**Ministru kabineta noteikumu projekta**

**„Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība”** **prioritārā virziena „Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 20.panta 6. un 13.punkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Eiropas Savienības fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmas Izaugsme un nodarbinātība” (turpmāk – darbības programma), kas apstiprināta Eiropas Komisijā 2014.gada 11.novembrī, prioritārais virziens „Ilgtspējīga transporta sistēma” paredz īstenot 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākumu “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” (turpmāk - pasākums). Pasākuma mērķis ir uzlabot TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti. Eiropas Komisija 2010.gada 3.marta paziņojumā „Eiropa 2020- Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei” ir noteikusi pamatiniciatīvu panākt, ka transporta un loģistikas tīkli visā Savienībā nodrošina rūpniecības nozarei efektīvu piekļuvi vienotajam tirgum un starptautiskajiem tirgiem. Eiropas Komisija 2011.gada 28.marta Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (turpmāk – Baltā grāmata) redzējumā par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu dzelzceļš ir norādīts kā transporta sistēma, uz kuru būtu jābalsta jaunie infrastruktūras projekti veidojot jaunos pilsētas, starppilsētu un arī internacionālos transporta maršrutus.Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21.novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, noteic, ka dzelzceļi ir ļoti svarīga Eiropas Savienības pārvadājumu nozares daļa, nozarei tiecoties panākt ilgtspējīgu mobilitāti. Būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurētspējīgā tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula Nr.1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES, noteic, ka Eiropas transporta pamattīklam būtu jāveido ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla attīstības Eiropas pamats un jāveicina visa visaptverošā tīkla pilnveidi. Tādējādi Savienības rīcību varētu galvenokārt orientēt uz tiem Eiropas transporta tīkla komponentiem, kam ir visaugstākā Eiropas pievienotā vērtība, jo īpaši pārrobežu posmiem, iztrūkstošajiem savienojumiem, multimodālo savienojumu punktiem un būtiskākajām vājajām vietām, palīdzot sasniegt Baltajā grāmatā izvirzīto mērķi — līdz 2050. gadam transporta nozares radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināt par 60 % salīdzinājumā ar emisijas līmeni 1990. gadā.Eiropas Komisija 2013.gada 22.februārī izplatīja Eiropas Savienības stratēģiju Baltijas jūras reģionam Rīcības plāna aktualizētu redakciju, kurā noteikts apakšmērķis „Nodrošināt reģiona pieejamību”, jo Baltijas reģiona austrumdaļas dalībvalstu vēsturiskā un ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ valstu iekšējie tīkli ir orientēti galvenokārt austrumu–rietumu virzienā. Dalībvalstis atrodoties Eiropas ekonomiskā centra nomalē, ir lielā mērā atkarīgas no preču ārējās tirdzniecības, un ekonomikas izaugsmes sasniegšanai ir vajadzīga labi funkcionējoša transporta infrastruktūra, lai pārvarētu infrastruktūras trūkumus un novērstu transporta caurlaidspējas nepietiekamību, tādejādi uzlabojot iekšējos un ārējos transporta savienojumus, kāpinot transporta sistēmu efektivitāti.Latvijas Ilgtspējas attīstības stratēģijā 2030.gadam noteic, ka Latvijas ārējās sasniedzamības uzlabošanā būtiska loma ir starptautiskas nozīmes autoceļu, dzelzceļu, ostu un lidostu infrastruktūras attīstībai. Tas nodrošinātu iespēju Latvijai sekmīgi attīstīties kā nozīmīgai tranzītvalstij, tiltam starp ES valstīm, Āziju, Krieviju un tuvākajām kaimiņvalstīm, kā arī Baltijas jūras reģiona telpā kalpot par saikni starp diviem Eiropas ekonomiskajiem reģioniem – Austrumeiropu un Ziemeļeiropu. Attīstoties starptautiskajai sadarbībai, Latvijai ir jākļūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas uz citām ES valstīm un otrādi. Ir nepieciešamas investīcijas Latvijas maģistrālo dzelzceļu, valsts galveno