**INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS**

**Par Rail Baltica projekta progresu Latvijā un Rail Baltica projekta Latvijas prioritārajām aktivitātēm Baltijas valstu pieteikumā "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" sestajam projektu uzsaukumam**

**Rail Baltica projekts**

Rail Baltica projekts ir Eiropas standarta platuma dzelzceļa transporta Eiropas transporta tīkla (turpmāk – TEN-T tīkla) Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas elements, kas aptver četras Eiropas Savienības dalībvalstis – Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, un netieši arī Somiju, tālākā nākotnē paredzot maršruta pagarinājumu ar savienojumu Tallina – Helsinki (turpmāk – Projekts). Plašākā projekta jeb globālā projekta mērķis ir savienot Baltijas valstis ar Poliju un pārējo Eiropas Savienību ar efektīvu, modernu, drošu, videi draudzīgu un tirgus prasībām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu. Ziemeļu - Dienvidu virziena dzelzceļa līnijas attīstība veicinās Baltijas valstu transporta infrastruktūras sistēmas integrāciju Eiropas Savienībā, kā arī tautsaimniecības ilgtspējīgu un diversificētu attīstību un konkurētspēju.

**Politikas plānošanas dokumenti, kuros ir paredzēta Rail Baltica projekta īstenošana**

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam tiek definēta nepieciešamība, uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, attīstīt videi draudzīgākus transporta veidus – dzelzceļa un jūras transportu. Attīstot starptautiskā dzelzceļa maršruta Rail Balticaprojektu, tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei.

Latvijas Nacionālais attīstības plāns (turpmāk – NAP) 2014.–2020. gadam nosaka Rail BalticaLatvijas posma tehniskās dokumentācijas izstrādes un izbūves uzsākšanu, iekļaujoties kopējā Rail Balticaprojektā (TEN–T tīkla prasību nodrošināšana). NAP projekts 2021. – 2027.gadam, kas atrodas apstiprināšanas posmā, nosaka Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaula” izveidošanu, integrējot Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību.

Transporta attīstības pamatnostādnēs (turpmāk – TAP) 2014.–2020. gadam ir iestrādāta konkrēta aktivitāte veikt Rail Balticadzelzceļa līnijas projektēšanu, zemju atsavināšanu un būvniecības uzsākšanu līdz 2024. gadam. TAP projekts 2021.-2027.gadam, kas atrodas izstrādes posmā, paredz attīstīt multimodālus transporta mezglus un pārsēšanās punktus, sakārtojot pasažieru apkalpošanas infrastruktūru.

Nacionālā enerģētikas un klimata plāns 2021.- 2030.gadam paredz līdz 2026. gadam pabeigt un TEN-T tīklā integrēt jaunu pilnībā elektrificētu Rail Baltica dzelzceļa līniju (1435 mm) 265 kilometru garumā.

Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 85.punkts paredz: “Īstenosim Rail Baltica projektu. Sadarbībā ar šī projekta dalībvalstīm laikus pieņemsim profesionālus stratēģiskos lēmumus saistībā ar Rail Baltica īstenošanu. Centīsimies ES Daudzgadu finanšu perspektīvā panākt finansējumu projekta pabeigšanai ar visaugstāko pieļaujamo ES līdzfinansējuma intensitāti. Rūpēsimies par visu ieinteresēto pušu iesaisti nozīmīgāko Rail Baltica publiskās infrastruktūras objektu plānošanā, lai pēc iespējas pilnvērtīgi izmantotu to potenciālu”.

**Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments**

Eiropas Komisija (turpmāk - EK) 2011. gada jūnijā publicēja priekšlikumu par daudzgadu finanšu plānu laikposmam no 2014.gada līdz 2020.gadam – “Budžets stratēģijai “Eiropa 2020””. Savā priekšlikumā EK ierosināja izveidot jaunu integrētu instrumentu ieguldījumiem Eiropas Savienības infrastruktūras prioritātēs transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā – "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments" (turpmāk – EISI). 2013.gada decembrī tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1316/2013 ar ko izveido EISI, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (turpmāk – EISI Regula).

