**Informatīvais ziņojums**

**“Par valsts līdzdalības saglabāšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS””**

**Ievads**

Atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7. pantam Satiksmes ministrijai kā valsts kapitāla daļu turētājai sabiedrībā ar ierobežotu atbildību „Eiropas dzelzceļa līnijas”, reģistrācijas Nr. 40103836785 (turpmāk tekstā - EDzL) ir jāveic tās tiešās līdzdalības kapitālsabiedrībā un atbilstības Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. panta nosacījumiem un Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. pantam pārvērtēšana.

**1. Darbības pārskats**

Ministru kabinets 2014.gada 18.augustā (prot. Nr.43 57.§) saskaņā ar likuma "Par valsts un pašvaldību kapitāla daļām un kapitālsabiedrībām" 24.pantu un Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3. un 5.punktu nolēma dibināt EDzL, ieceļot Satiksmes ministriju (turpmāk tekstā – Ministrija) par EDzL valsts kapitāla daļu turētāju.

EDzL dibināšanas mērķis ir Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana, īstenojot divas galvenās funkcijas un uzdevumus:

1. īsteno Eiropas sliežu platuma valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras būvniecības pārraudzību atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām, tai skaitā uzkrāj, apkopo un sniedz informāciju politikas plānotājiem turpmākai nozares politikas veidošanai;
2. atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar atbildīgo nozares ministriju īsteno Latvijas interesēm atbilstošu (Igaunijas un Lietuvas līdzdalības apjomam proporcionāli līdzvērtīgu kapitāla daļu apjomā) līdzdalību Baltijas valstu Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošanai izveidotajā kopuzņēmumā – AS “RB Rail”.

EDzL ir Rail Baltica projekta aktivitāšu ieviešanas iestāde[[1]](#footnote-1) Latvijā, veicot nekustamo īpašumu atsavināšanu Rail Baltica trasē, projekta pieteikumu sagatavošanu Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – CEF) finansētajām aktivitātēm, Rail Baltica trases posmu un punktveida objektu projektēšanas vadību (reģionālās dzelzceļa stacijas, apkopes punkti, intermodālais kravu termināls) un Rail Baltica trases posmu un punktveida objektu būvniecības vadību. Bez tam 2020.gadā EDzL ir uzsākusi Rail Baltica **infrastruktūras pārvaldnieka institūcijas izveidi** atbilstoši Ministru kabineta rīkojumam[[2]](#footnote-2)ar mērķi nodrošināt Dzelzceļa likumā noteiktās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas attiecībā uz Rail Baltica.

EDzL pienākumus un uzdevumus pamatā nosaka ar Ministriju noslēgtais Deleģēšanas līgums[[3]](#footnote-3).

Svarīgākie uzdevumi, kas ir paveikti kopš EDzL dibināšanas, ir noslēgtie projektēšanas un būvniecības līgumi Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā[[4]](#footnote-4) (būvdarbu uzsākšana paredzēta 2020. gada IV ceturksnī), projektēšanas līgums Rail Baltica dzelzceļa stacijā starptautiskajā lidostā “Rīga”[[5]](#footnote-5), nekustamo īpašumu atsavināšana Rail Baltica vajadzībām atbilstoši būvprojektu risinājumiem, projektēšana, kā arī sagatavotie iesniegumi CEF1[[6]](#footnote-6), CEF2,[[7]](#footnote-7) CEF3[[8]](#footnote-8) un CEF6 projektu pieteikumu uzsaukumiem, kas paredz grantu piešķiršanu Rail Baltica projekta aktivitāšu realizācijai. Bez tam Ministrija atbilstoši Dzelzceļa likuma pārejas noteikumu 53.punktam paredz uzdot EDzL nodrošināt atsavināto nekustamo īpašumu apsaimniekošanu līdz brīdim, kamēr īpašuma objekts tiek nodots būvdarbu izpildītājam. Šāda īpašumu apsaimniekošanas vadība tiks uzsākta sākot ar 2021.gadu un paredzams, ka šī funkcija EDzL būs jānodrošina vismaz līdz 2025.gadam.