autoceļu un lielo ostu (Rīga, Ventspils, Liepāja) infrastruktūras un loģistikas pakalpojumu attīstībai, lai veicinātu Latvijas kā kravu tranzīta valsts pievilcību. Esošā tranzīta potenciāla pilnvērtīgākai izmantošanai ir svarīgi atbalstīt kravu veidu dažādošanu un jaunu kravu piesaisti. Latvijas Nacionāla attīstības plāna 2014. – 2020. gadam (turpmāk - NAP2020) prioritātes – “Tautas saimniecības izaugsme” rīcības virziens “Izcila uzņēmējdarbības vide” paredz nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību, lai ne tikai racionāli izmantotu valsts izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem.Atbilstoši „Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.gadam”, kas apstiprinātas ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683 „Par Transporta attīstības pamatnostādnēm”, lai veicinātu Latvijas kā ilgtspējīga transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzēja atpazīstamību, Latvijas transporta politikas veidošanā jārisina šādi jautājumi:• infrastruktūra – ilgtermiņa vajadzībām adekvāts un šodienas prasībām piemērots transporta tīkls un gudra tā izmantošana, lai nodrošinātu nepieciešamo mobilitāti;• jaunas transportlīdzekļu tehnoloģijas un satiksmes organizācija, lai samazinātu transporta nozares radītos izmešus un palielinātu drošību, kvalitāti un komfortu;• jauni transporta sistēmas modeļi, izmantojot visefektīvāko transporta veidu vai to kombināciju (komodalitāte);• investīciju piesaistei un darba vietu radīšanai pievilcīgs nodokļu režīms brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās;• starptautiskajiem standartiem un ES prasībām atbilstoša karoga valsts, ostas valsts un piekrastes valsts pienākumu izpilde jūras pārvadājumos.Eiropas Savienības fondu 2007. - 2013. gada plānošanas periodā 3.3.1.2. aktivitātes “TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica)” un 3.3.2.1. aktivitātes “Ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība” ietvaros Latvijas teritorijā tiek īstenoti vairāki dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti, lai nodrošinātu sabalansētu dzelzceļa transporta sistēmas attīstību un kustības drošību:Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/08/IPIA/SM/001 “Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri- Krustpils (Rīga- Krustpils iecirknis)” ietvaros uzbūvēti 56 km sliežu ceļu, rekonstruēti tilti, caurtekas, izbūvētas/modernizētas pārbrauktuves, stacijās/pieturpunktos izbūvētas 550 mm augstas pasažieru platformas, modernizētas signalizāciju, telekomunikāciju un elektroapgādes sistēmas. Projekta attiecināmās izmaksas 93 412 306,99 *euro* (t.sk. KF finansējums 65 560 961,52 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 30.jūnijā;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/001 “Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija” ietvaros tika veikta centralizācijas un vadības sistēmas modernizācija, integrētas uzkalna automātiskās mikroprocesoru centralizācijas un vadības sistēmas uzstādīšana šķirošanas un manevrēšanas darbiem, kā arī jaunu bremzēšanas iekārtu uzstādīšana. Minēto pasākumu rezultātā tiks saglabāta un uzlabota dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēja. Projekta attiecināmās izmaksas 30 555 780,84 *euro* t.sk. KF finansējums 23 700 000.28 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.augustā;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/002 “Stacija Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība” ietvaros tiks izveidots jauns dzelzceļa maršruts Bolderāja 2 – Krievu sala, savienojot šos punktus ar dzelzceļa līniju. Šādā veidā tiks nodrošināta sabalansēta dzelzceļa kravu kustība Zasulauks – Bolderāja iecirkņos un uzlabota dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēja Rīgas dzelzceļa mezglā. Projekta attiecināmās izmaksas 41 226 818.98 *euro* (t.sk. KF finansējums 29 880 238.30 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/003 “Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks” ietvaros tiks uzstādītas modernas mikroprocesoru