EISI paredzētais finansējums transporta nozarei laikposmā no 2014. gada līdz 2020. gadam ir 24 miljardi eiro, no kuriem 11.3 miljardi ir pārvietoti no Kohēzijas fonda, uz kuru var pieteikties tikai tās valstis, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda ar atbalsta intensitāti līdz 85%. 10 % no finansējuma summas ir paredzēts izmantot EISI finanšu instrumentu formā.

EK 2014., 2015. un 2016.gadā izsludināja pa vienam projektu iesniegumu konkursam par finanšu palīdzības piešķiršanu no EISI, kuros piedaloties Projekts ieguva finansējumu transporta ikgadējās un daudzgadu darba programmas 2014.-2020.gadam ietvaros.

Saskaņā ar EISI Regulas 11.panta 2.apakšpunktu Kohēzijas valstu garantēto aplokšņu princips ar tiesībām saņemt finansējumu projektu atlasē tika ievērots līdz 2016.gada 31.decembrim. Sākot ar 2017.gada 1.janvāri, līdzekļi, kas novirzīti EISI un kas nav piešķirti transporta infrastruktūras projektiem, ir pieejami visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus saskaņā ar EISI Regulu. Projekta aktivitātes netika pieteiktas 4. un 5. projektu uzsaukumā, bet šobrīd tiek gatavots iesniegums 6. projektu uzsaukumam, kas tika izsludināts 2019.gada oktobrī un noslēgsies 2020.gada februārī.

**Rail Baltica projekta progress Latvijā**

Laika posmā no 2015.gada līdz 2019.gadam, parakstot trīs finansēšanas līgumus (turpmāk – CEF līgumi), Baltijas valstis un RBR ir apņēmušās investēt EISI finansējumu 819 855 833 EUR apmērā, kas ietver gan EISI finansējumu, gan valsts budžeta līdzfinansējumu. Tādejādi, ārvalstu finanšu palīdzības daļa visiem trīs CEF līgumiem ir 682 895 993 EUR, tai skaitā 292 098 895 EUR EISI piešķīrums ir paredzēts Latvijas aktivitāšu īstenošanai, no tiem ārvalstu finanšu palīdzības daļa ir 240 567 215 EUR.

Latvijas aktivitātes, par kuru īstenošanu CEF līgumu ietvarā Latvija ir uzņēmusies finansiālās saistības:

* nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns un nekustamo īpašumu atsavināšanas 1.posms, kas ir zemju atsavināšanas pirmais posms. Turpmāko posmu skaits ir atkarīgs no pieejamā finansējuma;
* Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un saistītās infrastruktūras projektēšana un būvniecības 1.posms. Turpmāko posmu skaits ir atkarīgs no pieejamā finansējuma;
* Rail Baltica līnijas savienojuma ar starptautisko lidostu “Rīga” projektēšana un būvniecības 1.posms. Turpmāko posmu skaits ir atkarīgs no pieejamā finansējuma;
* Rīgas pamatlīnijas projektēšana un Rīgas mezgla optimizācijas plāns;
* Rail Baltica sekcijas Vangaži – Salaspils – Misa projektēšana;
* Posma Vangaži – Igaunijas robeža projektēšana;
* Posma Misa – Lietuvas robeža projektēšana;
* Infrastruktūras apkopes punkta Vangažos projektēšana;
* Salaspils multimodālā kravas termināļa koncepcijas attīstība;
* Rail Baltica Latvijas līnijas Kultūrvēsturiskā un arheoloģiskā izpēte;
* Rail Baltica līnijas ietekmes uz starptautiskās lidostas “Rīga” darbību novērtējums;
* būvprojektu tehniskais novērtējums un Projekta atbalsta pasākumi.

