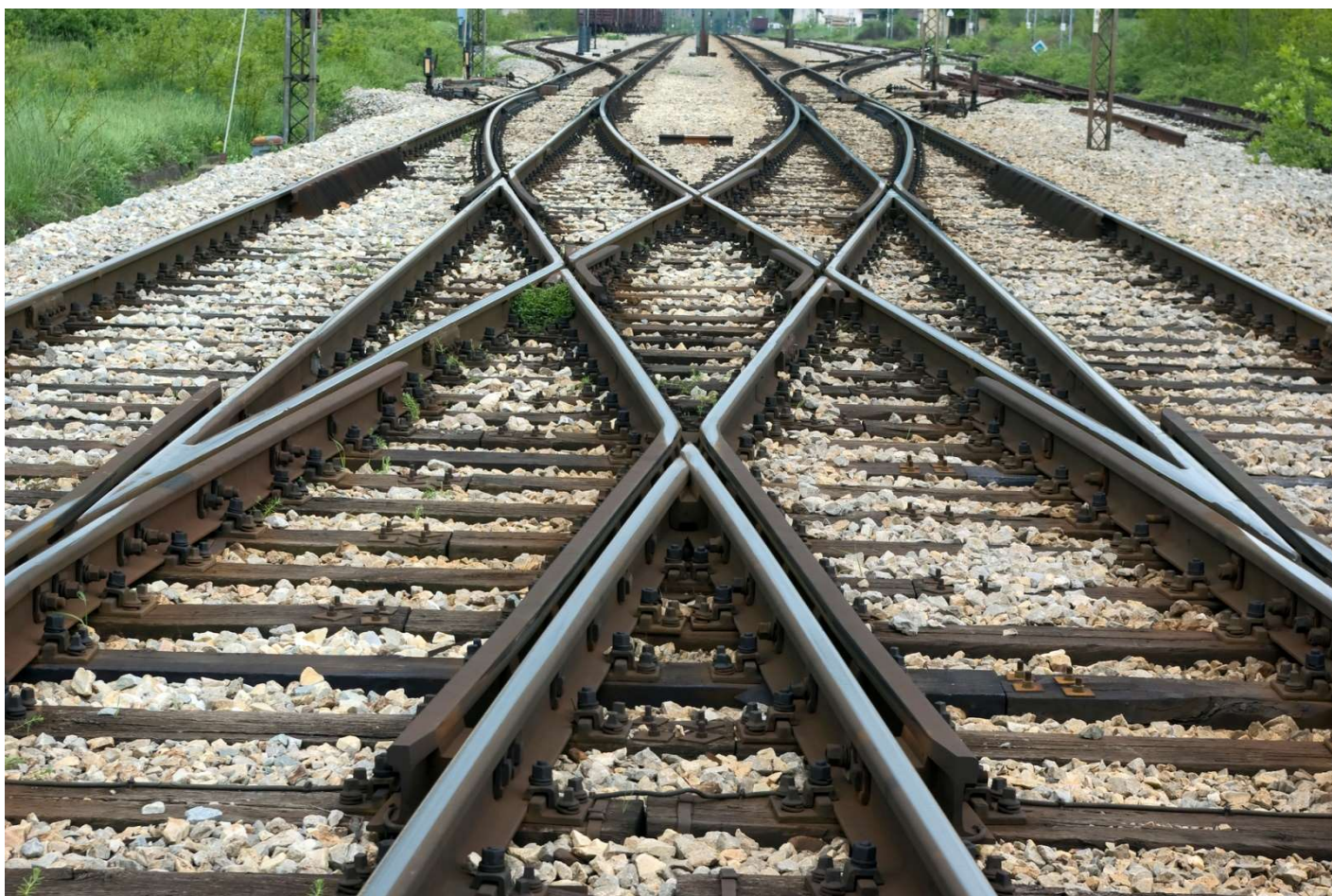




Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu plānošana Latvijā

Rīga 2020



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu plānošana Latvijā

2020.gada marts

Ziņojums sagatavots lietderības revīzijas “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” ietvaros un aptver daļu no kopējā revīzijas tvēruma.

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 2018.gada 7.maija revīzijas grafiku Nr.2.4.1-15/2018.

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no tīmekļa vietnes <http://depositphotos.com>.



Cienījamais lasītāj!

Valsts kontrole nodod lasītājiem trešo un noslēdzošo apjomīgās revīzijas ziņojumu par mūsu valsts dzelzceļa attīstību pēdējos sešos gados un tās solītajiem ieguvumiem ekonomikai un sabiedrībai.

Revīzijas ziņojumā informējam par secinājumiem un ieteikumiem dzelzceļa nozares attīstībā un investīciju projektu īstenošanā, kas norisinās kopš 2014.gada.

Šajā Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā dzelzceļa attīstībai bija pieejams divas reizes lielāks finansējums nekā iepriekš. Tāpēc pamatotas ir sabiedrības gaidas pēc attīstības plānošanas dokumentos solītajiem rezultātiem – dzelzceļa modernizācijas sniegtajiem uzlabojumiem, kuri nodrošinās konkurētspējīgu dzelzceļa infrastruktūras piedāvājumu nacionālā, Baltijas jūras reģiona un starptautiskā līmenī.

Revīzijā vērtējām, cik efektīvi Satiksmes ministrija ir pratusi plānot un izmantot pieejamo Kohēzijas fonda finansējumu 454 milj. *euro* apmērā dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai un veikusi citus ministrijas kompetencē esošus pasākumus, lai pārvadātāji izvēlētos ne tikai Latvijas teritoriju, bet priekšroku dotu tieši pārvadājumiem pa dzelzceļu, kas ir zaļākais un videi draudzīgākais sabiedriskais un kravu transporta veids.

Diemžēl nonācām pie secinājuma, ka atbildīgajām institūcijām nav izdevies modernizēt un uzlabot dzelzceļa infrastruktūru, piedāvājot jaunas un konkurētspējīgas pārvadājumu iespējas, jo pēdējos sešos gados nav īstenots neviens no sešiem dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas un izbūves projektiem.

Satiksmes ministrijai nākotnē būtu jāprasa efektīvāka darbība no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja VAS “Latvijas dzelzceļš”, pildot likumā noteiktos uzdevumus dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanā un attīstībā, gan arī pašai aktīvāk jāpilda savi uzdevumi transporta politikas jomā. Satiksmes ministrijai būtu arī jāizvērtē, kādas darbības veicamas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspējas veicināšanai, izmantojot likumdošanā noteiktos stimulus un ņemot vērā finansiālās iespējas.

Satiksmes ministrijai ir nozīmīga loma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeļa darbībā. Nav pieļaujama nenoteiktība VAS “Latvijas dzelzceļš” finanšu līdzsvara nodrošināšanai veicamās darbībās apstākļos, ja kravu pārvadājumu apjoms turpina samazināties un valsts budžeta iesaiste finanšu līdzsvarošanai var būt nepieciešama jau tuvākajā nākotnē.

Mēs pateicamies Satiksmes ministrijai, Finanšu ministrijai, Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai, Valsts dzelzceļa administrācijai, VAS “Latvijas dzelzceļš”, AS “LatRailNet” un dzelzceļa kravu pārvadātāju uzņēmumu pārstāvjiem par sadarbību un sniegto atbalstu revīzijas ietvaros.

Ar cieņu
departamenta direktore

Inese Kalvāne

Saturs

Kopsavilkums	6
Galvenie secinājumi	7
Būtiskākie ieteikumi.....	11
Ziņojuma struktūra	12
Dzelzceļa nozares īss raksturojums	13
Dzelzceļa nozares attīstības plānošana.....	17
Attīstības plānošanas procesa izvērtējums	17
Maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.....	24
<i>Latvijas dzelzceļa</i> finanšu līdzsvara nodrošināšana	29
Ieteikumi.....	36
Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti	38
Projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji.....	40
Projektu apstiprināšana un uzsākšana	44
6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekti	48
6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekts	52
Projektu īstenošanas uzraudzība, risku un pieņemumu vadība	56
Satiksmes ministrijas īstenotā projektu uzraudzība un risku vadība	58
<i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenotā projektu uzraudzība	60
Ieteikumi.....	70
Satiksmes ministrijas viedoklis	71
<i>Latvijas dzelzceļa</i> viedoklis.....	72
Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes	74

Termini un skaidrojumi	92
1.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentos identificēto būtiskāko risināmo problēmu izvērtējums.	93
2.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentos noteiktā rīcības plāna izvērtējums.	96
3.pielikums. <i>Pamatnostādnēs</i> paredzētie pasākumi, aktivitātes un uzdevumi dzelzceļa nozares un infrastruktūras attīstībai	99
4.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentos definētā rezultāta un rezultatīvo rādītāju izvērtējums.	102
5.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentu starpposma izvērtējums.....	107
6.pielikums. <i>Indikatīvā plāna</i> izstrādes gaitas izvērtējums.....	109
7.pielikums. Lielā projekta saskaņošanas kārtības shēma.....	111
8.pielikums. Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu plānotie un faktiskie īstenošanas termiņi	112
9.pielikums. Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu mērķis, plānotie ieņēmumi un izmaksas.	113
10.pielikums. <i>Latvijas dzelzceļa</i> finanšu rādītāji.....	114
Atsauces.....	115

Kopsavilkums

Dzelzceļa nozare ir būtiska Latvijas ekonomikas sastāvdaļa, tai skaitā dzelzceļam ir būtiska loma Latvijas tranzīta koridora konkurētspējas nodrošināšanā. Pēdējos desmit gados pa dzelzceļu tiek pārvadāti apmēram 50 līdz 40% no visiem kravu pārvadājumiem un attiecīgi pārējie 50 līdz 60% tiek pārvadāti pa autoceļiem. Pēdējos piecos gados kravu pārvadājumu pa autoceļiem īpatsvars kopējā kravu pārvadājumu apjomā nemainīgi pieaug, savukārt kravu pārvadājumu īpatsvars pa dzelzceļu – sarūk.

Izmantojot dzelzceļa infrastruktūru, tiek nodrošināti būtiski kravu un pasažieru pārvadājumu apjomi, tranzīta, eksporta un importa plūsmas, savienojumi ar ostām, savienoti ražotāji ar produkcijas noieta tirgiem pasaulē, tā ir iespēja atslogot autoceļus no kravu pārvadājumiem, tāpēc dzelzceļa infrastruktūras pārdomāta, racionāla un ilgtspējīga attīstība ir aktuāla visās valstīs, tai skaitā Latvijā.

Dzelzceļa nozares nākotnes perspektīvai par labu runā tas, ka dzelzceļš ir zaļākais un videi draudzīgākais sabiedriskais un kravas transports no visiem transporta veidiem. Dzelzceļa transports rada tikai apmēram 5% no kopējām transporta radītajām siltumnīcas gāzes emisijām, savukārt 94% – rada autoceļu transports, turklāt šim īpatsvaram ir tendence pieaugt.

Latvijā esošā dzelzceļa infrastruktūra – 1520 mm sliežu platumā – vēsturiski tika uzsākta veidot 19.gs. otrā pusē, līdz ar to Latvijai ir vienādi sliežu platuma savienojumi ar austrumu kaimiņvalstīm. Kopš 2014.gada kravu pārvadājumu pa dzelzceļu apjoma kritumu būtiski ietekmē ģeopolitiskā situācija. Lai gan 2018.gadā, salīdzinot ar 2017.gadu, ir vērojams 12,5% pieaugums kravu pārvadājumu apjomā pa dzelzceļu, tomēr Latvijas Bankas ekonomistu vērtējums¹ ir kritisks un norāda, ka Latvijas ostu un dzelzceļa transporta sniegto pakalpojumu uzlabošanās vērtējama tikai kā īslaicīga, jo tā saistīta ar Krievijas infrastruktūras remontu. Apstiprinājums tam ir 2019.gada rezultāti, kad Latvijā atkal vērojama negatīva tendence kravu pārvadājumos pa dzelzceļu.

Valsts ilgtermiņa² un vidēja termiņa³ attīstības plānošanas dokumentos kā prioritātes dzelzceļa nozares attīstībai ir noteikta Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija, Austrumu – Rietumu dzelzceļa transporta koridora attīstība un *Rail Baltica* projekts.

Revīzijas sākumā saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem⁴ un attīstības plānošanas dokumentiem ar Eiropas Savienības līdzfinansējumu bija plānots īstenot sešus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektus, tai skaitā Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, ar kopējo plānoto finansējumu vismaz 534 milj.⁵ *euro* apmērā, tai skaitā pieejamais Kohēzijas fonda finansējums 454 milj. *euro*. Infrastruktūras modernizācijai plānotais finansējums 2014.–2020.gada plānošanas periodam ir apmēram divas reizes lielāks, nekā tas dzelzceļa nozarei bija pieejams iepriekšējā Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā. Saskaņā ar attīstības plānošanas dokumentos noteikto tiek sagaidīts, ka plānoto infrastruktūras modernizācijas projektu īstenošana nodrošinās konkurētspējīgu infrastruktūras piedāvājumu nacionālā, Baltijas jūras reģiona un starptautiskā līmenī.

Valsts kontrole ir veikusi revīziju ar mērķi gūt pārlicību, ka dzelzceļa nozares attīstības pasākumu un dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs, vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspējas veicināšanu, kā arī sekmē transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu.

Revīzijā nav vērtēts modernizācijas projektu ietvaros veikto izmaksu tiesiskums, izdevumu atbilstība un lietderība, jo, lai gan projekti formāli ir apstiprināti, tomēr faktiskā projektu īstenošana vēl nav sākusies.

Galvenie secinājumi

Par dzelzceļa nozares un tās infrastruktūras ilgtspējīgu un stabilu attīstību ir atbildīga gan Satiksmes ministrija, gan tās kapitālsabiedrība – VAS “Latvijas dzelzceļš”⁶ (turpmāk – *Latvijas dzelzceļš*). Lai gan nozares attīstību ietekmē arī dažādi ārējie faktori, tomēr iesaistītajām pusēm ir jābūt skaidrai, atbildīgai un stratēģiski tālredzīgai vīzijai par kopējo nozares attīstību, sasniedzamo mērķi un pasākumiem, kā to īstenot, kā arī savlaicīgi jāveic visas nepieciešamās darbības un jāizmanto iespējas, lai veicinātu nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspējas paaugstināšanos.

Satiksmes ministrijas veiktās darbības, lai īstenotu attīstības politiku kopš 2014.gada nav bijušas pietiekami efektīvas dzelzceļa nozares attīstībai. Revīzijā konstatētie trūkumi nozarei būtisko risināmo problēmu identificēšanā rada šķēršļus attīstības politikas īstenošanai jau pašos šī procesa pirmsākumos.

Lai gan 2014.–2020.gada Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai sākotnēji bija plānots finansējums vismaz 534 milj.⁷ *euro* apmērā, tai skaitā pieejamais Kohēzijas fonda finansējums 454 milj. *euro* apmērā, tomēr sešu gadu laikā nav īstenots neviens no sešiem paredzētajiem investīciju projektiem, līdz ar to nav veicināta infrastruktūras modernizācija un tās konkurētspējas paaugstināšana, kā sākotnēji tas tika plānots.

Divi no sešiem plānotajiem investīciju projektiem 2019.gadā tika pārtraukti un daļa no pieejamā Kohēzijas fonda finansējuma tika saglabāta dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai, savukārt 26,5 milj. *euro* tika novirzīti citu transporta nozares projektu īstenošanai. Turklāt pastāv risks, ka arī pārējais dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai paredzētais finansējums var netikt izmantots ne tikai dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai, bet arī citu Kohēzijas fonda projektu īstenošanai, ņemot vērā ierobežoto laiku līdz Eiropas Savienības fondu plānošanas perioda beigām.

Revīzijā secināts, ka līdz 2019.gada septembrim Satiksmes ministrijā nebija izveidota sistēmiska pieeja aprēķinu un/vai aplēšu veikšanā, pie kādiem riskiem un to iestāšanās pakāpēm kāds papildu finansējums no valsts budžeta var būt nepieciešams, lai nodrošinātu *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvaru, izpildot Direktīvas⁸ nosacījumus. Ņemot vērā izmaiņas līdz šim esošajā situācijā – samazinās pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms un ir mainījusies maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu aprēķināšanas shēma – pastāv būtisks risks, ka valsts budžeta līdzekļu iesaiste *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšanai būs nepieciešama jau tuvākajā nākotnē, kā arī tas varētu ietekmēt *Latvijas dzelzceļa* spēju finansēt projektus.

Nepilnības dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu īstenošanā

Īstenojot apjomīgos *Latvijas dzelzceļa* modernizācijas projektus, kuros esošajā Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā, kas noslēgsies 2023.gada 31.decembrī, sākotnēji plānots ieguldīt līdzekļus vismaz 534 milj.⁹ *euro* apmērā, tai skaitā pieejamais Kohēzijas fonda finansējums – 454 milj. *euro*, Latvijas valsts vēlējās sasniegt vairākus būtiskus, ar dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju, pasažieru ērtībām un vides prasībām saistītus mērķus. Šie projekti ir iespējami, pateicoties Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumam 85% apmērā no plānotajām izmaksām, tomēr, kā secinājusi Valsts kontrole, projektu īstenošanas progress un turpmākās darbības brīdī, kad līdz Eiropas Savienības fondu izlietošanas termiņa beigām palikuši nepilni četri gadi, – ir neskaidrs. Lai gan darbs pie projektu plānošanas uzsākts jau 2012.–2014.gadā, tomēr tikai viena projekta¹⁰ ietvaros 2019.gada decembrī noslēgts projektēšanas un būvniecības pakalpojumu līgums.

Trīs no sākotnēji plānotajiem un Valsts kontroles ziņojumā iekļautajiem projektiem ir saistīti ar Latvijas dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēju palielināšanu no pašreizējiem 67 milj. tonnu gadā līdz 73 milj. tonnu pēc modernizācijas pasākumu veikšanas. Izstrādājot attīstības plānošanas dokumentus, tika identificētas dzelzceļa infrastruktūras “vājās” vietas, kurām nepieciešama modernizācija, lai šo mērķi sasniegtu, tai skaitā Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija, Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība, Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība, tāpat tika identificēta nepieciešamība ieviest vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informāciju sistēmu. Kopējais plānotais finansējums mērķa sasniegšanai – 126 milj.¹¹ *euro*, tai skaitā pieejamais Kohēzijas fonda finansējums – 107 milj. *euro*.

2020.gada sākumā *Latvijas dzelzceļa* plānos palikuši vien divi¹² no sākotnēji iecerētajiem un iepriekšējā punktā minētajiem projektiem, savukārt projekti “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informāciju sistēmu ieviešana” izbeigti, daļu līdzekļu pārdalot citam projektam – “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”, kura ietvaros paredzēts 21 pasažieru dzelzceļa stacijā izbūvēt paaugstinātos peronus. Jāuzsver, ka vēl 2018.gada decembrī Satiksmes ministrija norādīja¹³, ka *Latvijas dzelzceļš* staciju modernizāciju varētu veikt savu un kredītlīdzekļu pieejamības robežās, ja neizdosies piesaistīt publisko finansējumu.

Arī attiecībā uz joprojām spēkā esošiem projektiem jānorāda, ka joprojām nav pārliecības, ka tos izdosies īstenot plānotajā laikā, kurš, cita starpā, jau vairākkārt ir pagarināts. Un tikai vienam no projektiem¹⁴ 2019.gada decembrī noslēgts projektēšanas un būvniecības pakalpojumu līgums.

Būtiskas atkāpes no sākotnēji plānotā laika grafika Valsts kontrole ir konstatējusi, arī vērtējot vēl vienu – finansiāli visietilpīgāko investīciju projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, kurš, pēc pašreiz noslēgtā finansēšanas līguma, sasniedz 440 milj. *euro*. Revīzijā ir secināts, ka šī projekta pabeigšana līdz Eiropas Savienības fondu perioda beigām 2023.gada 31.decembrī ir apdraudēta.

Projekts paredz īstenot pirmo posmu Latvijas dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācijā līnijās Daugavpils – Krustpils – Rīga un Rēzekne – Krustpils – Rīga, kas nākotnē ļaus būtiski uzlabot dzelzceļa ietekmi uz vidi, samazinot CO₂ emisiju līdz 180 000 t/gadā.

No brīža, kad tika izstrādāts projekta skīču projekts līdz līguma parakstīšanai par projekta realizāciju pērnā gada nogalē, pagājuši pieci gadi – vairāk nekā puse no projektam atvēlētā maksimālā realizācijas termiņa, ieskaitot visus pieņemtos pagarinājumus. Līdzšinējās darbības liecina par trūkumiem projekta plānošanā un sagatavošanā, lēnu un neefektīvu lēmumu pieņemšanas procesu un mērķtiecības trūkumu gan *Latvijas dzelzceļa*, gan Satiksmes ministrijas darbībās. Uz riskiem īstenot projektu termiņā, kurā tas var pretendēt uz Eiropas Savienības finansējumu, norāda¹⁵ arī Eiropas Komisijas piesaistītie eksperti – JASPERS.

Valsts kontrole arī vēlas norādīt uz apstākli, ka lielā mērā šīs, plānotās investīcijas vismaz 534 milj.¹⁶ *euro* apmērā, tai skaitā pieejamais Kohēzijas fonda finansējums 454 milj. *euro* apmērā, ir ieguldījums, iespējams, tālā nākotnē. Apskatot pēdējo deviņu gadu dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomus, tikai 2012.gadā tie sasniedza 60 milj. tonnu gadā, kas joprojām ir 7 milj. tonnu zem jau esošās caurvedes spējas. Pēdējos gados dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms ir zem 50 milj. tonnu. Savukārt noteiktais rezultāta rādītājs – samazinātas CO₂ emisijas dzelzceļa pārvadājumos – nesniedz pilnīgu priekšstatu par projekta ieguvumiem.

Nepilnības dzelzceļa nozares attīstības plānošanā

Satiksmes ministrijai politikas plānošanas periodā no 2014.gada līdz 2019.gadam nav izdevies nodrošināt attīstības politikas mērķu un plānoto rezultātu sasniegšanu. Dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars kopējā kravu pārvadājumu apjomā ar katru gadu sarūk, un attiecīgi palielinās pa autoceļiem pārvadāto kravu apjoms. Ja 2014.gadā kravu pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu faktiski sastādīja 48% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma, tad 2018.gadā tas sastādīja vairs tikai 39%. Tāpat ir vērojama lejupejoša tendence kopējā pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjomā. Tomēr Satiksmes ministrija nav definējusi pasākumus un stimulus, kas varētu veicināt autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz citiem transporta veidiem.

Revīzijā secināts, ka Satiksmes ministrijas īstenotā rīcībpolitika nav bijusi pietiekami efektīva un elastīga mainīgo ārējo apstākļu ietekmē, lai veicinātu dzelzceļa nozares un tās infrastruktūras attīstību, par to liecina tas, ka:

- ❖ vairākas aktivitātes un pasākumi netiek īstenoti atbilstoši sākotnēji plānotajam laika grafikam, tāpat dažas aktivitātes ir pārtrauktas vai svītrotas no attīstības plānošanas dokumentiem. Līdz ar to nepieciešamās darbības dzelzceļa nozares attīstībai tiek izdarītas novēloti;
- ❖ Satiksmes ministrija kā transporta politikas veidotāja nav izmantojusi iespēju vērtēt Latvijā izvēlētais maksas par publiskas lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu konkurētspēju, ietekmi uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjomiem vai ietekmi uz transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu un valsts budžetu;
- ❖ *Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.-2022. gadam* (turpmāk – *Indikatīvais plāns*) apstiprināts gandrīz četrus gadus vēlāk, nekā to paredzēja Direktīva, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, un trīs gadus vēlāk, nekā bija plānots *Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam* (turpmāk – *Pamatnostādnes*) sākotnējā redakcijā.

Satiksmes ministrija, izstrādājot dzelzceļa nozares attīstības plānošanas dokumentus, atsevišķos gadījumos ir demonstrējusi formālu pieeju satura veidošanā, jo nav skaidri un nepārprotami definēts labums, ko nozare un sabiedrība iegūs un kas tiks sasniegts īstenojot attiecīgo politiku, kā arī kuri rezultatīvie rādītāji vispilnīgāk raksturo mērķa sasniegšanu un resursu izlietojumu. Tāpat ne visām *Pamatnostādnēs* identificētajām būtiskākajām dzelzceļa nozares problēmām ir apzināti iespējamie risinājumi to novēršanai un riski, tai skaitā finanšu un īstenošanas risks, vai arī pasākumi tiek veikti ar vairāku gadu kavēšanos, tādējādi neveicinot dzelzceļa nozares attīstību. Piemēram:

- ❖ politikas rezultātam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra – nav dots skaidrs un vienots definējums, līdz ar to nav iespējams pilnībā novērtēt, kas tiek sagaidīts no attiecīgās politikas īstenošanas un kādus ieguvumus tā sniegs nozarei;
- ❖ lai gan *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā* ir noteikti vairāki rezultatīvie rādītāji viena un tā paša politikas rezultāta sasniegšanai, tomēr tie ir atšķirīgi un tikai divi no tiem ir izmantoti abos attīstības plānošanas dokumentos – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars kopējā sauszemes pārvadājumu apjomā un CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos. Līdz ar to

nav skaidrs, balstoties tieši uz kuriem rezultatīvajiem rādītājiem Satiksmes ministrija ir plānojusi novērtēt sasniegto politikas rezultātu;

- ❖ vairāki rezultatīvie rādītāji nav sasniedzami attīstības plānošanas dokumentu darbības laikā;
- ❖ attīstības plānošanas dokumentos nav apzināti iespējamie risinājumi un riski, tai skaitā finanšu un īstenošanas risks, vairāku dzelzceļa nozarei svarīgu problēmu risināšanai, kas identificētas *Pamatnostādnēs*;
- ❖ problēmai – nav skaidras politikas attiecībā uz dzelzceļa līnijām, kurās kustība pārtraukta, – bija noteikts pasākums, lai to novērstu, tomēr šis pasākums nav īstenots joprojām. Vidēji gadā šādu dzelzceļa līniju uzturēšana dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksā 400 000 *euro*.

Kaut arī 2017.gadā Satiksmes ministrija veica starpposma izvērtējumu *Pamatnostādnēm*, kura rezultātā tika pārskatīti rezultatīvie rādītāji, aktivitātes un to izpildes termiņi, tomēr šajā izvērtējumā nav sniegts vērtējums, vai un cik lielā mērā šīs atkāpes no sākotnēji plānotā var ietekmēt politikas mērķu sasniegšanu kopumā.

Nenoteiktība jautājumā par Latvijas dzelzceļa finanšu līdzsvara nodrošināšanu

Sākot ar 2019.gada jūliju, Latvijā mainījās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modelis. Līdz ar to tiesību akti¹⁷ nosaka, ka valstij jānodrošina, ka normālos saimnieciskās darbības apstākļos un samērīgā laika posmā, kas nepārsniedz piecus gadus, *Latvijas dzelzceļa* peļņas un zaudējumu pārskata ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņa no citas komercdarbības, neatmaksājami ieņēmumi no privātiem avotiem, kā arī valsts finansējums ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem.

Indikatīvajā plānā uzsvērtas valsts intereses nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju un radīt apstākļus, lai *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvars izpildītos ar minimālu valsts budžeta līdzekļu iesaisti, maksimāli izmantojot biznesa vides radītās iespējas. Šādam nolūkam paredzēts izmantot trīs pakāpju *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānismu¹⁸.

Latvijas dzelzceļa finanšu līdzsvara sasniegšanas pirmā pakāpe ir saprotama ar saņemtajām infrastruktūras maksām (no kravas un pasažieru pārvadājumiem, kā arī ieņēmumiem no apkāpes vietām un citiem attiecināmajiem ieņēmumiem), kā arī finansējumu pasažieru pārvadājumu dotēšanai no valsts budžeta, otrā pakāpe – *Latvijas dzelzceļa* dividenžu atstāšana koncerna rīcībā un trešā pakāpe – papildus valsts budžeta līdzekļu iesaiste.

Revīzijā secināts, ka Satiksmes ministrijas rīcībā nav rīcībpolitikas instrumentu, lai nodrošinātu *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvaru lielākā apjomā, kā tas ir bijis līdz 2018.gadam, jo valsts budžeta bāzes izdevumos no Finanšu ministrijas puses ilgstoši netiek apstiprināts¹⁹ tāds finansējuma apjoms, kas atbilstu faktiskajām pasažieru pārvadājumu infrastruktūras izmaksām (starpība apmēram 14 milj. *euro*).

Finanšu līdzsvara mehānisms ir plānots, rēķinoties ar to, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomi nesamazināsies un tie pat palielināsies, kā arī *Latvijas dzelzceļš* strādās ar peļņu un tiks pieņemti lēmumi par dividenžu izmantošanu sabiedrības vajadzībām, kā arī Satiksmes ministrijā līdz 2019.gada septembrim nebija izveidota sistēmiska pieeja aprēķinu un/vai aplēšu veikšanā, pie kādiem riskiem un to iestāšanās pakāpēm kāds papildu finansējuma apjoms no valsts budžeta var būt nepieciešams.

Ministru kabineta rīkojums nosaka²⁰, ka jautājumu par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu *Indikatīvajā plānā* paredzēto rīcības virzienu īstenošanai, tai skaitā *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšanai, izskatīs likumprojekta par valsts budžetu kārtējam gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas. Satiksmes ministrija papildus skaidroja²¹, ka būtiska loma šajā jautājumā ir izmaksu samazināšanas programmai,

kas ir attiecīgi iezīmēta plānošanas dokumentos. Tomēr starp Satiksmes ministriju un *Latvijas dzelzceļu* noslēgtais daudzgadu līgums²² neparedz iespēju nepiešķirt papildu līdzekļus arī gadījumā, ja valsts budžeta finansiālās iespējas ir nepietiekamas.

Secināms, ka izveidotā sistēma finanšu līdzsvara nodrošināšanai var darboties pirmās un otrās pakāpes līmenī, ja tiek nodrošināts pietiekams finansējums pasažieru pārvadājumu dotēšanai no valsts budžeta, *Latvijas dzelzceļš* strādā ar peļņu un ir pieņemti lēmumi par *Latvijas dzelzceļa* valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas. Savukārt trešās pakāpes īstenošanai Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi atbilstošas īstenošanas un uzraudzības sistēmas izveidi, līdz ar to pastāv risks savlaicīgai un iekšēji reglamentētai Satiksmes ministrijas rīcībai. Ņemot vērā, ka 2019.gadā atkal ir vērojama negatīva tendence kravu pārvadājumu apjomā pa dzelzceļu, tas ir, kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 15,8%, salīdzinot ar 2018.gadu, pastāv būtisks risks, ka valsts budžeta iesaiste *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšanai būs nepieciešama jau tuvākajā nākotnē.

Satiksmes ministrijā nav izstrādāta iekšējā kārtība vai procedūra, kas noteiktu kā tieši Satiksmes ministrija nodrošina infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespēju izskatīšanu, lai gan *Indikatīvajā plānā* pie finanšu līdzsvara otrās pakāpes noteikts, ka “papildus būtu jāizskata iespējas turpināt infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespējas”.

Būtiskākie ieteikumi

Valsts kontrole šajā revīzijā Satiksmes ministrijai un *Latvijas dzelzceļam* sniedz ieteikumus, kurus ieviešot tiks uzlabota dzelzceļa nozares attīstības plānošana, investīciju projektu īstenošana un uzraudzība, tādējādi sekmējot nozares ilgtspēju un izaugsmi, tai skaitā tiks:

- ❖ uzlabota nākamā perioda vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentu kvalitāte – skaidri definējot ieguvumus nozarei un sabiedrībai, kas tiks sasniegti, īstenojot attiecīgo politiku; tiks noteikti rezultatīvie rādītāji, kuri vispilnīgāk raksturo mērķa sasniegšanu un resursu izlietojumu, tāpat attīstības plānošanas dokumentos identificētajām būtiskākajām dzelzceļa nozares problēmām tiks apzināti iespējamie risinājumi to novēršanai un riski, tādējādi veicinot kompleksu dzelzceļa nozares attīstību;
- ❖ izvērtēta iespēja praktiski izmantot *Dzelzceļa likumā*²³ noteikto stimulu – samazināt infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksas un piekļuves maksas līmeni, tādējādi veicinot dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspējas paaugstināšanos;
- ❖ veicināts, ka valsts budžeta bāzes izdevumos tiek apstiprināts tāds finansējuma apjoms, kas atbilst faktiskajām pasažieru pārvadājumu infrastruktūras izmaksām, tādējādi stiprinot stabilitāti *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšanā un atvieglojot finanšu plānošanu Satiksmes ministrijai;
- ❖ izveidota iekšējā kontrole Satiksmes ministrijā, lai nodrošinātu *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara trešās pakāpes īstenošanas uzraudzību, tādējādi ministrija būs gatava operatīvi rīkoties;
- ❖ izstrādāts un *Latvijas dzelzceļa* ikdienas darbā integrēts risku vadības process, lai investīciju projektu vadības ietvaros nodrošinātu savlaicīgu risku identificēšanu un atbilstošu risku novērtēšanas vai to ietekmes mazināšanas pasākumu īstenošanu;
- ❖ pilnveidota projektu plānošana un ar to īstenošanu saistīto iepirkumu ierosināšana un kvalitātes kontrole.

Revidentu ieskatā, apsteidzoša nozares attīstības politikas plānošana un optimāls projektu organizācijas process varētu samazināt resursu izlietojuma neatbilstības riskus nākotnē.

Ziņojuma struktūra

Informācija ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- ❖ kopsavilkums;
- ❖ dzelzceļa nozares īss raksturojums;
- ❖ revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi, sadalot tos divās nodaļās ar apakšnodaļām;
- ❖ revidējamās vienības iesniegtais viedoklis par paveikto revīziju;
- ❖ revīzijas raksturojums (revīzijas mērķis, juridiskais pamatojums, Valsts kontroles un revidējamās vienības atbildība, revīzijas apjoms un ierobežojumi), kritēriji un metodes;
- ❖ ziņojumā izmantotie termini un skaidrojumi;
- ❖ ziņojuma pielikumi.

Ziņojuma pirmajā nodaļā ir vērtēts dzelzceļa nozares attīstības plānošanas un īstenošanas process. Labākai ziņojuma satura uztveramībai secinājumi un konstatējumi ir strukturēti apakšnodaļās, savukārt ieteikumi ir apkopoti nodaļas beigās. Nodaļā ir analizētas attīstības plānošanas dokumentos identificētās būtiskākās risināmās problēmas, noteiktais rīcības plāns, definētais rezultāts un rezultatīvie rādītāji, starpposma izvērtēšana, *Indikatīvā plāna* izstrādes gaita, maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un tās noteikšanas termiņi, kā arī *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšana.

Otrajā nodaļā ir vērtēts dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu plānošanas, īstenošanas un uzraudzības process un tas, vai šis process nodrošina projektu īstenošu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām. Labākai ziņojuma satura uztveramībai secinājumi un konstatējumi ir strukturēti apakšnodaļās, savukārt ieteikumi ir apkopoti nodaļas beigās. Nodaļā ir analizēti projektu sasniedzamie rādītāji, projektu apstiprināšanas un uzsākšanas process, kā arī uzraudzība un risku vadība.

Sadaļā “Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes” ietverta informācija par revīzijas veikšanas mērķi, juridisko pamatojumu, atbildību, apjomu, ierobežojumiem, kā arī norādīti vērtēšanas kritēriji.

Dzelzceļa nozares īss raksturojums

Satiksmes ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarēs. Transporta nozare ietver dzelzceļa, autosatiksmes, jūrniecības un aviācijas apakšnozares, kā arī pasažieru pārvadājumu, tranzītpārvadājumu un bīstamo kravu pārvadājumu jomas²⁴.

Dažādos dokumentos izmanto atšķirīgu klasifikāciju, piemēram, “dzelzceļa nozare”, “dzelzceļa apakšnozare”, “dzelzceļa transporta nozare”. Ziņojumā tiks izmantots termins “dzelzceļa nozare”.

Dzelzceļš ir transporta sistēma, kura kā organizatoriski tehnisks komplekss ietver:

- ❖ dzelzceļa infrastruktūru;
- ❖ ritošo sastāvu un tā funkcionēšanai nepieciešamās ēkas un būves;
- ❖ pārvadātājus;
- ❖ dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus;
- ❖ personas, kuras pārvadātāja, apkalpes vietas operatora, kravas saņēmēja, kravas nosūtītāja vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzdevumā nodrošina attiecīgos tehnoloģiskos procesus (dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi, dzelzceļa ritošā sastāva būvniecību, remontu un tehnisko apkopi un manevru darbus);
- ❖ apkalpes vietas;
- ❖ apkalpes vietu operatorus²⁵.

Dzelzceļa infrastruktūra ir kompleksa inženierbūve, kurā ietilpst:

- ❖ dzelzceļa virsbūve (sliedes (sliežu ceļi), pārmiju pārvedas, gulšņi, balasts un citi virsbūves elementu piederumi), pārbrauktuves un pārejas;
- ❖ zeme zem sliežu ceļiem, inženiertehniskās būves (tilti, ceļa pārvadi, caurtekas, ūdens novadīšanas ietaises, komunikāciju kanāli, atbalsta sienas vai aizsargsienas u.tml.);
- ❖ robežzīmes un aizsargstādījumi;
- ❖ dzelzceļa signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas līnijas, iekārtas vilcienu kustības drošības garantēšanai, pārmiju stāvokļa un signālu regulēšanai, luksofori, signālrādītāji un signālzīmes;
- ❖ dzelzceļa telekomunikāciju tīkli;
- ❖ dzelzceļa elektroapgādes gaisvadu un kabeļu līnijas, kontakttīkli, transformatoru un vilces apakšstacijas;
- ❖ stacijas, izmaiņas punkti un pieturas punkti;
- ❖ ēkas un būves, kas nepieciešamas dzelzceļa infrastruktūras objektu uzturēšanai, remontam un lietošanai²⁶.

Satiksmes ministrijas padotībā esošo iestāžu kompetence attiecībā uz dzelzceļa nozari:

- ❖ Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs veic²⁷ valsts pārvaldes funkcijas īstenošanu smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā;
- ❖ Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija veic²⁸ valsts pārvaldes funkcijas īstenošanu dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas uzraudzībā un kontrolē, lai nodrošinātu minēto jomu regulējošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un izpildi;

- ❖ Valsts dzelzceļa administrācija veic²⁹ virkni funkciju, piemēram, saskaņo dzelzceļa kravu pārvadājumu pasūtījuma līgumu projektus, izskata pieteikumu iesniedzēju sūdzības, uzrauga konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku, izvērtē apdraudējumu, ko dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi, veic infrastruktūras reģistrāciju, veic ritošā sastāva reģistrāciju, izsniedz pārvadātāja licences dzelzceļa pārvadājumu veikšanai un citas funkcijas.

Satiksmes ministrija ir 100% valsts kapitāla daļu turētāja:

- ❖ *Latvijas dzelzceļš*, kas veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu³⁰, kā arī ir 100% kapitāla daļu turētājs šādās meitas sabiedrībās:
 - SIA “LDZ Cargo”³¹, kas nodarbojas ar vietējiem un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, nodrošina vilces pakalpojumus, sniedz kravas vagonu izmantošanas pakalpojumus, kā arī organizē starptautiskos pasažieru pārvadājumus;
 - SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”³², kas veic lokomotīvu un vagonu remontu, lokomotīvu nomu, ekipēšanu un modernizāciju, kā arī ir 100% kapitāla daļu turētājs:
 - SIA “Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija””³³, kas dibināts ar mērķi attīstīt vagonbūvi Latvijā;
 - SIA “LDZ infrastruktūra”³⁴, kas veic sliežu ceļu būvniecību un kapitālo remontu;
 - SIA “LDZ apsardze”³⁵, kas sniedz fiziskās un tehniskās apsardzes pakalpojumus;
 - AS “LatRailNet”³⁶ (turpmāk – *LatRailNet*) ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas veicēja, apstiprina maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem, sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kā arī pieņem lēmumus par konkrēta pārvadātāja vilcienu norīkošanu;
 - SIA “LDZ Loģistika”³⁷, kas sniedz kravas ekspedīcijas un loģistikas pakalpojumus, kā arī nodarbojas ar jaunu kravas plūsmu piesaisti un veicina kravu pārvadājumus starp Eiropas un Āzijas valstīm;
- ❖ AS “Pasažieru vilciens”³⁸, kas ir vienīgā iekšzemes sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja, kas pārvadā pasažierus pa dzelzceļu visā Latvijas teritorijā, kā arī 51% kapitāla daļu turētāja:
 - AS “VRC Zasulauks”³⁹, kas ir vadošais motorvagonu ritošā sastāva remonta un tehniskās apkalpošanas uzņēmums Baltijā. Otrs akcionārs AS “Rīgas vagonbūves rūpnīca”⁴⁰;
- ❖ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”⁴¹, kas ir *Rail Baltica* projekta aktivitāšu ieviesēja Latvijā, kā arī 33,3% kapitāla daļu turētāja:
 - AS “RB Rail”⁴², kas ir *Rail Baltica* globālā projekta ieviesēja. Pārējie akcionāri OÜ “Rail Baltic Estonia” Igaunijā, UAB “Rail Baltica statyba” un AB “Lietuvos geležinkeliai” Lietuvā.

Dzelzceļa pārvadājumus Latvijas teritorijā veic SIA “LDZ Cargo” (kravu un starptautiskie pasažieru pārvadājumi), AS “Pasažieru vilciens” (iekšzemes pasažieru pārvadājumi), SIA “Gulbenes – Alūksnes bānītis” (iekšzemes pasažieru pārvadājumi) un trīs privātie kravu pārvadājumu uzņēmumi – AS “Baltijas Tranzīta serviss”⁴³, AS “Baltijas Ekspresis”⁴⁴ un SIA “EURO RAIL CARGO”⁴⁵, kā arī AB “Lietuvos geležinkeliai”, kurš kopš 2017.gada beigām nodrošina pasažieru pārvadājumus maršrutā Viļņa – Daugavpils.

Dzelzceļa tīkls Latvijā savienots ar Igauniju, Lietuvu, Krieviju un Baltkrieviju.

Ekspluatējamo dzelzceļa līniju kopējais garums:

- ❖ Latvijā – 1860 km⁴⁶;
- ❖ Lietuvā – 1911 km⁴⁷;
- ❖ Igaunijā – 916 km⁴⁸.

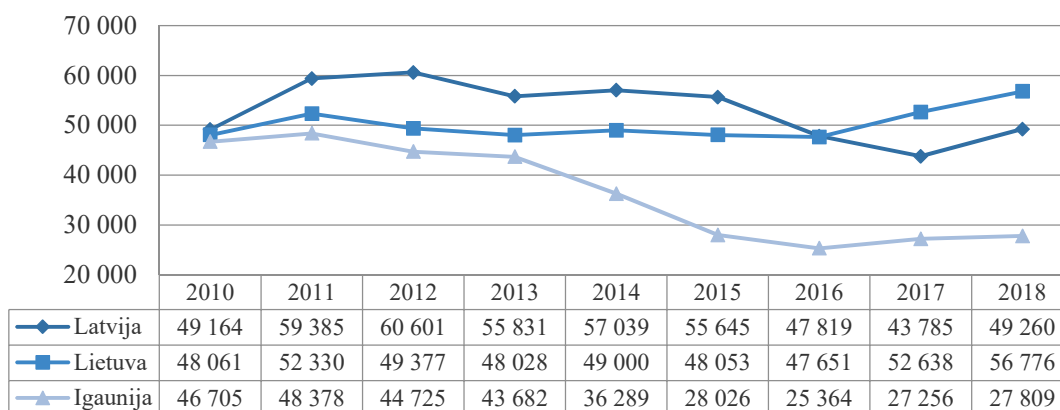
No tām Latvijā elektrificēts 251 km jeb 13,5% no ekspluatējamo dzelzceļa līniju kopējā garuma⁴⁹, Lietuvā – 152 km⁵⁰ jeb 8% un Igaunijā – 132 km⁵¹ jeb 14,4%.

Iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumi veido niecīgu daļu no visiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem Latvijā, piemēram, 2019.gadā tikai 4,12% no visiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem bija iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumi, 2018.gadā – 2,77%, 2017.gadā – 3,77%, 2016.gadā – 3,10%, 2015.gadā – 3,00%, 2014.gadā – 2,20% un 2013.gadā – 2,11%, pārējo daļu no kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu veido starptautiskie kravu pārvadājumi.

Savukārt lielāko daļu starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu veido importa pārvadājumi, un pārējo daļu – eksporta un tranzīta pārvadājumi. Piemēram, 2019.gadā saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes informāciju⁵² no visiem starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem 82,8% veidoja importa pārvadājumi, un tikai 11,4% – tranzīta pārvadājumi un 5,8% – eksporta pārvadājumi. 2018.gadā no visiem starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem attiecīgi 84,5% veidoja importa pārvadājumi, 10,5% – tranzīta pārvadājumi un 5% – eksporta pārvadājumi, bet 2017.gadā no visiem starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem attiecīgi 86,8% veidoja importa pārvadājumi, 8,8% – tranzīta pārvadājumi un 4,4% – eksporta pārvadājumi.

Importa dzelzceļa kravu pārvadājumus 2018.gadā veidoja pārvadājumi no Krievijas – 70,1%, no Baltkrievijas – 25,4%, no Lietuvas – 2,3% un no pārējām valstīm – 2,2%. Salīdzinot – 2017.gadā importa dzelzceļa kravu pārvadājumus veidoja pārvadājumi no Krievijas – 78,2%, no Baltkrievijas – 17%, no Lietuvas – 2,9% un no pārējām valstīm – 1,9%.

Transporta nozares attīstību Latvijā kopumā ļoti būtiski ietekmēja ģeopolitiskā situācija kopš 2014.gada (Krievijas agresija pret Ukrainu, tai sekojošās Eiropas Savienības sankcijas pret Krieviju un Krievijas atbildes reakcija) un Krievijas īstenotā ostu attīstības programma, kas tai dod iespējas lielu daļu beramkravu un lejamkravu izslēgt no tranzīta caur Latviju⁵³.



1.attēls. Kopējie kravu pārvadājumi pa dzelzceļu Latvijā, Lietuvā un Igaunijā laika posmā no 2010.gada līdz 2018.gadam (tūkst. tonnu)⁵⁴.

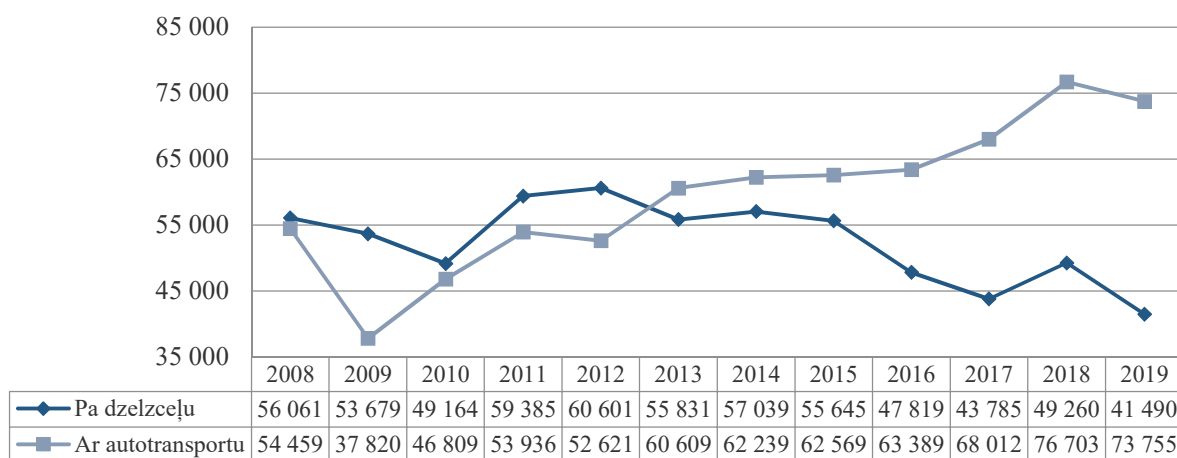
Salīdzinot visas trīs Baltijas valstis, var redzēt, ka Latvijā ir vismainīgākā situācija kopējo dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomā (skatīt 1.attēlu).

Latvijas Bankas ekonomistu vērtējumā, Latvijas ostu un dzelzceļa transporta sniegto pakalpojumu uzlabošanās vērtējama kā īslaicīga, jo tā saistīta ar Krievijas infrastruktūras remontu⁵⁵.

2019.gadā Latvijā atkal ir vērojama negatīva tendence kravu pārvadājumos pa dzelzceļu (skat. 2.attēlu), tas ir, salīdzinot kravu pārvadājumu apjomu 2019.gadā (41 490 tūkst. tonnu) ar kravu pārvadājumu apjomu 2018.gadā (49 260 tūkst. tonnu), secināms, ka kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 15,8% jeb 7770 tūkst. tonnu.

Latvijas dzelzceļš revīzijas laikā skaidroja⁵⁶, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā stratēģiski būtiski partneri ir Krievija un Baltkrievija, kā arī jāņem vērā šo valstu stratēģiskie mērķi un politiskie lēmumi. Lai gan 2018.gadā kravu pārvadājumu apjomi pa dzelzceļu pieauga, tomēr 2019.gadā vērojams būtisks to samazinājums, ko *Latvijas dzelzceļš* skaidro ar ģeopolitisko situāciju, mainīgiem tirgus apstākļiem un izmaiņām kravu pārvadājumu struktūrā. Visu minēto faktoru ietekmē ir būtiski samazinājies ogļu un naftas produktu kravu pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu.

Gadu laikā mainījies arī pa dzelzceļu pārvadāto kravu sadalījums pa preču grupām, piemēram, ja 2010.gadā no visām pārvadātajām kravām 36% veidoja kokss un naftas pārstrādes produkti un 30% – akmeņogles, brūnogles, jēlnafta un dabasgāze, tad 2018.gadā jau 46% veidoja akmeņogles, brūnogles, jēlnafta un dabasgāze un tikai 23% – kokss un naftas pārstrādes produkti. Jāatzīmē, ka akmeņogles, brūnogles, jēlnafta un dabasgāzes vienmēr ir veidojusi būtisku daļu no pārvadāto kravu apjoma, tas ir, 2010.gadā tie bija 30%, 2015.gadā – 34%, 2017.gadā – 40% un 2018.gadā – 46%.



2.attēls. Kravu pārvadājumi pa dzelzceļu un ar autotransportu Latvijā laika posmā no 2008.gada līdz 2019.gadam (tūkst. tonnu)⁵⁷.

Kravu pārvadājumu apjomam ar autotransportu jau vairākus gadus ir vērojama augšupejoša tendence un desmit gadu laikā kopš 2008.gada ar autotransportu pārvadāto kravu apjoms palielinājies 1,4 reizes. Attiecīgi, ja 2014.gadā kravu pārvadājumu apjoms ar autotransportu sastādīja 52% no visiem kravu pārvadājumiem, tad 2015.gadā tas sastādīja jau 53%, 2016.gadā – 57%, 2017.gadā un 2018.gadā – 61%.

Dzelzceļa nozares attīstības plānošana

Atbildīga un pārdomāta nozares attīstības plānošana sekmētu ne tikai dzelzceļa nozares, bet arī kopumā valsts ilgtspējīgu un stabilu attīstību.

Dzelzceļa likums reglamentē dzelzceļa darbības un satiksmes drošības principus, kā arī dzelzceļa pārvaldes kārtību un nosaka, ka:

- ❖ valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru attīsta atbilstoši nepieciešamībai, ņemot vērā Eiropas Savienības vispārīgās vajadzības, arī vajadzību sadarboties ar kaimiņos esošajām trešajām valstīm⁵⁸;
- ❖ valsts politiku dzelzceļa transporta nozarē īsteno Satiksmes ministrija atbilstoši transporta politikas plānošanas dokumentiem⁵⁹.

Satiksmes ministrijas nolikums nosaka, ka ministrija izstrādā, organizē un koordinē transporta politikas īstenošanu⁶⁰, un tieši Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departaments ir atbildīgs par dzelzceļa nozares politikas izstrādāšanu, koordinēšanu un tās īstenošanas uzraudzīšanu⁶¹.

Attīstības plānošanas procesa izvērtējums

Satiksmes ministrijas pieeja dzelzceļa nozares attīstības plānošanā nav bijusi pietiekami efektīva un tikai daļēji nodrošina politikas veidošanas pamatprincipu ievērošanu.

Revīzijā konstatētie trūkumi nozarei būtisko risināmo problēmu identificēšanā rada šķēršļus efektīvai attīstības politikas īstenošanai jau pašos šī procesa pirmsākumos un nerada labvēlīgus priekšnoteikumus plānoto rezultātu sasniegšanai, šim mērķim piešķirto finanšu līdzekļu ekonomiskai izmantošanai.

Konstatētas nepilnības attīstības plānošanas rīcības plāna izstrāde:

- lai gan attīstības plānošanas dokumentos ir noteikti projekti, kuri identificēti kā nozīmīgi, lai uzlabotu dzelzceļa konkurētspēju, tomēr to uzsākšana ir atlikta vairāku gadu garumā vai pat ir pieņemti lēmumi par projektu neturpināšanu;
- attīstības plānošanas dokumentos nav apzināti iespējamie risinājumi un riski, tai skaitā ieviešanas un finanšu risks vairāku dzelzceļa nozarei svarīgu problēmu risināšanai. Tāpat, piemēram, problēmai – nav skaidras politikas attiecībā uz dzelzceļa līnijām, kurās kustība pārtraukta, – bija noteikts pasākums, lai to novērstu, tomēr šis pasākums nav īstenots joprojām. Vidēji gadā šādu dzelzceļa līniju uzturēšana dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam *Latvijas dzelzceļš* izmaksā 400 000 *euro*.