signalizēšanas, bloķēšanas un telekomunikāciju sistēmas. Projekta attiecināmās izmaksas 13 859 778.82 *euro* (t.sk. KF finansējums 11 354 999.40 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/001 “Pārmiju pārvedu nomaiņa-pārmiju piegāde” ietvaros tiks nomainīti 213 pārmiju pārvedu komplekti, kā rezultāta tiks saglabāta un uzlabota dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēja. Projekta attiecināmās izmaksas 16 157 870 *euro* (t.sk. KF finansējums 13 496 590.80 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/003 “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” ietvaros ir paredzēta Šķirotavas stacijas parku “A”, “B”, “J” un “C” aprīkošana ar mikroprocesoru (datorizētu) centralizācijas (MPC) ar elektroniskiem interfeisiem – pārmijām, luksoforiem, pārbrauktuvju signalizācijas ierīcēm un integrētu autobloķēšanas sistēmu, kā rezultātā tiks uzlabota dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēja Rīgas dzelzceļa mezglā. Projekta attiecināmās izmaksas 42 686 154 *euro* (t.sk. KF finansējums 36 283 231.17 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/004 “Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija” ietvaros tiks izveidots mūsdienu prasībām un standartiem atbilstošs datu pārraides tīkls, kas ļaus palielināt kontroles un drošības tehnoloģiju izmantošanu dzelzceļa transporta infrastruktūrā. Projekta attiecināmās izmaksas 10 394 488.37 *euro* (t.sk. KF finansējums 8 835 315.40 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/005 “Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukcija” ietvaros paredzēta sliežu ceļu pārbūve un signalizācijas sistēmas modernizācija Liepājas stacijā, kā rezultātā tiks palielināta stacijas caurvedes spēja un satiksmes drošība. Projekta attiecināmās izmaksas 21 343 077.16 *euro* (t.sk. KF finansējums 18 141 615.59 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.1.2.0/14/IPIA/SM/001 “Sliežu ceļu rekonstrukcija” ietvaros paredzēts atjaunot tehniskajām prasībām neatbilstošo sliežu ceļu virsbūvi ne mazāk kā 90km garumā, kas ietver arī dzelzceļa pārbrauktuvju, inženiertehnisko būvju un dzelzceļa zemes nodalījuma joslas sakārtošanu šādās līnijās:Valsts robeža - Zilupe – Rēzekne – Krustpils – Jelgava – Ventspils;Valsts robeža – Indra – Daugavpils – Krustpils – Rīga;Valts robeža – Kārsava – Rēzekne – Daugavpils;Jelgava – Liepāja.Projekta īstenošanas rezultātā uzlabota dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēja un palielināta satiksmes drošība. Projekta attiecināmās izmaksas 46 243 333.85 *euro* (t.sk. KF finansējums 35 051 612 *euro*). Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Projekta Nr. 3DP/3.3.2.1.0/13/IPIA/SM/002 “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” ietvaros tiks modernizēta dzelzceļa publiskā infrastruktūra (paaugstināto pasažieru platformu izbūve, kā arī informatīvo un drošības sistēmu ierīkošana) 16 stacijās (Asari, Babīte, Bulduri, Cukurfabrika, Dubulti, Dzintari, Imanta, Jelgava, Lielupe, Majori, Melluži, Olaine, Pumpuri, Sloka, Vaivari un Zolitūde). Projekta attiecināmās izmaksas KF finansējums 17 590 143 *euro*. Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;Neskatoties uz Eiropas Savienības fondu 2007. - 2013.gada plānošanas perioda investīcijām, atsevišķos posmos dzelzceļa infrastruktūras tehniskā iespēja nodrošināt atbilstošu jaudu ir nepietiekama. Infrastruktūras iespējām ir ļoti būtiska nozīme dzelzceļa kustības organizēšanā, jo dzelzceļa satiksmē viss ir atkarīgs no dzelzceļa infrastruktūras jaudas jeb tās caurlaides un caurvedes spējas. Lielāka caurlaides spēja (piemēram, sliedes abos braukšanas virzienos, labāka savienojamība, automatizēta vadība utt.,) nodrošina iespēju, ka lielāks vilcienu skaits izbrauks attiecīgo posmu un ātrāk nonākot gala mērķī. Savukārt caurvedes spēja parāda, kādu maksimālo kravas apjomu var pārvadāt attiecīgajā posmā. Lielāka faktiskā caurlaide un caurvede ļauj palielināt infrastruktūras efektīvu izmantošanu.Pasākuma ietvaros atbilstoši Ministru