**Konceptuāls ziņojums “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību”**

**2020**

**Saturs**

1. **Kopsavilkums** 3
2. **Vispārēja informācija par Rail Baltica projekta ieviešanu** 5
3. **Esošās situācijas apraksts** 6
   1. Galvenie priekšnosacījumi infrastruktūras pārvaldītāja izveide 6
   2. Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības ietvars 8
   3. Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības sākotnējā izpēte 9
4. **Risinājums** 10
5. **Ietekme uz problēmas risināšanu** 12
6. **Risinājuma ieviešanai nepieciešamais finansējums** 13
7. **Kopsavilkums**

Satiksmes ministrija (turpmāk ˗ SM) ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta jomā, kuras uzdevums ir nodrošināt stabilu dzelzceļa transporta apakšnozares attīstību un tās mērķu sasniegšanu, tostarp Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekta, kas ir Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” un saistīto būvju būvniecības projekts (turpmāk ˗ Projekts), ieviešanu. Projektā norit aktīvs projektēšanas darbs, kurā strauji pieaug ar dzelzceļa būvniecību un nākotnes ekspluatāciju saistītu jautājumu apjoms, kuru risināšanai normatīvie akti paredz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja kompetenci. Latvijā atbilstoši Dzelzceļa likumam attiecībā uz Rail Baltica infrastruktūru nav noteikts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Tā kā Rail Baltica ir jauna dzelzceļa infrastruktūra, SM rosina veidot no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem juridiski nodalītu infrastruktūras pārvaldītāju atbilstoši stingrākajām prasībām attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, kuras nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra direktīva Nr.2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un kura ir pārņemta nacionālajā regulējumā ar 2016.gada 25.februāra likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā” un 2019.gada 6.jūnija likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā”.

Eiropas Komisijas 2018.gada 26.oktobra Īstenošanas lēmums “Par pārrobežu projektu Rail Baltica Ziemeļjūras – Baltijas pamattīkla koridorā” (turpmāk ˗ Īstenošanas lēmums) paredz lēmuma pieņemšanu par infrastruktūras pārvaldību. Saistībā ar šo uzdevumu akciju sabiedrība “RB Rail” (turpmāk ˗ RBR) 2018. un 2019.gadā veica Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļu un juridisko aspektu priekšizpēti, ar kuras rezultātiem tika iepazīstinātas kompetentās Baltijas valstu institūcijas. Apkopojot institūciju secinājumus un apsvērumus, tika konstatēts, ka šobrīd pastāv vairāki būtiski šķēršļi, kas nav tikuši ņemti vērā priekšizpētes gaitā.

Tāpēc Baltijas valstu ekspertu darba grupa, kas uzsāka darbu 2019.gada februārī, strādā pie Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa definēšanas, kas atbilstu vairākiem kompleksiem nosacījumiem, tostarp valstu politiskajiem un juridiskajiem apsvērumiem, kā arī ES politikas mērķiem par vienotas dzelzceļa telpas izveidi. Ekspertu līmenī starp valstīm ir vienprātība par nepieciešamību Baltijas valstīm nodrošināt ciešu integrāciju infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanā, lai pēc iespējas samazinātu administratīvo slogu dzelzceļa uzņēmumiem, operatoriem, klientiem un trešajām pusēm, kas pretendēs uz piekļuvi infrastruktūrai. Lai izvērtētu nepieciešamās darbības un ietvaru infrastruktūras pārvaldītāja funkciju integrēšanai pārrobežu līmenī, darba grupa turpina darbu, vērtējot konkrētas funkcijas Baltijas valstu un Rail Baltica kontekstā, analizējot to kopīgās veikšanas kārtību un regulējumu, kā arī izvērtē atbilstošus institucionālā ietvara modeļus.

Projekta ieviešanā ir svarīga pastāvīga iestāžu kapacitāte efektīvi risināt sarežģītus tehniska rakstura jautājumus. Lai SM ministrija varētu pilnvērtīgi nodrošināt infrastruktūras pasūtītāja un īpašnieka tiesības un pienākumus un reaģēt uz pieprasījumiem, ir jānosaka kompetentā institūcija infrastruktūras pārvaldītāja funkciju veikšanai. Šī nepieciešamība ir saistīta gan ar jau esošajiem uzdevumiem Projekta ieviešanā, īpaši projektēšanā un pilsētvides plānošanā, gan ar vidējā termiņa vajadzībām infrastruktūras būvniecības posmā un citās Projekta aktivitātēs.

2014.gadā tika izveidota SM kapitālsabiedrība – SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk – EDzL), kas atbilstoši Projekta pārvaldības modelim ir Latvijas aktivitāšu ieviešanas iestāde[[1]](#footnote-1). Kapitālsabiedrība darbojas saskaņā ar SM deleģējuma līgumu, Projekta ieviesēju starpā noslēgtiem līgumiem, kā arī ārējiem un iekšējiem normatīvajiem aktiem. Kopš kapitālsabiedrības dibināšanas 2014.gadā tā ir uzkrājusi pieredzi un ekspertīzi Rail Baltica projekta jautājumos un faktiski veic funkcijas, kas atbilst dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja kompetencei. Ņemot vērā EDzL uzkrāto pieredzi un izpratni dzelzceļa infrastruktūras jautājumos, kā arī apsvērumus attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību un infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu sadarbību Baltijas valstu līmenī, EDzL ir atbilstoša institūcija, kurā attīstīt Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības kapacitāti.

Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa pilnīga izveide ir pakāpenisks ilgtermiņa process, kas pilnībā noslēgsies, kad būs uzbūvēta un atbilstoši verificēta dzelzceļa infrastruktūra, un sāksies tās ekspluatācija. SM ieskatā šim procesam jānotiek trīs posmos: pirmais posms ir konceptuāla lēmuma pieņemšana par neatkarīga infrastruktūras pārvaldītāja izveidi, definējot veicamos uzdevumus tā institucionālā ietvara un funkciju nostiprināšanai tiesību aktos. Otrais posms ietver nepieciešamo normatīvo aktu grozījumu projektu sagatavošanu un darbības stratēģijas izstrādi, ietverot detalizētus finanšu aprēķinus, to apstiprināšanu un spēkā stāšanos. Trešajā posmā tiek izveidota skaidra, līgumos un ārējos un iekšējos tiesību aktos balstīta sistēma, kas nosaka kopīgo Baltijas valstu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli un tā funkcionalitāti, institucionālo un juridisko mehānismu funkciju veikšanai ar pārrobežu ietekmi, kā arī Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības nacionālā līmeņa kompetenci. Lai gan Baltijas valstis vēl nav vienojušās par institucionālo un juridisko formu pārrobežu funkcionalitātes nodrošināšanai, tas neierobežo šī Konceptuālā ziņojuma izskatīšanu un lēmuma pieņemšanu par atbildīgo institūciju nacionālā līmenī. Gaidāmie valstu lēmumi attiecībā uz pārrobežu ietvaru jebkurā gadījumā tieši korelēs ar infrastruktūras pārvaldības tvērumu nacionālā līmenī. Šajā ziņā Latvija saglabā elastīgu pozīciju, lai lēmumi par Rail Baltica pārvaldības modeļa pārrobežu integrāciju varētu tikt ieviesti bez kavēšanās.

