**STARPZIŅOJUMS**

par Saeimas parlamentārās izmeklēšanas komisijas

«Par «Rail Baltica» projekta parlamentārās kontroles nodrošināšanu,

lai apzinātu projekta īstenošanā pieļautās kļūdas, vienlaikus panākot, ka tas kļūst par prioritāru valdības jautājumu, lai lēmumi tiktu pieņemti caurredzami un savlaicīgi, kā arī ievērojot Latvijas valsts un visas sabiedrības intereses, ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību un valsts budžetu» darbu

|  |  |
| --- | --- |
| **Ievērojot Parlamentārās izmeklēšanas komisijas likuma 13. panta pirmajā daļā noteikto, starpziņojuma struktūru veido šādas četras ziņojuma daļas:** | |
| I | Ievaddaļa (Izmeklēšanas komisijas izveidošanas mērķa, izpētes priekšmeta un metožu apraksts, norādot arī komisijas sastāvu). |
| II | Aprakstošā un konstatējumu daļa (konstatētie fakti un to novērtējums, sniedzot atbildes uz Saeimas paziņojumā norādītajiem jautājumiem). |
| III | Secinājumi un priekšlikumi (priekšlikumi konstatēto trūkumu novēršanai, norādot institūcijas, kuru kompetencē ir attiecīgo trūkumu novēršana). |
| IV | Pielikumi. |

**I. Ievaddaļa.**

[1] Saeima 2024. gada 13. jūnijā pieņēma paziņojumu «Par parlamentārās izmeklēšanas komisijas «Par «Rail Baltica» projekta parlamentārās kontroles nodrošināšanu, lai apzinātu projekta īstenošanā pieļautās kļūdas un panāktu, ka tas kļūst par prioritāru valdības jautājumu un lēmumi tiek pieņemti pārskatāmi, laikus un ievērojot Latvijas valsts un visas sabiedrības intereses, ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību un valsts budžetu» izveidošanu» (turpmāk – Saeimas paziņojums).

Līdz ar to, lai veiktu parlamentāro izmeklēšanu, tika izveidota parlamentārās izmeklēšanas komisija «Par «Rail Baltica» projekta parlamentārās kontroles nodrošināšanu, lai apzinātu projekta īstenošanā pieļautās kļūdas, vienlaikus panākot, ka tas kļūst par prioritāru valdības jautājumu, lai lēmumi tiktu pieņemti caurredzami un savlaicīgi, kā arī ievērojot Latvijas valsts un visas sabiedrības intereses, ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību un valsts budžetu» (turpmāk – Izmeklēšanas komisija), nosakot tās darbībai sešu mēnešu termiņu.

[2] Saskaņā ar Saeimas paziņojumu Izmeklēšanas komisijas veiktās parlamentārās izmeklēšanas priekšmets ir noskaidrot iemeslus, kāpēc šā projekta īstenošana kavējas par vismaz trim gadiem, kā arī šajā projektā iesaistīto Satiksmes ministrijas, Finanšu ministrijas, Ekonomikas ministrijas un to kapitālsabiedrību, kurās Satiksmes ministrija ir valsts kapitāldaļu turētāja, amatpersonu atbildību.

Izmeklēšanas komisijai ir jāizvērtē «Rail Baltica» projekta iespējamās izmaksas, kas saskaņā ar Ministru kabinetā sagatavotajiem un virzītajiem informatīvajiem ziņojumiem, kā arī publiski izskanējušo informāciju Latvijas teritorijā veido vismaz 8 500 000 000 *euro* komisijas darbības sākuma brīdī.

Vēlāk tika noskaidrots, ka iespējamās izmaksas Latvijas teritorijā veido vismaz 9,5 miljardus *euro*, tādēļ Izmeklēšanas komisijai ir jāizvērtē arī izmaksu avoti, projekta īstenošanas aktuālie termiņi un būtiskie procesi, starpnozaru sadarbība un lēmumi, kas jāpieņem starpnozaru formātos un valdības līmenī, kā arī projekta ieviešanas plāni un tuvākajā laikā paredzētās aktivitātes, tostarp reaģējot uz nepieļaujamo situāciju, ka no Latvijas sabiedrības tiek slēpta informācija vai amatpersonas sniedz pretrunīgu informāciju.

Saeimas paziņojumā ir uzsvērts, ka ««Rail Baltica» projekta veiksmīga realizācija ir Latvijas drošības un ekonomiskās izaugsmes pamats. Projekts jārealizē noteiktā termiņā, finansiāli atbildīgi un izmantojot labāko pārvaldības modeli, kā arī nodrošinot šā projekta parlamentāro uzraudzību».

No Saeimas paziņojuma izriet, ka Izmeklēšanas komisijai saistībā ar «Rail Baltica» projektu ir jāatbild uz 13 jautājumiem (vairāk skatīt II. daļā «Aprakstošā un konstatējumu daļa»).

[3] Izmeklēšanas komisijas sastāvā darbojas septiņi deputāti, vienādā skaitā no 14. Saeimas katras frakcijas deputātiem, šādā sastāvā: Andris Kulbergs (AS) (priekšsēdētājs), Kristaps Krištopans (LPV) (sekretārs), Skaidrīte Ābrama (PRO), Artūrs Butāns (NA), Atis Labucis (JV), Amils Saļimovs (ST!), Ģirts Štekenhofs (ZZS).

Pēc Izmeklēšanas komisijas motivēta ierosinājuma ģenerālprokurors dalībai Izmeklēšanas komisijas darbā norīkoja Latvijas Republikas prokuratūras Personu un valsts tiesību aizsardzības koordinācijas nodaļas prokuroru Armīnu Reini.

Izmeklēšanas komisijas konsultants ir Krišs Lipšāns.

[4] Izmeklēšanas komisijas darbības pamatveids bija publiskas un slēgtas sēdes, kuru laikā notika pieprasīto dokumentu izpēte, kā arī iesaistīto personu mutvārdu paskaidrojumu uzklausīšana. Izmeklēšanas komisijas sēdes tika fiksētas fonogrammā, pēc kuras tika rakstītas stenogrammas. Fonogrammas un stenogrammas ir pievienotas komisijas sēdes protokolam.

Izmeklēšanas komisijas darbības laikā tika pieprasītas komisijas darbībai vajadzīgās ziņas un paskaidrojumi no Ministru kabineta locekļiem un viņiem padotajām (viņu pakļautībā un pārraudzībā esošajām) iestādēm, kā arī citām publisku personu institūcijām un kapitālsabiedrībām.

Uz Izmeklēšanas komisijas sēdēm paskaidrojumu sniegšanai tika uzaicinātas esošās un bijušās ministriju un citu publisku personu institūciju atbildīgās amatpersonas, kā arī privāto tiesību juridisko personu pārstāvji, kuri bija vai joprojām ir iesaistīti «Rail Baltica» projekta īstenošanā, tostarp arī uzklausīti vairāku vienlaikus uzaicināto personu paskaidrojumi.

|  |  |
| --- | --- |
| **Paveiktais līdz 22.10.2024.:** | Lai noskaidrotu «Rail Baltica» projekta sākotnējo apjomu un tā finansējuma apmēru, kāda līmeņa sanāksmēs un kādas personas ir bijušas iesaistītas «Rail Baltica» projekta attīstībā, «Rail Baltica» projekta trases novietojuma izvēlē, identificētu iemeslus, kādēļ tika veiktas atkāpes no Lielbritānijas konsultāciju kompānijas «Aecom Ltd.» 2011. gada ziņojumā uzrādītā trases varianta, tai skaitā Rīgas loka iekļaušanu «Rail Baltica» projektā, finansējumu avotu, projektēšanas izmaiņas, būvniecības kavēšanās apsvērumus un kopējo «Rail Baltica» projekta sadārdzināšanās iemeslu; |
|  | ir notikušas 16 parlamentārās izmeklēšanas komisijas (PIK) sēdes; |
|  | uzklausīti 9 iestāžu un kapitālsabiedrību, kā arī 18 fizisku personu, tai skaitā 4 bijušo satiksmes ministru un 10 Satiksmes ministrijas, «RB Rail» AS, SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» amatpersonu un darbinieku, mutvārdu paskaidrojumi; |
|  | nosūtīti vairāki rakstveida informācijas pieprasījumi Valsts kancelejai, Valsts kontrolei, Satiksmes ministrijai, Finanšu ministrijai, Tieslietu ministrijai, SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» un «RB Rail» AS. |

**Turpmākajā periodā Izmeklēšanas komisija noskaidros un veiks analīzi par «Rail Baltica» projekta projektēšanas izmaiņām, tai skaitā to apmēru, mērķi, pamatotību un papildu finansējuma apmēru, kas nepieciešams, lai finansētu radītās izmaiņas, vērtēs politisko amatpersonu rīcību, ietverot nozaru ministrus un premjerus, kā arī noskaidros «Rail Baltica» projekta nākotnes finansējuma avotus un attīstību.**

Izmeklēšanas komisijas noturēja 16 sēdes, no kurām arī vienu izbraukuma sēdi uz «Rail Baltica» staciju starptautiskajā lidostā «Rīga» un «Rail Baltica» staciju starptautiskajā centrālajā dzelzceļa stacijā Rīga, kuras laikā iepazinās ar šo objektu būvniecības stadiju, būvniecības posmiem, iespējām īstenot objektus noteiktajā laika posmā, iespējamo objektu iekonservēšanu finansējuma trūkuma dēļ un trūkstošā finansējuma apmēru projekta turpināšanai. Izbraukuma sēdes mērķis bija apzināt projekta daudzo izmaiņu sekas, to ietekmi uz «Rail Baltica» projekta vispārējo sadārdzināšanos, ieviešanas termiņa pagarinājumu, lietderību, kā arī risku nesasniegt projekta mērķus un saistības pret Eiropas Komisiju.

**II. Aprakstošā un konstatējumu daļa**

[1] **2011. gada 26. aprīlī** Ministru kabinets izskatīja un pieņēma zināšanai Satiksmes ministrijas iesniegto informatīvo ziņojumu «Par esošā sliežu ceļa rekonstrukcijas «Rail Baltica» maršrutā projekta īstenošanu» (2011-TA-1019).

Atbilstoši šim informatīvajam ziņojumam, lai noteiktu projekta ekonomisko dzīvotspēju, pēc Eiropas Komisijas Reģionālās politikas ģenerāldirektorāta pasūtījuma Dānijas konsorcijs «COWI» AS 2005. gadā sāka un 2007. gada janvārī pabeidza projekta «Rail Baltica» priekšizpēti visā maršrutā Tallina–Rīga–Kauņa–Varšava. Tika izskatīti trīs attīstības scenāriji: saskaņā ar pirmo scenāriju tiktu atjaunots esošais sliežu ceļš posmā Kauņa–Rīga–Tallina, nodrošinot pasažieru un kravu pārvadājumu ātrumu vismaz 120 km/h. Otrais scenārijs paredzēja esošā sliežu ceļa atjaunošanu, nodrošinot satiksmi ar ātrumu 160 km/h. Trešais scenārijs bija visambiciozākais «Rail Baltica» īstenošanas variants, jo paredzēja jaunas Eiropas standartiem atbilstošas dzelzceļa līnijas izbūvi visā «Rail Baltica» maršrutā, turklāt veidojot jaunu maršrutu pa iespējami īsāko ceļu.

Ņemot vērā, ka no «Rail Baltica» maršruta esošās līnijas atjaunošanas ieguvēji būtu ne tikai kravu pārvadātāji, bet arī pasažieri un tautsaimniecība kopumā, kā arī ņemot vērā, ka projekta saņēmējam VAS «Latvijas dzelzceļš» pašreizējos apstākļos nav iespējams nodrošināt nacionālo finansējumu projekta īstenošanai, nacionālais finansējums projekta īstenošanai jānodrošina no valsts budžeta laika posmā no 2011. līdz 2015. gadam 23 484 050 latu (33 414 792,74 *euro*) apmērā projekta attiecināmo izmaksu segšanai. Jāņem vērā arī 2007. gadā noslēgtās starpvalstu vienošanās (memorandi), kurās Latvija apņemas veikt esošā sliežu ceļa rekonstrukciju «Rail Baltica» maršrutā.

|  |
| --- |
| Pēc izskatītā 2011. gada 26. aprīļa informatīvā ziņojuma Ministru kabinets nolēma un uzdeva Satiksmes ministrijai sagatavot un nosūtīt vēstuli Eiropas Komisijai par projekta «Rail Baltica» īstenošanu. |

[2] **2011. gada maijā** Lielbritānijas konsultāciju kompānija «Aecom Ltd.» (turpmāk – AECOM) publicēja ziņojumu par Eiropas platuma (1435 mm) sliežu ceļa izbūves iespēju «Rail Baltica» koridorā.