Satiksmes ministrijas izmantotā pieeja plānoto rezultātu un rezultatīvo rādītāju noteikšanā neļauj pilnībā novērtēt un identificēt labumu, ko sabiedrība un nozare iegūs, ja tiks ieguldīti finanšu resursi plānotās dzelzceļa nozares attīstības politikas īstenošanā, jo:

- nav dots skaidrs un vienots definējums plānotajam rezultātam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra;
- projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” rezultatīvo rādītāju – CO₂ emisijas apjoma samazinājumu – ir iespējams sasniegt arī bez šī projekta īstenošanas, ja būtiski samazinās dzelzceļa kravu pārvadājumu kopējais apjoms vai tiek veikta esošo lokomotīvu modernizācija;
- rezultatīvā rādītāja – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma – *Pamatnostādņu* ieviešanas laikā būtiski mainīts (no 70% uz 43%). Tomēr 2017.gadā un 2018.gadā arī šis rādītājs netika sasniegts;
- vairāki rezultatīvie rādītāji nav sasniedzami attīstības plānošanas dokumentu darbības laikā.

2017.gadā Satiksmes ministrija veica starpposma izvērtējumu *Pamatnostādnēm* kā rezultātā tika pārskatīti rezultatīvie rādītāji, aktivitātes un to izpildes termiņi. Lai gan izvērtējumā ir iekļauts skaidrojums par atkāpēm no aktivitāšu izpildes termiņa, tomēr nav sniegts vērtējums vai un cik lielā mērā atkāpes no sākotnēji – 2013.gadā noteiktajiem termiņiem kopumā var ietekmēt politikas rezultāta – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra – sasniegšanu plānotajā termiņā.

Revidentu vērtējumā, Satiksmes ministrija savā darbā nav ievērojusi šādus attīstības plānošanas pamatprincipus:

- dokumentu saskaņotības princips;
- finansiālo iespēju princips;
- ilgtspējīgas attīstības princips.

Vērtējot *Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam*⁶² un *Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020.gadam*⁶³ iekļauto informāciju, var secināt, ka abos attīstības plānošanas dokumentos kā prioritārie pasākumi dzelzceļa nozares attīstībai izvirzīti:

- ❖ Austrumu – Rietumu dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana un modernizācija;
- ❖ *Rail Baltica* projekta īstenošana;

❖ Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas īstenošana.

Rīcības plāni un konkrēti pasākumi transporta, tai skaitā dzelzceļa nozares, politikas attīstības mērķu sasniegšanai ir iestrādāti vidēja termiņa politikas plānošanas dokumentā *Pamatnostādnes* (apstiprinātas 2013.gada 27.decembrī un aktualizētas 2018.gada 27.februārī).

Transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, tai skaitā Eiropas Savienības fondus⁶⁴. Mērķis atbilst abos augstākajos attīstības plānošanas dokumentos izvirzītajām prioritātēm un rīcības virzieniem.

Pamatnostādnes noteiktās prioritātes līdz 2020.gadam⁶⁵:

- ❖ valsts autoceļu sakārtošana;
- ❖ dzelzceļa elektrifikācija (svarīgs transporta sistēmas ilgtspējas faktors, jo nākotnē noteikti palielinās konkurētspēju);
- ❖ sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana;
- ❖ Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana, saglabājot Latvijas tranzīta nozares lomu Austrumu – Rietumu transporta koridorā, iekļaujoties vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, palielinot apstrādājamo kravu apjomus un piesaistot jaunas kravu plūsmas, tai skaitā kravas ar augstāku pievienoto vērtību, saglabājot stabilu maksu par publiskās lietošanas infrastruktūras izmantošanu mainīgu kravu pārvadājumu apjomu apstākļos, izmantojot *Dzelzceļa likumā* paredzētā daudzgadu līguma mehānismu.

Pamatnostādnes tāpat kā abos augstākajos attīstības plānošanas dokumentos⁶⁶ kā prioritātes dzelzceļa nozares attīstībai noteiktas Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija un Austrumu – Rietumu dzelzceļa transporta koridora attīstība.

Indikatīvais plāns, kas ir pirmais attīstības plānošanas dokuments, kas ir tieši vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību, tika apstiprināts 2018.gada 6.novembrī un ietver turpmākās rīcības plānu, tai skaitā pasākumus un izpildes termiņus. Lai gan Direktīva⁶⁷ paredzēja, ka indikatīvajai dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijai jābūt izstrādātai un publicētai līdz 2014.gada 16.decembrim, tomēr Latvijā tā tika apstiprināta gandrīz četrus gadus vēlāk. Detalizētu izvērtējumu par *Indikatīvā plāna* izstrādes gaitu skatīt 6.pielikumā.

Attīstības plānošana ir principu, mērķu un to sasniegšanai nepieciešamās rīcības izstrāde nolūkā īstenot politiski noteiktas prioritātes un nodrošināt sabiedrības un teritorijas attīstību⁶⁸. Attīstības plānošanas dokumentā izvirza mērķus un sasniedzamos rezultātus attiecīgā politikas jomā vai teritorijā, apraksta noskaidrotās problēmas un paredz to risinājumus, izvērtē šo risinājumu iespējamo ietekmi, kā arī plāno turpmāko politikas īstenošanai un rezultātu novērtēšanai nepieciešamo rīcību⁶⁹.



3.attēls. Nepilnības Satiksmes ministrijas sagatavotajos attīstības plānošanas dokumentos.

Attīstības plānošanas dokumentos identificētās būtiskākās risināmās problēmas

Lai gan visām *Pamatnostādnēs*⁷⁰ ietvertajām būtiskākajām risināmām problēmām ir ietekme uz dzelzceļa nozares attīstību⁷¹, tomēr ne visos gadījumos ir identificējamas aktivitātes to novēršanai. Piemēram, tikai divas no sešām pārvaldības un tiesiskā ietvara problēmām bija plānots risināt ar *Pamatnostādnēs* paredzētajām aktivitātēm, turklāt arī identificēto aktivitāšu īstenošana nenotiek plānotajā laikā. Detalizētu izvērtējumu par attīstības plānošanas dokumentos identificētajām būtiskākajām risināmām problēmām skatīt 1.pielikumā.

Indikatīvajā plānā iekļautas tikai sešas risināmas būtiskākās problēmas no *Pamatnostādnēs* identificētajām, lai gan kopumā bija identificētas 11 problēmas, kas attiecas uz dzelzceļa nozari (kā viena no problēmām minēta nenoslēgtais daudzgadu līgums (noslēgts 2018.gada 9.novembrī) un dzelzceļa savienojuma neesamība ar Rietumeiropu, kuru var novērst *Rail Baltica* projekts).

Vērtējot *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā* ietverto informāciju, konstatēts, ka nav apzināti iespējamie risinājumi un riski, tai skaitā īstenošanas un finanšu risks, šādu problēmu mazināšanai un novēršanai:

- ❖ nav stimulu, kas veicinātu autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz citiem transporta veidiem (piemēram, dzelzceļu);
- ❖ neskatoties uz publiski akceptētu lēmumu par autoceļu vai dzelzceļu projektu nepieciešamību, Latvijas likumdošana negarantē savlaicīgu zemju iegūšanu sabiedriskām vajadzībām, – tas kavē projektu īstenošanu;

- ❖ nepietiekams dzelzceļa šķērsojumu pāri Daugavai nodrošinājums Rīgas reģionā, kas var ierobežot attīstīt Rīgas ostas aktivitātes Daugavas kreisajā krastā (Bolderāja u.c.), ja tiek aizliegti kravu pārvadājumi cauri Rīgas centram;

līdz ar to Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi visaptverošu valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānošanai nepieciešamo problēmu risinājumu. Šāda pieceja nozares attīstības plānošanai jau pašos pirmsākumos rada šķēršļus efektīvai attīstības politikas īstenošanai, rezultātu sasniegšanai un no šim mērķim piešķirto finanšu līdzekļu izmantošanai.

Satiksmes ministrija revīzijas laikā skaidroja⁷², ka:

- ❖ mainot maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu aprēķināšanas shēmu ar 2019.gada jūliju, paredzams, ka tiks veicināta autoceļu atslogošana no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz dzelzceļu;
- ❖ veikusi visas nepieciešamās darbības, lai ierosinātu atsevišķu regulējumu izmaiņas stratēģiskās nozīmes objektiem, tomēr minētā iniciatīva netika atbalstīta no pārējo ministriju puses, līdz ar to netika virzīta tālākai izskatīšanai;
- ❖ tiek plānoti un projektēti divi Daugavas dzelzceļa šķērsojumi.

Attīstības plānošanas dokumentos noteiktais rīcības plāns

Dzelzceļa nozares attīstības īstenošanas plāna pasākumi un aktivitātes noteikti *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā*.

Vērtējot šo attīstības politikas īstenošanas dokumentu izpildi un laika gaitā veiktos grozījumus, Valsts kontrole konstatēja plānoto aktivitāšu kavēšanos un noteikto termiņu pagarināšanu. Detalizētu izvērtējumu skatīt 2. un 3.pielikumā.

Revīzijā konstatēts, ka:

- ❖ vairākas aktivitātes ir plānots īstenot būtiski vēlāk, nekā sākotnēji tika paredzēts *Pamatnostādnēs* (2013.gada 27.decembrī apstiprinātajā redakcijā) un aktuālie projektu īstenošanas termiņi vidēji par vienu gadu pārsniedz arī 2018.gada 27.augustā veiktajos *Pamatnostādņu* grozījumos precizētos aktivitāšu īstenošanas termiņus;
- ❖ projektam “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana”, kurš sākotnēji bija plānots kā pirmais īstenojamais projekts, uzsākšanas datums tika atlikts par pieciem gadiem un nepilnu gadu pēc līguma noslēgšanas ar Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu tika pieņemts lēmums projektu pārtraukt. Tai pašā laikā *Indikatīvajā plānā* šis projekts ir identificēts kā nozīmīgs projekts, kurš jāturpina, lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju;
- ❖ projektam “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”, kuru sākotnēji bija paredzēts sākt īstenot 2014.gadā un pabeigt 2020.gadā, tika pagarināts uzsākšanas datums par trim gadiem un pabeigšanas datums par vienu gadu. Gandrīz pēc pusotra gada pēc līguma noslēgšanas ar Sadarbības iestādi tika pieņemts lēmums projektu pārtraukt un novirzīt finansējumu tāda projekta īstenošanai, kura īstenošana sākotnēji tika plānota bez publiskā finansējuma;
- ❖ projekta “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija” sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2017.–2020.gads mainīts uz 2019.–2023.gadu, un, lai gan Satiksmes ministrija 2018.gada decembrī sniedza informācija, ka projekts tiks īstenots bez publiskā finansējuma piesaistes, tomēr pēc nepilna gada tika pieņemts lēmums pārtraukt citu projektu un tam paredzēto finansējumu novirzīt šī projekta īstenošanai;

- ❖ aktivitāte “GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve”, kuru sākotnēji bija plānots īstenot no 2014. līdz 2017.gadam, tika svītrotā no attīstības plānošanas dokumenta 2017.gadā.

Lai gan attīstības plānošanas dokumentos ir noteikti projekti, kuri identificēti kā nozīmīgi, lai uzlabotu dzelzceļa konkurētspēju, tomēr to uzsākšana tiek atlikta vai arī tiek pieņemti lēmumi par to neturpināšanu.

Revidentu vērtējumā, Satiksmes ministrija, plānojot politikas attīstību un tās mērķu sasniegšanai nepieciešamās rīcības, nav ievērojusi šādus attīstības plānošanas pamatprincipus⁷³:

- ❖ dokumentu saskaņotības princips, piemēram, *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā* paredzēto aktivitāšu un pasākumu izpildes termiņi atšķiras, tāpat ir vērojamas atšķirības viena un tā paša politikas rezultāta rezultatīvo rādītāju noteikšanā;
- ❖ finansiālo iespēju princips, piemēram, lai gan sākotnēji projektu “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija” bija plānots īstenot *Latvijas dzelzceļa* kredīt līdzekļu pieejamības robežās un bez publiskā finansējuma piesaistes, tomēr 2019.gadā tika pieņemts lēmums pārtraukt citu projektu un tā finansējumu novirzīt šī projekta īstenošanai;
- ❖ ilgtspējīgas attīstības princips, piemēram, *Pamatnostādnēs* projektam “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2014.–2016.gads mainīts uz 2019.–2022.gadu un *Indikatīvajā plānā* projekta plānotā pabeigšana pārcelta vēl par vienu gadu. Lai gan 2018.gadā tika noslēgts līgums starp *Latvijas dzelzceļu* un Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu, tomēr 2019.gadā tika pieņemts lēmums to pārtraukt uz nenoteiktu laiku.

Attīstības plānošanas dokumentos definētais rezultāts un rezultatīvie rādītāji

Attīstības plānošanas dokumentos – gan *Pamatnostādnēs*, gan *Indikatīvajā plānā* – kā sasniedzamais dzelzceļa nozares politikas rezultāts noteikts – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra.

Revīzijā konstatēts (detalizētu informāciju skatīt 4.pielikumā), ka Satiksmes ministrijas sagatavotajos attīstības plānošanas dokumentos nav dots skaidrs un vienots definējums terminam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra. Līdz ar to nav iespējams pilnībā novērtēt, kāds būs labums, ko sabiedrība un nozare iegūs, ja tiks ieguldīti finanšu resursi politikas īstenošanā.

Šis ir kārtējais trūkums Satiksmes ministrijas pieejā dzelzceļa nozares attīstības politikas plānošanai, kas nelabvēlīgi ietekmē efektīvu plānoto mērķu īstenošanu un rezultātu sasniegšanu. Rezultātu un rezultatīvo rādītāju plānošanā esam konstatējuši vēl citas nepilnības.

Pamatnostādnēs un *Indikatīvajā plānā* 2019.gadā kā vienojošie abu dokumentu rezultatīvie rādītāji ir dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma un CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos, lai gan kopumā ir noteikti vairāki rādītāji (skatīt 4.pielikuma 1.tabulu).

Viens no šiem rezultatīvajiem rādītājiem – CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos – ir saistīts tikai ar *Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas* projektu. Šim projektam ir gan būtiska ietekme plānoto mērķu sasniegšanā, gan arī – paredzēta lielākā daļa no plānotā finansējuma. Tāpēc ir svarīgi precīzi definēt projekta rezultātu un rādītājus, lai nerastos šaubas par politikas attīstības plānotāju rīcības pamatojumu, izvēloties šo politikas ieviešanas pasākumu.

Valsts kontroles vērtējumā Satiksmes ministrijai nav izdevies noteikt *Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas* projekta rezultatīvo rādītāju tā, lai būtu iespējams novērtēt, kāds būs labums, ko

sabiedrība un nozare iegūs, ja tiks ieguldīti finanšu resursi šajā attīstības politikas īstenošanas pasākumā, jo:

- ❖ projekta rezultāta rādītājs nav sasniedzams līdz 2023.gada beigām, kā to paredz Ministru kabineta noteikumi⁷⁴, jo plānotais projekta īstenošanas laiks ir līdz 2023.gada beigām un projekta ietvaros radītās infrastruktūras ekspluatācija sāksies tikai 2024.gadā. Līdz ar to reāla projekta īstenošanas ietekme uz CO₂ emisijas apjoma samazinājumu būtu novērtējama tikai 2024.gada beigās (skatīt sadaļu *Projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji*);
- ❖ CO₂ emisijas apjoma samazinājums ir iespējams arī bez šī projekta īstenošanas tad, ja būtiski samazinās dzelzceļa kravu pārvadājumu kopējais apjoms vai tiek veikta esošo lokomotīvu modernizācija.

Revidenti ir konstatējuši, ka otrs attīstības plānošanas rezultatīvais rādītājs – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma – lai gan tiek noteikts ar lielu pieaugumu, tomēr netiek sasniegts un nav paredzētas darbības mērķa sasniegšanai, tādējādi liekot sabiedrībai nepamatoti cerēt uz atbildīgo institūciju īstenoto pasākumu ietekmi uz sabiedrībā un tautsaimniecībā attīstības plānošanas dokumentos solītām pārmaiņām.

Pamatnostādņu īstenošanas laikā no 2013.gada līdz 2018.gadam rādītāja – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma – apmērs ir ievērojami samazināts, no 70% līdz 43% (skatīt 4.pielikuma 2.tabulu). Tomēr 2017.gadā un 2018.gadā arī šis rādītājs netika sasniegts.

Neraugoties uz iepriekš minēto pieredzi rezultatīvā rādītāja – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma – noteikšanā, tā vērtības samazināšanā un faktiskajā izpildē piecu gadu laikā, 2018.gada otrajā pusē Satiksmes ministrijas sagatavotajā *Indikatīvajā plānā* atkal līdz 2022.gadam tiek plānots līdz 70% no sauszemes pārvadājamām kravām novirzīt uz dzelzceļu. Tajā pašā laikā neviens no pasākumiem ne šajā *Indikatīvajā plānā*, ne iepriekš minētajos attīstības plānošanas dokumentos tieši nav saistīts ar kravu pārvešanu no autoceļiem uz dzelzceļu vai kravu pieauguma veicināšanu.

Lai sasniegtu attīstības plānošanas dokumentos definētos rezultātīvos rādītājus, paredzēts īstenot aktivitātes, tai skaitā projektus ar dažādu Eiropas Savienības finanšu instrumentu līdzfinansējumu. Šiem projektiem tiek noteikti rādītāji, kuri tieši nav saistāmi ar *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā* noteiktiem rezultatīvajiem rādītājiem, kaut arī šie projekti ir paredzēti kā pasākumi un/vai aktivitātes šo attīstības plānošanas dokumentu īstenošanai:

- ❖ 2007.–2013.gada plānošanas perioda pasākums “TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un *Rail Baltica*)”, kurā ietilpst vairāki projekti, rezultāti un rādītāji:
 - iznākuma rādītājs tika noteikts izbūvētā TEN-T dzelzceļa kopgarums;
 - rezultāta rādītājs tika noteikts dzelzceļa posma Rīga – Krustpils (tai skaitā Skrīveri – Krustpils iecirknis) caurlaides spēja;
- ❖ 2014.–2020.gada plānošanas perioda pasākums “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve”, kurā ietilpst vairāki projekti, rezultāti un rādītāji:
 - iznākuma rādītājs tika noteikts staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni;
 - rezultāta rādītājs tika noteikts infrastruktūras caurvedes spēja;
- ❖ 2014.–2020.gada plānošanas perioda pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” rezultāti un rādītāji:
 - iznākuma rādītājs tika noteikts rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju garums;

- rezultāta rādītājs – CO₂ emisijas samazinājums dzelzceļa pārvadājumos.

Par nekonsekventu pieeju rādītāju plānošanā un neefektīvu pieeju politikas attīstības plānošanā kopumā liecina revīzijā konstatētais saistībā ar projektiem “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija”. Proti, 2019.gada beigās Satiksmes ministrija un *Latvijas dzelzceļš* būtiski mainīja *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā* paredzētos projektus, atsakoties no viena īstenošanas par labu otram, kaut arī sākotnēji plānoto politikas attīstības mērķu un rezultātu sasniegšanai kā nepieciešami bija plānoti abi šie projekti (vairāk informācijas skatīt sadaļā *Projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji*). Līdz ar to revīzijā nevarējām gūt pārlicību, ka Satiksmes ministrija, plānojot nozares attīstību, jau sākotnēji bija identificējusi pasākumus, kuriem būtu visnozīmīgākā ietekme uz plānotā mērķa – konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, – un rezultāta – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra – sasniegšanu.

Attīstības plānošanas dokumentu starpposma izvērtējums

Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam īstenošanas uzraudzības ziņojumā sniegti ieteikumi attiecībā uz nepieciešamību pietiekami izvērti izvērtēt turpmākās investīcijas un to potenciālo atdevi dzelzceļa infrastruktūrā, tomēr Satiksmes ministrija nav ņēmusi vērā šos ieteikumus (detalizētu informāciju skatīt 5.pielikumā).

2017.gadā Satiksmes ministrija veica starpposma izvērtējumu *Pamatnostādnēm*, kā rezultātā tika pārskatīti rezultatīvie rādītāji, aktivitātes un to izpildes termiņi. Lai gan izvērtējumā ir iekļauts skaidrojums par atkāpēm no aktivitāšu izpildes termiņa, tomēr nav sniegts vērtējums, vai un cik lielā mērā atkāpes no sākotnēji – 2013.gadā noteiktajiem termiņiem kopumā var ietekmēt politikas rezultāta – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra – sasniegšanu plānotajā termiņā.

Maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu

Nozares ekspertu vērtējumā maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ir viens no svarīgākajiem dzelzceļa infrastruktūras konkurētspējas, kas ir attīstības plānošanas dokumentu politikas rezultāts, aspektiem.

Satiksmes ministrija kā transporta politikas veidotāja nav izmantojusi iespēju vērtēt:

- Latvijā izvēlētās maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu konkurētspēju, ietekmi uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjomiem vai ietekmi uz transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu un valsts budžetu;
- maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem paziņošanas termiņa ietekmi uz kravu pārvadātāju saimnieciskās darbības plānošanu un nav veikusi nepieciešamos pasākumus atbilstoša termiņa noteikšanai normatīvajos aktos.

Lai turpmāk kravu pārvadātājiem to saimnieciskās darbības plānošanai nodrošinātu savlaicīgu un pilnīgu informāciju par maksāšanas noteikumiem, kā arī lai Satiksmes ministrija spētu savlaicīgi plānot nozares politiku un tai nepieciešamo budžetu, nepieciešams izvērtēt iespēju normatīvo aktu līmenī noteikt minimālos termiņus infrastruktūras maksas izmaiņu paziņošanai pirms izmaiņu spēkā stāšanās.

LatRailNet ir Latvijas dzelzceļa meitas uzņēmums, kas saskaņā ar *Dzelzceļa likumu* veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu.

Saskaņā ar Direktīvu⁷⁵ no 2019.gada 1.jūlija tiek ieviesti Eiropas Savienības vienotā dzelzceļa tirgus atvēršanas pasākumi, kas paredz infrastruktūras maksas aprēķinu balstīt uz tiešo izmaksu principu, kam var tikt piemēroti stingri reglamentēti uzcenojumi atkarībā no tirgus iespējām tos maksāt.

2016.gada februārī atbilstoši Direktīvas⁷⁶ prasībām veikti grozījumi *Dzelzceļa likumā*, kas nosaka, ka *LatRailNet* var nolemt, ka ne ilgāk kā līdz 2019.gada 3.jūlijam tiek pakāpeniski piemērota Komisijas Īstenošanas regula 2015/909 (2015.gada 12.jūnija) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus (turpmāk – Regula)⁷⁷.

Atbilstoši Direktīvai⁷⁸, Regulai un tajās noteiktajam termiņam *LatRailNet* 2017.gada 30.jūnijā apstiprināja noteikumus “Maksas aprēķināšanas shēma”⁷⁹:

- ❖ kas nosaka kārtību, kādā aprēķina maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām;
- ❖ kuros noteikts, ka aprēķins veikts atbilstoši tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Tiešās izmaksas aprēķina kā starpību starp izmaksām, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kā arī par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, un neattiecināmajām izmaksām. Saskaņā ar Regulu par neattiecināmajām izmaksām atzīstams salīdzinoši plašāks izmaksu pozīciju loks, nekā tas bijis noteikts līdz šim⁸⁰. Saskaņā ar Regulu kā neattiecināmās izmaksas tiek noteiktas, piemēram, fiksētās izmaksas, kas saistītas ar kāda līnijas posma darbības nodrošināšanu, kuras infrastruktūras pārvaldītājam ir jāsedz pat tad, ja vilcienu kustība nenotiek, zemes vai citu pamatlīdzekļu iegādes, pārdošanas, demontāžas, dekontaminācijas, rekultivācijas vai nomas izmaksas, izmaksas, kas saistītas ar tehnoloģisko progresu vai novecošanos u.c. izmaksas.

Dzelzceļa likums nosaka⁸¹, ka *LatRailNet* lēmumus par maksas apmēru publicē savā tīmekļvietnē, norādot šo lēmumu publicēšanas datumu.

2019.gada 17.jūnijā *LatRailNet* valde ir pieņēmusi lēmumu infrastruktūras maksas lielumu noteikšanai periodam pēc 2019.gada 1.jūlija⁸². No lēmuma secināms, ka *LatRailNet* atbilstoši kompetencei nodrošinājis, ka ir:

- ❖ izvērtēta ietekme uz infrastruktūru, pārvadātāju produktivitāti un tirgus spēju norēķināties par pakalpojumu atsevišķos tirgus segmentos;
- ❖ aprēķināta saprātīga pārvaldītāja peļņas norma;

- ❖ aprēķinātas katra kustības veida pilnās koriģētās izmaksas un pieļaujamie maksas uzcenojumu diapazoni;
- ❖ veikta tirgus apstākļu salīdzinošā analīze dažādos tirgus segmentos.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrija kā transporta politikas veidotāja nav izmantojusi iespēju vērtēt Latvijā izvēlētajās maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu konkurētspēju, ietekmi uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjomiem vai ietekmi uz transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu un valsts budžetu.

Satiksmes ministrijas ieskatā, saskaņā ar piemērojamās likumdošanas nosacījumiem tiek nodrošināta infrastruktūras maksas noteikšanas neatkarība, līdz ar to Satiksmes ministrijai nav tiesību iejaukties maksas noteicēja, tas ir, *LatRailNet* darbībā⁸³. Secināms, ka Satiksmes ministrija transporta politikas plānošanā attiecībā uz infrastruktūras izmantošanas maksas jautājumiem paļaujas uz citu politikas īstenotāju sniegto informāciju un veiktajiem izvērtējumiem.

Direktīva⁸⁴ un *Dzelzceļa likums*⁸⁵ nosaka neatkarību publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja, kas ir *LatRailNet*, darbības nodrošināšanā.

Dzelzceļa likums tai pašā laikā nosaka, ka valsts politiku dzelzceļa transporta nozarē īsteno Satiksmes ministrija atbilstoši transporta politikas plānošanas dokumentiem⁸⁶. Tādējādi revidentu ieskatā Satiksmes ministrija mērķtiecīgas politikas īstenošanai nepieciešamus jautājumus un nosacījumus, tostarp jautājumus saistībā ar maksu par infrastruktūras izmantošanu, var iestrādāt politikas plānošanas dokumentos, kas jau ir darīts, piemēram, *Indikatīvajā plānā* ir noteikts, ka, lai nodrošinātu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju, tā jāsaglabā 2018.gada līmenī un var pieļaut tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeni.

LatRailNet, nosakot infrastruktūras maksu, ievēro *Dzelzceļa likuma*, Ministru kabineta noteikumu⁸⁷, *Indikatīvajā plānā*, pārvaldītāja *Latvijas dzelzceļš* izstrādātā “Saimnieciskās darbības plāna darbības periodam līdz 2022.gadam” (ieskaitot ieguldījumu un finanšu programmas) un “Daudz gadu līguma par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” nosacījumus.

Ievērojot minēto, Satiksmes ministrijai ir iespējas dzelzceļa politikas īstenošanai nepieciešamos, tajā skaitā ar infrastruktūras maksas politiku saistītos, jautājumus iestrādāt arī saistošajos Ministru kabineta noteikumos, *Indikatīvajā plānā* un daudz gadu līgumā.

“Maksas aprēķināšanas shēma”⁸⁸ atbilstoši minēto tiesību un plānošanas dokumentu⁸⁹ nosacījumiem teorētiski paredz vairākas iespējas⁹⁰, kā Satiksmes ministrija var ietekmēt *LatRailNet* lēmuma pieņemšanu saistībā ar infrastruktūras maksas noteikšanu⁹¹, no kuriem pamatā faktiski tiek izmantoti daudz gadu līgumā⁹² noteiktie infrastruktūras uzturēšanas izmaksu samazināšanas mērķi un stimuli, Eiropas Savienības u.c. institūciju finanšu atbalsta izslēgšana no aprēķina.

Attiecībā uz maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu *Indikatīvajā plānā*⁹³ noteiktie pamatprincipi 2018.–2022.gada periodam ir sekojoši:

- ❖ publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksai ir jābūt konkurētspējīgai, nodrošinot stabilu un prognozējamu maksu par tranzīta kravu un iekšzemes pārvadājumiem;
- ❖ valsts interesēs ir nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju, saglabājot to 2018.gada līmenī, un pieļaut pieaugumu tikai par inflācijas līmeni;
- ❖ ņemot vērā, ka kravu pārvadājumi no vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, ir būtisks tirgus segments Latvijas tautsaimniecībai, minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa maksu piecu gadu periodam jāsaglabā 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu.

Daudzgaļu līgumā noteiktais izmaksu samazināšanas mērķis un stimuls ir *Latvijas dzelzceļam* noteiktais prioritārais uzdevums nodrošināt būtiski nemainīgas minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksa sniegšanai nepieciešamās infrastruktūras uzturēšanas izmaksas⁹⁴. Izpildoties šiem nosacījumiem, *Latvijas dzelzceļa* vadībai var tikt piemērotas prēmijas vai piemaksas⁹⁵.

*Dzelzceļa likums*⁹⁶ savukārt nosaka, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir jānodrošina stimuli samazināt infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksas un piekļuves maksas līmeni.

Secināms, ka daudzgaļu līgumā netiek plānota vai veicināta infrastruktūras uzturēšanas izmaksu pārskatīšana ar mērķi tās samazināt, bet gan tikai veicināt, ka tās būtiski nemainās. Revidentu ieskatā, Satiksmes ministrijai daudzgaļu līgumā būtu jānodrošina *Dzelzceļa likuma* nosacījumiem atbilstoši stimuli, lai veicinātu samazināt infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksas, un piekļuves maksas līmeni.

Infrastruktūras maksas diferencēšana tiek nodrošināta saskaņā ar “Maksas aprēķināšanas shēma” paredzēto: atkarībā no vilcienu satiksmes ietekmes uz vidi⁹⁷, kā arī maksas diferencēšana tīkla darbības uzlabošanas nodrošināšanai⁹⁸ u.c.

Valsts transporta politikas ietvaros būtu jāvērtē infrastruktūras maksas diferencēšanas ietekmi uz politikā noteikto mērķu sasniegšanu. Pozitīvas ietekmes novērtēšanas gadījumā, infrastruktūras maksu diferencēšanas nepieciešamību varētu iestrādāt politikas plānošanas dokumentos (kā jau tas tika izdarīts attiecībā uz nosacījumu, ka minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa maksu piecu gadu periodam jāsaglabā 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu), tajā skaitā, *Indikatīvajā plānā*. Savukārt *LatRailNet* to ņemtu vērā, aprēķinot infrastruktūras maksu, un tādā veidā tiktu veicināta transporta politikas mērķu sasniegšana.

Nozares eksperti maksu par infrastruktūras izmantošanu atzīst kā vienu no svarīgākajiem dzelzceļa infrastruktūras ekonomiskiem aspektiem, līdztekus tādiem aspektiem kā sniegto pakalpojumu specifika un tirgus konjunktūra, dzelzceļa infrastruktūras darbības nodrošināšanai vajadzīgie resursi, to izmantošana un piesaistīšanas iespējas, dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēja, infrastruktūras finansēšana un valsts ietekme⁹⁹.

Valsts ietekme ir iespējama un ir saistīta arī ar sabiedrisko pakalpojumu tirgus regulatora darbību, kurai būtu jāveicina dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un izmaksu minimizācija un tīkla noslodzes palielināšana. Tāpat valsts lomai būtu jāizpaužas dzelzceļa infrastruktūras lietotāju grupu koordinācijas nodrošināšanā¹⁰⁰.

Revīzijā secināts, ka Satiksmes ministrija līdzšinēji nav pietiekami izmantojusi savas pilnvaras un iespējas dzelzceļa politikas plānošanā un tās ietekme uz dzelzceļa politikas mērķu sasniegšanu, tostarp infrastruktūras maksu, ir gan iespējama, gan palielināma.

LatRailNet pamatojoties uz ilgtermiņa infrastruktūras jaudas pieprasījumu izpēti, ir iecerējusi izstrādāt infrastruktūras maksu prognozēšanas modeli, kas ļautu prognozēt īstenoto projektu un politisko lēmumu ietekmi uz infrastruktūras maksu lielumiem. Modeļa izstrāde ir plānota *LatRailNet* “Vidēja termiņa darbība stratēģijas 2019.–2023.gadam” projektā¹⁰¹. Līdz ar to prognozējams, ka tad, kad beigsies *Indikatīvajā plānā*¹⁰² noteiktā principa, ka infrastruktūras maksa tiek saglabāta 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu piecu gadu periodā, attiecināšanas periods, arī Satiksmes ministrijas rīcībā būs instruments, kas ļaus prognozēt politisko lēmumu ietekmi uz infrastruktūras maksu, tādējādi uzlabojot politikas plānošanas procesu.

Maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu paziņošanas termiņš

LatRailNet valde 2019.gada 17.jūnijā ir pieņēmusi lēmumu¹⁰³ par maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem pēc 2019.gada 1.jūlija. Lēmums pieņemts 14 dienas pirms jauna maksas apmēra piemērošanas. Lēmums pieņemts pusotra mēnesi vēlāk salīdzinot ar *LatRailNet* sākotnēji plānoto¹⁰⁴.

Lai arī *Dzelzceļa likumā* un “Maksas aprēķināšanas shēmā”¹⁰⁵ nav noteikts kopējs, uz visiem gadījumiem un dzelzceļa pārvadājumiem attiecināms infrastruktūras maksas paziņošanas termiņš, tomēr *Dzelzceļa likums*¹⁰⁶ nosaka, ka maksāšanas noteikumi, ko piemēro starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, jāpublicē vismaz divus mēnešus pirms attiecīgās infrastruktūras maksas stāšanās spēkā.

LatRailNet lēmuma publicēšanu vēlāk nekā sākotnēji tas tika plānots skaidro¹⁰⁷ ar to, ka lēmuma pieņemšanu ir ietekmējuši no *LatRailNet* neatkarīgi ārēji apstākļi – maksas aprēķinu ietekmējoši dokumenti pieņemti tikai 2019.gada martā un aprīlī¹⁰⁸, kā arī bijis nepieciešams laiks pārrunām par vairāku Valsts dzelzceļa administrācijas administratīvo lēmumu izbeigšanu ārpustiesas procedūrās, kuru rezultātā tika mainīts *Dzelzceļa likuma* 12.¹pantā minētā minimālā pakalpojumu kompleksa apjoms. Veiktas konsultācijas arī ar Satiksmes ministriju par infrastruktūras finansēšanas modeļa izveidi pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz uz sabiedriskā pasūtījuma līguma pamata. Lēmuma pieņemšanas termiņu ietekmējuši arī *LatRailNet* veiktie atsevišķie, iepriekš neparedzētie, tehniska rakstura grozījumi “Maksas aprēķināšanas shēmā”¹⁰⁹, kas izriet no izmaksu attiecināšanas mehānisma testēšanas rezultātiem.

LatRailNet informē, ka par infrastruktūras maksas līmeni un “Maksas aprēķināšanas shēmas” grozījumu radītajām izmaiņām pieteikumu iesniedzēji saņēmuši informāciju Valsts dzelzceļa administrācijas izveidotās dzelzceļa nozares konsultatīvās padomes 2019.gada 24.aprīļa sanāksmē.

Revīzijā konstatēts, ka arī *LatRailNet* iepriekšējie lēmumi laika posmā no 2012. līdz 2014.gadam ir pieņemti neilgi – pusotru līdz divus mēnešus¹¹⁰ – pirms infrastruktūras maksas izmaiņu spēkā stāšanās. Savukārt 2017.gadā lēmums pieņemts savlaicīgi – sešus mēnešus¹¹¹ pirms maksas izmaiņām.

Revīzijā arī noskaidrots, ka maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem paziņošanas termiņam ir būtiska nozīme pārvadātāju darba plānošanā.

Viens no pārvadātājiem informē¹¹², ka, lai varētu sagatavot tarifa piedāvājumus klientiem, maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem (kas veido 30 – 40% no tarifa izmaksām) būtu vēlams zināt vismaz pusgadu iepriekš. Svarīgi savlaicīgi zināt ne tikai maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem, bet arī citu pakalpojumu cenas, kā arī normatīvo aktu regulējumus ilgākam laika periodam (nodokļu izmaiņas u.tml.), kas ļautu pārvadātājiem noteikt gala tarifus (dzelzceļa pārvadājuma maksu, kas ietver ne tikai maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem, bet arī visas pārējās pārvadātāja izmaksas, tādas kā lokomotīvu ekspluatācijas, vagonu apkopes, vagonu apskates, darba samaksu utt.) kravas saņēmējiem un termināļiem laicīgi un ilgākam laika periodam.

Savukārt cits pārvadātājs informē¹¹³, ka dzelzceļa kravu pārvadātāji un ostu termināļi, kas ir galvenie dzelzceļa kravu pārvadātāju klienti un kas tālāk pārdod komplekso (ar iekļautu dzelzceļa pārvadājumu daļu) kravas pārvadājumu pakalpojumu kravas nosūtītājiem vai kravas īpašniekiem, biznesu plāno kalendārā gada ietvaros. Dzelzceļa kravu pārvadātājiem ir kritiski svarīgi savlaicīgi zināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvadājumiem maksas lielumu, lai varētu sagatavot kvalitatīvu piedāvājumu klientiem – optimāls termiņš, pārvadātāju ieskatā, būtu ceturksni pirms kalendārā gada sākuma vai trīs mēnešus iepriekš, pirms stājas spēkā infrastruktūras maksas izmaiņas.

Satiksmes ministrijas pārstāvji revīzijas ietvaros¹¹⁴ puda viedokli, ka pie līdzšinējās kārtības nebija iespējams prognozēt, kāda būs maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem ilgtermiņā, un norādīja, ka tai būtu jābūt prognozējamai un diversificētai. Situācija, kurā maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem tiek paziņota nepilnus divus mēnešus iepriekš, apgrūtina budžeta plānošanu un lēmumu pieņemšanu par investīciju projektu īstenošanu dzelzceļa nozarē.

Vienlaikus Satiksmes ministrija atzīst¹¹⁵, ka iedibinātā kārtība paredz, ka *LatRailNet* tiekas ar nozares dalībniekiem vidēji reizi divos mēnešos un apspriež visus aktuālos jaunumus, tai skaitā arī maksas noteikšanas jautājumus.

Satiksmes ministrija kā nozares politikas veidotāja nav vērtējusi maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem paziņošanas termiņa ietekmi uz kravu pārvadātāju saimnieciskās darbības plānošanu.

Kopumā secināms, ka:

- ❖ lai arī *Indikatīvajā plānā* ir plānots, ka maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem piecu gadu periodam jāsaglabā 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeni, tādējādi būtiskas maksas izmaiņas nav prognozējamas,
- ❖ par plānotajām maksas izmaiņām tiek diskutēts konsultatīvās padomes sēdēs un nozares dalībnieku sanāksmēs pirms lēmumu par maksas izmaiņām pieņemšanas, tādējādi savlaicīgi informējot nozares dalībniekus,

tomēr, lai turpmāk kravu pārvadātājiem to saimnieciskās darbības plānošanai nodrošinātu savlaicīgu un skaidri noteiktu informāciju par maksas līmeni, kā arī lai Satiksmes ministrija savlaicīgi plānotu nozares politiku un tai nepieciešamo budžetu, ministrijai būtu jāizvērtē iespēja normatīvo aktu līmenī noteikt minimālos termiņus infrastruktūras maksas līmeņa izmaiņu paziņošanai pirms izmaiņu spēkā stāšanās.

Vienlaikus jāņem arī vērā, ka maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem jautājums nebūtu jāuzlūko atsevišķi no kopējās sistēmas. Dzelzceļa nozares dalībniekiem, tai skaitā kravu pārvadātājiem svarīgi savlaicīgi zināt ne tikai maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem, bet arī citu pakalpojumu cenas, kā arī normatīvo aktu regulējumus ilgākam laika periodam (nodokļu izmaiņas u.tml.), kas ļautu pārvadātājiem noteikt gala tarifus (dzelzceļa pārvadājuma maksu, kas ietver ne tikai maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem, bet arī visas pārējās pārvadātāja izmaksas, tādas kā lokomotīvu ekspluatācijas, vagonu apkopes, vagonu apskates, darba samaksu utt.) kravas saņēmējiem un termināļiem laicīgi un ilgākam laika periodam.

Latvijas dzelzceļa finanšu līdzsvara nodrošināšana

Sākot ar 2019.gada 1.jūliju, Latvijā ir spēkā prasība nodrošināt tādu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeli, kurš paredzētu gan līdzekļus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai, gan savlaicīgai infrastruktūras maksu finanšu izstrūkuma segšanai, ja, ievērojot jaunus maksas noteikšanas principus un ierobežojumus, infrastruktūras maksa nesedz infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas.

Lai gan Satiksmes ministrija, izpildot Direktīvas¹¹⁶ nosacījumus, ir izstrādājusi trīs pakāpju publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja – *Latvijas dzelzceļa* – finanšu

līdzsvara sasniegšanas (nodrošināšanas) mehānismu, kura principi nostiprināti daudzgadu līgumā ar valsti, tomēr revīzijā secināts, ka Satiksmes ministrijas rīcībā nav rīcībpolitikas instrumentu, lai nodrošinātu *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvaru lielākā apjomā, kā tas ir bijis līdz 2018.gadam, ko apstiprina sekojoši fakti:

- Satiksmes ministrijas sākotnēji identificētos papildus nepieciešamos līdzekļus finanšu līdzsvara nodrošināšanai nav akceptējusi Finanšu ministrija;
- valsts budžeta bāzes izdevumos ilgstoši netiek apstiprināts¹¹⁷ tāds finansējuma apjoms, kas atbilstu faktiskajām pasažieru pārvadājumu infrastruktūras izmaksām – valsts budžetā apstiprināti 23,8 milj. *euro*, bet faktiskie izdevumi par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu 2017.gadā un 2018.gadā ir līdz 38 milj. *euro*.

Finanšu līdzsvara mehānisms ir plānots, rēķinoties ar to, ka kravu pārvadājumu apjomi nesamazināsies, drīzāk palielināsies, kā arī *Latvijas dzelzceļš* strādās ar peļņu un tiks pieņemti lēmumi par dividendžu izmantošanu sabiedrības vajadzībām.

Satiksmes ministrijā līdz 2019.gada septembrim nebija izveidota sistēmiska pieeja aprēķinu un/vai aplēšu veikšanā, pie kādiem riskiem un to iestāšanās pakāpēm kāds papildu finansējums no valsts budžeta var būt nepieciešams. Līdz ar to līdzekļu apmērs valsts budžetā nepieciešamības gadījumā var nebūt pietiekams noteiktā finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Kā arī līdzekļu apmērs, ar ko teorētiski valsts budžetā būtu jāērķinās, nav aprēķināts un nav zināms.

Lai gan Ministru kabineta rīkojums par indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.–2022.gadam nosaka, ka jautājumu par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu plānā paredzēto rīcības virzienu īstenošanai izskatīs likumprojekta par valsts budžetu kārtējam gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas, tomēr noslēgtais daudzgadu līgums neparedz, iespēju nepiešķirt papildu līdzekļus, ja valsts budžeta finansiālās iespējas ir nepietiekamas. Satiksmes ministrijai, iestājoties noteiktajam riskam, ka *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvaru nevar nodrošināt, un saņemot ziņojumu, ir jāveic darbības valsts budžeta līdzekļu piesaistei finanšu līdzsvara 3.pakāpes nodrošināšanai.

Revīzijā secināts, ka izveidotā sistēma finanšu līdzsvara nodrošināšanai var darboties 1. un 2.pakāpes līmenī, ja tiek nodrošināts pietiekams finansējums pasažieru pārvadājumu dotēšanai, *Latvijas dzelzceļš* strādā ar peļņu un ir pieņemti lēmumi par *Latvijas dzelzceļa* valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas. Bet 3.pakāpes īstenošanai Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi atbilstošas īstenošanas un

uzraudzības sistēmas izveidi, līdz ar to pastāv risks savlaicīgai un iekšēji reglamentētai Satiksmes ministrijas rīcībai, kā arī pastāv risks, ka netiek nodrošināta *Indikatīvajā plānā* un daudzgadu līgumā Satiksmes ministrijai noteikto uzdevumu izpildes vadība un uzraudzība.

Tāpat Satiksmes ministrijā nav izstrādāta iekšējā kārtība vai procedūra, kas noteiktu kā tieši Satiksmes ministrija nodrošina infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespēju izskatīšanu, lai gan *Indikatīvajā plānā* pie finanšu līdzsvara 2.pakāpes noteikts, ka “papildus būtu jāizskata iespējas turpināt infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespējas”.

Sākot ar 2019.gada 1.jūliju, saskaņā ar *Dzelzceļa likuma* grozījumiem¹¹⁸ un Regulas 2015/909, prasībām, nepieciešams nodrošināt tādu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeli, kurš paredzētu līdzekļus gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai, gan savlaicīgai infrastruktūras maksu finanšu iztrūkuma segšanai, ja, ievērojot jaunos maksas noteikšanas principus un ierobežojumus, infrastruktūras maksa nesedz infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas.

Valsts un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pienākumi attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru noteikti Direktīvā 2012/34/ES¹¹⁹, kas attiecīgi noteikti arī *Dzelzceļa likumā*¹²⁰ – valsts nodrošina, ka normālos saimnieciskās darbības apstākļos un samērīgā laika posmā, kas nepārsniedz piecus gadus, *Dzelzceļa likuma* 6.pantā minētā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskata ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņa no citas komercdarbības, neatmaksājami ieņēmumi no privātiem avotiem, kā arī valsts finansējums (iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus) ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem.

Saskaņā ar minētajiem tiesību aktiem, izstrādāts *Indikatīvais plāns*¹²¹, kurš kalpo par pamatu *Latvijas dzelzceļa* saimnieciskās darbības plāna izstrādei, un, pamatojoties uz to, tiek noslēgts daudzgadu līgums ar valsti, kurā noteikti publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanas principi, finansējuma avoti, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas un kvalitātes rādītāji, kā arī plānošanas periodā sasniedzamie mērķi un uzdevumi.

Indikatīvajā plānā uzsvērtas valsts intereses nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju un radīt apstākļus, lai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars izpildītos ar minimālu valsts budžeta līdzekļu iesaisti, maksimāli izmantojot biznesa vides radītās iespējas. Šādam nolūkam paredzēts izmantot trīs pakāpju publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānismu¹²².

Satiksmes ministrijā darbs pie *Indikatīvā plāna* notika jau kopš 2014.gada, un tā pirmā redakcija tika sagatavota, apspriesta ar nozari un iesniegta saskaņošanai 2016.gada 29.septembrī, tādējādi secināms, ka tajā ietvertā finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānisma saskaņošana nodrošināta atbilstoši normatīvajiem aktiem¹²³.

Ievērojot to, ka finanšu līdzsvara nodrošināšanā iesaistīto pušu publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldības un attīstības intereses atšķiras, jo:

- ❖ pārvaldītāju prasība bija nepaaugstināt maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu vairāk par inflācijas līmeni valstī,
- ❖ savukārt Finanšu ministrija uzstāja uz valsts budžeta līdzekļu sabalansēšanu esošā finansējuma ietvaros, paredzot, ka valsts budžeta apakšprogrammai 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa

publiskai infrastruktūrai” papildu līdzekļi netiks plānoti, trīspakāpju finansēšanas mehānisma izstrāde ir kā kompromisa priekšlikums, par kuru panākta visu saskaņošanā iesaistīto pušu vienošanās.

Tātad, ievērojot jaunos maksas noteikšanas principus un ierobežojumus sākot ar 2019.gadu, nepieciešams nodrošināt tādu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeli, kurš paredzētu – gan līdzekļus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai, gan savlaicīgai infrastruktūras maksas finanšu iztrūkuma segšanai, ja infrastruktūras maksa nesedz infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas.

Indikatīvajā plānā ir noteikts¹²⁴, kas ir nepieciešams plānotā finansēšanas mehānisma realizēšanai:

- ❖ finansējuma apmērs valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros jānodrošina atbilstoši valsts pasūtījumam pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, ņemot vērā plānotos pārvadājumu apjomus un apstiprināto maksu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem (ne mazākā apmērā par 2018.gada faktiski aprēķināto līmeni), un nepieciešamības gadījumā jautājums par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu plānā paredzēto rīcības virzienu īstenošanai 2019.gadā un turpmākajos gados izskatāms likumprojekta par valsts budžetu 2019.gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un centrālo valsts iestāžu prioritāro pasākumu pieteikumiem, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas;
- ❖ konceptuāli pieņemto Ministru kabineta lēmumu par *Latvijas dzelzceļa* valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas 2018.–2021.gadā¹²⁵ jāieestrādā ikgadējā likumprojektā par valsts budžetu un likumprojektā par vidēja termiņa budžeta ietvaru attiecīgajos periodos;
- ❖ savlaicīgi lēmumi par valsts budžeta līdzekļu novirzīšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara atjaunošana viena kalendārā gada laikā no zaudējumu konstatēšanas brīža, ieskaitot nepieciešamo avansa maksājumu plānošana.

Secināms, ka 1.pakāpes realizēšanai attiecībā uz valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” AS “Pasažieru vilciens” pilnu izdevumu par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu segšanai nepieciešams finansējums ne mazākā apmērā par 2018.gada faktisko līmeni.

Indikatīvā plāna 7.sadaļā “Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetiem” norādīts, ka plāna īstenošanai no valsts budžeta nepieciešams papildu finansējums 14,2 milj. *euro* valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”. Vidēja termiņa budžeta ietvaros likumā valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” jau plānotais finansējums 2019.gadam un 2020.gadam ir 23,9 milj. *euro*. Tātad kopā 2019.–2020.gada valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” nepieciešamais valsts budžeta finansējums pirmās pakāpes nodrošināšanai (budžetā plānotais un papildus nepieciešamais) ir 38,1 milj. *euro* gadā.

2.tabula. AS “Pasažieru vilciens” piešķirtie līdzekļi par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu kopš 2016.gada, *euro*¹²⁶.

Gads	Sākotnēji likumā apstiprināts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”	Faktiskā budžeta izpilde ar papildus piešķirtajiem līdzekļiem no budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”
2016	23 874 774	29 874 774
2017	23 874 774	38 083 845
2018	27 874 774	36 616 387
2019	23 874 774	-

2018.gadā papildus finansējumam valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ir piešķirti¹²⁷ papildu līdzekļi 12 741 613 *euro* apmērā no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem izlietojums” AS “Pasažieru vilciens”, lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteikto izdevumu kompensēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu. Kopā 2018.gadā Satiksmes ministrija AS “Pasažieru vilciens” par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārskaitījusi 36 616 387 *euro*, kas ir 2017.gadam pielīdzināms izdevumu apmērs¹²⁸ (skatīt 2.tabulu).

Secināms, ka valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” bāzē apstiprinātais finansējums (23 874 774 *euro*) ir nepietiekams vai nav atbilstošs *Indikatīvajā plānā* norādītajam kopējam nepieciešamajam finansējumam 2019.gadā un 2020.gadā (38 100 000 *euro*).

Papildus secināms, ka, ņemot vērā, ka *Indikatīvajā plānā* ir noteikts¹²⁹, ka, lai nodrošinātu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksu līdzsvaru ar ieņēmumiem, no infrastruktūras maksas no pasažieru pārvadājumu pakalpojumu segmenta, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nepieļaujot aizliegto šķērssubsidēšanu no citiem tirgus segmentiem, finansējums valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” jāparedz atbilstoši valsts pasūtījumam pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, ņemot vērā plānotos pārvadājumu apjomus un apstiprināto maksu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem un līdzekļus pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai 2018.gada līmenī. Savukārt nekur nav noteikts, kas saprotams ar 2018.gada līmeni – vai 2018.gadā budžeta likumā plānotie 27,8 milj. *euro* vai 2018.gadā faktiski pārskaitītā dotācija AS “Pasažieru vilciens” par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu 36,6 milj. *euro* apmērā, vai 2019.–2020.gada valsts budžeta bāzē plānotie 23,8 milj. *euro* vai arī *Indikatīvajā plānā* kopā kā nepieciešami norādītie 38 milj. *euro*.

Revidentu ieskatā, valsts budžetā jāplāno un jāapstiprina tāds valsts budžeta finansējuma apmērs, lai saskaņā ar plānoto finanšu līdzsvaru 1.pakāpei nepieciešamais finansējums attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pilnajām infrastruktūras izmaksām būtu skaidri noteikts, valsts budžetā plānots un apstiprināts, tādējādi nodrošinot gan to, ka valsts budžets sniedz skaidru un patiesu priekšstatu par faktiski nepieciešamo dotācijas apmēru izdevumu kompensēšanai par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, gan budžeta apakšprogrammas plānošanas atbilstību tiesību aktam¹³⁰.

2.pakāpes nodrošināšanai ir pieņemts Ministru kabineta 2018.gada 15.maija rīkojums Nr.212, kurš nosaka, ka *Latvijas dzelzceļš* nemaksā dividendes no 2018.–2020.pārskata gada peļņas.

Indikatīvajā plānā pie finanšu līdzsvara 2.pakāpes noteikts, ka papildus būtu jāizskata iespējas turpināt infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespējas. Satiksmes ministrija 2019.gada jūnijā nesniedza informāciju, kā tieši Satiksmes ministrija nodrošina infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespēju izskatīšanas turpināšanu un atzina¹³¹, ka Satiksmes ministrijas rīcībā nav mehānisma vai sviru, kā ietekmēt infrastruktūras izmaksas. Tāpat Satiksmes ministrijā nav izstrādāta iekšējā kārtība vai procedūra, kas noteiktu, kā tieši Satiksmes ministrija nodrošina infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespēju izskatīšanu. Savukārt revīzijas noslēgumā Satiksmes ministrija informēja, ka infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas iespēju izskatīšanu ministrija kā akcionārs veic kapitāldaļu pārvaldības funkciju ietvaros.

3.pakāpes nodrošināšana paredz savlaicīgu lēmumu par valsts budžeta līdzekļu novirzīšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai pieņemšanu. 3.pakāpe tiek izmantota tikai tad, ja pirmās divas nedod nepieciešamo rezultātu (galvenais pamatrisks, kā rezultātā varētu iestāties 3.pakāpe, – būtisks kravu apjoma kritums).

Satiksmes ministrijā ir paredzēta un noteikta kapitāla daļu pārvaldības kārtība¹³², kurā paredzēti ar kapitālsabiedrību uzraudzību saistīti uzdevumi, bet 2019.gada septembrī detalizācija vai uzdevumi saistībā ar konkrēti finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma noteikšanu un izlietojuma kontroli nav. Tāpat 2019.gada septembrī nav noteikta kārtība, kādā Satiksmes ministrija nodrošina, ka *Latvijas dzelzceļš* ar finanšu līdzekļiem rīkojas lietderīgi, tas ir, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu izlietojumu – līdzekļu lietderības izvērtējumu izstrādātie procesi un kārtības neparedz.

