī abām pārējām kompānijām SIA "LDZ CARGO" un AS "Baltijas Ekspresis" 2019.gada pārvadājumu apjoms bija tikai ap 85% no 2018.gada apjoma un praktiski atgriezās 2017.gada līmenī. Kravu pārvadājumu straujais samazinājums, galvenokārt, saistīts ar Krievijas Federācijas kravu terminālu uzbūvēšanu Baltijas jūras ostās, kā arī ar politiskajiem aspektiem.

2018. gadā kravu pārvadājumu tirgū ienākušais privātais pārvadātājs SIA "EURO RAIL CARGO" 2019. gadā pārvadājumus neveica. Līdz ar to abu privāto kompāniju AS "Baltijas tranzīta serviss" un AS "Baltijas Ekspresis" tirgus daļa 2019. gadā nedaudz samazinājās sastādot 31,3% (2018.g.32,1%), bet salīdzinot ar 2017.gadu samazinājusies par 2,3% punktiem. SIA "LDZ CARGO" kopējā tirgus struktūrā saglabā stabilas pozīcijas - 2019.gadā 68,7%, 2018. gadā 67.9% un 2017.gadā 66.4%.

1.tabula

Dzelzceļa uzņēmumu pārvadāto kravu apjoma tendences

Pārvadātājs	Miljoni tonnkilometri			Tirgus daļa%	Tonnkilometri pret iepriekšējo periodu %	
	2017	2018	2019	2019	2019/2018	2019/2017
SIA "LDZ CARGO"	9 971	12 186	10 317	68,7	84,7	103,5
AS "Baltijas tranzīta serviss"	2 248	2 511	1 999	13,3	79,6	88,9
AS "Baltijas Ekspresis"	2 792	3 158	2 700	18,0	85,5	96,7
SIA "EURO RAIL CARGO"	-	-	-	-	-	-
Kopā:	15 011	17 945	15 016	100	83,7	100,0
Privātie pārvadātāji kopā:	5 040	5 759	4 699	31,3	81,6	93,2
Privāto pārvadātāju tirgus daļa procentos (%)	33,6	32,1	31,3			

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma tendences atspoguļotas 2. tabulā parāda, iekšzemes pasažieru pārvadājumi 2019.gadā ir nedaudz palielinājušies un sastādīja 103,5% salīdzinājumā ar 2018. gadu, toties starptautisko pārvadājumu apjoms 2019. gadā samazinājies salīdzinājumā ar 2018. gadu un sasniedza tikai 97.6%. Joprojām veiksmīgi strādāja arī Lietuvas pārvadātājs AB Lietuvos Geležinkeliai, veicot starptautiskos pasažieru pārvadājumus maršrutā Viļņa-Daugavpils, nodrošinot apgrozījumu ap 220 tūkstošus pasažieru kilometru.

2.tabula

Dzelzceļa uzņēmumu pārvadāto pasažieru apjoma tendences

Pārvadātājs	Miljoni pasažieru kilometri		Pasažieru kilometri pret iepriekšējo gadu 2019/2018
	2018	2019	
AS "Pasažieru vilciens"	582,195	602,69	103,5
SIA "Gulbenes Alūksnes bānītis"	0,385	0,454	117,9
Kopā iekšzemes pārvadājumi	582,58	603,144	103,5
SIA "LDZ CARGO" starptautiskie	41,519	40,536	97,6
AB Lietuvos Geležinkeliai	0,220	0,220	100,0

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 2019.gadā” (Ziņojums). Administrācija izvērtējot Ziņojumu konstatējusi, ka izstrādāti iekšējie normatīvie dokumenti, veikti nozīmīgi pasākumi gan ievērojot ārējo tiesisko regulējumu, gan izpildot Administrācijas lēmumus, gan koncerna un LRN iekšējo dokumentu normas, lai nodrošinātu neatkarības prasību ievērošanu saskaņā ar nacionālo normatīvo aktu nosacījumiem. Administrācija sniedza atzinumu, ka LRN darbības bija pietiekamas, lai 2019. gadā nodrošinātu neatkarības prasību ievērošanu saskaņā ar normatīvo aktu regulējumiem.