Apstiprinot Konceptuālajā ziņojumā piedāvāto risinājumu, EDzL 8 mēnešu laikā sagatavos nepieciešamo normatīvo aktu grozījumu projektus par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām un kompetenci un izstrādās Rail Baltica infrastruktūras pārvaldītāja darbības stratēģiju, ietverot detalizētus finanšu aprēķinus. Paralēli minētajiem uzdevumiem notiks darbs ekspertu līmenī Baltijas valstu darba grupā attiecībā uz vienoto Rail Baltica pārvaldītāja funkcionalitāti, t.i. kopīgajām procedūrām un institucionālo ietvaru konkrētu funkciju veikšanai pārrobežu režīmā. EDzL rīcībā ir tikai budžeta apakšprogrammas 60.07.00 “Eiropas transporta infrastruktūras projekti (Rail Baltica)” līdzekļi, kuri ir plānoti Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansēto aktivitāšu īstenošanai, kas neietver infrastruktūras pārvaldītāja kapacitātes izveidi un stiprināšanu. Finansējuma nodrošināšanai tuvākajiem trīs gadiem SM piedāvā saskaņā ar Likuma par budžetu un finanšu vadību 9.panta deviņpadsmitajai daļai iesniegt Finanšu ministrijā pieprasījumu apropriācijas palielināšanai SM resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem 425 400 EUR apmērā, lai veiktu iemaksu EDzL pamatkapitālā (izdevumu sadalījumu skat. Konceptuālā ziņojuma 15.lapā) svarīgu valstisku funkciju nodrošināšanai.

Līdz ar atbildīgās institūcijas par infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām pamatkapitāla palielināšanu, tiks novērsts risks attiecībā uz tiesisko nenoteiktību, kas var rasties Projekta ieviešanas gaitā. Dzelzceļa likums, kurā noteiktas infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību, attiecas gan uz esošo dzelzceļa tīklu, gan Rail Baltica dzelzceļa līniju. Tā kā Projekta īstenošana atrodas projektēšanas fāzē un tuvojas būvniecības fāzei, ir jānosaka atbildīgā institūcija un veicamie uzdevumi Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa un kapacitātes sagatavošanai Latvijā.

1. **Vispārēja informācija par Projekta ieviešanu**

Projekts ir Eiropas standarta platuma (1435 mm) elektrificēta dzelzceļa transporta Eiropas transporta tīkla Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas elements, kas aptver piecas Eiropas Savienības (turpmāk tekstā – ES) dalībvalstis – Igauniju, Latviju, Lietuvu, Poliju un Somiju. Projekta mērķis ir savienot Baltijas valstis ar pārējo ES, izmantojot efektīvu, modernu, drošu, videi draudzīgu un tirgus prasībām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu.

2018.gada jūnijā publicētajā Ziemeļjūras–Baltijas pamattīkla koridora 3.darba plānā[[2]](#footnote-2) ir secināts, ka pārrobežu Projektam būs izšķirīga nozīme koridora darbības nodrošināšanā, izveidojot efektīvu savienojumu, kas nodrošinās savstarpēju izmantojamību satiksmē starp Poliju un Baltijas valstīm un tālāk uz Somiju, kā arī multimodālus savienojumus starp jūras, dzelzceļa un autotransportu. Turpat atzīts, ka vissvarīgākais veicamais uzdevums ir novērst dzelzceļa posma savienojuma iztrūkumu Baltijas valstīs, lai nodrošinātu savstarpēji izmantojamu dzelzceļu no Tallinas līdz Varšavai. Ievērojami tiks samazināts sauszemes pārvietošanās laiks Baltijas valstu iekšienē, kā arī Eiropas centrālās un rietumu daļas virzienā.

Saskaņā ar Ministru kabineta (turpmāk – MK) 2003. gada 29. aprīļa noteikumu Nr. 242 “Satiksmes ministrijas nolikums” 1. un 4.punktu SM ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta nozarē, tostarp dzelzceļa apakšnozarē, kas izstrādā transporta politiku, kā arī organizē un koordinē transporta politikas īstenošanu. Minēto funkciju izpildei saskaņā ar minētā nolikuma 5.25.apakšpunktu SM koordinē Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekta īstenošanu līdz projekta realizācijai un, noslēdzot deleģēšanas līgumus ar EDzL un RBR, deleģē tām organizēt infrastruktūras objektu izveidi.

Latvija 2014.gadā nodibināja 100% valstij piederošu EDzL, kurā SM ir kapitāla daļu turētāja. Atbilstoši MK 2014.gada 18.augusta rīkojumam Nr.431 “Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Eiropas dzelzceļa līnijas" dibināšanu” ir noteikts, ka:

