**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” 6.2.1.1.pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” 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 Komisija 2014.gada 11.novembrī apstiprināja Latvijas izstrādāto Eiropas Savienības (turpmāk – ES) fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmu “Izaugsme un nodarbinātība” (turpmāk – darbības programma), kurā noteikts, ka specifiskā atbalsta mērķa 6.2.1. „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” (turpmāk – 6.2.1.specifiskais atbalsta mērķis) ietvaros tiek atbalstīta dzelzceļa tīkla elektrifikācija, lai uzlabotu dzelzceļa sistēmas efektivitāti un nodrošinātu atbilstību ES transporta politikai un ilgtermiņa mērķiem.  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 stratēģija 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:  • 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).  Latvijā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras visu līniju ekspluatācijas garums 2015.gadā sastādīja 1861,8 km (neskaitot 33 km vēsturiskā mantojuma šaursliežu dzelzceļu). Dzelzceļa tīkls saistīts ar Igauniju, Lietuvu, Krieviju un Baltkrieviju. Dzelzceļa sliežu izvērstais sliežu ceļu garums kopā sastādīja 3171,7 km (t.sk., staciju ceļi un pievedceļi). 2015. gadā elektrificēto dzelzceļa līniju garums ir 251 km, kontakttīklu kopējais izvērstais garums ir 637 km.  Pašlaik Latvijā ir elektrificēti 14% no dzelzceļa tīkla, kas ir ievērojami mazāk par Eiropas Savienības vidējo rādītāju – 55%. Šobrīd Latvijā elektriskā vilce tiek izmantota tikai pasažieru pārvadājumiem.  Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā ir šādi elektrificēti iecirkņi:  - Rīga Pasažieru stacija – Jelgava;  - Torņakalns – Tukums 2;  - Rīgas Pasažieru stacija – Zemitāni- Skulte;  - Rīgas Pasažieru stacija – Aizkraukle.  Kravas vilcieni šajos posmos kursē, izmantojot dīzeļdzinēju vilces jaudu.  Neelektrificētie posmi ir:  - Ventspils – Tukums 2 – Jelgava;  - Jelgava – Krustpils;  - Aizkraukle – Krustpils;  - Krustpils – Rēzekne;  - Krustpils – Daugavpils  Pašlaik gan kravas, gan pasažieru vilcieni šajos posmos kursē, izmantojot dīzeļdzinēju vilces jaudu.  Atbilstoši darbības programmā noteiktajam 6.2.1.specifiskā atbalsta ietvaros paredzēts īstenot lielo projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, līdz ar to, ņemot vērā, ka pārējie specifiskā atbalsta ietvaros plānotie projekti funkcionāli ir neatkarīgi no dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta, specifiskā atbalsta ieviešana paredzēta pasākumu līmenī, proti, 6.2.1.1. pasākums “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” un 6.2.1.2. pasākums "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve".  Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regula (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 Reģionālas attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1083/2006, projektu uzskata par lielo projektu, ja tā kopējās atbilstīgās izmaksas pārsniedz 75 000 000 *euro*.  Savukārt 6.2.1.2.pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" ieviešana notiek atbilstoši Ministru kabineta 2016.gada 21.jūnija noteikumiem Nr.404 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritāra 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”.  Atbilstoši minētajiem MK noteikumiem Nr.404, 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa snieguma rezerve tiek ieturēta 6.2.1.1.pasākuma ietvaros.  Lai nodrošinātu 6.2.1.1. pasākumu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” (turpmāk – pasākums) atbilstoši darbības programmā paredzētajam, ir sagatavots Ministru Kabineta (turpmāk – MK) noteikumu projekts. Tas nosaka pasākuma īstenošanas nosacījumus, mērķi un sasniedzamos rezultātus, iznākuma un rezultāta rādītājus, mērķa grupu, plānoto finansējumu, projekta iesniedzēju un tam noteiktās prasības, atbalstāmo darbību un izmaksu attiecināmības nosacījumus.  Pasākuma ietvaros definētā mērķteritorija ir Latvijas Republika.  MK 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 projektā noteiktā iznākuma rādītāja (rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums) piemērošana izriet no Darbības programmas un Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regulas (ES) Nr. 1300/2013 par Kohēzijas fondu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1084/2006.  Rezultāta rādītājs parāda CO2 emisijas dzelzceļa pārvadājumos samazinājumu. Tā sniegums ir cieši saistīts ar sasniegto iznākuma rādītāju vērtību.  