Joprojām veiksmīgi darbojās AS LRN neatkarības prasību uzraudzības sistēma Administrācijas un dzelzceļa pārvadātāju Konsultatīvās padomes pārraudzībā. Administrācija regulāri 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 pārvadātājus 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.

Pildot iepriekš minēto funkciju, Administrācija veica AS "LatRailNet" maksas iekasēšanas shēmas kontroli. Ņemot vērā, ka maksas iekasēšanas shēmā nebija paredzēta iespēja pieteikuma iesniedzējiem pašiem norēķināties par infrastruktūras lietošanu ar infrastruktūras pārvaldītāju, ja tiem ir noslēgts līgums ar infrastruktūras pārvaldītāju, Administrācija 2018.gada 1.februārī pieņēma lēmumu uzdot AS "LatRailNet" veikt attiecīgus grozījumus maksas iekasēšanas shēmā. Minēto VDA lēmumu AS "LatRailNet" ir pārsūdzējusi administratīvajā rajona tiesā. 2018.gadā tiesas sēdes nenotika, 2019.gadā notika 3 tiesas sēdes. Ar 2019.gada 26.jūnija administratīvas rajona tiesas spriedumu lieta izbeigta pēc AS "LatRailNet" lūguma.

Savukārt, 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 maksātspējīgs pilnā apjomā, 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, lietas izskatīšana tiesā turpināsies 2020.gadā.

2019.gadā Administrācija pēc savas iniciatīvas nav pieņēmusi administratīvus 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 veic 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 Apgabaltiesā, lieta ierosināta, 2019.gadā tiesas sēdes nenotika, lietas izskatīšana turpināsies 2020.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, lietas izskatīšana tiesā turpināsies 2020.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.

2019.gadā ir pieņemts 1 administratīvas lēmums saistībā ar saņemtajām sūdzībām. 2019.gada 7.oktobrī Administrācija pieņēma lēmumu, uzdodot VAS "Latvijas dzelzceļš" uzdot 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, lietas izskatīšana turpināsies 2020.gadā.

2.2.5. Starptautiskie pasažieru pārvadājumi

2019.gadā nav saņemtu pieteikumu 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

2019.gadā izsniegtas 35 privātās lietošanas sliežu ceļu reģistrācijas apliecības un 10 publiskās lietošanas sliežu ceļu reģistrācijas apliecības (*skat. 3. tabulu*).

Kopumā valsts reģistrā uz 2020.gada 1.janvāri iekļauti 402 privātās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 655.5 km un 373 publiskās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 3313.42 km. (skat. 4. tabulu).

3.tabula

Izsniegto reģistrācijas apliecību skaits uz 01.01.2020.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Privātās lietošanas sliežu ceļi	42	41	35	67	29	49	42	26	10	35
Publiskās lietošanas sliežu ceļi	54	16	68	141	39	26	26	28	25	10
Kopā:	96	57	103	208	68	75	68	54	35	45

4. tabula

Reģistrēto publiskās lietošanas sliežu ceļu kopgarums uz 01.01.2020.

Īpašnieks vai pārvaldītājs	Izvērstais ceļu garums km			
	Galvenie	Stacijas	Pievedceļi	Kopā
Va/s "Latvijas dzelzceļš"	2216.6	817.32	127.24	3161.16
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:	2251.7	818.42	243.3	3313.42

Tātad kopā valstī reģistrēti 3968.92 km sliežu ceļi (izvērstais garums) no kuriem 16.5% ir privātās lietošanas, bet 83.5% publiskās lietošanas. Savukārt 79.6% no reģistrētajiem sliežu ceļiem ir VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldīšanā.

2019.gadā tika turpināti darbi, kas saistīti ar reģistra uzturēšanu un elektroniskās versijas pilnveidošanu.

2019.gadā vienotā Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistra (RINF) ieviešanai 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 (CUI);
3. CUI iesniegti visi dati par specifikācijām, kurām bija ieliktas atzīmes "dati pašlaik nav pieejami".

