**Deklasifikācijas datums: 27.09.2024.**

**Deklasifikācijas pamatojums: zudis ierobežotas pieejamības statusa noteikšanas pamats**

**INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS**

**“Par Rail Baltica projektam nepieciešamo finansējumu projektēšanas līgumu grozījumu parakstīšanai”**

*Rail Baltica* projekts (turpmāk – Projekts) ir Eiropas standarta platuma dzelzceļa transporta Trans-Eiropas transporta tīkla Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas elements, kas aptver piecas Eiropas Savienības (turpmāk – ES) dalībvalstis – Igauniju, Latviju, Lietuvu, Poliju un Somiju, tālākā nākotnē paredzot maršruta pagarinājumu ar savienojumu Tallina – Helsinki. Projekta mērķis ir savienot Baltijas valstis ar pārējo ES, izmantojot efektīvu, modernu, drošu, videi draudzīgu un tirgus prasībām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu.

**1. Projekta ieviesēji un vienošanās**

Eiropas Parlamenta un Padomes 2021.gada 7.jūlija Regulas (ES) Nr.2021/1153, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (turpmāk – EISI Regula) izpratnē Projekta atbalsta saņēmējas ir Igaunijas Republikas Ekonomikas un sakaru ministrija, Latvijas Republikas Satiksmes ministrija (turpmāk – Ministrija), Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministrija un Projekta koordinators – akciju sabiedrība “RB Rail AS” (turpmāk – RBR).

Baltijas valstis ir atbalsta saņēmējas Projekta nacionālajām, tas ir, iekšzemes aktivitātēm. Projekta horizontālajām (pārrobežu) aktivitātēm atbalsta saņēmējs ir RBR. Projekta horizontālās (pārrobežu) aktivitātes, kuras īsteno RBR, 85 % apmērā finansē Eiropas Komisija (turpmāk – EK) un solidāri, katra 5 % apmērā, līdzfinansē Igaunija, Latvija un Lietuva.

Papildus RBR uz Ministrijas 2023.gada 17.aprīļa pilnvaras pamata īsteno Latvijas aktivitātes, kuru Projekta ieviešanas atbalsta aktivitāšu finansējums ir paredzēts RBR budžetā. Minētās aktivitātes 85 % apmērā finansē EK, Latvijai nodrošinot 15 % līdzfinansējumu.

Ministrija saskaņā ar Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumu Nr. 242 „Satiksmes ministrijas nolikums” 5.25.apakšpunktu un Valsts pārvaldes iekārtas likuma 40.panta otro daļu, 41., 42., un 43.pantu, ņemot vērā Ministru kabineta 2014.gada 18.augusta rīkojumu Nr.431 “Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” dibināšanu” ir deleģējusi sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk- EDzL) Rail Baltica projekta aktivitāšu īstenošanu Latvijā.

**2. Projekta finansēšana**

Projekts finansējumu saņem, piedaloties EK projektu uzsaukumos. Piedaloties EK 2014., 2015., 2016., 2019., 2020. un 2021.gadā izsludinātajos projektu iesniegumu konkursos, Baltijas valstis un Baltijas valstu kopuzņēmums RBR saņēma Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – EISI) finansējumu 1 476 397 152 *euro* apmērā, tajā skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļu 1 235 599 906 *euro*. Latvijas aktivitāšu īstenošanaiEISI piešķīrums ir528 391 762 *euro*, tajā skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļa – 441 416 153 *euro*.

Papildus, piedaloties EK 2021.gada militārās mobilitātes projektu uzsaukumā, Latvija saņēma 9 845 135 *euro* finansējumu, tajā skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļu 4 922 568 *euro*.

2022.gada iesniegumu konkursā Latvija pieteicās 553 222 750 *euro* finansējumam, tajā skaitā EISI finansējumam 470 239 338 *euro* apmērā, nodrošinot 82 983 412 *euro* budžeta līdzfinansējumu. Konkursa rezultātā Latvija indikatīvi saņem 377 626 051 *euro* finansējumu, tajā skaitā, ārvalstu finanšu palīdzību 298 022 019 *euro.* Finansēšanas līguma projekts tiek saskaņots ar Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūru (*angl*. European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency, turpmāk - CINEA) un tā parakstīšana plānota 2023.gada oktobrī.