Daudz gadu līgumā noteikts¹³³, ka, ja kārtējā gada laikā ceturkšņa atskaites periodā būtiski (vairāk nekā 10%) samazinās infrastruktūras pārvaldītāja ienākumi no minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksa sniegšanas salīdzinājumā ar attiecīgu iepriekšējā gada laika periodu vai pasliktinās citi nozīmīgi saimnieciskās darbības apstākļi no *Latvijas dzelzceļam* neatkarīgu iemeslu dēļ, *Latvijas dzelzceļš* sagatavo informatīvo ziņojumu, uz kura pamata Satiksmes ministrija veic līgumā paredzētās darbības valsts budžeta papildu finansējuma nodrošināšanai. Minētie punkti, kā arī Satiksmes ministrijas valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtībā noteiktās procedūras nodrošina, ka Satiksmes ministrija saņems informāciju par risku finanšu līdzsvaram un varēs organizēt valsts budžeta līdzekļu piesaisti.

Revīzijas ietvaros ir saņemti Satiksmes ministrijas atbilstoši kārtībai¹³⁴, izstrādātie vērtējumi par *Latvijas dzelzceļa* darbības rezultātiem par 2017., 2018. un 2019.gadu (kur attiecināms), Satiksmes ministrijas iesniegtās *Latvijas dzelzceļa* ceturkšņa finanšu atskaites par 2017.gadu, 2018.gadu un 2019.gada 1. un 2.ceturksni, Satiksmes ministrijas finansista atzinumi par *Latvijas dzelzceļa* darbības vispārīgo raksturojumu 2017., 2018. un 2019.gadā, *Latvijas dzelzceļa* padomes vērtējums par noteikto gada finanšu mērķu un nefinanšu mērķu izpildi.

Minētie pārskati un atzinumi sniedz priekšstatu par *Latvijas dzelzceļa* finansiālajiem rādītājiem un citiem kapitālsabiedrības raksturojošiem lielumiem pārskata periodā, un, revidentu ieskatā, tie ļautu ar gada un/vai ceturkšņa regularitāti identificēt riskus, ja tādi rastos, saistībā ar *Latvijas dzelzceļa* peļņas rādītāju kritumu (finanšu līdzsvara sasniegšanas nosacījums ir pozitīvas peļņas esamība). Minētās kārtības neietver konkrētu Satiksmes ministrijas amatpersonu darbību vai procedūru aprakstu, kādas būtu veicamas, ja tiktu konstatēti negatīvi *Latvijas dzelzceļa* darbības rezultāti un būtu nepieciešama savlaicīgu lēmumu pieņemšana par valsts budžeta līdzekļu novirzīšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Tā kā saņemtajos pārskatos nav sniegta informācija par negatīvām *Latvijas dzelzceļa* peļņas tendencēm, jo tādu nav bijis, revidenti nevar novērtēt, kāda būtu bijusi Satiksmes ministrijas rīcība, ja tiktu identificēti riski *Latvijas dzelzceļa* peļņas rādītājiem.

Attiecībā uz finanšu līdzsvara 3.pakāpes īstenošanai nepieciešamā finansējuma apmēru *Indikatīvajā plānā*¹³⁵ noteikts, ka precīza valsts budžeta līdzekļu nepieciešamība šobrīd nav nosakāma, jo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs nav pieņēmis lēmumu par atsevišķiem tirgus segmentiem, kur infrastruktūras maksa tiks noteikta atbilstoši tiešajām izmaksām, kam pieskaitīts saskaņā ar tirgus situāciju noteikts uzcenojums, kā arī nav iespējams prognozēt 3.pakāpē noteikto pamatrisku jeb būtisku kravu apjoma kritumu.

Revīzijā konstatēts, ka sākotnēji *Indikatīvā plāna* projektā¹³⁶ Satiksmes ministrija bija aprēķinājusi plāna ieviešanai, tajā skaitā finanšu līdzsvara nodrošināšanai, papildus nepieciešamo izdevumu apmēru, tomēr, pamatojoties uz *Indikatīvā plāna* saskaņošanas procesā sniegtajiem Finanšu ministrijas iebildumiem, ka papildu līdzekļi no valsts budžeta dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai papildus nevar būt paredzēti, jo brīvu finanšu resursu nav¹³⁷, *Indikatīvais plāns* precizēts un nepieciešamā papildu finansējuma aprēķini izņemti. Minētajā sākotnējā projekta aprēķinā pēc Satiksmes ministrijas aplēsēm “1.1.Finanšu līdzsvara nodrošināšanai dzelzceļa līniju uzturēšanai un atjaunošanai, tai skaitā maznoslogotās dzelzceļa līnijās, kurās ienākumi no maksas par infrastruktūras izmantošanu nav atbilstoši izdevumiem par attiecīgās infrastruktūras uzturēšanu (4.1.2.), un Elektrificētās infrastruktūras pasažieru pārvadājumiem nodrošināšanai(4.1.4.)” papildus nepieciešami 13 milj. *euro* laika posmā no 2017. līdz 2020.gadam un turpmāk, savukārt “1.2.Finanšu līdzsvara nodrošināšanai *pesimistiskā scenārija realizēšanās gadījumā*” papildus nepieciešami 15,3 milj. *euro* 2018., 2019. un 2020.gadā un 15 milj. *euro* turpmāk ik gadu (tas ir, ja kravu pārvadājumu apjoms līdz 2020.gadam nepārsniedz vidēji 40 milj. tonnu gadā).

Indikatīvā plāna finanšu līdzsvara mehānisms ir plānots, rēķinoties ar to, ka kravu apmērs nesamazinās vai pat palielinās, *Latvijas dzelzceļš* strādā ar peļņu, kā arī ir pieņemti lēmumi par dividendžu izmantošanu. Satiksmes ministrija intervijās ar revidentiem ir paudusi pārliecību, ka papildu valsts budžeta līdzekļi (bez pasažieru pārvadājumiem nepieciešamās dotācijas) vidēja termiņa budžeta ietvaros jāplāno un jāpiesaista nebūs. Minētais atbilst Finanšu ministrijas uzstādījumam.

Satiksmes ministrijas viedokli par to, ka, iespējams, valsts budžeta papildu finansējums nebūs jāpiesaista, pamato tas, ka *Indikatīvajā plānā* prognozētie kravu apjomi līdz 2022.gadam ir prognozēti ar augošu tendenci, nevis samazinājumu, tāpat tie plānoti arī *Latvijas dzelzceļa* vidēja termiņa darbības stratēģijā 2017.–2022.gadam¹³⁸. *Latvijas dzelzceļa* stratēģijā peļņas rādītāji laika posmam līdz 2022.gadam plānoti ar plus zīmi jeb 2019.–2022.gada laika posmam aptuveni 2018.gada peļņas līmenī bez būtiskām izmaiņām. Arī vidēja termiņa budžeta ietvaros (arī līdz 2022.gadam) finanšu līdzsvara riski no *Latvijas dzelzceļa* puses netiek prognozēti.

Kā jau minēts iepriekš, 2018.gadā, salīdzinot ar 2017.gadu, kravu pārvadājumu apjoms pieauga par 12,5% un sasniedza 49,3 milj. tonnu. Savukārt 2019.gada pirmajos vienpadsmit mēnešos Latvijā atkal ir vērojama negatīva tendence kravu pārvadājumos pa dzelzceļu, tas ir, salīdzinot kravu pārvadājumu apjomu 2019.gada pirmajos vienpadsmit mēnešos (38,4 milj. tonnu) ar kravu pārvadājumu apjomu 2018.gada pirmajos vienpadsmit mēnešos (44,8 milj. tonnu), secināms, ka kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 14,3% jeb 6,4 milj. tonnu.

Daudzgaļu līgumā¹³⁹ atrunāti finanšu līdzsvara sasniegšanas nosacījumi, kā arī pušu rīcība, ja būtiski (vairāk nekā 10%) samazinās infrastruktūras pārvaldītāja ienākumi.

Secinām, ka, lai arī Ministru kabineta rīkojums Nr.588¹⁴⁰, ar ko apstiprinātais *Indikatīvais plāns* nosaka, ka jautājumu par valsts budžeta papildu līdzekļu piešķiršanu plāna īstenošanai izskata likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas, tomēr noslēgtais daudzgaļu līgums¹⁴¹ neparedz iespēju nepiešķirt papildu līdzekļus, ja to nepieļauj valsts budžeta finansiālās iespējas. Satiksmes ministrijai, iestājoties noteiktajam riskam, ka *Latvijas*

dzelzceļa finanšu līdzsvaru nevar nodrošināt un iesniedz ziņojumu Satiksmes ministrijā¹⁴², ir jāveic darbības valsts budžeta līdzekļu piesaistei finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Faktiski secināms, ka situācijā, ja iestājas finanšu līdzsvara riski, ir noteikts, ka Satiksmes ministrijai ir jānodrošina valsts budžeta līdzekļu piesaiste. Tomēr uz 2019.gada septembri Satiksmes ministrijā nebija izstrādāta detalizēta iekšējās kontroles procedūra, nosakot atbildīgās struktūrvienības informācijas par finanšu līdzsvara finansējuma piesaisti virzību, izvērtēšanu un nepieciešamā finansējuma piesaisti. Tāpat Satiksmes ministrijā nebija aprēķinu un aplēšu, pie kādiem riskiem un to iestāšanās pakāpēm kāds papildu finansējums no valsts budžeta var būt nepieciešams, līdz ar to valsts budžetā nepieciešamības gadījumā varētu nebūt pietiekams līdzekļu apmērs noteiktā finanšu līdzsvara nodrošināšanai, un šis līdzekļu apmērs, ar ko teorētiski valsts budžetam būtu jāērķinās, nebija aprēķināts un nebija zināms.

Revidentu ieskatā, izveidotā sistēma finanšu līdzsvara nodrošināšanai var darboties 1. un 2.pakāpes līmenī, ja tiek nodrošināts un ir pietiekams finansējums pasažieru pārvadājumu dotēšanai un ir pieņemti lēmumi par *Latvijas dzelzceļa* valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas, bet 3.pakāpes īstenošanai līdz 2019.gada septembrim Satiksmes ministrija nebija nodrošinājusi atbilstošas īstenošanas un uzraudzības sistēmas izveidi.

Ieteikumi

Satiksmes ministrijai, sagatavojot vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentus:

- ❖ nodrošināt kvalitatīvu dzelzceļa nozares attīstības plānošanu, to balstot pierādījumos un objektīvā nozares stratēģiskā analizē, vērtējot visu ģeopolitisko un ekonomisko faktoru kopumu;
- ❖ izvērtēt un veikt nepieciešamās darbības, lai *Pamatnostādnēs* ietvertajām būtiskākajām risināmām problēmām, kas attiecas uz dzelzceļa nozari un arī visu transporta nozari kopumā, tiktu apzināti iespējamie risinājumi un riski, tai skaitā īstenošanas un finanšu risks;
- ❖ izstrādāt skaidru un vienotu definējumu noteiktajam dzelzceļa nozares politikas rezultātam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra, lai turpmāk būtu iespējams kvalitatīvi identificēt atbilstošākos pasākumus un aktivitātes rezultāta sasniegšanai un objektīvi izmērīt to sasniegšanas pakāpi;
- ❖ pārskatīt un identificēt atbilstošākos rezultātīvos rādītājus, kas vispilnīgāk raksturo mērķa sasniegšanu un resursu izlietojumu, kā arī nodrošināt, ka noteiktos rezultātīvos rādītājus ir iespējams sasniegt attiecīgā attīstības plānošanas dokumenta darbības laikā un visos attīstības plānošanas dokumentos viena politikas rezultāta sasniegšanai tiek pielietoti vismaz daži vienādi rezultātīvie rādītāji, kā arī vienādu rezultātīvo rādītāju sasniedzamie apmēri dažādos politikas plānošanas dokumentos ir salāgoti.

Satiksmes ministrijai izvērtēt iespēju infrastruktūras maksas konkurētspējas veicināšanai izmantot *Dzelzceļa likumā*¹⁴³ noteikto stimulu – samazināt infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksas un piekļuves maksas līmeni.

Satiksmes ministrijai izvērtēt iespēju normatīvo aktu līmenī noteikt minimālos termiņus infrastruktūras maksas izmaiņu paziņošanai pirms izmaiņu spēkā stāšanās.

Satiksmes ministrijai izveidot iekšējās kontroles sistēmu finanšu līdzsvara 3.pakāpes īstenošanai, veicot aplēses un nepieciešamo papildu valsts budžeta līdzekļu aprēķinus, ņemot vērā iespējamās kravu pārvadājumu apjomu krituma riskus un *Latvijas dzelzceļa* peļņas rādītāju samazināšanās riskus, kā arī izstrādāt kārtību vai procedūru Satiksmes ministrijas noteikto darbību veikšanai finanšu līdzsvara

uzraudzībai un nodrošināšanai kompetences ietvaros, tai skaitā informācijas aprītei par risku finanšu līdzsvaram un savlaicīgu valsts budžeta līdzekļu piesaistes apzināšanu un organizēšanu.

Satiksmes ministrijai virzīt priekšlikumus nepieciešamā valsts budžeta finansējuma plānošanai pilnā apjomā valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammā 31.04.00. "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai" finanšu līdzsvara 1.pakāpes nodrošināšanai.

Valsts kontrole informēs Finanšu ministriju par revīzijas rezultātiem un aicinās izvērtēt un sniegt nepieciešamo atbalstu Satiksmes ministrijai jautājuma risināšanā par valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00. "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai" bāzes noteikšanu tādā apjomā, kas atbilst faktiskajiem AS "Pasažieru vilciens" izdevumiem par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti

Infrastruktūras iespējām ir būtiska nozīme dzelzceļa kustības organizēšanā, jo dzelzceļa satiksmē viss atkarīgs no dzelzceļa infrastruktūras jaudas jeb tās caurlaides un caurvedes spējas. Lielāka caurlaides spēja nodrošina iespēju, ka lielāks vilcienu skaits izbrauks attiecīgo posmu. Caurvedes spēja parāda, kādu maksimālo kravas apjomu var pārvadāt attiecīgajā posmā. Lielāka caurlaide un caurvede ļauj palielināt infrastruktūras efektīvu izmantošanu¹⁴⁴.

Dzelzceļa infrastruktūras jaudas uzlabošana ļauj palielināt infrastruktūras efektīvu izmantošanu, līdz ar to, balstoties uz sākotnējo vajadzību un nepieciešamību izvērtējumu, rūpīgi izvēlēti un saimnieciski atbildīgi īstenoti dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti ir būtiski infrastruktūras attīstībai.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs¹⁴⁵ ir *Latvijas dzelzceļš*, kas nodrošina arī infrastruktūras atjaunošanu, kā arī tiesību aktos noteiktajā kārtībā piedalās tās attīstīšanā¹⁴⁶.

Projekts ir process, ko veido koordinētu un kontrolētu norišu kopums, kuram ir noteikti sākuma un beigu termiņi un kura īpašām prasībām atbilstošais mērķis jāsasniedz, iekļaujoties atvēlētajos laika, izdevumu un resursu ietvaros. Lai nodrošinātu efektīvu projektu īstenošanu, nepieciešams veikt atbildīgu, regulāru un savlaicīgu risku vadību.

Saskaņā ar *Pamatnostādnēm* transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, tai skaitā Eiropas Savienības fondus.

Darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”¹⁴⁷ norādīts, ka Kohēzijas politikas fondu investīcijas transporta nozarē ir balstītas uz *Pamatnostādnēm*, kas atspoguļo Latvijas redzējumu par konkurētspējīgu, ilgtspējīgu, komodālu transporta sistēmu, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus.

Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” ietvaros paredzēts īstenot divus pasākumus:

- ❖ 6.2.1.1.pasākums “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, tai skaitā:
 - projekts “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”;
- ❖ 6.2.1.2.pasākums “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve”, tai skaitā:
 - projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”;
 - projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”;
 - projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”;
 - projekts “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana”;
 - projekts “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” (kura rezultātā plānots 21 stacijā uzbūvēt paaugstinātus peronus, kas ir noteikts arī kā visa 6.2.1.2. pasākuma iznākuma rādītājs. Vēl 2018.gada decembrī Satiksmes ministrija norādīja¹⁴⁸, ka *Latvijas dzelzceļš* staciju modernizāciju varētu veikt savu un kredītīdzekļu pieejamības robežās, ja neizdosies piesaistīt publisko finansējumu).

3.tabula. 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” ietvaros īstenojamie projekti (papildus informāciju par projektiem skatīt arī 8. un 9.pielikumā).

Projekta nosaukums	Kopējais finansējums, euro	t.sk. Eiropas Savienības fondu finansējums (85%), euro	Projekta statuss 2020.gada janvārī
“Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”	439 685 926*	318 556 362	Īstenošanā
“Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”	25 000 000	21 250 000	Īstenošanā
“Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”	36 620 000	31 127 000	Pārtraukts
“Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”	43 530 000	37 000 500	Īstenošanā
“Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana”	21 350 000	17 910 515	Pārtraukts
“Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija”	26 514 727	22 537 518 ¹⁴⁹	Plānošanā

* Projekta kopējie attiecināmie izdevumi (Eiropas Savienības fondu finansējums, tai skaitā snieguma rezerve un Latvijas dzelzceļa pašu līdzekļi, tai skaitā aizņēmumi no finanšu institūcijām – pēc nepieciešamības tiek plānots piesaistīt papildu aizņēmumus, lai finansētu Latvijas dzelzceļa izmaksu daļu).

Iepriekš minēto pasākumu ietvaros Latvijas dzelzceļš sākotnēji plānoja īstenot kopumā sešus projektus, un tie atbilst Pamatnostādņēs definētajām aktivitātēm. Tādējādi revidenti secināja, ka minētā specifiskā atbalsta mērķa pasākumu īstenošana ir vērsta uz Pamatnostādņēs definēto dzelzceļa infrastruktūras attīstības mērķu sasniegšanu. Neviena no četriem paredzētajiem projektiem – “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”, “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” un “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” – nerada tiešu ietekmi uz pārvadāto kravu apjomu un attiecīgi arī uz Latvijas dzelzceļa ienākumiem (skatīt 9.pielikumu). Kā netieši ieņēmumi tiek apskatīti izmaksu ietaupījums vilcienu kavēšanās laika samazinājuma dēļ, manevru lokomotīvu dīkstāves samazinājuma dēļ un tehnoloģisko negadījumu izmaksu samazinājuma dēļ (skatīt 9.pielikumu). Revīzijas laikā Latvijas dzelzceļš skaidroja¹⁵⁰, ka plānotie dzelzceļa infrastruktūras attīstības un modernizācijas projekti rada priekšnosacījumus kravu pārvadājumu nodrošināšanai un attīstībai. Savukārt Latvijas dzelzceļam kā infrastruktūras uzturētājam ir jānodrošina infrastruktūras kvalitāte, pārvadājumu procesu nepārtrauktība un drošība, kas kopumā veicina kravu pārvadājumus.

Salīdzinot plānotos projektu īstenošanas termiņus ar Pamatnostādņēs un Indikatīvajā plānā noteiktajiem aktivitāšu īstenošanas termiņiem, revidenti konstatēja, ka projektus ir plānots īstenot būtiski vēlāk, nekā sākotnēji tika paredzēts Pamatnostādņēs (2013.gada 27.decembrī apstiprinātajā redakcijā). Aktuālie projektu īstenošanas termiņi vidēji par vienu gadu pārsniedz arī 2018.gada 27.augustā veiktajos Pamatnostādņu grozījumos precizētos aktivitāšu īstenošanas termiņus (skatīt 8.pielikumu).

Starptautiski atzītos projektu vadības standartos un rokasgrāmatās projekts tiek definēts kā noteiktas darbības, kas jāveic, lai radītu noteiktām prasībām atbilstošu produktu, pakalpojumu vai kādu rezultātu, un tam ir noteikts sākums un beigas¹⁵¹. Projekts ietver laikā un izmaksās ierobežotas darbības, lai īstenotu uzdevumus, kas atbilst noteiktiem standartiem un prasībām¹⁵².

Kā viens no svarīgākajiem aspektiem infrastruktūras projektu dzīves ciklā vai projektos, kuros kā viena no projekta īstenošanas aktivitātēm paredzēta būvniecība, tiek minēts laiks un primārais izaicinājums ir izstrādāt projekta aktivitātēm atbilstošu laika grafiku. Problēmas, kas rodas projekta laika grafika dēļ, ir kritiskākā daļa no projekta kopējiem panākumiem, īpaši attiecībā uz projekta resursiem¹⁵³. Prakse liecina, ka, plānojot projekta laika grafiku, jābūt piesardzīgiem un jāparedz nepieciešamā laika rezerve, mazinot laika nobīdes riskus, kas var iestāties sākot ar kavējumiem iepirkumu procedūru norisē, līdz pat sarežģījumiem, kas var rasties būvniecības laikā¹⁵⁴.

Eiropas Savienības fondu vadībā iesaistītās institūcijas, to pienākumus un tiesības, kā arī Eiropas Savienības fondu projektu ieviešanas un uzraudzības kārtību nosaka *Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda vadības likums*. 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” pasākumu projektu īstenošanā un uzraudzībā ir iesaistītas sekojošas institūcijas:

- ❖ *Latvijas dzelzceļš* kā projekta iesniedzējs un finansējuma saņēmējs;
- ❖ Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde;
- ❖ Centrālā finanšu un līgumu aģentūra kā Sadarbības iestāde;
- ❖ Finanšu ministrija kā Vadošā iestāde.

Finansējuma saņēmējam jānodrošina¹⁵⁵ projektam piešķirtā finansējuma izlietojums saskaņā ar pareizas finanšu pārvaldības principu, ievērojot saimnieciskuma, lietderības un efektivitātes principus.

Sadarbības iestāde¹⁵⁶ nodrošina projektu īstenošanas uzraudzību un kontroli, projektu mērķu un iznākuma rādītāju sasniegšanas uzraudzību, analizē problēmas projektu īstenošanā un sniedz Atbildīgajai iestādei, Vadošajai iestādei un uzraudzības komitejai priekšlikumus par projektu īstenošanas uzlabošanu. Sadarbības iestāde izlases veidā veic projektu iepirkuma dokumentācijas un iepirkuma procedūras norises pirmspārbaudi, kā arī pārbauda un apstiprina finansējuma saņēmēja maksājuma pieprasījumus.

Vadošā iestāde¹⁵⁷ nodrošina efektīvu Eiropas Savienības fondu ieviešanas vadību, veic Atbildīgo iestāžu un Sadarbības iestādes darbības uzraudzību un kontroli, saskaņo un iesniedz lielā projekta iesniegumu Eiropas Komisijai.

Satiksmes ministrijas Investīciju departaments kā Atbildīgā iestāde nodrošina Eiropas Savienības fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda specifisko atbalsta mērķu rezultātu sasniegšanu, tai skaitā iznākuma un rezultāta rādītāju sasniegšanas uzraudzību¹⁵⁸. Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļa nodrošina specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1.pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros īstenojamā lielā projekta sagatavošanas un ieviešanas uzraudzību¹⁵⁹, kā arī nodrošina uzraudzības pasākumus visu nodaļas kompetencē esošo specifisko atbalsta mērķu un to pasākumu līmenī, tai skaitā analizējot specifisko atbalsta mērķu ietvaros sasniegtos rādītājus un sniedzot priekšlikumus specifisko atbalsta mērķu snieguma uzlabošanai¹⁶⁰.

Projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji

Pārdomāti un kvalitatīvi noteikti projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji sniedz skaidru priekšstatu par labumu, ko nozare iegūs, ja tiks ieguldīti resursi konkrēta projekta īstenošanā. Rezultāta rādītāji atspoguļo efektu, ko Eiropas Savienības fondu darbības programma un tās investīcijas ir

atstājušas uz ieguldījuma nozari. Savukārt iznākuma rādītāji ir tiešie produkti, kas domāti, lai sasniegtu plānoto rezultātu. Līdz ar to ir būtiski nodrošināt loģisku saikni starp rezultāta un iznākuma rādītājiem.

Plānojot dzelzceļa nozares un infrastruktūras attīstību, un atbalstot konkrētu investīciju projektu īstenošanu, Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi objektīvu, korektu un sasniedzamu projektu rezultāta un iznākuma rādītāju noteikšanu, kas raksturotu izvēlēto projektu ietekmi uz noteikto mērķu sasniegšanu, tai skaitā:

- projektam “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” noteiktais rezultāta rādītājs ir sasniedzams arī bez projekta īstenošanas, ja dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms samazinās vai saglabājas 2016.gada līmenī, kas ir apmēram 48 milj. tonnu gadā. Tāpat būtiski uzsvērt, ka arī gadījumā, ja projektam noteiktais rādītājs netiks ietekmēts no kravu pārvadājumu apjoma svārstībām, projekta rezultāta rādītājs nav sasniedzams līdz 2023.gada beigām, kā to paredz Ministru kabineta noteikumi¹⁶¹, jo plānotais projekta īstenošanas laiks ir līdz 2023.gada beigām un projekta ietvaros radītās infrastruktūras ekspluatācija sākas tikai 2024.gadā. Faktiski reālā projekta īstenošanas ietekme uz CO₂ emisijas apjoma samazinājumu būs vērtējama, tikai sākot ar 2024.gadu.

Savukārt *Latvijas dzelzceļš* kā projektu iesniedzējs un finansējuma saņēmējs, pieņemot lēmumus par pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros prioritāri (īstenojami kā pirmie) īstenojamiem projektiem, nav konsekventi rīkojies atbilstoši iepriekš noteiktiem attīstības plāniem, jo:

- lai gan bez projekta “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija” īstenošanas nav sasniedzams pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” iznākuma rādītājs, tomēr sākotnēji šim projektam iesniegums netika izstrādāts un iesniegts Sadarbības iestādē. Savukārt 2019.gada februārī *Latvijas dzelzceļš* šo projektu ir novērtējis kā augsti prioritāru un plāno to īstenot;

- 2019.gada oktobrī *Latvijas dzelzceļš* ir secinājis, ka 2017.gadā apstiprinātā un jau uzsāktā projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” īstenošanas pārtraukšana neietekmēs pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” rezultāta rādītāja sasniegšanu, kā arī 2019.gada februārī projekts tika novērtēts kā vidēji prioritārs;

- nespējot savlaicīgi un objektīvi novērtēt īstenojamo projektu prioritātes un to īstenošanas finansēšanas iespējas, divi no sešiem plānotajiem investīciju projektiem 2019.gadā tika pārtraukti un dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai sākotnēji piešķirtais finansējums 26,5 milj. *euro* apmērā tika novirzīts citu transporta nozares projektu īstenošanai.

Regula¹⁶² nosaka, ka projekta iznākuma rādītājam ir jāveicina rezultātu sasniegšana. Vadošās iestādes izstrādātajā metodiskā materiāla projektā “Vadlīnijas, kas nosaka Eiropas Savienības fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda Darbības programmā iekļaujamo rādītāju izveides principus”¹⁶³ noteikts, ka plānotais rezultāts tiek izteikts rezultāta rādītājos, kurus iespējams izmērīt. Pārdomāta rezultāta rādītāju noteikšana veicina izpratni par pašu problēmu, kā arī rīcībpolitikas nepieciešamību un izvēlēto pasākumu ietekmi uz noteikto mērķu sasniegšanu. Projekta ietvaros plānotās darbības rada tiešo projekta iznākumu, piemēram, elektrificēto dzelzceļa līniju kilometru skaits vai izbūvēto paaugstināto peronu skaits. Iznākuma rādītājam ir jāsniedz ieguldījums sākotnēji identificēto rezultāta rādītāju un to mērķu sasniegšanai.

Ministru kabineta noteikumos¹⁶⁴ par 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekta īstenošanu kā rezultāta rādītājs noteikts CO₂ emisijas samazinājums dzelzceļa pārvadājumos līdz 2023.gada 31.decembrim līdz 180 000 t/gadā. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju CO₂ emisijas apjoms dzelzceļa pārvadājumos zem noteiktā CO₂ emisijas mērķa apjoma ir samazinājies jau 2016.gadā (174 540 t/gadā¹⁶⁵) un turpināja samazināties arī 2017.gadā (163 930 t/gadā).

Jāatzīmē, ka kopš 2014.gada, kad tika noteikta CO₂ emisijas apjoma 2012.gada bāzes vērtība 225 126 t/gadā (vidējā piecu gadu emisijas apjoma vērtība 2010.–2014.gadā), ir būtiski samazinājies pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms – 2017.gadā pa dzelzceļu pārvadāts par 28% mazāk kravu nekā 2012.gadā. Revidenti secināja, ka Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi tāda rezultāta rādītāja noteikšanu, kas objektīvi raksturotu projekta sasniedzamo mērķi, patieso ietekmi un rezultātu attiecībā uz CO₂ emisijas apjoma samazinājumu, jo apstiprināto rādītāju *Latvijas dzelzceļš* spēj izpildīt arī neīstenojot lielo projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, bet tikai saglabājot kravu pārvadājumu apjomu 2016.gada līmenī, proti, apmēram 48 milj. tonnu gadā. Minētais norāda uz to, ka Latvijas dzelzceļa tīkla konkurētspējas stiprināšanai tik būtiskam projektam noteiktais rezultāta rādītājs neatspoguļo reālo projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietekmi uz CO₂ izmešu samazinājumu un var sniegt nepilnīgu priekšstatu par projekta ieguvumiem sabiedrībai pēc projekta ieviešanas.

Latvijas dzelzceļa vidēja termiņa darbības stratēģijā 2017.–2022.gadam CO₂ emisijas apjoma samazināšana dzelzceļa pārvadājumos ir noteikta kā viens no nefinanšu mērķiem. Atšķirībā no 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekta noteiktā rādītāja *Latvijas dzelzceļa* vidēja termiņa darbības stratēģijas nefinanšu mērķa sasniegšanas novērtēšanai tiek aprēķināts maģistrālās vilces CO₂ izmešu daudzums kravu satiksmē, izsakot to kilogramos uz 1000 tonnkilometriem¹⁶⁶. Minētais rādītājs ļauj korekti novērtēt *Latvijas dzelzceļa* veikto pasākumu ietekmi uz CO₂ emisijas apjoma samazināšanos neatkarīgi no dzelzceļa tīklā pārvadāto kravu apjoma.

Papildus jāatzīmē, ka pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekta rezultāta rādītājs – CO₂ emisijas apjoma samazinājums – bez būtiska kravu pārvadājumu apjoma samazinājuma nebūtu sasniedzams līdz 2023.gada beigām, jo paredzētais projekta īstenošanas laiks ir plānots līdz 2023.gada beigām un projekta ietvaros radītās infrastruktūras ekspluatāciju paredzēts sākt tikai 2024.gadā. Līdz ar to reāla projekta īstenošanas ietekme uz CO₂ emisijas apjoma samazinājumu būtu novērtējama tikai 2024.gada beigās.

Latvijas dzelzceļš revīzijas laikā informēja¹⁶⁷, ka Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekts var sniegt būtiskas konkurētspējas priekšrocības liela apjoma kravu pārvadājumu organizēšanā. Ekspertu veiktie aprēķini liecina, ka projektam ir pozitīva ietekme ne tikai pēc tā pabeigšanas, kad pārvadājumu organizēšana ar elektrovilci kļūs lētāka par patlaban izmantoto dīzeļvilci, bet arī projekta īstenošanas gaitā tas sekmēs vietējās ekonomikas attīstību, paplašinot dzelzceļa nozares netiešo ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību. Sagaidāms, ka dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta īstenošanas laikā īpaši nozīmīga

ekonomiskā aktivitātē, jo plānots, ka ap 38% investīciju tiks apgūtas lokāli, izmantojot vietējo darbaspēku, materiālus un tehnoloģijas.

6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekti ir vērsti uz infrastruktūras caurvedes spējas uzlabošanu un dzelzceļa tranzīta koridora šauru vietu likvidēšanu. Visi šī pasākuma projekti ir savstarpēji cieši saistīti, tie secīgi atrodas vilcienu kustības grafikā paredzētajos punktos, un tiem ir kopējs rezultāta rādītājs – infrastruktūras caurvedes spējas pieaugums no 67 milj.t/gadā 2012.gadā līdz 73 milj.t/gadā 2023.gadā. Citiem vārdiem sakot, kopējā vilcienu plūsmā ir dažas šauras vietas (pudeļu kakli) un tikai visu šauru vietu likvidācija vilcienu plūsmas maršrutā ļaus paaugstināt kopējo plūsmu. 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu ietvaros līdz 2023.gada 31.decembrim sasniedzami šādi uzraudzības rādītāji:

- ❖ rezultāta rādītājs – infrastruktūras caurvedes spēja pieaugusi no 67 milj.t/gadā uz 73 milj.t/gadā;
- ❖ iznākuma rādītājs – staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni – 21¹⁶⁸.

Investīciju prioritātei 6.2. “Attīstīt un atjaunot visaptverošu, kvalitatīvu un savstarpēji savietojamu dzelzceļa sistēmu un veicināt trokšņu mazināšanas pasākumus” kopumā¹⁶⁹ ir noteikti divi iznākuma rādītāji – rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums un staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni un divi rezultāta rādītāji – CO₂ emisijas dzelzceļa pārvadājumos un infrastruktūras caurvedes spēja. Lai gan Regula¹⁷⁰ paredz, ka katrai investīciju prioritātei nosaka iznākumu rādītājus, kas, visticamāk, veicinās rezultātu sasniegšanu, tomēr viens no diviem iznākuma rādītājiem - staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni - neveicina neviena rezultāta (CO₂ emisijas dzelzceļa pārvadājumos un infrastruktūras caurvedes pieaugums) sasniegšanu.

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju)¹⁷¹ pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros bija plānots arī projekts “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”. Projekta iesniegums netika iesniegts līdz projektu iesniegumu atlases termiņa beigām 2017.gada 29.decembrī.

Satiksmes ministrija skaidroja¹⁷², ka dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas programma tiks saskaņota ar jauno pasažieru vilcienu iepirkumu un *Latvijas dzelzceļš* ir gatavs līdz 2023.gada beigām modernizēt platformas 24 stacijās un pieturu punktos arī bez publiskā finansējuma piesaistes, projektu realizējot *Latvijas dzelzceļa* kredītlīdzekļu pieejamības robežās.

6.2.1.2.pasākuma projektu īstenošanas noteikumu¹⁷³ sākotnējās ietekmes novērtējumā norādīts, ka dzelzceļa infrastruktūras caurvedes un pārstrādes spējas tiks uzlabotas, veicot Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu infrastruktūras pārbūvi (projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”).

Tomēr *Latvijas dzelzceļa* Investīciju komiteja 2019.gada 10.oktobra sēdē ir izskatījusi Finanšu direkcijas sadarbībā ar Tehniskās vadības direkciju un Attīstības direkciju sagatavoto ziņojumu “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” projektu īstenošanas iespēju pārskatīšanu 2019.–2023.gadā”. Ziņojumā tiek norādīts, ka, “ņemot vērā iepriekš veikto projektu novērtējumu¹⁷⁴ un jaunus apstākļus, kas saistīti ar finanšu situāciju uzņēmumā”, kā arī izvērtējot plānoto projektu sociālekonomisko ieguvumu un savstarpēju mijiedarbību, *Latvijas dzelzceļam* būtu jālemj par projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” apturēšanu, šim projektam paredzēto finansējumu novirzot projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanai¹⁷⁵. Lēmumu pamatojošā ziņojumā *Latvijas dzelzceļš* norāda, ka, nerealizējot “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas” projektu, nebūs iespējams nodrošināt 6.2.1.2. pasākuma iznākuma rādītāja (21 stacija, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni). Savukārt projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” ietvaros ir bijis paredzēts veikt tikai modernizācijas darbus, nevis jaunas infrastruktūras izbūvi. Tādējādi *Latvijas dzelzceļa* vērtējumā,

projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” neietekmē darbības programmā 6.2.1.2. pasākumam noteikto rezultāta rādītāja sasniegšanu (infrastruktūras caurvedes spējas pieaugums no 67 milj.t/gadā uz 73 milj.t/gadā).

Lai gan 2016.gadā *Latvijas dzelzceļš* projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” iesniegumā¹⁷⁶ norāda, ka visi pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekti ir savstarpēji cieši saistīti, tie secīgi atrodas vilcienu kustības grafikā paredzētajos punktos un tiem ir kopējais rezultāta rādītājs – infrastruktūras caurvedes spējas pieaugums no 67 milj.t/gadā uz 73 milj.t/gadā. Citiem vārdiem sakot, kopējā vilcienu plūsmā ir dažas šaurās vietas (pudeļu kakli) un tikai visu šauru vietu likvidācija vilcienu plūsmas maršrutā ļaus paaugstināt kopējo plūsmu. Tāpēc, nerealizējot kaut vienu no pieteiktajiem projektiem, netiks sasniegts Ministru kabineta noteikumu 4.1.apakšpunktā (infrastruktūras caurvedes spēja pieaugusi no 67 milj. t/gadā uz 73 milj. t/gadā) norādītais kopējais specifiskā atbalsta mērķa rezultāta rādītājs.

Jau iepriekš 2019.gada 26.septembrī *Latvijas dzelzceļa* valde ir akceptējusi Investīciju komitejas priekšlikumu apturēt projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” īstenošanu un izbeigt 2018.gada 4.jūlija līgumu ar Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu, projekta īstenošanai paredzētos Eiropas Savienības fondu līdzekļus 17 910 000 *euro* apmērā novirzīt projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanai¹⁷⁷.

Ministru kabinets 2019.gada 11.oktobrī ir atbalstījis Finanšu ministrijas priekšlikumu par Eiropas Savienības fondu projektu atlikumu sadali, tai skaitā, atbalstot Atbildīgās iestādes 2019.gada 27.septembrī¹⁷⁸ Finanšu ministrijai iesniegto priekšlikumu par 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” finansējuma samazināšanu par 26,5 milj. *euro*¹⁷⁹ un daļu no pieejamā Kohēzijas fonda finansējuma saglabājot dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai.

Projektu apstiprināšana un uzsākšana

Latvijas dzelzceļš, sagatavojot pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu iesniegumus, nav rīkojies pietiekami efektīvi un atbildīgi, jo Sadarbības iestādes konstatēto iesniegumu nepilnību raksturs norāda uz sagatavoto iesniegumu zemo kvalitāti, kā arī vilcināšanās ar līgumu parakstīšanu neliecina par mērķtiecīgu finansējuma saņēmēja rīcību. Piemēram, projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” gadījumā:

- vērojama nepamatota projekta iesnieguma izstrādes un iesniegšanas Sadarbības iestādē kavēšanās vismaz par vienu gadu. Turklāt priekšizpētes darba rezultāti identificēja tādas papildu projekta īstenošanas izmaksas, kuru dēļ projekta īstenošana esošā budžeta ietvaros nebija iespējama un gandrīz gadu pēc līguma ar Sadarbības iestādi noslēgšanas projekta īstenošana tika apturēta;
- konstatēti nelietderīgi izlietoti 8 500 *euro* (bez pievienotās vērtības nodokļa) par projekta izmaksu un ieguvumu analīzes sagatavošanu un nekvalitatīva projekta plānošanu, kuras

rezultātā *Latvijas dzelzceļš* aizkavēja Eiropas Savienības fonda projektu īstenošanai pieejamā finansējuma izlietojumu par divarpus gadiem. Papildus tam minētā projekta īstenošanas ietvaros *Latvijas dzelzceļš* samaksāja 92 720 *euro* (bez pievienotās vērtības nodokļa) pakalpojumu sniedzējam par iepirkuma dokumentācijas izstrādi un tehnisko prasību definēšanai nepieciešamās priekšizpētes veikšanu. Atliekot minētā projekta īstenošanu uz nenoteiktu laiku, pastāv risks, ka minētā pakalpojuma ietvaros izstrādātie dokumenti zaudēs savu aktualitāti, tādējādi nelietderīgi būs izlietoti 92 720 *euro* (bez pievienotās vērtības nodokļa).

Savukārt lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” uzsākšanu būtiski kavēja neskaidrības par projekta finansēšanas modeli un tā ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem, tāpat iesnieguma saskaņošanas un apstiprināšanas process bija ļoti garš un ar vairākām atkāpēm no Ministru kabineta noteikumos noteiktās kārtības¹⁸⁰. Piemēram:

- no brīža, kad tika izstrādāts projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” skicētais projekts, līdz projekta iesnieguma saskaņošanai un līguma parakstīšanai par īstenošanu ir pagājuši pieci gadi;
- Satiksmes ministrijai pienācīgi neizvērtējot visus ar lielā projekta finansēšanas modeļa izvēli saistītos riskus projekta saskaņošanas process pagarinājās vismaz par 215 dienām, kā arī radīja *Latvijas dzelzceļam* papildu izdevumus projekta iesnieguma aktualizēšanai finansēšanas modeļa maiņas dēļ 20 569 *euro* apmērā¹⁸¹.

Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda vadības likums nosaka, ka Atbildīgā iestāde izstrādā specifiskā atbalsta mērķa īstenošanas nosacījumus un projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijus, kā arī šo kritēriju piemērošanas metodiku¹⁸². Projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijus un kritēriju piemērošanas metodiku Atbildīgā iestāde iesniedz saskaņošanai uzraudzības komitejai¹⁸³. Pēc uzraudzības komitejas lēmuma par minēto vērtēšanas kritēriju un to piemērošanas metodikas apstiprināšanu Ministru kabinets lemj par attiecīgā specifiskā atbalsta mērķa pasākuma īstenošanas noteikumu apstiprināšanu¹⁸⁴ un Sadarbības iestāde organizē projekta pieteikumu atlasī¹⁸⁵.

Normatīvie akti nenosaka Eiropas Savienības fondu projektu īstenošanas noteikumu un projektu vērtēšanas kritēriju izstrādes un apstiprināšanas termiņus, bet nosaka, ka Sadarbības iestāde lēmumu par iesniegtā projekta pieteikuma apstiprināšanu pieņem triju mēnešu laikā pēc projekta pieteikuma iesniegšanas¹⁸⁶ un Sadarbības iestāde un finansējuma saņēmējs līgumu par projekta īstenošanu noslēdz 30 darba dienu laikā no brīža, kad ir stājies spēkā lēmums par projekta pieteikuma apstiprināšanu vai atzinums par Sadarbības iestādes lēmumā iekļauto nosacījumu izpildi¹⁸⁷. Izvērtējot projekta pieteikumu, Sadarbības iestāde var pieņemt vienu no šādiem lēmumiem¹⁸⁸:

- ❖ apstiprināt projektu;

- ❖ apstiprināt projektu ar nosacījumiem, ja projekta iesniedzējam jāveic Sadarbības iestādes noteiktās darbības, lai projekta iesniegums pilnībā atbilstu projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijiem un projektu varētu atbilstoši īstenot;
- ❖ noraidīt projektu, ja pretendents atbilst likumā noteiktajiem izslēgšanas kritērijiem¹⁸⁹, projekta iesniegums neatbilst projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijiem un nepilnības novēršana ietekmētu projekta iesniegumu pēc būtības vai projekta īstenošanai attiecīgajā specifiskā atbalsta mērķa pasākumā vairs nav pieejams finansējums.

Projekts “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ir vienīgais darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” lielais projekts¹⁹⁰, un tā ietvaros plānots īstenot Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas 1.posmu. Lielā projekta iesnieguma izvērtēšanas un apstiprināšanas kārtība atšķiras no *Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda vadības likumā* noteiktās projekta iesnieguma vērtēšanas un apstiprināšanas kārtības, un lielā projekta iesnieguma vērtēšanā tiek iesaistīta ne tikai Sadarbības iestāde, bet arī Eiropas Komisijas tehniskās palīdzības neatkarīgie eksperti JASPERS¹⁹¹ (turpmāk – JASPERS), kuru piesaisti lielā projekta iesnieguma kvalitātes izvērtējuma veikšanai nodrošina Finanšu ministrija kā Vadošā iestāde un Eiropas Komisija¹⁹² (lielā projekta saskaņošanas kārtības shēmu skatīt 7.pielikumā).

6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa pasākumu īstenošanas noteikumu saskaņošana un apstiprināšana

6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu vērtēšanas kritērijus un projektu īstenošanas noteikumu ietekmes sākotnējo novērtējumu 2014.–2020.gada plānošanas perioda Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda ilgtspējīgas transporta sistēmas konkurētspējas prioritārā virziena apakškomiteja (turpmāk – Apakškomiteja) izskatīja 2015.gada 25.septembra sēdē, un Satiksmes ministrijai kā Atbildīgajai iestādei tika uzdots precizēt Ministru kabineta noteikumu ietekmes sākotnējo novērtējumu un pēc veikto precizējumu saskaņošanas ar Apakškomiteju iesniegt Uzraudzības komitejai apstiprināšanai projektu vērtēšanas kritērijus. 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu vērtēšanas kritēriji Uzraudzības komitejā tika apstiprināti 2016.gada 8.aprīlī jeb Satiksmes ministrijai Apakškomitejas uzdoto precizējumu veikšanai bija nepieciešamas 196 dienas, kas ir par 101 dienu ilgāk, nekā vidēji nepieciešams Atbildīgajām iestādēm precizējumu veikšanai, un par 114 dienām (gandrīz četriem mēnešiem) ilgāk, nekā Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde precizēja citu specifisko atbalsta mērķu pasākumu projektu vērtēšanas kritērijus¹⁹³ (skatīt 4.tabulu).

4.tabula. Satiksmes ministrijas kā Atbildīgās iestādes faktiski patērētais laiks, lai veiktu projektu vērtēšanas kritēriju vai Ministru kabineta noteikumu precizēšanu vai apstiprināšanu.

	Projektu vērtēšanas kritēriju precizēšanas laiks	Laiks starp projektu vērtēšanas kritēriju apstiprināšanu un Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanu	Laiks starp Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanu un projektu atlases uzsākšanu
6.2.1.1.pasākums “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”	56	68	44
6.2.1.2.pasākums “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve”	196	74	62
Satiksmes ministrijas kā Atbildīgās iestādes vidēji patērētais faktiskais laiks (kopā 13 atbalsta pasākumu Ministru kabineta noteikumi)	82	155	91
Vidēji visas Atbildīgās iestādes (101 atbalsta pasākumu Ministru kabineta noteikumi)	95	71	96

6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekta vērtēšanas kritērijus un projekta īstenošanas noteikumu ietekmes sākotnējo novērtējumu Apakškomiteja izskatīja 2016.gada 29.septembra sēdē un Satiksmes ministrijai kā Atbildīgajai iestādei tika uzdots precizēt Ministru kabineta noteikumu ietekmes sākotnējo novērtējumu un pēc veikto precizējumu saskaņošanas ar Apakškomiteju, iesniegt Uzraudzības komitejai apstiprināšanai projektu vērtēšanas kritērijus. 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projektu vērtēšanas kritēriji Uzraudzības komitejā tika apstiprināti 2016.gada 24.novembrī jeb Satiksmes ministrijai Apakškomitejas uzdoto precizējumu veikšanai bija nepieciešamas 56 dienas, kas ir par 26 dienām ātrāk, nekā Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde precizēja citu specifisko atbalsta mērķu pasākumu projektu vērtēšanas kritērijus¹⁹⁴ (skatīt 4.tabulu).

Skaidrojot 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu vērtēšanas kritēriju un projektu īstenošanas noteikumu ietekmes sākotnējā novērtējuma ilgo precizēšanas laiku, Satiksmes ministrijas Investīciju departaments sniedza pretrunīgu informāciju. Sākotnēji ilgais precizējumu veikšanas laiks tika pamatots ar nepieciešamo precizējumu apjomu un sarežģītību, kā arī būtisku Atbildīgās iestādes noslodzi, vienlaikus saskaņojot ar Finanšu ministriju 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekta dokumentāciju¹⁹⁵. Tomēr revidenti konstatēja, ka 6.2.1.1. pasākuma īstenošanas dokumentācija Uzraudzības padomē tika skatīta 2016.gada 29.septembrī, t.i., gandrīz sešus mēnešus pēc 6.2.1.2. pasākuma projektu vērtēšanas kritēriju apstiprināšanas (2016.gada 8.aprīlī), un Satiksmes ministrija nesniedza pierādījumus tam, ka laika posmā no 2015.gada 25.septembra līdz 2016.gada 8.aprīlim notika komunikācija ar Finanšu ministriju par 6.2.1.1. pasākuma jautājumiem. Pēc atkārota revidentu lūguma skaidrot ilgā 6.2.1.2. pasākuma projektu īstenošanas ietekmes sākotnējā novērtējuma precizēšanas laika iemeslus, Satiksmes ministrija norādīja, ka tas ir saistīts ar vienlaicīgu 6.2.1.2. pasākuma projektu vērtēšanas kritēriju un šī pasākuma projektu

īstenošanas noteikumu saskaņošanas procesu, kas ir noteikts Ministru kabineta kārtības rullī¹⁹⁶. Vienlaikus Satiksmes ministrija atzina, ka 6.2.1.1. un 6.2.1.2. pasākumu forma un prasības finansējuma saņēmējam ir identiskas (abi pasākumi ietilpst vienā 6.2.1. SAM) un 6.2.1.1. pasākuma dokumentācijā tika veidota pēc 6.2.1.2. dokumentācijas saskaņošanas laikā gūtās pieredzes¹⁹⁷, kas var izskaidrot būtiski īsāku 6.2.1.1. pasākuma dokumentācijas precizēšanai izmantoto laiku.

Vērtējot laiku starp 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” un 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projektu vērtēšanas kritēriju apstiprināšanu un projektu īstenošanas Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanu (vidējais visu pasākumu rādītājs – 71 diena, vērtēto pasākumu rādītājs – attiecīgi 74 dienas un 68 dienas), kā arī laiku starp Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanu un projektu atlases uzsākšanu (vidējais visu pasākumu rādītājs – 96 dienas, vērtēto pasākumu rādītājs – attiecīgi 62 dienas un 44 dienas), revidenti nekonstatēja novirzes, kas varētu negatīvi ietekmēt 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa pasākumu projektu īstenošanas uzsākšanu.

6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekti

Pēc 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu atlases izsludināšanas, *Latvijas dzelzceļš* 2016.gada 30.novembrī iesniedza Sadarbības iestādē tikai triju projektu iesniegumus:

- ❖ “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”;
- ❖ “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”;
- ❖ “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”.

Lai gan Ministru kabineta noteikumu¹⁹⁸ apstiprināšanas laikā *Pamatnostādnēs* projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” īstenošana bija paredzēta līdz 2016.gadam, atbilstošs projekta iesniegums Sadarbības iestādē tika iesniegts tikai 2017.gada 22.decembrī. *Latvijas dzelzceļš* skaidroja¹⁹⁹, ka informācija par dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanas projektiem un to realizācijas termiņiem *Pamatnostādnēs* tika sniegta indikatīvi, jo pamatnostādņu izstrādes laikā vēl nebija stājušies spēkā Ministru kabineta noteikumi, kas regulē 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanu, un nebija zināms, kad reāli varēs iesniegt projektu iesniegumus atlasei Sadarbības iestādē. 2016.gada 19.augustā *Latvijas dzelzceļš* saņēma Sadarbības iestādes uzaicinājumu iesniegt Kohēzijas fonda 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekta iesniegumus līdz 2016.gada 30.novembrim (skatīt 4.attēlu).

19.08.2016.	• saņemts uzaicinājums iesniegt projekta iesniegumu līdz 30.11.2016.
24.11.2016.	• <i>Latvijas dzelzceļš</i> lūdz pagarināt projekta iesnieguma iesniegšanas termiņu līdz 31.12.2017.
31.10.2017.	• <i>Latvijas dzelzceļš</i> noslēdza līgumu par projekta un izmaksu un ieguvumu analīzes sagatavošanu, līguma summa 8 500 euro bez PVN
22.12.2017.	• iesniegts projekta iesniegums Sadarbības iestādē
30.01.2018.	• <i>Latvijas dzelzceļš</i> noslēdza līgumu par priekšizpēti darbu veikšanu (līguma izpildes termiņš līdz 29.03.2019.), līguma summa 92 720 euro bez PVN
04.06.2018.	• noslēgts līgums ar Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu, kur projekta realizācijas vieta norādītā – Turgeņeva iela 14, Rīga
līdz 04.10.2018.	• notiek diskusijas par labāko projekta īstenošanas vietu, līdz pieņemts lēmums, ka projekts tiks īstenots – Akmeņu ielā 21A, Rīga
22.05.2019.	• <i>Latvijas dzelzceļa</i> Investīciju komitejā tika pieņemts lēmums pārtraukt projektu īstenošanu un pārtraukt līgumu ar Sadarbības iestādi
26.09.2019.	• <i>Latvijas dzelzceļa</i> Valde akceptēja Investīciju komitejas priekšlikumu pārtraukt projekta īstenošanu un pārtraukt līgumu ar Sadarbības iestādi

4.attēls. Projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” iesnieguma iesniegšanas, līguma slēgšanas un pārtraukšanas gaita.

Latvijas dzelzceļš projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” iesnieguma un izmaksu un ieguvumu analīzes sagatavošanai 2016.gadā noslēdza līgumu, līguma summa 8 500 euro bez pievienotās vērtības nodokļa.

Latvijas dzelzceļš skaidroja, ka darbs pie projektu pieteikumu izstrādes bija uzsākts pirms Ministru kabineta noteikumu apstiprināšanas, tomēr 2016.gada 24.novembrī *Latvijas dzelzceļš*, izvērtējot projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” gatavības pakāpi, lūdza Sadarbības iestādi pagarināt projektu iesniegumu iesniegšanas termiņu līdz 2017.gada 31.decembrim, pamatojot to, ka projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” iesnieguma sagatavošanai ir jāpabeidz priekšizpēti darbi²⁰⁰.