2019.gadā Administrācijas darbinieki turpināja piedalīties Eiropas Dzelzceļa aģentūras (European Railway Agency) izveidotās darba grupās par vienoto Eiropas dzelzceļu Infrastruktūras reģistra (Register of Infrastructure, RINF) ieviešanu 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

2019. 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.

2019. gada laikā 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 Administrācijā elektronisko pieteikumu par jauna ritošā sastāva reģistrāciju, grozījumiem vai izslēgšanu no reģistra. Gada laikā no kopēja iesniegta ritošā sastāva skaita 92% tika iesniegti elektroniski, attālināti, izmantojot elektronisko sistēmu REPS un 8% izmantojot papīra formātu, bet no kopēja iesniegumu skaita 80% tika iesniegti elektroniski un 20% izmantojot papīrformātu.

2019. gadā kopā izsniegtas 149 izziņas par 2087 veiktajām vienību operācijām reģistrā (*skat. 5. tabulu*). Gada laikā tika izslēgtas no reģistra 554 ritošā sastāva vienības. Uz 2019. gada 31. decembri reģistrēto ritošā sastāva vienību skaits ir 9876.

5. tabula

2019. gadā veiktās izmaiņas Dzelzceļa ritošā sastāva valsts reģistrā

Ritekļa veids	VAS "LDz"	Citas uzņēmēj-sabiedrības	Veiktās izmaiņas kopā
Lokomotīves	30	2	32
Elektrovilcienu vagoni	0	0	0
Dīzeļvilcienu vagoni	0	0	0
Pasažieru vagoni	0	157	157
Kravas vagoni	975	917	1892
Sliežu ceļa mašīnas	1	1	2
Dzelzceļa ceļamkrāni	0	3	3
Citas mašīnas	0	1	1
Kopā:	1006	1081	2087

2.2.8. Vides aizsardzība

Dzelzceļa likums nosaka, ka Administrācija izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku un uztur vides aizsardzības paškontroles sistēmu dzelzceļa nozarē. Administrācijas izstrādātā un Satiksmes ministra apstiprinātā "Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012.-2020.gadam" (pārskatīta 2017.gadā) nosaka dzelzceļa nozares ilgtermiņa un īstermiņa mērķus, uzdevumus un risinājumus mērķu sasniegšanai, norāda politikas īstenošanas līdzekļus, kurus var izmantot politikas ieviešanā. Dzelzceļa vides aizsardzības politika ir saistoša un būtu jāņem vērā transporta un vides aizsardzības valsts pārvaldes iestādēm, pašvaldībām un dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumiem.

Lai pārraudzītu Dzelzceļa vides aizsardzības politikas izpildi, katru gadu tiek veikts politikas uzdevumu un vides aizsardzības indikatoru novērtējums. Administrācija no dzelzceļa pārvaldītāja, dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu uzņēmumiem ievāc informāciju par

iepriekšējā gadā veiktajiem vides aizsardzības pasākumiem un noteiktiem vides indikatoriem. Atskaitēs dzelzceļa uzņēmumi norāda, kā tie īsteno videi draudzīga transporta uzņēmuma politiku un risina vides aizsardzības problēmas, lai samazinātu grunts piesārņojumu, gaisa izmešu daudzumu, ūdens patēriņu un tā piesārņojumu, samazinātu trokšņu un vibrācijas līmeni, uzturētu vides un tehniskajām prasībām atbilstošu dzelzceļa infrastruktūru un ritošo sastāvu.

Ikdienas darbā Administrācija ir piedalās dzelzceļa un vides aizsardzības speciālistu sanāsmēs un semināros, tiesību aktu projektu izvērtēšanā, kuri attiecas uz vides aizsardzību un dzelzceļa nozari.

Šobrīd aktuāls ir nozares ieguldītais darbs pie Eiropas Savienības noteiktās virzības uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu un klimata pārmaiņu politikas īstenošanu, kuras mērķis ir samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas atmosfērā, kā arī dzelzceļa transporta sistēmas radīto trokšņa līmeni un vibrāciju.