Latvija finansēšanas līgumu resursu apguves grafiku izpilda par 53 % tādejādi atpaliekot no sākotnēji plānotā finanšu resursu apguves grafika, kas saistīts ar kavējumiem Projekta plānošanas posmā. CEF līgumu ietvaros Latvija ir pabeigusi nekustamo īpašumu atsavināšanas 1.fāzi (sagatavots nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns un novērtēts juridiskais ietvars), pabeigusi Rail Baltica Latvijas līnijas Kultūrvēsturisko un arheoloģisko izpēti un Rail Baltica līnijas ietekmes uz starptautiskās lidostas “Rīga” darbību novērtējumu, noslēdz Rail Baltica savienojuma ar starptautisko lidostu Rīga projektēšanu un ir parakstījusi Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un saistītās infrastruktūras projektēšanas un būvniecības līgumu, Rīgas pamatlīnijas un Rail Baltica sekcijas Vangaži – Salaspils – Misa projektēšanas līgumus, Rīgas mezgla optimizācijas plāna līgumu, divus būvprojektu tehniskā novērtējuma un būvuzraudzības līgumus, kā arī noslēgusi posmu Vangaži – Igaunijas robeža un Misa – Lietuvas robeža projektēšanas darbu iepirkumu un Rail Baltica līnijas savienojuma ar starptautisko lidostu “Ŗīga” būvniecības darbu iepirkuma 1.kārtu. Kopsummā līgumi, tos rūpīgi sadalot fāzēs un juridiski nodrošinot, ka katrs nākamais posms tiek uzsākts tikai saņemot tā finansējumu, ir noslēgti par 487 milj. euro.

**Rail Baltica globālā projekta virzība**

Ņemot vērā, ka Rail Baltica ir pārrobežu projekts, kura realizēšanā iesaistītas trīs Baltijas valstis, būtiski ir Projektu īstenot saskaņotā veidā pēc vienotiem principiem, tādejādi nodrošinot dzelzceļa līnijas savstarpējo izmantojamību un efektīvu resursu izmantošanu.

Visi projekta iepirkumi tiek dalīti trijās grupās: iepirkumi, kurus organizē tikai kopuzņēmums RB Rail, konsolidētie iepirkumi, kurus īsteno kopuzņēmums sadarbībā ar nacionālajiem ieviesējiem, un iepirkumi, kurus īsteno nacionālās ieviešanas iestādes atbilstoši izstrādātajām iepirkumu, līgumu, tehniskajām u.c. vadlīnijām. **Informatīvais ziņojums apskata tikai Latvijas aktivitātes un iepirkumus, kas tiek pieteikti EISI sestajam projektu uzsaukumam.**

**Pieteikums "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" finansējumam (sestais uzsaukums)**

2019. gada 16.oktobrī EK izsludināja sesto projektu uzsaukumu finanšu palīdzības piešķiršanai no EISI par kopējo summu 1.4 miljardu eiro apmērā, 610 miljonus eiro paredzot Kohēzijas valstīm no to garantētajām pieejamajām aploksnēm. Projektu iesniegšanas termiņš EK ir 2020.gada 26. februāris, termiņš pieteikumu izvērtēšanai - 2020. gada februāris – jūnijs, lēmumu pieņemšanai – 2020. gada jūlijs. Līgumu slēgšana iespējama sākot no 2020. gada jūlija, bet ne vēlāk kā līdz 2020. gada 31.decembrim ar projekta realizēšanas termiņu līdz 2023. gada 31.decembrim. Projekta apstiprināšanas gadījumā Latvijai būs jāievēro līdzfinansēšanas princips, proti, nacionālais līdzfinansējums ir obligāts ES finansējuma daļas saņemšanas priekšnosacījums. Pētījumu un projektēšanas darbu atbalsta intensitāte sastāda līdz 85%, savukārt būvdarbiem tiek piemērota atbalsta likme līdz 81 %. Tādejādi atkarībā no pētījumu, projektēšanas un būvniecības darbu kopējām izmaksām proporcionāli mainās kopējā Latvijai pieejamais EISI finansējuma un valsts līdzfinansējuma apjoms.

