**Informatīvais ziņojums**

**“Par valsts līdzdalību valsts akciju sabiedrībā “Pasažieru vilciens””**

# 1.Ievads

Saskaņā ar Likuma 7. pantu publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt katru tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību Likuma 4. panta nosacījumiem. Lēmumu par publiskas personas līdzdalības saglabāšanu kapitālsabiedrībās pieņem attiecīgās publiskās personas augstākā lēmējinstitūcija.

Ņemot vērā minēto, šajā informatīvajā ziņojumā ir izvērtēta valsts līdzdalības akciju sabiedrībā “Pasažieru vilciens”(turpmāk arī – PV) nepieciešamība.

# Vēsturiskās un pašreizējās situācijas apraksts

 PV ir valsts kapitālsabiedrība, kuras 100% (reģistrētais un apmaksātais pamatkapitāls 20 868 047 EUR) kapitāla daļas pieder valstij Satiksmes ministrijas personā. PV ir reģistrēta komercreģistrā ar reģistrācijas numuru 40003567907, juridiskā adrese – Turgeņeva iela 14, Rīga, LV-1050, Latvija.

Satiksmes ministrija kļuva par PV valsts kapitāla daļu turētāju, pamatojoties uz 2008.gada 2. septembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.526 “Par akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” akciju pirkšanu un akciju turētāju”, ar kuru Satiksmes ministrijai tika atļauts valsts vārdā pirkt PV akcijas un slēgt ar VAS “Latvijas dzelzceļš” attiecīgu pirkuma līgumu. Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteikto publiska persona pirms kapitālsabiedrības dibināšanas vai līdzdalības iegūšanas esošā kapitālsabiedrībā veic paredzētās rīcības izvērtējumu, ietverot arī ekonomisko izvērtējumu, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt noteiktos mērķus – piemēram, kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai. Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 2. punktu, 8. panta trešo daļu un 8. panta septītās daļas 1. punktu, kā arī Ministru kabineta 2008. gada 2. septembra rīkojumu Nr.526 “Par akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” akciju pirkšanu un akciju turētāju”, 2008. gada 19. decembrī tika noslēgts Pasūtījuma līgums, ar kuru valsts ir piešķīrusi AS “Pasažieru vilciens” tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu, tādejādi nodrošinot iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus.

PV galvenais darbības veids ir pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu. Pakalpojums galvenokārt tiek sniegts valsts Pasūtījuma līguma ietvaros, ko pārrauga VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk arī – ATD). Galvenie Pasūtījuma līgumā ietvertie nosacījumi: par pakalpojumu nodrošināšanas kārtību un apjomu (maršrutu un kustības saraksts, reisu uzskaite, pakalpojuma tarifs, pakalpojuma sniegšanā izmantojamie vilcieni), par kompensācijas sniegšanu un apmēru (attiecībā uz noteiktām sabiedrības grupām, VAS “Latvijas dzelzceļš” infrastruktūras izmantošanu, finansiālo darbību). Līguma izpildē notiek sadarbība ar AS “LatRailNet”, kas nodrošina dzelzceļa jaudas sadali, piešķirot tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru. PV sadarbojas arī ar VAS “Latvijas dzelzceļš”, kas ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, sniedzot priekšlikumus infrastruktūras attīstības plāniem, t.sk. pasažieru piekļuves infrastruktūras uzlabojumiem un infrastruktūras kvalitātes un tehniskā stāvokļa uzlabojumiem.

PV ir AS “VRC Zasulauks” (reģistrēta komercreģistrā ar reģistrācijas numuru 50003621571, juridiskā adrese – Kandavas iela 42A, Rīga, LV-1083, Latvija) 51% kapitāldaļu īpašnieks. Saskaņā ar tiesas spriedumu 2020. gada 3. martā pasludināts AS “VRC Zasulauks” maksātnespējas process.

No 2015. gada 1. aprīļa PV pilnībā pārņēma ritošā sastāva uzturēšanas un kapitālo remontu darbības virzienu no meitas sabiedrības AS “VRC Zasulauks”.