2.2.9. Riska novērtējums

Administrācija saskaņā ar Dzelzceļa likumā noteiktajām prasībām, izvērtē apdraudējumu, kuru dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi. 2019. gadā tika veikts kvalitatīvā riska novērtējums dzelzceļa iecirknim Jelgava – Krustpils. 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”. Visas iesaistītās puses, ieskaitot pašvaldības, tika iepazīstinātas ar projekta rezultātiem.

Lai analizētu bīstamo kravu pārvadājumu maršrūtus un vietas, kur tiek pārvadātas un veiktas darbības ar bīstamajām kravām ar īpašu riska potenciālu Latvijā, Administrācija no dzelzceļa kravu pārvadātājiem ievāc informāciju par pārvadātajām bīstamajām kravām. Vēlāk ievāktie dati tiek izmantoti detalizētai dzelzceļa bīstamo kravu pārvadājumu kvantitatīvā riska novērtēšanai.

Nozīmīga ir 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 (ОСЖД) darbā ar dalībvalstīm, kas piemēro Nolīguma par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) 2. pielikuma “Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumi” prasības.

Administrācijas speciālisti ņēmuši aktīvu dalību arī ANO EEK Transporta komitejas Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupas sēdēs.

2.2.10. Pārējās aktivitātes

Pildot normatīvajos aktos noteiktās Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes sekretariāta funkcijas, 2019.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, 2018.gadā, kā arī pieteikumus finansējumu saņemšanai un 2020.gadam plānotā finansējuma sadali.

Pamatojoties uz Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa konsultatīvās padomes lēmumiem, pārbaudot pretendenta iesniegtās dokumentālās atskaites un pieprasījumus par finanšu līdzekļu piešķiršanu, Administrācija 2019.gadā pieņēma 2 lēmumus gan apstiprinot 2018. gada finanšu izlietojumu, gan par finanšu līdzekļu piešķiršanu 2019. gadam, galvenokārt regulāro pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai SIA "Gulbenes Alūksnes bānītis".

2.3. Uzlabojumi veikto funkciju pieejamības un kvalitātes nodrošināšanā

2.3.1. Iestādes vadība un darbības sistēma

2019.gadā turpinājām darbu divās Eiropas Komisijas patstāvīgajās darba grupās un divās Eiropas dzelzceļa aģentūras ekspertu darba grupās, 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 2019.gadā par iestādes speciālistu darbu nav saņemta neviena negatīva pamatota 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, ir izdevies nozares uzņēmēju maksājumus valsts funkciju veikšanai ne tikai nepalielināt, bet pat samazināt. Pamatā šādai efektīvai līdzekļu optimizācijai ir apstākļi, ka Administrācija 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 pakalpojumus 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 Administrācija vairs netiek finansēta no valsts budžeta, bet tieši ar atskaitījumiem no dzelzceļa infrastruktūras ieņēmumiem. Tas ļāvis izvīrīties 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 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.

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 (VAS "Latvijas dzelzceļš" un AS "Pasažieru vilciens") akciju turētāja.

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

Problēma būtu atrisināma ar salīdzinoši vienkāršiem papildinājumiem Dzelzceļa likumā.

Arī 2019.gadā līdz pat Satiksmes ministrijas vadības iniciētajai VAS "Latvijas Dzelzceļš" vadītāju nomainībai, turpinājās pat visas ES mērogā, bezprecedenta Administrācijas, kā nozares uzraugošās iestādes, diskreditācijas un apmelošanas kampaņu sakarā ar pieņemtajiem administratīvajiem lēmumiem nelietderīgu infrastruktūras izdevumu samazināšanā un ilggadīgi piekoptās kravu pārvadājumu tirgus kropļošanas novēršanai.

3. INFORMĀCIJA PAR BUDŽETA IZLIETOJUMU

Saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 2019.gada 4.oktobra rīkojumu Nr.476 „Grozījumi Ministru kabineta 2018.gada 12.decembra rīkojumā Nr.665 „Par Valsts dzelzceļa administrācijas 2019.gada budžeta apstiprināšanu” tika apstiprināts Valsts dzelzceļa administrācijas budžets 575 446EUR apmērā un izdevumi 575 446 EUR apmērā (skat. 6. tabulu).