Baltijas valstis ir vienojušās par kopīga pieteikuma sagatavošanu un iesniegšanu EISI sestajā projektu uzsaukumā. AS “RB Rail” sadarbībā ar nacionālajiem ieviesējiem Baltijas valstīs šobrīd aktīvi strādā pie EISI projekta pieteikuma sagatavošanas, kas **jāiesniedz līdz 26. februārim**.

**EISI pieteikuma Latvijas aktivitātes**

Tā kā sākot ar 2017. gada 1. janvāri Kohēzijas valstu garantēto aplokšņu līdzekļus, uz kuriem valstis nav pieteikušās, dara pieejamus visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, šobrīd nav iespējams prognozēt precīzu finansējumu uz kuru tiks attiecināts projektu konkurences princips. Tāpat jāņem vērā, ka savā starpā konkurēs visi projekti, kurus vērtēs pēc to nozīmības Eiropas līmenī un gatavības pakāpes, tāpēc nav iespējams precīzi paredzēt atbalstāmo aktivitāšu apjomu. Līdzšinējā prakse rāda, ka viena pieteikuma ietvaros var tikt atbalstītas visas, vai tikai daļa no aktivitātēm. Pamatojoties uz šo apsvērumu Latvija plāno pieteikt visas aktivitātes, kuras iespējams realizēt līdz 2023.gada 31.decembrim un kuras ir būtiskas Projektam kopumā un konkrēti Latvijai.

Gatavojot pieteikumu EISI uzsaukumam, tiek ņemts vērā Rail Baltica globālā projekta realizēšanas pamatprincips, proti - Rail Baltica projekts jārealizē tādos ģeogrāfiskos posmos un etapos, kas secīgi turpina iesāktos darbus un kas nodrošina loģisku pamatu turpmākās līnijas realizēšanai. Kā prioritārās aktivitātes Latvijai EISI pieteikumā plānots iesniegt sekojošas aktivitātes:

**Zemju atsavināšana Latvijas teritorijā (2.posms):** pirmajā EISI projektu konkursā, noslēdzot pirmo CEF līgumu jeb CEF1, Latvijai tika atbalstīts finansējums nekustamo īpašumu atsavināšanas plāna izstrādei, kā arī tika piešķirti 15 764 000 EUR zemju atsavināšanai Latvijas Centrālās daļas teritorijā. 2019.gadā tika veikti CEF1 grozījumi, kuru rezultātā pieejamais finansējums zemju atsavināšanai tika palielināts līdz 30 791 583 EUR. Zemju atsavināšanas plāns identificē, ka nekustamā īpašuma atsavināšana Latvijas teritorijā varētu izmaksāt vismaz 50 milj. euro.

**Salaspils multimodālā loģistikas termināļa projektēšana:** trešā EISI projektu konkursā tika noslēgts trešais CEF līgumu jeb CEF3, kura ietvarā ir pieejami 400 000 EUR, kā rezultātā tiek izveidota Salaspils multimodālā termināļa attīstības koncepcija. Sestajā EISI projektu uzsaukumā piesakāmās aktivitātes rezultāts ir termināļa būvprojekts, kas sevī ietver 1435 mm un 1520 mm sliežu savienojumus, 1520 mm dzelzceļa staciju un stacijas savienojumu ar kravas termināli.

