

**Ministru prezidentam Kr.Kariņa kungam**  
Brīvības bulv.36, Rīga,

AS "Latvijas Dzelzceļš"  
Padomes priekšsēdētājam  
**Jānim Langes kungam**

Padomes locekļiem:  
**Jānim Laizāna kungam**  
**Andrim Maldupa kungam**

Ģenerālprokuratūra  
**Ģenerālprokuroram Ērikam Kalnmeiera kungam**  
Kalpaka bulvāris 6, Rīga

Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs  
**Priekšniekam Jēkabam Straumes kungam**  
Citadeles iela 1, Rīga

**OECD Headquarters** (vadības sēdeklis)  
2 rue Andre Pascal, 75775 Paris Cedex 16,  
Francija

Nacionālās drošības Komisija  
**Priekšsēdētājam M.Kučinska kungam**  
Saeima, Jēkaba iela 11, Rīga

**Valsts kanceleja** (kontaktpunkts)  
Brīvības bulvāris 36, Rīga

Edvīna Bērziņa  
Avotu iela 35 dz.8, Rīga, LV 1009  
un  
Aivara Strakšas  
Strēlnieku iela 9-1, Sigulda, LV 2150

Rīga, 2019.gada 08.maijā.

*Par satiksmes ministra Tāļa Linkaita īstenotajām darbībām pret AS "Latvijas Dzelzceļš", kas vērstas uz Latvijas valsts uzņēmuma "Latvijas Dzelzceļš" darbības graušanu, iespējams, AS "Baltijas Ekspresis" interesēs, ar mērķi pri(h)vatizēt LDz, pirms tam LDz būtiski novājinot cenas samazināšanai*

[1.] 2019.gada 23.janvārī par satiksmes ministru kļuva Tālis Linkaits. Jau faktiski no pirmās dienas T.Linkaits izrādīja ārkārtīgi pastiprinātu interesi par AS “Latvijas Dzelzceļš” un, jo sevišķi, par sabiedrības aizsargājamo komerciālo informāciju. Labticīgu nodomu vadīta Sabiedrība pieprasīto informāciju arī operatīvi sniedza.

Tomēr kopš T.Linkaits ir satiksmes ministrs viņam ar AS “Latvijas Dzelzceļš” nav bijusi neviena divpusēja saruna. Lai gan LDz ir lielākais darba devējs Latvijā, starptautiski zināms tranzīta nozares uzņēmums, nodarbina aptuveni 10 000 darbinieku, ir lielākais sociālā un iedzīvotāju ienākumu nodokļa maksātājs valstī, ministrs nav uzskatījis par vajadzīgu ne reizi tikties, lai pārrunātu uzņēmuma attīstību, vajadzības un tās perspektīvas.

AS “Latvijas Dzelzceļš” (turpmāk – LDz) valdes darbību tostarp rūpīgi uzrauga arī Padome, pieprasot analīzei dažādu informāciju pirms lēmumu pieņemšanas un arī veicot lēmumu izpildes pēckontroli. Padome LDz valdes darbību uzrauga pēc būtības, nevis virspusēji vai pavirši.

Lai gan nekādi pārkāpumi valdes darbībā netika konstatēti, pēkšņi 2019.gada 07.maijā vispirms sapulcē ar LDz un sekojošajā jau iepriekš ministra speciāli sasauktajā plašsaziņu preses konferencē plkst.11.15, T.Linkaits paziņoja, ka LDz valde nepelnot viņa uzticību, un viņš ir pārliecināts, ka valdes locekļi ir atbrīvojami. Ministrs publiski apgalvoja, ka uzņēmumā notiek potenciāla korupcija un shēmošana, daudzas lietas tiek darītas necaurspīdīgi, un tādēļ trīs valdes locekļi ir atbrīvojami. Ministrs acīmredzami pārkāpj savas tiesības, jo viņš nav kapitāla daļu turētāja pārstāvis, viņš izdara izteiktu publisku spiedienu uz LDz Padomes locekļiem, lai panāktu valdes locekļu atbrīvošanu.

Neoficiāli ir zināmi visu trīs satiksmes ministra T.Linkaita noskatīto personu uzvārdi, kurus Padomei būs jāieceļ par valdes locekļiem. Šādos apstākļos nekāda profesionālu atlase nebūs iespējama, un spēcīgi kandidāti nemaz nepieteiksies, zinot, ka politiķis valdes locekli bez pamata pēkšņi var atbrīvot no amata, publiski viņi vēl arī nomelnojo.

Vēršam uzmanību, ka kopš ministrs stājās amatā līdz viņa publiskajam paziņojumam, viņš ar valdi praktiski ir ticis tikai vienu reizi par konkrētu šauru jautājumu loku, interesi par uzņēmuma darbības uzlabošanu, infrastruktūras uzlabošanu, vai kravu pārvadājumu problēmu risināšanu, nav izrādījis, bet savu uzmanību pastiprināti koncentrējis uz šauru jautājumu loku – vairākiem Eiropas Savienības fondu līdzfinansētiem projektiem, tostarp elektrifikāciju (drīzāk – ieviešanas nepieļaušanu), un LDz koncerna konkurētspējas graušānu, kas rada ārkārtīgi lielas priekšrocības vienai konkrētai privātfirmai, t.i., AS “Baltijas Ekspresis”, kuru visticamāk kontrolē R.Meroni.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Patiesībā jautājums par to, kam īsti pieder šī komercsabiedrība “Baltijas Ekspresis” ir ļoti pamatots un nozīmīgs – AS “Baltijas Ekspresis” strauji audzē kravu pārvadājumu daļu, cenšas pārņemt depo ēkas nozīmīgās Latvijas pilsētās, ir nozīmīgs infrastruktūras lietotājs, tomēr patiesā labuma guvējs nav zināms.