Tomēr revidenti konstatēja, ka tikai pēc projekta iesnieguma iesniegšanas Sadarbības iestādē *Latvijas dzelzceļš* 2018.gada 30.janvārī noslēdza līgumu, kas paredzēja projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” īstenošanai nepieciešamā iepirkuma nolikuma un tehniskās specifikācijas prasību sagatavošanu līdz 2018.gada 30.aprīlim. Līguma izpildes laikā tas tika divas reizes grozīts (2018.gada 27.aprīlī un 2018.gada 12.oktobrī), pagarinot līguma izpildes laiku līdz 2019.gada 29.martam un nosakot papildu darbu veikšanu, tai skaitā *Latvijas dzelzceļa* norādīto ēku vai potenciālo vietu izpēti ar izpildes termiņu līdz 2018.gada decembra beigām (līguma kopsumma ar grozījumiem 92 720 euro bez pievienotās vērtības nodokļa). Papildus revidenti konstatēja, ka vēl 2018.gada 11.jūlijā (jeb mēnesi pēc līguma par projekta īstenošanu, kurā projekta realizācijas vieta ir norādīta Turgeņeva iela 14, noslēgšanas ar Sadarbības iestādi 2018.gada 4.jūnijā) *Latvijas dzelzceļa* Investīciju komitejas sēdē joprojām tika skatīti četri iespējamie varianti vilcienu kustības vadības centra izvietojumam un tikai 2018.gada 4.oktobrī tika pieņemts lēmums, ka vienota vilcienu kustības vadības centra jaunbūves novietnei labākais risinājums ir zemes gabals Akmeņu ielā 21 A un minētās ēkas būvniecības izmaksas tika aplēstas 4 665 000 – 6 220 000 euro apmērā, kas uzskatāmas par neattiecināmām Ministru kabineta noteikumu²⁰¹ izpratnē un būtu jāsedz no *Latvijas dzelzceļa*

līdzekļiem. Iepriekš minētās ēkas būvniecības izmaksām bija jābūt iekļautām projekta izmaksu un ieguvumu analīzē, un tas, ka šīs izmaksas netika iekļautas izmaksu un ieguvumu analīzē, ir pretrunā ar izmaksu un ieguvumu analīzes vadlīnijām.

Ņemot vērā minēto kopējo projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” sadārdzinājumu par 20–29%, *Latvijas dzelzceļa* Investīciju komitejas 2019.gada 22.maija sēdē tika pieņemts lēmums pārtraukt minētā projekta īstenošanu un pārtraukt projekta īstenošanas līgumu ar Sadarbības iestādi²⁰². Savukārt *Latvijas dzelzceļa* Prezidentu padomes 2019.gada 13.jūnija sēdē jautājums par projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” apturēšanu tika atlikts, lemjot to skatīt pēc finanšu piedāvājumu saņemšanas citu 6.2.1.2. pasākuma projektu (“Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”) iepirkumu ietvaros²⁰³. 2019.gada 26.septembrī *Latvijas dzelzceļa* Valde ir akceptējusi Investīciju komitejas priekšlikumu apturēt projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” īstenošanu un izbeigt 2018.gada 4.jūlija līgumu ar Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu. Vienlaikus tika pieņemts lēmums projekta īstenošanai paredzētos līdzekļus 21 350 000 *euro* apmērā novirzīt projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanai²⁰⁴.

Līdz ar to revidenti secināja, ka pretēji *Latvijas dzelzceļa* sniegtajam skaidrojumam, pirms projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” iesnieguma sagatavošanas un iesniegšanas Sadarbības iestādē netika veikti projekta īstenošanai būtiskie priekšizpētes darbi. Priekšizpētes darbu veikšana ir uzsākta jau pēc projekta iesnieguma iesniegšanas Sadarbības iestādē, savukārt priekšizpētes darbi pabeigti jau pēc līguma par projekta īstenošanu noslēgšanas. Revidenti secināja, ka projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” gadījumā ir vērojama projekta iesnieguma izstrādes un iesniegšanas Sadarbības iestādē kavēšanās vismaz par vienu gadu. Turklāt priekšizpētes darba rezultāti identificēja tādas projekta īstenošanas papildu izmaksas, kuru dēļ projekta īstenošana esošā budžeta ietvaros nebija iespējama un gandrīz gadu pēc līguma ar Sadarbības iestādi noslēgšanas, projekta īstenošana tika apturēta.

Saskaņā ar *Projektu vadības vadlīnijām* (LVS ISO 2150) projekta plāna izstrādes laikā ir jānodrošina:

- ❖ projekta tvēruma definēšana – jāapzina projekta mērķa sasniegšanai nepieciešamās darbības;
- ❖ projekta mērķa sasniegšanai nepieciešamo resursu definēšana;
- ❖ projekta laika grafika izstrāde, kas ietver nepieciešamo aktivitāšu ilguma novērtēšanu un aktivitāšu secības noteikšanu;
- ❖ projekta aktivitāšu izmaksu novērtēšana un projekta budžeta izstrāde;
- ❖ projekta risku identificēšana un novērtēšana;
- ❖ kvalitātes prasību definēšana un kvalitātes kontroles mehānisma izstrāde;
- ❖ sagādes plānošana, tai skaitā nepieciešamo iepirkumu identificēšana;
- ❖ projekta komunikācijas kanālu apzināšana un plānošana.

Projekta tvēruma noteikšana ļauj iegūt izpratni par projekta ieguldījumu organizācijas stratēģisko mērķu sasniegšanā. Projekta tvēruma aprakstu izmanto par pamatu turpmākiem ar projekta īstenošanu saistītiem lēmumiem. Saskaņā ar PMBOK metodoloģiju²⁰⁵ projekta tvēruma definēšanai ir izmantojamas dažādas metodes, tai skaitā izmaksu un ieguvumu analīze, alternatīvu izvērtējums vai ārējo ekspertu piesaiste. *Latvijas dzelzceļš* koncerna investīciju plānošanas un izpildes kontroles noteikumi²⁰⁶ paredz kārtību, kādā tiek ierosināti un apstiprināti investīciju un attīstības projekti. Saskaņā

ar noteikumiem, ierosinot investīciju vai attīstības projekta iekļaušanu Investīciju projektu sarakstā, ir jā sagatavo informācija, kas atbilst gan projektu vadības vadlīniju²⁰⁷, gan PMBOK metodoloģijas noteiktajiem pamatprincipiem, proti, ir jā norāda plānotā projekta mērķis, mērķa sasniegšanai nepieciešamās aktivitātes, to īstenošanai nepieciešamie resursi un finansējums. Tomēr investīciju plānošanas un izpildes kontroles noteikumi²⁰⁸ nenosaka kārtību, kādā investīciju vai attīstības projekta iesniedzējam ir jāveic projekta tvēruma un finanšu ietilpības definēšanai nepieciešamā priekšizpēte.

Revidenti secināja, ka nekvalitatīvu projekta plānošanas darbu dēļ, *Latvijas dzelzceļš* ne tikai par divarpus gadiem aizkavēja Eiropas Savienības fonda projektu īstenošanai pieejamā finansējuma izlietojumu, bet arī nelietderīgi iztērēja 8500 *euro* (bez pievienotās vērtības nodokļa) projekta pieteikuma sagatavošanai. Papildus tam minētā projekta īstenošanas ietvaros *Latvijas dzelzceļš* 92 720 *euro* (bez pievienotās vērtības nodokļa) samaksāja pakalpojumu sniedzējam par iepirkuma dokumentācijas izstrādi un tehnisko prasību definēšanai nepieciešamās priekšizpētes veikšanu. Ņemot vērā to, ka minētā projekta īstenošana ir atlikta uz nenoteiktu laiku, pastāv risks, ka minētā pakalpojuma ietvaros izstrādātie dokumenti zaudēs savu aktualitāti, tādējādi 92 720 *euro* (bez pievienotās vērtības nodokļa) būs izlietoti nelietderīgi.

Sadarbības iestāde attiecībā uz visiem četriem *Latvijas dzelzceļa* iesniegtajiem 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu pieteikumiem lēmumu pieņēma ievērojami ātrāk, nekā nosaka likums²⁰⁹: 2016.gada 30.novembrī *Latvijas dzelzceļa* iesniegtos triju projektu pieteikumus Sadarbības iestāde ir izvērtējusi divu mēnešu laikā, bet 2017.gada 22.decembrī iesniegto projekta iesniegumu – pusotra mēneša laikā. Visos gadījumos projektu pieteikumi tika apstiprināti ar nosacījumiem, bet to novēršanai ir noteikti atšķirīgi termiņi: 2016.gada 30.novembrī *Latvijas dzelzceļa* iesniegtajiem triju projektu pieteikumiem – divas nedēļas, bet 2017.gada 22.decembra iesniegtajam projekta pieteikumam – divi mēneši. *Latvijas dzelzceļš* skaidroja, ka projekta “Vienotas vilcieni kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” precizējumi tika veikti Sadarbības iestādes norādītajā nosacījumu izpildes termiņā, nesniedzot atbildi pēc būtības par iemesliem, kāpēc precizējumu veikšanai bija nepieciešams viss Sadarbības iestādes noteiktais laiks²¹⁰.

Latvijas dzelzceļš visu projektu gadījumā projekta pieteikuma precizēšanai ir izmantojis visu Sadarbības iestādes nosacījumu izpildei noteikto laiku.

Saskaņā ar Sadarbības iestādes sniegto statistiku²¹¹ Eiropas Savienības fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda ietvaros (līdz 2019.gada 1.pusgada beigām) tikai 6% no visiem projektiem tika apstiprināti bez nosacījumiem. Tātad *Latvijas dzelzceļa* iesniegto projektu apstiprināšana ar nosacījumiem vēl neliecina par projektu iesniegumu neapmierinošu kvalitāti. Tomēr, vērtējot Sadarbības iestādes lēmumus par projektu iesniegumu apstiprināšanu ar nosacījumiem, revidenti secināja, ka Sadarbības iestādes konstatēto projektu iesniegumu nepilnību raksturs norāda uz *Latvijas dzelzceļa* sagatavoto projektu iesniegumu zemo kvalitāti, piemēram:

- ❖ projekta iesnieguma dažādās sadaļās sniegta atšķirīga informācija par projekta ietvaros veicamajām darbībām un sasniedzamajiem rezultātiem;
- ❖ projekta iesniegumā nav sniegts pamatojums par attiecināmo izmaksu apmēru pamatotību, līdz ar to nav iespējams pārliecināties par iekļauto izmaksu apjomu nepieciešamību projekta darbību īstenošanā;
- ❖ projekta iesnieguma pielikumā “Izmaksu ieguvumu analīze” iekļautā informācija par projekta izmaksu pozīcijām nesakrīt ar projekta iesnieguma projekta budžeta kopsavilkumā norādīto, kā arī norādītā informācija par projekta investīciju summu nesakrīt ar projekta iesnieguma “Finansēšanas plānā” norādīto.

Triju projektu gadījumā (“Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” – visi iesniegti Sadarbības iestādē 2016.gada 30.novembrī) *Latvijas dzelzceļš* izmantoja Ministru kabineta noteikumos paredzēto iespēju pagarināt līguma par projektu īstenošanu ar Sadarbības iestādi parakstīšanas termiņu²¹² un līgumi tika noslēgti 50 darba dienas pēc Sadarbības iestādes atzinuma par nosacījumu izpildi (nevis 30 darba dienu laikā, kā parastā kārtībā paredz noteikumi²¹³). Saskaņā ar Sadarbības iestādes sniegto statistiku²¹⁴ Eiropas Savienības fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda ietvaros (līdz 2019.gada 1.pusgada beigām) kopā tika noslēgti 1466 līgumi par projektu īstenošanu un vidējais līgumu noslēgšanas laiks no projekta apstiprināšanas (lēmums par apstiprināšanu vai atzinums par nosacījumu izpildi) ir bijis 22 darba dienas. Apkopojot informāciju par Satiksmes ministrijas pārziņā esošo specifisko atbalsta mērķu infrastruktūras projektu līgumu slēgšanu, Sadarbības iestāde informēja, ka no 92 noslēgtajiem līgumiem piecos gadījumos (tai skaitā trīs revīzijā apskatītie projekti) tika prasīts līguma noslēgšanas termiņa pagarinājums.

Latvijas dzelzceļš norādīja, ka līgumu parakstīšanas termiņa pagarināšana līdz 2017.gada 9.jūnijam bija nepieciešama, lai izskatītu, saskaņotu un parakstītu līgumus²¹⁵. Tomēr šāds pamatojums neliecina par mērķtiecīgu finansējuma saņēmēja rīcību līgumu par projektu īstenošanu ātrākai parakstīšanai, jo attiecīgā atbalsta pasākuma projektu īstenošanas līguma projekts *Latvijas dzelzceļam* ir bijis pieejams jau kopš projektu iesniegumu atlases izsludināšanas 2016.gada 19.augustā²¹⁶. Par mērķtiecīgas rīcības trūkumiem *Latvijas dzelzceļa* darbībā liecina arī tas, ka tikai 2017.gada 17.maijā *Latvijas dzelzceļa* Prezidentu padome pieņēma lēmumu, ar kuru tika pilnvarotas personas, kas parakstīs līgumus par projektu īstenošanu, lai gan Sadarbības iestāde jau 2017.gada 13.martā atzinumos par projektu iesniegumu apstiprināšanai izvirzīto nosacījumu izpildi²¹⁷ aicināja *Latvijas dzelzceļu* līdz 2017.gada 24.martam iesniegt informāciju par amatpersonu, kas parakstīs līgumus par projektu īstenošanu.

6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekts

Balstoties uz 2014.gadā izstrādāto Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skīču projektu, saskaņā ar kuru pilnīgas dzelzceļa TEN-T pamattīkla elektrifikācijas aplēstās indikatīvās izmaksas noteiktas 1,5 miljardu *euro* apmērā un ņemot vērā, ka projekta izmaksas pārsniedz Eiropas Savienības fondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas periodā pieejamo publisko finansējumu, Satiksmes ministrija sadarbībā ar *Latvijas dzelzceļu* ir veikusi priekšdarbus 6.2.1.1.atbalsta pasākuma projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” iesnieguma sagatavošanai.

2015.gadā Satiksmes ministrija sadarbībā ar Finanšu ministriju ir piesaistījusi JASPERS ekspertus, kuri rekomendēja veikt elektrifikācijas variantu daudzkritēriju analīzi, lai noteiktu optimālo risinājumu dzelzceļa tīkla elektrifikācijas posmiem. 2016.gada 20.aprīlī *Latvijas dzelzceļš* noslēdza līgumu ar SIA “Ernst&Young Baltic”²¹⁸ par projekta daudzkritēriju un izmaksu un ieguvumu analīzes izstrādi, kā arī piesaistīja “SIGNON Deutschland GmbH” pārstāvjus, lai veiktu neatkarīgu novērtējumu.

Ministru kabinets 2017.gada 17.janvārī pieņēma zināšanai²¹⁹, ka Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projektā tālāk plānots virzīt dzelzceļa tīkla elektrifikācijas 1.posmu, kas tiks īstenots posmā Daugavpils – Krustpils – Rīga (Šķirotava) un Rēzekne – Krustpils – Rīga (Šķirotava). Šajā pašā protokollēmumā Satiksmes ministrijai un Latvijas dzelzceļam sadarbībā ar Finanšu ministriju līdz projekta iesnieguma iesniegšanai Sadarbības iestādē uzdots meklēt alternatīvas iespējas projekta finansēšanai, neparedzot valsts budžeta līdzfinansējumu projektam, un ja tas negatīvi ietekmē vispārējās valdības budžetu. Centrālā finanšu un līgumu aģentūra 2017.gada 16.martā izsludināja projekta iesniegumu atlasi.

Tāpat 2017.gada 31.janvāra Ministru kabineta noteikumu projekta anotācijā²²⁰ ir norādīts, ka Satiksmes ministrijas gatavotā ziņojuma Ministru kabinetam par Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta

priekšlikumu, kurā iekļauta informācija par projekta īstenošanas ietekmi uz valsts budžetu, saskaņošanas process turpinās un ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci būs iespējams noteikt pēc Ministru kabineta lēmuma par lielā projekta pirmā posma īstenošanas variantu apstiprināšanas un Eiropas Savienības Statistikas biroja “Eurostat” (turpmāk – “Eurostat”) viedokļa par darījuma klasificēšanu saņemšanas.

Centrālā finanšu un līgumu aģentūra 2017.gada 16.martā izsludināja projekta iesniegumu atlasī, projektu iesnieguma atlases nolikuma 3.pielikuma “Projektu iesniegumu vērtēšanas kritēriju piemērošanas metodika” 1.3. kritērijā paredzot, ka finanšu kapacitātes pietiekamība tiek pierādīta, iesniedzot Centrālās statistikas pārvaldes vai “Eurostat” ex-ante atzinumu, ka *Latvijas dzelzceļa* uzņēmējdarbības plāns pierāda privātā investora principa ievērošanu un tādējādi pamatkapitāla palielināšana netiek atzīti kā vispārējās valdības sektora izdevumi.

Latvijas dzelzceļš 2017.gada 28.aprīlī iesniedza projekta iesniegumu, kuru Sadarbības iestāde 2017.gada 7.jūnijā apstiprināja ar nosacījumiem²²¹, kas paredz veikt precizējumus un pievienot Centrālās statistikas pārvaldes vai “Eurostat” ex-ante atzinumu, ka projekta iesniedzēja uzņēmējdarbības plāns pierāda privātā investora principa ievērošanu un tādējādi pamatkapitāla palielināšana netiek atzīta kā vispārējās valdības sektora izdevumi.

Faktiski projekta iesniegumam jau sākotnēji netika pievienoti visi nepieciešamie dokumenti kā rezultātā varēja paredzēt, ka būs starplēmums ar nosacījumu un nepieciešamie dokumenti būs jāiesniedz, jo projekta iesniegumu vērtēšanas kritēriju piemērošanas metodikā²²² noteikts, ka finanšu kapacitātes pietiekamība tiek pierādīta iesniedzot Centrālās statistikas pārvaldes vai Eiropas Savienības statistikas biroja “Eurostat” ex-ante atzinumu, ka *Latvijas dzelzceļa* uzņēmējdarbības plāns pierāda privātā investora principa ievērošanu un tādējādi pamatkapitāla palielināšana netiek atzīti kā vispārējās valdības sektora izdevumi (ja netiks iesniegts, tad vērtējums „Jā, ar nosacījumu” un izvirza nosacījumu papildināt projekta iesniegumu, uzliekot par pienākumu projekta iesniedzējam iesniegt iepriekš minētos dokumentus vai informāciju, ka pieņemts pozitīvs Ministru kabineta lēmums par projekta finansēšanu, izpildot 2017.gada 17.janvāra protokola Nr. 3 39.§ lēmuma 6.punktu²²³).

Latvijas dzelzceļš 2017.gada 6.februārī noslēdza līgumu ar SIA “Ernst & Young Baltic” par biznesa plāna izstrādi, lai novērtētu *Latvijas dzelzceļa* pamatkapitāla palielināšanas ietekmi uz valsts budžeta deficītu. Projekta iesniegums Sadarbības iestādē tika iesniegts bez “Eurostat” atzinuma, jo tā saņemšanai bija nepieciešams neprognozējami ilgs laiks²²⁴. 2017.gada 5.oktobrī *Latvijas dzelzceļš* saņēma Eiropas Savienības statistikas biroja “Eurostat” atzinumu. Satiksmes ministrija 2017.gada 13.oktobrī nosūtīja vēstuli Finanšu ministrijai, aicinot sniegt priekšlikumus par alternatīvām pasākuma īstenošanas iespējām, lai atbilstoši 2017.gada 17.janvāra Ministru kabineta sēdes protokollēmuma Nr.3 39.§ 6.punktam sagatavotu informāciju iesniegšanai Ministru kabinetā par alternatīvām pasākuma īstenošanas iespējām. 2017.gada 23.oktobrī Finanšu ministrija vēstulē Satiksmes ministrijai norādīja, ka alternatīvam projekta finansēšanas risinājumam ir jābūt tādā, kas neietekmē vispārējās valdības budžeta deficītu – *Latvijas dzelzceļam* ir jāspēj īstenot projektu bez valsts budžeta finansiāla atbalsta²²⁵.

Ņemot vērā “Eurostat” atzinumu un Finanšu ministrijas sniegto atbildi, *Latvijas dzelzceļš* pieņēma lēmumu par projekta realizācijas tehnisko risinājumu optimizāciju, kas samazina kopējās projekta izmaksas par 15% jeb 78 milj. *euro*²²⁶, *Latvijas dzelzceļš* 2017.gada 30.novembrī atsauc²²⁷ projekta iesniegumu, lūdzot Sadarbības iestādi lemt par projekta iesniegšanas termiņa pagarināšanu līdz 2018.gada 28.februārī.

Latvijas dzelzceļš jaunu projekta iesniegumu Sadarbības iestādei iesniedza pagarinātā termiņa pēdējā dienā – 2018.gada 28.februārī. Sadarbības iestāde 2018.gada 29.martā nosūtīja *Latvijas dzelzceļam* atzinumu par atbalstu projektam un tā iesniegšanu Finanšu ministrijai projekta turpmākai virzībai Eiropas Komisijā²²⁸. 2018.gada 18.aprīlī Sadarbības iestāde aicināja *Latvijas dzelzceļu* veikt papildu

tehniskos precizējumus projekta iesniegumā, kuru nepieciešamība izriet no JASPERS ekspertu sniegtā sākotnējā projekta iesnieguma novērtējuma. *Latvijas dzelzceļa* veiktos tehniskos precizējumus projekta iesniegumā Sadarbības iestāde apstiprināja 2018.gada 17.maijā²²⁹.

Finanšu ministrija 2018.gada 16.novembrī saņēma JASPERS kvalitātes novērtējuma ziņojuma projektu un JASPERS aicinājumu Finanšu ministrijai ziņojumā iekļauto informāciju precizēt, skaidrot vai apstiprināt²³⁰. 2018.gada 29.novembrī Centrālā finanšu un līgumu aģentūra nosūtīja Finanšu ministrijai *Latvijas dzelzceļa* sagatavotās atbildes (tai skaitā, precizētu projekta iesnieguma veidlapu, izmaksu un ieguvumu analīzi un tehniski pētniecisko analīzi) un Centrālās finanšu un līgumu aģentūras komentārus²³¹.

2019.gada 7.janvārī JASPERS sniedza pozitīvu atzinumu par projekta tehnisko un sociālekonomisko pamatotību investīciju veikšanai ar Kohēzijas fonda atbalstu, vienlaikus norādot uz īpaši rūpīgi vadāmu risku iekļauties plānošanas periodā līdz 2023.gada beigām²³².

2019.gada 11.aprīlī Sadarbības iestāde elektroniski iesniedza Finanšu ministrijai lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” iesnieguma papilddokumentāciju – aktualizētu projekta iesnieguma veidlapu un pielikumu “Tehniski ekonomiskais pamatojums” latviešu un angļu valodās un Finanšu ministrija tajā pašā dienā paziņoja, ka 2019.gada 11.aprīlī Eiropas Komisijai tika nosūtīts paziņojums par atlasīto lielo projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”. Sadarbības iestāde, pamatojoties uz Eiropas Komisijas 2019.gada 12.jūlija apstiprinājumu lielajam projektam “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, 2019.gada 18.jūlijā ir izdevusi lēmumu Nr.39-2-60/6065 “Par lielā projekta iesnieguma Nr.6.2.1.1/18/I/001 apstiprināšanu”. Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem *Latvijas dzelzceļa* un Sadarbības iestādes līgums par projekta īstenošanu jānoslēdz 30 darba dienu laikā no lēmuma pieņemšanas, tas ir, līdz 2019.gada 29.augustam. Tomēr Sadarbības iestāde ir pagarinājusi līguma par projekta īstenošanu slēgšanas termiņu līdz *Iepirkumu uzraudzības biroja* atzinuma par iepirkuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija: būvniecība” pirmā posma (kandidātu atlase) norisi saņemšanai, ņemot vērā noteikumos maksimāli pieļaujamo termiņu līguma slēgšanai²³³. Sadarbības iestāde savu lēmumu pamatoja ar Satiksmes ministrijas 2019.gada 16.augusta vēstulē norādīto, ka iepirkuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija: būvniecība” sekmīga virzība ir viens no līguma par projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” slēgšanas priekšnosacījumiem, un apstākli, ka *Latvijas dzelzceļš* savā 2019.gada 20.augusta vēstulē ir norādījis, ka tā rīcībā nav informācijas par *Iepirkumu uzraudzības biroja* iespējamiem atzinuma par iepirkuma pirmā posma (kandidātu atlase) norisi saņemšanas termiņiem²³⁴. *Latvijas dzelzceļš* noslēdza līgumu ar Sadarbības iestādi par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanu 2019.gada 9.oktobrī jeb vienu dienu pirms maksimāli pieļaujamā termiņa.

No brīža, kad tika izstrādāts projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” skici projekts līdz projekta iesnieguma saskaņošanai un līguma parakstīšanai par īstenošanu ir pagājuši pieci gadi. Revidenti secināja, ka lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” iesnieguma saskaņošanas un apstiprināšanas process ir bijis ļoti garš un ar vairākām atkāpēm no Ministru kabineta noteikumos noteiktās kārtības²³⁵ (skatīt 7.pielikumu).

Latvijas dzelzceļš nenodrošināja visas nepieciešamās dokumentācijas iesniegšanu kopā ar projekta iesniegumu, kā rezultātā Sadarbības iestāde projekta iesniegumu saskaņoja ar nosacījumiem. Tomēr, iepazīstoties ar *Latvijas dzelzceļa* un Satiksmes ministrijas darbībām laika posmā no sākotnējās projekta iesnieguma versijas iesniegšanas līdz projekta iesnieguma atsauksmai, kā arī sniegtajiem *Latvijas dzelzceļa* skaidrojumiem, ir secināms, ka:

- ❖ Satiksmes ministrija jau 6.2.1.1. pasākuma īstenošanas noteikumu izstrādes laikā nav pietiekami izvērtējusi iespējamo lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” finansēšanas modeli. Tādējādi *Latvijas dzelzceļš* tikai 2017.gada oktobrī jeb sešus mēnešus pēc sākotnējā projekta

- iesnieguma iesniegšanas Sadarbības iestādei sāka pārvērtēt plānotās projekta aktivitātes, lai nodrošinātu projekta īstenošanas finansēšanu bez valsts budžeta papildus finansējuma piesaistes;
- ❖ ņemot vērā laiku, kas ir bijis nepieciešams “Eurostat” atzinuma saņemšanai (no 2017.gada 27.aprīļa līdz 2017.gada 5.oktobrim jeb nedaudz vairāk par pieciem mēnešiem), jau sākotnēji *Latvijas dzelzceļam* tika noteikti neizpildāmi termiņi projekta iesnieguma un tam pievienojamās dokumentācijas sagatavošanai, proti, 6.2.1.1. pasākuma īstenošanas noteikumi Ministru kabinetā tika apstiprināti 2017.gada 31.janvārī (nepilni trīs mēneši pirms projekta iesnieguma iesniegšanas termiņa). Turklāt, lai varētu lūgt “Eurostat” sniegt atzinumu par plānotā projekta īstenošanas modeļa ietekmi uz valsts budžeta deficītu, “Eurostat” bija jāiesniedz *Latvijas dzelzceļa* koncerna biznesa plāns;
 - ❖ Satiksmes ministrijai pienācīgi neizvērtējot visus ar lielā projekta finansēšanas modeļa izvēli saistītos riskus un pieļaujot situāciju, ka *Latvijas dzelzceļš* izstrādā lielā projekta iesniegumu, pamatojoties uz neizpildāmu pieņēmumu par valsts budžeta papildu finansējuma pieejamību, lielā projekta saskaņošanas process pagarinājās vismaz par 215 dienām (laiks no sākotnējā projekta iesnieguma iesniegšanas Sadarbības iestādei 2017.gada 28.aprīlī līdz *Latvijas dzelzceļa* 2017.gada 30.novembra lēmumam par projekta iesnieguma atsaukšanu un jauna projekta iesnieguma izstrādi, paredzot projekta īstenošanu bez valsts budžeta līdzekļu piesaistes), kā arī radīja *Latvijas dzelzceļam* papildu izdevumus lielā projekta iesnieguma aktualizēšanai finansēšanas modeļa maiņas dēļ 20 569 euro apmērā²³⁶.

Lielā projekta saskaņošanas kārtība²³⁷ paredz, ka pēc JASPERS pozitīva atzinuma saņemšanas Vadošā iestāde piecu darba dienu laikā nosūta Sadarbības iestādei projekta iesnieguma saskaņojumu un Sadarbības iestāde piecu darba dienu laikā pieņem starplēmumu par projekta iesnieguma virzīšanu saskaņošanai ar Eiropas Komisiju. Tomēr Vadošā iestāde divas reizes (2019.gada 8.janvārī un 2019.gada 25.janvārī) ir aicinājusi Sadarbības iestādi iegūt no Satiksmes ministrijas apliecinājumu par projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” nepieciešamību, tai skaitā, par to, ka projekta īstenošanai nebūs negatīvas ietekmes uz valsts budžetu, lai gan Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde 2019.gada 17.janvārī ir apliecinājusi projekta nepieciešamību, tā nozīmīgumu pamatojot ar atsaucēm uz transporta nozares politikas plānošanas dokumentiem²³⁸, un *Latvijas dzelzceļa* apliecinājums par to, ka projekta iesnieguma iesniegšanas brīdī un projekta īstenošanas laikā tiks nodrošināts, ka tā finanšu kapacitāte ir pietiekama un projekta finansējuma struktūra nerada negatīvu ietekmi uz vispārējās valdības budžetu, tika pievienots jau pie projekta iesnieguma²³⁹. 2019.gada 25.janvārī Vadošā iestāde norādīja, ka no iepriekš Sadarbības iestādes un Satiksmes ministrijas sniegtās informācijas nav iespējams gūt pārliecību par 2017.gada 5.decembra Ministru kabineta protokollēmuma Nr.60, 51§ 6.punktā Satiksmes ministrijai dotā uzdevuma izpildi un vienotu Satiksmes ministrijas kā vadošās valsts pārvaldes iestādes transporta nozarē un Eiropas Savienības fondu atbildīgās iestādes viedokli par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” iesniegumu virzību iesniegšanai Eiropas Komisijai, ņemot vērā Deklarācijas par A.K.Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 84.punktā minēto – “izvērtēsim dzelzceļa elektrifikācijas projekta pamatotību un iespēju to īstenot ierobežotā apjomā Rīgas–Daugavpils virzienā. Veiksim pārrunas ar Eiropas Komisiju par iespējām ietaupīt līdzekļus pārdalīt citām videi draudzīgām infrastruktūras un mobilitātes veicināšanas programmām”. Tāpēc Vadošā iestāde atkārtoti aicināja Sadarbības iestādi iesniegt papildu informāciju projekta iesnieguma virzīšanai saskaņošanai ar Eiropas Komisiju, vienlaikus apturot projekta iesnieguma iesniegšanas Eiropas Komisijai piecu darba dienu termiņu²⁴⁰. Satiksmes ministrijai prasītās papildu informācijas sagatavošanai bija nepieciešami divi mēneši. Pirms atbildes vēstules sagatavošanas Satiksmes ministrija sagatavoja informatīvo ziņojumu “Par projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” izvērtēšanas gaitu”, kas 2019.gada 5.martā tika izskatīts Ministru kabinetā. 2019.gada 5.aprīlī Satiksmes ministrija atbildes vēstulē Sadarbības iestādei norādīja, ka nevar sniegt apliecinājumu par protokollēmuma²⁴¹ dotā uzdevuma izpildi, vienlaikus norādot uz būtiskiem projekta īstenošanas riskiem (iepirkuma riski, kas var

apdraudēt projekta īstenošanu izdevumu atbilstības termiņā – 2023.gada 31.decembrī, projekta izmaksu palielinājuma risks un kravu pārvadājumu samazinājuma risks, kas var negatīvi ietekmēt valsts budžetu *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšanai). Tomēr Satiksmes ministrija aicināja Vadošo iestādi iesniegt Eiropas Komisijā projekta iesniegumu lēmuma pieņemšanai.

Izvērtējot informāciju par lielā projekta “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija*” sagatavošanas un saskaņošanas procesu, revidenti secināja, ka projekta uzsākšanu būtiski kavēja neskaidrības par projekta finansēšanas modeli un tā ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem. Lai gan šis jautājums dienas kārtībā ir bijis kopš 2017.gada 17.janvāra²⁴², un papildus tam *Latvijas dzelzceļš* projekta iesnieguma sagatavošanas laikā bija piesaistījis gan SIA “Ernst & Young Baltic” speciālistus, gan JASPERS ekspertus, kas sniedza pozitīvu atzinumu par projekta iesniegumu, kā arī par iekļauto izmaksu un ieguvumu analīzi, tomēr projekta iesniegums 2019.gada aprīlī tika iesniegts Eiropas Komisijai saskaņošanai bez Satiksmes ministrijas kā vadošās valsts pārvaldes iestādes transporta nozarē apliecinājuma, ka *Latvijas dzelzceļš* spēj īstenot projektu atbilstoši sagatavotajam projekta iesniegumam, proti, bez valsts budžeta līdzekļu piesaistes.

Projektu īstenošanas uzraudzība, risku un pieņemumu vadība

Latvijas dzelzceļš kā projekta iesniedzējs un finansējuma saņēmējs nav nodrošinājis kvalitatīvu projektu un iepirkumu plānošanu un to uzraudzību, jo:

- revīzijā apskatītajā laika posmā no 2017.gada 30.marta līdz 2019.gada 31.decembrim visu triju projektu ietvaros tika veiktas četras dažādas iepirkumu procedūras projektēšanas būvniecības pakalpojumu sniedzēja noskaidrošanai (kopā 12 iepirkumu procedūras), tomēr tikai viena no procedūrām beidzās ar pakalpojumu līguma noslēgšanu, savukārt viens no iepirkumiem ir pārtraukts pēc *Iepirkumu uzraudzības biroja* konstatētajiem konkurences ierobežojumiem un nevienlīdzīgas attieksmes iepirkuma nolikuma prasībās;
- pretēji 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu dokumentācijā minētajam *Latvijas dzelzceļš* ārējos ekspertus būvniecības iepirkumu dokumentācijas izstrādei ir piesaistījis tikai pēc diviem neveiksmīgiem iepirkumiem un, ārējo ekspertu atzinumā, nepietiekama tehnisko specifikāciju detalizācija un iepriekšējās izpētes darbu trūkums tika norādīti kā viens no iesniegto pretendentu piedāvājumu sadārdzinājuma iemesliem;
- būvniecības izmaksu kāpuma dēļ *Latvijas dzelzceļš* ir samazinājis projektos plānoto darbu apjomu, neietekmējot būvējamā objekta funkcionalitāti un projekta ietvaros noteikto mērķu un rādītāju sasniegšanu;

- projektu īstenošanā ir vērojamas būtiskas aktivitāšu laika grafika nobīdes – iepirkumu līgumu noslēgšana kavējas par diviem gadiem;
- konstatētas pretrunas atsevišķu aktivitāšu norises termiņos, kas norāda uz trūkumiem aktivitāšu secības noteikšanā un aktivitāšu ilguma novērtēšanā. Piemēram, projekta iesnieguma izstrāde ir veikta pirms nepieciešamo priekšizpētes darbu uzsākšanas, kas ir nelabvēlīgi ietekmējis projekta budžetu;
- nepietiekamas *Latvijas dzelzceļa* prioritāšu un finansiālo iespēju sākotnējās izvērtēšanas dēļ *Latvijas dzelzceļam* bija jāpieņem lēmumi par divu projektu īstenošanas apturēšanu, kā rezultātā *Latvijas dzelzceļa* infrastruktūras attīstībai piešķirtais finansējums 26,5 milj. *euro* apmērā tika novirzīts citu transporta, ne dzelzceļa, nozares projektu īstenošanai (20 milj. *euro* novirzīti Liepājas un Daugavpils tramvaju infrastruktūras attīstības projektu īstenošanai, 1,5 milj. *euro* – Latvijas gaisa telpas drošības uzlabošanai un 5 milj. *euro* – jaunam specifiskā atbalsta mērķim) un daļa no pieejamā Kohēzijas fonda finansējuma tika saglabāta dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai.

Efektīva risku vadība, jo īpaši lielos investīciju projektos, kalpo kā savlaicīgas brīdināšanas sistēma, kas ļauj vadībai savlaicīgi veikt korektīvas darbības un mazināt riskus.

Dzelzceļa modernizācijas projektu ieviešanas risku vadības sistēma nav efektīva gan Satiksmes ministrijas, gan *Latvijas dzelzceļa* rīcības dēļ.

Satiksmes ministrija nav izmantojusi likumā²⁴³ paredzētos instrumentus kapitālsabiedrības – *Latvijas dzelzceļa* – darbības uzraudzībai, prasot no tās *Dzelzceļa likumā* noteiktā pienākuma dzelzceļa infrastruktūras attīstībā²⁴⁴ savlaicīgu, ekonomisku un efektīvu izpildi. Kaut arī Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde savas kompetences ietvaros ir veikusi *Latvijas dzelzceļa* īstenoto projektu risku, kas var ietekmēt specifiskā atbalsta mērķa pasākumu iznākuma, rezultāta vai finanšu rādītāju sasniegšanu, uzraudzību, tomēr nedefinējot projekta ietvaros sasniedzamos starpposma mērķus un neizmantojot kapitālsabiedrības uzraudzības instrumentus, pastāv risks, ka dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektu plānotie rezultāti noteiktajos termiņos var netikt sasniegti.

Savukārt, *Latvijas dzelzceļa* īstenotā projektu risku vadība nav bijusi pietiekama, efektīva un nav veicinājusi projektu īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām, jo:

- nav izstrādāta projektu risku vadības sistēma, kas nodrošina savlaicīgu risku identificēšanu un atbilstošu risku mazināšu pasākumu īstenošanu;
- risku vadība kā process nav aprakstīts, līdz ar to *Latvijas dzelzceļa* īstenoto projektu risku vadības kvalitāte ir atkarīga no projekta vadītāja un projektu īstenošanā iesaistīto struktūrvienību darbinieku izpratnes par risku vadības procesu;
- projektu iesniegumos identificētie riski ir vispārīgi un risku novēršanas pasākumu apraksti nesniedz pārliecību par risku novēršanu vai risku ietekmes mazināšanu;
- īstenotie risku ietekmes mazināšanas pasākumi ir bijuši neefektīvi un nav novērsuši risku iestāšanos vai to iestāšanās ietekmes mazināšanu.

Latvijas dzelzceļam īpaši rūpīgi būtu jāvada tie riski, kuri saistīti ar projektu izstrādē izmantotajiem pieņēmumiem, kā arī riskiem, kuri nākotnē var būtiski ietekmēt ar projektu gala rezultātu uzturēšanu saistītās izmaksas un to finansēšanas avotus.

Papildus jāatzīmē, ka JASPERS ekspertu atzinumā kā viens no būtiskākajiem lielā projekta ieviešanas riskiem ir minēta projekta īstenošanas pabeigšana plānotajos termiņos.

Satiksmes ministrijas īstenotā projektu uzraudzība un risku vadība

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas iekšējo kārtību projektu līmenī tiek analizēti²⁴⁵:

- ❖ īstenošanas laika grafika atbilstība specifiskā atbalsta mērķa un tā pasākumu sākotnējā novērtējumā un apstiprinātajos projektu iesniegumos iekļautajam indikatīvajam projektu laika grafikam, izvērtēta nobīde un tās ietekme;
- ❖ plānoto un sasniegto rezultātu atbilstība specifiskajam atbalsta mērķim un tā pasākumu rezultātiem;
- ❖ darbību atbilstība specifiskajam atbalsta mērķim un tā pasākumu mērķiem;
- ❖ starpposma finanšu un rezultātu rādītāju izpildes progress un iespējas nodrošināt uzņemto saistību izpildi, ņemot vērā finansējuma saņēmēju plānoto maksājumu pieprasījumu apjomu līdz 2018.gada 30.jūnijam un 2018.gada 31.augustam.

Satiksmes ministrijas atbildīgais darbinieks – programmu koordinators – apkopo un regulāri, ne retāk kā vienreiz nedēļā, elektroniski aktualizē iepriekš minēto informāciju, kas ir apkopota progresa tabulās²⁴⁶. Pamatojoties uz šo apkopoto informāciju, Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta direktors, direktora vietnieks un atbildīgo nodaļu vadītāji kopā ar programmu koordinatoriem ne retāk kā reizi divās nedēļās organizē sanāksmi, kurā izvērtē specifiskā atbalsta mērķa un tā pasākumu ieviešanas un sasniedzamo mērķu un rezultātu progressu, analizē apzinātos riskus un to vadības pasākumu efektivitāti, kā arī vienojas par turpmāko rīcību²⁴⁷.

Satiksmes ministrija skaidroja²⁴⁸, ka programmu koordinatori, veicot specifiskā atbalsta mērķa un to pasākumu ieviešanas un veikto investīciju finanšu, rezultāta un iznākuma rādītāju sasniegšanas uzraudzību, izmanto no Centrālās finanšu un līgumu aģentūras saņemto informāciju par projekta ieviešanā konstatētajiem riskiem, tajā skaitā iespējamām neatbilstībām izvērtēšanas posmā vai plānoto maksājumu pieprasījumu iesniegšanas grafika izmaiņu gadījumā, kas var ietekmēt specifiskā atbalsta mērķa un tā pasākumu noteikto iznākuma, rezultāta un finanšu rādītāju sasniegšanu, un Centrālās finanšu un līgumu aģentūras priekšlikumus konstatēto risku novēršanai. Programmu koordinatori izvērtē Centrālās finanšu un līgumu aģentūras saņemto informāciju, un nepieciešamības gadījumā tā tiek izskatīta sanāksmēs, kurās Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta darbinieki izvērtē specifiskā atbalsta mērķa un tā pasākumu ieviešanas un sasniedzamo mērķu un rezultātu progresu.

Satiksmes ministrija informēja²⁴⁹, ka iekšējie noteikumi neparedz sanāksmju, kurās Investīciju departamenta darbinieki izvērtē specifiskā atbalsta mērķa un tā pasākumu ieviešanas un sasniedzamo mērķu un rezultātu progresu, protokolēšanu. Īss kopsavilkums par programmu koordinatoru sniegto informāciju un darbībām, par kurām pieņemti lēmumi sanāksmēs, tiek norādīts progresā tabulās. Uz atsevišķām departamenta sanāksmēm, pamatojoties uz aktuālo situāciju un konkrētiem problēmjautājumiem, programmu koordinatori sagatavo izvērtējumus²⁵⁰, kuros tiek analizēti projektu īstenošanas riski, to ietekme uz projektu un visa atbalsta pasākuma mērķu sasniegšanu un sniegti priekšlikumi turpmākai rīcībai.

Lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” projekta iesnieguma sagatavošanas un projekta aktivitāšu īstenošanas progresā uzraudzībai Atbildīgā iestāde izmanto *Latvijas dzelzceļa* sagatavoto rīcības plānu. Atbildīgās iestādes par projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ieviešanas uzraudzību atbildīgais koordinators, vērtējot *Latvijas dzelzceļa* rīcības plānā iekļauto informāciju, ir secinājis, ka *Latvijas dzelzceļa* rīcības plānā norādītie risku pārvaldības pasākumi nav pietiekami, lai mazinātu riskus – tie ir vispārīgi un *Latvijas dzelzceļš* nav norādījis iespējamo rīcību risku iestāšanās gadījumā, lai gūtu pārliedību par iespēju projektu pabeigt līdz 2023.gada beigām²⁵¹, un norādījis rīcības plānā precizējamo informāciju, lai gūtu labāku priekšstatu par rīcības plānā iekļauto risku ietekmi uz projekta mērķu sasniegšanu.

Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde ir izveidojusi visu tās pārraudzībā esošo Eiropas Savienības fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda specifiskā atbalsta mērķu pasākumu īstenošanas risku reģistru, kurā tiek apkopoti riski, balstoties uz Sadarbības iestādes sniegto informāciju par projektu īstenošanas progresu, kā arī tiek noteikti iespējamie risku vadības pasākumi. Risku reģistrs tiek aktualizēts vismaz vienu reizi mēnesī. Jāatzīmē, ka minētajā risku reģistrā Atbildīgā iestāde uztur projektu ieviešanas riskus tikai savas kompetences ietvaros, proti, tikai tos riskus, kas var ietekmēt specifiskā atbalsta mērķa pasākumu iznākuma, rezultāta vai finanšu rādītāju sasniegšanu, kā arī riskus, kas var apdraudēt projektu mērķa sasniegšanu.

Izvērtējot Atbildīgās iestādes iesniegtos dokumentus (progresā tabula, risku reģistrs, lielā projekta rīcības plāna pārbaudes lapa), revidenti guva pārliedību, ka Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde savas kompetences ietvaros nodrošina *Latvijas dzelzceļa* īstenoto projektu risku uzraudzību, izvērtē risku vadības pasākumu efektivitāti un sniedz priekšlikumus projektu īstenošanas risku vadības uzlabošanai.

Tomēr Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi efektīvu risku vadību transporta politikas īstenošanā kopumā, jo nav izmantojusi likumā²⁵² paredzētos instrumentus kapitālsabiedrības *Latvijas dzelzceļa* darbības uzraudzībai, prasot no *Latvijas dzelzceļam* likumā²⁵³ noteiktā pienākuma dzelzceļa infrastruktūras attīstībā²⁵⁴ izpildi.

Latvijas dzelzceļa īstenotā projektu uzraudzība

Revīzijā analizētie projekti uz 2019.gada beigām nav pabeigti un atrodas dažādos attīstības posmos:

- ❖ 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” lielais projekts – īstenošanas posmā (līgums ar Sadarbības iestādi parakstīts 2019.gada 9.oktobrī);
- ❖ 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekti:
 - “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” – īstenošanas posmā (līgums ar Sadarbības iestādi parakstīts 2017.gada 26.maijā un grozīts 2018.gada 4.jūnijā);
 - “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” – projekta īstenošana ir pārtraukta ar 2019.gada 10.oktobra *Latvijas dzelzceļa* Investīciju komitejas lēmumu;
 - “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” – īstenošanas posmā (līgums ar Sadarbības iestādi parakstīts 2017.gada 26.maijā un grozīts 2018.gada 4.jūnijā);
 - “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” – projekta īstenošana ir pārtraukta ar 2019.gada 26.septembra *Latvijas dzelzceļa* valdes lēmumu;
 - “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” – plānošanas posmā.

Latvijas dzelzceļš ir izveidojis projektu īstenošanas un uzraudzības organizatorisko struktūru, nosakot projektu vadībā iesaistītās struktūrvienības vai vienības un to kompetenci (skatīt 5.tabulu).

5.tabula. *Latvijas dzelzceļa* projektu vadībā iesaistītās struktūrvienības vai vienības.

Latvijas dzelzceļa projektu vadībā iesaistītās struktūrvienības vai vienības	Kompetence, funkcijas
<i>Latvijas dzelzceļa</i> vadība	Jautājumi, kas saistīti ar projektu īstenošanu, kā, piemēram, iepirkumu līgumu slēgšana, līgumu pagarināšana, projekta un budžeta grozījumi un arī citi problēmjautājumi, kas var būtiski ietekmēt projekta realizāciju tiek izvērtēti un lēmums par tiem tiek pieņemts <i>Latvijas dzelzceļa</i> Prezidentu padomē un Valdē.
Investīciju komiteja	Saskaņā ar 2014.gada 3.aprīlī apstiprināto <i>Latvijas dzelzceļa</i> Investīciju komitejas nolikumu tā ir <i>Latvijas dzelzceļa</i> Prezidentu padomes institūcija investīciju projektu izvērtēšanai un iekļaušanai vidēja termiņa investīciju plāna projektā un kārtējā gada investīciju budžeta projektā, kā arī investīciju projektu uzraudzībai. Investīciju komiteja uzrauga investīciju projektu īstenošanas gaitu, sasniegtos rezultātus un mērķus (t.i., projektu īstenošanu saskaņā ar projekta budžetu, laika grafiku, iepirkumu plānu un maksājumu grafiku) un pieņem lēmumu par problēmjautājumu risinājumiem, apstiprina projektu pārskatus. Investīciju komitejas sanāksmes paredzētas katru ceturksni, un tiek attiecīgi protokolētas.

Latvijas dzelzceļa projektu vadībā iesaistītās struktūrvienības vai vienības	Kompetence, funkcijas
Attīstības direkcijas Projektu vadības daļa	Projektu vadības daļa ir tieši atbildīga par efektīvu Eiropas Savienības līdzfinansētu un citu ārējo finanšu avotu finansētu projektu īstenošanu, uzraudzību un kontroli. Projekta vadītājs ir Projektu vadības daļas darbinieks.
Projekta Tehniskā darba grupa	Projekta Tehniskā darba grupa ir ar <i>Latvijas dzelzceļa</i> Prezidenta rīkojumu norīkota un ir atbildīga par projektu tehniskās dokumentācijas sagatavošanu un saskaņošanu, tehniskajiem risinājumiem, t.sk. projekta tehnisko dokumentu savlaicīgu izskatīšanu un saskaņošanu, būvdarbu pieņemšanu sadarbībā ar iesaistītajām struktūrvienībām.
Investīciju projekta pieteicējs	Investīciju projekta pieteicējs ir <i>Latvijas dzelzceļa</i> Atkarīgā sabiedrība vai Valdošā uzņēmuma struktūra, kura izvirza priekšlikumu vai problēmu, kuras risināšanai nepieciešams realizēt investīciju projektu, nosaka funkcionālās prasības projekta rezultātīvajiem rādītājiem, kā arī uzņemas atbildību par šo rādītāju sasniegšanu pēc investīciju projekta veiksmīgas realizācijas.
Investīciju projekta izpildītājs	Investīciju projekta izpildītājs ir par projekta īstenošanu atbildīgā <i>Latvijas dzelzceļa</i> Atkarīgā sabiedrība vai Valdošā uzņēmuma struktūra, atbilstoši Attīstības projekta/Atjaunošanas programmas pieteikumā norādītajam darbu apjomam, izpildes termiņam un piešķirtajiem finanšu līdzekļiem.
Investīciju projekta vadītājs	Investīciju projekta vadītājs ir Investīciju projekta izpildītāja nozīmētā persona, kura veic Investīciju projekta administratīvo un tehnisko vadību.

Latvijas dzelzceļš ir izveidojis projektu īstenošanas un uzraudzības organizatorisko struktūru, nosakot projektu vadībā iesaistītās struktūrvienības vai vienības un to kompetenci (skatīt 5.tabulu).

6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projekti

Projektu vadības ietvaros izveidotās Tehniskās darba grupas 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektiem ir izveidotas savlaicīgi, t.i., trim projektiem²⁵⁵ 2016.gada augustā un vienam projektam²⁵⁶ – 2018.gada martā. Lai gan Tehnisko darba grupu ekspertu sastāvā 2017.gadā un 2018.gadā ir veiktas izmaiņas, tika nodrošināts, ka vismaz divi līdz trīs Tehnisko darba grupu eksperti (Tehniskās vadības direkcijas pārstāvji) ir iekļauti arī katra projekta Iepirkumu komisijā, kas nodrošina tehnisko jautājumu kompetences pārstāvību Iepirkumu komisijā.

6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” triju projektu²⁵⁷, par kuru īstenošanu līgums ar Sadarbības iestādi tika noslēgts 2017.gada 26.maijā, ietvaros sākotnējais laika grafiks paredzēja, ka projektēšanas un būvdarbu veikšanas iepirkumi tiks noslēgti līdz 2017.gada trešajam ceturksnim. Laika posmā no 2017.gada 30.marta *Latvijas dzelzceļš* visu triju projektu ietvaros veica četras dažādas iepirkumu procedūras projektēšanas un būvniecības pakalpojumu sniedzēja noskaidrošanai, tomēr līdz pat 2019.gada 31.oktobrim neviena no procedūrām nebeidzās sekmīgi un

netika noslēgts neviens līgums. Revīzijas noslēgumā *Latvijas dzelzceļš* sniedza informāciju²⁵⁸, ka projekta “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija” ietvaros 2019.gada 13.decembrī noslēgts projektēšanas un būvniecības pakalpojumu līgums. Saskaņā ar *Latvijas dzelzceļa* Iepirkumu komisijas 2018.gada 22.novembra lēmumu slēgta konkursa procedūra tika izbeigta bez rezultāta, iesniegto piedāvājumu paredzamās līgumsummas būtiski (apmēram par trešdaļu) pārsniedza projektos plānoto finansējumu, kā arī piedāvājumos tika konstatētas vairākas neatbilstības iepirkumā definētajām tehniskajām prasībām. Turpinot pretendentu piedāvājumu vērtēšanu sarunu procedūras ietvaros, npublicējot dalības uzaicinājumu (uzaicinājumi pretendentiem nosūtīti 2018.gada 16.novembrī), Iepirkumu komisija atkārtoti konstatēja, ka būvniecības izmaksas pārsniedz projektu iespējas, un nolēma, ka būvniecības izmaksu kāpuma dēļ ir nepieciešams samazināt plānoto darbu apjomu, neietekmējot būvējamā objekta funkcionalitāti un projekta ietvaros noteikto mērķu un rādītāju sasniegšanu. Tomēr arī atbilstoši samazinātajam būvdarbu apjomam iesniegtie piedāvājumi pārsniedza projektos pieejamo finansējumu vismaz par 3,6%. *Latvijas dzelzceļa* Iepirkumu birojs sniedza skaidrojumu par iespējamiem sadārdzinājuma iemesliem:

- ❖ būvniecības izmaksu kāpums ir bijis straujāks, nekā sākotnēji prognozēts (1,42 reizes pārsniedza plānoto pieauguma tempu 2,9%), turklāt, iespējams, pretendenti finanšu piedāvājumā ir iekļāvuši riskus, kas saistīti ar darbaspēka, būvmateriālu un izpildes garantiju izmaksu pieaugumu;
- ❖ FIDIC līgumu piemērošanas specifika, kas sākotnēji nenodrošina pretendētus ar pilnīgu informāciju par veicamajiem darbiem (piemēram, nav pieejama ģeodēziskā, ģeoloģiskā, topogrāfiskā uzmērīšana), kā rezultātā pretendenti paredz lielākus riskus, kas palielina līguma summu;
- ❖ izmaksu pieaugums, kas saistīts ar banku garantiju sadārdzināšanos – saskaņā ar “Latvijas būvuzņēmēju partnerība”²⁵⁹ aplēsēm garantiju nodrošinājums būvdarbu izmaksas var palielināt vidēji par 2%.