**Infrastruktūras apkopes punkti (Skulte un Iecava):** CEF3 finansēšanas līguma ietvarā ir pieejami 550 000 EUR infrastruktūras apkopes punktu detālplānojumu un tehnisko projektu izstrādei, kā rezultātā plānotā viena infrastruktūras apkopes punkta Vangažos vietā tiek veidoti divi infrastruktūras apkopes punkti Iecavā un Skultē. Jaunais optimālais risinājums nepalielina kopējo kapitālieguldījumu apjomus un plānotos ekspluatācijas izdevumus. CEF6 aktivitātes plānotais rezultāts ir abu, tas ir Skultes un Iecavas, apkopes staciju būvprojekti.

**Reģionālo staciju (16) tehniskie projekti:** aktivitātes plānotais rezultāts ir Rail Baltica reģionālo staciju / pieturu detālplānojumi un tehniskie projekti.

**Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla būvniecības 2.posms:** Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un saistītās infrastruktūras projektēšanas līgums tika parakstīts 2019.gada maijā. CEF1 finansēšanas līguma ietvarā Latvijai ir pieejami 125 500 000 EUR būvniecības pirmajam posmam. CEF6 aktivitātes plānotais rezultāts ir būvniecības 2.posms.

**Rail Baltica savienojuma ar starptautisko lidostu Rīga būvniecības 2. posms:** Rail Baltica savienojuma ar starptautisko lidostu Rīga būvniecības iepirkuma 1. kārta ir noslēgusies, būvniecības līgumu plānots parakstīt 2020. gada decembrī. CEF 1 finansēšanas līguma ietvarā Latvijai ir pieejami 30 229 572 EUR kā rezultātā tiek īstenots būvniecības 1. posms. CEF6 aktivitātes plānotais rezultāts ir būvniecības 2. posms.

**Anniņmuižas transporta pārvada būvniecība:** Pārvada būvprojekts tiek izstrādāts CEF1 aktivitātes ietvarā. Plānotais aktivitātes rezultāts ir izbūvēts transporta pārvads ar ceļu savienojumiem līdz Anniņmuižas ielai un Anniņmuižas bulvārim tādejādi nodrošinot integrālu iekļaušanos esošajā ielu tīklā.

**P5 transporta pārvada būvniecība:** Pārvada būvprojekts tiek izstrādāts CEF1 aktivitātes ietvarā. Plānotais aktivitātes rezultāts ir izbūvēts reģionālā ceļa Ulbroka – Ogre transporta pārvads Stopiņu pašvaldībā.

**Salaspils multimodālā termināļa ēnu operatora pakalpojumi:** CEF3 finansēšanas līguma ietvarā tiek izstrādāta termināļa attīstības koncepcija. Šīs aktivitātes mērķis ir aktualizēt, apkopot un ņemt vērā potenciālo termināļa operatoru vajadzības strādājot paralēli ar projektētājiem, kuri izstrādā termināļa būvprojektu.

**Rīgas Centrālās un RIX staciju operatora pētījums:** aktivitātes mērķis ir izveidot efektīvu multi-modālā transporta centra pārvaldības risinājumu, ņemot vērā juridiskos, tehniskos un finansiālos aspektus.

**EISI pieteikuma indikatīvais finansējuma plāns**

Tikai pēc pieteikuma apstiprināšanas un pirms Finansēšanas līguma parakstīšanas varēs sagatavot precīzu finansējuma plānu. Indikatīvo finansējuma plānu skatīt tabulā.