Tādejādi satiksmes ministra T.Linkaita ilgstošas un mērķtiecīgas rīcības rezultātā, mūsaprāt, ir saskatāmi divi ārkārtīgi būtiski riski LDz pastāvēšanai nākotnē.

## **[2.] Latvijas valsts akciju sabiedrības “Latvijas Dzelzceļš” iespējamā iespējamā pri(h)vatizācija AS “Baltijas Ekspresis” interesēs**

Kopš 2018.gada ārkārtīgi pastiprināti dzelzceļa kravu pārvadājumu, vagonu un lokomotīvu izmantošanas, remonta sektoros interesi izrāda AS “Baltijas Ekspresis”. No plašsaziņas līdzekļos atspoguļotā var secināt, ka patiesai labuma guvējs šajā uzņēmumā ir R.Meroni.

Šī privātkompānija pati par sevi savas darbības nodrošināšanu, attīstību, vēl jo mazāk - pakalpojumu paplašināšanu, mūsaprāt, nav spējīga nodrošināt, bez iedzīvošanās uz sabiedrības rēķina. Tas var notikt tikai un vienīgi uz LDz koncerna rēķina, t.i., LDz meitas uzņēmumam “LDz Cargo” būtu jādod vagoni un lokomotīves nomā šim AS “Baltijas Ekspresis” par zemvērtību, “Ritošā sastāva Serviss” vagonu apkopi vai lokomotīvu remonts jāveic par zemvērtību, un maksa par infrastruktūras lietošanu šim privātkomersantam jāpiemēro ārkārtīgi zema, zemāka par pašizmaksu. Citiem vārdiem sakot, ka publiskā manta, kas ir LDz pārvaldījumā vai īpašumā, jādod privātajam par nesamērīgi zemu cenu.

LDz koncerns savā darbībā vadās tikai un vienīgi no pareizas un tiesiskas normatīvo aktu piemērošanas un tikai un vienīgi atbilstoši komerciālajām interesēm. Galu galā, LDz ir Latvijas valstij piederošs uzņēmums - valstij ir ārkārtīgi nozīmīgi nodrošināt infrastruktūras kā aktīva saglabāšanu un attīstību. Tāpat ir svarīgi gūt ieņēmumus. Līdz šim LDz nedeva nepamatotas priekšrocības AS “Baltijas Ekspresis”. Jāuzsver, ka iepriekš izteiktie AS “Baltijas Ekspresis” pārmetumi vienmēr tikuši atspēkoti kā nepamatoti.

Tieši tādēļ, AS “Baltijas Ekspresis” uzsāka ofensīvas darbības. Vispirms šī sabiedrība pieņēma par savas kompānijas vadītāju - LDz meitas sabiedrības “LDz Cargo” valdes priekšsēdētāju Māri Bremzi.

Tā kā bija pamatotas aizdomas, ka M.Bremze jau iepriekš nebija strādājis tikai LDz koncerna interesēs, viņš bija zaudējis uzticību, bet pierādījumu trūkuma dēļ viņam izmaksāja pat vērienīgu kompensāciju, lai viņš nestrādātu pie konkurenta. Kolīdz M.Bremze sāka strādāt pie konkurenta, to pat vadot, LDz Cargo bija spiests viņu un AS “Baltijas Ekspresis” sūdzēt tiesā par būtiskas naudas summas piedziņu, jo M.Bremze saņēmis ievērojamu atlīdzību par nekonkurēšanās vienošanās izpildi. Tagad lieta ir tiesā un izskatīšana bija nolikta 2019.gada 7.maijā.

Vienlaicīgi Valsts Dzelzceļa administrācija, tās vadītāja Iesalnieka personā, acīmredzami esot ārkārtīgi labvēlīgi noskaņota AS “Baltijas Ekspresis” labā, kas nešaubīgi nevar būt tiesisks, uzsāka vairākas administratīvās lietvedības pret LDz.

Visu lietu mērķis bija un joprojām ir panākt labvēlības režīma sasniegšanu AS “Baltijas Ekspresis” labā.

Tā, 2017.gada 6.novembrī tika ierosināta administratīvā pārkāpuma lieta nr.6.1.-30, kura, pēc plaša skandāla par Iesalnieka vēlmi “vienoties”, tika izbeigta (Latvijas Dzelzceļa administrācijas vadītāja Iesalnieka vēlmi “vienoties” fiksēja pat tiesu izpildītājs, sastādot atbilstošu aktu, kurš ir stājies spēkā).

Sekojoši Iesalnieks ierosināja vēl vismaz 3 (!) lietas pret LDz.