kabineta noteikumu projektā „Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena „Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi) noteiktajām atbalstāmajām darbībām plānots īstenot šādus atsevišķus projektus:Rīgas dzelzceļa mezgla modernizācija;Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība;Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība;Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana;Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija.Pasākuma ietvaros plānotie projekti savstarpēji ir funkcionāli neatkarīgi, to raksturo projektu teritoriāla nošķirtība, projektu ietvaros plānotā darbu struktūra un tehnoloģiskie risinājumi, kas nodrošina autonomu projektu funkcionēšanu.Ieviešot vienotu vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmu, tiks apvienotas vairākas šobrīd atsevišķi darbojošās vadības sistēmas (vilcienu satiksmes vadības, sakaru tīkla vadības, enerģijas sadales tīkla vadības, pasažieru informācijas, apsardzes un videonovērošanas utt.), tādējādi palielinot to darbības efektivitāti un veidojot sasaisti starp tām. Tiks nodrošināta vienota valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzraudzību un operatīva vilcienu kustības vadības lēmumu pieņemšanu. Vienota sistēma nodrošinās automatizētu vilcienu dispečera darba procesu no vienas centrāles, kā rezultātā vilcienu dispečeru darbā samazināsies informācijas apjoms, kas tiek nodots telefoniski. Tiks palielināts kustības vadības drošības līmenis, lēmumu pieņemšanu automatizējot, tādējādi samazinot cilvēcisko faktoru lēmumu pieņemšanā. Projekta ietvaros veiktie ieguldījumi informācijas un komunikācijas tehnoloģiju infrastruktūras attīstībā un to ietvaros rādītās vērtības būs finansējuma saņēmēja īpašumā. Savukārt Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu infrastruktūras pārbūve un atjaunošana nodrošinās dzelzceļa iecirkņu pārstrādes spējas pieaugumu, nodrošinot savlaicīgu un vienmērīgu kravu plūsmu, vienlaikus uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras problemātiskos posmus un stabilizējot to darbību, atsevišķu sistēmas elementu kļūmju gadījumā mazinot nepieciešamību pēc speciāliem pasākumiem, tādiem kā - vilcienu plūsmu caurlaide pa citiem maršrutiem, kā rezultātā iespējama jaudas palielināšana (caurvedes un pārstrādes spējas) īpaši noslogotajos sistēmas elementos. Dzelzceļa mezglu projektu īstenošanas rezultātā plānots pārbūvēt vai modernizēt 41 km sliežu ceļu. Turpinot ES fondu 2007. – 2013.gada plānošanas periodā uzsāktos darbus pie dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijas, tiks nodrošināta droša un ērta piekļuve dzelzceļa pasažieru infrastruktūras objektiem, kā arī droša vilcienu satiksme staciju robežās. Staciju un pieturpunktu izvēli noteiks pasažieru plūsma (apkalpoto pasažieru skaits), kā arī AS “Pasažieru vilciens” sniegtā informācijas par prioritārajiem virzieniem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai un attīstības perspektīvām.Pasākuma ietvaros plānotie projekti funkcionāli ir neatkarīgi no 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, jo katram no minētajiem projektiem ir savi specifiski mērķi, kuri var tikt sasniegti, un sasniegtie uzlabojumi ir ekspluatējami un izmantojami neatkarīgi no 6.2.1.1. pasākuma ietvaros plānotā elektrifikācijas projekta īstenošanas. Šie projekti paredz dzelzceļa infrastruktūras būvniecību un modernizāciju, kura var tikt izmantota neatkarīgi no paredzamā vilces veida (dīzeļdegvielas vai elektrības) izmantošanas.Pasākuma ietvaros definētā mērķteritorija ir Latvijas RepublikaMK noteikumu projektā paredzēts, ka Pasākumu īsteno ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā. Projekta iesniedzējs un pēc projekta apstiprināšanas arī finansējuma saņēmējs ir valsts akciju sabiedrība, kas atbilstoši Dzelzceļa likumam ir atbildīga par valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, proti, valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš”. MK noteikumu projekts nosaka Pasākumam pieejamo KF