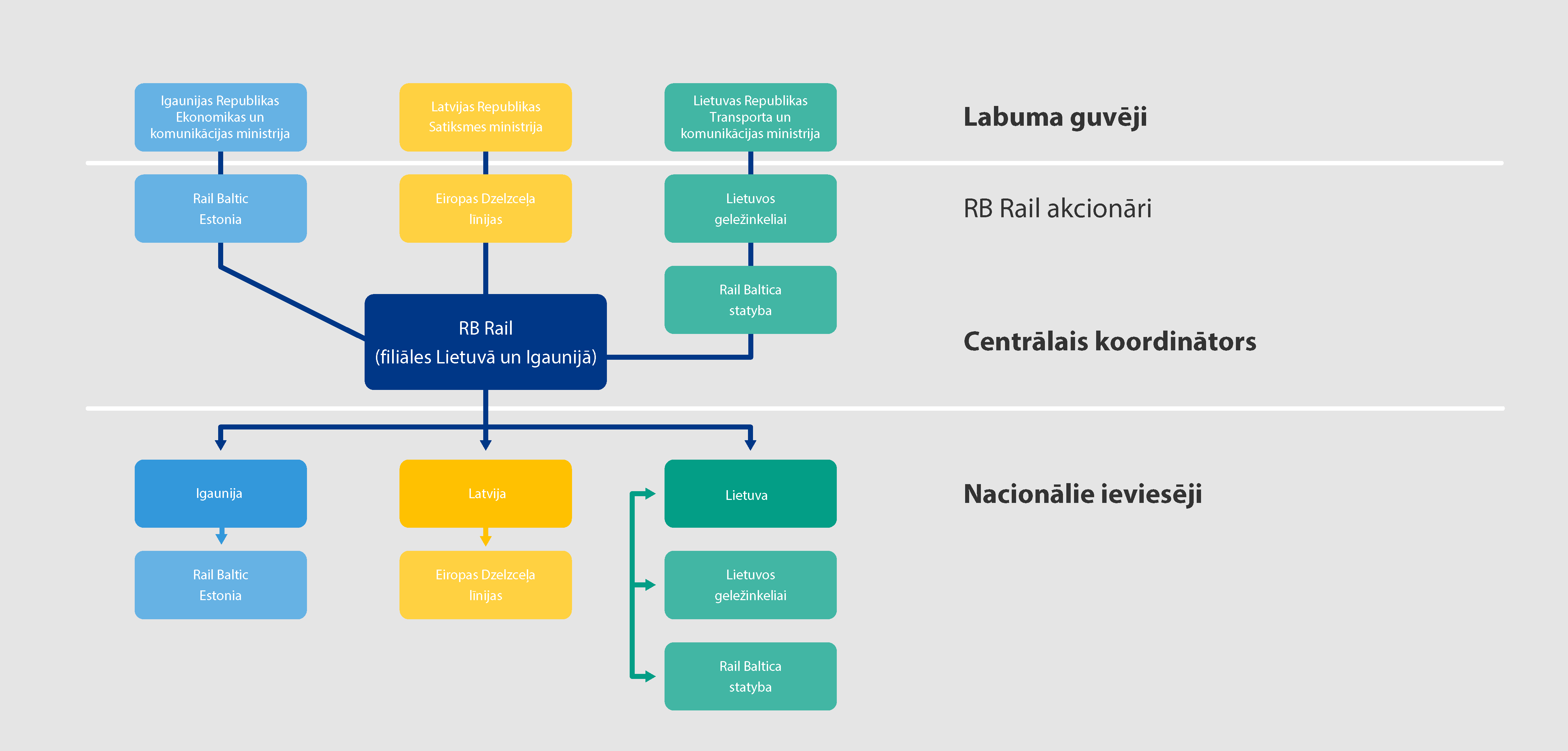
1. EDzL īsteno Eiropas sliežu platuma valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras būvniecības pārraudzību atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām, tai skaitā uzkrāj, apkopo un sniedz informāciju politikas plānotājiem turpmākai nozares politikas veidošanai.
2. Atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar atbildīgo nozares ministriju īsteno Latvijas interesēm atbilstošu (Igaunijas un Lietuvas līdzdalības apjomam proporcionāli līdzvērtīgu kapitāla daļu apjomā) līdzdalību Baltijas valstu Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošanai izveidotajā kopuzņēmumā RBR.

2018.gada 28.decembrī SM un EDzL saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma V nodaļu noslēdza Deleģēšanas līgumu Nr.SM2018/-56, ar kuru SM uzdod EDzL un EDzL apņemas organizēt darbus, kas nepieciešami Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei.

Lai veiktu SM deleģētos uzdevumus, EDzL veic publisko iepirkumu procedūras, nodrošina attiecīgu līgumu slēgšanu un kontrolē to izpildi, kā arī sadarbojas ar citām Projektā iesaistītajām institūcijām gan Latvijā, gan ārvalstīs. EDzL piedalās Projekta Tehniskās atsauces grupā, kuru izveido un vada RBR, iesaistot Projekta ieviešanā iesaistīto institūciju pārstāvjus, un kurā tiek vērtēta dzelzceļa būvju tehnisko risinājumu atbilstība vienotajām Rail Baltica projektēšanas vadlīnijām[[3]](#footnote-3) un Prasībām komunikāciju turētājiem[[4]](#footnote-4). Tehniskās atsauces grupas uzdevums ir nodrošināt, lai Projekta tehniskie risinājumi izpildītu visas dzelzceļa infrastruktūras savstarpējās savietojamības prasības.

Lai nodrošinātu Projekta attīstības un būvniecības centrālo koordināciju Baltijas valstīs, par Projekta ieviešanu atbildīgās Baltijas valstu ministrijas[[5]](#footnote-5) 2014.gadā pieņēma kopīgu lēmumu dibināt kopuzņēmumu - akciju sabiedrību RBR. Kopuzņēmuma kapitāldaļu īpašnieki saskaņā ar 2014.gada 28.oktobra akcionāru līgumu[[6]](#footnote-6) vienādās daļās ir triju atbildīgo Baltijas valstu ministriju kapitālsabiedrības (skat. 1.att.), kuras ir iesaistītas Projekta ieviešanā attiecīgajā valstī. RBR kā centrālais koordinators iepērk kopējo interešu izpētes, uzrauga Projekta ieviešanu, iepirkumu procedūras un būvdarbus.

1.att. Projekta pārvaldības modelis.



RBR ir atbildīgs par Projekta horizontālajām aktivitātēm, tas ir aktivitātēm, kas nepieciešamas visām trijām Baltijas valstīm, kā arī par pamata trases projektēšanu. Uz 2019.gada 21.jūnija pilnvaras pamata, SM ir pilnvarojusi RBR nodrošināt Rail Baltica pamata trases projektēšanu Latvijas teritorijā, veikt Rīgas Dzelzceļa mezgla optimizācijas izpēti, kā arī iepirkt būvprojektu tehnisko novērtējumu un ietekmes uz vidi novērtējumu.

1. **Esošās situācijas apraksts**
   1. **Galvenie priekšnosacījumi infrastruktūras pārvaldītāja izveidei**

Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (turpmāk tekstā – arī IP) izveidei Projektā iesaistītajām pusēm ir jāpieņem gan nacionālā līmeņa, gan pārrobežu līmeņa lēmumi, kuros jāņem vērā ES tiesību[[7]](#footnote-7) un nacionālo[[8]](#footnote-8) tiesību aktu regulējums. Visās trijās Baltijas valstīs jau pastāv publiskās lietošanas dzelzceļa tīkls un dzelzceļa pakalpojumu tirgus, kas nodrošina pasažieru un preču pārvadājumus. Valstu nacionālajā regulējumā ir ietvertas normas, kas nosaka dzelzceļa infrastruktūru, infrastruktūras pārvaldību, pārvaldītāja funkcijas un uzdevumus. Līdz ar to Rail Baltica IP izveidē ir jāņem vērā esošā dzelzceļa tīkla pārvaldības vajadzības un prakse, lai Rail Baltica infrastruktūras pārvaldība pēc iespējas atbilstu esošajam regulējumam un lai bez objektīvas nepieciešamības vienas valsts ietvaros netiktu veidots atšķirīgs regulējums esošajam dzelzceļa tīklam un Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrai. Attiecībā uz normatīvo aktu prasībām ir būtiski ņemt vērā, ka Rail Baltica ir jauna infrastruktūra, kuras projektēšana un būvniecība notiek pēc Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 14.decembra direktīvas Nr.2016/2370/EU, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu Nr.2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību[[9]](#footnote-9), ar ko tika grozīta Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra direktīva Nr.2012/34/ES ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu[[10]](#footnote-10) (turpmāk tekstā – SERA direktīva), pieņemšanas un pārņemšanas nacionālajā regulējumā, kas notika ar 2016.gada 13.februāra likuma “Grozījumi Dzelzceļa likumā” un 2019.gada 6.jūnija likuma “Grozījumi Dzelzceļa likumā” pieņemšanas. SERA direktīvas 7.panta 2.daļa (Dzelzceļa likuma 13.1 pants) pieļauj dalībvalstīm elastību attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja sasaisti ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ar nosacījumu, ka tiek ievērotas SERA direktīvas prasības pārvaldītāja neatkarībai: dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir organizēts kā juridiski nošķirta vienība no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un – vertikāli integrētos uzņēmumos – no jebkurām citām juridiskām vienībām, kuras ietilpst uzņēmumā. Praktiski tas nozīmē, ka, veicot izmaiņas, ES dalībvalstis var pielāgot esošos nacionālos infrastruktūras pārvaldības modeļus minētās direktīvas prasībām. Vēsturiski infrastruktūras pārvaldības modeļi ir veidojušies integrētā saimniecībā ar valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, un daudzās Eiropas valstīs esošās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības izdalīšana ārpus vertikāli integrēta dzelzceļa uzņēmuma radītu ļoti daudz izaicinājumu. Tādēļ šajā direktīvā ir ietverts kompromiss attiecībā uz veidu, kā panākt IP būtisko funkciju neatkarību.