EUR

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | Kopā | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | | **Salaspils ēnu operators** | 2 200 000 | 100 000 | 600 000 | 900 000 | 600 000 | | EISI | 1 870 000 | 85 000 | 510 000 | 765 000 | 510 000 | | Valsts | 330 000 | 15 000 | 90 000 | 135 000 | 90 000 | | **RCS & Rix operators** | 350 000 |  | 110 000 | 170 000 | 70 000 | | EISI | 297 500 |  | 93 500 | 144 500 | 59 500 | | Valsts | 52 500 |  | 16 500 | 25 500 | 10 500 | | **Salaspils projektēšana** | 7 200 000 |  | 3 200 000 | 1 900 000 | 2 100 000 | | EISI | 6 120 000 |  | 2 720 000 | 1 615 000 | 1 785 000 | | Valsts | 1 080 000 |  | 480 000 | 285 000 | 315 000 | | **Infrastruktūras apkope** | 600 000 |  | 160 000 | 200 000 | 240 000 | | EISI | 510 000 |  | 136 000 | 170 000 | 204 000 | | Valsts | 90 000 |  | 24 000 | 30 000 | 36 000 | | **Reģionālas stacijas** | 3 000 000 |  | 300 000 | 1 000 000 | 1 700 000 | | EISI | 2 550 000 |  | 255 000 | 850 000 | 1 445 000 | | Valsts | 450 000 |  | 45 000 | 150 000 | 255 000 | | **Zemju atsavināšana** | 17 700 000 | 177 000 | 3 363 000 | 8 850 000 | 5 310 000 | | EISI | 14 337 000 | 143 370 | 2 724 030 | 7 168 500 | 4 301 100 | | Valsts | 3 363 000 | 33 630 | 638 970 | 1 681 500 | 1 008 900 | | **Rix būvniecība** | 55 600 000 |  | 600 000 | 20 000 000 | 35 000 000 | | EISI | 45 036 000 |  | 486 000 | 16 200 000 | 28 350 000 | | Valsts | 10 564 000 |  | 114 000 | 3 800 000 | 6 650 000 | | **Anniņmuižas pārvads** | 45 000 000 |  | 20 000 000 | 21 000 000 | 4 000 000 | | EISI | 36 450 000 |  | 16 200 000 | 17 010 000 | 3 240 000 | | Valsts | 8 550 000 |  | 3 800 000 | 3 990 000 | 760 000 | | **P5 pārvads** | 15 000 000 |  | 2 000 000 | 6 000 000 | 7 000 000 | | EISI | 12 150 000 |  | 1 620 000 | 4 860 000 | 5 670 000 | | Valsts | 2 850 000 |  | 380 000 | 1 140 000 | 1 330 000 | | **RCS** | 131 500 000 |  | 31 000 000 | 39 500 000 | 61 000 000 | | EISI | 106 515 000 |  | 25 110 000 | 31 995 000 | 49 410 000 | | Valsts | 24 985 000 |  | 5 890 000 | 7 505 000 | 11 590 000 | | **Projekta atbalsta pasākumi** | 19 470 500 |  | 5 000 000 | 5 000 000 | 9 470 500 | | EISI | 16 549 925 |  | 4 250 000 | 4 250 000 | 8 049 925 | | Valsts | 2 920 575 |  | 750 000 | 750 000 | 1 420 575 | |  |  |  |  |  |  | | **Kopā** | **297 620 500** | **277 000** | **66 333 000** | **104 520 000** | **126 490 500** | | EISI | 242 385 425 | 228 370 | 54 104 530 | 85 028 000 | 103 024 525 | | Valsts | 55 235 075 | 48 630 | 12 228 470 | 19 492 000 | 23 465 975 | |
| Papildus tabulā atspoguļotajam nepieciešamajam indikatīvajam valsts līdzfinansējumam 55 235 075 EUR apmērā, valsts budžeta līdzekļi būs nepieciešami indikatīvā pievienotās vērtības nodokļa (turpmāk – PVN) 54 694 500 EUR apmērā priekšfinansēšanai, kas PVN maksājumu veidā tiks atgriezts valsts budžetā. |

**AS RB Rail iepirktie pētījumi kopējā projekta vajadzībām (EK finansē līdz 85 %, katra valsts līdzfinansē 1/3 daļu no nepieciešamā 15 % līdzfinansējuma)**

Ņemot vērā, ka 2016.gada oktobrī tika parakstīts līgums par Rail Baltica finansēšanas un izpildes modeli, kas definē ieviesēju lomu iepirkumu procesos, papildus katras valsts aktivitātēm pieteikumā tiek noteiktas Globālā projekta aktivitātes, kuras īstenos RB Rail saskaņā ar līgumu, savukārt nepieciešamais līdzfinansējumu vienādās daļās nodrošina Latvijas, Lietuva un Igaunija.