Projekta izpēte tika sākta 2010. gada aprīlī, un kopumā padziļināti tika pētīti četri projekta maršruta varianti. AECOM konsultanti ieteica maršrutu Tallina–Pērnava–Rīga– Paņeveža–Kauņa, kurš ir vistiešākais un īsākais no tālākā dienvidu punkta līdz šā koridora tālākajam ziemeļu punktam un par kuru 2011. gada martā arī vienojās visas trīs Baltijas valstis. Tas ir 728 km garš jauktas satiksmes dzelzceļš, un maksimālais kustības ātrums pasažieru pārvadājumiem tajā ir 240 km/h. Latvijā «Rail Baltica» kopgarums paredzēts 235 km. Šajā variantā galvenokārt plānots veidot jaunas dzelzceļa līnijas, kas šķērso pārsvarā lauksaimniecības un meža zemi.

|  |
| --- |
| AECOM ziņojumā tika veikta arī izdevumu un ieguvumu analīze, un kopējās «Rail Baltica» projekta izmaksas lēstas 3,53 miljardi *euro*, no kuriem Latvijas daļa būtu 35% jeb  **1,22 miljardi *euro***. |

AECOM ziņojumā tika plānots savienot Latvijas «Rail Baltica» posma pamattrasi ar Rīgas centrālo staciju (skatīt 1. attēlu), kā arī tika ieteikts būvēt jaunu «Rail Baltica» dzelzceļa līniju (1435 mm) un atteikties no ieceres izmantot esošo dzelzceļa infrastruktūru (1520 mm). **Atbilstoši AECOM ziņojumam tika paredzēts būvēt 1435 mm platuma sliežu ceļus, kas iekļautu savienojumu ar Rīgas centrālo staciju, bet tālākai Rīgas centrālas stacijas savienošanai ar citiem objektiem būtu izmantojama cita transporta infrastruktūra, piemēram, esošie 1520 mm sliežu ceļi, tramvaja vai kāda cita transporta infrastruktūra.**

A map with a route

Description automatically generated

*1. attēls. «Rail Baltica» pamattrases savienojums ar Rīgas centrālo staciju*

[3] **2011. gada 29. jūnijā** Eiropas Komisija publicēja priekšlikumu par nākamo daudzgadu finanšu shēmu laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam – «Budžets stratēģijai «Europa 2020»». Savā priekšlikumā Komisija nolēma ierosināt, ka tiek izveidots jauns integrēts instruments ieguldījumiem Eiropas Savienības infrastruktūras prioritātēs transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā «Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments» (turpmāk – CEF).

Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020. gadam, atbilstoši kuram notiek Eiropas Savienības un citu ārvalstu finanšu instrumentu finansējuma plānošanas dokumentu izstrāde 2014.–2020. gadam, kā potenciālie projekti finansējuma saņemšanai no CEF, ir norādīti – «Rail Baltica» un «Austrumu–Rietumu dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija ar 25 kV maiņspriegumu». «Rail Baltica» ir nozīmīgs infrastruktūras projekts, kas var piesaistīt CEF līdzfinansējumu līdz pat 85% no kopējām izmaksām.

**2011. gada 10. novembrī**, lai veicinātu sekmīgu «Rail Baltica» projekta tālāku virzību un veiksmīgi apgūtu CEF garantētajās aploksnēs pieejamo finansējumu, Baltijas valstu premjerministri savā Kopīgajā deklarācijā, kas tika parakstīta Tallinā, vienojās izveidot Igaunijas, Latvijas un Lietuvas kopuzņēmumu «Rail Baltica» AS (turpmāk – Kopuzņēmums). Kopīgajā deklarācijā, kas tika parakstīta Viļņā 2012. gada 20. septembrī, atbalstīta iecere sākt speciālu pētījumu, lai analizētu juridiskos, finanšu un citus aspektus Kopuzņēmuma ar galveno mītni Rīgā izveidei.

Lai izveidotu Kopuzņēmumu, «Rail Baltica» starpvaldību darba grupa Igaunijas, Latvijas un Lietuvas valdību uzdevumā **2012. gada 25. oktobrī** pasūtīja advokātu birojiem – *Law firm* «Tamme Otsmann Ruus Vabamets» (TRINITI Tallina), Zvērinātu advokātu birojam «TRINITI» (TRINITI Rīga) un *Advokatu profesine bendrija* «TRINITI» LT (TRINITI Viļņa) – ««Rail Baltica» kopuzņēmuma pētījumu» (turpmāk – Triniti pētījums). Triniti pētījuma analīzes mērķis bija izpētīt kopuzņēmuma dibināšanas iespēju «Rail Baltic» projekta sagatavošanās darbu veikšanai, turpmākai ieviešanai un vispārējai vadībai. Pētījumā konstatēts, ka galvenā problēma, kas saistīta ar tūlītēju visu trīs Baltijas valstu Kopuzņēmuma izveidi, ir tāda, ka nevienas dalībvalsts tiesību akti nepieļauj tiešas īpašumtiesības uz ārvalstu sabiedrības akcijām. Tāpēc, lai izvairītos no normatīvo aktu grozījumiem un ņemot vērā, ka Kopuzņēmums kā divpakāpju struktūra, kurā tiek izmantotas attiecīgajām dalībvalstīm piederošas holdinga kompānijas, nodrošina papildu juridisko ugunsmūri starp Kopuzņēmuma darbību un dalībvalstīm un tā izveide ir lētāka, tika ieteikts Kopuzņēmumu veidot starp dalībvalstīm piederošām holdinga kompānijām.

[4] **2013. gada 30. janvārī** tika izsludināts iepirkums izpētei «Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas «Rail Baltica» Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte».

|  |
| --- |
| Detalizēto tehnisko izpēti bija plānots pabeigt līdz 2015. gada beigām, un tās mērķis bija noteikt precīzu plānotās dzelzceļa līnijas «Rail Baltica» novietojumu un veikt nepieciešamās izpētes un priekšdarbus dzelzceļa līnijas būvniecības sākšanai.  Izpildītājam uzdevuma ietvaros bija jāveic arī visu iespējamo trases variantu izpēte dzelzceļa līnijas savienojumam ar Rīgas pilsētas centru, Starptautisko lidostu «Rīga» un Rīgas brīvostas teritorijām Daugavas labajā un kreisajā krastā. Tika plānots, ka projekta ietvaros tiks veikts plānotās darbības ietekmes uz vidi novērtējums. |

**2013. gada 7. jūnijā** Satiksmes ministrijā tika iesniegti 8 piedāvājumi, kuri tika izvērtēti atbilstoši atklāta konkursa nolikumam un tehniskajai specifikācijai. Piedāvājuma izvēles kritērijs – saimnieciski izdevīgākais piedāvājums, kur 40% veido cena, bet 60% – pakalpojuma izpildes apraksta (tehniskā piedāvājuma) kvalitāte. Pretendentu piedāvātās līgumcenas bija robežās no 3 993 000 līdz 9 650 000 *euro*.

**2014. gada 30. aprīlī** tika noslēgts līgums starp Satiksmes ministriju un pilnsabiedrību «RB Latvija», kurā ietilpst «EPG Eisenbahn-und Bauplanungs-Gesellschaft mbH Erfurt», SIA «Grupa 93» un SIA «Konstruktionsgruppe Bauen Latvija», ar piedāvāto līgumcenu 3 993 000,00 *euro* (bez PVN) un sākta «Rail Baltica» Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte.

|  |
| --- |
| **1. konstatējums:** Atbilstoši 2014. gada 11. februāra Satiksmes ministrijas iepirkuma procedūras ziņojumam pilnsabiedrības «RB Latvija» piedāvājums tika atzīts par saimnieciski izdevīgāko, pamatojoties uz piedāvāto (zemāko) cenu, lai gan pakalpojuma izpildes apraksta kvalitātē pilnsabiedrība «RB Latvija» saņēma otro sliktāko rezultātu no visiem potenciālajiem piegādātājiem. |

[5] **2014. gada 7. martā** Satiksmes ministrija sagatavoja un iesniedza Valsts kancelejā informatīvo ziņojumu «Par «Rail Baltica» projekta ietvaros realizējamā atklātā konkursa «Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas «Rail Baltica» Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums» un turpmāko aktivitāšu virzību» (2013-TA-3742).

Informatīvajā ziņojumā ir norādīts, ka, ņemot vērā, ka valstis vēl nav pabeigušas nacionālās priekšizpētes darbus, kā arī aktuāls ir jautājums par Kauņas–Viļņas savienojuma efektīvāko iekļaušanu kopējā «Rail Baltica» koridorā un jāizpēta galvaspilsētu savienojumi, t.sk. Rīgā savienojums ar lidostu «Rīga», savienojums ar Rīgas ostu un Daugavas šķērsojums, kopējās projekta izmaksas vēl precīzi nav nosakāmas un pārsniegs AECOM 2011. gada ziņojumā norādīto un izpētes rezultātā plānotos 3,53 miljardus *euro*.

|  |
| --- |
| **Lai arī precīza Latvijas izmaksu daļa kļūs zināma tikai pēc nacionālās izpētes, aptuvenas aplēses rāda, ka kopējās Latvijas izmaksas varētu veidot 2,17 miljardus *euro* (skatīt 2. attēlu).** |

A table with numbers and text

Description automatically generated

*2. attēls. Latvijas posmu izmaksu sadalījums*

Atbilstoši iepriekš panāktajām vienošanām par ES budžetu CEF ietvaros Latvijai garantētā pieejamā aploksne investīciju periodā 2014.–2020. gadam bija 212,7 miljoni *euro*, kas ir Kohēzijas fonda līdzekļi.

Šajā Satiksmes ministrijas informatīvajā ziņojumā (2013-TA-3742) norādīts, ka, piesakoties turpmākajam projekta finansējumam periodā no 2017. līdz 2020. gadam, Latvija un pārējās Baltijas valstis joprojām konsekventi saglabā nostāju, ka ES līdzfinansējumam jābūt 85% ārpus nacionālās Kohēzijas fonda finansējuma aploksnes. Tika plānots, ka atlikušo nepieciešamā finansējuma daļu pēc biznesa plāna izstrādes kopuzņēmums aizņemsies starptautiskajos finanšu tirgos.

[6] **2014. gada 20. maijā**, lai nodrošinātu detalizētās tehniskās izpētes izpildes vadību un kontroli, **Satiksmes ministrija** izveidoja **Nacionālo vadības grupu**, **kuras uzdevums bija izvērtēt un apstiprināt pilnsabiedrības «RB Latvija» izstrādātos dokumentus un ziņojumus**, izskatīt problēmas un to risinājumus.

Lai nodrošinātu kvalitatīvu izpētes vadību un ieinteresēto pušu interešu pārstāvniecību, tika izveidota **Tehniskā darba grupa** (tajā bija pārstāvētas 25 dažādas institūcijas, kuru intereses varētu skart projekts) un **Pašvaldību darba grupa** (21 pašvaldības pārstāvji).

|  |
| --- |
| **2. konstatējums:** Atbilstoši satiksmes ministra Anrija Matīsa 2014. gada 20. maija rīkojuma 1. punktam Nacionālās vadības grupas sastāvā ietilpa tikai Satiksmes ministrijas amatpersonas un tajā netika iekļauta neviena persona ar pieredzi šāda līmeņa (gan infrastruktūras, gan finansējuma) dzelzceļa projektu vadībā. |

[7] **2014. gada 12. augustā** Ministru kabinets izskatīja Satiksmes ministrijas iesniegto informatīvo ziņojumu «Par Baltijas valstu kopuzņēmuma izveidi «Rail Baltica» publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta realizēšanai un sabiedrības ar ierobežotu atbildību «Eiropas dzelzceļa līnijas» dibināšanu» (2014-TA-1754).

Saskaņā ar šo informatīvo ziņojumu, izvēloties dibināt jaunu sabiedrību ar ierobežotu atbildību, nevis izmantojot kādu no esošajām valsts kapitālsabiedrībām, piemēram, VAS «Latvijas dzelzceļš» vai tās meitasuzņēmumu, **Latvija skaidri nodalīja esošās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un nozarē strādājošo kapitālsabiedrību darbību** un to turpmāko attīstību no «Rail Baltica» publiskās lietošanas infrastruktūras izbūves projekta.

Lai gan akcionāru līgums paredzēja, ka, neradot negatīvas sekas projektam un saglabājot visas līdz tam brīdim iegūtās tiesības un pienākumus, valstij ir tiesības nomainīt uzņēmuma akcionāru, Latvija neplānoja šīs tiesības izmantot un «Rail Baltica» projekta ieviešanas laikā vienīgais Kopuzņēmuma akcionārs no Latvijas puses būs jaundibinātā kapitālsabiedrība «Eiropas dzelzceļa līnijas».

|  |
| --- |
| **3. konstatējums:** Satiksmes ministrija kā pirmo SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» valdes locekli iecēla Dinu Merirandu, kuram nebija atbilstošas pieredzes un izglītības un kurš, lai arī, pēc Izmeklēšanas komisijas sēdē noskaidrotā, tika iecelts tikai kā pagaidu valdes loceklis, valdes locekļa amata pienākumus veica no 2014. gada 15. oktobra līdz 2017. gada 30. oktobrim. Dins Merirands no 2013. gada līdz 2024. gadam paralēli ir pildījis arī valsts sekretāra vietnieka amata pienākumus Satiksmes ministrijā. |

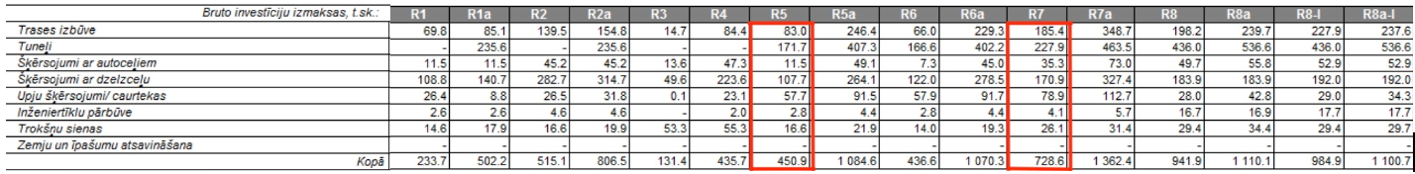
[8] **2015. gada 6. janvārī** pilnsabiedrība «RB Latvija» iesniedza **Satiksmes ministrijai** «Rail Baltica» Latvijas posma detalizētu tehnisko izpēti un ietekmes uz vidi novērtējuma pirmo starpziņojumu, kurā norādīja, ka daudzkritēriju analīzes ietvaros tika apskatīti 8 Rīgas ievadu varianti ar papildvariantiem (skatīt 3. attēlu). Pilnsabiedrība «RB Latvija», veicot detalizēto tehnisko izpēti un ietekmes uz vidi novērtējumu, par pamatu ņēma AECOM 2011. gada ziņojumu un tajā norādīto «Rail Baltica» trases variantu.