Atbilstoši projektu²⁶⁰ maksājumu pieprasījumu grafikiem, 2019.gada maijā tika prognozēts, ka iepirkumi tiks noslēgti līdz 2019.gada 4.ceturksnim. Tomēr 2019.gada septembrī un oktobrī divi iepirkumi tika pārtraukti un tikai vienā iepirkumā 2019.gada 13.decembrī ir noslēgts līgums. Tas liecina, ka iepirkumu nobīde laikā veidos vairāk nekā divus gadus.

Latvijas dzelzceļš iepirkumu organizāciju un norisi regulē Iepirkumu pamatnoteikumi²⁶¹. Iepirkumu organizāciju veic *Latvijas dzelzceļa* Iepirkumu birojs atbilstoši apstiprinātajam nolikumam. 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu iesniegumos ir paredzēti izdevumi projektēšanai, autoruzraudzībai, būvuzraudzībai un būvdarbiem. Citi iepirkumi projektu pieteikumos nav paredzēti, taču projektu īstenošanai nepieciešamās dokumentācijas izstrādei ir slēgti vēl virkne ārpalpojumu līgumu.

Iepirkumu pamatnoteikumi²⁶² nosaka kārtību, kādā iepirkuma ierosinātājs aprēķina paredzamo būvdarbu līgumcenu, kā arī prasības tehniskās specifikācijas izstrādei, tai skaitā to, ka tehniskās specifikācijas prasības ir jāizsaka precīzi un tā, lai pretendents droši varētu noteikt līguma priekšmetu.

6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu iepirkumu plānos (2017.gada 18.augusta apstiprinātajā redakcijā) *Latvijas dzelzceļš* norāda, ka kvalitatīvu tehnisko specifikāciju izstrādei būvniecības iepirkumu ietvaros ir plānots piesaistīt ārējos konsultantus. Tomēr revidentu rīcībā esošā informācija neliecina, ka *Latvijas dzelzceļš* savlaicīgi piesaistītu ārējos ekspertus. Saskaņā ar *Latvijas dzelzceļa* sniegtajiem līgumiem ārējie eksperti tika piesaistīti 2017.gada vidū, t.i.:

- ❖ 2017.gada 12.jūlijā noslēgts līgums par iepirkuma dokumentācijas sagatavošanu 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” trīs projektiem;

- ❖ 2018.gada 17.oktobrī noslēgts līgums ar Pakalpojuma sniedzēju par 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu ietvaros būvniecības iepirkumos pretendentu iesniegto piedāvājumu izvērtēšanu un atzinumu sniegšanu;
- ❖ 2019.gada 13.martā noslēgts līgums par 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu ietvaros sagatavoto izmaksu aprēķinu un tāmju izvērtējumu.

Pakalpojuma sniedzēja atzinumā par būvniecības iepirkumos pretendentu iesniegto piedāvājumu izvērtēšanas iekļautā informācija liecina par objektīviem iepirkumu finanšu piedāvājumu sadārdzinājuma iemesliem, kā arī par *Latvijas dzelzceļa* sagatavoto iepirkumu tehnisko specifikāciju neatbilstošu kvalitāti.

Attiecībā uz objektīviem finanšu piedāvājumu sadārdzinājuma iemesliem Pakalpojuma sniedzējs secināja, ka *Latvijas dzelzceļš*, izsludinot iepirkumu 2017.gadā, vadījās no tā laika būvniecības cenām, un nevarēja paredzēt tik lielu izmaksu kāpumu, kāds tas ir radies 2018.gadā, lai gan izmaksas bija aprēķinātas, vadoties no piesardzības principa un ievērtējot izmaksu pieauguma rezervi.

Pakalpojuma sniedzējs atsaucas uz Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijas sadarbībā ar izpētes kompāniju SIA “Inovatīvās konstrukcijas”²⁶³ un Latvijas Universitātes ekonomikas jomas zinātniekiem 2018.gadā izstrādāto dokumentu “Pētījums par prognozētām izmaiņām darbaspēka un būvmateriālu izmaksās būvniecības nozarē Latvijā” (turpmāk – pētījums). Saskaņā ar pētījumā iegūtajiem datiem būvniecības izmaksu pieaugums 2018.gadā ir 1,42 reizes straujāks nekā valsts inflācijas kāpuma prognoze 2,9%²⁶⁴. Pakalpojuma sniedzējs secināja, ka, atliekot projekta realizāciju, nepārskatot darba apjomus vai izmaksas, *Latvijas dzelzceļš* arī turpmāk var saskarties ar nepieciešamību ieplānot papildu līdzekļus tieši būvniecības cenu kāpuma dēļ.

Tai pašā laikā izvērtējumā Pakalpojuma sniedzējs min piemērus, kas liecina par *Latvijas dzelzceļa* (apakšpunktos minēts kā Pasūtītājs) izstrādāto tehnisko specifikāciju nepietiekamu detalizāciju un, kas varēja būtiski sadārdzināt iepirkuma pretendentu sagatavotos finanšu piedāvājumus:

- ❖ “Tā kā šie darbi nav novērtējami, jo Pasūtītājs nav iesniedzis būves apsekošanas aktu un nekādu citu papildu informāciju, Pretendenta un Pasūtītāja izpratne par šiem darbiem varētu atšķirties gan pēc darbu apjoma, gan pēc darbu būtības. Kā piemēru var minēt starpbalstu zemūdens daļu remonta pasākumus, kuri, balstoties uz izpildes tehnoloģiju (ūdenslīdēju un peldlīdzekļu piesaiste), ir ļoti dārgi”;
- ❖ “Tā kā Pretendentam ir pieejami tikai divu institūciju tehniskie noteikumi, savukārt Pasūtītāja prasībās ir noteikts, ka “.. Uzņēmējam ir jāņem vērā un jāizpilda visi tehniskie noteikumi ..” Pretendents nevar paredzēt, ko ietvers vēl neizdotie tehniskie noteikumi, līdz ar to, gatavojot piedāvājumu, Pretendents pieņem maksimālos darbu apjomus un risku ar maksimālo iestāšanās iespējamību ..”;
- ❖ “.. ir dažas izdevumu pozīcijas, kuras, pēc ekspertu izvērtējuma, radījušas finanšu piedāvājumu sadārdzinājumu, jo Pretendenti ir ievērtējuši nākotnes darbu risku šodienas cenās”;
- ❖ “.. Pretendenti nebija pieejami aktuāli objekta priekšizpētes dati (ģeoloģija, topogrāfija), kā arī visi tehniskie noteikumi. Līdz ar to Pretendents, sagatavojot tehnisko un finanšu piedāvājumus, pieejot pēc piesardzības principa, ir pieņēmis vissliktāko scenāriju izbūves/pārbūves darbiem, līdz ar to piedāvājumā ir ievērtēti iespējamie riski, kas, iespējams, ir sadārdzinājis būvniecības izmaksas”;
- ❖ “Pretendenti nav viennozīmīgi sapratuši tehniskās specifikācijas un dažkārt tās ir interpretējuši pēc saviem ieskatiem un izpratnes. (..) Līdz ar to var secināt, ka Pretendents, iekļaujot tehniskajā piedāvājumā risinājumus, kas ir lieki, ir aprēķinājis arī papildu izmaksas”.

Uz nepieciešamību 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu iepirkumu dokumentācijas sagatavošanai piesaistīt ārējos ekspertus norāda arī fakts, ka *Latvijas dzelzceļam* viens no iepirkumiem²⁶⁵ bija jāpārtrauc, jo *Iepirkumu uzraudzības birojs* konstatēja, ka iepirkuma nolikumā ir iekļautas konkurenci ierobežojošas prasības, kā arī konstatējama nevienlīdzīga attieksme pret iespējamiem pretendentiem. Iepirkumu uzraudzības lēmumā par iepirkumu procedūras pārtraukšanu tiek minēts, ka *Latvijas dzelzceļa* pārstāvju sniegtie skaidrojumi par nolikumā definētajām prasībām ir vērtējami kā pretrunīgi, grūti izprotami un neskaidri²⁶⁶.

Ņemot vērā revīzijā konstatēto, revidenti secināja, ka *Latvijas dzelzceļš* nav nodrošinājis kvalitatīvu iepirkumu organizēšanas procesu, jo:

- ❖ revīzijā apskatītajā laika posmā no 2017.gada 30.marta līdz 2019.gada 31.oktobrim visu triju²⁶⁷ projektu ietvaros tika veiktas četras dažādas iepirkumu procedūras projektēšanas būvniecības pakalpojumu sniedzēja noskaidrošanai (kopā 12 iepirkumu procedūras), tomēr neviena no procedūrām nebeidzās sekmīgi un viens no iepirkumiem ir pārtraukts pēc *Iepirkumu uzraudzības biroja* konstatētajiem konkurences ierobežojumiem un nevienlīdzīgu attieksmi iepirkuma nolikuma prasībās. Un tikai 2019.gada decembrī viena projekta²⁶⁸ ietvaros tika noslēgts projektēšanas un būvniecības pakalpojumu līgums;
- ❖ pretēji 6.2.1.2. pasākuma projektu dokumentācijā minētajam, *Latvijas dzelzceļš* ārējos ekspertus būvniecības iepirkumu dokumentācijas izstrādei ir piesaistījis tikai pēc diviem neveiksmīgajiem iepirkumiem. Ārējo ekspertu atzinumā nepietiekama tehnisko specifikāciju detalizācija un iepriekšējās izpētes darbu trūkums tika norādīti kā viens no iesniegto pretendentu piedāvājumu sadārdzinājuma iemesliem;
- ❖ būvniecības izmaksu kāpuma dēļ *Latvijas dzelzceļš* ir samazinājis projektos plānoto darbu apjomu, neietekmējot būvējamā objekta funkcionalitāti un projekta ietvaros noteikto mērķu un rādītāju sasniegšanu.

Saskaņā ar PMBOK²⁶⁹ metodoloģiju, projekta plānošanas posmā ir nepieciešams identificēt visas izmaksas un izveidot izmaksu plānu, tajā skaitā veicot aprēķinus par visām izmaksām, kas veidojas gan projekta sagatavošanas, gan īstenošanas laikā, neatkarīgi no to finansēšanas avota.

Kā jau iepriekš minēts, 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu ietvaros veiktie iepirkumi ir noslēgušies bez rezultātiem, jo iesniegtie finanšu piedāvājumi pārsniedza sākotnēji budžetā ieplānotos finanšu resursus. *Latvijas dzelzceļa* Investīciju komiteja 2019.gada 10.oktobra sēdē ir izskatījusi Finanšu direkcijas sadarbībā ar Tehniskās vadības direkciju un Attīstības direkciju sagatavoto ziņojumu “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” projektu īstenošanas iespēju pārskatīšanu 2019.–2023.gadā”. Ziņojumā norādīts, ka, “ņemot vērā iepriekš veikto projektu novērtējumu²⁷⁰ un jaunos apstākļus, kas saistīti ar finanšu situāciju uzņēmumā”, kā arī izvērtējot plānoto projektu sociālekonomisko ieguvumu un savstarpēju mijiedarbību, *Latvijas dzelzceļam* būtu jālemj par projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” apturēšanu, šim projektam paredzēto finansējumu novirzot projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanai²⁷¹. Vienlaikus Ministru kabinets 2019.gada 11.oktobrī ir atbalstījis Finanšu ministrijas priekšlikumu par Eiropas Savienības fondu projektu atlikumu sadali, tai skaitā, atbalstot Atbildīgās iestādes 2019.gada 27.septembrī²⁷² Finanšu ministrijai iesniegto 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” finansējuma samazināšanu par 26 500 000 euro²⁷³.

Tas ļauj secināt, ka projektu izmaksu novērtēšanas process nav bijis kvalitatīvs un izstrādātais projektu budžets neatbilst faktiskai tirgus situācijai attiecībā uz būvniecības izmaksām. Pēc vairāk nekā divu gadu nesekmīgiem mēģinājumiem iepirkumu procedūru ceļā noslēgt līgumus par projektu īstenošanu, *Latvijas dzelzceļam* bija jāatzīst, ka esošo finanšu līdzekļu ietvaros nav iespējams īstenot visus iepriekš paredzētos projektus. *Latvijas dzelzceļš* pieņēma lēmumu pārtraukt divu projektu īstenošanu (projekts

“Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” ar plānoto Eiropas Savienības fondu finansējumu 31 127 000 *euro* un projekts “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” ar plānoto Eiropas Savienības fondu finansējumu 17 910 515 *euro*), to īstenošanai paredzēto finansējumu daļēji novirzot projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanai.

Revidenti secināja, ka *Latvijas dzelzceļš* nenodrošina kvalitatīvu projektu un iepirkumu plānošanu, jo:

- ❖ projektu īstenošanā ir vērojamas būtiskas aktivitāšu laika grafika nobīdes (iepirkumu līgumu noslēgšana kavējas par diviem gadiem);
- ❖ konstatētas pretrunas atsevišķu aktivitāšu norises termiņos, kas norāda uz trūkumiem aktivitāšu secības noteikšanā, un aktivitāšu ilguma novērtēšanā (projekta iesnieguma izstrāde pirms nepieciešamo priekšizpētes darbu veikšanas);
- ❖ nav nodrošināta pietiekama *Latvijas dzelzceļa* prioritāšu un finansiālo iespēju sākotnējā izvērtēšana, kā rezultātā *Latvijas dzelzceļam* bija jāpieņem lēmums par divu projektu īstenošanas apturēšanu un dzelzceļa infrastruktūras attīstībai piešķirtais finansējums 26,5 milj. *euro* apmērā tika novirzīts citu transporta, ne dzelzceļa, nozares projektu īstenošanai.

6.2.1.1. pasākuma “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija*” projekts

Latvijas dzelzceļš 2019.gada 9.oktobrī noslēdza līgumu ar Sadarbības iestādi par lielā projekta “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija*” īstenošanu. Projekta īstenošana ir sākusies jau 2018.gadā, par ko liecina 2018.gada 10.augustā izsludinātais iepirkums “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija: būvniecība*”²⁷⁴, kura ietvaros ir paredzēts noslēgt līgumu par elektrificējamās dzelzceļa līnijas būvprojekta izstrādi un būvniecības darbiem. Saskaņā ar iepirkuma nolikumu plānotais līguma darbības laiks ir 1795 dienas, tai skaitā darbu izpildes laiks 1065 dienas un defektu paziņošanas periods – 730 dienas. Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem projekta “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija*” īstenošana ir jāpabeidz līdz 2023.gada 31.decembrim. Ņemot vērā šī brīža iepirkuma norises gaitu, projektēšanas darbus plānots uzsākt pēc iepirkuma līguma noslēgšanas 2020.gada martā. Attiecīgi risku par projekta neizpildi līdz 2023.gada nogalei, pēc *Latvijas dzelzceļa* teiktā, ir iespējams novērst, izstrādājot optimālu darbu veikšanas plānu, kura kvalitāte ir atkarīga no iepirkuma procedūrā izvēlēto projektētāju un būvnieku inženieru kompetences un pieredzes²⁷⁵.

Jāatzīmē, ka JASPERS ekspertu atzinumā kā viens no būtiskākajiem lielā projekta ieviešanas riskiem ir minēta projekta īstenošanas pabeigšana plānotajos termiņos, kā arī JASPERS ekspertu vērtējumā lielajā projektā “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija*” paredzētās 314 km dzelzceļa līnijas elektrificēšanas darbu izpildes optimāls ilgums ir četri līdz pieci gadi. Noslēdzot projektēšanas un būvniecības līgumu tikai 2020.gada martā, kā šobrīd plāno *Latvijas dzelzceļš*, projektēšanas un būvniecības darbi ir jāpabeidz 1369 dienās (trijos gados deviņos mēnešos), kas ir par 304 dienām (apmēram 10 mēnešiem) vairāk nekā projektēšanas un būvdarbu iepirkuma dokumentācijā paredzētais būvdarbu izpildes laiks, bet par trim mēnešiem mazāk nekā JASPERS ekspertu novērtētais optimālais būvdarbu laiks.

Latvijas dzelzceļa īstenotā projektu risku un pieņēmumu vadība

Projekta “*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija*” pieteikumā un tehniski ekonomiskajā analizē ir ietverta izvēsta analīze pa sešām risku grupām (atbilstības, finanšu, stratēģiskie, operacionālie, tehniskie un būvniecības procesa riski un klimata riski). Tie ir klasificēti pēc riska iestāšanās varbūtības (piecos līmeņos) un pēc riska ietekmes (klases).

Risku analīzes rezultātā ir sagatavota detalizēta risku matrica, kurā ir identificēti 40 riski un to mazināšanas pasākumi, kas ļauj secināt, ka risku analīze projekta sagatavošanas stadijā ir veikta pietiekamā detalizācijā.

Projekta ieviešanas ietvaros ir izstrādāts rīcības plāns, kurā ir ietverti:

- ❖ rīcības;
- ❖ atbildīgās personas;
- ❖ izpildes termiņi;
- ❖ konstatētie riski;
- ❖ identificētā risku ietekme;
- ❖ konstatētie risku pārvaldības pasākumi.

Rīcības plāns tiek regulāri papildināts, iekļaujot tajā aktuālo informāciju par izpildes projekta ieviešanas progresu. Tomēr Satiksmes ministrija kā Atbildīgā iestāde, vērtējot *Latvijas dzelzceļa* rīcības plānā iekļauto informāciju par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas riskiem, ir secinājusi, ka *Latvijas dzelzceļa* rīcības plānā norādītie risku pārvaldības pasākumi nav pietiekami, lai mazinātu riskus – tie ir vispārīgi, un *Latvijas dzelzceļš* nav norādījis iespējamo rīcību risku iestāšanās gadījumā, lai gūtu pārlicību par iespēju projektu pabeigt līdz 2023.gada beigām²⁷⁶.

Savukārt pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu gadījumā *Latvijas dzelzceļš* ir veicis risku identificēšanu un analīzi ciktāl tas ir bijis nepieciešams iesniegumu sagatavošanai, taču projektu risku uzraudzības un kontroles procesi nav apstiprināti. Līdz ar to atsevišķos gadījumos risku konstatēšana un risku vadība ir veikta jau risku iestāšanās brīdī, tātad novēloti.

6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu iesniegumos ir ietverta sadaļa “Projekta risku izvērtējums”. Projektu risku izvērtējums ietver četras riska grupas: finanšu riski, īstenošanas riski, rezultātu un uzraudzības rādītāju sasniegšanas riski un projektu vadības riski. Risku novērtējums ir ļoti vispārīgs, un risku matricā nav identificēti riski, kuru iestāšanās varbūtība vai iestāšanās ietekme vērtējama kā būtiska, piemēram:

Riska grupa	Riska apraksts	Iestāšanās ietekme ²⁷⁷	varbūtība	vai
Finanšu riski	Snieguma rezerves neizpilde	Risks nebija identificēts, bet faktiski tas ir iestājies		
	ES finansējuma finanšu korekcijas risks	Iestāšanās gadījumā var būt būtiska ietekme uz visu projekta finansējumu		
	Projektu ekonomiskās efektivitātes neizpildes risks, kas saistīts ar projektu realizācijas nobīdi laikā	Ņemot vērā būtisku iepirkumu kavēšanos, iestāšanās varbūtība ir ļoti augsta		
Īstenošanas riski	Tirgus nosacījumiem neatbilstošas iepirkuma prasības	Iestāšanās varbūtība ir ļoti augsta ar būtisku ietekmi		

Riska grupa	Riska apraksts	Iestāšanās ietekme ²⁷⁷	varbūtība	vai
	Nav identificēti virkne operacionālo risku, kas var kavēt projekta ieviešanu (būvatļaujas saņemšanas kavēšanās, vides prasību izmaiņas un daudzas citas)	Iestāšanās varbūtība ir ļoti augsta ar būtisku ietekmi		
Projektu vadības riski	Novēloti lēmumi	Būtiska ietekme		
	Projekta ieviešanas vienības kapacitāte	Būtiska ietekme		

Atšķirībā no lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektiem netiek gatavoti rīcības plāni, kuros ir apkopoti būtiskākie riski un to novēršanas pasākumi. *Latvijas dzelzceļa* pārstāvji intervijā²⁷⁸ norādīja, ka 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektiem nav izstrādāts un uzturēts atsevišķs risku reģistrs un risku vadība plāns. Minētā pasākuma projektu riski ir identificēti tikai projekta iesniegumā, ko ir apstiprinājusi Sadarbības iestāde.

Latvijas dzelzceļā ir izstrādāta Kohēzijas fondu projektu vadības rokasgrāmata²⁷⁹, tomēr tā ietver tikai vispārīgas frāzes, ka katra *Latvijas dzelzceļa* struktūrvienība, kas iesaistīta projektu īstenošanā, nodrošina operatīvu visas informācijas sniegšanu konkrētā projekta vadītājam, ja rodas kādas izmaiņas vai tiek identificēti riski, kas varētu veicināt vai radīt negatīvu ietekmi vai sekas uz projektu, tā rezultātiem un *Latvijas dzelzceļa* budžetu. Risku vadība kā process nav aprakstīts, līdz ar to *Latvijas dzelzceļa* īstenoto projektu risku vadības kvalitāte ir atkarīga no projekta vadītāja un projektu īstenošanā iesaistīto struktūrvienību darbinieku izpratnes par risku vadības procesu un katra atsevišķa riska būtiskuma.

PMBOK metodoloģija norāda, ka risku identificēšanā un analizē ir piesaistāmi eksperti un ka, risku izvērtējums un paredzamās rīcības risku mazināšanai ir jāiekļauj risku vadības plānā, risku reģistrā un projekta dokumentācijā. Parasti šos pienākumus pilda projekta vadītājs vai risku vadības speciālists. Tomēr *Latvijas dzelzceļa* projektu vadītāju amata aprakstos risku vadības pasākumi tiek ierobežoti tikai ar “risku izzināšana un ziņošanu par tiem vadībai”. Ņemot vērā, ka saskaņā ar PMBOK metodoloģiju risku vadības pasākumi ietver darbību kopumu ar mērķi klasificēt riskus, nosakot to iestāšanās varbūtību un iespējamo ietekmi, nosakot risku mazināšanas pasākumus, to izpildes termiņus un par to izpildi atbildīgās personas, bet *Latvijas dzelzceļa* iekšējos normatīvajos aktos un darbinieku amata aprakstos nav identificējamās risku vadības procesa pazīmes, revidenti secināja, ka *Latvijas dzelzceļa* izveidotā projektu risku vadības sistēma ir nepārskatāma un grūti vadāma.

Iekšējās kontroles sistēmas neatkarīgas uzraudzības nodrošināšanai *Latvijas dzelzceļā* ir izveidota Iekšējā audita daļa, kas darbojas atbilstoši nolikumam²⁸⁰. Iekšējā audita daļa sniedz *Latvijas dzelzceļa* prezidentam un pārējiem Prezidentu padomes locekļiem vērtējumu, sagatavojot iekšējā audita ziņojumus un pārskatus par visa koncerna dažādiem iekšējiem procesiem, t.sk.:

- ❖ par iekšējās kontroles sistēmas efektivitāti, tostarp krāpšanas, kļūdu vai neproduktīvas un neekonomiskas darbības risku iespējamību un iekšējo kontroļu atbilstību mērķa sasniegšanai;
- ❖ resursu izmantošanas efektivitāti un ekonomiskumu, drošu kontroli un aizsardzību pret zaudējumiem.

Pieejamie *Latvijas dzelzceļa* Iekšējā audita daļas ziņojumi par 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektiem liecina par šo auditu formālo pieeju, jo:

- ❖ audita ziņojumā par projektu “Rīgas dzelzceļa mezgla Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” (2017.gada 20.novembrī) ir konstatēts, ka “kopumā Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta īstenošanas un uzraudzības iekšējās kontroles sistēma ir izveidota, tā atbilst iekšējiem un ārējiem normatīvajiem aktiem, taču, ņemot vērā iepirkumu procesa norises kavēšanos, pastāv risks, ka Projekts var netikt realizēts Līgumā paredzētajā termiņā”;
- ❖ audita ziņojumā par projektu “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” (2018.gada 20.novembrī) ir konstatēts, ka “kopumā Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta īstenošanas un uzraudzības iekšējās kontroles sistēma ir izveidota, taču, ņemot vērā iepirkumu procesa norises kavēšanos, pastāv risks, ka netiks sasniegts Ministru kabineta noteikumu Nr.404 4.3.punktā noteiktais finanšu rādītājs”. Tātad faktiski šāds risks tiek konstatēts tikai vienu mēnesi pirms riska iestāšanās. Turklāt ir zināms, ka 2018.gada 6.novembrī *Latvijas dzelzceļa* valde ir pieņēmusi lēmumu par projektēšanas un būvniecības iepirkuma pārtraukšanu bez rezultāta, kā vienu no iemesliem minot iesniegto piedāvājumu būtisku sadārdzinājumu;
- ❖ audita ziņojumā par projektu “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” (2019.gada 14.janvārī) ir konstatēts, ka “kopumā Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta īstenošanas un uzraudzības iekšējās kontroles sistēma ir izveidota un tiek uzturēta, taču, ņemot vērā iepirkumu procesa norises kavēšanos, pastāv riski, ka:
 - iepirkuma procedūras rezultātā tiks saņemtas sūdzības un ieilgs līgumu noslēgšanas process, kas radīs novirzes no projekta īstenošanas laika grafika”;
 - netiks noslēgts līgums par projekta būvniecību un būs nepieciešams izvērtēt iespējamās turpmākās darbības par projekta īstenošanu, kas var būtiski ietekmēt projekta īstenošanas laika grafiku vai projekta īstenošanu vispār.

Tajā pašā laikā *Latvijas dzelzceļa* Iekšējā audita daļas ziņojumos nav sniegta informācija un analīze par riska iestāšanās cēloņiem, to novēršanas pasākumiem, iespējamo ietekmi uz *Latvijas dzelzceļa* finanšu un saimnieciskās darbības aspektiem, nav identificētas vai konstatētas tālākās rīcības problēmu risinājumam, lai gan *Iekšējā audita profesionālās prakses starptautiskie standarti* nosaka²⁸¹, ka iekšējā audita struktūrvienībai ir jānovērtē un jāsniedz atbilstoši pārvaldības procesu uzlabošanas ieteikumi, kā arī jāvērtē efektivitāte un jāsekmē riska vadības procesu uzlabošana.

Lai projektu īstenošanas laikā *Latvijas dzelzceļam* nodrošinātu pozitīvu naudas plūsmu, plānojot savu darbību un attīstības projektus, ir jāsabalansē:

- ❖ ieņēmumi, kurus regulē tarifu politika, ņemot vērā tirgus konjunktūru;
- ❖ infrastruktūras atjaunošanas izdevumi, kurus nosaka objektu tehniskais stāvoklis;
- ❖ aizņēmumu apjomi, kas pieļaujami, raugoties no finanšu proporciju viedokļa.

Latvijas dzelzceļam īpaši rūpīgi būtu jāvadā tie riski, kuri saistīti ar projektu izstrādē izmantotajiem pieņēmumiem, kā arī riskiem, kuri nākotnē var būtiski ietekmēt ar projektu gala rezultātu uzturēšanu saistītās izmaksas un to finansēšanas avotus:

- ❖ projektu izstrādē izmantotajos aprēķinos kopējais kravu pārvadājumu daudzums ir pieņemts 49 – 50 milj. tonnu gadā, kas atbilst *Latvijas dzelzceļa* saimnieciskās darbības plānā darbības periodam līdz 2022.gadam prognozētajam kopējam kravu apgrozījumam pa dzelzceļa infrastruktūru (2022.gadā prognozēti 49 milj. tonnu. Revīzijā konstatēts, ka 2019.gadā pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms bija 41,5 milj. tonnu, detalizēti kravu pārvadājumu apjoma izmaiņas pa gadiem skatīt 1.attēlā). Ieņēmumu samazinājums, ja izmaksas dzelzceļa

infrastruktūras un ritošā sastāva uzturēšanai un atjaunošanai saglabājas iepriekšējā līmenī, atstāj negatīvu ietekmi uz *Latvijas dzelzceļa* finanšu resursiem;

- ❖ neviens no 6.2.1.2. pasākuma projektiem nerada tiešu ietekmi uz pārvadāto kravu apjomu un attiecīgi arī uz *Latvijas dzelzceļa* ienākumiem. Kā netieši ieņēmumi tiek apskatīti izmaksu ietaupījums vilcienu kavēšanās laika samazinājuma dēļ, manevru lokomotīvu dīkstāves samazinājuma dēļ, tehnoloģisko negadījumu izmaksu samazinājuma dēļ. Turklāt katrs projekts rada papildu izmaksas, piemēram, projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” rada izmaksas vidēji 121 tūkst. *euro* gadā (nominālās cenās) un vidēji 83 tūkst. *euro* gadā (vidējās cenās) un projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” – vidēji 130 tūkst. *euro* gadā (nominālās cenās) un vidēji 84 tūkst. *euro* gadā (salīdzināmās cenās);
- ❖ jauna elektrificēta dzelzceļa posma Daugavpils/Rēzekne – Rīga (314 km) apkalpošanai būs nepieciešamas papildu uzturēšanas izmaksas 3,079 milj. *euro* gadā un papildu atjaunošanas izmaksas 1 milj. *euro* gadā (sākot ar piekto gadu no ekspluatācijas uzsākšanas). Izmaksu pieaugums būtu jāņem vērā nosakot maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un atbilstoši tam būtu jāpalielina SIA “LDZ infrastruktūra” ienākumi;
- ❖ projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”:
 - finansēšanai *Latvijas dzelzceļš* pēc nepieciešamības plāno piesaistīt papildu aizņēmumu kapitālsabiedrības izmaksu daļas finansēšanai. *Latvijas dzelzceļš* vadības ziņojumos²⁸² par saimniecisko darbību sniegtā informācija liecina, ka sabiedrības īstermiņa saistības 2018. un 2019.gadā pārsniedz tās apgrozāmos līdzekļus. Kopējās likviditātes rādītājs, īstermiņa saistībās neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, ir 0.7, kas tomēr ir zem vēlamā rādītāja 1;
 - tehniski ekonomiskai pamatojums balstīts uz SIA “LDZ Cargo” vajadzībām elektrolokomotīvu nodrošinājumam. Saskaņā ar prognozēm līdz ar elektrifikācijas projekta realizāciju kravu pārvadātājiem būs vērojams kāpums izmaksās, kas saistītas ar maksājumiem par infrastruktūras jaudas iznomāšanu un elektroenerģiju, bet tiks novērots izmaksu samazinājums degvielas un lokomotīvu uzturēšanas izmaksās;
- ❖ projektu izmaksu palielinājums pēc iepirkumu rezultātiem palielina projekta pašu finansējumu, kā rezultātā rodas nepieciešamība piesaistīt papildu kredītresursus;
- ❖ elektrificēto dzelzceļa posmu izmantošana paredz savlaicīgu elektrolokomotīvu iegādi vai nomu (pirms elektrificētās līnijas nodošanas ekspluatācijā). Kavēšanās ar nepieciešamā lokomotīvu skaita iegādi izslēdz elektrifikācijas priekšrocības.

Lai gan 6.2.1.2. pasākuma projektu iesniegumos ir bijuši identificēti riski, kas saistīti ar iepirkumu organizēšanu (iepirkuma nolikuma un rezultātu apstrīdēšana) un pretendentu piedāvājumos norādītās summas neiekļaušanos projektā pieejamajā finansējumā, kā arī tika identificēti minēto risku novēršanas un mazināšanas pasākumi, faktiski identificētie riski ir iestājušies, aizkavējot projektu īstenošanu vismaz par diviem gadiem. Revidenti konstatēja, ka projektu iesniegumos netika pietiekami novērtēta kopējo attiecināmo izmaksu pieauguma riska ietekme (vērtēta kā zema), kā arī riska mazināšanas pasākumi izrādījušies neefektīvi vai netika veikti atbilstošā kvalitātē, piemēram:

- ❖ lai gan *Latvijas dzelzceļš* norādīja, ka plānotās projektēšanas un būvniecības izmaksas ir aplēstas, ņemot vērā iepriekš īstenotos projektus, faktiski pretendentu iesniegtie piedāvājumi pārsniedza plānotās izmaksas vismaz par 30%. Vienlaikus *Latvijas dzelzceļa* piesaistītie eksperti ir norādījuši, ka piedāvājumu sadārdzinājumu varēja būtiski ietekmēt nepietiekami kvalitatīvi sagatavotās tehniskās specifikācijas;

- ❖ arī samazinot projekta apjomu, pretendentu iesniegtie piedāvājumi pārsniedza projektos ieplānoto finansējumu vidēji par 3%. Arī šajā gadījumā *Latvijas dzelzceļa* valde pieņēma lēmumu pārtraukt iepirkumus bez rezultāta, lai gan sākotnēji kā viens no būvdarbu sadārdzināšanās riska mazināšanas pasākumiem bija minēta papildu ārējā finansējuma piesaiste.

Kopš 2017.gada 30.marta *Latvijas dzelzceļš* visu triju projektu ietvaros veica četras dažādas iepirkumu procedūras (kopā 12) projektēšanas un būvniecības pakalpojumu sniedzēja noskaidrošanai, tomēr līdz 2019.gada 31.oktobrim neviena no procedūrām nebeidzās sekmīgi un netika noslēgts neviens līgums. Revīzijas noslēgumā *Latvijas dzelzceļš* sniedza informāciju, ka projekta “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija” ietvaros 2019.gada 13.decembrī noslēgts projektēšanas un būvniecības pakalpojumu līgums.

Latvijas dzelzceļa īstenotā projektu risku vadība nav pietiekama, efektīva un neveicina projektu īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām, jo:

- ❖ *Latvijas dzelzceļā* nav izstrādāta projektu risku vadības sistēma, kas nodrošina savlaicīgu risku identificēšanu un atbilstošu risku mazināšanu pasākumu īstenošanu;
- ❖ projektu iesniegumos identificētie riski ir vispārīgi, netiek veikta analīze par risku iestāšanās cēloņiem un risku novēršanas pasākumu apraksti nesniedz pārliecību par risku novēršanu vai risku ietekmes mazināšanu;
- ❖ īstenotie risku ietekmes mazināšanas pasākumi ir bijuši neefektīvi un nav novērsuši risku iestāšanos vai to iestāšanās ietekmes mazināšanu.

Ieteikumi

Satiksmes ministrijai izvērtēt 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” rezultāta rādītājus, lai tie raksturo specifiskā atbalsta mērķa pasākumu ietvaros īstenoto projektu ietekmi uz sasniedzamo mērķi.

Latvijas dzelzceļam izstrādāt īstenojamo infrastruktūras attīstības un modernizācijas projektu risku vadības procesu, lai nodrošinātu visaptverošu (kontekstā ar *Latvijas dzelzceļa* biznesa plāniem un saimnieciskās darbības rezultātiem) un savlaicīgu risku identificēšanu un atbilstošu risku novēršanas vai to ietekmes mazināšanas pasākumu īstenošanu.

Latvijas dzelzceļam pilnveidot investīciju un attīstības projektu plānošanas un ar to īstenošanu saistītu iepirkumu ierosināšanas un kvalitātes kontroles procesu.

Satiksmes ministrijai, saskaņojot²⁸³ *Latvijas dzelzceļa* vidējā termiņa darbības stratēģiju, nodrošināt, ka tajā ir iekļauti nefinanšu mērķi, kas ir saistīti ar projektiem, lai *Latvijas dzelzceļa* padome vērtējot valdes darbu var vērtēt arī īstenojamo projektu progresu.

Satiksmes ministrijas viedoklis

Par veikto revīziju

Satiksmes ministrija novērtē revīzijas ziņojumā atspoguļoto informāciju par identificētajiem problēmjautājumiem, norāda uz plānošanas, īstenošanas un uzraudzības vairākiem procesiem, kas būtu uzlabojami un pilnveidojami.

Par revīzijas secinājumiem

Revīzijas ziņojumā izteiktie secinājumi parāda iespējas uzlabot nākamā perioda vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentu kvalitāti, veicināt dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspējas paaugstināšanos, kā arī nodrošināt *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara stabilitāti un finanšu līdzsvara trešās pakāpes īstenošanas uzraudzību un atvieglot finanšu plānošanu Satiksmes ministrijā.

Vēršam uzmanību, ka ministrija izstrādājusi transporta nozares attīstības politiku saskaņā ar *Attīstības plānošanas likumā* noteiktajiem politikas veidošana pamatprincipiem, tajā skaitā arī finansējuma pieejamībai jeb finansiālo iespēju principam, vienlaikus nodrošinot saskaņotību un nepārklāšanos ar citiem hierarhiski augstākiem vai zemākiem plānošanas dokumentiem. Jāatzīmē, ka *Pamatnostādnes* ir visas transporta nozares, ne tikai dzelzceļa jomas, plānošanas dokuments un tajā nevar tikt ietvertas pilnīgi visas rīcības attiecībā uz dzelzceļa attīstību – tas ir hierarhiski zemāku plānošanas dokumentu un darbības plānu uzdevums. Vienlaikus jāatzīmē, ka *Indikatīvais plāns* nav klasisks politikas plānošanas dokuments likuma izpratnē un ticis sagatavots, izpildot Direktīvas 2012/34 prasības. Līdz ar to šis dokuments nav tieši salīdzināms plānošanas dokumentu ietvarā kopskatā ar *Pamatnostādnēm*.

Norādām, ka *Pamatnostādņu* vidusposma izvērtējums tika veikts atbilstoši faktiskajai situācijai izvērtējuma veikšanas brīdī atbilstoši normatīvo aktu regulējumam. Starpposma izvērtējuma sagatavošanas brīdī nebija pamata apgalvot, ka konkrētie politikas mērķi varētu netikt sasniegti vai projekti nevarētu tikt īstenoti. Vienlaikus izvērtējumā korekti tika iezīmēts pieaugošais risks par iespējamo kravu apjoma samazinājumu pārvadājumiem pa dzelzceļu un varbūtība par valsts budžeta resursu iesaisti mērķu sasniegšanai. Šobrīd, faktiski iestājoties vairākiem *Pamatnostādnēs* identificētajiem riskiem, būtu loģiski veikt grozījumus *Pamatnostādnēm*, bet, ņemot vērā normatīvo aktu regulējumu, izvērtējums un rīcībpolitikas maiņa tiks piedāvāta, izstrādājot *Pamatnostādņu* nākamajam plānošanas periodam, tajā skaitā, ņemot vērā Valsts kontroles izteiktos priekšlikumus pilnveidei.

Par revīzijas ieteikumiem

Revīzijas ziņojumā izteiktie secinājumi ir saprotami un palīdzēs īstenot ieteikumu ieviešanas grafikā identificētās darbības.

Par revīzijas ieteikumu ieviešanu

Satiksmes ministrija veiks darbības dzelzceļa nozares attīstības plānošanas un īstenošanas procesa pilnveidošanā un *Latvijas dzelzceļa* finanšu līdzsvara nodrošināšanā saskaņā ar darbībām, kas norādītas ieteikumu ieviešanas grafikā.

Latvijas dzelzceļa viedoklis

Par veikto revīziju

Latvijas dzelzceļš ievieš Eiropas Savienības fondu līdzfinansētos projektus jau sākot ar Eiropas Savienības fondu plānošanas periodu 2004.-2006.gadam. *Latvijas dzelzceļā* ir iedibināta ilggadīga investīciju projektu plānošanas un ieviešanas kārtība, taču jebkurš process periodiski ir jāizvērtē un jāpilnveido, lai tas kļūtu efektīvāks un produktīvāks. Trešo pušu pārbaudes, audiiti un revīzijas, un to laikā sniegtās rekomendācijas un ieteikumi, palīdz uzlabot procesus, to kvalitāti un efektivitāti. Neatkarīgs redzējums sniedz iespējas saskatīt nianšes, kuras, iespējams, procesa turētājs līdz šim nav pamanījis vai nav pievērsis tām pietiekamu vērību.

Revīzija tika veikta laikā, kad notiek politikas intervences plānošana nākamajai Eiropas Savienības daudzgadu budžeta perspektīvai, kā arī Nacionālā attīstības plāna, *Pamatnostādņu*, Nacionālā klimata un enerģētikas plāna, Reģionālās politikas pamatnostādņu u.c. politikas plānošanas dokumentu izstrāde. Uzskatām, ka Valsts kontroles sniegtās rekomendācijas ir lietderīgas, un tās ir izmantojamas, pilnveidojot gan politikas plānošanas dokumentu izstrādi, gan projektu plānošanu, vadību un īstenošanu. Vienlaikus uzskatām, ka turpmāka Eiropas Savienības fondu projektu plānošanas, īstenošanas un uzraudzības procesu uzlabošana nacionālā līmenī (t.i. atbildīgo un uzraugošo iestāžu līmenī), varētu nodrošināt projektu uzsākšanas un plānošanas posmu būtisku ilguma samazināšanu, tādējādi tiktu nodrošināts ilgāks laiks pašai projektu īstenošanai, un tiktu samazināti riski attiecībā uz lielu un apjomīgu projektu īstenošanu un to pabeigšanu plānotajos termiņos.

Par revīzijas secinājumiem

Lielākā daļa secinājumu ir saistīta ar novirzēm projektu īstenošanas termiņos un iepirkumu plānošanu. Lai arī šādas novirzes ir konstatētas, tomēr gribam vērst uzmanību uz to, ka daļa konstatēto problēmu ir saistītas ar ārpus *Latvijas dzelzceļa* kontroles esošiem administratīviem procesiem. Piemēram, projekts “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, kopš tā uzsākšanas brīža, vienmēr ir bijis izšķiroši atkarīgs no trešo pušu – atbildīgo un uzraugošo iestāžu, valdības u.c. institūciju - veiktajām darbībām un pieņemtajiem lēmumiem. 2017.–2018. gads pagāja nepieciešamo lēmumu saņemšanai no dažādām institūcijām, lai projektu varētu iesniegt apstiprināšanai Eiropas Komisijā. Arī iepirkumu dokumentācijas saskaņošana ar Iepirkumu uzraudzības biroju bija laikietilpīga – atzinums par iepirkuma 1.kārtas rezultātiem tika saņemts pēc 8 mēnešiem.

Savukārt, citos projektos būtiska ietekme bija iepirkumu norisei. Neskatoties uz to, ka iepirkumu dokumentācija tika rūpīgi sagatavota, piesaistot arī ārējos ekspertus, veiktas konsultācijas ar Iepirkumu uzraudzības biroju, kā arī iepirkumu dokumentācija tika rūpīgi vērtēta no Iepirkumu uzraudzības biroja puses, visos iepirkumos bija vairākas pārsūdzības, kā rezultātā projekta īstenošanā radās kavējumi vairāk par gadu.

Iepriekš neparedzamu apstākļu dēļ projektu īstenošanu ietekmēja arī ģeopolitiskā situācija, kuras dēļ ievērojami samazinājušies kravu pārvadājumu apjomi no Krievijas un Baltkrievijas, jo īpaši 2019.gadā. Līdz ar to, *Latvijas dzelzceļš*, reaģējot uz šiem apstākļiem, nācās pārskatīt projektu prioritātes un pieņemt lēmumus, ņemot vērā pieejamos finanšu līdzekļus. Līdz ar to tika pārtraukta divu projektu īstenošana.

Par revīzijas ieteikumiem un to ieviešanu

Valsts kontroles rekomendācijas par projektu risku vadību ir skaidras un lietderīgas. Projektam “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ir izstrādāts rīcības plāns, kurā aprakstītas visas projekta aktivitātes, darbības un identificēti visi riski un novērtēta to ietekme. Turklāt *Latvijas dzelzceļš* reizi mēnesī iesniedz Satiksmes ministrijai un Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai atskaiti par rīcības plāna īstenošanu, aktualizējot informāciju par aktivitātēm, darbībām un pārskatot riskus.

6.2.1.2.pasākuma projektiem rīcības plāni nav sagatavoti. Taču, *Latvijas dzelzceļš* regulāri informē Centrālo finanšu un līgumu aģentūru par projektu īstenošanas statusu, problēmām un riskiem. *Latvijas dzelzceļš* atbalsta rīcības plānu izstrādi visiem projektiem, par kuru kontroli un uzturēšanu atbildīgs ir katra projekta vadītājs. Turklāt, 2019.gada nogalē *Latvijas dzelzceļš* izstrādāja risku vadības sistēma, balstoties uz kuru varēs pilnveidot projektu risku vadības kārtību.

Vienlaicīgi, *Latvijas dzelzceļš* secina, ka daļai revīzijas ziņojumā norādītajiem apgalvojumiem trūkst pilnvērtīgu rekomendāciju konstatēto trūkumu novēršanai. Kā piemēru var minēt apgalvojumu, ka projektiem ir nepilnīgi veiktas priekšizpētes, taču nav konkrēti norādīts, kādas vēl papildu priekšizpētes būtu veicamas, sagatavojot projekta dokumentāciju, un vai šādas prasības būtu arī izvirzāmas projektu atlases kritērijos, lai uzlabotu projektu kvalitāti. Vēlamies uzsvērt, ka dzelzceļš ir sarežģīta inženiertehniska sistēma ar ļoti garu projekta dzīves ciklu, tāpēc priekšizpētes veikšana ir *Latvijas dzelzceļa* parastā biznesa prakse, plānojot vērienīgus attīstības projektus, taču priekšizpēšu tvērums un detalizācija ir ļoti dažāda.

Latvijas dzelzceļā ir izstrādāti “*Latvijas dzelzceļa* koncerna investīciju plānošanas un izpildes kontroles noteikumi” (turpmāk – IPIKN) un “VAS “*Latvijas dzelzceļš*” iepirkumu noteikumi”. Ņemot vērā, ka revīzijas ietvaros šie dokumenti nav detalizēti analizēti un nav sniegts viedoklis vai dokumenti satur nepilnības, no rekomendācijām ir grūti saprast kādi pilnveidojumi būtu jāveic.

IPIKN paredz, ka visi attīstības projekti tiek izskatīti *Latvijas dzelzceļa* Tehniskās ekspluatācijas komitejā un ITT arhitektūras komisijā, kas atbilstoši to dzelzceļa tehnoloģiju specifikai un funkcijām veic projekta nepieciešamības analīzi un priekšizpēti, t.sk. projekta tvēruma pamatojumam.

Visiem attīstības projektiem saskaņā ar IPIKN tiek veikts projekta investīciju un darbības izmaksu projekcijas, efektivitātes rādītāju aprēķins un alternatīvu analīze, t.sk. finanšu mērķu sasniegšanai ar vai bez plānotā investīciju projekta – tādējādi veicot finanšu ietilpības definēšanai nepieciešamo priekšizpēti pilnā un pamatotā apmērā.

Ja esošā kārtība un līdzšinējā prakse ir nepilnīga, būtu nepieciešamas detalizētākas rekomendācijas, kādas vēl priekšizpētes veicamas un kā uzlabojama iepirkumu kārtība. Bez detalizētām rekomendācijām nav iespējams noteikt veicamās darbības un noteikt to izpildes termiņus.

Viena no rekomendācijām ir noteikt kritērijus, kad ir nepieciešams piesaistīt ārējo ekspertu. *Latvijas dzelzceļš* regulāri piesaista ārējos ekspertus projektu izmaksu un ieguvumu analīzes izstrādei, priekšizpētēm, tehniski - ekonomisko pamatojumu izstrādei, lielo projektu iesniegumu izstrādei, kā arī apjomīgu un sarežģītu iepirkumu dokumentācijas, t.sk., tehnisko specifikāciju izstrādei. Lai nodrošinātu rekomendācijas izpildi, nepieciešams detalizētāks rekomendācijas skaidrojums, iespējami, norādot labo praksi kā noteikt kritērijus vēl plašākai ārējo ekspertu piesaistes nepieciešamībai dažādās situācijās un dažādiem procesiem. Bez detalizētām rekomendācijām nav iespējams noteikt veicamās darbības un noteikt to izpildes termiņus.

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes

Revīzijas mērķis

Lietderības revīzijas “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” mērķis ir gūt pārliecību, ka dzelzceļa nozares attīstības pasākumu un dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas, modernizācijas un investīciju projektu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs, vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspējas veicināšanu, kā arī sekmē transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu.

Ņemot vērā revīzijas apjomu, tika pieņemts lēmums sagatavot atsevišķu ziņojumu par dzelzceļa nozares attīstības plānošanu un tās ietvaros īstenoto pasākumu un infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu izvērtējumu un atsevišķu ziņojumu par *Rail Baltica* projekta īstenošanu un pārvaldību Latvijā.

Juridiskais pamatojums

Lietderības revīzija “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” ir veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2018.gada darba plānu un Pirmā revīzijas departamenta 2018.gada 7.maija revīzijas grafiku Nr.2.4.1-15/2018. Revīziju veica revīzijas grupas vadītāja valsts revidente Laila Kikuste, vecākais valsts revidents Egīls Vidžups, valsts revidente Alda Smoļenska, valsts revidente Linda Kļava un valsts revidente Ilze Pētersone (revīzijas grupā līdz 2018.gada 28.septembrim).

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Satiksmes ministrija un *Latvijas dzelzceļš* ir atbildīgi par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms un ierobežojums

Revīzija tika veikta saskaņā ar starptautiskajiem publiskā sektora revīzijas standartiem, kuri atbilst augstāko revīzijas iestāžu starptautiskā kongresa atzītām un apstiprinātām prasībām attiecībā uz augstāko revīzijas iestāžu darbu un kuru atzīšanu Latvijā nosaka valsts kontrolieris. Revīzija plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārliecību uz jautājumiem: vai Satiksmes ministrija īsteno atbildīgu rīcībpolitiku, kas veicina dzelzceļa nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspēju, un vai dzelzceļa investīciju projektu²⁸⁴ plānošanas, īstenošanas un uzraudzības process ir efektīvs un nodrošina projektu īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām.

Revīzija tika veikta par periodu no 2014.gada 1.janvāra līdz 2018.gada 31.decembrim. Dažos gadījumos, lai gūtu pilnīgu priekšstatu atsevišķu revīzijai noteikto kritēriju novērtēšanai, informācija tika analizēta ārpus norādītā laika posma, tas ir, līdz 2019.gada beigām.

Saskaņā ar *Dzelzceļa likumu*²⁸⁵ no 2019.gada jūlija ir jāpiemēro jauna maksas aprēķināšanas shēma²⁸⁶, kas ietekmē maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu apmēru. Ziņojumā nav vērtēta jaunās maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ietekme uz

Latvijas dzelzceļa finanšu rādītājiem, jo dati ir pieejami tikai par dažiem mēnešiem un nav iespējams pilnībā novērtēt ietekmi uz tiem.

Revīzijas apjomā tika iekļauta:

- ❖ Satiksmes ministrija, kā vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta, tai skaitā dzelzceļa, nozarē;
- ❖ *Latvijas dzelzceļš* kā Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrība, kas veic dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu īstenošanu.

Revīzijā tika iegūta informācija no:

- ❖ Satiksmes ministrijas;
- ❖ *Latvijas dzelzceļa*;
- ❖ *LatRailNet*;
- ❖ Valsts dzelzceļa administrācijas;
- ❖ AS “Baltijas Tranzīta Serviss”;
- ❖ AS “Baltijas Ekspresis”;
- ❖ Centrālās statistikas pārvaldes;
- ❖ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras;
- ❖ Finanšu ministrijas.

Revīzijas darbam Valsts kontrole piesaistīja ārējo ekspertu uz līguma pamata²⁸⁷, lai veiktu izvērtējumu un sniegtu atzinumu, vai *Latvijas dzelzceļš* kā dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas un attīstības projektu īstenoātājs ir veicis visas nepieciešamās aktivitātes sekmīgai projektu īstenošanai, tai skaitā vai ir nodrošinātas visas atbilstošās projekta vadības procesa darbības atbilstoši Latvijas standarta LVS ISO 21500:2016 “Projektu vadības vadlīnijas” prasībām un ievērojot starptautiski atzītas projekta vadīšanas metodoloģijas (piemēram, *PMBOK Guide*). Ekspertu darbs ir izmantots revīzijas ziņojumā.

Revīzijā netika vērtētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma izmaiņas, to saistība ar transporta nozares attīstības plānošanas dokumentiem un īstenojamiem dzelzceļa infrastruktūras attīstības un modernizācijas projektiem.

Revīzijas metodes

Analizēti iekšējie un ārējie tiesību akti.

Veiktas intervijas ar Satiksmes ministrijas un *Latvijas dzelzceļa* atbildīgajiem darbiniekiem, kā arī ar Valsts dzelzceļa administrācijas, *LatRailNet*, AS “Baltijas Tranzīta Serviss”, AS “Baltijas Ekspresis” un Centrālās statistikas pārvaldes pārstāvjiem.

Analizēti revidējamo vienību uzrādītie dokumenti.

Piesaistīts ārējais eksperts, lai sniegtu izvērtējumu par *Latvijas dzelzceļa* investīciju projektu plānošanas un īstenošanas procesa efektivitāti un lietderību.