Atbilstoši Darbības programmā noteiktajiem sasniedzamajiem rādītājiem, Pasākuma ietvaros līdz 2023.gada 31.decembrim CO2 emisijām dzelzceļa pārvadājumos no 164 821 t/gadā jāsamazinās līdz 82 141 t/gadā. Taču pēc veiktās daudzkritēriju analīzes tika secināts, ka esošais CO2 emisiju daudzums dzelzceļu pārvadājumos no 225 126 t/gadā jāsamazina līdz 180 000 t/gadā. Līdz ar to ir sagatavoti un Finanšu ministrijai iesniegti grozījumi darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”, pēc grozījumu apstiprināšanas Eiropas Komisijā, Satiksmes ministrija veiks attiecīgus grozījumu MK noteikumos, precizējot 6.2.1.1.pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros sasniedzamo rezultatīvo rādītāju.  Atbilstoši Ministru kabineta 2016.gada 25.augusta rīkojuma Nr. 484 "Grozījumi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā "Izaugsme un nodarbinātība"" 1.2.apakšpunktam veikti grozījumi 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” iznākuma rādītāju tabulā Nr. 2.6.8. (5), samazinot iznākuma rādītāja Nr. i.6.2.1.ak “Rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums” vērtību. Līdz ar to MK noteikumu projektā sasniedzamās rezultāta rādītāja vērtības noteiktas atbilstoši darbības programmā noteiktajai iznākuma rādītāja vērtībai.  Rezultāta rādītāja vērtība aprēķināta, ņemot vērā Starptautiskā Klimata Pārmaiņu Paneļa vadlīnijas, lai nodrošinātu vienotu CO2 emisiju aprēķina metodi un ziņošanas formātu, proti, saskaņā ar ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, dalībvalstīm, t.sk. Latvijai, katru gadu Līgumslēdzēju pušu Konferencei (COP) ir jāsniedz inventarizācija par siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām un to piesaisti valstī.  MK noteikumu projekts nosaka pasākumam plānoto finansējuma apjomu, tostarp sadalījumā pa finansējuma avotiem. Pasākumam pieejamais KF finansējuma apjoms ir 346 639 348 *euro*. Nacionālo līdzfinansējumu nodrošina projekta iesniedzējs.  Līdzko tiks apstiprināti Finanšu ministrijai iesniegtie Darbības Programmas grozījumi, tiks veikti attiecīgi grozījumi Ministru kabineta noteikumos Nr.243 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.5.specifiskā atbalsta mērķa “Valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana” īstenošanas noteikumi”, lai Pasākumam plānoto finanšu rādītāja vērtību 88 926 219 *euro* apmērā piemērotu 6.1.5. specifiskā atbalsta mērķa "Valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana" ietvaros. Līdz ar to MK noteikumu projekts neparedz finanšu rādītāju.  Pasākuma ietvaros atbalstāmas darbības ir Eiropas transporta tīkla jaunas dzelzceļa infrastruktūras izbūve, esošas infrastruktūras pārbūve un atjaunošana, kas atbilst Komisijas īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajai intervences kategorijai “Transporta infrastruktūra” – 024 Dzelzceļi (TEN-T pamattīkls).  Dzelzceļa infrastruktūra ir kompleksa inženierbūve, kurā ietilpst ne tikai dzelzceļa virsbūve, (sliežu ceļi), pārbrauktuves un pārejas, inženiertehniskās būves (tilti, ceļa pārvadi, caurtekas, ūdens novadīšanas ietaises, komunikāciju kanāli, atbalsta sienas vai aizsargsienas u.tml.), dzelzceļa signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas līnijas, iekārtas vilcienu kustības drošības garantēšanai, pārmiju stāvokļa un signālu regulēšanai, luksofori, signālrādītāji un signālzīmes, dzelzceļa elektroapgādes gaisvadu un kabeļu līnijas, kontakttīkli, transformatoru un vilces apakšstacijas, bet arī dzelzceļa telekomunikāciju tīkli; stacijas, izmaiņas punkti un pieturas punkti, kā arī ēkas un būves, kas nepieciešamas publiskās dzelzceļa infrastruktūras objektu uzturēšanai, remontam un lietošanai.  Lai novērstu dubultā finansējuma risku, MK noteikumu projektā noteikts, ka gadījumos, ja projekta iesniedzējam tiek kompensētas elektrotīkla izbūves un pieslēguma izmaksas, finansējuma saņēmējs atmaksā sadarbības iestādei izmaksu kompensācijas KF finansējuma daļu. Atmaksāto kompensēto finansējumu uzskata par atmaksājamo palīdzību atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regulu (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 67. un 69.pantā noteiktajam.  