Saskaņā ar Rail Baltica projekta ieviešanas modeļa Latvijā pilnveides priekšlikumiem, atbildība par daļu funkciju (projektēšanas un būvniecības darbu vadību) tiks pārnesta no EDzL uz AS “RB Rail” un tās jaundibinātajai Latvijas filiālei[[9]](#footnote-9). Līdz ar to EDzL atbilstoši precizētajam Deleģēšanas līgumam veiks nekustamo īpašumu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām visai Rail Baltica trasei Latvijā (Rail Baltica projekta trasē Latvijā līdz 2023.gada beigām ir nepieciešams atsavināt 1602 nekustamos īpašumus), organizēs atsavināto īpašumu apsaimniekošanu līdz to nodošanai būvniecības darbu veicējam (visu atsavināto īpašumu nodošana būvniecības darbu veicējiem plānots pabeigt līdz 2025.gadam, būvniecības uzsākšanas termiņš atkarīgs no būvprojektu izstrādes, būvniecības iepirkumu procedūras un līgumu par būvdarbiem noslēgšanas laika), nodrošinās Ministrijas kā infrastruktūras īpašnieka tehnisko kompetenci un veiks Dzelzceļa likumā noteiktās infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas atbilstoši Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modelim.

Kopš kapitālsabiedrības dibināšanas 2014.gadā tā ir apkopojusi un uzkrājusi pieredzi Rail Baltica projekta jautājumos un faktiski veic funkcijas, kas atbilst dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja kompetencei. Ņemot vērā EDzL uzkrāto pieredzi un izpratni dzelzceļa infrastruktūras jautājumos, kā arī apsvērumus attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību un infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu sadarbību Baltijas valstu līmenī, EDzL ir atbilstoša institūcija, kurā jāturpina attīstīt Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības kapacitāti.

EDzL pārziņā plānots nodot Salaspils multimodālā kravu termināļa un citu punktveida apkalpes objektu (vilcienu ritošā sastāva apkopes vieta, vagonu servisa vienība, dzelzceļa infrastruktūras un signalizācijas sistēmas serviss) darbības (biznesa) modeļa plānošanu un izveidi.

Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izveide un ieviešana ir valstiski nozīmīgs pasākums, kura īstenošanai Ministru kabinets EDzL ir noteicis vairākus uzdevumus, kuri tiks realizēti sadarbībā ar Ministriju. 2020.gada 11.augustā Ministru kabinets, izskatot konceptuālo ziņojumu “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību” (apstiprināts ar Ministru kabineta 2020. gada 27. augusta rīkojums Nr. 478) (turpmāk – Konceptuālais ziņojums), pieņēma lēmumu par EDzL kā atbildīgo institūciju, kurai tiek noteiktas sākotnējās infrastruktūras pārvaldītāja (turpmāk – IP) tiesības un pienākumi veidot Rail Baltica IP normatīvo un institucionālo ietvaru, kā arī sadarbībā ar Ministriju sagatavot nepieciešamo normatīvo aktu grozījumu projektus un izstrādāt darbības stratēģiju, ietverot detalizētus finanšu aprēķinus.

**2. Valsts līdzdalība un vispārējais stratēģiskais mērķis**

Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas[[10]](#footnote-10) prasībām, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja īstenojas viens no šādiem nosacījumiem:

1. tiek novērsta tirgus nepilnība — situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;
2. publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai;
3. tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Attiecībā uz Rail Baltica dzelzceļa publiskas infrastruktūras pārvaldību Līdzdalības tiesiskais pamats saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmo daļu ir nosacījums, ka *tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai*.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.1 panta pirmo daļu[[11]](#footnote-11) pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem.