Projektā tiek veidota pilnīgi jauna dzelzceļa infrastruktūra, kurai normatīvajos aktos ir nosakāms atbildīgais IP. Atbilstoši ES politikas mērķim par vienotās dzelzceļa telpas izveidi un uz to vērstajiem dzelzceļa tiesību aktu grozījumiem, Rail Baltica būtu veidojams infrastruktūras pārvaldītājs, kas ir juridiski nošķirts no sabiedrībām, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. SM vērtējumā šobrīd nepastāv citi apsvērumi, kas pamatotu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli juridiski saistīt ar dzelzceļa operatoriem SERA direktīvas pieļautajā tvērumā.

SM ieskatā lēmums jautājumā par Rail Baltica IP izveides pirmo posmu ir kritiski svarīgs, lai nekavētu Projekta turpmāku ieviešanu. Tā kā notiek aktīvs Rail Baltica infrastruktūras projektēšanas darbs, Projekta īstenotāji, tostarp SM, vērtē virkni jautājumu attiecībā uz Projekta tehniskajiem risinājumiem, dzelzceļa nodalījuma joslas zemes izmantošanu, dzelzceļa būvniecības un ekspluatācijas iepirkumiem, ietekmes uz vidi novērtējumu, attiecīgu normatīvo aktu grozījumu nepieciešamību u.c. jautājumiem, kuri atbilst IP kompetencei un kuros jāattīsta IP kapacitāte un institucionālā atmiņa. Vienlīdz būtiski tas ir mērķtiecīgai dalībai Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izveides procesā, kas norit sadarbībā ar Igauniju un Lietuvu un kurā plānots iesaistīt arī Poliju.

* 1. **Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības ietvars**

Projekta ietvaros izbūvējamā Eiropas standarta (1435 mm platuma) sliežu infrastruktūra būs fiziski nodalīta no esošā sliežu ceļu tīkla (1520 mm platumā), un to izmantos attiecīgajam sliežu platumam piemērots ritošais sastāvs. Rīgā abas dzelzceļa līnijas būs novietotas vienā koridorā ar kopīgām pieturām, tostarp Rīgas Centrālajā dzelzceļa mezglā un Torņkalnā, kā arī abu platumu sliedes atradīsies Salaspils multimodālajā kravu terminālī.

### Projekta tiesiski normatīvais regulējums nosaka, ka Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras īpašnieks Igaunijā, Latvijā un Lietuvā būs attiecīgā valsts, kurā šī infrastruktūra atrodas. Šis princips ir arī nostiprināts likumā “Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par *Rail Baltic*/*Rail Baltica* dzelzceļa savienojuma izveidi, ar kuru pieņemts un apstiprināts 2017.gada Latvijas, Lietuvas un Igaunijas valdību līgums[[11]](#footnote-11) (turpmāk tekstā – Starpvaldību līgums), kura 7.1.punktā minēts, ka dzelzceļa infrastruktūras daļa pieder tai Puses pārstāvētajai valstij, kuras teritorijā atrodas projekta attiecīgā infrastruktūras daļa un ar to saistītā zeme.

### No katras valsts īpašumtiesībām pār savā teritorijā esošo infrastruktūru izriet tās pienākums nodrošināt Projekta rezultātā izbūvētās infrastruktūras pārvaldīšanu. Jāņem vērā, ka infrastruktūras apjoms, kas nākotnē veidos Rail Baltica līniju vai būs ar to cieši saistīts, ir plašāks par Projekta ietvaros izveidojamo infrastruktūras apjomu. Tā kā lielāko Projekta izmaksu daļu finansē no ES budžeta, tad Projekts ir pamatā vērsts uz pārrobežu sakaru attīstību. Lai pilnvērtīgi izmantotu Projekta sniegtās iespējas, valstis attīsta arī lokālo infrastruktūru, kas nacionālā līmenī nodrošina plašāku Rail Baltica līnijas pakalpojumu pieejamību un funkcionalitāti sinerģijā ar transporta un citu nozaru infrastruktūrām. Taču liela daļa Rail Baltica pakārtotās un saistītās infrastruktūras no tās uzturēšanas un attīstības viedokļa būs integrēta vienotā Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības sistēmā. Paplašinātajā Rail Baltica infrastruktūras tvērumā ietilps ar to savienoti multimodāli punktveida objekti, tostarp multimodālie loģistikas termināļi, infrastruktūras apkopes centri, starptautiskās stacijas, reģionālās stacijas / pieturas un pakalpojumu un ražošanas infrastruktūras objekti. Šī brīža Projekta stadijā kopējais infrastruktūras apjoms ir noteikts plānos un prognozēs, taču visa atbildība par Rail Baltica sliežu ceļu piekļuves un izmantošanas organizēšanu būs atbildīgajam Rail Baltica IP.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība atbilst kompleksai normatīvo aktu, nacionālo un starptautisko institūciju, kā arī dzelzceļa būvju sistēmai, kura tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām. Ņemot vērā dzelzceļa nozīmīgo lomu transporta pakalpojumu tirgū, kā arī ietekmi uz drošības, veselības un vides apstākļiem, dzelzceļa ekonomiskie un tehniskie jautājumi tiek regulēti ar ES regulām un direktīvām, likumiem, MK noteikumiem, kā arī atbildīgo institūciju, tostarp infrastruktūras pārvaldītāja, izdotiem noteikumiem, pārskatiem u.c. veida dokumentiem.