Turklāt, jāatzīmē, ka atsevišķos gadījumos MK noteikumu projekta 14.5.2. punktā minētā infrastruktūra var nebūt finansējuma saņēmēja īpašumā vai valdījumā. Elektroenerģijas tirgus likuma 10.pantā ir noteikts, ka pārvades sistēma ietver savstarpēji savienotus tīklus un iekārtas, tajā skaitā starpvalstu savienojumus, kuru spriegums ir 110 un vairāk kilovoltu un kuri tiek izmantoti pārvadei līdz attiecīgajai sadales sistēmai vai lietotājiem. Pārvades sistēma ir elektroenerģijas sistēmas īpašnieka vai pārvades sistēmas operatora īpašums. Atbilstoši Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas "Sistēmas pieslēguma noteikumi elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem", kas izdoti saskaņā ar Elektroenerģijas tirgus likuma 8.panta 2.daļu un 9.panta 2.daļu, ir noteikta elektrotīkla pieslēguma definīcija - pieslēgumu veido elektrotīkla daļa, kuru ierīko elektroenerģijas pievadīšanai no pieslēguma vietas sistēmā līdz elektroietaišu piederības robežai. Savukārt Ministru kabineta noteikumu Nr.50 „Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi” 2.24. punkts nosaka, ka sistēmas pieslēgums ir sistēmas operatora elektrotīkla daļa, kas ierīkota elektroapgādes nodrošināšanai lietotājam vai elektroenerģijas saņemšanai no ražotāja līdz elektroietaišu piederības robežai.  Līdz ar to, Pasākuma ietvaros atbalstāmās darbības tiks detalizētāk uzskaitītas un aprakstītas projekta izstrādes stadijā, kad tiks saņemts izmaksu un ieguvumu analīzes gala apstiprinājums.  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.  Pasākuma ne tikai veicinās TEN-T dzelzceļa tīkla uzlabošanu, Pasākums nodrošinās arī reģiona pieejamību caur Eiropas Savienības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu Baltijas jūras reģionam.  Atbilstoši SIA „Ernst&Young Baltic” sniegtajam viedoklim par projekta daudzkritēriju un izmaksu-ieguvumu analīzes izstrādi, MK noteikumos Pasākuma ietvaros netiek paredzēts uzkrāt datus par DPP ietverto specifisko iznākumu rādītāju “vidējais ātruma pieaugums rekonstruētajos dzelzceļa maršrutos”, jo Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija neatstās tiešu ietekmi uz iespējamo maksimālo atļauto ātrumu un nepalielinās veikto un plānoto kravas vilcienu pārvadājumu ātrumu. Vienlaikus informējam, ka Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija spēs nodrošināt, atbilstoši Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumiem, pieļaujamo kravas pārvadājumu apjomu pārvadāšanu ar ievērojami zemāku elektroenerģijas patēriņu, tādejādi panākot efektīvāku energoresursu izmantošanu, kā arī nodrošinot mazāku negatīvo ietekmi uz apkārtējo vidi.  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 atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 16.decembra noteikumos Nr.784 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā” noteiktajai lielā projekta iesnieguma vērtēšanas un apstiprināšanas kārtībai.  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. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija |
| 4. | Cita informācija | Atbilstoši Ministru kabineta 2016.gada 3.maija rīkojumam Nr.275 “Par Valdības rīcības plānu Deklarācijas par Māra Kučinska vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai” Satiksmes ministrijai jāsagatavo ziņojums Ministru kabinetam par Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta priekšlikumu. Starpziņojums par 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros paredzētā lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, turpmākajām rīcībām un iespējamiem riskiem, kas saistīti ar tā īstenošanu, tika izskatīts Ministru kabineta 2016.gada 23.augusta sēdē (<http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40396190&mode=mk&date=2016-08-23> ) un tika pieņemts lēmums (protokols Nr.42, 39.§) konceptuāli atbalstīt VAS “Latvijas dzelzceļš” priekšlikumu, ka turpmākā projekta iesnieguma sagatavošanas procesā tiek veikta padziļināta izpēte Projekta izmaksu - ieguvumu analīzes ietvaros daudzkritēriju analīzē izvēlētajām projekta I posma alternatīvām. Vienlaikus Ministru kabineta lēmums paredz Satiksmes ministrijai pēc VAS “Latvijas dzelzceļš” ziņojuma Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē par Projekta sagatavošanas progresu un projekta izmaksu – ieguvumu analīzes rezultātiem līdz 2016.gada 31.oktobrim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā aktualizētu informatīvo ziņojumu par Projekta sagatavošanas progresu. Aktualizēts ziņojums par projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem 2016.gada 8.decembrī tika iesniegts Valsts kancelejai. Ņemot vērā, ka pasākuma ietvaros tiek paredzēts īstenot vienu projektu, proti, lielo projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, kura īstenošana ir iespējama tikai pēc informatīvā ziņojuma par lielā projekta ““Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem” izskatīšanas Ministru kabinetā un lēmuma par lielā projekta I posma īstenošanas variantu apstiprināšanas, attiecīgi sadarbības iestāde projekta iesniegumu atlasi uzsāks tikai pēc minētā lēmuma pieņemšanas.  Projekta iesniegumu vērtēšanas kritērijus, kurus piemēros pasākuma ietvaros projektu iesniegumu vērtēšanā, ir apstiprināti 2014.–2020. gada plānošanas perioda 2016. gada 24. novembra Uzraudzības komitejā, kuras sastāvā ir iekļauta arī sociālie, nevalstiskā sektora un reģionālie partneri.  Finansējuma saņēmējs pasākuma ietvaros, atbilstoši LR normatīvajos aktos noteiktajam, veicina konsultatīva rakstura sadarbību ar dzelzceļa nozares sociālo partneru pārstāvjiem. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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** | **2017.gads** | | **Turpmākie trīs gadi (*euro*)** | | |