Tādejādi, **laika posmā no 2014.gada līdz 2023.gada beigām Latvija būs saņēmusi 915** **862 947 *euro* finansējumu**, tajā skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļu 744 360 739 *euro*. Finansējums ir strukturēts astoņos parakstītos finansējuma līgumos un vienā vēl neparakstītā finansēšanas līgumā ar CINEA (turpmāk – CEF līgumi).

EISI finansējums tiek saņemts kārtās, piedaloties projektu pieteikumu uzsaukumos, kas būvniecību pielāgo pieejamajam finansējumam, izslēdzot plānveidīgas būvniecības iespējas. Ņemot vērā, ka katra dīkstāve un finanšu plūsmas pārrāvums palielina projekta izmaksas, Satiksmes ministrija plāno, sadarbībā ar Finanšu ministriju, izstrādāt un iesniegt Ministru kabinetā priekšlikumus efektīvākas finanšu plūsmas nodrošināšanai un finansējuma pieejamības pārrāvumu mazināšanai. Turklāt Projektam nepieciešamo finansējumu var sadalīt divās lielās grupās:

* **tiešās attiecināmās izmaksas** jeb izmaksas, kuras EK finansē parakstīto finansēšanas līgumu ietvarā ar atbalsta intensitāti līdz 85 % un
* **netiešās attiecināmās**, proti, ar Projektu saistītās izmaksas, kuras EK finansēšanas līgumu ietvarā netiek finansētas. Tas, kuras tieši izmaksas EK finansē, katrā projekta uzsaukumā atšķiras. Tā, piemēram, 2014.gada projekta uzsaukumā tika finansēts pat pievienotās vērtības nodoklis, bet 2015.gada uzsaukumā tika finansēta ritošā sastāva apkopes depo projektēšana un būvniecība.

Pēdējo 3 (trīs) gadu uzsaukumos tiek finansēta tikai pamata dzelzceļa infrastruktūra, tas ir sliežu ceļi, sliežu ceļu šķērsojumi, pieejas ceļi, signalizācijas un vadības iekārtas, elektrifikācija, dzelzceļa infrastruktūras izbūvei nepieciešamo zemju atsavināšana, dzīvnieku pārejas un aizsargbarjeras. Netiek finansēta pasažieru staciju (ēku), tostarp reģionālo staciju būvniecība, infrastruktūras apkopes punktu un ritošā sastāva apkalpes punktu būvniecība, kustības vadības centru projektēšana un būvniecība, kaut gan visi minētie objekti ir neatņemama dzelzceļa pārvadājumu sastāvdaļa. Tāpat papildus netiek finansētas citas ar projektu saistītās izmaksas, proti, izmaksas, kas saistītas ar dzelzceļa infrastruktūras integrāciju apkārtējā vidē (lifti, eskalatori), dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības izveide un atsavināto nekustamo īpašumu apsaimniekošana. Netiek finansētas arī administratīvās izmaksas, kas nevar tikt attiecinātas uz kādu konkrētu aktivitāti kā, piemēram, banku pakalpojumi.

**3. Valsts budžeta finansējuma nodrošināšana EK nefinansētajām aktivitātēm**

EK 2022.gada 13.septembrī izsludināja un 2023.gada 18.janvārī noslēdza projektu iesniegumu konkursu par finanšu palīdzības piešķiršanu no EISI. Konkursa rezultāti liecina, ka netiek saņemts finansējums projektēšanas līgumu, kas tiek finansēti INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 (turpmāk - CEF1) finansēšanas līguma ietvaros, papildu izmaksām.

Projekta nepieciešamo kopējo kapitālieguldījumu (CAPEX), tai skaitā arī projektēšanas izdevumu, apjoms ir būtiski pieaudzis vairāku faktoru ietekmē, tostarp ņemot vērā sākotnēji nepilnīgi izstrādātos Projekta skiču projektus, Projekta tvēruma un tehnisko parametru izmaiņas, kā arī būvniecības un citu darbu izmaksu inflāciju. Projekta kavēšanos un līdz ar to pieaugošās investīciju vajadzības negatīvi ietekmējis arī sadrumstalotais projekta pārvaldības modelis, nacionālo pozīciju pretrunas, interešu konflikti starp dažādajām projekta ieviešanas institūcijām, kā arī starptautiskā kopuzņēmuma sākotnēji iezīmētās lomas un kapacitātes vājināšana. Ministrija šobrīd strādā pie projekta pārvaldības modeļa reformas - gan nacionālajā līmenī, gan sadarbībā ar Baltijas un ES partneriem - starptautiskajā līmenī.