2017.gada 05.decembrī par to, ka LDz neesot ļāvis faktiski bez maksas AS “Baltijas Ekspresis” monopolizēt staciju Depo ielā 17, Ventspilī. Nez kādēļ AS “Baltijas Ekspresis” uzskatīja, ka visa stacija esot apkalpes vieta, kas tādēļ dod šai komercsabiedrībai pilnu teikšanu pār šo vietu un to faktiski monopolizēt bez saprātīgas atlīdzības. Neviens cits Ventspilī apkopi nedrīkst veikt bez šīs komercsabiedrības atļaujas. Loģiski tam LDz nepiekrita. Tagad lieta ir tiesā, lietas nr.A420138218.

2018.gada 27.jūnijā Iesalnieks nolēma, ka ir jāveic grozījumi maksas aprēķināšanā. Viņa prāt, AS “Baltijas Ekspresis” maksājot par daudz, un AS “LatRailNet” ir jāgroza maksas aprēķināšana. Loģiski tam LDz nepiekrita. Tagad lieta ir tiesā, lietas nr.A420241818. Izskatīšanai būtu jāturpinās 2019.gada 14.maijā.

2018.gada 7.novembrī Iesalnieks pieņēma vēl vienu lēmumu par to, ka LDz būtu jāmaina dzelzceļa infrastruktūras maksa. Viņa prāt, AS “Baltijas Ekspresis” arī šajos posteņos maksājot par daudz. Loģiski tam LDz nepiekrita. Tagad lieta ir tiesā, lietas nr.A420128119.

Savukārt tas pats M.Bremze, kurš salīga un saņēma lielu atlīdzību no LDz Cargo par nestrādāšanu pie konkurenta, vienošanos klaji ignorēja, uzsāka tiesiskās attiecības ar konkurentu AS “Baltijas Ekspresis”, izmanto visas iegūtās zināšanas par LDz komercnoslēpumiem, lai nodarītu iespējami lielāku kaitējumu LDz, 2018.gada nogalē vērsās pie Konkurences padomes, lai iegūtu vēl papildus labumus AS “Baltijas Ekspresis” labā. Konkurences padome ierosināja lietu.

Acīmredzams, ka AS “Baltijas Ekspresis” vēlas peļņas centru veidot tieši pie sevis – lai valsts maksā par dzelzceļa infrastruktūru, dod tehniski labā stāvoklī esošus vagonus un lokomotīves par zemu cenu, uztur stacijas, apkopes vietas, un nodod tās vienpersoniskai komercsabiedrības monopoliskai lietošanai, piegādā palīdzības vilcienu u.c.

Šādos apstākļos satiksmes ministram būtu jāstiprina vai nu LDz pozīcijas, vai nu jāierosina mainīt tiesisko regulējumu, kas pieļautu LDz privatizāciju, par to valsts budžetam samaksājot adekvātu cenu. Kā zināms, AS “Latvijas Dzelzceļš” piederošā infrastruktūra, stacijas, sliežu ceļi ir kritiskās infrastruktūras objekts, valstij piederošs, tas ir ārkārtīgi svarīgs tautsaimniecības uzņēmums un tādēļ, vismaz līdz šim, atbilstoši likumdevēja gribai uzņēmuma privatizācija ir aizliegta. Šim aizliedzošajam tiesiskajam

regulējumam satiksmes ministram Tālim Linkaitim ir jābūt zināmam, tomēr ir acīmredzama šī likuma ignorance

Tomēr tā vietā satiksmes ministrs, mūsaprāt, īsteno darbības, lai kaitētu tautsaimniecības interesēm un grautu LDz, lai vienlaicīgi palīdzētu AS “Baltijas Ekspresis” komerciālajai darbībai.

Vispirms, savas kā ministra darbības sākumā satiksmes ministrs neformāli aicināja LDz valdi “vienoties” ar Dzelzceļa administrāciju, precīzāk ar tās vadītāju Iesalnieku par LDz vainas un pārkāpuma atzīšanu. Tā kā tas nozīmēja piekāpšanos nepamatotajām AS “Baltijas Ekspresis” vēlmēm, tādejādi faktiski izsaimniekojot LDz pārziņā nodoto valsts un LDz pašam piederošo mantu, jo AS “Baltijas Ekspresis” būtu jāmaksā simboliska cena par LDz aktīvu lietošanu, LDz valde tam nepiekrita. Nekādas “vienošanās” ne ar Iesalnieku, ne AS “Baltijas Ekspresis” likumsakarīgi netika panāktas.

Sekojoši ministrs organizēja dažādu informāciju pieprasījumu klāstu no Satiksmes ministrijas puses, meklējot ieganstus un iemeslus. LDz uz visiem pieprasījumiem sniedza atbildes, veica papildus pārbaudes, atskaitījās Padomei, rezultātā pārkāpumi netika konstatēti.

Tomēr ministrs, ignorējot faktus par pārkāpuma neesamību, 2019.gada 7.maijā publiski apvainoja LDz un tā darbinieku kolektīvu, vainojot korupcijā. Tālis Linkaits apzināti un mērķtiecīgi publiski grāva AS “Latvijas Dzelzceļš” darbību. Ja ministrs publiski apvaino citas personas par iespējamu korupciju, kuras viņš nav pat papūlējies uzklaustīt vai vismaz izvērtēt dokumentus saistībā ar paša apgalvojumiem, tad skaidrs, ka šādas aizdomas nav objektīvas un pamatotas, bet tikai un vienīgi ministra vēlme nodarīt publisku kaitējumu LDz.