A collage of maps with numbers and lines

Description automatically generated

*3. attēls. Rīgas ievadu varianti*

**Starpziņojumā veikta arī visu piedāvāto ievadu Rīgā izmaksu analīze miljonos *euro* (skatīt 4. attēlu).**



*4. attēls. «Rail Baltica» ievadu Rīgā izmaksu salīdzinājums, milj. euro*

Uz R7 variantu kā vislabāk atbilstošo Rīgas ievada variantu norādīja Valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» un VAS «Starptautiskā lidosta «Rīga»».

Valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» savā 2014. gada 11. novembra vēstulē norādīja, ka R7 variants vislabāk atbilst dzelzceļa transporta ilgtermiņa attīstības interesēm Latvijā, un aicināja to iekļaut turpmāk pētāmo variantu lokā.

Savukārt VAS «Starptautiskā lidosta «Rīga»» norādīja, ka «Rail Baltica» pamatlīnijas virzīšana cauri Rīgas pasažieru stacijai un lidostai būtu ieguvums Rīgas pilsētas attīstībai un iedzīvotājiem gan Latvijā, gan Baltijas valstīs un Eiropā, tāpēc lūdza ietvert šādu variantu kā prioritāru starp daudzkritēriju analīzei atlasītajiem variantiem.

|  |
| --- |
| **4. konstatējums:** Būtiski, ka jau Nacionālās vadības grupas 2014. gada 28. novembra sēdē tika nolemts turpināt Rīgas ievada R5, R7 un R8 variantu izpēti, bet 2014. gada 23. decembrī Nacionālā vadības grupa, pat pirms pilnsabiedrības «RB Latvija» 2015. gada 6. janvāra starpziņojuma Satiksmes ministrijai, nolēma apstiprināt «Rail Baltica» Rīgas ievada R7 varianta ietekmes uz vidi novērtējumam, neņemot vērā, ka R7 nav optimālākais, salīdzinot ar citiem, un ir arī viens no dārgākajiem variantiem. |

[9] **2015. gada 17. februārī,** pamatojoties uz Nacionālās vadības grupas lēmumu, Ministru kabinets, izskatot Satiksmes ministrijas iesniegto informatīvo ziņojumu «Par «Rail Baltica» projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai «Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta» pirmajam uzsaukumam», lēma par aktivitātēm, kuras būtu iekļaujamas CEF pirmajā uzsaukumā.

Pamatojoties uz šo ziņojumu «Par «Rail Baltica» projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai «Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta» pirmajam uzsaukumam», Latvija pieteicās šādām aktivitātēm:

1. Tehniskais projekts visai «Rail Baltica» centrālajai daļai.
2. Rīgas centrālās stacijas un «Rail Baltica» stacijas starptautiskajā lidostā «Rīga» projektēšana un celtniecība.
3. Nepieciešamo zemju atsavināšana posmā Rīgas centrālā stacija–starptautiskā lidosta «Rīga».
4. Citi pētījumi un kopuzņēmuma «RB Rail» AS aktivitāšu finansēšanai nepieciešamā Latvijas daļa (katra valsts finansē trešdaļu). Pirmajā CEF pieteikumā bija paredzēts pieteikt zemes atsavināšanas plāna un risinājumu sagatavošanu, tehniskā dizaina (būvprojekta) ekspertīzi, publisko komunikāciju pieteikto aktivitāšu realizācijas laikā un kopuzņēmuma «RB Rail» AS aktivitātes. Bija paredzēts, ka «RB Rail» AS kā «Rail Baltica» koordinatore sagatavos jaunu ieguvumu un izdevumu analīzi, izstrādās darbības un biznesa plānu, sekos vienotu standartu izmantošanai visās valstīs, kā arī sagatavos kontraktu slēgšanas plānu, ieskaitot piemērotāko iepirkumu slēgšanas modeli.

Informatīvajā ziņojumā ir norādīts, ka Nacionālā vadības grupa, ņemot vērā daudzkritēriju analīzes rezultātus, pieņēma lēmumu veikt ietekmes uz vidi novērtēšanas procedūru Rīgas ievada R7 variantam (skatīt 5. attēlu).

A map of a country with a red line

Description automatically generated

*5. attēls. Ietekmes uz vidi novērtēšana Rīgas ievada R7 variantam*

|  |
| --- |
| **5. konstatējums**: Satiksmes ministrija virzīja uz Ministru kabinetu «Rail Baltica» ietekmes uz vidi novērtējumam **tikai vienu** variantu (R7), skaidri nenorādot pārējos Rīgas ievada variantus un visu Rīgas ievadu izmaksu salīdzinājumu. |

Lemjot par aktivitātēm, kuras būtu iekļaujamas pirmajā uzsaukumā (CEF 1), Ministru kabinets jau balstījās uz apsvērumu, ka «Rail Baltica» ievads Rīgā nebūs tikai līdz Rīgas centrālajai stacijai, kā tas tika norādīts AECOM 2011. gada ziņojumā, bet gan Rīgas ievads ies cauri Rīgas centrālajai stacijai un lidostai «Rīga», līdz tas piekļausies pamattrasei.

Šajā informatīvajā ziņojumā arī norādīts, ka vienlaikus, gatavojot CEF pieteikumu, jānorāda arī Latvijas kopējās projekta izmaksas. Ņemot vērā, ka vēl nav beigusies detalizētā tehniskā izpēte, precīzas «Rail Baltica» Latvijas izmaksas vēl nav zināmas, bet provizoriskās aplēses rāda, ka **kopējās izmaksas būs augstākas, nekā aprēķinātās AECOM priekšizpētē, un varētu veidot 1 912 miljonus *euro*.**

|  |
| --- |
| **6. konstatējums**: Ministru kabinets lēma par ietekmes uz vidi novērtēšanu tādam «Rail Baltica» trases variantam, par kuru vēl tikai tika veikta detalizēta tehniskā izpēte. |

A screenshot of a computer

Description automatically generated

*6. attēls. «Rail Baltica» detalizētas tehniskās izpētes projekta laika grafiks*

|  |
| --- |
| **Valsts kanceleja** savā 2015. gada 11. februāra atzinumā ir norādījusi, ka Informatīvajā ziņojumā nav iesniegts skaidrojums, kāpēc 2011. gadā sagatavotajā AECOM pētījumā netika iekļauts savienojums ar starptautisko lidostu «Rīga» pa 1435 mm platuma sliedēm. Ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšnosacījumu, ka pieteiktajām aktivitātēm jābūt ieguvumu un izdevumu analīzei, kā arī AECOM pētījumu ar neiekļauto savienojumu ar lidostu un līdz ar to pastāvošo risku, ka attiecīgās būvniecības aktivitātes varētu neapstiprināt, **nav minēts, vai Satiksmes ministrija ir paredzējusi rīcības plānu un finansēšanas iespējas negatīva scenārija gadījumā.** |

Satiksmes ministrija, sniedzot atbildi uz šo iebildumu, ir norādījusi, **ka saglabājās risks**, ka «Rail Baltica» dzelzceļa līnijas posmā Rīgas centrālā stacija–starptautiskā lidosta «Rīga» būvniecības aktivitātes – «Rail Baltica» stacija starptautiskajā lidostā «Rīga» un sliežu savienojums starp starptautisko lidostu «Rīga» un Rīgas centrālo staciju – **varētu netikt apstiprinātas** un, lai gan risks pastāv, tomēr pēc iespējas agrākā stadijā jāiesniedz pieteikums ar pilnu vēlamo aktivitāšu sarakstu, lai gadījumā, ja kāda no aktivitātēm netiek apstiprināta, Latvijai saglabātos iespēja precizēt un iesniegt tās atkārtoti otrajā CEF uzsaukumā 2016. gadā, tādējādi nezaudējot Latvijai garantēto aploksni.

|  |
| --- |
| **Finanšu ministrija** savā 2015. gada 13. februāra atzinumā ir norādījusi, ka Informatīvā ziņojumā II daļas sadaļā «CEF pieteikuma Latvijas aktivitātes» minēts, ka, lai realizētu «Rail Baltica» dzelzceļa līnijas pirmo posmu Rīgas centrālā pasažieru stacija–starptautiskā lidosta «Rīga», jāveic investīcijas 461,7 miljonu *euro* apmērā, no kurām investīcijas 294,2 miljonu *euro* apmērā iespējams finansēt ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta un Latvijas nacionālā līdzfinansējuma līdzekļiem. Finanšu ministrija lūdz papildināt Informatīvo ziņojumu ar konkrētāku skaidrojumu par atlikušo(-ajiem) investīciju finansēšanas avotu(-iem), **jo pašreizējā Informatīvā ziņojuma redakcijā tas ir ļoti vispārīgs un nesniedz pārliecību par finansējuma pieejamību.** |

Uz minēto apsvērumu Satiksmes ministrija ir norādījusi, ka, lai gan tobrīd nebija informācijas par nākamajos Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda plānošanas periodos pieejamo finansējumu un tā sadalījuma principiem, līdzšinējā ES prakse liecina, ka nozīmīgiem infrastruktūras projektiem, kuri sākti realizēt un kuru realizācija notiek vairākos plānošanas periodos, tiek nodrošināts arī turpmāks atbalsts no ES. Ņemot vērā šo pieeju un «Rail Baltica» projekta stratēģisko nozīmi, **pastāvēja liela iespējamība, ka projekta realizēšanu būs iespējams turpināt arī nākamajā plānošanas periodā**, sākot no 2020. gada, piesaistot ES finanšu līdzekļus gan no CEF, gan citiem Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem.

|  |
| --- |
| **7. konstatējums: Satiksmes ministrija un atbildīgās amatpersonas, ziņojot Ministru kabinetam par nepieciešamo finanšu apjomu CEF un valsts budžetā, norāda, ka risks neiegūt nepieciešamo Eiropas līdzfinansējumu posma Rīgas centrālā stacija–starptautiskā lidosta «Rīga» pabeigšanai ir zems, vienlaikus ignorējot un neatspēkojot Finanšu ministrijas, Tieslietu ministrijas un Valsts kancelejas norādītos projekta riskus, radot maldīgu priekšstatu valdībai.** |

[10] **2016. gada 24. augustā** Ministru kabinets pieņēma rīkojumu Nr. 467 «Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas «Rail Baltica» būvniecībai paredzētās darbības akceptu».

Ar šā rīkojuma 5.1.apakšpunktu Ministru kabinets akceptēja Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas «Rail Baltica» būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (skatīt 6. attēlu).

A map of a road

Description automatically generated

*6. attēls. «Rail Baltica» būvniecībai paredzētā darbības vieta*

|  |
| --- |
| **8. konstatējums:** 2017. gada 31. janvārī Ministru kabinetā izskatītajā Satiksmes ministrijas iesniegtajā informatīvajā ziņojumā «Par «Rail Baltica» projekta pirmās kārtas aktivitāšu realizēšanas progresu Latvijā un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai «Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta» trešajam uzsaukumam (CEF 3)» (2017-TA-131) ir norādīts, ka ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 «Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas «Rail Baltica» būvniecībai paredzētās darbības akceptu» **ir apstiprināts trases novietojums Latvijas teritorijā**. |

[11] Pilnsabiedrības «RB Latvija» **2016. gada 31. oktobra** noslēguma ziņojumā Satiksmes ministrijai ir norādīts, ka precizētajiem izpētes uzdevumiem atbilda varianti – **R5, R5’ un R7.**

|  |
| --- |
| Par **R5 variantu** pilnsabiedrība «RB Latvija» norāda, ka ar to tiktu nodrošināts **optimāls investīciju apjoms** ar iespēju variēt «Rail Baltica» projekta realizācijas attīstību stadijās, piemēram, pirmajā kārtā izbūvējot posmu (Rīgas centrālā stacija–starptautiskā lidosta «Rīga»), ko perspektīvā iespējams papildināt ar posmu (starptautiskā lidosta «Rīga»–pamatlīnija) (variants R7). |

**Pilnsabiedrības „RB Latvija» noslēguma ziņojumā norādīts, ka «Rail Baltica»** **projekta kopējās izmaksas veido 1 968 miljonus *euro*.**

|  |
| --- |
| **9. konstatējums:** Ievērojot, ka Nacionālā vadības grupa jau 2014. gada 23. decembrī nolēma virzīt uz ietekmes uz vidi novērtējumu R7 trases variantu un 2015. gada 17. februārī Ministru kabinets lēma par informatīvo ziņojumu «Par «Rail Baltica» projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai «Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta» pirmajam uzsaukumam», kurš faktiski iezīmēja R7 variantu, **pilnsabiedrības «RB Latvija» 2016. gada 31. oktobra noslēguma ziņojumā iekļautajai papildu Rīgas ievada variantu analīzei būtiski zuda jēga, un var secināt, ka Nacionālās vadības grupas un Ministru kabineta lēmums par R7 bija sagatavots un izlemts bez attiecīga pamata, pieļaujot, ka tiek īstenots variants, kas nav optimāls.** |

Atbilstoši pilnsabiedrības «RB Latvija» norādītajai informācijai «Rail Baltica» projekta sākotnējā publiskā apspriešana notika tikai 2015. gada martā.