Papildu izmaksas tieši projektēšanas apjoma pieaugumam ir saistītas arī ar Projektēšanas vadlīniju ietekmētajām Ministru kabinetā apstiprinātajām izmaiņām sākotnēji plānotajā *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras līnijas novietojumā, sākotnēji plānotā pasažieru vilcienu kustības ātruma 240 km/h palielinājumu pasažieru vilcieniem līdz 249 km/h, atbilstoši Eiropas Komisijas noteiktajiem standartiem, reģionālo vilcienu pieturu atrašanās vietu noteikšanu un papildu drošības pasākumiem, kā arī neprecīzos agrīnos skiču projektus, kas neļāva pietiekami novērtēt nepieciešamo kapitālieguldījumu (CAPEX) apjomu projekta sākotnējā stadijā. EK konceptuāli atbalsta projektēšanas apjoma palielinājumu[[1]](#footnote-2), kā arī ar to saistītās izmaksas un šo izmaksu pamatotību, tomēr atkārtoti tai pašai aktivitātei (projektēšanas darbiem visos *Rail Baltica* pamattrases posmos) līdzekļus nepiešķir. Līdz ar to, apjoma pieaugumu publiskās infrastruktūras projektēšanai nepieciešams finansēt no valsts budžeta līdzekļiem.

Detalizēts projektēšanas aktivitātes apjoma palielinājums un tam nepieciešamais finansējums atspoguļots 1.tabulā.

1.tabula Papildus projektēšanas darbiem nepieciešamais finansējums (*euro*)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Posms / projektēšanas darbu apjoma palielinājums** | **2023.gadā nepieciešamais finansējums** | **2024.gadā nepieciešamais finansējums** | **2025.gadā\* nepieciešamais finansējums** | **Kopā** |
| Posms Upeslejas – Salaspils – Misa/Papildu pievedceļu projektēšana, papildu arheoloģiskie pētījumi, sasaistes ar A4 ceļa projekts |  | 2 812 605 | 2 805 454 | 5 618 059 |
| Posms Vangaži – Igaunijas robeža / šķērsojumu pagarinājumu un papildu caurteku projektēšana, papildu ģeotehniskie darbi  |  | 7 981 566 | 2 000 000 | 9 981 566 |
| Posms Misa – Lietuvas robeža/ Papildu ģeotehniskie pētījumi, platformu augstuma izmaiņas, papildu sliežu ceļu projektēšana Bauskas stacijā  | 950 000 | 676 317 | 0 | 1 626 317 |
| Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgls / velobraucēju, gājēju rampas izbūves projekts, kanālmalas pieejamības projekts. | 380 000 | 0 | 0 | 380 000 |
| Aktivitāšu īstenošanas atbalsta pasākumi (darba algas)\*\* |  | 410 301 | 175 843 | 586 144 |
|  |  |  |  |  |
| **Kopā** | **1 330 000** | **11 880 789** | **4 981 297** | **18 192 086** |

\* projektēšanas darbi tiks pabeigti līdz 2024.gada 31.decembrim, bet daļa maksājumu tiks veikti 2025.gada .1.cet.

\*\* tā kā projektēšanas darbi pagarinās par diviem – trim gadiem, nepieciešams papildu finansējums projektēšanas līgumu uzraudzībai.

Lai nezaudētu jau piešķirto CEF finansējumu, nākamajos 15 mēnešos nepieciešams apgūt CEF1, CEF3, CEF6 un CEF7 finansēšanas līgumos ietvaros Latvijai piešķirto finansējumu projektēšanas darbiem. Tā kā finansējums projektēšanas līgumu grozījumiem nav piešķirts, projektēšanas darbi Latvijas daļā ir lielākoties apstājušies, tādejādi ne tikai palielinot projekta kavējumus, bet arī **pastiprinot jau piešķirtā CEF finansējuma zaudējuma riskus**.