Vērtēšanas kritēriji

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
1. Vai Satiksmes ministrija īsteno atbildīgu rīcībpolitiku, kas veicina dzelzceļa nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspēju?		
1.1. Vai Satiksmes ministrija izstrādājot dzelzceļa nozares attīstības plānošanas dokumentus nodrošina politikas veidošanas pamatprincipu ievērošanu?		
1.1.1. Vai ir definēti izmērāmi rezultātīvie rādītāji, kas raksturo dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju un tie konsekvēti tiek izmantoti visos transporta nozares politikas attīstības plānošanas dokumentos?	Rezultāts (konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra) un tā rezultatīvais rādītājs atspoguļo labumu, ko sabiedrība, tai skaitā nozare, iegūs, ja tiks ieguldīti resursi konkrētās politikas ieviešanā.	🕒 Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan attīstības plānošanas dokumentos ir noteikts politikas rezultāts un vairāki rezultātīvie rādītāji, tomēr nav dots skaidrs un vienots definējums terminam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra, kas ir dzelzceļa nozares politikas rezultāts. Kā arī tikai divi no rezultātīvajiem rādītājiem ir vienojoši abos attīstības plānošanas dokumentos (tai pašā laikā viens no šiem rādītājiem ir saistīts ar Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projektu un nav sasniedzams līdz projekta pabeigšanai 2023.gadā, tas ir sasniedzams pēc attīstības plānošanas dokumentu darbības laika). Attīstības plānošanas dokumentos dzelzceļa nozarei definētais rezultāts un rezultatīvais rādītājs pilnībā neraksturo kādas izmaiņas nozare iegūs, ja tiks ieguldīti resursi konkrētās politikas ieviešanā.
	Satiksmes ministrija ir nodefinējusi izmērāmus rezultātīvos rādītājus, kas raksturo dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju.	🕒 Kritērijs ir izpildīts daļēji. Attīstības plānošanas dokumentos 2019.gadā ir divi vienojošie rezultātīvie rādītāji – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma un CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos, lai gan kopumā ir noteikti vairāki rezultātīvie rādītāji. Lielākā daļa no šiem rezultātīvajiem rādītājiem, tai skaitā, CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos, ir saistīta ar projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanu, līdz ar to rādītāji ir sasniedzami tikai pēc projekta īstenošanas – 2023.gada beigām, nevis līdz attīstības plānošanas dokumentu darbības laikam – 2020.gadam un 2022.gadam. Savukārt rezultatīvais rādītājs – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma ir izmērāms un raksturo dzelzceļa infrastruktūras

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
1.1.2. Vai ir veikts visaptverošs dzelzceļa nozares konkurētspējas sasniegšanai nepieciešamo pasākumu un investīciju projektu	Satiksmes ministrija kā valsts politikas dzelzceļa nozarē īstenošana, veikusi visu nepieciešamību izvērtējumu un īstenošanai izvēlētie pasākumi un projekti dos nozīmīgāko ieguldījumu transporta nozares politikas mērķu – konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma – sasniegšanā.	konkurētspēju. Lai gan rezultatīvā rādītāja apmērs ir ievērojami samazināts salīdzinot <i>Pamatnostādņu</i> sākotnējo redakciju ar aktualizēto, tas ir, no 70% līdz 43%, tomēr 2017.gadā un 2018.gadā arī samazinātais rezultatīvā rādītāja apmērs netika sasniegts. Tāpat šis rādītājs netika sasniegts arī laika posmā no 2014.gada līdz 2016.gadam. Lai gan <i>Pamatnostādņu</i> 2018.gada februārī aktualizētajā redakcijā ir iekļauts rezultatīvais rādītājs – palielināts iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms (% pret iepriekšējo gadu), kas ir izmērāms un raksturotu dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju, piemēram, salīdzinājumā ar autotransportu, tomēr šis rādītājs nav izmantots citos attīstības plānošanas dokumentos un kā jau iepriekš tika minēts, tad <i>Pamatnostādņēs</i> ir iekļauts tikai kopš 2018.gada februāra. ☉ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan abos attīstības plānošanas dokumentos 2019.gadā ir noteikti vairāki rezultatīvie rādītāji, tomēr tikai divi no tiem abos attīstības plānošanas dokumentos ir vienojoši – rādītāji – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma un CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos. Rezultatīvais rādītājs – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma raksturo dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju. Tai pašā laikā viens no šiem rādītājiem – CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos ir saistīts ar projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” un nav sasniedzams līdz projekta pabeigšanai 2023.gadā, tas ir sasniedzams pēc attīstības plānošanas dokumentu darbības laika. ☉ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Satiksmes ministrijā bija izveidota darba grupa <i>Pamatnostādņu</i> izstrādei, kā arī <i>Latvijas dzelzceļš</i> sniedza informāciju par dzelzceļa līnijas posmiem, kuros nepieciešams veikt modernizācijas darbus. Lai gan attīstības plānošanas dokumentu turpmākās rīcības plānā ir iekļauti dažādi pasākumi un aktivitātes, kā arī Satiksmes ministrija ir

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
izvērtējums?		identificējusi būtiskākās risināmās problēmas, tomēr nav definēti pasākumi un atbildīgie vairāku dzelzceļa nozarei svarīgu problēmu risināšanai, kā arī atsevišķu nozarei būtisku aktivitāšu un pasākumu īstenošana ir ilgstoši kavēta (tas liek secināt, ka tie nav prioritāri un nozīmīgi) vai pārtraukta. Piemēram, rīcības plānā nav iekļauts pasākums <i>Pamatnostādnēs</i> identificētajai problēmai, ka nav stimulu, kas veicinātu autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz citiem transporta veidiem. Rezultātā, kravu pārvadājumu īpatsvars ar autotransportu kopējā kravu pārvadājumu apjomā palielinās. Ja 2014.gadā kravu pārvadājumu apjoms ar autotransportu sastādīja 52% no visiem kravu pārvadājumiem, tad 2018.gadā tas sastādīja jau 61%. Tāpat 2019.gadā tika pārtraukts viens projekts un lēmumu pamatojošā ziņojumā tika norādīts, ka šī projekta neīstenošana neietekmēs visam pasākumam noteikto rezultāta rādītāju sasniegšanu. Tas liek apšaubīt vai izvēlētie projekti sniedz labāko rezultātu un labumu nozarei. Turklāt attīstības plānošanas dokumentos nav dots skaidrs un vienots definējums terminam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra, kas ir dzelzceļa nozares politikas rezultāts, kas ietekmē visas transporta politikas mērķu sasniegšanu.
	Pasākumiem un projektiem definēts sasniedzamais mērķis, rezultatīvie rādītāji, atbildīgais, izpildes laika grafiks un finansējuma avots, kā arī definētais pasākumu kopums tiek īstenots atbilstoši plānotajam.	⦿ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Konstatēts, ka no 14 aktivitātēm, kas iekļautas <i>Pamatnostādnēs</i> un attiecas uz dzelzceļa nozari – astoņas ir izpildītas (2014.–2015.gadā – tie ir dažādi dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projekti), vienai ir saglabāts esošais izpildes termiņš (<i>Rail Baltica</i> projekts), viena svītrotā un četrām pagarināts izpildes termiņš (2019.gadā viena no šīm aktivitātēm tomēr tika pārtraukta, kā arī ir pārtraukts vēl viens projekts citas aktivitātes ietvaros). Lai gan attīstības plānošanas dokumentu turpmākās rīcības plānā paredzētajiem pasākumiem, tai skaitā projektiem, ir noteikts atbildīgais, izpildes laika grafiks un finansējuma avots (projektu mērķi un

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
		rezultatīvie rādītāji ir definēti projektu iesniegumā un līgumā), tomēr vairāku pasākumu aktivitātes ir plānots īstenot būtiski vēlāk nekā to sākotnēji paredzēja <i>Pamatnostādnes</i> un aktuālie projektu īstenošanas termiņi vidēji par vienu gadu pārsniedz arī <i>Pamatnostādņu</i> grozījumos precizētos aktivitāšu īstenošanas termiņus. Tajā pašā laikā vienam projektam, kurš sākotnēji bija plānots kā pirmais īstenojamais projekts, uzsākšanas datums tika atlikts par pieciem gadiem un nepilnu gadu pēc līguma noslēgšanas par projekta īstenošanu tika pieņemts lēmums to pārtraukt. Tāpat citam projektam, kuru sākotnēji bija paredzēts sākt 2014.gadā, tika pagarināts uzsākšanas datums par trim gadiem un gandrīz pēc gada pēc līguma noslēgšanas tika pieņemts lēmums projektu pārtraukt un novirzīt finansējumu tāda projekta īstenošanai, kura īstenošana sākotnēji tika plānota bez publiskā finansējuma.
1.2. Vai Satiksmes ministrijas veiktās darbības veicina dzelzceļa nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspēju?		
1.2.1. Vai savlaicīgi tiek pieņemti būtiski lēmumi un veiktas nepieciešamās darbības, lai veicinātu dzelzceļa nozares attīstību?	Satiksmes ministrija nodrošina, ka dzelzceļa nozarei būtiski lēmumi un/vai izmaiņas normatīvajos aktos, tiek pieņemti savlaicīgi, lai ievērotu transporta nozares politikas attīstības plānošanas dokumentos un normatīvajos aktos noteiktos termiņus, tai skaitā: - savlaicīgi vērtētas identificētās problēmas un pieņemti būtiski lēmumi, nepieciešamības gadījumā nosakot izpildes termiņu un atbildīgo; - nepieciešamās darbības veiktas ievērojot Direktīvā²⁸⁸ noteiktos termiņus.	☑ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrija ir izstrādājusi attīstības plānošanas dokumentus, nosakot tajos turpmākās rīcības plānu, tomēr nav definēti pasākumi un atbildīgie vairāku dzelzceļa nozarei svarīgu problēmu risināšanai, kā arī atsevišķu nozarei būtisku aktivitāšu un pasākumu īstenošana ir ilgstoši kavēta. Piemēram, rīcības plānā nav iekļauts pasākums <i>Pamatnostādnēs</i> identificētajai problēmai, ka nav stimulu, kas veicinātu autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz citiem transporta veidiem. Rezultātā, kravu pārvadājumu īpatsvars ar autotransportu kopējā kravu pārvadājumu apjomā palielinās. Ja 2014.gadā kravu pārvadājumu apjoms ar autotransportu sastādīja 52% no visiem kravu pārvadājumiem, tad 2018.gadā tas sastādīja jau 61%. Tāpat <i>Pamatnostādnēs</i> identificētās problēmas, ka nav noslēgts <i>Dzelzceļa likumā</i> paredzētais daudzgadu līgums, risinājums tika meklēts ilgstoši. Lai gan

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
1.2.2. Vai Satiksmes ministrija veic politikas ietekmes novērtējumu, uzrauga izmaiņas ārējos faktoros, un nepieciešamības gadījumā pārskata plānotos pasākumus?	Satiksmes ministrija ir nodrošinājusi politikas ietekmes izvērtēšanu, lai noteiktu īstenotās politikas prognozējamās vai faktiskās sekas.	problēma tika identificēta jau 2013.gada nogalē, tomēr līgums tika noslēgts piecus gadus vēlāk, tas ir, 2018.gada novembrī. Tai pašā laikā vairākām identificētajām problēmām ir noteikti pasākumi to novēršanai un tie ir uzsākti, piemēram, dzelzceļa savienojuma neesamība ar Rietumeiropu (tiek īstenots <i>Rail Baltica</i> projekts), mazs dzelzceļa tīkla elektrifikācijas īpatsvars (uzsākts projekts “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”) utt. Lai gan Direktīva²⁸⁹ paredz, ka indikatīvajai dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijai jābūt izstrādātai un publicētai līdz 2014.gada 16.decembrim, tomēr <i>Indikatīvais plāns</i> tika apstiprināts četrus gadus vēlāk.
		Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai arī <i>Pamatnostādnēm</i> 2017.gadā ir nodrošināts starpposma izvērtējums, kurā skaidrotas atkāpes pasākumu un projektu īstenošanā, tomēr nav nodrošināts šo pasākumu un aktivitāšu termiņu izmaiņu ietekmes izvērtējums uz politikas mērķu, rezultātu un rezultatīvo rādītāju sasniegšanu, līdz ar to nav vērtēts vai mainot izpildes termiņus vispār būs iespējams sasniegt projekta rezultātu vēl attīstības plānošanas dokumentu darbības laikā un vai veiktās izmaiņas neietekmē attīstības plānošanas dokumentos definēto rezultatīvo rādītāju sasniegšanu paredzētajā termiņā un apjomā. Tomēr veikts vērtējums vai un kādi pasākumi ir jāprecizē vai jāsvīturo. Attiecībā uz rezultatīvajiem rādītājiem starpposma izvērtējumā norādīts, ka jāprecizē to skaitliskās vērtības, piemēram, rezultatīvais rādītājs – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars kopējā sauszemes kravu pārvadājumu apjomā – ir samazināts no 70% līdz 43%. Tai pašā laikā Satiksmes ministrija ir vērtējusi kravu apjoma samazināšanās iemeslus. Lai gan pamatojoties uz starpposma izvērtējumu tika aktualizētas <i>Pamatnostādnēs</i>, tomēr, piemēram, aktivitātei “Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija (Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezgla rekonstrukcija)” sākotnēji plānotais termiņš 2014.–2020.gads ir

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
		mainīts uz 2017.–2021.gadu, kaut arī starpposma izvērtējumā ir norāde, ka tas tiek īstenots atbilstoši plānotajam.
	Satiksmes ministrija ņēmusi vērā <i>Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam</i> un <i>Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam īstenošanas uzraudzības 2017.gada ziņojumā</i> sniegtās rekomendācijas attiecībā uz dzelzceļa nozari.	⊗ Kritērijs nav izpildīts. Paļaujoties uz pozitīviem iepriekšējā perioda rādītājiem un prognozēm par kravu apjoma pieaugumu, Satiksmes ministrija nesaskata nepieciešamību ņemt vērā <i>Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam</i> un <i>Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam īstenošanas uzraudzības 2017.gada ziņojumā</i> sniegtās rekomendācijas, piemēram, jāveic dažādi pasākumi investīciju sekmēšanai un kā viens no prioritārajiem pasākumiem – izstrādāt kompleksu rīcības plānu nozares politikai attiecībā uz dzelzceļa un autotransporta integrāciju vai arī lai saglabātu infrastruktūras apjomu un kvalitāti, jānodrošina skaidri loģistikas piedāvājumi. Pārvadāto kravu apjoms pa dzelzceļu kopš 2015.gada samazinās, lai gan 2018.gadā bija vērojams pieaugums, tomēr 2019.gadā atkal ir vērojama negatīva tendence kravu pārvadājumos pa dzelzceļu.
1.2.3. Vai Satiksmes ministrija ir vērtējusi maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ietekmi uz dzelzceļa nozares attīstību un nepieciešamības gadījumā veikusi atbilstošus pasākumus?	Satiksmes ministrija ir izvērtējusi Latvijā izvēlētās maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu piemērošanas pieeju, t.sk., maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu konkurētspēju un ietekmi uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjomiem, transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu un valsts budžetu, kā arī ir vērtējusi citu valstu praksi maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu noteikšanā.	⊗ Kritērijs nav izpildīts. Satiksmes ministrija kā transporta politikas veidotāja nav vērtējusi Latvijā izvēlētās maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu piemērošanas pieeju, konkurētspēju, ietekmi uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjomiem vai ietekmi uz transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu, kā arī nav vērtējusi valsts budžetu un citu valstu praksi maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu noteikšanā.
	Satiksmes ministrija ir apzinājusi maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem paziņošanas termiņa ietekmi uz kravu pārvadātāju saimnieciskās darbības plānošanu un	⊗ Kritērijs nav izpildīts. Satiksmes ministrija kā transporta politikas veidotāja nav vērtējusi maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem paziņošanas termiņa ietekmi uz kravu pārvadātāju saimnieciskās darbības

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
	ir veikusi nepieciešamos pasākumus atbilstoša termiņa noteikšanai.	plānošanu un nav veikusi nepieciešamos pasākumus atbilstoša termiņa noteikšanai normatīvajos aktos.
1.3. Vai Satiksmes ministrija ir aplēsusi <i>Latvijas dzelzceļa</i> finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma apmēru?		
	Satiksmes ministrija ir vērtējusi un aplēsusi kopumā nepieciešamā valsts budžeta finansējuma apmēru, lai nodrošinātu <i>Latvijas dzelzceļa</i> finanšu līdzsvaru gan pārskata gada, gan vidēja termiņa budžeta ietvaros.	⌚ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan <i>Indikatīvajā plānā</i> finanšu līdzsvara nodrošināšanai ir aprēķināta 38 milj. <i>euro</i> nepieciešamība 2019.–2020.gadam, tomēr aprēķini/aplēses vai prognozes par papildu nepieciešamo valsts budžetu gadījumā, ja dzelzceļa infrastruktūras maksa nesegs infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas, nav veikti.
	Satiksmes ministrija, veicot aplēses par nepieciešamā valsts budžeta līdzfinansējuma apmēru, ir ņēmusi vērā iepriekšējos periodos izdotos Ministru kabineta rīkojumus par <i>Latvijas dzelzceļa</i> valstij dividendēs neizmaksātās peļņas daļas izlietojumu.	⌚ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Satiksmes ministrija balstās uz <i>Latvijas dzelzceļa</i> vai <i>LatRaiNet</i> veiktajiem aprēķiniem, līdz ar to revīzijā nav gūstami pamatoti secinājumi par iepriekšējos periodos izdoto Ministru kabineta rīkojumu par <i>Latvijas dzelzceļa</i> valstij dividendēs neizmaksātās peļņas daļas izlietojumu ņemšanu vērā Satiksmes ministrijas aprēķinos. Ir pieņemts Ministru kabineta 2018.gada 15.maija rīkojums Nr.212 “Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo VAS “<i>Latvijas dzelzceļš</i>” peļņas daļu par 2018.–2021. pārskata gadu”, kura 3.punkts nosaka, ka lēmums par to, ka kapitālsabiedrība nemaksā dividendes no 2018.–2020. pārskata gada peļņas, jāpieņem, izstrādājot likumprojektu “Par valsts budžetu 2019. gadam” un likumprojektu “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2019., 2020. un 2021. gadam”. 2019.gada likums “Par valsts budžetu 2019.gadam” šos nosacījumus nenosaka. Satiksmes ministrija ir izstrādājusi un 2019.gada 22.augustā valsts sekretāru sanāksmē izskatīts Ministru kabineta rīkojuma projekts (TA-1461). “Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo VAS “<i>Latvijas dzelzceļš</i>” peļņas daļu par 2018. pārskata gadu” (2019.gada 26.novembrī rīkojumu Ministru kabinets vēl nav apstiprinājis).
	Satiksmes ministrijas veiktās aplēses par nepieciešamā finansējuma	⌚ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Indikatīvajā plānā</i> minēts, ka publiskās lietošanas

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
	apmēru ir balstītas gan uz faktisko dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjomu, gan uz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu apjoma izmaiņu tendencēm.	dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars no 2019. gada būs tieši atkarīgs no pārvadājumu apjomiem, minimālā pakalpojumu kompleksa maksas un <i>Dzelzceļa likumā</i> noteikto valsts pienākumu un tiesību ievērošanas. Paredzēts izmantot trīspakāpju publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānismu. Lai gan <i>Indikatīvajā plānā</i> 1.pakāpes finanšu līdzsvara nodrošināšanai ir aprēķināta 38 milj. <i>euro</i> nepieciešamība 2019.–2020.gadam, tomēr aprēķini/ aplēses vai prognozes par papildu nepieciešamo valsts budžetu 2. un 3.pakāpei, ja iestātos risks finanšu līdzsvara nodrošināšanai, nav veikti.
	Satiksmes ministrijas izveidotā iekšējā kontroles sistēma <i>Latvijas dzelzceļa</i> finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma noteikšanai un izlietojuma kontrolei nodrošina, ka <i>Latvijas dzelzceļš</i> ar finanšu līdzekļiem rīkojas lietderīgi, tas ir, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu izlietojumu.	⊗ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrijas struktūrvienību reglamentos ir noteiktas funkcijas un uzdevumi, kuru ietvaros būtu nodrošināma arī finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma noteikšana un izlietojuma kontrole, kā arī Satiksmes ministrijā ir paredzēta un noteikta kapitāla daļu pārvaldības kārtība, kurā paredzēti ar kapitālsabiedrību uzraudzību saistīti uzdevumi, tomēr secināms, ka detalizācija vai uzdevumi saistībā ar finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma noteikšanu un izlietojuma kontroli nav. Tāpat nav noteikta kārtība, kādā Satiksmes ministrija nodrošina, ka <i>Latvijas dzelzceļš</i> ar finanšu līdzekļiem rīkojas lietderīgi, tas ir, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu izlietojumu – līdzekļu lietderības izvērtējumu izstrādātie procesi un kārtības neparedz. Satiksmes ministrijas izstrādātajai uzraudzības un kontroles kārtībai nav ietekme uz <i>Latvijas dzelzceļa</i> rīcību saistībā ar finanšu līdzekļu izlietojuma lietderību. Izveidotā sistēma paredz stimulus infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksu nepalielināšanai, bet neveicina to pārskatīšanu ar mērķi samazināt. .
	Satiksmes ministrija ir izstrādājusi kārtību kādā veiks visa piešķirtā finansējuma izlietojuma kontroli, tai skaitā vērtēs tā lietderību.	⊗ Kritērijs nav izpildīts. Satiksmes ministrijā nav izstrādāta atsevišķa kārtība vai procedūra par to, kā tiks nodrošināta <i>Latvijas dzelzceļa</i> finanšu līdzsvara

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
		nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma noteikšana un izlietojuma kontrole.
2. Vai dzelzceļa investīciju projektu²⁹⁰ plānošanas, īstenošanas un uzraudzības process ir efektīvs un nodrošina projektu īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām?		
2.1. Vai projektu uzsākšanas un plānošanas procesi tiek organizēti tā, lai sekmētu savlaicīgu projektu apstiprināšanu un uzsākšanu, līdz ar to veicinātu transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu? <i>Attiecas uz visiem 6.2.1. SAM projektiem.</i>	Satiksmes ministrija un <i>Latvijas dzelzceļš</i> nodrošina, ka sākotnējo dokumentu sagatavošana un iesniegšana attiecīgajās institūcijās tiek organizēta tā, lai projektu būtu iespējams īstenot transporta nozares attīstības plānošanas dokumentos plānotajos termiņos. Satiksmes ministrija un <i>Latvijas dzelzceļš</i> nodrošina, ka laiks starp dokumentu sagatavošanu, iesniegšanu un/vai apstiprināšanu pamatots ar atbilstošām darbībām un nav vērojama nelietderīga kavēšanās (t.i., nav vērojami ilgstoši "tukši" laika periodi starp veicamajām darbībām). <i>Latvijas dzelzceļš</i> nodrošina, ka projektu iesniegumi sagatavoti kvalitatīvi ietverot visu nepieciešamo informāciju un dokumentus, kas paredzēti projektu iesniegumu vērtēšanas kritēriju piemērošanas metodikā, un nav nepieciešama atkārtota projekta iesniegumu precizēšana.	⊗ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Revidenti nekonstatēja novirzes pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" projektu īstenošanas uzsākšanai nepieciešamo dokumentu sagatavošanas un saskaņošanas procesā, tomēr pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" projekta īstenošanas uzsākšanai nepieciešamo dokumentu sagatavošanas un saskaņošanas procesā ir konstatētas atkāpes, kas projekta apstiprināšanu aizkavēja vismaz par 10 mēnešiem. ⊗ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" projektu dokumentācijas sagatavošanas un saskaņošanas procesā netika konstatētas termiņu novirzes no normatīvo aktu prasībām, atsevišķos gadījumos revidenti konstatēja, ka <i>Latvijas dzelzceļš</i> nav rīkojies mērķtiecīgi, lai nodrošinātu ātrāku projektu īstenošanas līgumu parakstīšanu ar Sadarbības iestādi. Vienlaikus revidenti konstatēja vairākas novirzes no normatīvajos aktos definētā saskaņošanas procesa projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" dokumentācijas sagatavošanas un saskaņošanas laikā, kas projekta apstiprināšanu aizkavēja vismaz par 10 mēnešiem. ⊗ Kritērijs nav izpildīts. Visus piecus revīzijas apjomā iekļautos <i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenotos projektus 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" ietvaros Sadarbības iestāde sākotnēji apstiprināja ar nosacījumiem un bija nepieciešams veikt precizējumus projektu iesniegumos. Sadarbības iestādes lēmumos uzskaitītās projektu iesniegumu nepilnības liecina par <i>Latvijas dzelzceļa</i> sagatavoto projektu iesniegumu zemo kvalitāti.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
	Satiksmes ministrija un <i>Latvijas dzelzceļš</i> nodrošina, ka kavēšanās projektu apstiprināšanā un uzsākšanā nav radījusi papildu izmaksas, veicot nepieciešamo dokumentu vairākkārtēju aktualizāciju.	⌚ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Latvijas dzelzceļam</i> nav bijis jāveic tādas pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektu iesniegumu dokumentācijas precizēšanas, kas būtu saistītas ar ilgo projektu iesniegumu saskaņošanas procesu un radītu papildu izmaksas. Tomēr, Satiksmes ministrijai pienācīgi neizvērtējot visus ar lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” finansēšanas modeļa izvēli saistītos riskus un pieļaujot situāciju, ka <i>Latvijas dzelzceļš</i> izstrādā lielā projekta iesniegumu, pamatojoties uz neizpildāmu pieņēmumu par valsts budžeta papildu finansējuma pieejamību, lielā projekta saskaņošana tika paildzināta vismaz par septiņiem mēnešiem un <i>Latvijas dzelzceļam</i> tika radīti papildu izdevumi lielā projekta iesnieguma aktualizēšanai 20 569 <i>euro</i> apmērā.
	Satiksmes ministrija ir noteikusi iespējamās dzelzceļa nozares ieguvumus un izmaksas īstenojot investīciju projektus, tai skaitā ieguvumus un zaudējumus dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu saņēmējiem pēc Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta ieviešanas un plāno iespējamās zaudējumu mazināšanas pasākumus, lai sasniegtu transporta politikas mērķus.	⌚ Kritērijs ir izpildīts. Visiem <i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenojamiem projektiem ir izstrādāta izmaksu un ieguvumu analīze. Finanšu aprēķini pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” projektiem ir veikti pēc vienotiem principiem, pamatojoties uz viena veida modeli. Saskaņā ar projekta izmaksu un ieguvumu aprēķinā iekļautajām prognozēm, līdz ar Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta realizāciju kravu pārvadātājiem būs vērojams izmaksu pieaugums, kas saistīts ar maksājumiem par infrastruktūras izmantošanu, bet to kompensēs degvielas un lokomotīvu iegādes un uzturēšanas izmaksu samazinājums. Veicot projekta izmaksu un ieguvumu analīzi <i>Latvijas dzelzceļa</i> piesaistītie eksperti analizēja Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta ietekmi uz SIA “LDZ infrastruktūra”, kravu pārvadātājiem (SIA “LDZ CARGO”) un pasažieru pārvadājumiem (AS “Pasažieru vilciens”), pamatojoties uz <i>Latvijas dzelzceļa</i> meitas uzņēmuma SIA “LDZ infrastruktūra” darbības datiem. 07.01.2019. JASPERS snieguši pozitīvu atzinumu par projekta tehnisko un sociālekonomisko pamatotību investīciju

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
		veikšanai ar Kohēzijas fonda atbalstu ²⁹¹ .
	Satiksmes ministrija nodrošina, ka attīstības plānošanas un fondu plānošanas dokumentos un projekta izmaksu un ieguvumu izvērtējumos izmantotie dati, pieņēmumi un ieguvumi ir savstarpēji saskaņoti, nesatur būtiskas atšķirības, un tajos pielietotas vienādas aprēķina metodes.	☑ Kritērijs ir izpildīts. Projektu izmaksu un ieguvumu analīzes aprēķina pieņēmumi balstās uz 2016.gada <i>Latvijas dzelzceļa</i> faktiskajiem datiem un prognozēm, Centrālās statistikas pārvaldes datiem un speciālistu vērtējumiem. Pieņēmumi uzskatāmi par pamatotiem un metodiski korekti. Aprēķinos izmantoti Finanšu ministrijas publicētie makroekonomiskie pieņēmumi un prognožu skaitliskās vērtības. Attīstības plānošanas dokumentos tiek izmantoti Centrālās statistikas pārvaldes dati, lai raksturotu dzelzceļa kravu pārvadājumu un CO₂ izmaiņas u.tml. Savukārt projektiem definētie pieņēmumi nav iekļauti attīstības plānošanas dokumentos.
	Satiksmes ministrija pirms Ministru kabineta noteikumu sagatavošanas par attiecīgā pasākuma projektu īstenošanu pārlicinās, ka sākotnēji identificētie projekti joprojām ir nepieciešami politikas dokumentos definēto mērķu sasniegšanai.	☑ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Visi specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” ietvaros plānotie projekti saskan ar politikas plānošanas dokumentos identificētajiem politikas mērķu sasniegšanai nepieciešamajiem pasākumiem. Tomēr 2019.gada rudenī <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir pārtraucis divu projektu īstenošanu, norādot, ka šo projektu pārtraukšana neietekmēs specifiskā atbalsta mērķa rādītāju sasniegšanu.
	<i>Latvijas dzelzceļš</i> nodrošina kvalitatīvu projekta un iepirkumu plānošanu, par ko liecina aktivitāšu īstenošana atbilstoši plānotajam laika grafikam un budžetam.	☒ Kritērijs nav izpildīts. <i>Latvijas dzelzceļš</i> nenodrošina kvalitatīvu projektu un iepirkumu plānošanu, jo projektu īstenošanā ir vērojamas būtiskas aktivitāšu laika grafika nobīdes (iepirkumu līgumu noslēgšana kavējas par diviem gadiem), ir konstatētas pretrunas atsevišķu aktivitāšu norises termiņos, kas norāda uz trūkumiem aktivitāšu secības noteikšanā, un aktivitāšu ilguma novērtēšanā (projekta iesnieguma izstrāde pirms nepieciešamo priekšizpētes darbu veikšanas). Rezultātā nepietiekamas <i>Latvijas dzelzceļa</i> prioritāšu un finansiālo iespēju sākotnējās izvērtēšanas dēļ, <i>Latvijas dzelzceļš</i> zaudēja infrastruktūras attīstībai piešķirto Eiropas Savienības fondu finansējumu 26,5 milj. <i>euro</i> apmērā, kas

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
		šobrīd ir novirzīts citu transporta, ne dzelzceļa, nozares projektu īstenošanai (20 milj. <i>euro</i> – Liepājas un Daugavpils tramvaju infrastruktūras attīstības projektu īstenošanai, 1,5 milj. <i>euro</i> – Latvijas gaisa telpas drošības uzlabošanai un 5 milj. <i>euro</i> – jaunam specifiskā atbalsta mērķim).
	<i>Latvijas dzelzceļš</i> nodrošina kvalitatīvu iepirkumu organizēšanas procesu, kā rezultātā netiek veiktas izmaiņas līguma priekšmetā, līgumcena un prasības piegādātājiem, tai skaitā veicot atkārtotu iepirkuma procedūru.	⊗ Kritērijs nav izpildīts. <i>Latvijas dzelzceļš</i> nav nodrošinājis kvalitatīvu iepirkumu organizēšanas procesu, jo triju projektu ietvaros tika veiktas četras dažādas iepirkumu procedūras projektēšanas būvniecības pakalpojumu sniedzēja noskaidrošanai (kopā 12 iepirkumu procedūras), tomēr tikai viena no procedūrām beidzās ar pakalpojumu līguma noslēgšanu, savukārt viens no iepirkumiem ir pārtraukts pēc <i>Iepirkumu uzraudzības biroja</i> konstatētajiem konkurences ierobežojumiem un nevienlīdzīgas attieksmes iepirkuma nolikuma prasībās. <i>Latvijas dzelzceļa</i> piesaistīto ārējo ekspertu atzinumā nepietiekama tehnisko specifikāciju detalizācija un iepriekšējās izpētes darbu trūkums tika norādīti kā viens no iesniegto pretendentu piedāvājumu sadārdzinājuma iemesliem un būvniecības izmaksu kāpuma dēļ <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir samazinājis projektos plānoto darbu apjomu, neietekmējot būvējamā objekta funkcionalitāti un projekta ietvaros noteikto mērķu un rādītāju sasniegšanu.
2.2. Vai definēti sasniedzami projektu uzraudzības rādītāji, tie raksturo projektu mērķus un vai starp tiem nodrošināta loģiska saikne? <i>Attiecas uz visiem 6.2.1. SAM projektiem.</i>	Nodrošina, ka noteikts rezultāta un iznākuma rādītājs, kas sasniedzams ieviešot attiecīgo projektu un tam ir saistība ar projekta mērķi.	⊗ Kritērijs nav izpildīts. Satiksmes ministrija, nosakot pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” rezultāta rādītāju, nav nodrošinājusi tāda rādītāja noteikšanu, kas raksturo projekta sasniedzamo mērķi, patieso ietekmi un rezultātu attiecībā uz CO₂ emisijas apjoma samazinājumu. Savukārt pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros tika plānots īstenot projektus, kam nav sasaistes nedz ar iznākuma, nedz ar rezultāta rādītāju izpildi.
	Ministru kabineta noteikumos par attiecīgā pasākuma projektu īstenošanu noteiktos rezultāta un iznākuma rādītājus iespējams	⊗ Kritērijs nav izpildīts. Pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” rezultāta rādītāji nav sasniedzami līdz 2023.gada beigām, jo plānotais projekta īstenošanas

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
	sasniegt apstiprinātajā projekta īstenošanas termiņā.	laiks ir līdz 2023.gada beigām un projekta ietvaros radītās infrastruktūras ekspluatācija plānota tikai 2024.gadā. Līdz ar to reāla projekta īstenošanas ietekme uz CO ₂ emisijas apjoma samazinājumu būtu iespējama un novērtējama tikai 2024.gada beigās.
	Atbilstoši Regulai ²⁹² prioritātei noteiktais iznākuma rādītājs veicina rezultāta sasniegšanu.	☑ Kritērijs ir izpildīts. Investīciju prioritātei ir noteikti divi iznākuma rādītāji – rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums un staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni un divi rezultāta rādītāji – CO ₂ emisijas dzelzceļa pārvadājumos un infrastruktūras caurvedes spēja. Regula ²⁹³ paredz, ka katrai investīciju prioritātei nosaka iznākumu rādītājus, kas, paredzams, veicinās rezultātu sasniegšanu. Tomēr viens no diviem iznākuma rādītājiem (staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni) neveicina ne viena rezultāta (CO ₂ emisijas dzelzceļa pārvadājumos un infrastruktūras caurvedes pieaugums) sasniegšanu.
2.3. Vai Latvijas dzelzceļa īstenošanā projektu risku vadība ir pietiekama, efektīva un veicina projektu īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām? Attiecas uz visiem 6.2.1. SAM projektiem.	Visā projekta dzīves ciklā tiek veikta risku vadība saskaņā ar Latvijas standartu "Projektu vadības vadlīnijas" un starptautiski atzītu projekta vadīšanas metodoloģiju.	☒ Kritērijs nav izpildīts. Latvijas dzelzceļa iekšējos normatīvajos aktos un darbinieku amata aprakstos nav identificējamu risku vadības procesa pazīmes, Latvijas dzelzceļa izveidotā projektu risku vadības sistēma ir nepārskatāma un grūti vadāma, atsevišķos gadījumos risku konstatēšana un risku vadība ir veikta jau risku iestāšanās brīdī, tātad novēloti.
	Latvijas dzelzceļš ir identificējis riskus un noteicis to mazināšanas vai novēršanas pasākumus, noteicis atbildīgos un laika grafiku.	☒ Kritērijs nav izpildīts. Latvijas dzelzceļa izveidotā projektu risku vadības sistēma ir nepārskatāma un grūti vadāma, risku novērtējums ir ļoti vispārīgs, un risku matricā nav identificēti riski, kuru iestāšanās varbūtība vai iestāšanās ietekme vērtējama kā būtiska.
	Latvijas dzelzceļš ir veicis risku mazināšanas vai novēršanas plānotos pasākumus un sākotnēji identificētie riski nav nelabvēlīgi ietekmējuši projekta īstenošanu.	☒ Kritērijs nav izpildīts. Projektos netika pietiekami novērtēta kopējo attiecināmo izmaksu pieauguma riska ietekme, kā arī riska mazināšanas pasākumi izrādījušies neefektīvi vai netika veikti atbilstošā kvalitātē, kas būtiski aizkavēja projektu īstenošanu.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
	Satiksmes ministrija, savas kompetences ietvaros, nodrošina risku pārraudzību un sniedz atbalstu projekta īstenošanai.	☉ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrija savas kompetences ietvaros nodrošina <i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenoto projektu risku uzraudzību, izvērtē risku vadības pasākumu efektivitāti un sniedz priekšlikumus projektu īstenošanas risku vadības uzlabošanai, tomēr nav spējusi novērst projektu sākotnējā laika grafika kavēšanās un neiekļaušanās budžetā risku.
	Ir izstrādāts <i>Latvijas dzelzceļa</i> saimnieciskās darbības plāns, kurā ir iekļauta ieguldījumu un finanšu programma, lai panāktu optimālu un efektīvu infrastruktūras izmantošanu, nodrošinājumu un attīstību.	☉ Kritērijs ir izpildīts. <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir izstrādājis Saimnieciskās darbības plānu darbības periodam līdz 2022.gadam (apstiprināts ar <i>Latvijas dzelzceļa</i> valdes lēmumu 07.03.2019.), kas iekļauj ieguldījumu un finanšu programmu, kura aptver arī revīzijas apjomā iekļauto projektu īstenošanu.
2.4. Vai ir aplēstas visas ar projekta gala rezultāta uzturēšanu un ekspluatāciju saistītās izmaksas un identificēts to finansēšanas avots? <i>Attiecas uz visiem 6.2.1. SAM projektiem.</i>	<i>Latvijas dzelzceļš</i> aplēsis visas ar projekta gala rezultāta uzturēšanu, darbības nodrošināšanu un ekspluatāciju saistītās izmaksas un identificējis to finansēšanas avotus.	☉ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir aplēsis ar projekta gala rezultāta uzturēšanu, darbības nodrošināšanu un ekspluatāciju saistītās izmaksas. <i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenoto projektu izmaksu un ieguvumu analīzes un <i>Latvijas dzelzceļa</i> ilgtermiņa finansēšanas modeļa izvērtēto pieņēmumu analīze apliecina, ka akumulētie finanšu resursi ir pietiekami iekļauto projektu realizācijai, piesaistīto kredītu apkalpošanai un pamatlīdzekļu atjaunošanai (aplēses par situāciju 2019.gada maijā, ņemot vērā izmaiņas kravu apjomā, īstenojamo projektu skaitā, apjomā, izmaksās, termiņos u.tml. šīs aplēses var mainīties). Tomēr 2019.gada rudenī <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir pārtraucis divu projektu īstenošanu, lēmumus pamatojot ar negatīvām izmaiņām uzņēmuma finanšu situācijā.
2.5. Vai ir plānots nodrošināt projektos sākotnēji izvirzīto būtiskāko pieņēmumu vadību un tā būs vērsta uz savlaicīgu risku identificēšanu un attiecīgu	<i>Latvijas dzelzceļš</i> plāno noteikt vai noteikusi kārtību un/vai rīcības plānu būtiskāko sākotnēji izvirzīto pieņēmumu vadībai atbilstoši starptautiski atzītām projekta vadīšanas metodoloģijām.	☉ Kritērijs ir izpildīts. Visam <i>Latvijas dzelzceļa</i> koncernam 2018.gada rudenī ir izstrādāts finanšu modelis līdz 2036.gadam – ilgtermiņa koncerna darbības finanšu modelis, lai monitorētu darbības rādītāju izmaiņas, mainoties koncerna darbību ietekmējošiem faktoriem. 2019.gada rudenī <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir pārtraucis divu projektu īstenošanu, lēmumus pamatojot ar negatīvām izmaiņām uzņēmuma finanšu situācijā.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
pasākumu veikšanu pieņemumu nelabvēlīgu izmaiņu gadījumā? <i>Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekts.</i>		
2.6. Vai Satiksmes ministrija nodrošina atbilstošu projektu īstenošanas un risku vadības uzraudzību, kas veicina projektu īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām? <i>Attiecas uz visiem 6.2.1. SAM projektiem.</i>	Satiksmes ministrija veic projektu īstenošanas uzraudzību saskaņā ar starptautiski atzītu projekta vadīšanas metodoloģiju. Satiksmes ministrija regulāri uzrauga un analizē projektu riskus, to vadības pasākumu efektivitāti un nepieciešamības gadījumā iesaistās risku mazināšanas pasākumu īstenošanā savas kompetences ietvaros vai sniedz rekomendācijas projekta īstenošanai. Satiksmes ministrija sadarbībā ar <i>Latvijas dzelzceļu</i> nodrošina, ka projektos noteikta organizatoriskā struktūra, izveidota atbilstoša komunikācijas sistēma un informācija par projekta ieviešanas gaitu ir pieejama visiem interesentiem. Satiksmes ministrija sadarbībā ar <i>Latvijas dzelzceļu</i> nodrošinājusi nepieciešamo starpresoru sadarbību, lai nodrošinātu projektam nozīmīgu jautājumu risināšanu un veicinātu projekta mērķu sasniegšanu, veikusi nepieciešamās darbības.	☑ Kritērijs ir izpildīts. Satiksmes ministrija savas kompetences ietvaros nodrošina <i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenoto projektu īstenošanas uzraudzību (tai skaitā projektu risku uzraudzību), izvērtē risku vadības pasākumu efektivitāti un sniedz priekšlikumus projektu īstenošanas risku vadības uzlabošanai. ☑ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrija savas kompetences ietvaros nodrošina <i>Latvijas dzelzceļa</i> īstenoto projektu risku uzraudzību, izvērtē risku vadības pasākumu efektivitāti un sniedz priekšlikumus projektu īstenošanas risku vadības uzlabošanai, tomēr nav spējusi novērst projektu sākotnējā laika grafika kavēšanās un neiekļaušanās budžetā risku. ☑ Kritērijs ir izpildīts. Satiksmes ministrija ir nodrošinājusi projektu īstenošanas uzraudzībai nepieciešamo starpresoru komunikāciju, kā arī ir izstrādājusi projektu īstenošanas uzraudzības kārtību un veic tajā noteiktās darbības. <i>Latvijas dzelzceļš</i> ir savlaicīgi izveidojis projektu īstenošanas organizatorisko struktūru, nosakot par projektu īstenošanu atbildīgās struktūrvienības, projektu vadītājus un apstiprinot projektu īstenošanas Tehniskās darba grupas. ☑ Kritērijs ir izpildīts. Satiksmes ministrija ir nodrošinājusi projektu īstenošanas uzraudzībai nepieciešamo starpresoru komunikāciju, sniedzot priekšlikumus Sadarbības iestādei projektu īstenošanas risku pārvaldības uzlabošanai un organizējot projektu īstenošanas uzraudzības sanāksmes, kurās tika pārrunāts projektu

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
		īstenošanas progress, identificēti projektu īstenošanas riski un iespējamie risku mazināšanas pasākumi.

Sektora vadītāja

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI
PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

L.Reine

Departamenta direktore

I.Kalvāne

Termini un skaidrojumi

Saīsinājums/ termins	Skaidrojums
Apakškomiteja	Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda ilgtspējīgas transporta sistēmas konkurētspējas prioritārā virziena apakškomiteja
Direktīva	Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu
EBITDA	<i>earnings before interest, taxes, depreciation and amortization</i> , ieņēmumi pirms procentu, nodokļu, nolietojuma un amortizācijas atskaitījumiem
ERTMS	Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma
“Eurostat”	Eiropas Savienības Statistikas birojs
FIDIC	Starptautiskā inženierkonsultantu federācija
Indikatīvais plāns	Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022.gadam
JASPERS	<i>Joint Assistance to Support Projects in European Regions</i> ir tehniskās palīdzības partnerība starp Eiropas Komisiju, Eiropas Investīciju banku un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku, kas tiek nodrošināta Centrālajām un Austrumeiropas Eiropas Savienības dalībvalstīm, lai uzlabotu lielo projektu dokumentācijas kvalitāti pirms iesniegšanas Eiropas Komisijai atbalstīšanai un finansējuma piešķiršanai no Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda.
LatRailNet	AS “LatRailNet”
Latvijas dzelzceļš	VAS “Latvijas dzelzceļš”
Pamatnostādnes	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam
Pētījums	Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijas sadarbībā ar izpētes kompāniju SIA “Inovātīvās konstrukcijas” un Latvijas Universitātes ekonomikas jomas zinātniekiem 2018.gadā izstrādātais dokuments “Pētījums par prognozētām izmaiņām darbaspēka un būvmateriālu izmaksās būvniecības nozarē Latvijā”
PMBOK	<i>Project Management Body of Knowledge</i>
Regula	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/909 (2015. gada 12. jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus
Sadarbības iestāde	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
TEN-T	Eiropas Transporta tīkls (Trans-European Transport Network)

1.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentos identificēto būtiskāko risināmo problēmu izvērtējums.

Pamatnostādnēs uzskaitītas būtiskākās risināmās problēmas, kas attiecas uz dzelzceļa nozari²⁹⁴:

❖ pārvaldība un tiesiskais ietvars:

- nav stimulu, kas veicinātu autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz citiem transporta veidiem (piemēram, dzelzceļu);
- publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana notiek minimāli iespējamā (nepietiekamā) apjomā, jo nav ieviests ilgtspējīgs, Eiropas Savienības tiesību aktiem un labākajai praksei atbilstošs finansēšanas mehānisms publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai;
- neskatoties uz publiski akceptētu lēmumu par autoceļu vai dzelzceļu projektu nepieciešamību, likumdošana negarantē savlaicīgu zemju iegūšanu sabiedriskām vajadzībām, – tas kavē projektu īstenošanu;
- nav skaidras politikas attiecībā uz maznoslogotām dzelzceļa līnijām un pievedceļiem, – tas sadārdzina infrastruktūru kopumā un rada potenciālu konkurences priekšrocību klientiem, kuru pieslēgumus stratēģiskās nozīmes dzelzceļa tīklam daļēji uztur uz kravu pārvadājumu rēķina galvenajos maršrutos;
- nav noteiktas politikas attiecībā uz tām dzelzceļa līnijām, kurās kustība pārtraukta, – tas rada izmaksas, kuras nevar attiecināt uz saimniecisko darbību;
- nav noslēgts *Dzelzceļa likumā* paredzētais daudzgadu līgums, kas nodrošinātu valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ilgtspējīgu attīstību (precizēts atbilstoši starpposma izvērtējumam);

❖ infrastruktūra:

- dzelzceļa savienojuma neesamība ar Rietumeiropu rada situāciju, ka personu brīvas pārvietošanās tiesības pieņemamā kvalitātē var nodrošināt tikai gaisa transports, kas ir pakļauts dažādiem riskiem, savukārt kravu pārvadājumi, kas galvenokārt tiek veikti ar autotransportu, rada papildu slodzi videi;
- mazs dzelzceļa tīkla elektrifikācijas īpatsvars un augsts esošās sistēmas nolietojums, kas sadārdzina pārvadājumus un negatīvi ietekmē vidi;
- nav sliežu ceļa savienojuma ar starptautisko lidostu “Rīga”, kā rezultātā tiek mazināta lidostas pievilcība ilgtermiņā;
- mūsdienu prasībām neatbilstoša pasažieru apkalpošanai paredzētā dzelzceļa infrastruktūra;
- nepietiekams dzelzceļa šķērsojumu pāri Daugavai nodrošinājums Rīgas reģionā, kas var ierobežot attīstīt Rīgas ostas aktivitātes Daugavas kreisajā krastā (Bolderāja u.c.), ja tiek aizliegti kravu pārvadājumi cauri Rīgas centram.

Lai gan visām *Pamatnostādnēs*²⁹⁵ identificētajām problēmām ir ietekme uz dzelzceļa nozares attīstību, tomēr ne visos gadījumos ir apzināti iespējamie risinājumi to novēršanai un riski, tai skaitā finanšu un īstenošanas risks. Piemēram, tikai divas no sešām pārvaldības un tiesiskā ietvara problēmām bija plānots risināt ar *Pamatnostādnēs* paredzētajām aktivitātēm, proti, ar *Indikatīvā plāna* un daudzgadu līguma starp *Latvijas dzelzceļu* un Satiksmes ministriju izstrādi un noslēgšanu. Turklāt arī identificēto aktivitāšu īstenošana nenotiek plānotajā laikā, jo, piemēram, aktivitātes “Daudzgadu līguma izstrāde un

noslēgšana” sākotnēji plānotais izpildes termiņš bija 2015.gada 30.jūnijs, tomēr pēc 2017.gada 18.jūlija informatīvā ziņojuma²⁹⁶ apstiprināšanas, šī aktivitāte tika papildināta ar *Indikatīvo plānu* un noteikts jauns izpildes termiņš – 2018.gada 28.februāris. Faktiski Ministru kabinetā *Indikatīvais plāns* apstiprināts 2018.gada 6.novembrī un daudzgadu līgums noslēgts 2018.gada 9.novembrī. Kavēšanās aktivitātes izpildē ir vairāk nekā trīs gadi, līdz ar to:

- ❖ vairākus gadus kavējās dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas izstrāde, lai apmierinātu mobilitātes vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz ilgtspējīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu²⁹⁷;
- ❖ kavējās līguma noslēgšana starp Satiksmes ministriju un *Latvijas dzelzceļu* ar kuru var piemērot tādus stimulus kā infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksu un piekļuves maksas līmeņa samazināšanu²⁹⁸.

Lai gan kā viena no problēmām ir identificēta, ka nav stimulu, kas veicinātu autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem novirzot tos uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu, tomēr ne *Pamatnostādnēs*, ne *Indikatīvajā plānā* nav noteiktas aktivitātes šīs problēmas novēršanai. Tai pašā laikā kravu pārvadājumu apjomam ar autotransportu jau vairākus gadus ir vērojama augšupejoša tendence. Attiecīgi, ja 2014.gadā kravu pārvadājumu apjoms ar autotransportu sastādīja 52% no visiem kravu pārvadājumiem, tad 2015.gadā tas sastādīja jau 53%, 2016.gadā – 57%, 2017.gadā un 2018.gadā – 61%. Arī Pārresoru koordinācijas centra Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam īstenošanas uzraudzības 2017.gada ziņojumā (ar mērķi veikt izmaiņas rīcības virzienos 2018.–2020.gadam, sagatavot sākotnējos priekšlikumus nākamā perioda plānam un izvirzīt pamatojumu un iespējamās nacionālās intereses nākamajam Eiropas Savienības fondu plānošanas periodam) pie rekomendācijām norādīts, ka nepieciešams izstrādāt kompleksu rīcības plānu nozares politikai attiecībā uz dzelzceļa un autotransporta integrāciju. Tas attiecas gan uz starptautiskajiem kravu pārvadājumiem un tirgus diversificēšanu, gan iekšzemes kravu pārvadājumu novirzīšanu no autopārvadājumiem uz dzelzceļu, kā arī uz pasažieru pārvadājumiem un dzelzceļa infrastruktūras attīstību kā ilgtspējīgāku pasažieru pārvadājuma veidu.

Tāpat jau 2013.gadā tika identificēta problēma, ka likumdošana negarantē savlaicīgu zemju iegūšanu sabiedriskām vajadzībām un tas kavē projektu īstenošanu. Revīzijā konstatēts, ka *Rail Baltica* projekta īstenošanā līdz 2019.gada oktobrim Latvijā nav pabeigts neviens nekustamā īpašuma atsavināšanas process un nekustamā īpašuma atsavināšanas aktivitātes īstenošanas progress sasniedz vien trīs procentus no plānotā apjoma, kas noteikts nekustamo īpašumu atsavināšanas plānā²⁹⁹. Kā viens no iemesliem šīs aktivitātes īstenošanas kavēšanai ir nepieciešamība veikt tiesību aktu grozījumus.

Savukārt identificētajām problēmām par to, ka nav skaidras politikas attiecībā uz maznoslogotām dzelzceļa līnijām un dzelzceļa līnijām, kurās kustība pārtraukta, *Pamatnostādnēs* bija noteikts pasākums, kuru bija paredzēts īstenot līdz 2014.gada 30.jūnijam. Tomēr 2017.gada 18.jūlija informatīvajā ziņojumā³⁰⁰ norādīts, ka šis jautājums tiek analizēts dzelzceļa infrastruktūras indikatīvā plāna ietvaros un tāpēc tam norādīts jauns īstenošanas termiņš – 2017.gada 30.jūnijs. Faktiski *Indikatīvais plāns* apstiprināts tikai 2018.gada 6.novembrī un tajā noteikts jauns pasākums “Sliežu ceļu posmu (līnijas), kuros nenotiek vilcienu kustība, izvērtēšana valsts vajadzībām nākotnē” ar izpildes termiņu – 2019.gada 31.decembris, tas ir, piecus gadus vēlāk nekā sākotnēji noteiktais īstenošanas termiņš. Tāpat *Indikatīvajā plānā* uzsvērts³⁰¹, ka nenosakot politiku attiecībā uz tām dzelzceļa līnijām, kurās kustība pārtraukta, tiek radītas izmaksas, kuras nevar attiecināt uz *Latvijas dzelzceļa* saimniecisko darbību.

Indikatīvajā plānā iekļautas tikai sešas būtiskākās risināmās problēmas no *Pamatnostādnēs* identificētajām, lai gan kopumā bija identificētas 11 problēmas, kas attiecas uz dzelzceļa nozari (kā

viena no problēmām minēta nenoslēgtais daudzgadu līgums (noslēgts 2018.gada 9.novembrī) un dzelzceļa savienojuma neesamība ar Rietumeiropu, kuru var novērst *Rail Baltica* projekts).

Revidentu ieskatā joprojām nav vērtēti un noteikti iespējamie pasākumi un riski šādu problēmu mazināšanai un novēršanai:

- ❖ nav stimulu, kas veicinātu autoceļu atslogošanu no kravu pārvadājumiem, novirzot tos uz citiem transporta veidiem (piemēram, dzelzceļu);
- ❖ neskatoties uz publiski akceptētu lēmumu par autoceļu vai dzelzceļu projektu nepieciešamību, Latvijas likumdošana negarantē savlaicīgu zemju iegūšanu sabiedriskām vajadzībām, – tas kavē projektu īstenošanu;
- ❖ nepietiekams dzelzceļa šķērsojumu pāri Daugavai nodrošinājums Rīgas reģionā, kas var ierobežot attīstīt Rīgas ostas aktivitātes Daugavas kreisajā krastā (Bolderāja u.c.), ja tiek aizliegti kravu pārvadājumi cauri Rīgas centram,

līdz ar to netiek stimulēta autoceļu atslogošana no kravu pārvadājumiem, netiek veicināta autoceļu uzturēšanas izmaksu un ceļu satiksmes negadījumu uz autoceļiem skaita samazināšanās un videi draudzīgāka kravu transportēšana u.tml.

2.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentos noteiktā rīcības plāna izvērtējums.