[12] **2017. gada 30. aprīlī** «Ernst & Young Baltic» bija pabeigusi pētījumu par izmaksu un ieguvumu analīzi «Rail Baltica» projektam – publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projektam visās trīs Baltijas valstīs.

|  |
| --- |
| Pētījums liecina, ka projekta kopējās plānotās izmaksas ir 5,8 miljardi *euro* visās trīs valstīs. Igaunijā – 1,346 miljardi *euro* (nacionālā līdzfinansējuma daļa ~268 miljoni *euro*); Latvijā – 1,968 miljardi *euro* (nacionālā līdzfinansējuma daļa ~393 miljoni *euro*); Lietuvā – 2,473 miljardi *euro* (nacionālā līdzfinansējuma daļa ~493 miljoni *euro*). |

Būtiski norādīt, ka «Ernst & Young Baltic» izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātā kopējās projekta izmaksas Latvijas teritorijā gandrīz precīzi sakrīt ar pilnsabiedrības «RB Latvija» 2016. gada 31. oktobra noslēguma ziņojumā norādīto, kas ļauj apšaubīt minētā pētījuma lietderību un unikalitāti, vismaz Latvijas griezumā noteikti.

Atbilstoši «Ernst & Young Baltic» izmaksu un ieguvumu analīzei Latvijas līnijas kilometrs izmaksātu 7,1 miljonu *euro*, savukārt Izmeklēšanas komisija, iepazīstoties ar citu valstu pētījumiem, ir secinājusi, ka zemākās izmaksas tajā laika periodā Eiropā bijušas 15 miljoni *euro* par kilometru, augstākās – līdz 35 miljoniem *euro*, vidēji 25–27 miljoni *euro* par kilometru, līdz ar to «Ernst & Young Baltic» norādītās projekta izmaksas ir divreiz lētākas nekā lētākais Eiropā uzbūvētais dzelzceļš, kas savukārt liek apšaubīt izmaksu un ieguvumu analīzes pamatotību.

Atbilstoši Satiksmes ministrijas 2014. gada 11. februāra Iepirkuma procedūras ziņojumam «Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas «Rail Baltica» Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums», kur iepirkuma procesā līgums tika slēgts ar pilnsabiedrību «RB Latvija», «Ernst & Young Baltic» tika piesaistīts kā apakšuzņēmējs ar 10% no kopējās iepirkuma līguma vērtības, un iepirkumā par izmaksu un ieguvumu sadaļu atbildīgs ir bijis tieši «Ernst & Young Baltic».

Izmeklēšanas komisijā tika konstatēts, ka ne pilnsabiedrība «RB Latvija», «Ernst & Young Baltic», «RB Rail» AS, SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas», ne arī Satiksmes ministrijas un Finanšu ministrijas amatpersonas «Rail Baltica» projekta sākuma stadijā nebija veikušas salīdzinošo izmaksu novērtēšanu ar citiem dzelzceļa projektiem Eiropā.

|  |
| --- |
| **10. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija apšauba «Ernst & Young Baltic» veiktā pētījuma (CBA) atbilstību, pareizību un lietderību. Vērtējams, vai «Ernst & Young Baltic» nav saņēmis dubultu samaksu par vienu un to pašu nodevumu Satiksmes ministrijai un vai nav nonākts interešu konfliktā, baudot priekšrocības pret citiem komersantiem šajā iepirkumā. |

[13] **2017. gada 22. jūnijā** Latvijas Republikas Saeima ratificēja un pieņēma likumu «Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi» (turpmāk – starpvalstu līgums).

Starpvalstu līguma preambulā ir noteikts, ka līgums ir izstrādāts, ņemot vērā akcionāru 2014. gada 28. oktobra līgumu starp OÜ «Rail Baltic Estonia», SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» un UAB «Rail Baltica statyba» par kopuzņēmuma AS «RB Rail» izveidi.

**Likuma anotācijā ir norādīts, ka Starpvalstu līgums atbilst Baltijas valstu vienotajai pieejai «Rail Baltica» projekta realizēšanā un ir saskaņā ar Baltijas valstu kopuzņēmuma AS «RB Rail» akcionāru līgumu.**

Akcionāru līgumā ir fiksēts dzelzceļa maršruts, kas sākas Tallinā un turpinās cauri Pērnavai, Rīgai, Panevēžai un Kauņai līdz Lietuvas–Polijas robežai, kā tika ierosināts AECOM pētījumā, ar pieslēgumu Viļņa–Kauņa kā dzelzceļa daļu, un šāda akcionāru līguma redakcija nav grozīta, līdz ar to 2014. gadā tika iezīmēts «Rail Baltica» trases variants atbilstoši AECOM ziņojumā norādītajai trasei, to papildinot ar Viļņas–Kauņas pieslēgumu.

Akcionāru līgumā ir arī norādīts, ka akcionāri, tai skaitā SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas», un «RB Rail» AS pirmām kārtām veiks darbības (ieskaitot CEF pieteikumu sagatavošanu un iesniegšanu un dzelzceļa būvniecību) saistībā ar AECOM ziņojumā norādītajiem posmiem, kas saskaņā ar attiecīgajiem ES tiesību aktiem ir tiesīgas saņemt ES finansējumu (CEF).

|  |
| --- |
| **11. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija konstatē, ka AS «RB Rail» akcionāru līgumā «Rail Baltica» projekta trase ir norādīta tāda, kā tika ierosināts AECOM pētījumā, ar pieslēgumu Viļņa–Kauņa kā dzelzceļa daļu, tomēr AECOM pētījumā norādītais «Rail Baltica» trases variants ir bez Rīgas centrālās stacijas un savienojuma ar lidostu «Rīga». |

Savukārt 2017. gada 6. aprīlī Saeima pieņēma Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta un Eiropas transporta tīkla projektu īstenošanas un uzraudzības likumu, kura 4. panta pirmā daļa paredz, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansēto projektu īstenošanu, veicot Regulā Nr. 1316/2013 noteiktos dalībvalsts pienākumus, uzrauga Satiksmes ministrija – transporta nozares projektus, kā arī projektus platjoslas tīklu jomā telekomunikāciju nozarē.

Šā paša likuma 5. panta trešā daļa noteic, ka Satiksmes ministrija nodrošina, lai funkcijas, kuras tā pilda saskaņā ar šo likumu kā uzraudzības iestāde, tiktu nodalītas no citām to funkcijām, arī no funkcijām, kuras tā pilda kā finansējuma saņēmēja.

|  |
| --- |
| **12. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija ir secinājusi, ka «Rail Baltica» projekta ieviešanas laikā Finanšu ministrijas iesaiste (tai skaitā Finanšu ministrijas iniciatīvas iesaistīties) ir bijusi nepietiekama, proti, risku vadība un izmaksu kontrole nav notikusi līdz pat 2023. gadam. |

[14] **2018. gada 11. aprīlī** Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, Igaunijas Republikas Ekonomikas un komunikāciju ministrija un Lietuvas Republikas Transporta un komunikāciju ministrija ir apstiprinājušas «Rail Baltica» būvprojektēšanas vadlīnijas – obligātos vienotos standartus «Rail Baltica» infrastruktūras projektēšanai, būvniecībai un uzturēšanai.

No 2018. gada 10. augusta būvprojektēšanas vadlīnijas ir mainītas 120 reizes. Lielākā daļa šo izmaiņu bijušas vai nu administratīvas (kopā 86), vai veicinājušas kopējā kapitālieguldījuma (turpmāk – CAPEX) samazināšanu (kopā 30 gadījumi). Četras (4) izmaiņas dizaina vadlīnijās tieši ietekmēja CAPEX palielinājumu Rīgas centrālās stacijas un starptautiskās lidostas «Rīga» infrastruktūras objektos.

Tehnisko standartu izmaiņas pieejamības un drošības nodrošināšanai, attiecīgo pašvaldību papildu prasības, vides prasību paaugstināšanas, militārās komponentes papildinājumi un citi apstākļi ir izraisījuši projekta apjoma pieaugumu.

Piemēram, par aptuveni 6 km ir pieaudzis dzelzceļa trases garums, labāka operacionālā plāna vajadzībām ir paredzēta papildu infrastruktūra, piemēram, pārmijas, apdzīšanas vietas, papildu sliežu ceļi apkalpes vietās, izprojektēts visu pušu vajadzībām atbilstošs apkalpes un paralēlo ceļu tīkls, sliežu ceļu un struktūras nestspēja palielināta no 22,5 tonnām līdz 25 tonnām uz riteņpāra asi (augstākā atbilstība militārajai mobilitātei), paredzētas 16 reģionālās stacijas (sākotnējā projektā tika norādīts, ka perspektīvā, iespējams, varēs izbūvēt reģionālās stacijas, bet šobrīd jau tiek izstrādāts būvprojekts 16 reģionālajām stacijām), būtiski uzlabots abu starptautisko staciju koncepts (*air to rail* bagāžas sistēma), dzelzceļa peronu pagarināšana no 200 līdz 400 metriem, dzelzceļa peronu augstuma izmaiņas u.c.

Piemēram, Rīgas centrālajā stacijā sākotnēji bija iecerēti tikai 2 jauni papildu peroni. Šobrīd tiek pārbūvēta un pielāgota visa Rīgas centrālā stacija ar 4 jaunbūvējamiem «Rail Baltica» sliežu ceļiem un 10 pārbūvējamiem esošiem sliežu ceļiem, jumta pārsegumu, moderniem drošības elementiem u.c. (skatīt 7. attēlu).

A diagram of a building

Description automatically generated

*7. attēls. Rīgas centrālās stacijas projekta risinājumu evolūcija*

Būtiski norādīt, ka minētās un vēl citas projekta izmaiņas tiek veiktas jau projektēšanas laikā, kas pagarina projektēšanas periodu, sadārdzina projektēšanas izmaksas un būtiski atliek būvdarbu sākšanu.

[15] **2019. gada 29. maijā** SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» un «BERERIX» (BESIX (Beļģija)), «RERE Būve» (Latvija), «Rizzani de Eccher» (Itālija) noslēdza līgumu Nr. EDZL-02-1/54 ««Rail Baltica» Rīgas dzelzceļa tilta, uzbēruma un Rīgas centrālās pasažieru stacijas kompleksās apbūves būvprojekta izstrāde un būvdarbi» par kopējo summu 430 538 203 *euro*, neieskaitot PVN.

Perona augstuma palielināšana no 550 mm līdz 760 mm un pagarināšana no 200 līdz 400 metriem, attiecīgi vilcienu sastāva garuma palielināšana, (*air to rail*) sistēma un citas izmaiņas ir palielinājušas «Rail Baltica» Rīgas centrālās stacijas izmaksas par aptuveni 135 miljoniem *euro*, tādējādi «Rail Baltica» Rīgas centrālās stacijas aktuālā līgumcena ir 565 miljoni *euro* (neskaitot inflāciju).

Atbilstoši SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» sniegtajai informācijai pieejamais finansējums «Rail Baltica» Rīgas centrālās stacijas būvniecībai ir 293 573 582 *euro*, apgūtais finansējums – 195 656 742 *euro*, bet uzņemtās līgumsaistības, par kurām būs jāveic samaksa aktivitātes pabeigšanai (prognoze 2024. gada 20. jūnijā), veido 128 739 711 *euro*.

Atbilstoši Valsts kontroles aprēķiniem «Rail Baltica» Rīgas centrālās stacijas kopējās izmaksas 2024. gadā veido 888 miljonus *euro* (ieskaitot inflāciju), pieejamais finansējums ir 317,1 miljons *euro*, bet trūkstošais finansējums ir 570,9 miljoni *euro*.

[16] **2021. gada 2. martā** SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» un personu apvienība «B.S.L. Infra», kuru veido Austrijas uzņēmums «Swietelsky» AG un Latvijas būvniecības uzņēmumi ceļu būves firma SIA «Binders» un AS «LNK Industries», parakstīja līgumu par «Rail Baltica» stacijas un saistītās infrastruktūras lidostā «Rīga» izbūvi. Kopējā līguma summa ir 249 miljoni *euro* (neskaitot inflāciju).