Kopējais finansējums, kas nepieciešams augstāk uzskaitīto četru **Latvijas posmu projektēšanas līgumu grozījumu parakstīšanai ir 18 192 086*****euro.*** Tādējādi:

* 2023.gadā papildu apropriācijās projektēšanas darbu pabeigšanai nepieciešami

1 330 000 *euro;*

 *N.B. Sākotnējā 26.06.2023 starpinstitucionālajai saskaņošanai iesniegtajā informatīvajā ziņojumā tika rēķināts, ka 2023.gadā saistību izpildei papildus nepieciešami 5 milj. euro. Šobrīd, apzinoties, ka līdz gada beigām atlikuši vien 2,5 mēneši, Satiksmes ministrija ir pārvērtējusi šī gada saistību izpildei steidzami nepieciešamo līdzekļu apmēru un lūdz apstiprināt 1,3 milj. euro piešķīrumu 2023.gadam, kas ir kritiski nepieciešams, lai varētu steidzamības kārtā virzīties uz būvniecības fāzi posmā Rīga - Lietuvas robeža.*

* 2024.gadā papildu apropriācijās nepieciešami 11 880 789 *euro*;
* 2025.gadā papildu apropriācijās nepieciešami 4 981 297 *euro*.

Attiecībā uz Rīgas posmam nepieciešamo papildu finansējumu projektēšanai, informējam, ka Rīgas posms ir viskomplicētākais un ietver visvairāk trešo pušu interešu objektus, kas faktiski ir apturējis projektēšanu cauri Rīgai. Šobrīd notiek pārrunas ar Projektētāju par turpmākajiem soļiem, proti, notiek izšķiršanās par līguma iespējamajiem grozījumiem vai tā pārtraukšanu un darbu turpināšanu jauna iepirkuma rezultātā izvēlētam projektētājam/ būvniekam. Ņemot vērā, ka līguma grozījumu gadījumā minētā posma projektēšanas izdevumi pieaugs no 16 milj. euro līdz provizoriski 28 milj. euro, AS “RB Rail” valde ar ļoti lielu varbūtību vērtē līguma izbeigšanas iespēju.

Informatīvais ziņojums par turpmākajiem lēmumiem un posma Upeslejas – Misa (Dzelzcela līnija cauri Rīgai) turpmākās projektēšanas un būvniecības procesa organizāciju tiks sagatavots pēc pārrunu noslēgšanas ar Projektētāju, bet ne vēlāk kā līdz 2023.gada 31.decembrim.

**4. Riski, ja nepieciešamais finansējums projektēšanas darbiem netiek piešķirts**

Saskaņā ar likumu par budžetu un finanšu vadību, budžeta iestādes var uzņemties papildu valsts budžeta ilgtermiņa saistības ES politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansētos projektos un pasākumos, ja pieņemts attiecīgs Ministru kabineta lēmums. Ievērojot minēto, *Rail Baltica* pamattrases projektēšanas līgumu grozījumi nav un netiks parakstīti pirms nebūs pieņemts Ministru kabineta lēmums par nepieciešamo valsts budžeta līdzekļu piešķīrumu.

Vienlaikus jāņem vērā, ka jebkurš kavējums lēmuma pieņemšanā atstāj būtisku ietekmi uz projektēšanas darbu turpmāko virzību. Vienošanās par iespējamajiem projektēšanas līgumu grozījumiem, pēc pasūtītāja iniciētās skrupulozas projektētāju iesniegto prasījumu pārbaudes un grozījumu pamatotības izvērtējuma, panākta š.g. maijā. Jūnijā iesniegts Ministrijas informatīvais ziņojums starpinstitucionālai saskaņošanai. Jūnijā/jūlijā parakstīti projektēšanas līgumu grozījumi Lietuvas un Igaunijas posmos. Ņemot vērā, ka Latvijā lēmuma pieņemšana ir iekavējusies par vairāk nekā četriem mēnešiem, projektēšanas līgumu izpildītāji, Eiropā vadošajās pozīcijās esošie dzelzceļa infrastruktūras projektēšanas/ būvniecības eksperti, ir zaudējuši paļāvību un apturējuši projektēšanas darbus Latvijas posmos.

Negatīvs vai nesavlaicīgs Ministru kabineta lēmums par *Rail Baltica* projektam nepieciešamā papildu finansējuma piešķīrumu projektēšanas līgumu grozījumu parakstīšanai aktualizē projektēšanas darbu visos *Rail Baltica* pamattrases posmos Latvijā nepabeigšanas risku noteiktajā termiņā, t.i. līdz 2024.gada 31.decembrim. Tas nozīmē, ka CEF finansēšanas līgumu mērķi - līdz 2024.gada 31.decembrim izstrādāti un apstiprināti būvprojekti - netiks sasniegti. Šādā gadījumā EK, papildu Latvijas zaudētajam (neapgūtajam) finansējumam, var pieņemt lēmumu par Latvijai piešķirtā finansējuma (projektēšanas darbiem) proporcionālu vai pilnīgu samazināšanu (atkarībā no tā, cik daudz apstiprinātu būvprojektu EK tiks iesniegti iepretim CEF finansējuma līgumos noteiktajam).