finansējuma apjomu, kas ir 107 288 018 *euro*. Nacionālo līdzfinansējumu nodrošina projekta iesniedzējs. Maksimālais attiecināmais Kohēzijas fonda finansējuma apmērs ir 85 % no projektam plānotā kopējā attiecināmā finansējuma.Pasākuma snieguma rezervi – 6,19% apmēra, kas ir 6 637 555 euro, piemēro 6.2.1.1. pasākumam “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”. Līdz ar to pasākumam pieejamais kopējais attiecināmais finansējums vienošanās par projekta īstenošanu slēgšanai līdz 2018.gada 31.decembrim ir 126 221 197 euro, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 107 288 018 euro un privātais finansējums vismaz 18 933 179 euro.Pasākumam plānoto finanšu rādītāja vērtību 5 000 000 euro apmērā piemēro 6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" ietvaros. Līdz ar to MK noteikumu projektā ir paredzēts šāds finanšu rādītājs:- līdz 2018.gada 31.decembrim sertificēti izdevumi vismaz 36 847 633 euro apmērā.MK noteikumu projektā ir paredzēts šāds Pasākuma rezultatīvais rādītājs:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Infrastruktūras caurvedes spēja | Sākotnējā vērtība (2012.gads) | Plānotā vērtība (2023.gadā) |
| 67 miljoni t gadā  | 73 miljoni t gadā |

MK noteikumu projektā ir paredzēts šāds Pasākuma iznākuma rādītājs:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Staciju skaits kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni | Sākotnējā vērtība (2012.gads) | Plānotā vērtība (2023.gadā) |
| n/a | 21 |

Pasākuma ietvaros atbalstāmas darbības ir Eiropas transporta tīklā esošas dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un jaunas izveide, tostarp nozīmīgāko dzelzceļa mezglu pārbūve un atjaunošana, satiksmes pārvaldības sistēmu ieviešana, dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija, signalizācijas sistēmas modernizācija, kas atbilst Komisijas īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajai intervences kategorijai “Transporta infrastruktūra” – 024 Dzelzceļi (TEN-T pamattīkls); 025 Dzelzceļi (TEN-T visaptverošais tīkls) un 44 Inteliģentas transporta sistēmas (tostarp pieprasījuma vadības ieviešana, nodevu iekasēšanas sistēmas, IT uzraudzība, kontrole un informācija).Lai apliecinātu, ka atbalsts uzskaitītajām atbalstāmajām darbībām nekvalificēsies kā komercdarbības atbalsts, ievērojot Eiropas Komisijas Paziņojuma “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (2008/C 184/07) 25.punkta nosacījumus, MK noteikumu projekts paredz, ka finansējuma saņēmējs nodrošina, ka pēc projekta īstenošanas projekta ietvaros radītā infrastruktūra būs vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un par piekļuvi šai infrastruktūrai tiks noteikta adekvāta samaksa. Lai nodrošinātu specifiskā atbalsta mērķa (turpmāk – SAM) un SAM pasākumā plānoto rādītāju sasniegšanu, vairākām izmaksu pozīcijām tiek noteikti procentuālie ierobežojumi no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām.MK noteikumu projekts paredz iespēju projektu finansēšanai saņemt avansu, atbilstoši normatīvajam aktam par valsts budžeta līdzekļu plānošanu Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda projektu īstenošanai un maksājumu veikšanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā sadarbības iestāde, veicot avansa un starpposma maksājumus, ievēro nosacījumu, ka avansa maksājuma kopsumma nepārsniedz 90 procentus no projektam piešķirtā Kohēzijas fonda finansējuma un projektā ir noslēgts pakalpojumu, preču piegādes vai būvdarbu līgums. Avansu var izmaksāt vairākos maksājumos. Nosakot projekta avansa apmēru, ir jāņem vērā finansējuma saņēmēja spēja sešu mēnešu laikā pēc avansa maksājuma saņemšanas iesniegt sadarbības iestādē maksājuma pieprasījumu piešķirtā avansa maksājuma apmērā.Neattiecināmajās izmaksās iekļaujamas tās izmaksas, kas pārsniedz attiecināmo izmaksu apjomu vai kas nav noteiktas kā attiecināmās izmaksas, bet ir nepieciešamas sekmīgai projekta īstenošanai. MK noteikumu projekts neparedz ierobežojumu neattiecināmo izmaksu apjomam, tomēr, paredzot neattiecināmās