Lai PV kā dzelzceļa pasažieru pārvadātājs un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs varētu īstenot savus pakalpojumus, saskaņā ar Dzelzceļa likuma 34. panta pirmās daļas noteikumiem Valsts dzelzceļa administrācija PV ir izsniegusi pārvadātāja beztermiņa licenci. Šī licence PV dod tiesības sniegt pakalpojumus visā Eiropas Savienības teritorijā.

Lai iegūtu tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai un garantētu drošu pakalpojumu sniegšanu, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija PV ir izsniegusi drošības sertifikātu. 2018. gada 5. augustā izsniegts Drošības sertifikāts – A daļa, kas apliecina drošības pārvaldības sistēmas pieņemšanu Eiropas Savienībā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un piemērojamiem valsts tiesību aktiem, un B daļa, kas apliecina, ka dzelzceļa pārvadājuma uzņēmuma pieņemtie noteikumi, lai izpildītu īpašās prasības, kas nepieciešamas attiecīgā tīkla drošai ekspluatācijai, ir saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un piemērojamiem valsts tiesību aktiem.

Savukārt Valsts civilās aizsardzības plāna nosacījumu izpildei PV ir izstrādāts rīcības plāns cilvēku evakuācijai pa dzelzceļu zemestrīces, radiācijas avārijas vai citos ārkārtas gadījumos. Saskaņā ar minēto plānu PV nodrošina savu resursu – elektrovilcienu un dīzeļvilcienu sastāvu – formēšanu, darbaspēka pieejamību cilvēku evakuācijai ar ritošo sastāvu.

# PV nozīme transporta nozarē un vispārējais stratēģiskais mērķis

PV kā sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic komercdarbību, kas ir saistīta ar tai piešķirtā Pasūtījuma līguma izpildi pārvadājuma pakalpojumu sniegšanā pa dzelzceļu, kas ir stratēģiski svarīga valsts, pašvaldību un sabiedrības attīstībai un funkcionēšanai, kā arī tautsaimniecībai kopumā.

Pasūtījuma līgums ir spēkā līdz 2024. gada 31. decembrim, un tajā (3.2. punkts un 4.2.6. punkts) noteikts, ka līguma termiņš pagarinās par 7,5 gadiem un līgums darbojas līdz 2031. gada 30. jūnijam, ja PV līdz 2019. gada 31. decembrim veic jauna ritoša sastāva iegādi vai modernizāciju, būtiski palielinot amortizējamo aktīvu vērtību, kas nepieciešama līguma izpildei. Lai gan AS “Pasažieru vilciens” 2019. gada 30. jūlijā noslēdza līgumu par jaunu elektrovilcienu iegādi*,* ievērojot Eiropas Komisijas skaidrojumu par Regulas Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – Regula) 4. panta 4. punkta piemērošanu, šajā gadījumā Pakalpojuma līguma pagarināšana nav pieļaujama, jo jaunā ritošā sastāva iegādei tika piešķirts valsts budžeta finansējums. Savukārt Regulas 5. panta 6. punkts noteic, ka, “*Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.*” Regulas 8. panta 2. punkts noteic, ka attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu 5. pantu piemēro no 2019. gada 3. decembra un beidz piemērot no 2023. gada 25. decembra un to līgumu termiņš, kuri piešķirti saskaņā ar 5. panta 6. punktu laikā no 2019. gada 3. decembra līdz 2023. gada 24. decembrim, nepārsniedz 10 gadus. No minētā izriet, ka līdz 2023. gada 24. decembrim ar PV var tieši noslēgt pakalpojumu valsts līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu ar termiņu 10 gadi. Šāda iespēja apstiprināta arī Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta 2020. gada 2. marta vēstulē ietvertajā skaidrojumā, norādot, ka šobrīd Regulas 5. panta 6. punkts ir spēkā un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumu tieša piešķiršana kā izņēmums ir iespējama.

PV Pasūtījuma līguma ietvaros sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos organizē VSIA “Autotransporta direkcija”, kas ir administrējošā institūcija, attiecīgi lēmējinstitūcija ir Sabiedriskā transporta padome.