Acīmredzot ministrs vēlas veikt “tīrīšanu” uzņēmumā, lai panāktu sev uzticamu un paklausīgu cilvēku iecelšanu uzņēmuma vadībā, lai mazinātu LDz konkurētspēju un tiesisko pozīciju attiecībā pret AS “Baltijas Ekspresis”.

Kā esam paskaidrojuši iepriekš, pašreiz LDz cīnās par savu un līdz ar to valsts interešu aizsardzību:

- tiesvedībā ar AS “Baltijas Ekspresis” un tā vadītāju Bremzi par ievērojamas naudas summas piedziņu,
- trīs (!) tiesvedībās ar Valsts Dzelzceļa administrācijas lēmumiem, kur visu šo lēmumu labumu guvējs būtu tieši AS “Baltijas Ekspresis”;
- ierosinātā Konkurences padomes lietā tieši pēc AS “Baltijas Ekspresis” iesnieguma par labumu gūšanu šīs komercsabiedrības interesēs.

Loģisks jautājums: - kādēļ šādos apstākļos atbildības ministrs izvēlas tādu savdabīgu soli - publiski apvainot visu LDz uzņēmumu korupcijā un pieprasīt dažu valdes locekļu atstādināšanu? Kādēļ jāgrauj visa uzņēmuma reputācija, jāapdraud tā finanšu pieejamību un kādēļ jādod priekšrocības vienam konkrētam privātajam uzņēmumam?

Apkopojot iepriekš norādītos apstākļus un ņemot vērā neformālo informāciju, mēs secinām, ka ministrs Tālis Linkaits, iespējams, veic darbības slēptai LDz pri(h)vatizācijai AS “Baltijas Ekspresis” labā. Vienlaikus apdraudot LDz eksistenci, tiek būtiski kaitētas LDz interešu aizsardzībai tiesā pret šo privātkompāniju un tās nepamatoto iedzīvošanās kāri.

Pamatojums, kādēļ mēs vēršamies pie Jums, ir tāds, ka satiksmes ministra T.Linkaita šeptēšanās rezultātā esam satraukti par LDz pastāvēšanu nākotnē. Apstākļu kopums, T.Linkaita rīcība, priekšapstākļi un esoša situācija kopumā liek secināt, ka, visticamāk, T.Linkaita pēkšņā rīcība saistāma ar mērķi graut LDz koncerna konkurētspēju, darbību, apdraudēt tautsaimniecības un transporta nozari, ar mērķi nodrošināt ekonomisku labumu AS “Baltijas Ekspresis” uzņēmumu.

T.Linkaits nāk no politiskās partijas “Jaunā konservatīvā partija”, kuras politiķi plašsaziņas līdzekļos tiek vainoti par attiecībām un iespējamo finansējuma saņemšanu no Rūdolfā Meroni, kura faktiskajā kontrolē ir virkne Ventpils uzņēmumu, tostarp AS “Baltijas Ekspresis”. Gan ministrs, gan viņa partija tiek publiski vainota neatļauta finansējuma saņemšanā, lai panāktu sev labvēlīgu situāciju, tostarp, AS “Baltijas Ekspresis” kravu pārvadājumos. Tas nav iespējams, ja apzināti un mērķtiecīgi nesper soļus LDz konkurētspējas samazināšanai. Atstādinot valdi, būtiski samazinās LDz spēja aizstāvēt savas intereses, veikt uzdotos uzdevumus, rezultātā gūt ienākumus un peļņu, kas vitāli nepieciešams valstij piederošai kapitālsabiedrībai.

### **[3.] Latvijas valsts akciju sabiedrības “Latvijas Dzelzceļš” darbības un transporta nozares iespējamā graušana**

Publiski izteikumi par uzņēmuma un tā vadības iespējamiem koruptīviem darījumiem pat tad, ja šie izteikumi ir acīmredzami nepatiesi, atstāj būtisku ietekmi uz uzņēmuma reputāciju. Tas savukārt negatīvi ietekmē uzņēmuma kredītspēju un finanšu saistību nosacījumus, kā arī tirgus attiecības ar partneriem/klientiem, kas secīgi samazina uzņēmuma ieguldījumu valsts tautsaimniecībā.

Attiecībā uz pārmetumiem AS “Latvijas dzelzceļš” un tā valdei pastāv vairāki būtiski riski:

#### **1) Finanšu pieejamības un kredītiestāžu nosacījumu riski –**

- a. gan komercbankas, gan institucionālās bankas (piem., Eiropas Investīciju banka, Ziemeļvalstu Investīciju banka) pēdējos gados pastiprinātu uzmanību velta savu kredītņēmēju reputācijas un pārvaldības jautājumiem. Ņemot vērā satiksmes ministra paziņojumus, var uzskatīt, ka patlaban ir “iesaldēta” iespēja saņemt 70 miljonu eiro līdzfinansējumu no EIB, kas ļautu dzelzceļa elektrifikācijas projektu (kuru Finanšu ministrija ir iesniegusi gala izskatīšanai un apstiprināšanai Eiropas Komisijā) realizēt bez valsts līdzfinansējuma. Tādējādi apdraudēta ir gan elektrifikācijas projekta, gan trīs Rīgas un Daugavpils

mezglu projektu īstenošana. Papildus tam LDz apdraudēta ir iespēja 2019.gadā saņemt ap 30 milj. eiro aizdevumu no komercbankām infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas darbu finansēšanai. Summāri šajā gadā apdraudēta ir vismaz 100 miljonu eiro līgumu noslēgšana. Infrastruktūras uzturēšana un atjaunošana ir jāveic neatkarīgi no politikas. Gadījumā, ja LDz šos aizdevumus nevarēs saņemt, tam daļējai vai pilnīgai plānoto darbu finansēšanai būs jāvēršas Valsts kasē vai arī būs nepieciešamas valsts garantijas, kas atstāj ietekmi uz valsts budžetu.