izmaksas projektā, projekta iesniedzējam ir jāņem vērā, ka šādas izmaksas projekta iesniedzējs sedz pilnībā no privātiem līdzekļiem, neieguldot publiskos līdzekļus.MK noteikumu projekts paredz, ka projekta izmaksas ir attiecināmas finansēšanai no KF līdzfinansējuma, ja tās atbilst noteikumu III nodaļā ietvertajām izmaksu pozīcijām un to ierobežojumiem, tās ir veiktas atbilstoši Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma normām, ka arī ievērojot ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda vadošās iestādes izstrādātās vadlīnijas attiecināmo un neattiecināmo izmaksu noteikšanai 2014.-2020.gada plānošanas periodā, un ir radušās ne agrāk kā 2014.gada 1.janvārī.MK noteikumu projektā noteikts projekta īstenošanas maksimālais termiņš - 2023.gada 31.decembris.MK noteikumu projekts noteic, ka pasākuma īstenošanu nodrošina Satiksmes ministrija kā atbildīgā iestāde. Projektu iesniegumu atlasi organizē Centrālā finansu un līgumu aģentūra kā sadarbības iestāde (turpmāk – sadarbības iestāde), kas izstrādā projektu iesniegumu atlases nolikumu. Projektu iesniegumu vērtēšanu veic sadarbības iestāde un pēc projekta iesnieguma apstiprināšanas noslēdz vienošanos ar projekta iesniedzēju par projekta īstenošanu. MK noteikumu projekts paredz, ka projekta iesniedzējs veic izmaksu un ieguvumu analīzi.MK noteikumu projektā tiek noteikti gadījumi, kādos sadarbības iestādei ir tiesības vienpusēji atkāpties no noslēgtā līguma ar finansējuma saņēmēju par projekta īstenošanu.Attiecībā uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”, projekta iesniedzējs nodrošinās datu uzkrāšanu par zaļo publisko iepirkumu skaitu, ja ir attiecināms.6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” īstenošana, t.sk. darbības programmā noteikto rezultātu rādītāju izpilde tiek veikta divu atsevišķu pasākumu ietvaros, proti, 6.2.1.1.pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” un 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve”. 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros paredzēts nodrošināt darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība” noteiktā rezultāta rādītāja “oglekļa dioksīda emisijas samazinājums dzelzceļa pārvadājumos” izpildi, attiecīgi, ņemot vērā 6.2.1.2.pasākuma ietvaros plānoto projektu specifiku un MK noteikumu projektā paredzētos uzraudzības rādītājus 6.2.1.2.pasākuma noteikta netieša pozitīva ietekme uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”.Pasākumam ir netieša pozitīva ietekme uz horizontālo principu „Vienlīdzīgas iespējas”. Finansējuma saņēmējs uzkrās datus par horizontālā principa “Vienlīdzīgas iespējas” rādītāju: “Objektu skaits, kuros Kohēzijas fonda ieguldījumu rezultātā ir nodrošināta vides un informācijas pieejamība. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Dzelzceļa infrastruktūras lietotāji un ar tiem saistītie citu transporta veidu satiksmes dalībnieki |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| **Rādītāji** | **2016.gads** | **Turpmākie trīs gadi (*euro*)** |
| **2017.g.** | **2018.g.** | **2019.g.** |
| **saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam** | **izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam** | **izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu** | **izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu** | **izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Budžeta ieņēmumi: | 0 | 0 | 20 408 500 | 22 888 488 | 25 593 500 |
| 2. Budžeta izdevumi: | 0 | 0 | 20 408 500 | 22 888 488 | 25 593 500 |
| 3. Finansiālā ietekme: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā): | Pasākumam pieejamais kopējais attiecināmais finansējums ir 126 221 197 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 107 288 018 *euro* un nacionālais finansējums vismaz 18 933 179 *euro*. Nacionālo līdzfinansējumu nodrošina projekta iesniedzējs.Plānotais Kohēzijas fonda finansējums: 2017.gadā – 20 408 500 *euro*, 2018.gadā – 22 888 488 *euro*, 2019.gadā – 25 593 500 *euro*, 2020.gadā – 29 860 500 *euro*, 2021.gadā – 4 268 515 *euro*, 2022.gadā – 4 268 515.Plānotais privātais līdzfinansējums no projekta iesniedzēja: 2017.gadā – 3 601 500 *euro*, 2018.gadā – 4 039 145 *euro*, 2019.gadā – 4 516 500 *euro*, 2020.gadā – 5 269 500 *euro*, 2021.gadā – 753 267 *euro*, 2022.gadā – 753 267. |