Dzelzceļa likuma 6. pants nosaka, ka Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra (valstij piederošā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra vai šā panta otrajā daļā minētās personas pārvaldīšanā esošā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra) tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām. Tā kā Dzelzceļa likuma 6.panta otrā daļa nosaka, ka *valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir valsts akciju sabiedrība*, ir uzsākts process, lai šo likuma normu grozītu, nosakot, ka *Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir publiska kapitālsabiedrība.*

Dzelzceļa likums definē nepieciešamību publisku dzelzceļa infrastruktūru nodot pārvaldībā publiskas personas kapitālsabiedrībai. Likums pieļauj atsevišķu publiska dzelzceļa infrastruktūras objektu nodošanu pārvaldīšanā citai personai, taču tas neattiecas uz dzelzceļu kā kopumu.

ES regulējums (Direktīva Nr.2012/34/ES[[12]](#footnote-12) 8. pants) nosaka, ka infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšana ir valsts pienākums, līdz ar to valsts tieši ietekmē dzelzceļa attīstības politiku atbilstoši finanšu iespējām. Līdz ar to, nodrošinot daļu finansējuma, valsts tieši pārrauga infrastruktūras pārvaldītāja finanšu resursu izlietojuma efektivitāti.

Valsts finansējums publiskās lietošanas dzelzceļa tīkla attīstībai un uzturēšanai nekvalificējas kā komercdarbības atbalsts. Dzelzceļa tīkli pārsvarā ir dabiskais monopols, kas nekonkurē ar citu tāda paša tipa infrastruktūru, īpaši tādēļ, ka veidot tādu pašu alternatīvu infrastruktūru nav ekonomiski pamatoti, un privātā kapitāla iesaiste ir minimāla. Savukārt infrastruktūras pārvaldītāja uzdevums ir organizēt konkurējošu, caurspīdīgu un vienlīdzīgu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieeju dzelzceļa infrastruktūrai.

Eiropas komisija (turpmāk ˗ EK) ir vērtējusi iespējamo konkurenci starp dzelzceļa tīkliem Latvijā, t.i. 1520 mm platuma jeb esošo dzelzceļa tīklu un 1435 mm platuma jeb Rail Baltica dzelzceļa tīklu, un iespējamo konkurenci starp šo infrastruktūru pārvaldītājiem. EK 31.07.2019 vēstulē Nr.COMP/H1/SF-YF (2019)-087737 (Par SA.54468 (2019/PN) – Rail Baltica Rīgas Centrālais terminālis un saistītā infrastruktūra – Latvija) norāda, ka, lai arī infrastruktūrām varētu būt dažādi pārvaldītāji, abas infrastruktūras būs dabiskais monopols, kuras savstarpēji nekonkurē dēļ atšķirīgā sliežu platuma, un šī iemesla dēļ tās nav savstarpēji aizvietojamas. Līdz ar to dzelzceļa pārvaldība neietekmēs konkurenci un tās finansēšana visticamāk netiks uzskatīta par komercdarbības atbalstu, kā arī nebūs funkciju dublēšanās abu platuma tīklu infrastruktūras pārvaldītāju starpā.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības tiesiskais regulējums un ar tās ekspluatāciju, uzturēšanu un attīstību saistīto izmaksu apmērs nosaka nepieciešamību valsts iesaistei dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībā. Eiropas Savienības valstīs pastāv dažādi modeļi, kā infrastruktūras pārvaldītājs var organizēt savā kompetencē esošo funkciju un uzdevumu izpildi, piemēram, attiecībā uz ārpakalpojumu apjomu. Taču jebkurā gadījumā valsts saglabā atbildību par infrastruktūras drošu un efektīvu ekspluatāciju, kā arī publisko līdzekļu ekonomisku izlietojumu. Līdz ar to infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina ārpakalpojumu kvalitātes un atbilstības kontroli. Tā kā infrastruktūras pārvaldītāja funkciju nodrošināšanas jautājumi EDzL ir sākotnējā izstrādes stadijā, tad šajā ziņojumā nevar tikt iekļauts detalizēts Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izklāsts, taču Latvijas tiesību akti un Eiropas prakse paredz valsts tiešu līdzdalību un atbildību par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību.