Sabiedriskā transporta padome pieņem lēmumus sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas jomā, t.i., par vienotas pieejas nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumiem, par kvalitātes prasību noteikšanu, par vienota maršruta tīkla apstiprināšanu, par valsts pasūtījuma veikšanu, braukšanas maksas noteikšanu un valsts budžeta līdzekļu izlietošanu sabiedrisko transporta pakalpojumu nodrošināšanā iedzīvotājiem.

**Transporta nozares plānošanas dokumentu piemērošana un izpilde PV darbībā**

PV kā sabiedriskā pakalpojuma sniedzējs darbojas un ievēro, ņemot vērā Eiropas Savienības transporta politikas aktus, Latvijas Nacionālās attīstības plānu, Transporta attīstības pamatnostādnes, Satiksmes ministrijas kā transporta nozares politikas veidotāja koncepciju.

Eiropas Komisija 2011. gada Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (turpmāk – Baltā grāmata) noteica mērķi līdz 2050. gadam panākt, lai vairums pasažieru vidēji garā attālumā (> 300 kilometri) tiktu pārvadāti ar vilcienu. Vienlaikus vidējā termiņā (līdz 2030. gadam) būtu jātrīskāršo ātrgaitas dzelzceļa tīkla kopgarums un jāsaglabā blīvs dzelzceļa tīkls visās dalībvalstīs. Eiropas Savienības transporta politikas līmenī pasažieru pārvadājumi ar vilcienu ir prioritāte. PV 2019. gadā veiktā klientu apmierinātības pētījuma rezultāti liecina, ka lielākā daļa jeb 88% pasažieru ir apmierināti ar vilcienu satiksmi Latvijā un ieteiktu šo pakalpojumu izmantot arī citiem. Aptauja iezīmē kopumā pozitīvas tendences. Visnoteiktāk par to liecina 5 galvenās tēmas (apmierinātība ar biļetēm, informāciju, drošību, pieturām, vilcieniem) apkopojošais pasažieru apmierinātības indekss, kas piecu gadu laikā ir visaugstākais jeb 49.5 punkti (+1 salīdzinājumā ar 2018. gadu). Pētījums parāda, ka ar dažāda veida aktivitātēm un akcijām PV spēj piesaistīt jaunus pasažierus, kuri līdz šim nav izvēlējušies vilcienu kā savu ikdienas transporta veidu. Iegūtie dati liecina, ka 15% no pasažieriem, kas vilcienu ir uzsākuši lietot pēdējā gadā laikā, ir kļuvuši par pastāvīgiem pasažieriem, jo izmanto vilcienu vismaz 5 reizes nedēļā. Vilciena izvēli noteicošie faktori ir brauciena izmaksas (53%); kustības grafiks (48%); ātrums (40%).

Latvijas Nacionālās attīstības plānā (NAP) 2021.-2027. gadam ir noteikts rīcības virziens “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” ar mērķi “integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (“Rail Baltica”) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti”. Šī rīcības virziena uzdevums ir “multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaulu” izveidošana, integrējot “Rail Baltica” esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību, turpinot dzelzceļa elektrifikāciju, vienlaikus attīstot drošu autoceļu un ielu infrastruktūru un nodrošinot ērtus savienojumus starp vilcienu un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot piekļūstamības prasības”. Kā viens no rīcības virziena mērķa indikatoriem ir noteikts “dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos”, 2027. gadā sasniedzot 12% (bāzes vērtība ir 7,38% 2018. gadā).

NAP 2021.-2027. gadam noteikto transporta politikas virzienu stiprina arī Transporta attīstības pamatnostādnes (TAP). TAP 2014.–2020. gadam mērķis ir “konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus”. Līdz šim TAP 2020. gadam izvirzītās prioritātes ir tikušas ievērotas – ir uzsākts Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekts, kā arī sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana.