- b. reputācijas jautājums atstāj ietekmi arī uz aizdevuma līgumu nosacījumiem – LDz līdz šim kredītiestādes ir piemērojušas salīdzinoši zemas procentu likmes un sarunās ar EIB ir saņemts apliecinājums par saudzēšanas režīma noteikšanu piecu gadu periodā, kad uzņēmumam vēl nebūs jāatmaksā elektrifikācijai ņemtais aizdevums. Taču pašreizējā situācijā var droši ticami paredzēt, ka bankas atbilstoši savām risku vadības pieejām īsteno piesardzīgu politiku un, pat ja aizdevumi tiks piešķirti, tiem noteiks mazāk izdevīgus nosacījumus (procentu likmes, termiņi, atmaksas grafiki, finanšu prasības u.c.);
- c. arī esošie kredītlīgumi ar bankām (piem., NIB) paredz atbilstību bankas pretkorupcijas politikas prasībām un iespēju lauzt esošos līgumus, ja ir pierādīta neatbilstība. Tādējādi publiski pausto paziņojumu ietekmē var tikt apdraudēta arī esošā finanšu plūsma investīciju projektu īstenošanai. Uzņēmuma kopējās finanšu saistības 2018.gadā bija 165,4 milj. eiro;
- d. papildus iespējams arī funkcionāls risks – ņemot vērā, ka korupcijā tiek vainota uzņēmuma valde, bankām ir tiesības atteikties apkalpot maksājumus, kas apdraud uzņēmuma spēju norēķināties ar preču un pakalpojumu piegādātājiem, kā arī izmaksāt algas teju 10 000 koncerna darbiniekiem. Priekšstatam – VAS “Latvijas dzelzceļš” vidējās izmaksas (pārskaitījumi), ņemot par pamatu 2018.gada pirmā ceturkšņa rezultātus, ir ap 8,5 milj. eiro mēnesī, kam papildus skatāmas arī citu koncerna uzņēmumu izmaksas;
- e. uzņēmuma attīstības plānos 2019. gadam ietilpa jaunu finanšu instrumentu piesaiste (obligāciju emisija) infrastruktūras attīstības projektu īstenošanai. Šāds solis tiktu īstenots pirmo reizi uzņēmuma vēsturē, pirmajā kārtā piesaistot ap 50 milj. eiro lielu finansējumu attīstībai. To realizēt ļauj labie finanšu rezultāti 2018.gadā un darbība šogad, kā arī tas 2018.gadā tika sakārtota valsts politika attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību (Ministru kabinetā pieņemts Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.-2022.gadam un, balstoties uz to, noslēgts daudzgadu līgums starp Satiksmes ministriju un LDz, paredzot mehānismu LDz finanšu līdzsvara nodrošināšanai un tādējādi garantējot stabilitāti un uzticēšanos no potenciālo investoru puses). Atšķirībā no citiem iepriekš minētajiem finanšu riskiem, kas saistīti ar aizdevumu pieejamību, procentu likmēm un pirmstermiņa līgumu laušanas iespējamību, obligāciju emisijas gadījumā **zaudējumi jau ir iestājušies** – ministra paustie paziņojumi

šādu iespēju uzņēmumam tuvākajā nākotnē liedz pilnībā, jo vērtspapīru tirgū laba reputācija un korekta pārvaldība ir vieni no primārajiem priekšnoteikumiem investoru piesaistei.