Jāatzīmē, ka Ministrija nacionālā mērogā nodala esošās dzelzceļa infrastruktūras (1520 mm platuma) un Rail Baltica infrastruktūras (1435 mm platuma) pārvaldību, veidojot atsevišķu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli un institucionālo ietvaru, kas nodrošinās efektīvu un caurskatāmu Rail Baltica transporta koridora darbību. Nenoliedzami abu tīklu infrastruktūras pārvaldītājiem būs nepieciešams cieši sadarboties, jo atsevišķos posmos (Rīgā un Pierīgā) jaunie Eiropas platuma sliežu ceļi atradīsies vienā koridorā ar esošajiem sliežu ceļiem. Jāmin arī **ekonomiskie apsvērumi**, kurus Ministrija vērtēja attiecībā uz iespēju veidot vienotu infrastruktūras pārvaldītāju nacionālā līmenī, kurš atbildētu gan par esošā tīkla, gan Rail Baltica pārvaldību. Esošā dzelzceļa tīkla un Rail Baltica infrastruktūras ir fiziski nodalītas, tehnoloģiski atšķirīgas un tās izmantos atšķirīgs, konkrētam sliežu platumam paredzēts ritošais sastāvs. Tā kā abas dzelzceļa infrastruktūras ir balstītas uz dažādiem tehniskiem standartiem un darbības noteikumiem, prasībām servisa nodrošinājumam un tehnoloģiju pielietojumam, piemēram ITK, mobilo sakaru pielietojumam. Līdz ar to būtisks resursu ietaupījums no integrētas abu sistēmu pārvaldības nav paredzams, jo faktiski tās būs katrai dzelzceļa sistēmai paredzētas katrai savas struktūras (tas tieši skar būtiskākos resursus, piemēram, infrastruktūras uzturēšanas tehnika un personāls, lielākā daļa nepieciešamo materiālu u.tml.). Tādi infrastruktūras pārvaldītāja jautājumi kā tīkla pārskats, vilcienu kustības plānošana un vadība, infrastruktūras jaudas sadale, infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšana un iekasēšana neveidos vienotu sistēmu ar esošo 1520 mm infrastruktūru, bet pastāvēs neatkarīgi.

Attiecībā uz nekustamā īpašuma atsavināšanu Rail Baltica trases un infrastruktūras izveides vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likuma 3.pants[[13]](#footnote-13) nosaka, ka nekustamā īpašuma atsavināšanu ierosina un veic valsts pārvaldes iestāde vai pašvaldība, kuras kompetencē ir attiecīgo sabiedrības vajadzību nodrošināšana.

Ministrija ar Deleģēšanas līgumu ir uzdevusi EDzL veikt darbības, lai tiesību aktos noteiktajā kārtībā pieņemtu lēmumu par atlīdzības apmēru, sagatavotu dokumentu projektus, tostarp Ministru kabineta lēmuma projektus un likumprojektus, tiesību iegūšanai uz nekustamo īpašumu Rail Baltica projekta vajadzībām. Valsts pārvaldes iekārtas likuma 42. panta pirmajā daļā noteikts, ka, lemjot par pārvaldes uzdevuma deleģēšanu privātpersonai, ņem vērā tās pieredzi, reputāciju, resursus, personāla kvalifikāciju, kā arī citus kritērijus.

Jāņem vērā, ka sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšana ir valsts institūciju uzdevums, un privāto tiesību komersanti tirgū nepiedāvā šādus pakalpojumus, jo nav piemēru, kad institūcija vai pašvaldība būtu slēgusi līgumu ar privāto komersantu par šādu pakalpojumu nodrošināšanu.