Atbilstoši SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» sniegtajai informācijai pieejamais finansējums «Rail Baltica» lidostas «Rīga» stacijas būvniecībai ir 199 046 460 *euro*, apgūtais finansējums – 32 413 445 *euro*, bet uzņemtās līgumsaistības, par kurām būs jāveic samaksa aktivitātes pabeigšanai (prognoze 2024. gada 20. jūnijā), veido 174 770 870 *euro*.

Izmeklēšanas komisija izbraukuma sēdē ir konstatējusi, ka «Rail Baltica» stacija lidostā «Rīga» 2024. gada ziemā būs jāiekonservē nepieejamā finansējuma dēļ nākamajām būvniecības kārtām. «Rail Baltica» stacijas lidostā «Rīga» iekonservēšanas izmaksas tikai 2024. gada ziemā varētu būt 200 000 *euro* līdz 350 000 *euro*, un šīs izmaksas netiek segtas no CEF finansējuma, tādējādi tās ir sedzamas no valsts budžeta.

SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» nespēja sniegt konkrētu atbildi, vai šis objekts jāiekonservē tikai 2024. gada ziemā vai arī ilgākā periodā. Ja «Rail Baltica» stacija lidostā «Rīga» tiktu iekonservēta uz ilgāku termiņu, tad šādas iekonservēšanas izmaksas varētu sasniegt pat 1 miljonu *euro* gadā.

[17] **2022. gada 24. maijā** Ministru kabinets izskatīja Satiksmes ministrijas iesniegto informatīvo ziņojumu «Par «Rail Baltica» projekta ieviešanas progresu Latvijā» (2022-TA-802), kurš ir pirmais pieejamais oficiālais dokuments, kas skaidri norāda uz «Rail Baltica» projekta sadārdzinājumu, proti, Ministru kabinetā izskatītajā informatīvajā ziņojumā norādīts, ka «Rail Baltica» projekta Latvijas aktivitāšu izmaksas ir 2,4 miljardi *euro* (NB: 2016. gada cenās).

|  |
| --- |
| **13. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija ir konstatējusi, ka Satiksmes ministrija ir slēpusi Ministru kabinetam patieso «Rail Baltica» projekta izmaksu pieaugumu, to pārrēķinot 2016. gada cenās, lai sadārdzinājums neizskatītos tik liels. Izmeklēšanas komisija ir arī konstatējusi, ka **Satiksmes ministrija jau savās 2021. gada prezentācijās «Rail Baltica» projekta izmaksas ir uzrādījusi 3,4 miljardu *euro* apmērā.** |

Vairākās Izmeklēšanas komisijas sēdēs tika konstatēts, ka gan premjers, gan satiksmes ministrs, gan citas amatpersonas jau 2019. un 2020. gadā tika informētas par «Rail Baltica» projekta sadārdzinājumu.

**Piemēram, 2021. gada 9. septembrī «RB Rail» AS valde prezentēja «RB Rail» AS padomei kopējās «Rail Baltica» projekta izmaksas, kur norādīts, ka Latvijas posma «Rail Baltica» projekta kumulatīvās izmaksas ir 5,3 miljardi *euro* bez inflācijas.**

NB: «RB Rail» AS padomē no 2019. gada 6. jūnija līdz 2024. gada 7. martam bija Ligita Austrupe, kura paralēli padomes locekļa amatam bija arī Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietniece, tādējādi nodrošinot Satiksmes ministrijai jau 2021. gadā visu pieejamo informāciju.

[18] **2023. gada 21. decembrī** SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» un «E.R.B. RAIL JV PS» noslēdza pamattrases būvniecības līgumu. Aptuvenais dzelzceļa trases garums ir 225 līdz 235 km un kopējā līguma summa – 3,698 miljardi *euro* (bez PVN).

Satiksmes ministrijas 2023. gada 19. decembra informatīvajā ziņojumā «Par «Rail Baltica» projekta pamattrases būvniecības iepirkumu» (2023-TA-3099) noteikts, ka atbilstoši 2021. gada veiktajām aplēsēm par projekta izmaksām pamattrases izmaksas bija plānotas 3,272 miljardi *euro* bez indeksācijas un PVN.

Tomēr, balstoties uz «RB Rail» AS veikto jaunāko projekta izmaksu un ieguvumu analīzi, kas aktualizēta 2023. gadā, pilna tvēruma «Rail Baltica» pamattrases būvniecības izmaksas Latvijā ir aplēstas 6,243 miljardi *euro*.

Valsts kontrole savukārt norāda, ka pamattrases būvniecības plānotās izmaksas no sākotnējās 2017. gada aplēses ir būtiski pieaugušas un 2024. gadā SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» prognozē, ka tās varētu sasniegt aptuveni 8,7 miljardus *euro*.

Atbilstoši Ministru kabineta 2023. gada 19. decembra protokollēmumam «Rail Baltica» projekta pamattrases būvniecības līguma (ārpus Rīgas) izmaksas plānotas 4 475 588 560 *euro* apmērā (ar PVN). Šajās izmaksās nav plānota dzelzceļa signalizācija, elektrifikācija, dzelzceļa stacijas, autosatiksmes pievedceļi un tilti.

[19] **2023. gada 31. augustā** Finanšu ministrijas Eiropas Savienības fondu revīzijas departaments ir veicis «Rail Baltica» projekta projektēšanas posma pārbaudes, lai secinātu, vai Satiksmes ministrijas projektā pieprasītais papildu finansējums ir pietiekami pamatots ar aprēķiniem, ekspertu vērtējumu vai cita veida situācijas izpēti un izmaksu analīzi.

Revīzijas ziņojums ir adresēts finanšu ministram. Revīzijas ziņojumā tika konstatēts, ka «Rail Baltica» projekta laika grafikā ir iestrādāti būtiskie termiņi, kuru kavēšana var izraisīt visa CEF finansējuma (šobrīd projekta Latvijas daļai sasniedz turpat jau vienu miljardu EUR) zaudēšanu:

1. 2024. gada 31. decembris, kad jābūt pabeigtiem visiem projektēšanas darbiem un saņemtiem akceptiem no Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas;
2. 2025. gada 31. decembris, kad jābūt izbūvētai dzelzceļa infrastruktūrai – jauktai satiksmei paredzētā divceļu dzelzceļa līnija;
3. 2030. gada 31. decembris, kad projektam jābūt pabeigtam un funkcionējošam, iekļaujoties Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) pamattīklā.

**Ziņojumā tiek arī norādīts, ka šos termiņus ir iespējams sasniegt tikai ar nosacījumu, ja turpmāk netiek pieļauti pilnīgi nekādi kavējumi, tai skaitā finansējuma pieejamība. Ņemot vērā projekta apjomu, līdzšinējo progresu un iesaistīto pušu skaitu, tas ir vērtējams kā pārāk optimistisks skatījums.**

[20] **2024. gada februārī** «Boston Consulting» sagatavoja «RB Rail» AS atjaunoto izmaksu un ieguvumu analīzi.

Kopš iepriekšējās izmaksu un ieguvumu analīzes 2017. gadā projekts ir būtiski attīstījies, un to ietekmējuši gan ārējie, gan iekšējie faktori, tostarp inflācija. Tiek lēsts, ka projekta pirmā posma īstenošanas izmaksas, kura mērķis ir līdz 2030. gadam izbūvēt «Rail Baltica» ātrgaitas dzelzceļa līniju visās trīs Baltijas valstīs, savienojot to ar Poliju, sasniegs 23,8 miljardus *euro*. **Izmaksas Latvijā varētu sasniegt līdz 9,5 miljardiem *euro***.

Atjaunotajā izmaksu un ieguvumu analīzē ir arī norādīts, ka «Rail Baltica» komandas iekšējais aprēķins norāda, ka CAPEX būvniecības laikā būs 23,8 miljardi *euro* par 909 km garu dzelzceļa līniju, kas rada investīcijas – 26 miljoni *euro* uz kilometru.

8. attēlā ir norādīts ieguldījumu pakāpeniskais sadalījums pa valstīm, izņemot nemateriālos aktīvus.

A screenshot of a graph

Description automatically generated

*8. attēls. Ieguldījumu pakāpeniskais sadalījums pa valstīm*

[21] Ievērojot Saeimas paziņojumā uzdotos jautājumus, Izmeklēšanas komisija šobrīd starpziņojumā sniedz šādas atbildes, piebilstot, ka tās galaziņojumā vēl tiks precizētas un papildinātas (atbildes tiek sniegtas lakoniski, papildus skatīt starpziņojuma III daļu):

1. **Kāpēc līdz šim ir notikusi vilcināšanās ar «Rail Baltica» projekta īstenošanu? Kādas problēmas ir bijušas šā projekta institucionālajā pārvaldē? Vai šo projektu joprojām iespējams pabeigt 2030. gadā?**

Izmeklēšanas komisija ir konstatējusi, ka tādu «Rail Baltica» projektu, kāds tas tika pilnveidots sākot ar 2018. gadu līdz 2024. gadam, nav iespējams pabeigt līdz 2030. gadam. Vairākas uzaicinātās personas Izmeklēšanas komisijas sēdēs ir norādījušas, ka sākotnēji iesaistītās puses nemaz neticēja «Rail Baltica» projekta nākotnei un tā reālai ieviešanai. Kad tika piesaistīts CEF finansējums «Rail Baltica» projekta īstenošanai, projekta realizācija tika plānota tikai no ES finanšu avotiem, neplānojot valsts budžeta iesaisti un cerot arī uz citu Eiropas Savienības plānošanas periodu paredzētajiem līdzekļiem. Risks ar finansējuma pieejamību, ko **Satiksmes ministrijas amatpersonas vērtēja kā zemu ir iestājies**, proti, CEF 10 netika saņemts nepieciešamais finansējums Rīgas posma būvdarbiem, piemēram, tiltam pār Daugavu, tādējādi turpmākai tilta un citu objektu būvniecībai ir jāmeklē citi finansējuma avoti.

Jāuzsver, ka «Rail Baltica» projekta **plānošanas posmā** strādāja darbinieki (D.Merirands) bez pieredzes pārrobežu ātrvilcienu projektu ieviešanā, kā arī par pamatu netika ņemti citu līdzīgu projektu piemēri Eiropā, lai adekvāti ieplānotu projekta ieviešanas termiņus, kā arī īstenošanas izmaksas. Kā rezultātā kļūdaini tika noteikts projekta ieviešanas termiņš 2026. gads un arī kopējās prognozētās izmaksas. Papildus tam «Rail Baltica» trases projektēšanas iepirkuma specifikācija ar apjomiem bija neprecīza un kļūdaina, kā arī projektēšanas termiņš 2 gadi tika noteikts kļūdains. Projekta ieviešanas aktivitātes tika plānotas atbilstoši CEF aktivitātēm, nevis loģiskai projekta ieviešanas gaitai, un lēmumu pieņemšanas struktūra projektā ir ļoti smagnēja un atkarīga no daudziem faktoriem, tostarp trīs Baltijas valstu politiskajām un nacionālajām interesēm.

Dibināt «RB Rail» AS, izveidojot atsevišķas kapitālsabiedrības kā akcionārus, ieteica vairāki advokātu biroji kā juridiski labāko iespējamo risinājumu. Komisijas ieskatā, ja SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» būtu bijusi tikai akcionāre «RB Rail» AS, iespējams, projekts tiktu realizēts ātrākā posmā un ar zemākām izmaksām. **Nosakot, ka «RB Rail» AS akcionāri ir arī nacionālie ieviesēji, tika panākta situācija, ka akcionāri bija gan īpašnieki «RB Rail» AS, gan «RB Rail» AS padotais uzņēmums būvniecības jautājumos un bija tieši atkarīgs no «RB Rail» AS būvprojektēšanas izmaiņām.**

9. attēls parāda visu Baltijas valstu institucionālo pārvaldības modeli «Rail Baltica» projektam.



*9. attēls.* ***«****Rail Baltica*» *pārvaldības struktūra*

1. **Kāda ir atbildīgās Satiksmes ministrijas un tās kapitālsabiedrību, kurās ministrija ir valsts kapitāldaļu turētāja, amatpersonu, arī bijušo amatpersonu, kuras pieļāvušas «Rail Baltica» projekta īstenošanas novilcināšanu, atbildība? Parlamentārajai izmeklēšanas komisijai jāvērtē gan bijušo satiksmes ministru atbildība, gan esošā satiksmes ministra Kaspara Briškena profesionālā atbildība par šā projekta īstenošanu tolaik, kad viņš strādāja AS «RB Rail» stratēģijas un attīstības vadītāja amatā.**

Uz šo jautājumu atbilde tiks sniegta galaziņojumā.

1. **Kāda ir visu to Ministru kabineta locekļu atbildība, kuru vadītās nozaru ministrijas līdz šim nav nodrošinājušas «Rail Baltica» projekta savlaicīgu īstenošanu, tostarp saistībā ar atbilstoša finansējuma piesaisti?**

Ministru kabineta lēmumos nav atrodams lēmums par «Rail Baltica» projekta apstiprināšanu kopumā – projekta tvērumu, īstenošanas laiku, finansējuma apjomu, atbildīgām ministrijām, iestādēm un amatpersonām. Valdības lēmumi ir par projekta atsevišķiem posmiem, objektiem vai darbiem un tam pieprasīto un saņemto finansējumu no CEF. **Premjera un citu atbildīgo ministru iesaiste «Rail Baltica» projekta uzraudzībā un koordinācijā nav notikusi. Projekts vadīts sektorāli Satiksmes ministrijā.**

Satiksmes ministrija un atbildīgās amatpersonas nav veikuši visu kopējo «Rail Baltica» projekta izmaksu apkopojumu un uzraudzību, bet aprobežojās tikai ar jau piešķirtā CEF finansējuma izlietojuma uzskaiti, kā arī neveica risku izvērtējumu par projekta ieviešanas kavējumiem.