2016.gadā tika pieņemta Ceturtā dzelzceļa pakotne[[12]](#footnote-12), kas ir sešu regulu un direktīvu kopums ar mērķi nostiprināt dzelzceļa pakalpojumu vienoto tirgu jeb Eiropas Vienoto dzelzceļa telpu. Kā iepriekš minēts, tika grozīta SERA direktīva, nosakot jaunas prasības dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai ar mērķi uzlabot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības objektivitāti un novērst diskrimināciju, kā arī ieviest iepirkumu obligātuma principu publiskās lietošanas dzelzceļa pakalpojumiem. Tā rezultātā dalībvalstīm, pārņemot SERA direktīvu, bija jāveic atbilstošas izmaiņas infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldībā, infrastruktūras finansēšanā un maksas noteikšanā, nosacījumos par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem. Līdz ar to ES tiesībās ir atzīta infrastruktūras pārvaldītāja atbildība par vienlīdzīgas piekļuves principu attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru, kā arī nostiprināti galvenie infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības modeļa nosacījumi, kas ir vajadzīgi brīvā, vienotā un konkurētspējīgā dzelzceļa pakalpojumu tirgū.

Atbilstoši SERA direktīvai dalībvalstīm jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības neatkarības divi aspekti – infrastruktūras pārvaldītāja neatkarība un infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju neatkarība. Šīs prasības tika ietvertas Dzelzceļa likuma 13. un 13.1 pantā, pārņemot SERA direktīvu ar 2016.gada 13.februāra likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā” un 2019.gada 6.jūnija likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā”. Šīs pārvaldības reformas vēlamais iznākums ir infrastruktūras pārvaldītāja funkciju, kas attiecas uz infrastruktūras darbības nodrošināšanu, uzturēšanu un attīstību, atbilstīga veikšana vienas vienības ietvaros. Attiecīgais regulējums paredz salikt kopā visas infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas, kā arī stiprināt infrastruktūras pārvaldības neatkarību no dominējošu dzelzceļa operatoru ietekmes.

Jāatzīmē, ka ES funkcionē dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru sistēma, kuru paredz Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem. Šī sistēma balstās uz uzlabotu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem attiecībā uz, piemēram, vilcienu ceļu piešķiršanu, savstarpēji savietojamu sistēmu ieviešanu un infrastruktūras attīstību. EK veic periodisku minētās Regulas ietekmes izvērtējumu. Ekspertu līmenī ir izteikti ierosinājumi par dzelzceļa kravu koridoru pārvaldības un sadarbības elementu attiecināšanu arī uz pasažieru pārvadājumiem.

* 1. **Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības sākotnējā izpēte**

Starpvaldību līgumā ir ietverti vairāki principi, kurus Baltijas valstis ir apņēmušās ievērot attiecībā uz izbūvējamās Eiropas standarta platuma dzelzceļa sliežu infrastruktūras pārvaldību. 9.panta 2.punkts nosaka, ka tiek piemērota saskaņota pieeja attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru un pakalpojumiem, ieskaitot maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un kustības vadību. Savukārt 9.panta 3.punkts paredz apņemšanos, ka tiek sasniegta visefektīvākā un racionālākā infrastruktūras pārvaldība, tostarp ar 9.panta 2 punktā minētajiem aspektiem, un infrastruktūras pārvaldītājs(-i) tiek noteikts(-i) kopīgi un savlaicīgi, lai veidotu pārliecību un nodrošinātu nepārtrauktas saistības ar kopīgo interešu projekta institucionālajiem partneriem, kā arī sniegtu ieguldījumu Rail Baltica dzelzceļa ilgtspējībā. Lai visas Rail Baltica trases garumā nodrošinātu efektīvus pārrobežu dzelzceļa pakalpojumus, ir nepieciešams tāds infrastruktūras pārvaldības modelis, kas nodrošina vismaz būtisko dzelzceļa pārvaldnieka funkciju integrētu īstenošanu valstu starpā.

Īstenošanas lēmuma 2.panta b) punktā noteikts, ka līdz 2019. gada 30. jūnijam Igaunija, Latvija un Lietuva pieņem lēmumu par uzbūvētās infrastruktūras pārvaldību. Lai rastu pamatu kopīgam valstu lēmumam, RBR vadībā tika analizēti vairāki pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības modeļi un veikta izpēte par iespējamām normatīvo aktu izmaiņām Igaunijā, Latvijā un Lietuvā, kā arī nepieciešamajiem starpvalstu dokumentiem, lai ieviestu infrastruktūras pārvaldības pārrobežu organizāciju. Balstoties uz apkopoto informāciju, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas atbildīgās ministrijas un dzelzceļa nozares iestādes formulēja vairākus apsvērumus, kuri turpmākajā darbā jāatrisina, rodot visām pusēm pieņemamus risinājumus. Šie apsvērumi attiecas, piemēram, uz pārvaldītāja juridisko formu, pārrobežu struktūras pārvaldes mehānismiem, normatīvo regulējumu attiecībā uz stratēģiskās infrastruktūras nodošanu pārvaldībā ārvalstīs dibinātai kapitālsabiedrībai un intermodālo termināļu struktūru un to pārvaldību. Līdz ar to tika konstatēts, ka sākotnējā izpēte nedod pietiekamu pamatu lēmumu pieņemšanai par infrastruktūras pārvaldības modeli, jo tajā nav pietiekami analizēti valstu jeb infrastruktūras īpašnieku juridiskie un institucionālā ietvara apsvērumi, kā arī vēl citi iespējamie pārvaldības modeļi.

2019.gada februārī atbildīgās Baltijas valstu ministrijas izveidoja IP jautājumu darba grupu, lai savstarpējās konsultācijās atbildīgo ministriju un dzelzceļa iestāžu ekspertu līmenī rastu kompromisu, kas atrisinātu pārvaldības modeļu un juridiskās izpētes rezultātā identificētos šķēršļus vienošanās panākšanai par kopējo Rail Baltica IP modeli, bet tajā pašā laikā ņemtu vērā vēlamos IP modeļa pamata principus, piemēram, efektivitāti, caurspīdīgumu un neatkarību. Līdz ar to valstis apliecināja gatavību veidot modeli, kurā kopīgas funkcijas, tostarp IP būtiskās funkcijas SERA direktīvas izpratnē, kas atbilst Dzelzceļa likuma 1.panta 23.punktam, organizatoriski tiek nodrošinātas kopīgā jeb integrētā plūsmā. Taču līdz šim nav pieņemts lēmums par organizācijas juridisko formu un institucionālo ietvaru.

Darba grupa ir vienojusies par gatavību strādāt pie rīcības plāna un ceļa kartes Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modelim, kurā būtu:

* kopīga maksāšanas sistēma ar vienotām definīcijām, tostarp, tirgus segmentiem, tiešajām izmaksām, uzcenojumiem un aprēķinu formulām;
* vienots jaudas sadales ietvars ar harmonizētiem noteikumiem un metodoloģiju,
* vienots tīkla pārskats;
* sinhronizēta satiksmes vadība;
* harmonizēta drošības pārvaldība;
* padziļināta sadarbība starp nacionālajām regulatīvajām iestādēm un nacionālajām drošības iestādēm;
* panākts sinhronizēts satiksmes savienojums ar Poliju;
* sagatavots ieviešams Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības institucionālā ietvara priekšlikums.