No konkurences viedokļa nekustamo īpašumu atsavināšanas uzdevumu deleģēšana EDzL nepasliktina konkurences situāciju tirgū, jo pēc būtības tiek deleģēts valsts pārvaldes uzdevums. Turklāt atbildību par nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu uzņemas institūcija, kas rosina atsavināšanu, t.i. Ministrija. Šajā situācijā Ministrija kā EDzL akcionārs nodrošina procesa kontroli, bet EDzL valde ir atbildīga par uzņēmuma darbību akcionāra priekšā.

Attiecībā uz finanšu līdzekļu izlietojuma efektivitāti jāņem vērā Valsts pārvaldes iekārtas likuma 42. panta pirmajā daļā noteiktais, ka, lemjot par pārvaldes uzdevuma deleģēšanu privātpersonai, ņem vērā tās pieredzi, reputāciju, resursus, personāla kvalifikāciju, kā arī citus kritērijus. Proti, brīvajā tirgū ir jābūt pieejamai brīvai kapacitātei, kas spēs deleģētos uzdevumus paveikt kvalitatīvi un projekta īstenošanas vajadzībām noteiktajā termiņā.

EDzL ir nepieciešamā kapacitāte, lai veiktu šādu darba apjomu, kas nozīmē, ka no Rail Baltica projekta īstenošanas viedokļa vismazāk risku ir nekustamo īpašumu atsavināšanu organizēt, deleģējot uzdevumus EDzL.

Ministrijas rīcībā nav brīva personāla kapacitāte, lai varētu nodrošināt visu nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu.

**Vispārējais stratēģiskais mērķis**

*EDzL vispārējais stratēģiskais mērķis ir* *nodrošināt valsts nozīmes stratēģiskās infrastruktūras – Eiropas platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica – izveidei un pārvaldīšanai nepieciešamo aktīvu, pakalpojumu un zināšanu attīstību, veicinot kopīga Baltijas valstu infrastruktūras pārvaldības modeļa ieviešanu un Rail Baltica integrēšanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.*

EDzL nepieciešams turpināt darbību, lai:

1. Nodrošinātu Rail Baltica dzelzceļa līnijas infrastruktūras izveidi, uzturēšanu un tās attīstību;
2. Pārņemtu no būvniekiem un iekārtu piegādātājiem Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru un darbam ar to apmācītu personālu;
3. Veidotu zināšanu un kompetences centru par Eiropas platuma ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību, kas nepieciešams dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības nodrošināšanai;
4. Atsavinātu Rail Baltica projekta realizācijai nepieciešamos nekustamos īpašumus;
5. Nodrošinātu Rail Baltica projekta realizācijai nepieciešamo atsavināto nekustamo īpašumu pārvaldību no atsavināšanas brīža līdz īpašuma nodošanai būvniekam.
6. Veidotu vienotu datu un informācijas bāzi turpmākai Eiropas platuma dzelzceļa infrastruktūras attīstības nodrošināšanai un sniegtu nepieciešamos tehnisko risinājumu priekšlikumus vai saskaņojumus.