Dzelzceļa nozares attīstības plānošanas turpmākās rīcības plāns, kas ietver konkrētus pasākumus un aktivitātes, noteikts *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā*. Salīdzinot *Pamatnostādņu* sākotnējo 2013.gada 27.decembra redakciju ar 2018.gada 27.februāra aktualizēto redakciju, konstatēts, ka vairākas nozīmīgas aktivitātes nav uzsāktas plānotajos termiņos un ir mainīti to uzsākšanas un izpildes termiņi. 2017.gada informatīvajā ziņojumā “Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam starpposma izvērtējums” iekļauts skaidrojums par atkāpēm no projekta izpildes termiņa, bet nav vērtējuma, vai un kā šīs atkāpes no termiņiem kopumā var ietekmēt politikas mērķu sasniegšanu plānotajā termiņā. Konstatēts, ka no 14 aktivitātēm (skatīt 4.pielikumu), kas iekļautas *Pamatnostādnēs* un attiecas uz dzelzceļa nozari, astoņas ir izpildītas (2014.–2015.gadā), viena svītrotā, vienai saglabāts esošais izpildes termiņš (*Rail Baltica* projekts) un četrām aktivitātēm pagarināts izpildes termiņš – revīzijā konstatēts, ka viena no šīm aktivitātēm tomēr 2019.gadā tika pārtraukta, kā arī ir pārtraukts viens projekts citas aktivitātes ietvaros.

Salīdzinot *Pamatnostādņu* aktualizēto redakciju ar *Indikatīvo plānu*, konstatēts, ka vairākiem projektiem atkārtoti ir pagarināti projektu izpildes termiņi par vienu gadu.

Aktivitāte “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana”

Pamatnostādnēs aktivitātes “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2014.–2016.gads mainīts uz 2019.–2022.gadu, tas ir, projekta plānotā uzsākšana pārcelta par pieciem gadiem un plānotā pabeigšana – par sešiem gadiem. *Indikatīvajā plānā* projektu paredzēts realizēt līdz 2023.gada beigām, tas ir, projekta plānotā pabeigšana pārcelta vēl par vienu gadu vēlāk (skatīt nodaļu *Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti*).

Lai gan saskaņā ar attīstības plānošanas dokumentiem šo projektu bija paredzēts īstenot kā pirmo no visiem 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa ietvaros īstenotajiem projektiem un 2018.gada 4.jūlijā jau tika noslēgts līgums ar Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu un uzsākts darbs pie projekta īstenošanas, tomēr 2019.gada 22.maijā tika pieņemts lēmums projektu pārtraukt. Tai pašā laikā *Indikatīvajā plānā* minēts, ka, lai uzlabotu konkurētspēju, līdz 2022.gadam jāturpina iepriekšējos periodos sāktā dzelzceļa mezglu staciju drošības un tehnoloģiju uzlabošana, vagonu apstrādes vadības sistēmu modernizācija, novecojušo tehnoloģisko risinājumu nomaiņa dzelzceļa iecirkņos un stacijās, dzelzceļa parku vilcienu formēšanas tehnoloģiju un signalizācijas sistēmu modernizācija Rīgas un Daugavpils dzelzceļu mezglos, vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana.

Minētā situācija liecina par formālu attīstības plānošanas dokumentu satura sagatavošanu un Satiksmes ministrijas kā politikas izstrādātājas un īstenotājas izpratnes trūkumu par prioritāriem pasākumiem nozares konkurētspējas uzlabošanai. Lai gan attīstības plānošanas dokumentos ir noteikti projekti, kuri identificēti kā nozīmīgi, lai uzlabotu konkurētspēju, tomēr to uzsākšana tiek atlikta vai arī tiek pieņemti lēmumi par to neturpināšanu. Tādējādi sabiedrībai ir pamats apšaubīt, vai, plānojot politiku, ir noteikti atbilstošākie pasākumi un projekti dzelzceļa nozares mērķu sasniegšanai.

Aktivitāte “Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija”

Pamatnostādnēs aktivitātes “Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija (Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu modernizācija)” ietvaros paredzēts īstenot trīs projektus – “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”, “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” un “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, kuriem sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2014.–2020.gads mainīts uz 2017.–2021.gadu. Projektu plānotā uzsākšana pārcelta par trim gadiem, un plānotā pabeigšana – par vienu gadu. *Indikatīvajā plānā* projektus paredzēts realizēt līdz 2022.gada beigām, tas ir, projektu plānotā pabeigšana pārcelta vēl par vienu gadu vēlāk (skatīt nodaļu *Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti*).

Lai gan sākotnēji attīstības plānošanas dokumentā bija paredzēts, ka projekta īstenošana varētu tikt uzsākta jau 2014.gadā, un 2017.gada 26.maijā tika noslēgts līgums ar Sadarbības iestādi par projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” īstenošanu, tomēr 2019.gada oktobrī tika pieņemts lēmums projektu pārtraukt un paredzēto finansējumu novirzīt cita projekta īstenošanai, kas atkārtoti rada šaubas par to, vai, plānojot politiku, ir noteikti atbilstošākie pasākumi un projekti nozares mērķu sasniegšanai.

Projekti “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” un “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” tiek īstenoti, un saskaņā ar līgumiem, kas noslēgti starp *Latvijas dzelzceļu* un Sadarbības iestādi, projektu pabeigšana plānota 2022.gadā.

Aktivitāte “Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija ar 25 kV maiņspriegumu”

Pamatnostādnēs aktivitātes “Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija ar 25 kV maiņspriegumu” sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2014.–2022.gads tika mainīts uz 2017.–2023.gadu, tas ir, projekta plānotā uzsākšana pārcelta par trim gadiem un pabeigšana – par vienu gadu, un projekta īstenošanai paredzētais termiņš samazināts par diviem gadiem. 2019.gada 9.oktobrī *Latvijas dzelzceļš* noslēdza līgumu ar Sadarbības iestādi par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanu līdz 2023.gada beigām (skatīt nodaļu *Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti*).

Aktivitāte “Daudzgažu līguma izstrāde un noslēgšana”

Pamatnostādnēs aktivitātes “Daudzgažu līguma izstrāde un noslēgšana” sākotnēji plānotais izpildes termiņš no 2015.gada 30.jūnija mainīts uz 2018.gada 28.februāri, tas ir gandrīz trīs gadus vēlāk. *Indikatīvajā plānā* aktivitāti bija paredzēts īstenot līdz 2018.gada 31.decembrim, tas ir vēl desmit mēnešus vēlāk. Faktiski daudzgažu līgums starp *Latvijas dzelzceļu* un Satiksmes ministriju tika noslēgts 2018.gada 9.novembrī, tas ir, gandrīz trīsarpus gadus vēlāk, nekā sākotnēji tika plānots.

Līdz ar ko tika kavēta līguma noslēgšana starp Satiksmes ministriju un *Latvijas dzelzceļu*, ar kuru var piemērot tādus stimulus kā infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksu un piekļuves maksas līmeņa samazināšanu³⁰².

Aktivitāte “GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve”

Savukārt *Pamatnostādņu* aktivitāte “GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve”, kuru bija paredzēts īstenot 2014.–2017.gadā, no attīstības plānošanas dokumentiem tika svītrotā 2017.gadā, jo saskaņā ar Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (turpmāk – ERTMS) nacionālo ieviešanas plānu laika posmā līdz 2020.gadam, kas ir attīstības plānošanas dokumenta termiņš, ERTMS ieviešana nav paredzēta, līdz ar to arī GSM-R ieviešana nav iespējama. Aktivitāti plānots iekļaut nākamā perioda plānošanas dokumentos. Tai pašā laikā pēc pusotra gada apstiprinātajā *Indikatīvajā plānā* norādīts, ka Latvijā 1520 mm dzelzceļa tīklā saskaņā ar ERTMS nacionālo ieviešanas plānu laika posmā līdz 2022.gadam ERTMS ieviešana nav paredzēta.

Tāpat, salīdzinot *Pamatnostādņu* sākotnējo 2013.gada 27.decembra redakciju ar 2018.gada 27.februāra aktualizēto redakciju, konstatēts, ka arī divi pasākumi, kuriem nav noteiktas atsevišķas aktivitātes, nav uzsākti plānotajos termiņos un ir mainīti to uzsākšanas termiņi un pagarināti to izpildes termiņi.

Pasākums “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”

Pamatnostādnēs pasākuma “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija (peroni, informācijas sistēmas, atbilstība prasībām personām ar ierobežotām kustību iespējām)” sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2017.–2020.gads mainīts uz 2019.–2023.gadu, tas ir, projekta plānotā

uzsākšana pārceļta par diviem gadiem un plānotā pabeigšana – par trim gadiem. Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju)³⁰³ pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros bija plānots arī projekts “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”. Projekta iesniegums netika iesniegts līdz projektu iesniegumu atlases termiņa beigām – 2017.gada 29.decembrim (skatīt nodaļu *Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti*).

Satiksmes ministrija 2018.gada 7.decembrī sniedza informāciju³⁰⁴, ka dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas programma tiks saskaņota ar jauno pasažieru vilcienu iepirkumu un *Latvijas dzelzceļš* ir gatavs līdz 2023.gada beigām modernizēt platformas 24 stacijās un pieturu punktos arī bez publiskā finansējuma piesaistes, projektu realizējot *Latvijas dzelzceļa* kredīt līdzekļu pieejamības robežās.

Savukārt pēc nepilna gada tika lemts par projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” apturēšanu un šim projektam paredzētā finansējumu novirzīšanu projekta “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija” īstenošanai³⁰⁵. Lēmumu pamatojošā ziņojumā norādīts, ka, nerealizējot “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas” projektu, nebūs iespējams nodrošināt 6.2.1.2. pasākuma iznākuma rādītāja (21 stacija, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni) sasniegšanu. Savukārt projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” ietvaros ir bijis paredzēts veikt tikai modernizācijas darbus, nevis jaunas infrastruktūras izbūvi.

Minētā situācija, kad politikas mērķu sasniegšanai definētie pasākumi tiek pārceļti, atcelti un atkal atjaunoti, atkārtoti liecina par formālu attīstības plānošanas dokumentu satura sagatavošanu.

Pasākums “Valsts politikas (īpašumtiesības, finansējums utt.) izstrāde kustībai slēgtu vai maznoslogotu transporta infrastruktūras (ceļu, dzelzceļa) posmu un dzelzceļa pievedceļu apsaimniekošanai”

Lai gan *Pamatnostādnēs* pasākuma “Valsts politikas (īpašumtiesības, finansējums utt.) izstrāde kustībai slēgtu vai maznoslogotu transporta infrastruktūras (ceļu, dzelzceļa) posmu un dzelzceļa pievedceļu apsaimniekošanai” izpildes termiņš noteikts 2014.gada 30.jūnijs un formāli tas nav mainīts, tomēr revidentu ieskatā tas ir pagarināts, jo 2017.gada 18.jūlija informatīvajā ziņojumā³⁰⁶ ir piezīme, ka šis jautājums tiks skatīts *Indikatīvajā plānā*, kur izpildes termiņš noteikts 2019.gada 30.decembris. Līdz ar to pasākuma izpildes termiņš ir pagarināts par gandrīz pieciem gadiem.

Apkopojot iepriekš minēto informāciju, revidentu vērtējumā, paredzot attīstības plānošanas dokumentos īstenojamus pasākumus un aktivitātes, nav ievēroti šādi attīstības plānošanas pamatprincipi³⁰⁷:

- ❖ dokumentu saskaņotības princips, piemēram, *Pamatnostādnēs* un *Indikatīvajā plānā* paredzēto aktivitāšu un pasākumu izpildes termiņi atšķiras, tāpat ir vērojamas atšķirības viena un tā paša politikas rezultāta rezultatīvo rādītāju noteikšanā;
- ❖ finansiālo iespēju princips, piemēram, lai gan sākotnēji projektu “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija” bija plānots īstenot *Latvijas dzelzceļa* kredīt līdzekļu pieejamības robežās un bez publiskā finansējuma piesaistes, tomēr 2019.gadā tika pieņemts lēmums pārtraukt citu projektu un tā finansējumu novirzīt šī projekta īstenošanai;
- ❖ ilgtspējīgas attīstības princips, piemēram, *Pamatnostādnēs* projektam “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” sākotnēji plānotais izpildes termiņš 2014.–2016.gads mainīts uz 2019.–2022.gadu un *Indikatīvajā plānā* projekta plānotā pabeigšana pārceļta vēl par vienu gadu. Lai gan 2018.gadā tika noslēgts līgums starp *Latvijas dzelzceļu* un Sadarbības iestādi par projekta īstenošanu, tomēr 2019.gadā tika pieņemts lēmums to pārtraukt uz nenoteiktu laiku.

3.pielikums. *Pamatnostādnēs* paredzētie pasākumi, aktivitātes un uzdevumi dzelzceļa nozares un infrastruktūras attīstībai.

<i>Pamatnostādņu sākotnējā versija (apstiprinātas 27.12.2013.)</i>		<i>Pamatnostādņu aktualizētā versija (apstiprinātas 27.02.2018.)</i>	
Uzdevumi, galvenie pasākumi, aktivitātes mērķa sasniegšanai	Izpildes termiņš	Uzdevumi, galvenie pasākumi, aktivitātes mērķa sasniegšanai	Izpildes termiņš
Aktivitāte 1.2.2.1. <i>Rail Baltica</i> : projektēšana, zemju atsavināšana, celtniecības uzsākšana	2014.–2024.	<i>Rail Baltica</i> : projektēšana, zemju atsavināšana, celtniecības uzsākšana (t.sk. līdz 2020.gadam Rīgas centrālā dzelzceļa stacija un savienojums ar lidostu “Rīga”)	2014.–2024.
Aktivitāte 1.2.2.2. AR dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija	2014.–2022.	Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija (1.posms) [6.2.1. SAM]	2017.–2023.
Aktivitāte 1.2.2.3. Šķirotavas stacijas parku A, B un C signalizācijas sistēmas modernizācija.	2014.–2015.	Šķirotavas stacijas parku A, B un C signalizācijas sistēmas modernizācija.	2014.–2015. Izpildīts.
Aktivitāte 1.2.2.4. Liepājas stacijas signalizācijas sistēmu modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju	2014.–2015.	Liepājas stacijas signalizācijas sistēmu modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju	2014.–2015. Izpildīts.
Aktivitāte 1.2.2.5. Pārmiju pārvedu nomaiņa Rietumu – Austrumu koridorā (180 gab.)	2014.–2015.	Pārmiju pārvedu nomaiņa Rietumu – Austrumu koridorā (180 gab.)	2014.–2015. Izpildīts.
Aktivitāte 1.2.2.6. Tehnoloģisko, korporatīvo balss sakaru un maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija “Austrumu – Rietumu” transporta koridorā	2014.–2015.	Tehnoloģisko, korporatīvo balss sakaru un maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija “Austrumu – Rietumu” transporta koridorā	2014.–2015. Izpildīts.
Aktivitāte 1.2.2.7. Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija (aptver 16 stacijas)	2014.–2015.	Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija (aptver 16 stacijas)	2014.–2015. Izpildīts.
Aktivitāte 1.2.2.8.1. GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve	2014.–2017.	-	-
Aktivitāte 1.2.2.8.2. Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana	2014.–2016.	Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana [6.2.1. SAM]	2019.–2022.

Pamatnostādņu sākotnējā versija (apstiprinātas 27.12.2013.)		Pamatnostādņu aktualizētā versija (apstiprinātas 27.02.2018.)		
Uzdevumi, galvenie pasākumi, aktivitātes mērķa sasniegšanai	Izpildes termiņš	Uzdevumi, galvenie pasākumi, aktivitātes mērķa sasniegšanai	Izpildes termiņš	
Aktivitāte 1.2.2.9.	Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija (Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezgla modernizācija)	2014.–2020.	Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija: 1)Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija; 2)Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība; 3)Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība [6.2.1. SAM]	2017.–2021.
Aktivitāte 1.2.2.10.	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica): 1. Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis) 2.Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks 3.Stacijas Bolderāja 2 ar savienojamo ceļu uz Krievu salas termināļiem būvniecība 4.Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	2015.	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica): 1. Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis) 2. Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks 3. Stacijas Bolderāja 2 ar savienojamo ceļu uz Krievu salas termināļiem būvniecība 4. Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	2015. Izpildīts.
Aktivitāte 1.2.2.11.	1) Rekonstrukcija/modernizācija: ziemeļu pārrobežu posms Valmiera – Valka un dienvidu pārrobežu posms Jelgava – LT robeža. 2) Rekonstrukcija/modernizācija: Sigulda – Valmiera	2015.	1) Rekonstrukcija/modernizācija: ziemeļu pārrobežu posms Valmiera – Valka un dienvidu pārrobežu posms Jelgava – LT robeža. 2) Rekonstrukcija/modernizācija: Sigulda – Valmiera	2015. Izpildīts.
-	-	-	Pasākums 1.8.1. Sekmēt jaunu tirgu apguvi un augstas pievienotās vērtības kravu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram, nodrošinot sistemātisku, koordinētu nacionāla līmeņa atbalstu ārējos tirgos	31.12.2020.
			Pasākums 1.8.3. Veikt pētījumu par transporta un loģistikas nozares	31.12.2018.

Pamatnostādņu sākotnējā versija (apstiprinātas 27.12.2013.)		Pamatnostādņu aktualizētā versija (apstiprinātas 27.02.2018.)		
Uzdevumi, galvenie pasākumi, aktivitātes mērķa sasniegšanai		Izpildes termiņš	Uzdevumi, galvenie pasākumi, aktivitātes mērķa sasniegšanai	Izpildes termiņš
			ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā, kas kalpotu par pamatu transporta politikas plānošanas dokumenta izstrādei nākamajam periodam – pēc 2020.gada	
			Uzdevums 1.9. Attīstīt iekšzemes dzelzceļa pārvadājumus, sekmējot sadarbību ar pašvaldībām to attīstības un uzņēmējdarbības atbalsta pasākumu plānošanā	31.12.2020.
Pasākums 2.3.1.	Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastrukturā modernizācija (peroni, informācijas sistēmas, atbilstība prasībām personām ar ierobežotām kustības iespējām)	2017.–2020.	Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastrukturā modernizācija (peroni, informācijas sistēmas, atbilstība prasībām personām ar ierobežotām kustības iespējām) [6.2.1. SAM]	2019.–2023.
Pasākums 2.3.2.	Dzelzceļa savienojuma ar starptautisko lidostu “Rīga” projektēšana un celtniecība	2014.–2020.	-	-
-	-	-	Pasākums 2.4.4. Jauna dzelzceļa elektrovilcienu ritošā sastāva iegāde 2020.–2023. gada periodā.	2020.–2023.
Aktivitāte 3.3.1.	Grozījumi normatīvajos aktos	30.06.2015.	Grozījumi normatīvajos aktos	30.06.2015. Izpildīts.
Aktivitāte 3.3.2.	Daudzgažu līguma izstrāde un noslēgšana	30.06.2015.	Indikatīvā plāna un Daudzgažu līguma izstrāde un noslēgšana	28.02.2018.
Pasākums 3.4.	Valsts politikas (īpašumtiesības, finansējums utt.) izstrāde kustībai slēgtu vai maznoslogotu transporta infrastrukturā (ceļu, dzelzceļa) posmu un dzelzceļa pievedceļu apsaimniekošanai	30.06.2014.	Valsts politikas (īpašumtiesības, finansējums utt.) izstrāde kustībai slēgtu vai maznoslogotu transporta infrastrukturā (ceļu, dzelzceļa) posmu un dzelzceļa pievedceļu apsaimniekošanai	Starpposma izvērtējumā norādīts, ka izpilde plānota līdz 30.06.2017.

4.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentos definētā rezultāta un rezultatīvo rādītāju izvērtējums.

Attīstības plānošanas dokumentos definētais rezultāts un tā rezultatīvais rādītājs atspoguļo labumu, ko sabiedrība iegūs, ja tiks ieguldīti resursi konkrētās politikas ieviešanā. Atbilstoši rezultātiem var vērtēt, kādā mērā īstenotā politika uzlabo apstākļus sabiedrībai un cik lietderīgi tiek izmantoti finanšu līdzekļi izvirzīto politikas mērķu sasniegšanai.

Attīstības plānošanas sistēmas likums nosaka, ka attīstības plānošanas rezultāti ir attīstības plānošanas dokumentu īstenošanas gaitā valsts institūciju izstrādātie produkti un pakalpojumi, kā arī sabiedrībā un tautsaimniecībā panāktās pārmaiņas. Rezultātu noteikšanai izmanto rezultatīvos rādītājus³⁰⁸.

Ministru kabineta instrukcija nosaka³⁰⁹, ka:

- ❖ plānojot rezultātus un to rezultatīvos rādītājus iekļaušanai attīstības plānošanas un budžeta plānošanas dokumentos, to izstrādātājs definē vai atlasa tos rezultātus un rezultatīvos rādītājus, kas vispilnīgāk raksturo mērķa sasniegšanu un resursu izlietojumu;
- ❖ politikas rezultāts ir hierarhiski pakārtots un atbilst konkrētam politikas mērķim, un tas attēlo mērķa sasniegšanas pakāpi noteiktā laika posmā.

Saskaņā ar Pārresoru koordinācijas centra izstrādāto *Politikas veidošanas rokasgrāmatu*³¹⁰ rezultāts un tā rezultatīvais rādītājs atspoguļo labumu, ko sabiedrība iegūs, ja tiks ieguldīti resursi konkrētās politikas ieviešanā. Atbilstoši rezultātiem vērtējams, kādā mērā īstenotā politika uzlabo apstākļus sabiedrībai un cik lietderīgi (produktīvi, efektīvi un ekonomiski) tiek izmantoti budžeta un citi finanšu līdzekļi izvirzīto politikas mērķu sasniegšanai.

Attīstības plānošanas dokumentos – gan *Pamatnostādnēs*, gan *Indikatīvajā plānā* – kā sasniedzamais dzelzceļa nozares politikas rezultāts noteikts – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra.

Lai gan *Pamatnostādnēs* kā viens no transporta politikas rezultātiem ir noteikts – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra, tomēr šajā dokumentā nav dots skaidrs definējums šim terminam. Tikai minēts, ka, piemēram:

- ❖ dzelzceļa elektrifikācija nākotnē palielinās konkurētspēju;
- ❖ jānodrošina Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana, tai skaitā saglabājot stabilu maksu par publiskās lietošanas infrastruktūras izmantošanu mainīgu kravu pārvadājumu apjomu apstākļos.

Indikatīvajā plānā arī nav skaidri definēts ko nozīmē – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra. Tikai minēts, ka, piemēram:

- ❖ Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija palielinās konkurētspēju;
- ❖ uzlabojumi dzelzceļa infrastruktūrā nodrošina kvalitāti un veicina dzelzceļa konkurētspēju;
- ❖ jāuzlabo piekļuve ostām, un jāpalielina jauda augstas pievienotās vērtības kravu pārvadājumiem;
- ❖ jāattīstās, ievērojot Eiropas Savienības un trešo valstu infrastruktūras attīstības jaunās tendences;
- ❖ lai uzlabotu konkurētspēju, Latvijas dzelzceļam līdz 2022.gadam jāturpina iepriekšējos periodos sāktā dzelzceļa mezglu staciju drošības un tehnoloģiju uzlabošana, vagonu apstrādes vadības sistēmu modernizācija, novecojušo tehnoloģisko risinājumu nomaiņa dzelzceļa iecirkņos un stacijās, dzelzceļa parku vilcienu formēšanas tehnoloģiju un signalizācijas sistēmu modernizācija Rīgas un Daugavpils dzelzceļu mezglos, vienotas vilcienu kustības plānošanas

un vadības sistēmas ieviešana (revīzijā konstatēts, ka projekts “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” 2019.gadā ir pārtraukts, skatīt nodaļu *Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti*);

- ❖ jānodrošina publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēja, saglabājot to 2018.gada līmenī un pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valsti pieaugumu;
- ❖ lai nodrošinātu tranzīta koridoru konkurētspējas paaugstināšanu, nozīmīgi ir veikt Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu rekonstrukciju un modernizāciju (revīzijā konstatēts, ka projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” 2019.gadā ir pārtraukts, skatīt nodaļu *Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti*).

Uz jautājumu, kas kopumā raksturo konkurētspējīgu dzelzceļa infrastruktūru un kuri rezultatīvie rādītāji tieši raksturo rezultātu – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra – un tā sasniegšanas progresu, Satiksmes ministrija nesniedza³¹¹ skaidru atbildi un norādīja, ka dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju Eiropas Savienības mērogā uzrauga Eiropas Komisija un ziņojumā³¹² par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību analizētie parametri pamatā raksturo dzelzceļa infrastruktūru un tās konkurētspēju.

Eiropas Komisijas ziņojumā³¹³ par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību analizēti, piemēram, šādi parametri: infrastruktūras maksa, jaudas sadale, infrastruktūras ierobežojumi un šķēršļi dzelzceļa pakalpojumu lielākai efektivitātei (piemēram, nesaderība starp valstu pārņemtajām vilcienu vadības sistēmām ir šķērslis savstarpējās izmantojamības nodrošināšanai), dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte, sabiedrisko pakalpojumu līgumi, tirgus atvērtības līmenis un piekļuves tiesību izmantošana.

Savukārt *Pamatnostādnes* nosaka, ka transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, tai skaitā Eiropas Savienības fondus³¹⁴. Transporta politika tiek plānota, ievērojot cilvēka un ekonomikas vajadzības, vienlaikus ņemot vērā līdzsvarotu valsts teritorijas attīstību. Īpaši jāuzsver konkurētspēja, bez kuras nav iedomājama transporta politikas ilgtspēja, jo tā liek attīstīties un piedāvāt kvalitatīvākus, lētākus un efektīvākus risinājumus, maksimāli izmantojot inovācijas un informācijas tehnoloģijas iespējas³¹⁵.

Nozares eksperti norāda³¹⁶, ka dzelzceļa infrastruktūras sniegto pakalpojumu konkurētspēja ir atkarīga no piegādes ķēdēm, kurās attiecīgā infrastruktūra iesaistīta, kā arī no piegādes ķēžu darbības efektivitātes. Konkurētspēja nozīmē spēju piesaistīt vairāk kravas pārvadājumiem.

Revidentu vērtējumā, apkopojot iepriekš minēto secināms, ka Satiksmes ministrijas sagatavotajos attīstības plānošanas dokumentos nav dots skaidrs un vienots definējums terminam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra. Līdz ar to nav iespējams pilnībā novērtēt, kas tiek sagaidīts no attiecīgās politikas īstenošanas un kādus ieguvumus tā sniegs nozarei un sabiedrībai kopumā.

Hierarhiski augstākajos ilgtermiņa un vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentos noteiktie sasniedzamie rādītāji, kas attiecas uz dzelzceļa nozari, nav tieši saistīti ar citos attīstības plānošanas dokumentos noteiktajiem rezultatīvajiem rādītājiem, kā arī tie ne vienmēr raksturo tikai dzelzceļa nozares attīstību. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam kā viens no prioritārajiem ilgtermiņa virzieniem ir noteikta “Dzelzceļa transporta attīstība”, kas ietilpst prioritātē “Telpiskā attīstības perspektīva”. Šai prioritātei noteiktie sasniedzamie attīstības indikatori līdz 2030.gadam, kas ir saistīti ar dzelzceļa nozari, ir kravu apgrozījums Latvijas ostās (atkarīgs arī no kravu pārvadājumiem pa autoceļiem) un pasažieru apgrozība dzelzceļa transportā. Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020.gadam kā viens no rīcības virzieniem ir noteikta “Izcila uzņēmējdarbības vide”, kurā ietilpst divi uzdevumi, kas ir saistīti ar dzelzceļa nozari. Šī rīcības virziena sasniegšanas rādītāji, kas ir

saistīti ar dzelzceļa nozari, ir kravu apgrozījums Latvijas lielajās ostās (atkarīgs arī no kravu pārvadājumiem pa autoceļiem) un pasažieru skaits starptautiskajā dzelzceļa transportā.

1.tabula. Attīstības plānošanas dokumentos minētie rezultatīvie rādītāji, kas noteikti politikas rezultātam – konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra.

Rezultatīvais rādītājs	<i>Pamatnostādnes</i> (apstiprinātas 27.12.2013.)	<i>Pamatnostādnes</i> (aktualizētas 27.02.2018.)	<i>Indikatīvais plāns</i> (apstiprināts 06.11.2018.)
Dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma	X	X	X
CO ₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos ³¹⁷	X	X	X
Elektrificēto līniju garums	X	-	X
Iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms	-	X	-
Vilces jaudas apakšstaciju skaits	-	-	X
Kravas vilcienu ar dīzeļa vilci nobraukto km skaits	-	-	X

Pamatnostādnes un *Indikatīvajā plānā* 2019.gadā kā vienojošie rezultatīvie rādītāji ir dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma un CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos, lai gan kopumā ir noteikti vairāki rezultatīvie rādītāji (skatīt 1.tabulu).

Kā viens no rezultatīvajiem rādītājiem ir noteikts – *dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma*. Salīdzinot sākotnējo *Pamatnostādņu* redakciju, kas tika apstiprināta 2013.gada 27.decembrī, ar aktualizēto redakciju, kas tika apstiprināta 2018.gada 27.februārī, redzams, ka sasniedzamā rezultatīvā rādītāja apmērs 2020.gadā ir ievērojami samazināts (skatīt 2.tabulu), tas ir, no 70% līdz 43%. Tomēr 2017.gadā un 2018.gadā arī samazinātais rezultatīvā rādītāja apmērs netika sasniegts, tāpat šis rādītājs netika sasniegts arī laika posmā no 2014.gada līdz 2016.gadam. Tas zināmā mērā liecina, ka līdz šim īstenotie politikas pasākumi dzelzceļa nozarē nav bijuši efektīvākie noteikto mērķu sasniegšanai.

2.tabula. Rezultatīvais rādītājs – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma – dažādos plānošanas dokumentos un faktiskā situācija (procentos).

Attīstības plānošanas dokuments	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<i>Pamatnostādnes</i>	64%	64%	66%	67%	68%	69%	70%	-	-

Attīstības plānošanas dokuments	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
(27.12.2013.)									
<i>Pamatnostādnes</i> (27.02.2018.)	Fakt.48%	Fakt.47%	Fakt.43%	43%	43%	43%	43%	-	-
<i>Indikatīvais plāns</i> (06.11.2018.)	-	-	-	-	-	-	-	-	70%
Faktiskā situācija	48%	47%	43%	39%	39%	-	-	-	-

Ņemot vērā, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvaram kopējā sauszemes pārvadājumu apjomā ir vērojama lejupejoša tendence (skatīt 2.attēlu), revidentu vērtējumā *Indikatīvajā plānā* ir noteikts pārāk optimistisks un pat nesasniedzams rezultatīvais rādītājs 2022.gadam – 70%, kas liecina par diezgan formālu un nepārdomātu pieeju attīstības plānošanas dokumentu satura sagatavošanā. Tas nozīmē, ka divu gadu laikā dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvaru kopējā sauszemes pārvadājumu apjomā plānots palielināt par 27 procentpunktiem. Tai pašā laikā neviens no pasākumiem *Indikatīvajā plānā* tieši nav saistīts ar kravu pārvešanu no autoceļiem uz dzelzceļu. Satiksmes ministrija skaidroja³¹⁸, ka *Indikatīvais plāns* ir gatavots, pamatojoties uz *Pamatnostādņu* redakciju, kas tika apstiprināta 2013.gada 27.decembrī, kā arī statistisko mērvienību atšķirības ir iespējamas atkarībā no izmantotajām mērvienībām, piemēram, tonnkilometros dzelzceļa nozare Latvijā pārvadā apmēram 70% no kravām.

Savukārt rezultatīvais rādītājs – CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos ir saistīts ar *Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas* projektu. Ņemot vērā, ka projekta rezultāta rādītājs nav sasniedzams līdz 2023.gada beigām, jo plānotais projekta īstenošanas laiks ir līdz 2023.gada beigām un projekta ietvaros radītās infrastruktūras ekspluatācija sāksies tikai 2024.gadā. Līdz ar to reāla projekta īstenošanas ietekme uz CO₂ emisijas apjoma samazinājumu būtu novērtējama tikai 2024.gada beigās (skatīt sadaļu *Projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji*). Tomēr teorētiski CO₂ emisijas apjoma samazinājums ir iespējams arī bez projekta īstenošanas tad, ja būtiski samazinās dzelzceļa kravu pārvadājumu kopējais apjoms vai tiek veikta esošo lokomotīvu modernizācija.

Tāpat *Indikatīvajā plānā* gandrīz visi definētie rezultatīvie rādītāji, izņemot vienu (dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma), ir saistīti ar *Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas* projektu, kas tiks īstenots līdz 2023.gada beigām. Uz jautājumu vai līdz 2022.gadam būs iespējams sasniegt definētos rezultatīvos rādītājus, Satiksmes ministrija atbildēja³¹⁹, ka *Indikatīvais plāns* ir gatavots ņemot vērā plānošanas dokumentus un Ministru kabineta lēmumus par elektrifikāciju. Ņemot vērā, ka tāda mēroga projektu nodod pa kārtām, netika veikta papildu analīze, lai definētu projekta daļu, kas jāsasniedz līdz 2022.gadam.

Revidentu vērtējumā, Satiksmes ministrija nav rīkojusies saskaņā ar tiesību aktiem³²⁰ attīstības plānošanas jomā, nosakot sasniedzamo rezultatīvo rādītāja – dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma – apmēru *Indikatīvajā plānā*, ņemot vērā faktisko situāciju kravu pārvadājumu jomā un balstoties uz 2013.gada prognozēm. Rezultatīvie rādītāji *Indikatīvajā plānā* neraksturo faktisko labumu, kāds tiks iegūts, īstenojot attiecīgo politiku attiecīgajā laika posmā. Tāpat nav pieļaujams, ka dažādos attīstības plānošanas dokumentos varētu tikt izmantotas atšķirīgas mērvienības viena un tā paša rezultāta mērīšanai. Līdz ar to nav iespējams objektīvi izmērīt un noteikt īstenotās politikas ietekmi uz nozari un sabiedrību kopumā.

Lai sasniegtu attīstības plānošanas dokumentos definētos rezultātīvos rādītājus paredzēts īstenot dažādas aktivitātes, tai skaitā projektus ar dažādu Eiropas Savienības finanšu instrumentu līdzfinansējumu. Projektiem tiek noteikti vēl citi uzraudzības rādītāji. Piemēram, īstenojot *Pamatnostādnēs* ietilpmo:

- ❖ 2007.–2013.gada plānošanas perioda pasākumu “TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un *Rail Baltica*)”, kurā ietilpst vairāki projekti, kā:
 - iznākuma rādītājs tika noteikts izbūvētā TEN-T dzelzceļa kopgarums;
 - rezultāta rādītājs tika noteikts dzelzceļa posma Rīga – Krustpils (t.sk., Skrīveri – Krustpils iecirknis) caurlaides spēja;
- ❖ 2014.–2020.gada plānošanas perioda pasākumu “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve”, kurā ietilpst vairāki projekti, kā:
 - iznākuma rādītājs tika noteikts staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni;
 - rezultāta rādītājs tika noteikts infrastruktūras caurvedes spēja;
- ❖ 2014.–2020.gada plānošanas perioda pasākumu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” kā:
 - iznākuma rādītājs tika noteikts rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju garums;
 - rezultāta rādītājs – CO₂ emisijas samazinājums dzelzceļa pārvadājumos.

Konstatēts, ka 2019.gada oktobrī tika pārtraukts projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un šim projektam paredzēto finansējumu novirzīja projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanai³²¹, kuru sākotnēji bija plānots īstenot bez publiskā finansējuma piesaistes. Lēmumu pamatojošā ziņojumā norādīts, ka, nerealizējot projektu “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”, nebūs iespējams nodrošināt 6.2.1.2. pasākuma iznākuma rādītāju (21 stacija, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni). Savukārt projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” ietvaros ir bijis paredzēts veikt tikai modernizācijas darbus, nevis jaunas infrastruktūras izbūvi. Tādējādi, *Latvijas dzelzceļa* vērtējumā, projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” neietekmē darbības programmā 6.2.1.2.pasākumam noteikto rezultāta rādītāja sasniegšanu (skatīt sadaļu *Projektu īstenošanas rezultātā sasniedzamie rādītāji*).

Nekonsekvence rezultatīvajos rādītājos dažādos attīstības plānošanas dokumentos vienam un tam pašam rezultātam (konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra) rada šaubas, vai ir precīzi definēts, kādu labumu sabiedrība iegūs un/vai kādas pārmaiņas tautsaimniecībā tiks panāktas, īstenojot attiecīgo politiku.

Kā arī uz nepārdomātu plānošanu norāda tas, ka viens jau uzsākts projekts tiek pārtraukts, lai varētu īstenot citu projektu un tādējādi sasniegtu pasākumam sākotnēji definēto iznākuma rādītāju, tai pašā laikā norādot, ka pārtrauktā projekta īstenošana neietekmēs sākotnēji pasākumam definētā rezultāta rādītāja sasniegšanu. Tas kopumā neveicina transporta politikas mērķu sasniegšanu attīstības plānošanas dokumentos noteiktajā termiņā un apjomā.

5.pielikums. Attīstības plānošanas dokumentu starpposma izvērtējums.

2017.gadā Satiksmes ministrija veica starpposma izvērtējumu *Pamatnostādnēm*, kā rezultātā tika pārskatīti rezultatīvie rādītāji, aktivitātes un to izpildes termiņi. Lai gan izvērtējumā ir iekļauts skaidrojums par atkāpēm no aktivitāšu izpildes termiņa, tomēr nav sniegts vērtējums, vai un cik lielā mērā atkāpes no sākotnēji – 2013.gadā noteiktajiem termiņiem kopumā var ietekmēt politikas mērķu sasniegšanu plānotajā termiņā.

Tāpat 2017.gadā Pārresoru koordinācijas centrs vērtēja³²² Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam un Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020.gadam noteikto mērķu un uzdevumu sasniegšanu, vienlaikus vērtējot, vai līdz ar izmaiņām sociālekonomiskajā un ģeopolitiskajā vidē nav mainījusies arī valsts stratēģisko mērķu aktualitāte. Saistībā ar dzelzceļa nozari konstatēts un uzsvērts, ka:

- ❖ Austrumu – Rietumu dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana un modernizācija ir ļoti būtiska Latvijas transporta sistēmas un starptautiskās sasniedzamības nodrošināšanai;
- ❖ jāņem vērā, ka pa dzelzceļu pārvadātās kravas pamatā tiek vestas uz ostām, tādēļ investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā cieši saistāmas ar kravu apgrozījuma tendencēm un perspektīvām;
- ❖ samazinās pa dzelzceļu pārvadāto kravu īpatsvars no visiem kravu pārvadājumiem – 2010.gadā pa dzelzceļu tika pārvadāti 51,2% kravu, 2016.gadā – vairs tikai 43% kravu. Tas norāda uz kravu pārvadājumu ilgtspējas mazināšanos un būtiskāku ietekmi uz vides kvalitāti, bet no ekonomiskās attīstības viedokļa – uz nepieciešamību pietiekami izsvērti izvērtēt turpmākās investīcijas un to potenciālo atdevi dzelzceļa infrastruktūrā, skatot to kontekstā ar kravu apgrozījuma tendencēm, investīciju ietekmi uz Latvijas tranzīta koridoru kopumā un iespējām piesaistīt jaunus kravu apjomus, kā arī iespējām samazināt dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksas;
- ❖ pēdējo gadu laikā samazinājies ostu apkalpoto kravu apgrozījums. Vienlaikus jānorāda, ka tas notiek nevis tāpēc, ka būtu pasliktinājusies Latvijas sasniedzamība pa dzelzceļu, bet gan Krievijas Federācijas jūras ostu attīstības, pieaugošas konkurences un starpvalstu attiecību negatīvā fona dēļ. Ņemot vērā, ka šo apstākļu kontekstā nav sagaidāmas būtiskas Latvijas loģistikas nozarei pozitīvas izmaiņas, nepieciešams meklēt jaunus kravu avotus un uzlabot Latvijas tranzīta koridora efektivitāti un konkurētspēju, lai tranzīta nozare spētu saglabāt vai vismaz būtiski nesamazināt līdzšinējos darbības apjomus, kā arī no ieguldījumu atdeves viedokļa rūpīgi vērtējamās jebkuras nozīmīgas ilgtermiņa investīcijas kravu pārvadājumu infrastruktūrā.

Nacionālā attīstības plānā 2014.–2020. gadam un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam īstenošanas uzraudzības 2017.gada ziņojumā (ar mērķi veikt izmaiņas rīcības virzienos 2018.–2020.gadam, sagatavot sākotnējos priekšlikumus nākamā perioda plānam un izvirzīt pamatojumu un iespējamās nacionālās intereses nākamajam Eiropas Savienības fondu plānošanas periodam³²³) pie rekomendācijām norādīts, ka:

- ❖ jāveic dažādi pasākumi investīciju sekmēšanai un kā viens no prioritārajiem pasākumiem – izstrādāt kompleksu rīcības plānu nozares politikai attiecībā uz dzelzceļa un autotransporta integrāciju. Tas attiecas gan uz starptautiskajiem kravu pārvadājumiem un tirgus diversificēšanu, gan iekšzemes kravu pārvadājumu novirzīšanu no autopārvadājumiem uz dzelzceļu, kā arī uz pasažieru pārvadājumiem un dzelzceļa infrastruktūras attīstību kā ilgtspējīgāku pasažieru pārvadājuma veidu;
- ❖ lai saglabātu infrastruktūras apjomu un kvalitāti, jānodrošina skaidri loģistikas piedāvājumi, kas definē konkurētspējīgus cenu un termiņu nosacījumus kravas pārvadājumiem no Latvijas

robežas līdz iekraušanai kuģos un apstrādei loģistikas punktos, vienlaikus nodrošinot samērojamus ieguvumus visiem loģistikas ķēdes dalībniekiem – *Latvijas dzelzceļam* un ostu teritorijās strādājošiem kravu termināļiem.

Revīzijas laikā Satiksmes ministrijai, tika uzdots jautājums par to, vai, plānojot investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā, ir ņemts vērā attīstības plānošanas dokumentu uzraudzības ziņojumā minētais, ka no ekonomiskās attīstības viedokļa nepieciešams pietiekami izsvērti izvērtēt turpmākās investīcijas un to potenciālo atdevi dzelzceļa infrastruktūrā, un vai līdz šim ir veikts kāds iekšējais vērtējums. Ministrija nesniedza tiešu atbildi, bet 2018.gada novembrī paskaidroja³²⁴: “Satiksmes ministrija vērš uzmanību, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu apmērs 2018.gada deviņos mēnešos Latvijā palielinājies par 8,4% salīdzinājumā ar 2017.gada attiecīgo periodu un bija 36,11 milj. tonnu. Tostarp starptautisko pārvadājumu apmērs veidoja 35,07 milj. tonnu, kas ir pieaugums par 9,3% salīdzinājumā ar 2017.gada deviņiem mēnešiem. Jāņem vērā, ka *Latvijas dzelzceļš* darbojas mainīgos ģeopolitiskās situācijas apstākļos, kad saasinās kravu pārvadājumu konkurence starptautiskā līmenī. Tirgus tendences starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos ir saistītas ar starptautisko tirdzniecību, ar ostu iespējām un to attīstību. *Latvijas dzelzceļš* kā infrastruktūras pārvaldītāja bizness ir atkarīgs no kravu pakalpojumu tirgus attīstības tendencēm, neizslēdzot globālus notikumus visā pasaulē, kas ietekmē starptautiskos kravu pārvadājumus. Pamatojoties uz ostu kravu apgrozījumu piesardzīgo prognozi, tiek paredzēts, ka ik gadu pārvadāto kravu apjomi palielināsies par 0,5 milj. tonnu un 2022.gadā sasniegs 49 milj. tonnu apgrozību gadā. Kravu apgrozījumu var ietekmēt arī jaunu konteinerkravu piesaiste no Ķīnas, Vidusāzijas, kas samazinātu atkarību no Krievijas tranzītkravām.”

Revidentu ieskatā, Satiksmes ministrija, paļaujoties uz pozitīviem iepriekšējā perioda rādītājiem un prognozēm par kravu apjoma pieaugumu, nesaskata nepieciešamību ņemt vērā ieteikumus, kas Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020.gadam un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam īstenošanas uzraudzības ziņojumā³²⁵ sniegti attiecībā uz nepieciešamību pietiekami izsvērti izvērtēt turpmākās investīcijas un to potenciālo atdevi dzelzceļa infrastruktūrā. Tāpat Satiksmes ministrija sagaida, ka kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu sekmēs investīciju projekti dzelzceļa infrastruktūrā un jaunu tirgu apguves pasākumi.

Revīzijā konstatēts, ka, lai gan 2018.gadā, salīdzinot ar 2017.gadu, ir palielinājies pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms par 12,5%, tomēr 2019.gada pirmajos vienpadsmit mēnešos, salīdzinot ar 2018.gada attiecīgo periodu, Latvijā atkal ir vērojama negatīva tendence kravu pārvadājumos pa dzelzceļu. Līdz ar to, revidentu ieskatā, Satiksmes ministrijai bija jāvērtē uzraudzības ziņojumā sniegtie ieteikumi.

Arī attīstības plānošanas dokumentos norādīts, ka dzelzceļa investīciju projekti tikai kopā ar citiem pasākumiem ļaus palielināt pārvadājamo kravu apjomu, t.i., *Pamatnostādņu*³²⁶ aktualizētajā redakcijā (laikā, kad kravu pārvadājumu apjoms vēl nepieauga) sadaļā par investīciju projektu pamatojumu minēts, ka tie ir paredzēti Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020.gadam, un attiecībā uz dzelzceļu ir norādīts, ka esošā tīkla infrastruktūras attīstība nodrošinās kopējo esošās dzelzceļa infrastruktūras jaudas palielināšanu, kas kompleksā ar citiem pasākumiem gan dzelzceļa transporta, gan tranzīta pārvadājumu jomā kopumā ļaus palielināt pārvadājamo kravu apjomu. Aktualizētajā redakcijā kā viens no pasākumiem uzdevumam “Paaugstināt tranzīta un loģistikas nozares konkurētspēju” ir iekļauts – sekmēt jaunu tirgu apguvi un augstas pievienotās vērtības kravu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram, nodrošinot sistemātisku, koordinētu nacionālā līmeņa atbalstu ārējos tirgos (izpildes termiņš 2020.gada 31.decembris), kura izpildē iesaistītās institūcijas ir tranzīta nozares dalībnieki. Sasniedzamais rezultāts šim pasākumam nav noteikts.

6.pielikums. *Indikatīvā plāna izstrādes gaitas izvērtējums.*

Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīvā 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – Direktīva), ir definēts apsvērums, ka būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurētspējīgā tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības³²⁷.

Indikatīvā plāna izstrādes nepieciešamību nosaka Direktīvas prasību pārņemšana.

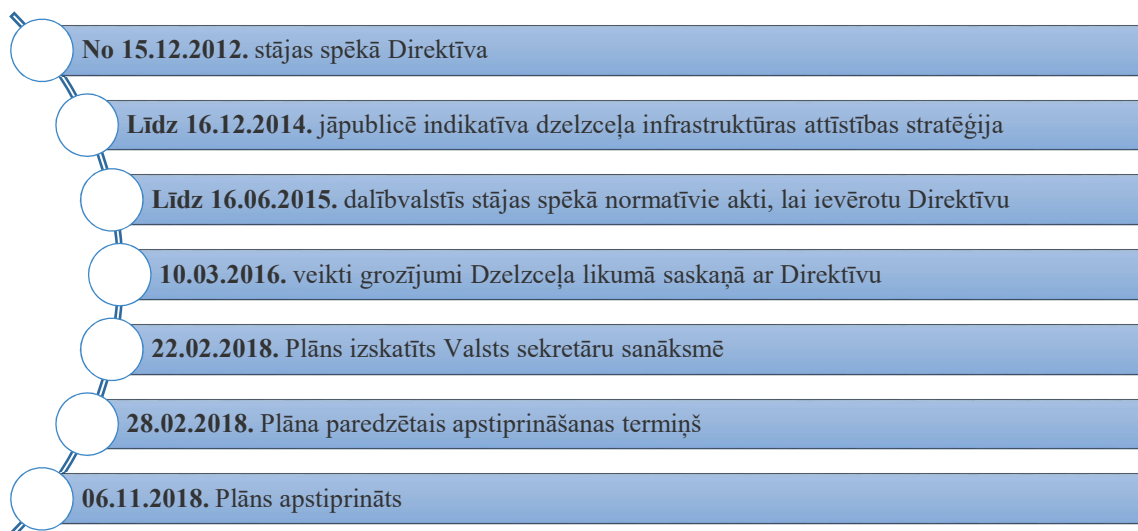
Direktīva nosaka, ka:

- ❖ dalībvalstis pēc apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm līdz 2014.gada 16.decembrim publicē indikatīvu dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kuras mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras apkopi, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz ilgtspējīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu, kas aptver vismaz piecu gadu laika posmu³²⁸;
- ❖ dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai ievērotu Direktīvu, tostarp attiecībā uz to, kā prasības izpilda uzņēmumi, operatori, pieteikuma iesniedzēji, iestādes un citas attiecīgās struktūras, līdz 2015.gada 16.jūnijam un dalībvalstis dara zināmus minēto noteikumu tekstus³²⁹.

Attīstības plānošanas sistēmas likumā noteikts, ka jāievēro attīstības plānošanas un normatīvo aktu izstrādes sasaistes princips – politiku plāno pirms normatīvā akta izdošanas, un, izstrādājot normatīvos aktus, ņem vērā attīstības plānošanas dokumentus³³⁰.

Direktīva nosaka, ka iesākumā jāizstrādā un jāpublicē indikatīva dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģija un pēc tam, balstoties uz šo stratēģiju, jāveic izmaiņas normatīvajos un administratīvajos aktos, kas nepieciešami, lai nodrošinātu Direktīvas ievērošanu.

Balstoties uz 1.attēlā izklāstīto darbību secību, var secināt, ka dzelzceļa attīstības jomā Satiksmes ministrija nav ievērojusi attīstības plānošanas un normatīvo aktu izstrādes sasaistes principu.



1.attēls. No Direktīvas izrietošie termiņi, kuros bija jāveic grozījumi normatīvajos aktos un jāizstrādā indikatīva dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģija un faktiski veiktās darbības, to termiņi.

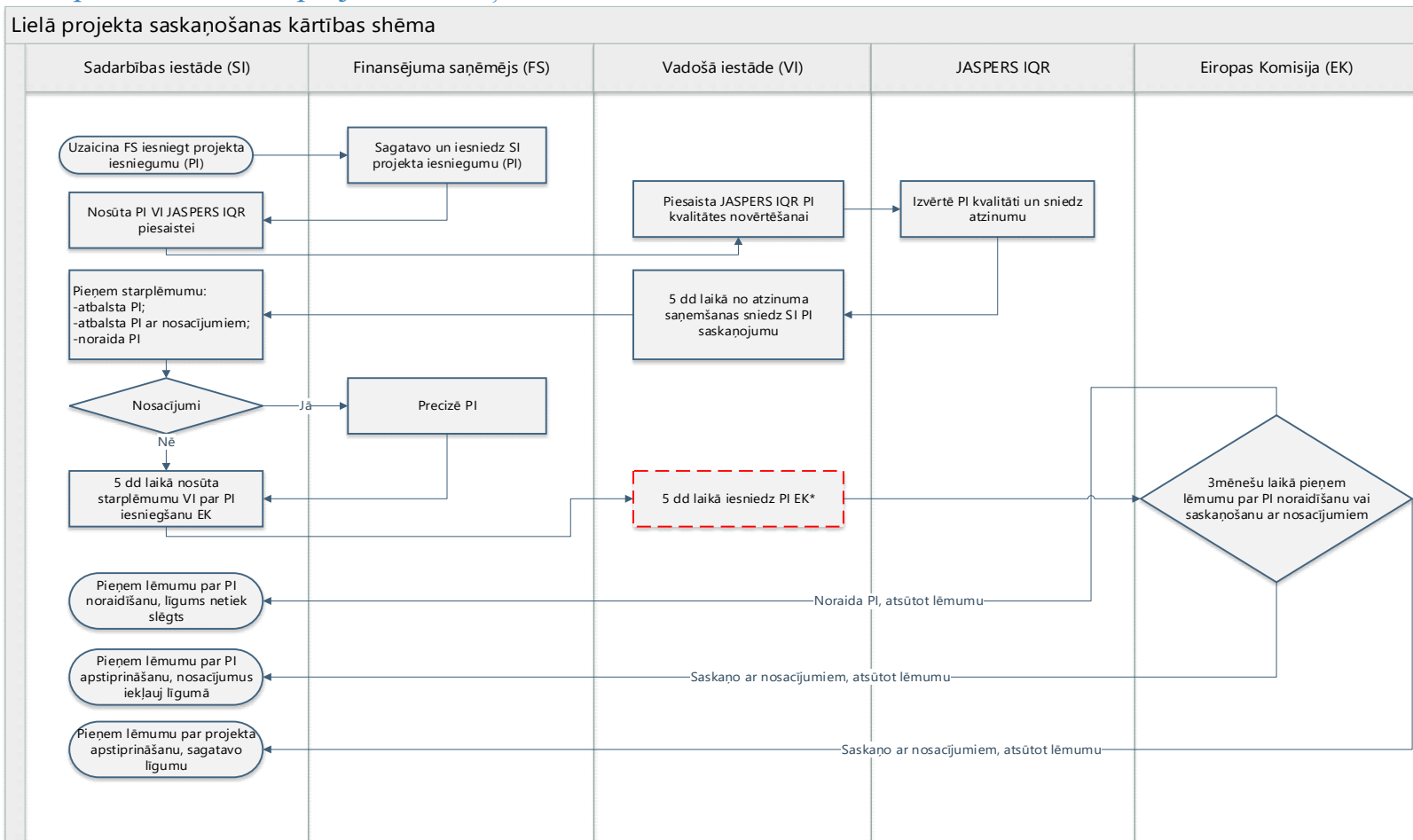
2016.gada 10.martā atbilstoši Direktīvai veikti grozījumi *Dzelzceļa likumā*, kuri nosaka, ka Satiksmes ministrija pēc apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm izstrādā un Ministru kabinets apstiprina indikatīvu dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kuras mērķis ir apmierināt mobilitātes

vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz ilgtspējīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu. Stratēģija aptver vismaz piecu gadu laika posmu un ir atjaunojama³³¹.