Darba grupa turpina strādāt pie visām pusēm pieņemama modeļa definēšanas. Šajā darbā ir izdarīti pirmie secinājumi par noteicošajiem modeļa elementiem un principiem, kas ir vitāli svarīgi integrētai IP būtisko funkciju veikšanai.

SM rosina nacionālā mērogā nodalīt esošās dzelzceļa infrastruktūras (1520 mm platuma) un Rail Baltica infrastruktūras (1435 mm platuma) pārvaldību, veidojot atsevišķu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli un institucionālo ietvaru, kas nodrošinās efektīvu un caurskatāmu Rail Baltica transporta koridora darbību. Nenoliedzami abu tīklu IP būs nepieciešams cieši sadarboties, jo atsevišķos posmos (pamatā Rīgā) jaunie Eiropas platuma sliežu ceļi atradīsies vienā koridorā ar esošajiem sliežu ceļiem. Attiecībā uz integrāciju ar pārējām Baltijas valstīm Latvija apzinās ieguvumus no pilnvērtīgi integrētas Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības, tādēļ Latvija primāri atbalsta sistēmu, kura nodrošinās neatkarīgu un Baltijas dzelzceļa tirgus konkurētspēju veicinošu IP darbību. Ņemot vērā objektīvi sarežģīto pārrobežu struktūras veidošanas procesu, kā arī to, ka dzelzceļš ir kritiskā drošības infrastruktūra, kurai ir īpašas prasības attiecībā uz tās valdījumu un pārvaldību, puses apzinās, ka nepieciešams komplekss darba process ekspertu un politiskā līmenī, līdz tiks izstrādātas visas detaļas un sagatavots Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības pārrobežu līmenis.

1. **Risinājums**

Dzelzceļa IP atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, veicot virkni uz infrastruktūras attīstību, darbības nodrošināšanu un apkopi vērstas funkcijas. Infrastruktūras attīstība aptver tīkla plānošanu, finanšu un ieguldījumu plānošanu, kā arī infrastruktūras būvniecību un uzlabošanu. Darbības nodrošināšana ietver lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu. Infrastruktūras apkope ietver sliežu un jaudas un signalizēšanas sistēmu ikdienas apkopi, infrastruktūras atjaunošanu un citas aktīvu pārvaldības darbības.

SM kā Latvijas Rail Baltica infrastruktūras pasūtītāja un īpašnieka pienākums ir nodrošināt nacionālā IP kompetenci atbilstošā institucionālā ietvarā. Konceptuālā ziņojuma 3.2. un 3.3.sadaļā ir analizēta faktiskā situācija un svarīgākie apstākļi, kas SM kā politikas veidotājam ir jāņem vērā, piedāvājot rīcības modeli. Jāatzīmē, ka tika minēti apsvērumi, kas pamato neatkarīga un no dzelzceļa pārvadātājiem institucionāli nošķirta IP veidošanai, kā arī minēti iemesli, kuru dēļ šobrīd nav iespējama vienošanās par vienota Baltijas valstu IP izveidi. SM ieskatā ar minētajiem apsvērumiem ir salāgojams tikai šajā Ziņojuma sadaļā aprakstītais risinājums.

SM virzītā risinājuma pamatprincips ir juridiski nošķirt Rail Baltica IP no uzņēmumiem, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu. Šī pieeja atbilst stingrākajām SERA direktīvas prasībām attiecībā uz dzelzceļa IP neatkarību, kas ir ietvertas Dzelzceļa likuma 13.1 pantā. Tā kā infrastruktūras pārvaldībai ir saimnieciskas darbības raksturs, piemērotākā IP juridiskā forma ir valsts kapitālsabiedrība.

SM ieskatā Rail Baltica IP izveidei jānotiek trīs posmos:

1.posms – tiek pieņemts konceptuāls lēmums par EDzL kā atbildīgo institūciju, kurai tiek noteiktas IP tiesības un pienākumi veidot Rail Baltica IP normatīvo un institucionālo ietvaru;

2.posms – EDzL sadarbībā ar SM sagatavo nepieciešamo normatīvo aktu grozījumu projektus un izstrādā darbības stratēģiju, ietverot detalizētus finanšu aprēķinus;

3.posms – Trešajā posmā tiek izveidota skaidra, līgumos un tiesību aktos balstīta sistēma, kas nosaka kopīgo Baltijas valstu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības funkcionalitāti, tās pārrobežu veikšanas institucionālo un juridisko mehānismu, kā arī Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības nacionālo līmeni.

Ņemot vērā EDzL darbības mērķi, izveidoto kapacitāti un uzkrāto pieredzi, un kompetenci, ir racionāli no valsts pārvaldes resursu ekonomijas viedokļa veidot Rail Baltica IP uz esošās EDzL bāzes, neveidojot jaunu iestādi vai kapitālsabiedrību. Jau šobrīd EDzL darbība ir pilnībā saistīta ar Projektu, ieviešot SM deleģētās aktivitātes, kā arī ikdienā sadarbojoties ar kopuzņēmumu RBR, infrastruktūru turētājiem, pašvaldībām, privātpersonām, kuru īpašumi atrodas dzelzceļa joslā. SM deleģējums, kā arī citi dokumenti, kuros noteikta EDzL kompetence Projekta pārvaldībā, faktiski atbilst IP kompetencei. EDzL ir arī piedalījies līdzšinējās darba grupas diskusijās ar Lietuvu un Igauniju par infrastruktūras pārvaldības modeli. Līdz 2019.gada beigām darba grupa vienojās par svarīgākajām funkcijām un to vērtēšanas secību. No institūcijas kapacitātes stiprināšanas viedokļa būtu jānodrošina, ka darba grupā darbojas SM kā politikas veidotājs un IP, sniedzot virzīto lēmumu tehnisko ekspertīzi, un pēc nepieciešamības tiek piesaistīta Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un Valsts dzelzceļa administrācija.

Rail Baltica infrastruktūras pārvaldība Latvijā nevar tikt skatīta tikai no nacionālā aspekta. Tā kā Rail Baltica līnija vienlaikus tiek būvēta vairākās valstīs, kopīgais iesaistīto valstu uzdevums ir nodrošināt jaunās līnijas ekspluatācijas sinhronizāciju visā tās garumā. Tam savukārt ir nepieciešama infrastruktūras pārvaldības funkciju cieša pārrobežu integrācija, īpaši ar Lietuvu un Igauniju. Attiecībā uz Rail Baltica IP pārrobežu funkcionalitātes integrāciju jāņem vērā Lietuvas un Igaunijas nostāja. Šobrīd tikai Lietuvā ir noteikts Rail Baltica IP - AB „Lietuvos geležinkeliai infrastruktura“ (Lietuvas dzelzceļa infrastruktūra), kas ir arī Projekta ieviešanas iestāde Lietuvā. Līdzšinējā Lietuvas pozīcija attiecībā uz Rail Baltica infrastruktūras pārvaldību ir, ka attiecīgās funkcijas veiks nacionālā uzņēmuma ietvaros. Savukārt Igaunijas nostāja ir primāri vērsta uz atbalstu iespējami ciešākai IP funkciju integrācijai starp Baltijas valstīm efektīvā pārrobežu institucionālā ietvarā.