Globālā projekta aktivitātes aptver izpētes, kas nepieciešamas sekmīgai un efektīvai projektēšanas un būvniecības procesu norisei un infrastruktūras pārvaldībai un ekspluatācijai nākotnē. Minētās izpētes sevī iekļauj trešās puses (dzelzceļa inženieru) novērtējumu sagatavotajiem pētījumiem un būvprojektiem, tostarp to saskaņotību, elektroapgādes apakšstaciju iepirkuma dokumentācijas izstrādi, vadības un signalizācijas sistēmu iepirkuma dokumentācijas izstrādi, izejmateriālu un infrastruktūras elementu iepirkuma dokumentācijas izstrādi, pasažieru un kravas plūsmu modeļa izstrādi un tehnisko risinājumu atbilstības verifikāciju Eiropas Savienības infrastruktūras savietojamības prasībām. Iespējamā finansēšanas atbalsta intensitāte varētu saglabāties līdzšinējā apmērā – līdz 85%, bet līdzfinansējumu būs nepieciešams segt no Baltijas valstu budžetiem, proporcionāli sadalot to trīs daļās. Precīzs finansējuma apjoms būs zināms pēc pieteikuma sagatavošanas un apstiprināšanas Eiropas Komisijā. Šobrīd RB Rail aktivitāšu īstenošanai kopējais plānotais finansējums ir 50 milj. euro, ieskaitot Baltijas valstu līdzfinansējumu 7,5 milj. euro apmērā. Attiecīgi Latvijas valsts budžeta līdzfinansējums veidotu 2,5 milj. euro papildus tabulā plānotajam Latvijas tiešo aktivitāšu finansējumam EISI sestajā uzsaukumā. Globālā projekta iesniedzamās aktivitātes tiks izskatītas un apstiprinātas RB Rail padomē. Papildus minētajiem indikatīvajam līdzfinansējumam 2,5 milj. euro apmērā, Latvijai būs nepieciešams Projektā atgriezt Latvijas valsts budžetā iemaksāto indikatīvo PVN 4,2 milj. euro apmērā.

Informatīvajā ziņojumā minētās Latvijas aktivitātes ir identificētas kā Latvijas prioritātes Rail Baltica projekta turpmākai secīgai un savlaicīgai īstenošanai. Vienlaikus jāuzsver, ka projekta pieteikumā ietverto aktivitāšu ieviešana un finansējuma saņemšana Rail Baltica projekta īstenošanas turpināšanai būs atkarīga no pieejamā Kohēzijas Fonda dalībvalstu neizsmeltā finansējuma apjoma, uz kuru varēs pretendēt visas ES dalībvalstis uz vienādiem nosacījumiem, kā arī no Eiropas Komisijas lēmuma par finansējuma piešķiršanu no EISI budžeta līdzekļiem. Līdz ar to precīzs aktivitāšu apjoms un to īstenošanai nepieciešamais finansējums būs zināms 2020.gada trešajā ceturksnī. Pēc minētā Eiropas Komisijas lēmuma apstiprināšanas, bet ne vēlāk kā līdz 2020.gada 31.decembrim Latvijai būs iespēja noslēgt Finansēšanas līgumu par Rail Baltica projekta turpmāko aktivitāšu īstenošanu, par ko atbilstoši tiks informēts Ministru kabinets un pieņemts atsevišķs lēmums.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

Valsts sekretāra vietā –

valsts sekretāra vietniece L.Austrupe

O.Bērziņa, 67028083

[Olita.Berzina@sam.gov.lv](mailto:Olita.Berzina@sam.gov.lv)