| 7. Cita informācija | Finanšu ministrija pēc attiecīgā projekta apstiprināšanas 2017.gadā, pamatojoties uz CFLA kā sadarbības iestādes sniegto informāciju, sagatavos pieprasījumu pārdalīt finansējumu no valsts budžeta 74.resora “Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” valsts budžeta programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” atbilstoši plānotajām naudas plūsmām projektu īstenošanai, tajā skaitā avansa maksājumiem. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regulas (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006, (turpmāk – Eiropas Parlamenta un Padomes regula Nr. 1303/2013). |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | MK noteikumu projekts izstrādāts, ņemot vērā „Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.– 2020. gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683). |

|  |
| --- |
| **1.tabula. Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | 1) Eiropas Parlamenta un Padomes regula Nr. 1303/2013 |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, – sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, – norāda pamatojumu un samērīgumu.Norāda iespējamās alternatīvas (t.sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Komisijas regula Nr.1303/2013 XII pielikuma 2.2.apakšpunkts. | MK noteikumu projekta 22.6.punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas?Kādēļ? | Projekts šo jomu neskar. |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **2.tabula. Ar tiesību akta projektu uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem****Pasākumi šo saistību izpildei** |
| Attiecīgā starptautiskā tiesību akta vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumenta (turpmāk – starptautiskais dokuments) datums, numurs un nosaukums | Projekts šo jomu neskar. |
| A | B | C |
| Starptautiskās saistības (pēc būtības), kas izriet no norādītā starptautiskā dokumenta.Konkrēti veicamie pasākumi vai uzdevumi, kas nepieciešami šo starptautisko saistību izpildei | Ja pasākumi vai uzdevumi, ar ko tiks izpildītas starptautiskās saistības, tiek noteikti projektā, norāda attiecīgo projekta vienību vai norāda dokumentu, kurā sniegts izvērsts skaidrojums, kādā veidā tiks nodrošināta starptautisko saistību izpilde | Informācija par to, vai starptautiskās saistības, kas minētas šīs tabulas A ailē, tiek izpildītas pilnībā vai daļēji.Ja attiecīgās starptautiskās saistības tiek izpildītas daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā |
| Noteikumu projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | MK noteikumu projekts kā informatīvs materiāls papildu pasākuma projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijiem virzīts izskatīšanai 2014. – 2020.gada plānošanas perioda Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda Ilgtspējīgas transporta sistēmas prioritārā virziena apakškomitejā.MK noteikumu projekts izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sabiedrības pārstāvji MK Kārtības rullī noteiktajā kārtībā līdzdarbojas noteikumu projekta izstrādē, sniedzot atzinumu un viedokli par Valsts sekretāru sanāksmē izsludināto MK noteikumu projektu. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Nav saņemts neviens priekšlikums vai iebildums par MK noteikumu projektu. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija kā atbildīgā iestāde, Centrālā finanšu un līgumu aģentūra kā sadarbības iestāde.  |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Nav plānota jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija. |
| 3. | Cita informācija | Nav.  |

IV. sadaļa - projekts šo jomu neskar.

Satiksmes ministrs U.Augulis

Valsts sekretārs K.Ozoliņš

01.06.2016.

3906

A.Strods, 67028038

Andis.Strods@sam.gov.lv