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):	530 821	575446	576 395
1.1.	dotācijas	-	-	-
1.2.	maksas pakalpojumi un citi ieņēmumi	527 061	575446	575 935
1.3.	ārvalstu finanšu palīdzība	3760	-	460
1.4.	ziedojumi un dāvinājumi	-	-	-
2.	Izdevumi (kopā):	509 831	575446	518 916
2.1.	uzturēšanas izdevumi (kopā):	501 756	567 964	511 456
2.1.1.	kārtējie izdevumi	501 756	567 964	511 456
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	8 075	7 482	7 460

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

4. PERSONĀLS

Viens no galvenajiem personāla vadības mērķiem ir ilgtermiņā piesaistīt kompetentus speciālistus, nodrošinot Administrācijai uzticēto funkciju izpildi. 2019. gadā Administrācijā varēja novērot minimālu personāla mainību. Pārskata periodā tika izsludināts 1 amatu konkurss un iecelts amatā 1 civildienesta ierēdnis.

Pārskata gadā Administrācijā bija 13 amata vietas, tajā skaitā:

- a) 11 ierēdņu amata vietas
- b) 2 darbinieku amata vietas.

Kopējais faktiski nodarbināto skaits Administrācijā uz 31.12.2019. – 14 nodarbinātie (ieskaitot nepilnu slodzi strādājošos), tajā skaitā:

a) 6 sievietes

b) 8 vīrieši.

7.tabula

Administrācijas nodarbināto sadalījums pēc vecuma grupām un dzimuma

<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	

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.

Visiem 14 Administrācijas darbiniekiem ir augstākā izglītība. Lielākā daļa Administrācijas darbinieku labi pārvalda angļu un krievu valodu. Daži darbinieki pārvalda arī franču valodu.

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.

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.

8.tabula

Mācību un semināru apmeklējuma apkopojums

<i>Nr.p.k.</i>	<i>Amats</i>	<i>Mācības, semināri, kursi</i>
1.	<i>Direktora vietnieks, Tirgus uzraudzības un regulēšanas daļas vadītājs</i>	- <i>Franču valoda</i>
2.	<i>Dzelzceļa infrastruktūras daļas vecākais eksperts</i>	- <i>Angļu valoda</i> - <i>Iestāžu informācijas ieviešanas Internetā pārvaldība</i> - <i>Lietotāji orientēts saturs iestādes tīmekļvietnē</i> - <i>Protokols un etiķete komunikācijas speciālista darbā</i>
3.	<i>Valsts reģistru, finanšu un audita daļas vecākais eksperts</i>	- <i>Franču valoda</i> - <i>TCL seminārs, Trauksmes celšanas likums un darba tiesiskās attiecības</i> - <i>Dokumentu izstrādāšanas un noformēšanas jaunās vadlīnijas</i>

4.	<i>Valsts reģistru, finanšu un audita daļas vadītāja</i>	- <i>Franču valoda</i> - <i>Gada pārskatu sagatavošanas seminārs</i>
5.	<i>Jurists</i>	- <i>Administratīvā pārkāpuma process, novitātes un izaicinājumi</i> - <i>Personāla dokumentu pārvaldība</i>
6.	<i>Dzelzceļa pārvadājumu un ritošā sastāva daļas vadītājs</i>	- <i>IT konference</i> - <i>Angļu valoda</i>
7.	<i>Tirgus uzraudzības un regulēšanas daļas vecākais eksperts</i>	- <i>Lietvedība Administratīvo pārkāpumu lietā</i> - <i>Administratīvā pārkāpuma process, aktuālie jautājumi</i> - <i>Informācijas atklātības likums un tiesu prakse šī likuma normu piemērošanā</i>

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 Dzelzceļa administrācijas kompetencē esošā informācija atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai. 2019. gadā iestādes tīmekļvietne tika pilnveidota saskaņā ar 2018. gada 25. septembra Ministru kabineta noteikumu Nr.611 “Kārtība, kādā iestādes ievieto informāciju internetā” prasībām.