| **2018.g.** | **2019.g.** | **2020.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 | 0 | 34 000 000 | 116 500 000 |
| 2. Budžeta izdevumi: | 0 | 0 | 0 | 34 000 000 | 116 500 000 |
| 3. Finansiālā ietekme: | - | - | - | - | - |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi | - | - | - | - | - |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: | - | - | - | - | - |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā): | Pasākumam pieejamais kopējais attiecināmais Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 346 639 348 *euro.*  Plānotais Kohēzijas fonda finansējums: 2021.gadā – 111 800 000 *euro*, 2022.gadā – 45 100 000 *euro*, 2023.gadā – 39 239 348 *euro*. | | | | |
| 7. Cita informācija | Atbilstoši Ministru kabineta 2016.gada 3.maija rīkojumam Nr.275 “Par Valdības rīcības plānu Deklarācijas par Māra Kučinska vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai” Satiksmes ministrijai jāsagatavo ziņojums Ministru kabinetam par Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta priekšlikumu pamatojot izvēlēto risinājumu, iekļaujot informāciju par izvērtētu ietekmi uz valsts budžetu un tarifiem. Starpziņojums par 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros paredzētā lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, turpmākajām rīcībām un iespējamiem riskiem, kas saistīti ar tā īstenošanu, tika izskatīts Ministru kabineta 2016.gada 23.augusta sēdē (<http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40396190&mode=mk&date=2016-08-23> ) un tika pieņemts lēmums (protokols Nr.42, 39.§) konceptuāli atbalstīt VAS “Latvijas dzelzceļš” priekšlikumu, ka turpmākā projekta iesnieguma sagatavošanas procesā tiek veikta padziļināta izpēte Projekta izmaksu - ieguvumu analīzes ietvaros daudzkritēriju analīzē izvēlētajām projekta I posma alternatīvām. Vienlaikus Ministru kabineta lēmums paredz Satiksmes ministrijai pēc VAS “Latvijas dzelzceļš” ziņojuma Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē par Projekta sagatavošanas progresu un projekta izmaksu – ieguvumu analīzes rezultātiem līdz 2016.gada 31.oktobrim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā aktualizētu informatīvo ziņojumu par Projekta sagatavošanas progresu. Aktualizēts ziņojums par projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem 2016.gada 8.decembrī tika iesniegts Valsts kancelejai, bet ņemot vērā, ka informatīvā ziņojuma saskaņošanas process turpinās un ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci būs iespējams noteikt pēc Ministru kabinetā lēmuma par lielā projekta I posma īstenošanas variantu apstiprināšanas un ES statistikas biroja “Eurostat” viedokļa par darījuma klasificēšanu saņemšanas un to, ka pasākuma ietvaros tiek paredzēts īstenot vienu projektu, proti, lielo projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, kura ietekmes izvērtēšanai Satiksmes ministrija ir izstrādājusi informatīvo ziņojumu, tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu tiks atspoguļota informatīvajā ziņojumā, līdz ar to tabulā par tiesību akta ietekmi uz valsts budžetu norādīts pieejamais Kohēzijas Fonda finansējums.  Finanšu ministrija pēc attiecīgā projekta apstiprināšanas, 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. |
| 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 | 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 (ES OV L 347, 20.12.2013.) | | |
| 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 |
| Regulas Nr.1303/2013 XII pielikuma 2.2.sadaļa. | MK noteikumu projekta 24.6.punkts. | Vienība tiek pārņemta 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 | Projekts šo jomu neskar |
| 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 |

Anotācijas IV sadaļa - projekts šo jomu neskar.

Satiksmes ministrs U.Augulis

Valsts sekretārs K.Ozoliņš

13.01.2017.

4126

A.Strods, 67028038

[Andis.Strods@sam.gov.lv](mailto:Andis.Strods@sam.gov.lv)

I.Rubika, 67027046

[Iveta.Rubika@sam.gov.lv](mailto:Iveta.Rubika@sam.gov.lv)