Tāpat projektēšanas darbu pabeigšana 1.tabulā norādītajos *Rail Baltica* pamattrases posmos ir būtisks priekšnosacījumus turpmākai CEF finansējuma (proti, CEF10 un CEF11 kārtas) piesaistīšanai Projektam, kā arī būvniecības darbu turpināšanai pamattrasē. Gadījumā, ja projektēšanas darbi netiek pabeigti līdz 2024.gada beigām, būvdarbi pamattrasē nevar tikt uzsākti, konsekventi apdraudot *Rail Baltica* pamattrases izbūvi līdz 2030.gadam.

 Papildus uzsverams, ka ilgstošas finansējuma nepiešķiršanas gadījumā - papildu kavējumu izmaksām projektētāji ir tiesīgi iesniegt papildu izmaksu pieprasījumus, kas veidojas no dīkstāves un/vai darbu apturēšanas, kā arī var tikt ietekmēti citu saistīto projektu izpildes termiņi un budžets.

**5. Kopsavilkums**

Četru Latvijas posmu projektēšanas līgumu pabeigšanai un EK piešķirtā finansējuma apgūšanai nepieciešams **18 192 086 *euro* finansējums**, kas dotu iespēju parakstīt projektēšanas līgumu grozījumus, jo Pasūtītājs (RBR personā saskaņā ar Ministrijas izdoto pilnvaru) nevar uzņemties papildu saistības bez finansiālā nodrošinājuma. **Projektētāji bez līgumu grozījumu parakstīšanas projektēšanas darbus neturpina, kā rezultātā ir apdraudēta projektēšanas darbu pabeigšana līdz 2024.gada 31.decembrim un *Rail Baltica* pamattrases izbūve līdz 2030.gadam.**

**Ņemot vērā Informatīvajā ziņojuma 3. sadaļā sniegto informāciju 2023. gadā apropriāciju pieprasījums tiks sagatavots par 1 330 000 *euro*, 2024. gadā par 11 880 789 *euro* un 2025. gadā par 4 981 297 *euro*.**

Tā kā RBR un EDzL uzņēmumi veidoti ar mērķi – īstenot *Rail Baltica* projektu, minētie uzņēmumi neveic komercdarbību klasiskajā izpratnē un nav ienākumus gūstoši. Tādējādi par nepieciešamo finansējumu Ministrija, atsaucoties uz Ministru kabineta 2018.gada 3.jūlija noteikumu Nr. 395 “Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansēto transporta un telekomunikāciju nozares projektu saskaņošanas un īstenošanas uzraudzības kārtība” 7.1 punktā noteikto, saskaņā ar Ministru kabineta 2018.gada 17.jūlija noteikumiem Nr.421 “Kārtība, kādā veic gadskārtējā valsts budžeta likumā noteiktās apropriācijas izmaiņas” Finanšu ministrijā iesniegs apropriācijas izmaiņas valsts budžeta līdzekļu pārdales pieprasījumu no 74. resora “Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” budžeta programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” uz Ministrijas budžeta apakšprogrammu 60.07.00 “Eiropas transporta infrastruktūras projekti (*Rail Baltica*)”.

Turklāt, papildu finansējums tiek lūgts tieši ES politiku instrumenta līdzfinansējumam, tādejādi palielinot Latvijas līdzfinansējuma intensitāti. Salīdzinājumam, Igaunija jau kopš 2021. gada nodrošina 19% līdzfinansējumu, bet Lietuva atsevišķām *Rail* *Baltica* Lietuva aktivitātēm nodrošina 50% līdzfinansējumu. Latvija, ņemot vērā valsts budžeta finansējumu projekta netiešajām attiecināmajām izmaksām, nodrošina 16% līdzfinansējumu.

Satiksmes ministrs K. Briškens

1. Parakstot finansēšanas līgumu, EK apstiprina katras aktivitātes budžetu un budžeta palielinājumu, pat, ja EK to nefinansē. [↑](#footnote-ref-2)