- 2) **Tirgus riski** – līdzās izteikumiem par LDz valdes iespējamo korupciju un nesaimniecisko darbību, kas paši par sevi ietekmē uzņēmuma kopējo reputāciju, satiksmes ministrs pēdējos mēnešos ir publiski paudis, ka viņam (tātad – Latvijas valstij, jo ministrs pārstāv valsts pozīciju) tranzīts nav būtisks. Tādējādi ministrs dod nepārprotamu signālu ārējiem partneriem, ka Latvijas tranzīta koridora izmantošanu Austrumu-Rietumu virzienā (un otrādi) nav jēgas apsvērt. Šī tranzīta koridora darbība rada vislielāko pienesumu tautsaimniecībai un nodrošina ieņēmumus infrastruktūras pārvaldītājam (pasažieru pārvadājumu ieņēmumi ir valsts budžeta līdzekļi, tādējādi kravu pārvadājumi ir vienīgie papildu ieņēmumi). Samazinot partneru uzticību šim koridoram, tiek apdraudēta nozares ilgtspēja – turklāt ne tikai LDz, bet arī dzelzceļa pārvadātāju un Latvijas lielāko ostu un tajās strādājošo uzņēmumu darbība. Nozīmīgi nozares rādītāji –
- a. Saskaņā ar Latvijas Bankas apkopotajiem maksājumu bilances rādītājiem 2018.gadā kopējā dzelzceļa pārvadājumu eksporta vērtība bija 345 miljoni eiro, kas ir par 18,6% vairāk nekā 2017.gadā. Turklāt dzelzceļa darbība ir cieši saistīta ar jūras transporta darbību, kura pakalpojumu eksporta apjoms 2018.gadā ir 396 miljoni eiro, tādējādi nozares kopējais pienesums Latvijas eksporta struktūrā ir tuvu 741 miljonam eiro (neskaitot saistītos pakalpojumus). Tādējādi, nodarot kaitējumu LDz reputācijai, tiek apdraudēti ap 0,7 miljardiem eiro, kas Latvijai tiek piesaistīti pakalpojumu eksporta veidā – no ārienes. Konkrētu kaitējuma apmēru ir grūti prognozēt, taču nozares darbības apjoms liecina, ka jebkuram solim ir nozīmīgas sekas;
  - b. Pateicoties sekmīgai sadarbībai pēdējos gados un aktīvam darbam, veidojot LDz reputāciju Baltkrievijā, ir panākts, ka pēdējā gada laikā no Baltkrievijas ievesto kravu apjoms pieaudzis no aptuveni 15% līdz 27% no kopējā pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoma. Tomēr šo kravu apjomu (un arī no citām valstīm ievestās kravas) ir viegli zaudēt, mazinoties uzņēmuma reputācijai;
  - c. Papildus tam LDz koncerns ik gadu valsts budžetā iemaksā ap 90-100 miljoniem eiro nodokļu veidā, kas veido nozīmīgu apjomu dažādu valsts funkciju finansēšanai. Samazinoties koncerna reputācijai un secīgi – ieņēmumiem, LDz spēja nodrošināt šāda apjoma iemaksas valsts budžetā samazinās, gluži pretēji – pieaugot iespējamībai pēc nepieciešamības saņemt valsts budžeta līdzfinansējumu;
- 3) Visi iepriekšminētie apstākļi apgrūtina LDz spēju izpildīt Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2017.-2022.gadam noteiktos mērķus un saglabāt finanšu līdzsvaru. Tādējādi ministra rīcība, radot kaitējumu uzņēmuma reputācijai, rada arī papildu **riskus valsts budžetam** –
- a. Punktā 1)a minēto apstākļu iestāšanās gadījumā uzņēmuma darbībai (infrastruktūras uzturēšanas, atjaunošanas un attīstības projektu īstenošanai) var nākties izsniegt Valsts kases aizdevumu vai arī sniegt valsts garantijas, kam ir ietekme uz valsts budžetu;



- b. Nesaņemot nepieciešamos aizdevumus Ministru kabinetā apstiprinātajā Indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānā 2018.-2022.gadam noteiktajiem investīciju projektiem, valstij var nākties līdzfinansēt dzelzceļa elektrifikācijas projektu no valsts budžeta līdzekļiem (pretstatā tam, ka LDz bija gatavs to līdzfinansēt pats – ar EIB aizņēmumu);
- c. Nerealizējoties stratēģijā noteiktajiem finanšu mērķiem un uzņēmumam zaudējot finanšu līdzsvaru, valstij saskaņā ar Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2018.-2022.gadam un Eiropas direktīvas nosacījumiem jāatjauno LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars no valsts budžeta līdzekļiem.

#### **[4.] Rupja un nepieļaujama normatīvo aktu neievērošana, iejaucoties valsts kapitālsabiedrības darbībā politisku apsvērumu un savtīgu interešu dēļ. OECD vadlīniju neievērošana**

[4.1.] Saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma noteikumiem ministrs nav tā persona, kurai ir leģitīms pamats radīt tiesisku tvērumu uzticībai vai neuzticēšanos kapitālsabiedrības valdei. Ministrs nav tā atbilstošā persona, kad nodibina tiesisku pamatu uzticības kritērijam.

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 10.panta 1.daļas 1.punkts nosaka, ka *Valsts kapitāla daļu turētājs kapitālsabiedrībā ir ministrija vai cita valsts pārvaldes iestāde, kuru par valsts kapitāla daļu turētāju iecēlis Ministru kabinets.*

Satiksmes nozarē nozares ministrija ir Satiksmes ministrija.

Atbilstoši likuma 12.panta 1.daļas noteikumiem

*(1) Ja valsts kapitāla daļu turētājs ir ministrija, šajā likumā paredzētos kapitāla daļu turētāja lēmumus pieņem ministrijas valsts sekretārs vai ar valsts sekretāra rīkojumu noteikta cita ministrijas amatpersona, kurai ir visas normatīvajos aktos paredzētās kapitāla daļu turētāja pārstāvja tiesības, pienākumi un atbildība.*

Attiecībā uz VAS “Latvijas Dzelzceļš” kapitāla daļu turētāja pārstāvis ir valsts sekretāra vietniece, nevis ministrs. Ministram nav tiesības izlemt jautājumus, kas ietilpst citas valsts amatpersonas kompetencē – ministram nav tiesīgu lemt par kapitālsabiedrības valdes locekļiem.