Publiskās lietošanas dzelzceļa, tostarp Rail Baltica, infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas ir noteiktas Dzelzceļa likumā, kura 6.pantā paredzēts, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, izņemot infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanu šā likuma 13.1 panta pirmajā daļā minētajos gadījumos, ir valsts akciju sabiedrība. Tā kā EDzL ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību, tad saskaņā ar Ministru kabineta 2020. gada 27. augusta rīkojums Nr. 478 līdz 2021. gada 1. aprīlim Ministru kabinetā tiks iesniegti Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darbības nodrošināšanai nepieciešamie tiesību aktu grozījumi, tostarp papildinot 6.panta subjektu uzskaitījumu, norādot publisku kapitālsabiedrību, nevis konkrētu kapitālsabiedrības formu. Lai Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību nodotu privātai komercsabiedrībai, tas būtu jāparedz Dzelzceļa likumā, kā arī būtu jāizstrādā procedūras, lai nodrošinātu privātai kapitālsabiedrībai deleģēto infrastruktūras pārvaldības uzdevumu izpildes kontroli, atsevišķas nodalītas grāmatvedības kārtošanas nosacījumus, pārvaldītāja neatkarības un būtisko funkciju neatkarības nosacījumus. Ja tiek pieņemts lēmums par šāda modeļa ieviešanu, valsts saglabātu atbildību par infrastruktūras pārvaldītāja funkciju izpildi, un šīs atbildība caur kontroli un uzraudzību būtu jāīsteno EDzL kā valsts funkciju subjektam.

Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta otrajā daļā ir noteikts, ka veicot izvērtējumu, kas pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt šī likuma 88.panta pirmajā daļā noteiktos mērķus, publiska persona konsultējas ar kompetentajām institūcijām konkurences aizsardzības jomā un komersantus pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem.

Konkurences padome (turpmāk – KP) ir sniegusi savu atzinumu par Informatīvo ziņojumu “Par valsts līdzdalības saglabāšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas Dzelzceļa līnijas”” (turpmāk – Informatīvais ziņojums), kurā norādā, ka izvērtējot Informatīvajā ziņojumā sniegto informāciju, secina, ka EDzL galvenais pastāvēšanas mērķis ir Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana un pārvaldība. KP, balstoties uz Informatīvajā ziņojumā sniegto informāciju, ka EDzL noteiktās funkcijas un sniegtie pakalpojumi atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likumam 88.panta pirmās daļas 3.punkta nosacījumiem – tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai, kā arī to, ka Dzelzceļa likumā definēta nepieciešamība publisku dzelzceļa infrastruktūru nodot pārvaldībā publiskas personas kapitālsabiedrībai, secina, ka EDzL sniegtie pamatpakalpojumi atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktā minētajam, un neiebilst tā tālākai virzībai, vienlaikus aicina atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta otrās daļas prasībām papildināt Informatīvo ziņojumu ar informāciju par veiktajām konsultācijām ar komersantu pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem.

Ar Informatīvajā ziņojumu ir iepazinusies un savu atzinumu sniegusi Latvijas  Brīvo arodbiedrību savienība, [Latvijas dzelzceļnieku biedrība](http://www.ldzb.lv/lv/index.htm) un Latvijas Darba devēju konfederācija.

Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība ir sniegusi viedokli, ka saskaņo Informatīvo ziņojumu.

[Latvijas dzelzceļnieku biedrība](http://www.ldzb.lv/lv/index.htm) un Latvijas Darba devēju konfederācija ir iepazinusies ar Informatīvajā ziņojumā sniegto informāciju un savā atzinumā pauž viedokli, ka valsts līdzdalība EDzL ir saglabājama.

[Latvijas dzelzceļnieku biedrība](http://www.ldzb.lv/lv/index.htm)s savā atzinumā sniedz šādu viedokli:

"Šobrīd Latvijas dzelzceļa nozares infrastruktūras pārvaldīšanas/izveidošanas būtiskākie uzņēmumi ir:

* AS “LatRailNet”
* VAS “Latvijas dzelzceļš”
* SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”
* AS “RB Rail”

Kā zināms, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja nozīmīgākās funkcijas ir:

* Jaudas sadale starp pārvadātājiem, maksas noteikšana par jaudas izmantošanu;
* Vilcienu kustības organizācija;
* Infrastruktūras uzturēšanas un remonta darbu organizēšana.