TAP 2021.–2027. gadam šobrīd ir izstrādes procesā, un šajā dokumentā kā transporta politikas mērķis ir izvirzīta “integrēta transporta sistēma, kas nodrošina efektīvu, ilgtspējīgu, drošu un gudru cilvēku un kravu mobilitāti, tādējādi veicinot valsts ekonomisko izaugsmi, nodrošinot uzņēmējdarbības vides pieejamību un dodot ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs”. Izvirzītais mērķis nodrošina pēctecību līdz šim veiktajiem ieguldījumiem dzelzceļa attīstībā.

Latvijas ekonomiskās attīstības struktūra ir monocentriska – Rīgas reģions 2016. gadā saražoja 53,9% no IKP. IKP uz vienu iedzīvotāju atšķirības Rīgā un reģionos ir nozīmīgas – Rīgā 2016. gadā tie bija 21 078 EUR uz iedzīvotāju, savukārt Pierīgā – 10 445 EUR, Kurzemē – 9505 EUR, Vidzemē – 8 404, Zemgalē – 8046, Latgalē – 8046 EUR. Sagaidāms, ka tuvākajos gados Rīga saglabās valsts ekonomiskā centra pozīciju un lielu darba vietu koncentrāciju, kas nozīmē darbaspēka svārstmigrāciju no reģioniem uz Rīgu. Kontekstā ar ES politiku, kuras mērķis ir veicināt pasažieru pārvietošanos ar vilcienu, ir būtiski ieguldīt kvalitatīvā sabiedriskā transporta nodrošinājuma attīstībā, uzlabojot Rīgas savienojumu ar reģionālajiem centriem.

Līdz ar Rīgas un Pierīgas ekonomisko attīstību pasažieru plūsma galvenokārt notiek no reģioniem uz galvaspilsētu. Saskaņā ar PV ikgadējā klientu apmierinātības pētījuma datiem trešdaļa respondentu vilcienu izmanto vairāk nekā 7 gadus un visbiežāk (50%) to dara, lai dotos uz vai no darba. Vairākums (61%) vilcienā konkrētā maršrutā pārvietojas katru otro dienu. Ņemot vērā, ka 47% respondentu aicina ieviest vairāk ekspress reisu, kad vilciens apstājas mazāk pieturās, var secināt, ka šo pasažieru ikdienas maršruts ir reģionos ārpus Rīgas. Tā kā pārvietošanās darba vajadzībām visbiežāk nozīmē regulārus braucienus (vairākas dienas nedēļā, abos virzienos), būtiski pielāgot vilcienus un pakalpojumu pasažieru vajadzībām.

Rīgas un Pierīgas reģions nodrošina lielāko daļu valsts iekšzemes kopprodukta (IKP), kamēr pārējie reģioni savā ekonomiskajā izaugsmē ir uz pusi lēnāki. Šis ir nozīmīgs aspekts, ko PV vērtē, plānojot reisu un infrastruktūras attīstību, jo pasažieru plūsma galvenokārt ir virzienā uz Rīgu. Līdz ar Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju (Koncepcija) ieviešanu PV loma pasažieru pārvadājumu tirgū būs vēl nozīmīgāka nekā šobrīd, jo tieši dzelzceļš būs primārais savienojums reģionālajiem centriem ar Rīgu. Kontekstā ar ES politiku, kuras mērķis ir veicināt pasažieru pārvietošanos ar vilcienu, ir būtiski ieguldīt kvalitatīvā sabiedriskā transporta nodrošinājuma attīstībā, uzlabojot Rīgas savienojumu ar reģionālajiem centriem.

**Ritošā sastāva nomaiņa**

Saskaņā ar “Škoda Vagonka” a.s*.* līgumu par jaunu elektrovilcienu piegādi, kas stājās spēkā 2019. gada 29. augustā, 2023. gada beigās vilcienu pārvadājumus nodrošinās 32 jauni elektrovilcieni, bet pakāpeniska piegāde PV sāksies ar 2022. gada otro ceturksni (skat. tabulā).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Ceturksnis (Q) | Kopā |
| Q2 | Q3 | Q4 |
| 2022. gads | 6 | 3 | 14 | 23 |
| 2023. gads | 0 | 0 | 9 | 9 |

Saskaņā ar Elektrovilciena biznesa plāna projektu jauno elektrovilcienu iegādei viens no būtiskiem faktoriem potenciālo pasažieru piesaistei ir regulārā intervāla grafika ieviešana 2022. gada trešajā ceturksnī. Tiek paredzēts, ka regulārais intervāla grafiks ne tikai palielinās vilcienu pieejamību, bet arī sniegs vispārēju priekšstatu, kad (vai pēc cik ilga laika) gaidāms vilciens, nemeklējot kustības sarakstu.