[4.2.] Saskaņā ar LDz Statūtiem un Padomes reglamentu tikai Padome ir tiesīga atsaukt valdes locekļus. Kā zināms, saskaņā ar Publiskās personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 116.pantu valdes locekļu atsaukšana var notikt tikai svarīga iemesla dēļ. Uzticības kritēriju izpilde padome attiecībā uz kapitāla daļu pārstāvi, un valde attiecībā uz padomi. Tādejādi ministram nav tiesību izteikt neuzticību

kapitālsabiedrības valdei un patiesībā nav nemaz tiesiskas nozīmes vai viņš tai uzticas vai nē, Padome uzticas valdei.

Latvijas Republika ir iestājusies OECD organizācijā, par to Saeimai pieņemot sevišķu likumu “Par 1960.gada 14.decembra Konvencijas par Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizāciju un Līgumu par Latvijas Republikas pievienošanās Konvencijai par Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizāciju nosacījumiem”. Saskaņā ar likuma A.daļas *Vispārīgas pieņemšanas paziņojums* Latvijas Republikas uzņemas visus organizācijas dalībvalsts pienākumus, tostarp pieņemot organizācijas mērķus, visas apņemšanās, visus organizācijas lēmumus, rezolūcijas, noteikumus, priekšrakstus un secinājumus, organizācijas darbības metodes.

Likuma “Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” 15.pants nosaka, ka gadījumā, ja starptautiskajā līgumā, kuru Saeima ir apstiprinājusi, paredzēti citādi noteikumi nekā Latvijas Republikas aktos, tiek piemēroti starptautiskā līguma noteikumi. Tādējādi OECD nolīgumam ir augstāks konstitucionālais rangs, salīdzinot ar citiem likumiem.

Valsts uzņēmumu pārvaldības kontekstā OECD vadlīnijas valsts uzņēmumu pārvaldībai ir starptautisks atskaites punkts. OECD vadlīnijas ir vispārēja valstu vienošanās par modernāko pieeju valsts uzņēmumu pārvaldībai. Valsts uzņēmumu pārvaldības vadlīnijās Baltijas valstīm apskatīti specifiski jautājumi, ka raksturīgi Baltijas reģionam. Baltijas vadlīniju mērķis ir palīdzēt Baltijas valstīm sasniegt OECD izstrādātos labākās prakses standartus.

Vadlīnijās “Pārraudzības un kontroles stiprināšana” norādīts, ka valstij un ministrijām nav tiešā veidā jāiejaucas valsts uzņēmuma procesos vai detalizēti jākontrolē to darbība. Valsts amatpersonas ne vienmēr ir kompetentas uzņēmējdarbībā vai arī tām nav pietiekamas pieredzes, lai sekmīgi vadītu valsts uzņēmumu, turklāt valsts amatpersonu rīcībai var būt atšķirīga motivācija. Tieša valsts iejaukšanās valsts uzņēmumu darbībā demoralizē arī uzņēmumu padomes, tādējādi padarot neefektīvu to darbību, jo tām tiek atņemta vara un piešķirtais pilnvarojums.

Uzskatam, ka satiksmes ministra T.Linkaita rīcība ir tiešs likuma un OECD vadlīniju pārkāpums – LDz padome ir demoralizēta, ir izdarīts izteikts spiediens uz padomi un tās darbība ir neefektīva – tai jāklūst tikai vienīgi atkarīga no ministra iegribām. Nav pieļaujams, ka ministrs personīgi cenšas ietekmēt padomes locekļus.

Jāatzīst, ka divi padomes locekļi jau tā ir tieši atkarīgi no satiksmes ministra labvēlības, saistībā ar atrašanos amatos citos uzņēmumos. Viņi ir zem spiediena jebkurā gadījumā.

Šī ir tā reize, kad Latvijas valstij jāpierāda, ka tā ne vien iestājas dažādās starptautiskajās organizācijās, ka tā ne vien deklarē tiesiskuma ievērošanu, bet arī praksē īsteno tiesiskumu, praksē ievēro nolīgtās saistības. Tiesībsargājošajām iestādēm un valsts pārvaldei ir jāspēj pasargāt valstij piederošs uzņēmums no politiķu

iejaukšanās tā darbību un nepieļaut politika spiedienu izdarīšanu uz kapitāla daļu turētāja pārstāvi vai Padomi.

Bezkompromisa tiesiskums nedrīkst tikt izkopts par bezkompromisa tiesisko nihilismu.

Arī kapitāla daļu turētāja pārstāvim un Padomes locekļiem ir jāspēj pildīt savi pienākumi, izturot šo politika sarīkoto eksāmenu un īstenoto publisko konfrontāciju.

#### **[5.] Iespējama satiksmes ministra T.Linkaita iesaiste LDz rīkotajos publiskos iepirkumos, ar prettiesisku mērķi ietekmēt to rezultātus, tostarp infrastruktūras projektus**

Pēc publiskas ministra izteikšanās par viņa neuzticēšanos uzņēmuma dažiem valdes locekļiem ir grūta LDz reputācija un apdraudēta konkurētspēja. Acīmredzami, ka ministrs vēlas panākt nekavējošu LDz valdes locekļu atļaušanu, lai ieceltu sev lojālus.