Būtiskiem aspekti, kas, jāņem vērā veicot pieņemamo lēmumu analīzi:

1) Ja iepriekš minēto pirmo divu uzdevumu izpildei galvenokārt ir nepieciešams atbilstošs IT sistēmu nodrošinājums un darbinieku intelektuālais ieguldījums, tad trešā uzdevuma izpildei papildus vēl ļoti liels tehnoloģisko aktīvu apjoms, kas saistīts tieši ar darbu izpildi (neatkarīgi vai to veic infrastruktūras pārvaldītājs pats vai šis pienākums tiek deleģēts ārējiem uzņēmumiem). Nosacīti nelielā infrastruktūrā (piemēram tādā kā Rail Baltica Latvijas posms) uzturēt tikai savām vajadzībām pilnu nepieciešamo tehnoloģisko aktīvu apjomu (pirmkārt, ceļu remonta un uzturēšanas mašīnas), mūsuprāt būs ļoti dārgi.

2) Lai gan “LatRailNet” un “Latvijas dzelzceļš” darbojas 1520 mm dzelzceļa sistēmā, bet “Eiropas dzelzceļa līnijas” un “RB Rail” 1435 mm dzelzceļa sistēmā, varētu uzskatīt, ka divām sistēmām jābūt pilnīgi nodalītām un arī pārvaldītām. Tomēr ir atsevišķas vietas, kur atsevišķu kopīgi izmantojamo infrastruktūras komponenšu kopīga (vai deleģēta trešajai pusei) pārvaldīšana varētu būt pašsaprotama. Piemēram, Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, kurā abām sistēmām būs kopīgi elementi – Gogoļa ielas pārvada nesošās konstrukcijas, transformatoru apakšstacijas, inženiertīklu pieslēgumi, stacija tuneļi u.tml. Iespējams līdzīgi piemēri būs uzskaitāmi trasē Torņakalns – Imanta vai Salaspils intermodālajā kravu terminālī. Protams, kompetences katrai sistēmas lielā mērā atšķirīgas, tomēr prasmīgs, apmācīts personāls noteikti ir spējīgs uzturēt (remontēt) kā vienu, tā otru sistēmu.

3) Uzskatām, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana ir ļoti specifiska funkcija (ja ne sarežģītāka, tad noteikti daudzšķautnaināka, kā citas infrastruktūras sistēmas ar būtisku ietekmi uz tautsaimniecību, jo tieši dzelzceļa infrastruktūra ietver visas komponentes, kas citu infrastruktūru gadījumos pastāv atsevišķi). Pieskaitot infrastruktūras uzturēšanas un remonta ritošā sastāva pārvaldību, dzelzceļš kopumā uzskatāms par ļoti komplicētu sistēmu. Ar šo vēlamies teikt, ka mūsuprāt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībā nav iespējams piemērot brīvas konkurences tirgu principus - ievērojot šai vēstulē iepriekš minētās pārvaldītāja nozīmīgākās funkcijas. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jāuzkrāj ilggadēja specifiska pieredze, kvalificētākajiem darbiniekiem jāizaug darba vidē. Brīvai konkurencei tirgū iespējams vien nodot atsevišķus infrastruktūras remonta vai uzturēšanas darbus, pie tam, šādā gadījumā, tiem jebkurā gadījumā jānotiek ciešā sadarbībā ar infrastruktūras pārvaldītāju.

Ievērojot iepriekšējos trijos punktos minēto, Latvijas gadījumā, mūsuprāt, būtu vēlama un ir nepieciešama visu būtiskāko uzņēmumu un nozīmīgāko funkciju dažādu variantu padziļināta analīze. Protams, ņemot vērā citu Rail Baltica akcionāru viedokļus un Eiropas savienības regulējumu. Tomēr primāri vērtējot no nacionālās efektivitātes skatupunkta. Iespējams tas jau ir vai tiek darīts, tomēr Latvijas dzelzceļnieku biedrībai attiecīgas informācijas nav.