Elektrovilcienu biznesa plāna projekts paredz, ka atbilstoši pasažieru plūsmai ir iespējami četri intervāla grafiki:

• darbadienu – ar specifisku mērķi apkalpot regulāro pasažieru plūsmu. Tas visa gada garumā paredz intensīvu kustības grafiku darbadienu rītos no plkst. 7.00 līdz 9.00 virzienā uz Rīgu un pēcpusdienā no plkst. 16.00 līdz 20.00 virzienā no Rīgas. Pārējās dienas stundās vilcieni kursēs standarta režīmā;

 • brīvdienu režīms – vilciens kursēs standarta režīmā visas dienas garumā;

• vasaras režīms – līnijās ar sezonālo pasažieru īpatsvaru (Tukums2–Rīga un Skulte–Rīga) visas dienas garumā – no plkst. 9.00 līdz 19.00 – vilciens kursēs intensīvajā režīmā. Turklāt līnijās ar sezonālo pasažieru īpatsvaru vilciens intensīvajā režīmā kursēs arī brīvdienās;

• zemas intensitātes režīms vakaros pēc plkst. 21.00 (dažās līnijās – 22.00), kad ir neliela pasažieru plūsma.

PV ir izstrādāts plāna projekts ilgtermiņa periodam ritošā sastāva nomaiņai arī neelektrificētajās līnijās. Plānā ir izdalīti trīs posmi.

**1. posms – iegādāties pirmos dīzeļvilcienus – DMU (līdz 2023. gadam).** Laika periodā līdz 2023. gada beigām plānots iegādāties astoņus DMU vilcienus ar 220 līdz 250 sēdvietām, kuru platforma (modelis) jau tiek ekspluatēts ES tirgū (1520 mm tīklā). Saskaņā ar ilgtermiņa plānu šos vilcienus līdz 2050. gadam ir plānots aizstāt ar bezizmešu autonomās vilces tehnoloģijas vilcieniem vai elektrovilcieniem.

Vienlaikus ar DMU modeļu vilcienu iegādi plānota atteikšanās no pašlaik ekspluatācijā esošajiem DR1A sastāviem.

**2. posms – sākt iegādāties jaunos bimodālos vilcienus, kā arī mazas ietilpības vilcienus (2024.–2027. gads).** Kopskaitā šajā periodā paredzēta 11 bimodālo vilcienu un 10 mazas ietilpības vilcienu (t.sk. akumulatoru elektrovilcieni Rīga – Bolderāja līnijai) iegāde. Laika periodā līdz 2027. gada beigām ir plānots pilnībā atteikties no DR1AM modeļa vilcieniem.

**3. posms – pilnīga esošo ritekļu nomaiņa (līdz 2035. gadam).** Pavisam laika periodā līdz 2035. gadam tiktu pilnībā nomainīti esošie ritekļi, tādējādi nodrošinot plānoto attīstību. Atkarībā no prognozētā pieprasījuma un iespējām veidot atbilstīgu pārvadājumu piedāvājumu (t.sk. izveidojot integrētu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, pilnvērtīgi attīstot dzelzceļa infrastruktūru (vilcienu kustības ātrumu uzlabojumi un līniju elektrifikācija)) šajā periodā paredzēts realizēt divas opcijas – papildus iegādājoties līdz 15 BMU (bimodālajiem) vilcieniem vai elektrovilcieniem reģionālo līniju apkalpošanai. Perioda beigās ir plānots atteikties no DR1AC vilcienu ekspluatācijas.