No 2015. gada Ministru kabineta lēmumos par projekta finansēšanu tiek norādīts – «Rail Baltica» projekts finansējams, ievērojot šādus principus:

* tas pilnībā tiek finansēts no CEF ar valsts budžeta līdzfinansējumu 15% apmērā transporta infrastruktūrai;
* attiecībā uz papildus nepieciešamo finansējumu Ministru kabinets pieņem informāciju zināšanai, projekta tvēruma daļai, kam finansējumu nav iespējams nodrošināt no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta, noteikt, ka jautājumu par nepieciešamo finansējumu Ministru kabinets skatīs katrai «Rail Baltica» projekta daļai vai aktivitātei, apstiprinot to ar atsevišķu Ministru kabineta lēmumu, un vienlaikus Satiksmes ministrijai nodrošināt, ka netiek uzņemtas saistības bez finansiālā seguma.

1. **Kā «Rail Baltica» projekts varētu kļūt par Latvijas valsts drošības prioritāti un galveno valdības darba kārtības jautājumu, tostarp iesaistot gan lēmumu pieņemšanā, gan ikdienas darbā citas ar «Rail Baltica» projektu cieši saistītās ministrijas - Finanšu ministriju, Ekonomikas ministriju, Aizsardzības ministriju, Ārlietu ministriju, Tieslietu ministriju un Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministriju?**

Jāsagatavo grozījumi «Rail Baltica» projekta īstenošanas likumā, paredzot konkrētas premjera, satiksmes ministra, finanšu ministra, tieslietu ministra un citu ministru funkcijas, pienākumus un atbildības, nosakot precīzu «Rail Baltica» projekta trases atrašanās vietu un staciju skaitu, «Rail Baltica» projekta finansējumu un tā avotus. Saeimai jāievieš pastāvīga komisija, kas uzraudzītu «Rail Baltica» projekta ieviešanu, un jāmaina «Rail Baltica» projekta statuss atbilstoši militāras nozīmes objektam.

1. **Kāds 2030. gadā būs «Rail Baltica» dzelzceļa pamattrases tvērums Latvijas valsts teritorijā (noskaidrot arī pēc iespējas precīzu tās garumu (km) un platumu (m))? Kādi pievedceļi tiek plānoti «Rail Baltica» dzelzceļa pamattrasei? Vai «Rail Baltica» dzelzceļa pamattrase šķērsos Rīgas pilsētas teritoriju?**

«Rail Baltica» projekta realizācijai nepietiekamā finansējuma dēļ Satiksmes ministrija plāno dažādus scenārijus, kādā veidā pabeigt pamattrases (savienojums no Igaunijas / Latvijas robežas uz Latvijas / Lietuvas robežu) būvniecību, tādēļ starpziņojuma sagatavošanas brīdī atbildi uz šo jautājumu nav iespējams sniegt.

1. **Kāds būs vilcienu skaits, to veidi (variācijas) un kādus pakalpojumus tie piedāvās? Kādi vilcieni 2030. gadā kursēs «Rail Baltica» dzelzceļa pamattrasē?**

Lai arī 2023. gada decembrī ir noslēgts līgums par pamattrases būvniecību, joprojām aktīvi būvdarbi uz pamattrases nenotiek. Joprojām ir jāatsavina nekustamie īpašumi, joprojām ir jāpabeidz pamattrases projektēšana un jāsāk būvdarbi, nav lemts par signalizācijas un elektrifikācijas pārvaldnieku, nav veikts vilcienu iepirkums un, pēc Satiksmes ministrijas norādītās informācijas, nav lemts par dzelzceļa pārvaldību, pamattrases būvniecībai ir pieejami tikai 500 miljoni *euro* (līgums par 3,7 miljardiem *euro*), tādēļ Izmeklēšanas komisija konstatē, ka 2030. gadā Latvijā, visticamāk, «Rail Baltica» vilcieni nekursēs.

1. **Cik staciju Latvijas valsts teritorijā ir plānots «Rail Baltica» dzelzceļa pamattrasē? Kādās apdzīvotās vietās tās atradīsies? Kad tiek paredzēta to izbūve? Kāds būs šo staciju izbūvei nepieciešamais finansējums? Par kādiem finanšu līdzekļiem tās plānots izbūvēt?**

Ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 «Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas «Rail Baltica» būvniecībai paredzētās darbības akceptu» ir apstiprināts trases novietojums Latvijas teritorijā, taču šajā rīkojumā nav iekļautas reģionālās stacijas.

Ministru kabineta 2021. gada 17. septembra rīkojumā «Grozījumi Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumā Nr. 468 «Par nacionālo interešu objekta statusu noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai «Rail Baltica»» tiek iekļautas reģionālās stacijas. Ministru kabineta rīkojuma grozījumu mērķis ir precizēt Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas RB projekta nacionālo interešu objekta tvērumu, ņemot vērā RB projekta ietvaros paredzētās dzelzceļa infrastruktūras un ar tās izveidi saistīto būvju vajadzības atbilstoši RB projekta ietvaros veiktajām izpētēm un būvobjektiem. Būvju grafiskais novietojums tiek atspoguļots Ministru kabineta rīkojuma pielikumā.

Attiecībā uz finansējuma aplēsēm par reģionālo staciju izbūvi un to izmaksām informācija nav atrodama. Ministru kabineta rīkojuma anotācijā norādīts, ka projekts nerada ietekmi uz valsts un pašvaldību budžetiem, lai gan ir pieejama informācija, ka CEF ietvaros nefinansēs reģionālo staciju būvdarbus. Pašlaik nav atrodami Ministru kabineta lēmumi par finansējuma piešķiršanu reģionālo staciju izbūvei. Satiksmes ministrija pirmajā kārtā plāno virzīt četras reģionālās stacijas. Ministru kabinets ir apstiprinājis 16 reģionālo staciju projektēšanas iekļaušanu CEF pieteikumā. Pēc tam Satiksmes ministrija ir pieņēmusi lēmumu šo staciju skaitu palielināt līdz 17, tvērumā iekļaujot vienu papildu – Āgenskalna – staciju (1520 mm). Par minēto izmaiņu Satiksmes ministrija nav informējusi Ministru kabinetu. Saskaņā ar SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» aplēsēm Āgenskalna stacijas projektēšanas un būvniecības izmaksas varētu veidot aptuveni 4 miljonus *euro*.

1. **Vai «Rail Baltica» projekta ietvaros joprojām tiek plānots īstenot arī Salaspils intermodālā loģistikas centra projektu? Ja šāds projekts tiks īstenots, kādā termiņā to iecerēts pabeigt? Kādas ir šā projekta izmaksas un finanšu avoti? Kāda ir ietekme uz rentabilitāti, ja minētais projekts netiktu realizēts?**

Salaspils intermodālais loģistikas centrs ir sadaļa no «Rail Baltica» projekta pamattrases. 2018. gada jūlijā CEF 3 ietvaros ir piešķirts finansējums 400 tūkstoši *euro*. Satiksmes ministrija pirmajā kārtā plāno Salaspils kravu termināļa izmaksas samazinātajā apjomā. Paredzēti tikai 2 pievedceļi militārās mobilitātes vajadzībām. Plašāka atbilde uz šo jautājumu tiks sagatavota un iekļauta galaziņojumā.

1. **Kādas izmaiņas šobrīd nepieciešamas «Rail Baltica» projekta institucionālajā pārvaldē? Kad šīs izmaiņas tiks īstenotas?**

Uz šo jautājumu atbilde tiks sniegta galaziņojumā.

1. **Kādi būs turpmākie «Rail Baltica» projekta pamattrases būvniecības scenāriji un valsts interesēm atbilstošākie un ekonomiski pamatotākie risinājumi?**

«Rail Baltica» pamattrases būvniecības scenāriji un valsts interesēm atbilstošākie un ekonomiski pamatotākie risinājumi dēļ Satiksmes ministrijas nespējas iesniegt Ministru kabinetā atbilstošu Informatīvo ziņojumu, starpziņojuma sagatavošanas brīdī atbildi uz šo jautājumu nav iespējams sniegt, papildu PIK komisija ir saņēmusi «RB Rail» AS sagatavoto informāciju (Pielikums Nr.1. un Nr.2).

1. **Kā līdz šim ir notikusi Valsts prezidenta, Ministru kabineta, Ministru prezidenta, Ārlietu ministrijas, ārlietu ministra, Satiksmes ministrijas un satiksmes ministra darbību koordinācija, nodrošinot «Rail Baltica» projekta īstenošanu, tam nepieciešamā finansējuma plānošanu un piesaisti, vienlaikus nepieļaujot šā projekta iespējamu apturēšanu?**

Uz šo jautājumu atbilde tiks sniegta galaziņojumā.

1. **Kādas ir «Rail Baltica» projekta īstenošanas aktuālās izmaksas, ņemot vērā publiski pieejamo informāciju, ka šā projekta sadārdzinājums Latvijas teritorijā ir vismaz četras reizes lielāks par sākotnēji ieplānoto, proti, 8 500 000 000 *euro*, un kuri ir iespējamie šāda finansējuma avoti?**

«Rail Baltica» projekta koncepta izmaiņas un papildinājumi ir būtiski ietekmējuši projekta īstenošanas izmaksas. No ieceres vienkārši savienot Baltijas valstis un Poliju ar Eiropas sliežu platuma parastā dzelzceļa līniju pasažieru un kravu transportēšanai tas ir pārtapis par plašu daudzfunkcionālu dzelzceļa tīkla paplašinājumu, kas ir nozīmīgs gan pasažieru pārvadājumiem un reģionālai mobilitātei, gan dzelzceļa un gaisa satiksmes plūsmu savienošanai, gan kravu transportēšanai un pārkraušanai, gan reģiona aizsardzības vajadzībām.

Projekta apjoma un finansējuma izmaiņas ietekmējošie faktori:

* + - * tehnisko standartu izmaiņas un drošības standartu nodrošināšanas prasības, vides prasību paaugstināšana, militārās komponentes iekļaušana;
      * projekta fiziska apjoma izmaiņas – trases km, staciju skaits, papildinot projektu ar reģionālajām stacijām, Rīgas Centrālās stacijas pārbūve (mainot peronu skaitu, jumta pārsegumu, drošības elementus u.c.), «Rail Baltica» termināļa būvniecība starptautiskajā lidostā Rīga;
      * projekta termiņu kavēšanas, inflācijas ietekme, u.c. Joprojām nav beigušies visu «Rail Baltica» projekta Latvijas posmu projektēšanas darbi, tādēļ, nesamazinot «Rail Baltica» projekta apjomu, «Rail Baltica» projekta izmaksas var pārsniegt pat 8 500 000 000 *euro*.

**«RB Rail» AS ir informējusi** par savu priekšlikumu sadalīt «Rail Baltica» projektu kārtās, Latvijai piedāvājot scenāriju, ka prioritāri tiek īstenots pārrobežu posms, savienojot Lietuvu ar Igauniju taisnajā trasē caur Salaspili, izbūvējot viensliežu trasi uz dubultuzbēruma, paralēli attīstot savienojumu ar lidostu RIX. Vienlaicīgi Kopuzņēmums izskata iespējas pārrobežu posmam no Lietuvas līdz Igaunijas robežai caur Salaspili vienkāršot tehniskos risinājumus un samazināt izmaksas. Potenciālo izmaksu aptuvenie samazināšanas piemēri:

1. būvprojektēšanas vadlīniju prasību pārskatīšana;
2. trokšņu barjeru skaita samazināšana;
3. ceļu risinājumu vienkāršošana;
4. no Salaspils vai (Vangažiem) līdz Igaunijas robežai vienam sliežu platumam paredzēts uzbērums.
5. **Kā līdz šim ir aprēķināts, cik liels būs valsts budžeta līdzfinansējums, kas nepieciešams «Rail Baltica» projekta īstenošanai? Kas šo procesu koordinēja? Kādos apjomos un termiņos tas tiek plānots?**

Par «Rail Baltica» projekta īstenošanai finanšu pieprasījumu Ministru kabinetam sagatavo Satiksmes ministrija. Satiksmes ministrijas sagatavotajos ziņojumos par CEF finansējuma pieprasījumu un piešķīrumu attiecīgajai izdevumu pozīcijai tiek norādīts gan ES, gan valsts budžeta līdzfinansējums 15% apmērā no projekta attiecināmajiem izdevumiem. Attiecīgi atbilstoši CEF līgumam valsts budžetā tiek plānots līdzfinansējums 15% apmērā attiecīgajā gadā.

Tabulā atspoguļota informācija par valsts budžeta likumā paredzēto RB projektam valsts budžeta līdzfinansējumu.