Jājautā, kādēļ ministra rīcība ir tik pēkšņa? 2019.gada 17.maijā ir sasaukta uzņēmuma akcionāru sapulce, bet ministrs nav vēlējis to pat sagaidīt. Izskaidrojums, papildus iepriekš norādītajai AS “Baltijas Ekspresis” interešu lobēšanai, iespējams arī tāds, ka LDz tuvākajā laikā ir plānojis izsludināt trīs ievērojama apmēra iepirkumus par infrastruktūras objektiem – *Daugavpils šķirošanas parka rekonstrukcija, Daugavpils uzkalna rekonstrukcija un Mangaļsalas stacijas modernizēšanu.*

Tā kā šie trīs konkursi bija izsludināti jau iepriekš, bet LDz valde tos pārtrauca tādu piedāvājumu saņemšanas dēļ, kuri nebija īstenojami ar LDz paredzēto budžetu, tad uz atkārtoto konkursu ir samazinātas kvalifikācijas prasības, lai paplašinātu pretendentu loku un tādejādi samazinātu arī darbu izmaksas.

Ministra steiga LDz valdes locekļu atstādināšanai ir ļoti ticami izskaidrojama ar vēlmi ietekmēt šos iepirkumus. Rodas pamatots viedoklis, ka ministrs tieši šos iepirkumus, visticamāk, vēlas pakļaut koruptīvām darbībām. Vismaz ministra līdzšinējie izteikumi, rīcība, pastiprinātā nepamatotā un prettiesiskā interese to visnotaļ apstiprina. Bet kopējā summa pārsniedz 100 miljonus. Ļoti ticami, ka no ministra labvēlības personīgi atkarīga valde īstenojs projektus tādā veidā, lai rezultātā uzlabotos kādas politiskās partijas ekonomiskās stāvoklis.

#### **[6.] Pierādījumu pievienošana atsevišķi, pēc tam, kad lieta tiks piešķirts ierobežots statuss**

AS “Latvijas Dzelzceļš” un tās valdes locekļi savā darbībā vienmēr ievēro ne vien ārējos, bet arī iekšējos normatīvos aktus. Ievērojams informācijas apjoms, kurš kalpo par šajā iesniegumā norādītajiem secinājumiem, ir atzīstams par uzņēmuma aizsargājamu komercinformāciju. Tādēļ šos pierādījumus vēlami iesniegt tad, kad tiks ierosināta lieta vai iesniegumam piešķirts ierobežots pieejamības statuss.

Ievērojot iepriekš teikto ar šo Jūs

### Lūdzam

- 1) *Izvērtēt* satiksmes ministra Tāļa Linkaita rīcību par acīmredzamu LDz darbības graušānu, kur darbības atbilst Krimināllikuma 89.panta "Kaitniecība" tiesiskā sastāva pazīmēm, t.i., par darbību, kas vērsta uz transporta un tautsaimniecības nozares un AS "Latvijas Dzelzceļš" koncerna darbības graušānu nolūkā kaitēt Latvijas Republikai;
- 2) *izvērtēt* satiksmes ministra Tāļa Linkaita darbību par LDz Padomes locekļu ietekmēšanu ar mērķi panākt LDz valdes locekļu atstādināšanu, t.i., izvērtēt iespējamo dienesta stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, t.i., dienesta pilnvaru acīmredzamu pārsniegšanu,
- 3) *apturēt* satiksmes ministra Tāļa Linkaita darbību un samazināt jau radītās negatīvās sekas (tai skaitā finanšu), kas apdraud ne vien LDz intereses, bet arī Latvijas dalību OECD organizācijā tās noteikumu ignorances dēļ;
- 4) *Izvērtēt* satiksmes ministra Tāļa Linkaita iespējamo iesaisti koruptīvās darbībās attiecībā par AS "Baltijas Ekspresis" interešu lobēšanu un slēptu iespējamo LDz pri(h)vatizāciju;
- 5) *Izvērtēt* satiksmes ministra Tāļa Linkaita iespējamo iesaisti koruptīvās darbībās attiecībā par LDz rīkotajiem iepirkumiem, tai skaitā, Daugavpils šķirošanas parka rekonstrukcija, Daugavpils uzkalna rekonstrukcija. Mangaļsalas stacijas modernizēšana, un elektrifikācijas projekts;
- 6) *Izvērtēt* Valsts Dzelzceļa administrācijas vadītāja Iesalnieka iespējamu darbību viena tirgus dalībnieka (AS "Baltijas Ekspresis") interesēs;
- 7) Pārkāpumu gadījumā lūdzam satiksmes ministra Tāli Linkaiti un citas vainīgās personas *saukt* pie Krimināllikumā noteiktās atbildības;
- 8) *Nodrošināt* ātru minēto faktu pārbaudi jau LDz interesēm nodarītā un iespējamā ievērojamā kaitējuma dēļ un nodrošināt iespēju padomei un valdei rīkoties atbilstoši uzņēmuma interesēm;
- 9) *sasaukt* Saeimas Nacionālās Drošības komisijas sēdi attiecībā par neprivatizējamā kritiskās infrastruktūras objekta AS "Latvijas Dzelzceļš" slēptu valsts privatizāciju.

Ar cieņu,

Edvīns Bērziņš

Aivars Strakšas