Nobeigumā vēlamies atzīmēt, ka pilnīgi noteikti laika periodā kopš SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” dibināšanas, tās vadītāji un vadošais personāls ir izgājuši “milzīgu skolu” un noteikti ir kompetenti spriest par nākotnes dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības modeļiem. Vienlaicīgi, kamēr nav pieņemti visi nepieciešamie lēmumi un, galvenais, izveidota pārvaldības sistēma, noteikti būtu saglabājama valsts līdzdalība sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”.

Latvijas dzelzceļnieku biedrība atbalsta Satiksmes ministrijas sagatavoto Informatīvo ziņojuma projektu “Par valsts līdzdalības saglabāšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas””.

Latvijas Darba devēju konfederācija (turpmāk – LDDK) sniedz šādu viedokli: “LDDK augstu vērtē jau līdz šim veikto Eiropas sliežu platuma valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras būvniecības pārraudzību atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām. Īpaši svarīgi nodrošināt uzkrātās un apkopotās informācijas un pieredzes izmantošanu, veicot infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas atbilstoši Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modelim.

LDDK atbalsta ierosinājumu saglabāt valsts līdzdalību sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, jo uzņēmums pārvalda tādus īpašumus, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.”

Ņemot vērā minēto, ir pamats secināt, ka EDzL noteiktie uzdevumi atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punkta nosacījumiem un valsts līdzdalība EdzL saglabājama arī turpmāk.

**3. Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

Ministrija ierosina saglabāt valsts līdzdalību sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I. Stepanova

1. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likuma 1.pantā noteikta ieviešanas iestādes definīcija: tiešās vai pastarpinātās valsts pārvaldes iestāde, cita valsts iestāde, atvasināta publiska persona, Latvijā reģistrēta juridiskā persona vai šādu personu apvienība, kas īsteno projektu, pildot saskaņā ar šā likuma 8. panta otro daļu nodotās atbalsta saņēmēja funkcijas. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ministru kabineta 2020.gada 27.augusta rīkojums Nr. 478 (prot. Mr. 47 79§) [↑](#footnote-ref-2)
3. 2018. gada 28. decembra Deleģēšanas līgums starp EDzL un Satiksmes ministriju Nr. 2018/-56 (ar grozījumiem) [↑](#footnote-ref-3)
4. 2019. gada 29. maija līgums Nr. EDZL-02-01/54, "Rail Baltica Rīgas dzelzceļa tilta, uzbēruma un Rīgas Centrālās pasažieru stacijas kompleksās apbūves būvprojekta izstrāde un būvdarbi” [↑](#footnote-ref-4)
5. 2018. gada 20. marta līgums Nr. EDZL-02-2/73, “Rail Baltica “Starptautiskās lidostas “Rīga”” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts”. [↑](#footnote-ref-5)
6. Grant agreement under the connecting Europa facility (CEF) – Transport sector Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 [↑](#footnote-ref-6)
7. Grant agreement under the connecting Europa facility (CEF) – Transport sector Nr. INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482 [↑](#footnote-ref-7)
8. Grant agreement under the connecting Europa facility (CEF) – Transport sector Nr. INEA/CEF/TRAN/M2016/1360716 [↑](#footnote-ref-8)
9. Ministru kabineta 2020. gada 8. septembra protokollēmums 34.§ “Par Rail Baltica projekta ieviešanas modeļa Latvijā pilnveidi”, Protokols Nr. 53 [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://likumi.lv/ta/id/63545-valsts-parvaldes-iekartas-likums> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://likumi.lv/doc.php?id=47774> [↑](#footnote-ref-11)
12. Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra direktīva Nr.2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un kura ir pārņemta nacionālajā regulējumā ar 2016.gada 25.februāra likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā” un 2019.gada 6.jūnija likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā”. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02012L0034-20190101> [↑](#footnote-ref-12)
13. <https://likumi.lv/ta/id/220517-sabiedribas-vajadzibam-nepieciesama-nekustama-ipasuma-atsavinasanas-likums> [↑](#footnote-ref-13)