Pārskata gadā plašsaziņas līdzekļu pārstāvju interese par Administrācijas kompetencē esošo valsts pārvaldes funkciju īstenošanu dzelzceļa transporta nozarē ir bijusi liela. Par dzelzceļa nozares aktualitātēm sagatavotas preses relīzes, sniegtas atbildes un skaidrojumi uz žurnālistu jautājumiem, noorganizētas intervijas, kā arī notikušas preses konferences.

Lai apzinātu situāciju dzelzceļa transporta nozarē, Administrācija ir izveidojusi Dzelzceļa pārvadātāju un sadarbības organizāciju Konsultatīvo padomi (turpmāk – Padome), kura veiksmīgi darbojas kopš 2010. gada. Padomes sastāvu veido dzelzceļa pārvadātāju, 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 ievēro “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. STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

Pildot Dzelzceļa likumā paredzētās funkcijas, kas cita starpā izriet no Eiropas Savienības (ES) tiesību aktu prasībām dzelzceļa jomā, 2019.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) 2015/1100grozījumu izstrādi, kā arī apkopoja un regulāri sniedza pārskatus par dzelzceļa tirgus attīstības rādītājiem.

Administrācija aktīvi piedalījās EK organizētajās darba grupās, lai izstrādātu īstenošanas aktu par piekļuvi apkalpes vietām, infrastruktūras maksas piemērošanu un citiem ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem.

Sadarbība ar ERA ietvēra Administrācijas 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 apkopšanu 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, 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 apakšmērķiem, 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,
- Dzelzceļa vides aizsardzības politikas 2021.-2027. gadam izstrādāšana, saskaņojot to ar citiem nozares plānošanas dokumentiem un darbā iekļaujot visas iesaistītās puses,

- turpināt apdraudējuma (riska) analīzi visos Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa iecirkņos un savos kompetences ietvaros panākt apdraudējuma līmeņa samazināšanu tur, kur tas pārsniedz pieļaujamo līmeni.

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

2020.gadā paredzēts uzsākt īpaši bīstamo kravu pārvadājumu riska līmeņa aprēķinu veikšanu atbilstoši EK izstrādātajām kopīgajām rekomendācijām un metodikai.

Paredzēts turpināt mēģināt nodrošināt apstākļus, lai visas domstarpības dzelzceļa pārvadātāju starpā tiktu atrisinātas ikdienas darba kārtībā bez oficiālu strīdu izskatīšanas nepieciešamības, kā arī izstrādāt dzelzceļa nozares vides aizsardzības politikas jauno versiju turpmākajiem gadiem.

2020.gadā paredzēts pilnveidot apkalpes vietu darbības uzraudzības sistēmu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras maksas detalizētas kontroles sistēmu. Paredzēts turpināt apkalpes vietu auditu veikšanu un tikšanās organizēšanu ar dzelzceļa pārvadātāju klientiem, kas ir jaunas Administrācijas funkcijas.

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.

2020.gadā esam paredzējuši turpināt darbu, pieņemot administratīvos lēmumus vai noslēdzot administratīvos līgumus, ar kuru palīdzību tiktu likvidēta VAS "Latvijas dzelzceļš" ilggadīgi piekoptā dzelzceļa kravu pārvadājumu rupjā tirgus kropļošana, viena pārvadātāja (SIA "LDZ Cargo") interesēs. Ņemot vērā šādas rīcības īpašo cinismu, pārbaudi par to ir uzsākusi arī Eiropas Komisija un tās rezultātā valsts budžets var ciest zaudējumus vairāku desmitu miljonu eiro apmērā.

Šajā sakarā esam plānojuši izstrādāt normatīvo aktu grozījumus, kas novērstu pašu būtiskāko kravu pārvadājumu tirgus kropļojumu-monopolsituāciju pārvadājumu veikšanā pierobežas iecirkņos.