Šāds ritošā sastāva nomaiņas modelis spēj apmierināt esošo un potenciālo PV pasažieru vēlmes un pārvietošanas paradumus un mudināt arvien vairāk un biežāk izmantot PV pārvadājumu pa dzelzceļu pakalpojumus.

**Depo izveide**

Saskaņā ar Ministru kabineta 2019. gada 23. jūlija rīkojumu Nr.385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” 1.punktu Satiksmes ministrijai (akciju sabiedrībai "Pasažieru vilciens") atļauts uzņemties valsts budžeta ilgtermiņa saistības laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam, lai nodrošinātu akciju sabiedrībai "Pasažieru vilciens" finansējumu, kas nepārsniedz 255 888 753 *euro*, 32 jaunu elektrovilcienu, rezerves daļu fonda pieciem gadiem un elektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādei (noslēdzot līgumu ar *ŠKODA VAGONKA A. S.*), kā arī vilcienu remontu centra izbūvei.

Tā kā esošo elektrovilcienu nomaiņa ar 32 jauniem, mūsdienu prasībām atbilstošiem elektrovilcieniem vienlaikus ietver arī saistītas darbības, t. i, ritošā sastāva apkopes centra - vilcienu remontu centra (Depo) – izveidi, PV ir veicis un šobrīd veic Depo izbūvei nepieciešamos priekšdarbus. Ir veikta Depo būvniecības priekšizpēte un izvēlēta ekonomiski izdevīgākā un stratēģiski atbilstošākā jaunā Depo būvniecības vietas alternatīva. Uzsākta sadarbība ar AS “RB Rail”, AS “Rail Baltica” projekta "Rīgas mezgla optimizācija" izpētes ietvaros veiktajā papildizpētē par kopīga PV un AS “Rail Baltica” duālā Depo/apkopes centra izveides iespējām. Pētījuma rezultāts ir sagaidāms uz 2020. gada septembri un ir ļoti būtisks tālākai Depo būvniecības projekta attīstībai un būvniecības ieceres sagatavošanai.

Depo, kura izbūve paredzēta līdz 2020. gadam, PV plāno veikt gan esošā, gan jaunā ritošā sastāva apkopes un uzturēšanas darbus.

**Biļešu tirdzniecības sistēmas tehniskā infrastruktūra**

Biļešu tirdzniecības nodrošināšanai PV izmanto 2020. gada februārī ieviesto informācijas sistēmu “BUKS”. Tā nodrošina biļešu kasu darbību, izmantojot mūsdienīgu programmas saskarni ar lietotāju, elektronisko biļešu iegādi PV mājaslapā un mobilajā lietotnē. Sistēma uzglabā informāciju par pieejamajiem biļešu veidiem, to izcenojumiem, kā arī iegādāto biļešu skaitu. Pašlaik notiek darbs pie sistēmas “BUKS” sasaistes ar biznesa inteliģences sistēmu “Jedox” daudzveidīgu un elastīgi veidojamu atskaišu iegūšanai. Sistēmu “BUKS” vada Biļešu tirdzniecības sistēmas daļas personāls, bet uztur ārējais pakalpojuma sniedzējs. Šobrīd PV notiek aktīvs darbs pie jaunu mobilo kases aparātu izstrādes ar maksājumu karšu pieņemšanas, biļešu pārdošanas un validācijas funkcijām. Šo kases aparātu ieviešana darbībā vilcienu sastāvos tiek plānota 2020. gada laikā.

2020. gada laikā PV tiek plānots paplašināt elektronisko biļešu klāstu, ieviešot abonementa biļeti. Kā nākamais solis biļešu iegādes izmaksu optimizācijai tiks uzstādīti biļešu automāti.

ATD strādā pie vienotas biļešu noliktavas, līdz ar to tuvākajos gados PV pielāgos biļešu tirdzniecības sistēmas, lai spētu veikt datu apmaiņu ar jaunizveidoto centralizēto biļešu noliktavu.

PV vidēja termiņa darbības stratēģija ir balstīta uz iepriekšminētajiem plānošanas dokumentiem un izstrādātiem attīstības modeļiem.