Grozījumi *Dzelzceļa likumā* veikti, lai izbeigtu 2015.gada 20.jūlija pārkāpuma procedūras lietu Nr.2015/0317, kura uzsākta pret Latvijas Republiku, jo nebija paziņots Eiropas Komisijai par pasākumiem, kas līdz 2015.gada 16.jūnijam nodrošina Direktīvas pilnīgu transponēšanu³³².

Lai gan Direktīva paredz, ka indikatīvajai dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijai jābūt izstrādātai un publicētai līdz 2014.gada 16.decembrim, Latvijā *Indikatīvais plāns* tika apstiprināts tikai 2018.gada 6.novembrī, tas ir, gandrīz četrus gadus vēlāk.

7.pielikums. Lielā projekta saskaņošanas kārtības shēma.



*Konstatētas novirzes no Ministru kabineta noteikumos³³³ noteiktās kārtības, VI aicinot SI saņemt no Atbildīgās iestādes papildu apliecinājumus.

8.pielikums. Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu plānotie un faktiskie īstenošanas termiņi

Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” pasākumu projekti	Pamatnostādnes				Indikatīvais plāns (apstiprināts Ministru kabineta 06.11.2018.)		Aktuālie projektu īstenošanas termiņi			
	27.12.2013. redakcija	27.02.2018. grozījumi	Izmaiņas							
	Termiņš	Termiņš	uzsākšana	pabeigšana	Projekta īstenošanas termiņš	Nobīde no Pamatnostādņu aktuālās redakcijas	Aktuālā termiņa apstiprināšanas datums	Īstenošanas termiņš	Nobīde no Pamatnostādņu aktuālās redakcijas	
6.2.1.1.projekts “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”	2014.–2020.	2017.–2023.	+ 3 gadi	+ 1 gads	2023. gada beigas	nav	Līgums ar CFLA vēl nav noslēgts			
6.2.1.2.projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”	2014.–2020.	2017.–2021.	+ 3 gadi	+ 1 gads	2022. gada beigas	+ 1 gads	28.02.2018	2022. gada beigas	+ 1 gads	
6.2.1.2.projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”	2014.–2020.	2017.–2021.	+ 3 gadi	+ 1 gads	2022. gada beigas	+ 1 gads	28.02.2018	2022. gada beigas	+ 1 gads	
6.2.1.2.projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”	2014.–2020.	2017.–2021.	+ 3 gadi	+ 1 gads	2022. gada beigas	+ 1 gads	28.02.2018	2022. gada beigas	+ 1 gads	
6.2.1.2.projekts “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana”	2014.–2016.	2019.–2022.	+ 5 gadi		2023. gada beigas	+ 1 gads	04.06.2018	2023. gada beigas	+ 1 gads	
6.2.1.2.projekts “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”	2017.–2020.	2019.–2023.	+ 2 gadi	+ 3 gadi	Nav noteikts termiņš, projekta iesniegums vēl nav iesniegts CFLA					

9.pielikums. Dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu mērķis, plānotie ieņēmumi un izmaksas.

Nosaukums	Projekta mērķis	Plānotie ieņēmumi no projekta	Plānotās izmaksas
“Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”	Paaugstināt transporta efektivitāti un nostiprināt Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju (no Krievijas un Baltkrievijas robežām uz TEN-T pamattīkla ostām – Rīgas brīvostu un Ventspils brīvostu, kā arī uz Liepājas ostu) un veicināt videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanu tādējādi samazinot CO ₂ emisijas apjomu dzelzceļa pārvadājumos.	Lai finansētu projekta izmaksas, tiek plānots palielināt maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Maksas palielinājums attiecas uz kravu pārvadājumiem un neskar pasažieru pārvadājumus. Atbilstoši vērtējumam maksa par infrastruktūru uz vilcienkilometru var pieaugt par 16–44%.	Infrastrukturā uzturēšanas papildus izmaksas pēc elektrifikācijas tiek vērtētas 3,079 milj. <i>euro</i> gadā. Sākot ar 2029.gadu, elektrificētā tīkla atjaunošanas izmaksas ir plānotas 1 milj. <i>euro</i> gadā. Piesaistītā kredīta apkalpošanas izmaksas veido: - 3,9 milj. <i>euro</i> gadā pamatsummas atmaksa 20 gadu laikā (2024–2043); - 7,9 milj. <i>euro</i> procentu kopsumma no 2019. līdz 2043. gadam.
“Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”	- palielināt Rīgas dzelzceļa mezgla caurvedes spēju; - paaugstināt ikdienas satiksmes organizēšanas darba efektivitāti un kvalitāti.	Ieņēmumi ir neitrāli pret projektu, tas ir, projekts neietekmē kravu apjomu un attiecīgi arī <i>Latvijas dzelzceļa</i> ieņēmumus.	- uzturēšanas izmaksās ir vērojams pieaugums; - vilcienu sastāvu kavēšanās izmaksās – samazinājums; - izmaksās manevru lokomotīvu dīkstāves dēļ – samazinājums.
“Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”	Uzlabot TEN-T dzelzceļa tīkla Austrumu – Rietumu koridorā ietilpstošās Daugavpils Šķirošanas stacijas drošību, kvalitāti un kapacitāti.	Ieņēmumi ir neitrāli pret projektu, tas ir, projekts neietekmē kravu apjomu un attiecīgi arī <i>Latvijas dzelzceļa</i> ieņēmumus.	- uzturēšanas izmaksās ir vērojams pieaugums; - vilcienu sastāvu kavēšanās izmaksās – samazinājums; - izmaksās manevru lokomotīvu dīkstāves dēļ – samazinājums; - tehnoloģisko negadījumu izmaksās – samazinājums.
“Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”	Uzlabot TEN-T dzelzceļa tīkla Austrumu – Rietumu koridorā ietilpstošās Daugavpils mezgla drošību, kvalitāti un kapacitāti.	Ieņēmumi ir neitrāli pret projektu, tas ir, projekts neietekmē kravu apjomu un attiecīgi arī <i>Latvijas dzelzceļa</i> ieņēmumus.	- uzturēšanas izmaksās ir vērojams pieaugums; - vilcienu sastāvu kavēšanās izmaksās – samazinājums; - izmaksās manevru lokomotīvu dīkstāves dēļ – samazinājums; - tehnoloģisko negadījumu izmaksās – samazinājums.
“Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana”	Projekta mērķis ir uzlabot TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti, ieviešot vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmu.	Ieņēmumi ir neitrāli pret projektu, tas ir, projekts neietekmē kravu apjomu un attiecīgi arī <i>Latvijas dzelzceļa</i> ieņēmumus.	- uzturēšanas izmaksās ir vērojams pieaugums; - vilcienu sastāvu kavēšanās izmaksās – samazinājums.

10.pielikums. *Latvijas dzelzceļa* finanšu rādītāji³³⁴.

Pārskata gads	Informācija no <i>Latvijas dzelzceļa</i> gada pārskatiem		Informācija no <i>Latvijas dzelzceļa</i> konsolidētajiem gada pārskatiem	
	<i>Latvijas dzelzceļa</i> neto apgrozījums	<i>Latvijas dzelzceļa</i> pārskata gada peļņa	Koncerna neto apgrozījums	Koncerna pārskata gada peļņa
2014	224 854 541	10 708 714	440 898 000	1 161 000
2015	217 799 590	- 1 326 093	420 163 000	583 000
2016	192 572 239	880 998	351 121 000	1 055 000
2017	180 161 702	23 184 367	318 638 000	31 177 000
2018	209 430 996	4 177 764	365 044 000	14 408 000

Atsauces

¹ “Ne visi ekonomikas izaugsmi balstošie faktori būs noturīgi”. Resurss pieejams: <https://www.db.lv/zinas/ne-visi-ekonomikas-izaugsmi-balstosie-faktori-bus-noturigi-482699>, resurss skatīts 10.09.2019.

² Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (apstiprināta Saeimā 10.06.2010.).

³ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam (apstiprināts Saeimā 20.12.2012.) un Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73).

⁴ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumi Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” un Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumi Nr.69 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas noteikumi”.

⁵ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” 7.punkts un Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumu Nr.69 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas noteikumi” 7.punkts.

⁶ Reģistrācijas numurs 40003032065.

⁷ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” 7.punkts un Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumu Nr.69 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas noteikumi” 7.punkts.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.

⁹ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” 7.punkts un Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumu Nr.69 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas noteikumi” 7.punkts.

¹⁰ Projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” (projekta identifikācijas numurs Nr.6.2.1.2/16/I/001).

¹¹ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” 7.punkts.

¹² Projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” (projekta identifikācijas numurs Nr.6.2.1.2/16/I/001) un projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” (projekts identifikācijas numurs Nr.6.2.1.2/16/I/003).

¹³ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas 07.12.2018. elektroniski sniegtā informācija.

¹⁴ Projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” (projekta identifikācijas numurs Nr.6.2.1.2/16/I/001).

¹⁵ 07.01.2019. JASPERS Independent Quality Review Report 41.lpp.

¹⁶ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi

draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” 7.punkts un Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumu Nr.69 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas noteikumi” 7.punkts.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 8.panta ceturtdaļa, Dzelzceļa likuma 9.pants.

¹⁸ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022.gadam 5.2.2. sadaļa.

¹⁹ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas 16.03.2020. elektroniski sniegtā informācija.

²⁰ Ministru kabineta 06.11.2018. rīkojuma Nr.588 “Par indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.-2022. gadam” 2.punkts.

²¹ Satiksmes ministrijas 06.03.2020. vēstule Nr.02-03-IP/43 “Par Satiksmes ministrijas viedokļa sniegšanu par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr. 2.4.1- 15/2018”.

²² Starp Satiksmes ministriju un VAS “Latvijas dzelzceļš” 09.11.2018. noslēgtais daudzgadu līgums Nr.L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu”.

²³ Dzelzceļa likuma 10.¹panta pirmā un otrā daļa.

²⁴ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums” 1.punkts.

²⁵ Dzelzceļa likuma 3.pants.

²⁶ Dzelzceļa likuma 4.panta pirmā daļa.

²⁷ Ministru kabineta 20.12.2005. noteikumu Nr.973 “Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums” 2.punkts.

²⁸ Ministru kabineta 04.01.2005. noteikumu Nr.14 “Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums” 2.punkts.

²⁹ Dzelzceļa likuma 31.pants.

³⁰ VAS “Latvijas dzelzceļš” statūtu 2.1.apakšpunkts (apstiprināti ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 22.07.2016. ārkārtas akcionāru sapulces protokola Nr.A-8 lēmumu nr.A-8/1).

³¹ Reģistrācijas numurs 40003788421.

³² Reģistrācijas numurs 40003788351.

³³ Reģistrācijas numurs 40103419565.

³⁴ Reģistrācijas numurs 40003788258.

³⁵ Reģistrācijas numurs 40003620112.

³⁶ Reģistrācijas numurs 40103361063.

³⁷ Reģistrācijas numurs 40003988480.

³⁸ Reģistrācijas numurs 40003567907.

³⁹ Reģistrācijas numurs 50003621571.

⁴⁰ Reģistrācijas numurs 40003527016.

⁴¹ Reģistrācijas numurs 40103836785.

⁴² Reģistrācijas numurs 40103845025.

⁴³ Reģistrācijas numurs 40003444208.

⁴⁴ Reģistrācijas numurs 41203009997.

⁴⁵ Reģistrācijas numurs 42103029568.

⁴⁶ Centrālās statistikas pārvaldes statistisko datu krājuma “Transports Latvijā 2018” 30.lpp.

⁴⁷ Statistika Lietuvā. Resurss pieejams: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize#/>, resurss skatīts: 02.11.2018.

⁴⁸ Statistika Igaunijā. Resurss pieejams: file:///C:/Users/lailakikuste/Downloads/Quarterly_Bulletin_2-2018.pdf, resurss skatīts: 02.11.2018.

⁴⁹ Centrālās statistikas pārvaldes statistisko datu krājuma “Transports Latvijā 2018” 30.lpp.

⁵⁰ Statistika Lietuvā. Resurss pieejams: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize#/>, resurss skatīts: 02.11.2018.

⁵¹ Statistika Igaunijā. Resurss pieejams: file:///C:/Users/lailakikuste/Downloads/Quarterly_Bulletin_2-2018.pdf, resurss skatīts: 02.11.2018.

⁵² Atbilstoši Eiropas Savienības metodoloģijai, ir mainīta tranzīta kravu pārvadājumu definīcija dzelzceļā – tranzīts nozīmē dzelzceļa transportu cauri attiecīgajai valstij, neveicot tur ne izkraušanas, ne iekraušanas darbus. Transporta operācijas, kurās ietilpst preču iekraušana/izkraušana uz citām valstīm (šajā gadījumā ostā) citā transporta veidā, netiek uzskatītas par tranzītu. Turpmāk kravu pārvadājumi no citām valstīm uz Latvijas ostām tiek uzskaitīti kā importa kravu pārvadājumi, bet no Latvijas ostām uz citām valstīm – kā eksporta kravu pārvadājumi.

⁵³ Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 39.lpp.

- ⁵⁴ Eiropas Savienības statistika. Resurss pieejams: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_go_typeall&lang=en, resurss skatīts 30.10.2019.; resurss pieejams: <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=en>, resurss skatīts 02.06.2019.
- ⁵⁵ “Ne visi ekonomikas izaugsmi balstošie faktori būs noturīgi”. Resurss pieejams: <https://www.db.lv/zinas/ne-visi-ekonomikas-izaugsmi-balstosie-faktori-bus-noturigi-482699>, resurss skatīts 10.09.2019.
- ⁵⁶ VAS “Latvijas dzelzceļš” 06.03.2020. vēstule “Par revīzijas ziņojuma projektu revīzijas lietā Nr.2.4.1-15/2018”.
- ⁵⁷ Centrālās statistikas pārvaldes dati.
- ⁵⁸ Dzelzceļa likuma 9.panta otrā daļa.
- ⁵⁹ Dzelzceļa likuma 29.pants.
- ⁶⁰ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums” 4.punkts.
- ⁶¹ Satiksmes ministrijas 12.01.2017. reglamenta Nr.01.-01/1 “Dzelzceļa departamenta reglaments” 10.1. un 10.2. apakšpunkts.
- ⁶² Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (apstiprināta Saeimā 10.06.2010.).
- ⁶³ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam (apstiprināts Saeimā 20.12.2012.).
- ⁶⁴ Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73), 5.lpp.
- ⁶⁵ Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 8., 9.lpp.
- ⁶⁶ Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (apstiprināta Saeimā 10.06.2010.) un Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam (apstiprināts Saeimā 20.12.2012.).
- ⁶⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.
- ⁶⁸ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 3.panta pirmā daļa.
- ⁶⁹ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 4.pants.
- ⁷⁰ Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 28., 29.lpp.
- ⁷¹ Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 28., 29.lpp.
- ⁷² Satiksmes ministrijas 06.03.2020. vēstule Nr.02-03-IP/43 “Par Satiksmes ministrijas viedokļa sniegšanu par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijā Nr. 2.4.1- 15/2018”
- ⁷³ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 5.panta otrās daļas 1., 5., 11. un 12.punkts.
- ⁷⁴ Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumi Nr.69 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas noteikumi”.
- ⁷⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.
- ⁷⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.
- ⁷⁷ Dzelzceļa likuma Pārejas noteikumu 52.punkts.
- ⁷⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.
- ⁷⁹ AS “LatRailNet” 30.06.2017. noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 “Maksas aprēķināšanas shēma” (apstiprināts AS “LatRailNet” valdes 30.06.2017. sēdē, prot.Nr.JALP-1.2/31/2017).
- ⁸⁰ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022.gadam 38.lpp.
- ⁸¹ Dzelzceļa likuma 12.panta pirmā daļa.
- ⁸² AS “LatRailNet” 17.06.2019. lēmums Nr.JALP-1.3/45-2019 par infrastruktūras vienības vidējo tiešo izmaksu noteikšanu un minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkārtējās vides vietām, un citu saistīto maksas lielumu noteikšanu periodam pēc 2019.gada 1.jūlija.
- ⁸³ Satiksmes ministrijas 21.06.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ⁸⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 4.pants un 7.pants.
- ⁸⁵ Dzelzceļa likuma 13.¹pants.
- ⁸⁶ Dzelzceļa likuma 29.pants.
- ⁸⁷ Ministru kabineta 03.08.2010. noteikumi Nr. 724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi”.
- ⁸⁸ AS “LatRailNet” 30.06.2017. noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 “Maksas aprēķināšanas shēma”.

⁸⁹ Dzelzceļa likums, Ministru kabineta noteikumi, Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018. – 2022.gadam, VAS “Latvijas dzelzceļš” “Saimnieciskās darbības plāns darbības periodam līdz 2022.gadam” un “Daudzgaļu līgums par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu”.

⁹⁰ Maksas aprēķināšanas shēmas 9.punkts paredz, ka, ja tas ir noteikts daudzgaļu līgumā, kas noslēgts starp valsti Satiksmes ministrijas personā un publiskās lietošanas dzelzceļa pārvaldītāju, AS “LatRailNet” piemēro pārvaldītājam sniegtos stimulus samazināt dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas, kā arī infrastruktūras maksas līmeni, ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, vai arī aprēķinā piemēro efektīvas pakalpojumu sniegšanas izmaksas;

b. Maksas aprēķināšanas shēmas 13.punkts nosaka, ka izmaksas vai aktīvu vērtības, kas ir finansētas no valsts, pašvaldības, ārvalsts, Eiropas Savienības, citas starptautiskas organizācijas vai institūcijas finanšu palīdzības, vai finanšu atbalsta, izslēdz no aprēķina;

c. Maksas aprēķināšanas shēmas 16.punkts nosaka, ka LatRailNet, pieņemot lēmumu par infrastruktūras maksu, ņem vērā daudzgaļu līgumā paredzētos maksājumus vai piešķirtos līdzekļus infrastruktūras pakalpojumiem, uzturēšanai un atjaunošanai (piemēram, pasažieru peroniem), kā arī savlaicīgi nepaveikto infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas darbu, ja tādi ir, izpildi un daudzgaļu līgumā plānotās savlaicīgi nepaveikto dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbu izmaksas aktīviem, kas pakāpeniski tiks izņemti no lietošanas un tādējādi radīs izmaiņas finanšu plūsmās plānošanas periodā;

d. LatRailNet, pieņemot lēmumu par infrastruktūras maksu, izvērtē Maksas aprēķināšanas shēmā paredzētos darbības rādītājus, ņemot vērā un salīdzinot tos ar apjomiem, par kuriem starp valsti un pārvaldītāju noslēgts daudzgaļu līgums;

e. Maksas aprēķināšanas shēma pieļauj valsts iesaisti arī infrastruktūras maksas diferencēšanā un tirgus segmentēšanā, ja atbilstoši Maksas aprēķināšanas shēmas 32.3.apakšpunktam var konstatēt tādas vides aizsardzības, negadījumu un dzelzceļa infrastruktūras izmaksas, kuras nesedz konkurējošie transporta veidi un par kurām Ministru kabinets atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.panta vienpadsmitās daļas prasībām ir pieņēmis lēmumu par kompensācijas piešķiršanu, apmēru un izmaksāšanas kārtību (uz valsts lēmumu balstīta segmentēšana).

⁹¹ AS “LatRailNet” 24.07.2019. vēstule Nr.L-6.3.1./100-2019.

⁹² Starp Satiksmes ministriju un VAS “Latvijas dzelzceļš” 09.11.2018. noslēgtā daudzgaļu līguma Nr.L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” 6.sadaļa.

⁹³ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022.gadam 5.1.sadaļa.

⁹⁴ Starp Satiksmes ministriju un VAS “Latvijas dzelzceļš” 09.11.2018. noslēgtā daudzgaļu līguma Nr.L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” 6.1. apakšpunkts.

⁹⁵ Starp Satiksmes ministriju un VAS “Latvijas dzelzceļš” 09.11.2018. noslēgtā daudzgaļu līguma Nr.L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” 6.2. apakšpunkts.

⁹⁶ Dzelzceļa likuma 10.¹panta pirmā un otrā daļa.

⁹⁷ AS “LatRailNet” 30.06.2017. noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 “Maksas aprēķināšanas shēma” VI.nodaļa.

⁹⁸ AS “LatRailNet” 30.06.2017. noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 “Maksas aprēķināšanas shēma” XI.nodaļa.

⁹⁹ Hudenko J. promocijas darbs “Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras optimālas attīstības modeļu izstrāde un pielietošana” Rīga, 2017 1.3. nodaļa.

¹⁰⁰ Hudenko J. promocijas darbs “Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras optimālas attīstības modeļu izstrāde un pielietošana” Rīga, 2017 1.3.6. nodaļa.

¹⁰¹ AS “LatRailNet” 24.07.2019. vēstule Nr.L-6.3.1./100-2019.

¹⁰² Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022.gadam.

¹⁰³ AS “LatRailNet” 2019.gada 17.jūnija lēmums Nr.JALP-1.3/45-2019 “Par infrastruktūras vienības vidējo tiešo izmaksu noteikšanu un minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, un citu saistīto maksas lielumu noteikšanu periodam pēc 2019.gada 1.jūlija”.

¹⁰⁴ AS “LatRailNet” 21.11.2018. vēstule Nr.L-6.3.1/19-2018.

¹⁰⁵ AS “LatRailNet” 30.06.2017. noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 “Maksas aprēķināšanas shēma”.

¹⁰⁶ Dzelzceļa likuma 28.panta sestā daļa

¹⁰⁷ LatRailNet 24.07.2019. vēstule Nr.L-6.3.1./100-2019

¹⁰⁸ VAS “Latvijas dzelzceļš” 17.04.2019. ar Prezidentu padomes lēmumu Nr.PP-15/122 apstiprinājis grozījumus “Metodika izmaksu attiecināšanai pa pakalpojumiem” (izdoti 18.12.2018. ar Prezidentu padomes lēmumu Nr. PP-39/31); VAS “Latvijas dzelzceļš” “Saimnieciskās darbības plāns darbības periodam līdz 2022.gadam” apstiprināts 2019.gada 7.martā.

¹⁰⁹ LatRailNet 30.06.2017. noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 “Maksas aprēķināšanas shēma”.

¹¹⁰ Noteikta maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem 2013.gadā. Resurss pieejams: <http://www.lrn.lv/noteikta-maksa-par-dzelzcela-infrastrukturas-izmantosanu-parvadajumiem-2013-gada/>, resurss skatīts 12.11.2018.; Noteikta maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem 2014.gadā. Resurss pieejams: <http://www.lrn.lv/1248-2/>, resurss skatīts 12.11.2018.; Noteikta maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem 2015.gadā. Resurss pieejams: <http://www.lrn.lv/as-latrailnet-lemums-par-infrastrukturas-maksu-no-2015-gada-1-janvara/>, resurss skatīts 12.11.2018.

¹¹¹ Noteikta maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem 2018.gadā. Resurss pieejams: <http://www.lrn.lv/infrastrukturas-maksa-no-2018-gada-1-janvara/>, resurss skatīts 12.11.2018.

¹¹² AS “Baltijas Tranzīta Serviss” 07.11.2018. elektroniski sniegtā informācija.

¹¹³ AS “Baltijas Ekspresis” 04.11.2018. elektroniski sniegtā informācija.

¹¹⁴ 15.10.2018. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem, lai pārrunātu procesu kā Satiksmes ministrijā notiek dzelzceļa projektu uzraudzība.

¹¹⁵ Satiksmes ministrijas 19.02.2019. elektroniski sniegtā informācija.

¹¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 8.panta ceturtā daļa.

¹¹⁷ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas 16.03.2020. elektroniski sniegtā informācija.

¹¹⁸ Dzelzceļa likuma grozījumi, kuri pieņemti 2016.gada 25.februārī. Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtā daļa nosaka jaunus valsts pienākumus, kas paredz nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru.

¹¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 8.panta ceturtā daļa.

¹²⁰ Dzelzceļa likuma 9.pants.

¹²¹ Ministru kabineta 2018. gada 6. novembra rīkojums Nr.588 “Par indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.–2022. gadam”.

¹²² Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022. gadam 5.2.2. sadaļa:

1.pakāpe – biznesa iesaiste, ņemot vērā tirgus spēju nosegt maksas par infrastruktūras izmantošanu, tajā skaitā minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa maksu piecu gadu periodam no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, nepieciešamību saglabāt 2018.gada līmeni, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu. 1.pakāpe tiek izmantota likumā noteiktā kārtībā LRN nosakot infrastruktūras maksas, kas nodrošina lietotāju proporcionālu iesaisti infrastruktūras izdevumu finansēšanā. Finanšu līdzsvara sasniegšanai 1.pakāpes ietvaros, obligāts nosacījums ir ieņēmumu no iekšzemes pasažieru pārvadājumu dzelzceļa tirgus segmenta, kuriem LRN apstiprina minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksa maksu, un finansējumam no valsts budžeta programmas vai apakšprogrammas līdzekļiem, ir jābūt līdzsvarā ar šī tirgus segmenta pilnajām infrastruktūras uzturēšanas izmaksām.

2.pakāpe – peļņas arī no citiem infrastruktūras pārvaldītāja komercdarbības virzieniem piesaiste. 2.pakāpe papildina 1.pakāpes uzdevumu nodrošināt infrastruktūras maksas stabilitāti un uzdod maksimāli izmantot infrastruktūras finansēšanā LDz finanšu līdzekļus. Galvenie finanšu avoti būtu LDz un meitas uzņēmumu dividendes un citi ieņēmumi. Papildus būtu jāizskata iespējas turpināt infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas programmu.

3.pakāpe – Valsts budžeta līdzekļu iesaiste. 3.pakāpe tiek izmantota tikai, ja pirmās divas nedod nepieciešamo rezultātu (pamata risks – būtisks kravu apjoma kritums). Precīza valsts budžeta līdzekļu nepieciešamība šobrīd nav nosakāma, jo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs nav pieņēmis lēmumu par atsevišķiem tirgus segmentiem, kur infrastruktūras maksa tiks noteikta atbilstoši tiešajām izmaksām, kam pieskaitīts saskaņā ar tirgus situāciju noteikts uzcenojums, kā arī nav iespējams prognozēt 3.pakāpē noteikto pamatrisku jeb būtisku kravu apjoma kritumu.

¹²³ Ministru kabineta 07.04.2009. noteikumi Nr. 300 “Ministru kabineta kārtības rullis” (nodaļa “X. Bez izsludināšanas Valsts sekretāru sanāksmē izskatīšanai Ministru kabineta sēdē iesniedzamo dokumentu projektu, Ministru kabineta lietas un steidzamības kārtībā iesniedzamo dokumentu projektu saskaņošana”).

¹²⁴ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022. gadam 5.2.2. sadaļa.

¹²⁵ Ministru kabineta 15.05.2018. rīkojums Nr.212 “Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” peļņas daļu par 2018.–2021. pārskata gadu”.

¹²⁶ Informācija no Valsts kases e-pārskatu sistēmas.

¹²⁷ Ministru kabineta 12.12.2018. rīkojums Nr.671 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem””.

¹²⁸ Satiksmes ministrijas 15.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.

¹²⁹ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022. gadam 7.lpp.

- ¹³⁰ Likuma “Par budžetu un finanšu vadību” II. Nodaļas “Budžeta programmu (apakšprogrammu) veidošanas principi” 7.2. apakšpunkts.
- ¹³¹ 26.06.2019. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ¹³² Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr. 01-02/5 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”.
- ¹³³ 09.11.2018. Daudzgaļu līguma L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” 4.3. apakšpunkts.
- ¹³⁴ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr. 01-02/5 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”.
- ¹³⁵ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022. gadam 5.2.2. sadaļa.
- ¹³⁶ Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.–2022. gadam redakcija, kura virzīta 29.09.2016. kā Ministru Kabineta lieta.
- ¹³⁷ 20.09.2018. un 17.10.2018. izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem par “Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018. – 2022.gadam”.
- ¹³⁸ Ar valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” 08.11.2018. Padomes lēmumu Nr.PA 1.2/11-1 apstiprinātā VAS “Latvijas dzelzceļš” Vidēja termiņa darbības stratēģija 2017.–2022.gadam”.
- ¹³⁹ 09.11.2018. Daudzgaļu līguma L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” 4.sadaļa. “Finanšu līdzsvara nodrošināšana”.
- ¹⁴⁰ Ministru kabineta 06.11.2018. rīkojums Nr.588 “Par indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.–2022. gadam”.
- ¹⁴¹ 09.11.2018. Daudzgaļu līgums L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu”.
- ¹⁴² 09.11.2018. Daudzgaļu līguma L-7392/2018 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu” 4.3. punkts.
- ¹⁴³ Dzelzceļa likuma 10.¹ panta pirmā un otrā daļa.
- ¹⁴⁴ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 5.lpp.
- ¹⁴⁵ VAS “Latvijas dzelzceļš” statūtu 2.1.apakšpunkts (apstiprināti ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 22.07.2016. ārkārtas akcionāru sapulces protokola Nr.A-8 lēmumu nr.A-8/1).
- ¹⁴⁶ Dzelzceļa likuma 1.panta 12.punkts.
- ¹⁴⁷ Darbības programma “Izaugsme un nodarbinātība”. Resurss pieejams: <https://www.esfondi.lv/upload/Planosana/dp.pdf>, resurss skatīts 03.08.2019.
- ¹⁴⁸ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas 07.12.2018. elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁴⁹ Saskaņā ar Ministru kabineta 11.10.2019. sēdes protokola Nr.47, 3.§, 5.2. apakšpunktu.
- ¹⁵⁰ 06.03.2020. VAS “Latvijas dzelzceļš” vēstule “Par revīzijas ziņojuma projektu revīzijas lietā Nr.2.4.1-15/2018”.
- ¹⁵¹ *A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK® Guide) – 2000 Edition, Project Management Institute, 2000., Chapter 1. Introduction, pg.4–5.*
- ¹⁵² “ICB – IPMA Competence Baseline Version 3.0”, *International Project Management Association, 2006.*
- ¹⁵³ *Monghasemi S., Nikoo M.R., Fasee M.A.K., Adamowski J.A novel multi criteria decision making model for optimizing time-cost-quality trade-off problems in construction projects. Expert Systems with applications. Voluma 41, Issue 6, April 2015, pg.3089.–3104.*
- ¹⁵⁴ SIA “AC konsultācijas” projekta vadības izvērtējuma par Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”, 2015.gads, 6.lpp.
- ¹⁵⁵ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 18.panta pirmā daļa.
- ¹⁵⁶ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 12.panta trešā daļa.
- ¹⁵⁷ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 10.panta otrā daļa.
- ¹⁵⁸ Satiksmes ministrijas 11.05.2017. reglamenta Nr.01-01/3 “Investīciju departamenta reglaments” 11.5.apakšpunkts.
- ¹⁵⁹ Satiksmes ministrijas 11.05.2017. reglamenta Nr.01-01/3 “Investīciju departamenta reglaments” 14.4.apakšpunkts.
- ¹⁶⁰ Satiksmes ministrijas 11.05.2017. reglamenta Nr.01-01/3 “Investīciju departamenta reglaments” 14.6.apakšpunkts.

¹⁶¹ Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumi Nr.69 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.1. pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" īstenošanas noteikumi".

¹⁶² Eiropas Parlamenta un Padomes 17.12.2013. Regula (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006.

¹⁶³ Vadlīnijas, kas nosaka ES fondu 2014.–2020. gada plānošanas perioda Darbības programmā iekļaujamo rādītāju izveides principus. Resurss pieejams: http://www.esfondi.lv/upload/14-20_gads/20131126_VI_Vadlinijas_raditaji_clean.pdf, resurss skatīts 19.11.2018.

¹⁶⁴ Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumi Nr.69 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.1. pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" īstenošanas noteikumi".

¹⁶⁵ $0.001 \text{ Gg} = 1 \text{ tonna}$, līdz ar to $174.54/0.001=174\,540$ tonnas.

¹⁶⁶ VAS "Latvijas dzelzceļš" vidējā termiņa darbības stratēģijas 2017.–2022.gadam 53.lpp.

¹⁶⁷ VAS "Latvijas dzelzceļš" Projektu vadības daļas 16.03.2020. elektroniski sniegtā informācija.

¹⁶⁸ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi" 4.1., 4.2.apakšpunkts.

¹⁶⁹ Rādītāju pase investīciju prioritātes specifiskajiem mērķiem, resurss pieejams: <https://www.esfondi.lv/planosanas-dokumenti>, skatīts 17.01.2020.

¹⁷⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 17.12.2013. Regula (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006.

¹⁷¹ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 6.lpp.

¹⁷² Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas 07.12.2018. elektroniski sniegtā informācija.

¹⁷³ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumi Nr.404 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi".

¹⁷⁴ VAS "Latvijas dzelzceļš" Investīciju komitejas 25.02.2019. sēdē izskatītais ziņojums "Par Eiropas Savienības fondu projektu prioritātēm un projektu īstenošanas iespējām".

¹⁷⁵ VAS "Latvijas dzelzceļš" Investīciju komitejas 10.10.2019. sēdes protokols Nr.9.

¹⁷⁶ Projekta "Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība" iesniegums (pielikums pie līguma Nr.6.2.1.2/16/I/002).

¹⁷⁷ VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes 26.09.2019. lēmums Nr.VL-37/136 "Par 04.06.2018. līguma ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru Nr.L-1790/2018 par projekta Nr.6.2.1.2/17/I/001 īstenošanas izbeigšanu".

¹⁷⁸ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 08.11.2019. elektroniski sniegtā informācija.

¹⁷⁹ Ministru kabineta 11.10.2019. sēdes protokols Nr.47, 3.§, 5.2. apakšpunkts.

¹⁸⁰ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" VI. Sadaļa.

¹⁸¹ 28.03.2018. Pielikums līgumam Nr.L-508/2017, kas noslēgts starp SIA "Ernst & Young Baltic" un VAS "Latvijas dzelzceļš", 2017.gada 28.februārī, par projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" pieteikuma sagatavošanu iesniegšanai Centrālajā finanšu un līgumu aģentūrā un Eiropas Komisijā plānotā Eiropas Savienības struktūrfondu finansējuma apstiprināšanai.

¹⁸² Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 11. panta trešās daļas 3. un 4. punkts.

¹⁸³ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 11. panta trešās daļas 5. punkts.

¹⁸⁴ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 20. panta 13. punkts.

¹⁸⁵ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 12. panta trešās daļas 3. punkts.

¹⁸⁶ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 29. pants.

¹⁸⁷ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020. gada plānošanas periodā” 25. punkts.

¹⁸⁸ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 25. panta trešā daļa.

¹⁸⁹ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 23. pantā minētie izslēgšanas noteikumi.

¹⁹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1303/2013 (2013. gada 17. decembris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) 100. panta izpratnē.

¹⁹¹ JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) ir tehniskās palīdzības partnerība starp Eiropas Komisiju, Eiropas Investīciju banku un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku, kas tiek nodrošināta Centrālajām un Austrumeiropas Eiropas Savienības dalībvalstīm, lai uzlabotu lielo projektu dokumentācijas kvalitāti pirms iesniegšanas Eiropas Komisijai atbalstīšanai un finansējuma piešķiršanai no Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda. JASPERS palīdzība mērķis ir veicināt projektu ātrāku apstiprināšanu Eiropas Komisijā un Kohēzijas politikas sekmīgu īstenošanu. Šis pakalpojums dalībvalstīm ir bez maksas.

¹⁹² Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020. gada plānošanas periodā” VI. Sadaļa.

¹⁹³ Atbilstoši revidentu aprēķiniem, balstoties uz interneta vietnē <https://komitejas.esfondi.lv> pieejamo informāciju par Uzraudzības komitejas un Apakškomiteju pieņemtajiem lēmumiem.

¹⁹⁴ Atbilstoši revidentu aprēķiniem, balstoties uz interneta vietnē <https://komitejas.esfondi.lv> pieejamo informāciju par Uzraudzības komitejas un Apakškomiteju pieņemtajiem lēmumiem.

¹⁹⁵ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 17.07.2019. elektroniski sniegtā informācija

¹⁹⁶ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 19.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.

¹⁹⁷ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 19.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.

¹⁹⁸ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumiem Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi”.

¹⁹⁹ VAS “Latvijas dzelzceļš” Attīstības direkcijas direktora vietnieka – Projektu vadības daļas vadītāja 02.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.

²⁰⁰ VAS “Latvijas dzelzceļš” Attīstības direkcijas direktora vietnieka – Projektu vadības daļas vadītāja 02.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.

²⁰¹ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumiem Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi”.

²⁰² VAS “Latvijas dzelzceļš” Attīstības direkcijas direktora 06.06.2019. elektroniski sniegtā informācija.

²⁰³ VAS “Latvijas dzelzceļš” Attīstības direkcijas direktora 01.08.2019. elektroniski sniegtā informācija.

²⁰⁴ VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes 26.09.2019. lēmums Nr.VL-37/136 “Par 04.06.2018. līguma ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru Nr.L-1790/2018 par projekta Nr.6.2.1.2/17/I/001 īstenošanas izbeigšanu”.

²⁰⁵ *A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK® Guide) – 2000 Edition, Project Management Institute, 2000., Chapter 5. Project Scope Management, pg.55.–56.*

²⁰⁶ Apstiprināti ar VAS “Latvijas dzelzceļš” Prezidentu padomes 01.11.2018. lēmumu Nr.PP-30/259.

- ²⁰⁷ Latvijas standarts LVS ISO 2150 "Projektu vadības vadlīnijas.
- ²⁰⁸ Apstiprināti ar VAS "Latvijas dzelzceļš" Prezidentu padomes 01.11.2018. lēmumu Nr.PP-30/259.
- ²⁰⁹ Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 29.pants.
- ²¹⁰ VAS "Latvijas dzelzceļš" Attīstības direkcijas direktora vietnieka – Projektu vadības daļas vadītāja 02.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²¹¹ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras Programmu vadības un metodikas nodaļas 02.08.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²¹² Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" 26.punkts.
- ²¹³ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" 25.punkts.
- ²¹⁴ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras Programmu vadības un metodikas nodaļas 02.08.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²¹⁵ VAS "Latvijas dzelzceļš" Attīstības direkcijas direktora vietnieka – Projektu vadības daļas vadītāja 02.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²¹⁶ Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" projektu iesniegumu atlases nolikuma 5.pielikums.
- ²¹⁷ Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 13.03.2017. vēstule Nr.39-2-60/2067 "Par projekta iesnieguma Nr.6.2.1.2/16/I/001 nosacījumu izpildi", Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 13.03.2017. vēstule Nr.39-2-60/2062 "Par projekta iesnieguma Nr.6.2.1.2/16/I/002 nosacījumu izpildi", Centrālās finanšu un līgumu aģentūras 13.03.2017. vēstule Nr.39-2-60/2061 "Par projekta iesnieguma Nr.6.2.1.2/16/I/003 nosacījumu izpildi"
- ²¹⁸ Reģistrācijas numurs 40003593454.
- ²¹⁹ Ministru kabineta 17.01.2017. protokola Nr.3 39.§ Informatīvais ziņojums "Par lielā projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem" 5.punkts.
- ²²⁰ Ministru kabineta 31.01.2017. noteikumu Nr.69 „Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena „Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1.pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" īstenošanas noteikumi" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija).
- ²²¹ Informatīvā ziņojuma par lielā projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" sagatavošanas progresu un projekta īstenošanas risinājumiem (izskatīts Ministru kabinetā 05.12.2017.) 2.lpp.
- ²²² Projektu iesniegumu atlases nolikuma 3.pielikuma "Projekta iesniegumu vērtēšanas kritēriju piemērošanas metodika" 1.3.kritērijs.
- ²²³ Konceptuāli atbalstīt kapitāla palielināšanu VAS "Latvijas Dzelzceļš", ja kapitāla palielināšana neietekmētu vispārējās valdības budžeta deficītu. Ja kapitāla palielināšana ietekmētu valsts budžeta deficītu, Satiksmes ministrijai iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā informāciju par alternatīvām pasākuma īstenošanas iespējām, iekļaujot Finanšu ministrijas priekšlikumus.
- ²²⁴ VAS "Latvijas dzelzceļš" Attīstības direkcijas 22.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²⁵ VAS "Latvijas dzelzceļš" Attīstības direkcijas 22.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²⁶ VAS "Latvijas dzelzceļš" Attīstības direkcijas 22.07.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²⁷ VAS "Latvijas dzelzceļš" 30.11.2017. vēstule Nr.D-6.4.10/3-2017 "Par lielā projekta Nr.6.2.1.1./17/I/001 iesnieguma atsaukšanu".
- ²²⁸ VAS "Latvijas dzelzceļš" 09.08.2018. vēstules Nr.DA-6.4.4/10-2018 "Par lielā projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" rīcības plānu" pielikuma "Rīcības plāns" 3.lpp.
- ²²⁹ VAS "Latvijas dzelzceļš" 09.08.2018. vēstules Nr.DA-6.4.4/10-2018 "Par lielā projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" rīcības plānu" pielikuma "Rīcības plāns" 3., 4.lpp.
- ²³⁰ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas 30.11.2018. elektroniski sniegtā informācija.
- ²³¹ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas vadītājas 30.11.2018. elektroniski sniegtā informācija.
- ²³² Par projektu "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija". Resurss pieejams: <http://www.leta.lv/search/find/?patern=elektrifik%C4%81cija&mode=nonozare,stem&item=A488FF53-CE6A-429F-9C03-896D791AD759>, resurss skatīts: 12.01.2019.

- ²³³ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" 26.punkts.
- ²³⁴ Centrālās finanšu un līguma aģentūras 23.08.2019. vēstule Nr.39-2-40/6933 "Par projekta Nr.6.2.1.1/18/I/001 "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" līguma slēgšanas termiņa pagarinājumu".
- ²³⁵ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" VI. Sadaļa.
- ²³⁶ 28.03.2018. Pielikums līgumam Nr.L-508/2017, kas noslēgts starp SIA "Ernst&Young Baltic" un VAS "Latvijas dzelzceļš", 2017.gada 28.februārī, par projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" pieteikuma sagatavošanu iesniegšanai Centrālajā finanšu un līgumu aģentūrā un Eiropas Komisijā plānotā Eiropas Savienības struktūrfondu finansējuma apstiprināšanai.
- ²³⁷ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" VI. Sadaļa.
- ²³⁸ Satiksmes ministrijas 17.01.2019. Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai 17.01.2019. elektroniski sniegta informācija.
- ²³⁹ Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" projektu iesniegumu atlases nolikuma 7.6.apakšpunkts.
- ²⁴⁰ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 "Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā" 42.punkts.
- ²⁴¹ 05.12.2017. Ministru kabineta protokollēmuma Nr. 60, 51.§ 6.punkts.
- ²⁴² Ministru kabineta 17.01.2017. sēdes protokollēmuma Nr.3 39.§ 6.punkts
- ²⁴³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ²⁴⁴ Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punkts.
- ²⁴⁵ Satiksmes ministrijas 10.11.2017. iekšējo noteikumu Nr.12-15/1 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrija uzrauga Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda specifisko atbalsta mērķu rezultātu sasniegšanu, sagatavo ziņojumu par Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda specifisko atbalsta mērķu īstenošanu un piedalās pārbaudēs projekta īstenošanas vietā" 15.1.apakšpunkts.
- ²⁴⁶ Satiksmes ministrijas 10.11.2017. iekšējo noteikumu Nr.12-15/1 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrija uzrauga Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda specifisko atbalsta mērķu rezultātu sasniegšanu, sagatavo ziņojumu par Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda specifisko atbalsta mērķu īstenošanu un piedalās pārbaudēs projekta īstenošanas vietā" 5.pielikums.
- ²⁴⁷ Satiksmes ministrijas 10.11.2017. iekšējo noteikumu Nr.12-15/1 "Kārtība, kādā Satiksmes ministrija uzrauga Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda specifisko atbalsta mērķu rezultātu sasniegšanu, sagatavo ziņojumu par Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda specifisko atbalsta mērķu īstenošanu un piedalās pārbaudēs projekta īstenošanas vietā" 17.punkts.
- ²⁴⁸ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas vadītājas 07.12.2018. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁴⁹ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas vadītājas 30.11.2018. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁵⁰ 6.2.1.2.pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" projektu aktuālais statuss un izvērtējums uz 17.04.2019.
- ²⁵¹ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 17.07.2019. Lielā projekta rīcības plāna pārbaudes lapa.
- ²⁵² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums.
- ²⁵³ Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punkts.
- ²⁵⁴ Dzelzceļa likuma 1. panta 12. punkts.
- ²⁵⁵ Projekts "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija", projekts "Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība", projekts "Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība".
- ²⁵⁶ Projekts "Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana".
- ²⁵⁷ Projekts "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija", projekts "Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība" un projekts "Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība".
- ²⁵⁸ 06.03.2020. VAS "Latvijas dzelzceļš" vēstule "Par revīzijas ziņojuma projektu revīzijas lietā Nr.2.4.1-15/2018".

- ²⁵⁹ Reģistrācijas numurs 40008104779.
- ²⁶⁰ Projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”, projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”.
- ²⁶¹ Apstiprināti ar VAS “Latvijas dzelzceļš” Prezidentu padomes 12.12.2013. lēmumu Nr.PP-34/497.
- ²⁶² Apstiprināti ar VAS “Latvijas dzelzceļš” Prezidentu padomes 12.12.2013. lēmumu Nr.PP-34/497.
- ²⁶³ Reģistrācijas numurs 40103264228.
- ²⁶⁴ Pētījuma par prognozētām izmaiņām darbaspēka un būvmateriālu izmaksām būvniecības nozarē Latvijā. Resurss pieejams https://em.gov.lv/files/nozares_politika/Kopsavilkums_F.pdf, resurss skatīts 02.02.2020.
- ²⁶⁵ Atklāts konkurss “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība – būvniecība” (id.Nr. LDz 2019/7-IB/6.2.1.2/16/I/003/01-04).
- ²⁶⁶ Iepirkumu uzraudzības biroja Iesniegumu izskatīšanas komisijas 2019.gada 26.augusta lēmums Nr.4-2.2/19-14.
- ²⁶⁷ Projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, projekts “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”, projekts “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”.
- ²⁶⁸ Projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” (projekta identifikācijas numurs Nr.6.2.1.2/16/I/001).
- ²⁶⁹ A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK®Guide).
- ²⁷⁰ VAS “Latvijas dzelzceļš” Investīciju komitejas 25.02.2019. sēdē izskatītais ziņojums “Par Eiropas Savienības fondu projektu prioritātēm un projektu īstenošanas iespējām”.
- ²⁷¹ VAS “Latvijas dzelzceļš” Investīciju komitejas 10.10.2019. sēdes protokols Nr.9.
- ²⁷² Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 08.11.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁷³ Ministru kabineta 11.10.2019. sēdes protokols Nr.47, 3.§, 5.2. apakšpunkts.
- ²⁷⁴ Iepirkuma identifikācijas numurs LDZ 2018/8-IB.
- ²⁷⁵ VAS “Latvijas dzelzceļš” Attīstības direkcijas direktora 01.08.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁷⁶ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta 17.07.2019. Lielā projekta rīcības plāna pārbaudes lapa.
- ²⁷⁷ 19.06.2019. noslēguma ziņojums “Izvērtējums par VAS “Latvijas dzelzceļš” investīciju projektu plānošanas un īstenošanas procesa efektivitāti un lietderību”.
- ²⁷⁸ 16.05.2019. intervijas protokols ar VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvjiem, lai pārrunātu jautājumus saistībā ar dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektiem
- ²⁷⁹ Rokasgrāmata VAS “Latvijas dzelzceļš” Kohēzijas fondu projektu vadībai, 11.lpp, 2017. Aktualizēts 01.12.2018.
- ²⁸⁰ VAS “Latvijas dzelzceļš” Iekšējā audita daļas nolikums, Apstiprināts ar LDZ Prezidentu Padomē 7.12.2015.
- ²⁸¹ Resurss pieejams: <https://global.theiia.org/translations/PublicDocuments/IPPF-Standards-2017-Latvian.pdf>, resurss skatīts 25.11.2019.
- ²⁸² Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” 2018.gada pārskats (auditēts). Resurss pieejams: https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDZ_2018.gada%20parskats.pdf, resurss skatīts 17.03.2020.; Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” 2019.gada finanšu pārskats (neauditēts). Resurss pieejams: https://www.ldz.lv/sites/default/files/VAS_LDZ_2019_gada_parskats.pdf, resurss skatīts 17.03.2020.
- ²⁸³ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējo noteikumu “Valsts kapitāla daļu pārvaldības kārtība” 37.punkts.
- ²⁸⁴ 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” pasākuma ietvaros plānotie un īstenotie projekti (2014.–2020.gada plānošanas periods).
- ²⁸⁵ Dzelzceļa likuma pārejas noteikumu 52.punkts.
- ²⁸⁶ LatRailNet maksas aprēķināšanas shēma, https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2020/01/LRN_APR_SHEMA_KONSOLIDETA_23_12_2019.pdf, skatīts 15.01.2020.
- ²⁸⁷ 22.03.2019. līgums Nr.3.7.5.4/3 par eksperta pakalpojuma sniegšanu uzņēmējdarbības, konkurences un labas pārvaldības jomā, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrību darbībā, nozares politikas jomā (transporta un loģistikas sektorā) starp Valsts kontroli un SIA “Konsorts”.
- ²⁸⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 21.11.2012. Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, prasību pārņemšana.
- ²⁸⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 21.11.2012. Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, prasību pārņemšana.
- ²⁹⁰ 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” pasākumu ietvaros plānotie un īstenotie projekti (2014.–2020.gada plānošanas periods).
- ²⁹¹ Resurss pieejams: <http://www.leta.lv/search/find/?patern=elektrifik%C4%81cija&mode=nonozare.stem&item=A488FF53-CE6A-429F-9C03-896D791AD759>, resurss skatīts: 12.01.2019.
- ²⁹² Eiropas Parlamenta un Padomes 17.12.2013. Regula (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku

attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006.

²⁹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 17.12.2013. Regula (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006.

²⁹⁴ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683) 8.lpp., Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 28., 29.lpp.

²⁹⁵ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683) 8.lpp., Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 28., 29.lpp.

²⁹⁶ Informatīvais ziņojums “Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam starpposma izvērtējums”.

²⁹⁷ Dzelzceļa likuma 9.panta otrā daļa.

²⁹⁸ Dzelzceļa likuma 10.¹panta pirmā un otrā daļa.

²⁹⁹ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 30.06.2017. vēstule Nr.NOS-384 Satiksmes ministrijai “Par “Rail Baltica” projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plānu”.

³⁰⁰ Informatīvais ziņojums “Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam starpposma izvērtējums”.

³⁰¹ Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022.gadam.

³⁰² Dzelzceļa likuma 10.¹panta pirmā un otrā daļa.

³⁰³ Ministru kabineta 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 6.lpp.

³⁰⁴ Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta TEN-T tīkla infrastruktūras attīstības projektu nodaļas vadītājas 07.12.2018. elektroniski sniegtā informācija.

³⁰⁵ VAS “Latvijas dzelzceļš” Investīciju komitejas 10.10.2019. sēdes protokols Nr.9.

³⁰⁶ Informatīvais ziņojums “Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020.gadam starpposma izvērtējums”.

³⁰⁷ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 5.panta otrās daļas 1., 5., 11. un 12.punkts.

³⁰⁸ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 11.panta septītā daļa.

³⁰⁹ Ministru kabineta 17.11.2009. instrukcijas “Ministriju un citu centrālo valsts iestāžu rezultātu un to rezultatīvo rādītāju izstrādes un novērtēšanas metodika” 11.punkts un 31.punkts.

³¹⁰ Resurss pieejams: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/images-legacy/pkc_rokasgramata_090316_web.pdf, resurss skatīts 05.07.2019.

³¹¹ Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktora 18.03.2019. elektroniski sniegtā informācija.

³¹² Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei. Sestais ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību. Briselē, 06.02.2019. COM (2019) 51.

³¹³ Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei. Sestais ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību. Briselē, 06.02.2019. COM (2019) 51.

³¹⁴ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 5.lpp.

³¹⁵ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683) 11.lpp.

³¹⁶ Justīna Hudenko “Publiskas lietošanas dzelzceļa infrastruktūras optimālas attīstības modeļu izstrāde un pielietošana”, promocijas darbs, 45.lpp.

³¹⁷ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam rezultatīvais rādītājs – “CO₂ izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos (%) attiecībā pret 2012.gadu” un Indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānā 2018.–2022.gadam rezultatīvais rādītājs – “CO₂ emisijas Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas projekta rezultātā būs iespējams samazināt dzelzceļa pārvadājumos no 225 126 CO₂ t/ 2012.gadā līdz 180 000 CO₂ t/gadā, kad projekts tiks pabeigts (efekts no projekta īstenošanas ir ekvivalents 45 126 t/ samazinājumam katrā gadā)”.

³¹⁸ Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktora 18.03.2019. elektroniski sniegtā informācija.

³¹⁹ Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktora 18.03.2019. elektroniski sniegtā informācija.

- ³²⁰ Attīstības plānošanas sistēmas likums, Ministru kabineta 17.11.2009. instrukcija “Ministriju un citu centrālo valsts iestāžu rezultātu un to rezultatīvo rādītāju izstrādes un novērtēšanas metodika”.
- ³²¹ VAS “Latvijas dzelzceļš” Investīciju komitejas 10.10.2019. sēdes protokols Nr.9.
- ³²² Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam īstenošanas uzraudzības ziņojums (2017.gads).
- ³²³ Ziņojums “Kā Latvija sasniedz tās attīstības mērķus?”. Resurss pieejams <https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2020%20vidusposma%20zinojums.pdf>, resurss skatīts 06.05.2019.
- ³²⁴ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas 01.11.2018. elektroniski sniegtā informācija.
- ³²⁵ Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam īstenošanas uzraudzības ziņojums (2017.gads).
- ³²⁶ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73) 31.–36.lpp.
- ³²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 21.11.2012. Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 3.apsvērum.
- ³²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 21.11.2012. Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 8.panta pirmais punkts.
- ³²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 21.11.2012. Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu 64.panta pirmais punkts.
- ³³⁰ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 5.panta otrā daļas 9.punkts.
- ³³¹ Dzelzceļa likuma 9.panta otrā daļa.
- ³³² Grozījumi Dzelzceļa likumā. Resurss pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/3C9733F0828FC8B8C2257F15002E8D54?OpenDocument>, resurss skatīts 04.11.2019.
- ³³³ Ministru kabineta 16.12.2014. noteikumu Nr.784 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā” VI. Sadaļa.
- ³³⁴ Latvijas dzelzceļa auditētie gada pārskati, <https://www.ldz.lv/lv/audit%C4%93ti-gada-p%C4%81rskati>, skatīts 14.01.2020.