Papildus tabulā zemāk sniegta informācija par piešķirtajiem finanšu līdzekļiem CEF, militārās mobilitātes un valsts budžeta līdzfinansējuma apjomiem 2015.–2024. gadam.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| CEF & MM | CEF | Valsts budžets | Kopā |
|  | Aktuālais līgums | līdzfinansējums 15% | EUR |
| **CEF 1 (12.2015.)** | 236 579 721 | 50 828 005 | 287 407 726 |
| **CEF 2 (10.11.2016.)** | 492 762 | 86 958 | 579 720 |
| **CEF 3 (13.07.2018.)** | 3 494 732 | 616 717 | 4 111 449 |
| **CEF 6w (13.11.2020.)** | 55 459 263 | 9 786 929 | 65 246 192 |
| **CEF 6s (16.11.2020.)** | 16 706 730 | 2 948 246 | 19 654 976 |
| **CEF 7 (19.10.2021..)** | 4 584 603 | 809 048 | 5 393 651 |
| **CEF 8 (18.10.2022)** | 124 098 342 | 21 899 707 | 145 998 049 |
| **CEF 9 (16.10.2023.)** | 298 022 018 | 79 604 033 | 377 626 051 |
| **CEF10 (27.08.2024.)** | 345 817 412 | 61 031 934 | 406 849 346 |
| MM1 agreement 101079052 — 21-LV-TM-RBMMLV CEF2-1MM — CEF-T-2021-MILMOB | 4 922 568 | 4 922 567 | 9 845 135 |
| MM3 agreement 101155871 — 23-LV-TM-RBMMLV-CEF2-3MM | 51 551 179 | 51 551 179 | 103 102 358 |
| kopā | 1 141 729 330 | 284 085 324 | 1 425 814 653 |

**III. Secinājumi (konstatējumi) un priekšlikumi**

Izmeklēšanas komisija norāda, ka starpziņojums nav pilnvērtīgs galaziņojums, tādēļ pilnvērtīgi Izmeklēšanas komisijas secinājumi un priekšlikumi tiks pabeigti un iekļauti galaziņojumā. Tomēr Izmeklēšanas komisija jau šajā procesa gaitā ir nonākusi pie konkrētiem konstatējumiem un secinājumiem, iekļaujot vairākus sākotnējos priekšlikumus:

**1. konstatējums:** Atbilstoši 2014. gada 11. februāra Satiksmes ministrijas iepirkuma procedūras ziņojumam, pilnsabiedrības «RB Latvija» piedāvājums tika atzīts par saimnieciski izdevīgāko, pamatojoties uz piedāvāto (zemāko) cenu, lai gan pakalpojuma izpildes apraksta kvalitātē pilnsabiedrība «RB Latvija» saņēma otro sliktāko rezultātu no visiem potenciālajiem piegādātājiem.

**2. konstatējums:** Atbilstoši satiksmes ministra Anrija Matīsa 2014. gada 20. maija rīkojuma 1. punktam Nacionālās vadības grupas sastāvā ietilpa tikai Satiksmes ministrijas amatpersonas un tajā netika iekļauta neviena persona ar pieredzi šāda līmeņa (gan infrastruktūras, gan finansējuma) dzelzceļa projektu vadībā.

**3. konstatējums:** Satiksmes ministrija kā pirmo SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas» valdes locekli iecēla Dinu Merirandu, kuram nebija atbilstošas pieredzes un izglītības un kurš, lai arī, pēc Izmeklēšanas komisijas sēdē noskaidrotā, tika iecelts tikai kā pagaidu valdes loceklis, valdes locekļa amata pienākumus veica no 2014. gada 15. oktobra līdz 2017. gada 30. oktobrim. Dins Merirands no 2013. gada līdz 2024. gadam paralēli ir pildījis arī valsts sekretāra vietnieka amata pienākumus Satiksmes ministrijā.

**4. konstatējums:** Būtiski, ka jau Nacionālās vadības grupas 2014. gada 28. novembra sēdē tika nolemts turpināt Rīgas ievada R5, R7 un R8 variantu izpēti, bet 2014. gada 23. decembrī Nacionālā vadības grupa, pat pirms pilnsabiedrības «RB Latvija» 2015. gada 6. janvāra starpziņojuma Satiksmes ministrijai, nolēma apstiprināt «Rail Baltica» Rīgas ievada R7 varianta ietekmes uz vidi novērtējumam, neņemot vērā, ka R7 nav optimālākais, salīdzinot ar citiem, un ir arī viens no visdārgākajiem variantiem.

**5. konstatējums**: Satiksmes ministrija virzīja uz Ministru kabinetu «Rail Baltica» ietekmes uz vidi novērtējumam **tikai vienu** variantu (R7), skaidri nenorādot pārējos Rīgas ievada variantus un visu Rīgas ievadu izmaksu salīdzinājumu.

**6. konstatējums**: Ministru kabinets lēma par ietekmes uz vidi novērtēšanu tādam «Rail Baltica» trases variantam, par kuru vēl tikai tika veikta detalizēta tehniskā izpēte.

**7. konstatējums:** Satiksmes ministrija un atbildīgās amatpersonas, ziņojot Ministru kabinetam par nepieciešamo finanšu apjomu CEF un valsts budžetā, norādīja, ka risks neiegūt nepieciešamo Eiropas līdzfinansējumu posma Rīgas centrālā stacija–starptautiskā lidosta «Rīga» pabeigšanai ir zems, vienlaikus ignorējot un neatspēkojot Finanšu ministrijas, Tieslietu ministrijas un Valsts kancelejas norādītos projekta riskus, radot maldīgu priekšstatu valdībai.

**8. konstatējums:** Ministru kabineta 2017. gada 31. janvāra sēdē izskatītajā Satiksmes ministrijas iesniegtajā informatīvajā ziņojumā «Par «Rail Baltica» projekta pirmās kārtas aktivitāšu realizēšanas progresu Latvijā un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai «Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta» trešajam uzsaukumam (CEF 3)» (2017-TA-131) ir norādīts, ka ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 «Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas «Rail Baltica» būvniecībai paredzētās darbības akceptu» **ir apstiprināts trases novietojums Latvijas teritorijā**.

**9. konstatējums:** Ievērojot, ka Nacionālā vadības grupa jau 2014. gada 23.decembrī nolēma virzīt uz ietekmes uz vidi novērtējumu R7 trases variantu un 2015. gada 17. februārī Ministru kabinets lēma par informatīvo ziņojumu «Par «Rail Baltica» projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai «Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta» pirmajam uzsaukumam», kurš faktiski iezīmēja R7 variantu, pilnsabiedrības «RB Latvija» 2016. gada 31. oktobra noslēguma ziņojumā iekļautajai papildu Rīgas ievada variantu analīzei būtiski zuda jēga, un var secināt, ka Nacionālās vadības grupas un Ministru kabineta lēmums par R7 bija sagatavots un izlemts bez attiecīga pamata.

**10. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija apšauba «Ernst & Young Baltic» veiktā pētījuma (CBA) atbilstību, pareizību un lietderību. Vērtējams, vai «Ernst & Young Baltic» nav saņēmis dubulto samaksu par vienu un to pašu nodevumu Satiksmes ministrijai un vai nav nonākts interešu konfliktā, baudot priekšrocības pret citiem komersantiem šajā iepirkumā.

**11. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija konstatē, ka AS «RB Rail» akcionāru līgumā «Rail Baltica» projekta trase ir norādīta tāda, kā tika ierosināts AECOM pētījumā, ar pieslēgumu Viļņa–Kauņa kā dzelzceļa daļu, tomēr AECOM pētījumā norādītais «Rail Baltica» trases variants ir bez Rīgas centrālās stacijas un savienojuma ar lidostu «Rīga».

**12. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija ir secinājusi, ka «Rail Baltica» projekta ieviešanas laikā Finanšu ministrija iesaiste (tai skaitā Finanšu ministrijas iniciatīvas iesaistīties) ir bijusi nepietiekama, proti, risku vadība un izmaksu kontrole nav notikusi līdz pat 2023.gadam.

**13. konstatējums:** Izmeklēšanas komisija ir konstatējusi, ka Satiksmes ministrija ir mēģinājusi neuzrādīt Ministru kabinetam patieso «Rail Baltica» projekta izmaksu pieaugumu, to pārrēķinot 2016. gada cenās, lai sadārdzinājums neizskatītos tik liels. Izmeklēšanas komisija ir arī konstatējusi, ka Satiksmes ministrija jau savās 2021. gada prezentācijās «Rail Baltica» projekta izmaksas ir uzrādījusi 3,4 miljardu *euro* apmērā.

**Priekšlikumi Starpziņojuma apjomā, tiks papildināti Galaziņojumā:**

1. Jāveic grozījumi normatīvajos aktos, kas liegtu ministriju amatpersonām savienot amatus ar darbu valsts kapitālsabiedrībās.
2. Nepieciešama daudz lielāka Saeimas iesaiste «Rail Baltica» projekta realizācijā, pieņemot grozījumus «Rail Baltica» projekta īstenošanas likumā, paredzot konkrētas premjera, satiksmes ministra, finanšu ministra, tieslietu ministra un citu ministru funkcijas, pienākumus un atbildības, nosakot precīzu «Rail Baltica» projekta trases atrašanās vietu un staciju skaitu, «Rail Baltica» projekta finansējumu un tā avotus.
3. Ierosināt Saeimai izveidot pastāvīgu komisiju, kura uzraudzītu «Rail Baltica» projekta ieviešanu.
4. Ministru kabinetam izstrādājot un Saeimai pieņemot likumu «Par valsts budžetu», paredzēt iekļaut visas «Rail Baltica» projekta izmaksas un finanšu riskus.
5. Uzdot Finanšu ministrijai veikt nepārtrauktu «Rail Baltica» projekta finanšu uzraudzību, pilnībā vai daļā pārņemot funkcijas no Satiksmes ministrijas, grozot attiecīgos likumus.
6. Uzdot Valsts kancelejai izvērtēt un atslepenot visus Ministru kabineta lēmumus par «Rail Baltica», veicot attiecīgu dokumentu auditu atbildīgajās ministrijās.

**IV. Pielikumi**

**Pielikums Nr.1 - Turpmākie «Rail Baltica» projekta pamattrases būvniecības scenāriji un valsts interesēm atbilstošākie un ekonomiski pamatotākie risinājumi, sagatavots «RB Rail» AS**

Tā kā līdz 2030. gada beigām visu «Rail Baltica» projektu Latvijas posma centrālajā daļā, t.i., gan pasažieru trasi caur Rīgu, gan kravu/pasažieru trasi caur Salaspili, pilnā apmērā izbūvēt nav iespējams, **Ministru kabinetam jālemj par prioritizējamiem darbiem «Rail Baltica» projekta īstenošanas 1. kārtā.**

Pirmajā kārtā jāparedziespēja gan Latvijas, gan ārvalstu pasažieriem izmantot funkcionējošu dzelzceļa savienojumu, kas ļauj nokļūt gan starptautiskajā lidostā «Rīga» (turpmāk – RIX), gan Rīgas centrālajā stacijā (turpmāk – RCS) kā reģionu savienojamību nodrošinošā visas Latvijas transporta sistēmas galvenajā, multimododālajā mezglā. Lai samazinātu «Rail Baltica» projekta 1. kārtas īstenošanas izmaksas, vienlaikus īstenotu «Rail Baltica» projekta mērķi un pabeigtu tā realizācijai nepieciešamo minimālo apjomu TEN-T regulas noteiktajā termiņā, ir izstrādāts optimizēts «Rail Baltica» posma Latvijas teritorijā 1. kārtas risinājums, kura pamatā ir abu dzelzceļa infrastruktūru (Eiropas standarta 1435 mm un esošā 1520 mm) sinerģija, kas nodrošina Rīgas valstspilsētas un starptautiskās lidostas «Rīga» savienojumu ar «Rail Baltica» dzelzceļa līniju. 1. kārtā īstenojamās aktivitātes:

1. Pabeigt «Rail Baltica» RIX starptautisko pasažieru termināli un RCS dienvidu daļu, lai abas stacijas varētu sākt izmantot 1520 mm pasažieru vilcienu apkalpošanai, ļaujot nodrošināt uzlabotu mobilitāti pasažieriem, pirms tiek uzbūvēta «Rail Baltica» līnija. Šā mērķa sasniegšanai:
   1. piesaistīt finansējumu no Atveseļošanās fonda plāna un Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam, saņemot EK atbalstu un pieņemot nepieciešamo Ministru kabineta (turpmāk – MK) lēmumu par šo fondu līdzekļu pārdali (atbilstoši Informatīvajā ziņojumā 24-TA-2110 minētajam);
   2. sākt būvdarbus, tiklīdz ir pieejams finansējums.
2. Izbūvēt pārrobežu savienojumu, darbus sākot no dienvidiem – Latvijas/Lietuvas robežas – līdz Salaspilij (stacijai «Daugavkrasti») un turpinot uz ziemeļiem – Latvijas/Igaunijas robežu. Šā mērķa sasniegšanai:
   1. nodrošināt 2021.–2027. ES daudzgadu finanšu perioda ietvaros darbiem šajā maršrutā CEF un Militārās mobilitātes (turpmāk – MM) finansēšanas mehānismu ietvaros jau akceptēto aktivitāšu efektīvu ieviešanu;
   2. atlikušajos šā ES finanšu perioda CEF pieteikumos prioritizēt darbus šajā maršrutā;
   3. Latvijas nacionālajā pozīcijā ES daudzgadu finanšu periodam 2028.–2034. gadam kā nacionālo prioritāti definēt finansējumu tādā apjomā, kas vismaz ļauj pabeigt darbus visā 1. kārtas pārrobežu maršrutā;
   4. lai nodrošinātu pilnu gatavību darbu sākšanai agrīnā nākamā ES finanšu perioda stadijā, visā 1. kārtas pārrobežu maršruta posmā veikt koridora sagatavošanas darbus, nodrošinot, ka līdz 2027. gada beigām visā posmā ir pabeigta projektēšana, atsavinātas zemes un veikti izmaksu ziņā salīdzinoši nelieli, bet izpildes ziņā laikietilpīgi darbi.
3. Lai jau 1. kārtā nodrošinātu «Rail Baltica» līnijas savienojumu ar Rīgu un RIX, izmantot esošo 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru līnijā Imanta–RCS–Daugavkrasti, veikt sliežu ceļa izbūves darbus trūkstošajā posmā no Imantas līdz RIX, kā arī 1520 mm dzelzceļa stacijas izbūvi Daugavkrastos. Šā mērķa sasniegšanai Satiksmes ministrija ir sagatavojusi detalizētu priekšlikumu Informatīvajā ziņojumā 24-TA-2110, kur noteiktas šādas galvenās aktivitātes:
   1. dzelzceļa līnijas izbūve no RIX līdz pasažieru stacijai «Imanta», izmantojot jaunizveidojamo «Rail Baltica» infrastruktūru (estakādi un uzbērumu) un sākotnēji to paredzot 1520 mm sliežu platuma vilcienu kustībai pa viensliežu ceļu;
   2. 1520 mm dzelzceļa līnijas modernizācija posmā Imanta–RCS (pasažieru platformu uzlabojumi, infrastruktūras uzlabojumi kustības ātruma palielināšanai, elektrifikācijas un signalizācijas sistēmu modernizācija u.c.);
   3. 1520 mm dzelzceļa posma RCS–Salaspils (Daugavkrasti)–Ogre modernizācija, tādējādi nodrošinot iespēju savienoties ar «Rail Baltica» 1. kārtas pārrobežu maršrutu;
   4. finansējuma piesaiste no Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam, t.sk. darbības, kas minētas 1. punktā fondu līdzekļu pārdalei.

A map with a blue line

Description automatically generated

*1. attēls. 1. kārtas trases izvēle («Rail Baltica» un Latvijas dzelzceļa tīkla sinerģija)*

1. Izveidot reģionālās pasažieru stacijas «Salacgrīva», «Skulte», «Daugavkrasti» (Salaspils) un «Bauska»; dzelzceļa pievedceļus Salaspils kravu terminālim (1. kārta); infrastruktūras apkopes punktus Iecavā un Skultē. Šā mērķa sasniegšanai:
   1. izmantot pieejamo CEF finansējumu Iecavas (CEF9) un Skultes (CEF10) infrastruktūras apkopes punktu izveidei; papildus nodrošināt valsts finansējumu būvuzraudzības un ekspertīzes pakalpojumiem Skultes punktam (nav atbalstīti CEF 10 uzsaukumā);
   2. pabeigt reģionālo staciju projektēšanu 2025. gadā;
   3. piesaistīt finansējumu reģionālo pasažieru staciju izbūvei;
   4. pabeigt Salaspils kravu termināļa būvprojektēšanu līdz 2025. gada beigām, izmantojot pieejamo pirmās MM programmas (MM 1) finansējumu, un piesaistīt finansējumu būvniecībai.

Būtiski uzsvērt, ka maksimālu sociālekonomisko «Rail Baltica» pievienoto vērtību Latvijā, Baltijā, kā arī Eiropas Savienības (turpmāk – ES) transporta pamattīkla Ziemeļjūras–Baltijas un Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras transporta koridoru ietvaros iespējams sasniegt, vienīgi pabeidzot projektu pilnā apmērā. Tādēļ ir svarīgi turpināt koridora sagatavošanas darbus (projektēšana, nekustamo īpašumu atsavināšana) visos posmos, lai būvniecību varētu veikt, tiklīdz būs pieejams finansējums.

Prioritāri ir izbūvējami 1. kārtas posmi, pārējie ir īstenojamiatkarībā no pieejamā finansējuma– secīgi pēc 1. kārtas pabeigšanas vai, ja ir pieejams papildu finansējums, jau paralēli 1. kārtai. Šādu pieeju apstiprina arī Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) pārstāvji, un to plānots nostiprināt sagatavošanas procesā esošajā EK «Rail Baltica» projekta Ieviešanas lēmumā.

**Pielikums Nr. 2 - Risku analīzes apkopojums, sagatavots «RB Rail» AS**

**[1] Iespējamās sekas, Latvijai nepildot «Rail Baltica» uzņemtās saistības:**

* Latvijas izstāšanās no Starpvaldību līguma būtībā nozīmētu līguma izbeigšanu, jo tā mērķi – Eiropas sliežu platuma ātrgaitas dzelzceļa izveide noteiktajā maršrutā un tā funkcionalitāte – vairs nevarētu sasniegt.
* Latvijas izstāšanās no «Rail Baltica» projekta neatbrīvotu valsti no pienākuma līdz 2030. gada 31. decembrim pabeigt TEN-T regulā norādīto «trūkstošo posmu».
* Ir ticams, ka līdz ar Latvijas izstāšanos no «Rail Baltica» projekta tiktu vai nu samazināti CEF finansējuma dotāciju (grantu) apjomi, kas līdz šim CEF grantu līgumu ietvaros ir piešķirti Igaunijai, Latvijai un Lietuvai, vai šie grantu līgumi tiktu izbeigti.
* Līdz ar to pastāv risks, ka Latvijai, kā arī Igaunijai un Lietuvai varētu uzlikt pienākumu atmaksāt daļu vai visu saņemto CEF finansējumu.
* Maksimālā riska ekspozīcija Latvijai pašlaik ir 316 700 000 *euro* (līdz šim LV kontā ieskaitītais CEF finansējums).
* Papildus jārēķinās ar risku atmaksāt Igaunijas, Lietuvas un AS «RB Rail» saņemto CEF finansējumu. Kopējais līdz šim saņemtais CEF finansējums (ieskaitot Latvijas saņemto) ir 713 790 000 *euro* (Igaunijai – 151 050 000 *euro*, Latvijai –316 700 000 *euro*, Lietuvai –188 540 000 *euro*, AS «RB Rail» – 57 500 000 *euro*).
* Papildus jārēķinās ar iespējamo atbildību par nodarītajiem zaudējumiem, kādi būtu radušies vai nu CEF aktivitāšu neizpildīšanas rezultātā, vai tāpēc, ka Latvija izstātos no Starpvaldību līguma (ja tā pārkāptu līguma un starptautisko tiesību noteikumus).
* CEF grantu līgumi paredz solidāru saistību starp visiem labumu guvējiem (beneficiāriem). Līdz ar to pastāv risks, ka CEF finansējuma un zaudējumu atmaksas atbildību pilnā apmērā var prasīt no jebkura labuma guvēja.
* Latvijas, Igaunijas un Lietuvas valstīm un ministrijām, kas atbildīgas par «Rail Baltica» ieviešanu (patiesajiem projekta labuma guvējiem) un AS «RB Rail», var piemērot administratīvas sankcijas, piemēram, uzlikt papildu naudas sodu vai noteikt jebkādas citas administratīvas sankcijas, iespējams, ierobežojumu pretendēt uz ES finansējumu nākotnē.
* Latvijas izstāšanās no «Rail Baltica» projekta var radīt starptautiskās uzticamības zudumu, ārpolitisku spriedzi, ekonomiskās attīstības aizkavēšanos, negatīvu starptautisko publicitāti un ierobežot ES finansējuma pieejamību nākotnē.

**[2] Riski ar būtisku finanšu ietekmi RCS un RIX būvniecības objektos, darbu pārtraukšanas gadījumā:**

* Daudzgadu plānošanas perioda 2014–2020 (MFF1) finansējuma neattiecināmo izmaksu risks – nepabeidzot iesākto objektu realizāciju līdz «Rail Baltica» līnijas funkcionēšanai, MFF1 ietvaros izpildītos darbus var atzīt kā neattiecināmus. Tādējādi jau apgūtais finansējums būs jāatmaksā ES no valsts budžeta. MFF1 periodā noslēgto finansēšanas līgumu ietvaros plānotie darbi ir pabeigti 2024. gada 30. septembrī RIX objektā un 2024. gada 28. martā RCS objektā.
* CEF9 finansējuma neapgūšanas risks darbu pārtraukšanas gadījumā – turpinoties pastāvīgam darbu izpildes un pasūtīšanas laika pagarinājumam, pastāv augsts risks pārsniegt attiecīgajā CEF līgumā noteikto attiecināmības periodu (31.12.2027.). Kopējais šobrīd piešķirtais budžets (būvdarbi, būvuzraudzība, autoruzraudzība): RCS – 105,95 milj. *euro*; RIX – 169,86 milj. *euro*. Pašlaik nav iespējams noteikt riska finansiālo ietekmi, bet tā tiks noteikta darbu pārtraukšanas brīdī saskaņā ar CEF līguma noteikumiem un aktuālo progresu.
* Papildu izmaksu pieauguma risks – lēmumu par veicamajiem darbiem vai finansējuma nenodrošināšana atbilstoši laika grafikam noved pie izpildes laika pagarināšanas, kā arī rada aizkavēto darbu izmaksu pieaugumu inflācijas dēļ, apakšuzņēmēju dīkstāves vai demobilizēšanas/atkārtotas mobilizēšanas izmaksas, izbūvēto konstrukciju konservācijas, uzturēšanas, remonta izmaksas. Turklāt šādā gadījumā būtu papildu izmaksu riski saistīti ar nepieciešamu modernizāciju iepriekš veikto darbu tehnoloģiskās novecošanas dēļ. Šīs izmaksas būtu iespējams noteikt darbu pārtraukšanas brīdī saskaņā ar līgumu noteikumiem, būvuzņēmēju prasībām, kā arī sasniegto progresu objektā;
* Līgumsodi, kas aprēķināmi saskaņā ar RCS un RIX projektu līgumu nosacījumiem. Līgumsoda apmērs atkarīgs no darbu pārtraukšanas brīža.
* Ietekme uz projektā iesaistītām pusēm un sabiedrību – atliekot darbus, tiek pagarināti kapacitātes ierobežojumi esošās 1520 mm infrastruktūras ekspluatācijā, kavēta lidostas «Rīga» attīstība (gan attiecībā uz lidostas termināļa 6. kārtu, kas ir tieši saistīta ar «Rail Baltica» izbūves grafiku un abi ir veicami tikai sinerģijā, kā arī lidostas teritorijas attīstībai investoru piesaiste ir tieši atkarīga no dzelzceļa līnijas savienojuma), kā arī saglabājas neērtības sabiedrībai būvobjektu tuvumā, ierobežojot publiski pieejamo teritoriju.
* Atbilstoši Tieslietu ministrijas norādītajam, ja persona, kurai deleģēts valsts pārvaldes uzdevums (SIA «Eiropas dzelzceļa līnijas»), ir nodarījusi trešajai personai mantisko zaudējumu vai personisko kaitējumu, saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 44. panta pirmās daļas 2. punktu valstij var būt pienākums atlīdzināt zaudējumus.

**[3] Būtiskākie RCS projekta papildu izmaksu pieauguma riski:**

* izpildes laika pagarināšana – katrs darbu kavējuma mēnesis pagarina visa RCS objekta realizācijas termiņu. Vidējās papildus ikmēneša izmaksas termiņa pagarināšanai ir 1,5 miljoni *euro*/mēnesī (ieskaitot būvlaukuma ekspluatācijas izmaksas, lai uzturētu uzņēmēja būvlaukuma organizāciju un iekārtojumu);
* aizkavēto darbu izmaksu pieaugums inflācijas dēļ – pieņemot vidējo izmaksu pieaugumu 6% gadā un aplēsto neizpildīto apakšposmu darbu vērtību ziņojuma sagatavošanas brīdī, papildu izmaksas inflācijas pieaugumu provizoriski var lēst vidēji 22,2 milj. *euro* par katru kavējuma/darbu apturēšanas gadu;

**[4] Būtiskākie RIX projekta papildu izmaksu pieauguma riski:**

* izpildes laika pagarināšana – vidējās papildu ikmēneša izmaksas pasūtītajā 3. apakšposmā veido 450 tūkstošus *euro*/mēnesī, un katrs darbu kavējuma mēnesis pagarina visa RIX objekta būvniecību;
* aizkavēto darbu izmaksu pieaugums inflācijas dēļ – pieņemot vidējo izmaksu pieaugumu 6% gadā un aplēsto neizpildīto apakšposmu darbu vērtību esošajā brīdī, papildu izmaksas inflācijas pieaugumu provizoriski var lēst vidēji 12,82 miljoni *euro* par katru kavējuma/darbu apturēšanas gadu;
* iepriekš minēto risku finansiālā ietekme ir atkarīga no daudziem faktoriem, tai skaitā no līgumu pārtraukšanas brīža, tādēļ šobrīd precīzs izmaksu apjoms nav nosakāms.