Ņemot vērā minētās minēto, PV vispārējais stratēģiskais mērķis ir:

Nodrošināt ilgtspējīgus, pieejamus un nepārtrauktus pasažieru pārvadājumus, kas atbilst **efektīvas mobilitātes vajadzībām un veicina reģionu sasniedzamību, veicināt iedzīvotāju uzticību dzelzceļa sabiedriskajam transportam, padarot to par apzinātu un racionālu izvēli sniegto pakalpojumu ērtuma un kvalitātes dēļ, un attīstīt Baltijas reģionā konkurētspējīgus un ekonomiski pamatotus mobilitātes pakalpojumus.**

1. Valsts līdzdalības saglabāšanas izvērtējums

Satiksmes ministrija kā vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta nozarē, kas veido transporta nozares politiku, izstrādājot politikas plānošanas dokumentus, kā arī uzraugot plānošanas dokumentos paredzēto pasākumu īstenošanu, visefektīvāk šīs darbības var veikt, ja ir kapitāla daļu turētājs PV. PV darbojas vienotā publiskās lietošanas dzelzceļā infrastruktūras tīklā, kura pārvaldīšanu nodrošina un uzturēšanu un attīstību veic VAS “Latvijas Dzelzceļš”, kuras kapitāla daļu turētājs ir Satiksmes ministrija. Attiecīgi Satiksmes ministrija kā vadošā valsts pārvaldes iestāde dzelzceļa nozarē un kapitāla daļu turētājs var vislabāk nodrošināt koordinētu sadarbību attīstības plānošanas un kopīgu investīciju projektu realizēšanā.

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

1) tiek novērsta tirgus nepilnība — situācija, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā;

2) publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai;

3) tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Saskaņā ar šī informatīvā ziņojuma 3. daļā norādīto Sabiedrības darbība atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 2. punkta nosacījumiem, proti:

**PV darbības rezultātā tiek sniegti pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.** PV kā sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic stratēģiski svarīgus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, nodrošinot ilgtspējīgus, pieejamus un nepārtrauktus pasažieru pārvadājumus, kas atbilst efektīvas mobilitātes vajadzībām un veicina reģionu sasniedzamību, veicinot iedzīvotāju uzticību dzelzceļa sabiedriskajam transportam, padarot to par apzinātu un racionālu izvēli sniegto pakalpojumu ērtuma un kvalitātes dēļ, un attīstot Baltijas reģionā konkurētspējīgus un ekonomiski pamatotus mobilitātes pakalpojumus.

Papildus Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta otrajā daļā ir noteikts, ka, veicot izvērtējumu, kas pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt šī likuma 88. panta pirmajā daļā noteiktos mērķus, publiska persona konsultējas ar kompetentajām institūcijām konkurences aizsardzības jomā un komersantus pārstāvošām biedrībām vai nodibinājumiem. Atzīmējams, ka, tā kā tirgū nav komersantu, kuri būtu specializējušies sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā (pasažieru pārvadāšanā) reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu, šādas konsultācijas nav veiktas. Specifisku šo pārvadājumu jomu padara arī Latvijā esošais infrastruktūras modelis, t.i., sliežu ceļu platums 1520 mm, kas ir pretstatā Eiropas Savienībā un trešajās valstīs izplatītajai infrastruktūrai ar sliežu platumu 1435 mm.

PV ir nepieciešamās iestrādnes, zināšanas un kompetences, kā arī resursi, lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumu pakalpojumus augstā līmenī.

Ievērojot minēto, valsts līdzdalības saglabāšana PV ir būtiska, lai arī turpmāk nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu (pasažieru pārvadāšanu) reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu.

**Ievērojot minēto, ir pamats secināt, ka PV komercdarbība atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 2. punktam, un valsts līdzdalība PV ir saglabājama arī turpmāk.**

**5. Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

Ņemot vērā iepriekš minēto, Satiksmes ministrija ierosina saglabāt valsts līdzdalību PV.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I. Stepanova