Tā kā starp valstīm pastāv atšķirīgās pozīcijas, nepieciešamas iesaistīto pušu diskusijas IP funkciju pārrobežu integrācijai. SM ieskatā IP pārrobežu institucionālais ietvars būs atkarīgs no konkrētu funkciju veikšanas organizatoriskās pieejas, kas vēl tiks izstrādāta ekspertu līmenī. Lai sasniegtu šo rezultātu, nepieciešama par infrastruktūras pārvaldību atbildīgo nacionālo institūciju cieša sadarbība, ar uzdevumu pēc iespējas integrēties vienotā organizatoriskā modelī.

Šajā Konceptuālajā ziņojuma piedāvātais risinājums nodrošinās tūlītēju IP kapacitāti nacionālā līmenī un veicinās IP funkciju pārrobežu integrācijas procesu. Atbilstoši IP izveides trīs posmiem, piedāvātā risinājuma konceptuāla akceptēšana būtu pirmais posms IP izveidē. Otrajā posmā definējamie normatīvo aktu grozījumi būs atkarīgi no izvēlētā infrastruktūras pārvaldības modeļa, piemēram, ārpakalpojumu īpatsvars vai pārrobežu sadarbība funkciju veikšanā, un infrastruktūras pārvaldītāja institucionālā ietvara. Esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras pārvaldībā nav cieša pārrobežu sadarbība ar kaimiņvalstīm IP funkciju veikšanā. Tas būtiski atšķiras no Rail Baltica, kas ir paredzēts galvenokārt pārrobežu pārvadājumiem, un līdz ar to arī prasa ciešu sadarbību ne tikai starp blakus esošām valstīm, bet starp visām valstīm, kuras šķērso Rail Baltica līnija. Tādēļ nepieciešams izvērtēt un salāgot esošo dzelzceļa IP nacionālo regulējumu ar Rail Baltica IP pārrobežu modeli, kas kopīgi jāizstrādā visām trīs Baltijas valstīm. Jebkurā gadījumā ir paredzami grozījumi Dzelzceļa likumā, kuru apjoms kļūs skaidrāks līdz ar nākotnes lēmumiem. Kopīgai Rail Baltica pārvaldībai varētu tikt slēgts starpvalstu līgums, kura ratifikācijai būs nepieciešams likums. Veicot izmaiņas normatīvajos aktos un slēdzot vienošanās Baltijas valstu starpā, jānodrošina to atbilstība ES prasībām, tostarp attiecībā uz vienoto dzelzceļa telpu un dzelzceļa savstarpēju izmantojamību. Saskaņā ar SERA direktīvas 14.panta otro daļu dalībvalstis paziņo Komisijai par jauniem vai pārskatītiem pārrobežu līgumiem pirms to noslēgšanas.

Ziņojumā piedāvātā risinājuma galvenās **priekšrocības** ir:

* pamatotība no valsts resursu ekonomijas viedokļa, neveidojot jaunu iestādi vai kapitālsabiedrību;
* esošās EDzL tehniskās kompetences un ekspertīzes izmantošana; un
* atbilstība ES tiesību aktiem IP neatkarības un dzelzceļa tirgus konkurētspējas stiprināšanai.

Kā šī risinājuma **trūkumu** var uzskatīt:

* neatrisināto Rail Baltica IP funkciju veikšanas pārrobežu tvērumu, kas ir jāizstrādā sadarbībā ar Lietuvu un Igauniju, pieņemot kopīgus lēmumus par IP funkciju integrēšanas kārtību. SM ieskatā Baltijas valstu IP funkciju integrācija ir komplekss process, un kompetenta nacionālā institūcija (IP) veicinās mērķtiecīgu diskusiju ar kaimiņvalstu partneriem, lai rezultātā Rail Baltica būtu efektīvākais infrastruktūras pārvaldības modelis, kuru raksturo cieša IP funkciju integrācija visā Rail Baltica trasē.

1. **Ietekme uz problēmas risināšanu**

Rail Baltica IP izveidei ir būtiska pārrobežu dimensija, īpaši Baltijas valstu līmenī, lai efektīvi nodrošina IP tiesību aktos noteiktās funkcijas un dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju. Taču IP kompetencē esoši jautājumi tiek risināti Projekta ieviešanas laikā gan saistībā ar dzelzceļa infrastruktūras plānošanu, projektēšanu un būvniecību, gan saistībā ar infrastruktūras pārvaldības pārrobežu aspektiem. EDzL noteikšana par kompetento institūciju Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības jautājumos ir ļoti būtiska jau projektēšanas izstrādes posmā, lai pieņemtu attiecīgus lēmumus, kas ir nepieciešami būvprojektu pilnvērtīgai pabeigtībai. Ir būtiski stiprināt valsts kā pasūtītāja lēmumu pieņemšanas procesu projektēšanas posmā un nodrošināt, lai līdz pirmo jaunā dzelzceļa būvju izveidei nacionālā līmenī būtu skaidri noteikts, kas realizē normatīvajos aktos noteiktās dzelzceļa IP funkcijas attiecībā uz Rail Baltica. Pretējā gadījumā pastāv risks, ka var iestāties tiesiskās nenoteiktības situācija vairākos jautājumos, kuri formāli ir IP kompetencē, tostarp dzelzceļa būvniecībai nepieciešamās zemes pārvaldība, dzelzceļa nodalījuma joslas lietošanas kārtība un dzelzceļa būvju drošības pārvaldības sistēma.

Nosakot kompetento IP, Latvija nodrošinās efektīvāku sadarbību ar Igauniju un Lietuvu infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē, kur Latvijas interesēs ir neatkarīga, caurspīdīga un dzelzceļa transporta pievilcību veicinoša pārvaldība. Lai to panāktu, ir jāvienojas par ciešu integrāciju ar Lietuvu un Igauniju, kas praktiski nozīmēs izvērtēt IP funkcijas vairāku integrācijas modeļu un to iespējamo modifikāciju kontekstā. Tā kā Lietuvā jau ir noteikts Rail Baltica IP (AS Lietuvas Dzelzceļa infrastruktūra), tad jebkāda integrācija nozīmēs apvienošanu, kas var izpausties kā funkciju vai struktūru apvienošana. Līdzšinējās sarunās Baltijas valstu ekspertu līmenī paustie apsvērumi par Rail Baltica infrastruktūras pārvaldību norāda uz to, ka pastāv iespēja, ka lēmumi par institucionālo formu integrēto funkciju nodrošināšanai varētu tikt pieņemti līdz ar funkciju veikšanas kārtības izstrādi, kas dos pamatojumu IP funkciju veikšanas institucionālajiem risinājumiem. Šāda situācija tikai apstiprina to, ka Latvijai šobrīd ir jādefinē kompetentā institūcija, kura nodrošinās integrētā IP modeļa virzību un Latvijas puses ekspertu darba koordināciju un pozīcijas definēšanu un uzturēšanu.

1. **Risinājuma ieviešanai nepieciešamais finansējums**

Konceptuālā ziņojuma risinājuma apstiprināšana paredz EDzL veikt virkni uzdevumu Rail Baltica IP izveides 2.posma ieviešanai, tostarp normatīvo aktu izmaiņu sagatavošana un Rail Baltica IP stratēģijas izstrāde, kā arī veikt detalizētu izmaksu aprēķinu. Jāņem vērā, ka šie finanšu aprēķini ir indikatīvi, jo esošajā Projekta fāzē nav pieejami precīzi un pilnvērtīgi dati. Rail Baltica IP 2.posmā ir nepieciešams iegūt precīzākas IP institucionālās kapacitātes izveides un nostiprināšanas izmaksas laika posmam līdz Projekta beigām. Tā kā līdz Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijai ir jāpieņem virkne lēmumu attiecībā uz IP kompetenci, ir pastāvīgi jāvērtē iespējamo alternatīvu un lēmumu ietekme uz EDzL kā Rail Baltica IP darbību un finansējuma vajadzībām.

Ziņojuma 4.sadaļā (11.lpp.) ir norādīts, ka EDzL deleģējums, kā arī dibināšanas pamatojums, kas ir ietverts Ministru kabineta 2014.gada 18.augusta rīkojumā Nr.431 “Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” dibināšanu”, un ir atbilstošs IP kompetencei, jo dzelzceļa tīkla attīstība ir viena no IP funkcijām. Piemēram, IP nākotnē var veikt jauna dzelzceļa atzara būvniecību, t.i. veikt pilnu plānošanas, projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas ciklu. Papildus dzelzceļa tīkla plānošanai un attīstībai IP ir atbildīgs par tā uzturēšanu un ekspluatācijas nodrošināšanu, tostarp pieejas maksas noteikšanu un iekasēšanu, punktveida objektu pārvaldību un satiksmes vadību. Šīm IP funkcijām jau šobrīd ir jāizstrādā regulējums un institucionālais ietvars, kas atbilstoši Ziņojuma 4.sadaļā piedāvātajam risinājumam ir jauna EDzL kompetence.

Detalizēts EDzL nepieciešamais budžets IP funkcijām tiks sagatavots pēc MK lēmuma par Ziņojumā piedāvātā risinājuma apstiprināšanu. Ziņojuma 6.sadaļā ir norādīts nepieciešamais finansējums un avots laika periodam līdz 2022.gadam, kā arī **indikatīvās** izmaksas laika posmam no 2022.gada līdz 2026.gadam. Finansējuma apjoms pēc 2022.gada ir pamatā atkarīgs no Projekta ieviešanas progresa un Rail Baltica IP modeļa pārrobežu funkciju tvēruma (IP funkcijas, kuras veiks ciešā sadarbībā ar Igauniju un Lietuvu). Progress Projekta ieviešanā ir atkarīgs no pieejamā finansējuma, kas

Projektam tiks piesaistīts turpmākajos Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzsaukumos. Atbilstoši Projekta ieviešanas grafikam 2022.gadā būtiski pieaugs būvdarbu intensitāte visā trases garumā, arī Latvijā. Tā kā būvniecība tiks dalīta būvdarbu kārtās, IP atbilstoši savai kompetencei un noslēgtajiem būvniecības līgumiem būs jāpiedalās būvju apsaimniekošanā arī pirms dzelzceļa pilnas pabeigšanas un ekspluatācijas. Līdz ar Rail Baltica infrastruktūras apjoma pieaugumu, palielināsies IP uzdevumu apjoms un ar to saistītās procedūras un dokumenti, kuru apstrāde pakāpeniski palielinās arī IP darba apjomu un izmaksas. Pēc dzelzceļa infrastruktūras nodošanas ekspluatācijā, kura atkarībā no pieejamā finansējuma plānota 2026.gadā, IP un infrastruktūras izmaksas tiks finansētas pamatā no ieņēmumiem no infrastruktūras piekļuves maksām, citiem IP ieņēmumiem un valsts budžeta finansējuma atbilstoši Dzelzceļa likuma 9.panta 4.daļā nostiprinātajam infrastruktūras izdevumu līdzsvara principam un Dzelzceļa likuma 10.panta pirmajā un otrajā daļā noteiktajiem dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas apsvērumiem. SM līdz 2020.gada 1.decembrim virzīs izskatīšanai MK informatīvo ziņojumu, kurā atbilstoši pieejamai informācijai sniegs precīzākus IP uzturēšanas un funkciju veikšanas izdevumu aprēķinus.

Attiecībā uz Ziņojuma 6.sadaļā norādīto nepieciešamo finansējumu Ziņojumā piedāvātā risinājuma īstenošanai, SM ir vērtējusi tā saderību ar komercdarbības atbalsta regulējumu. Projekta ietvaros Latvijā tiks izveidota jauna publiskās lietošanas dzelzceļa līnija un ar to saistītā infrastruktūra. Lai arī IP izveide ir nepieciešama Projekta realizācijai un infrastruktūras sagatavošanai ekspluatācijai, Ziņojumā ietvertais risinājums netiks realizēts kā Projekta aktivitāte un nesaņems Projekta finansējumu. Tomēr SM neizslēdz iespēju turpmākajos finansējuma konkursos pieteikties uz finansējumu atsevišķiem pētījumiem IP kapacitātes stiprināšanai.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai (ES dalībvalstīs) ir iespējami dažādi institucionālā un juridiskā ietvara modeļi. Tāpat pastāv atšķirīgas pieejas IP darbības organizācijā, tostarp tā sasaistē ar komercdarbību dzelzceļa pārvadājumu jomā. Līdz ar to ir būtiski, ka valsts finansējums, kas tiek piešķirts infrastruktūras pārvaldītājam infrastruktūras uzturēšanai, netiek izmantots, lai konkrētam dzelzceļa komersantam radītu priekšrocības attiecībā pret konkurentiem. Valsts finansējums publiskās lietošanas dzelzceļa tīkla attīstībai un uzturēšanai pamatā nekvalificējas kā komercdarbības atbalsts. Dzelzceļa tīkli pārsvarā ir dabiskais monopols, kas nekonkurē ar citu tāda paša tipa infrastruktūru, īpaši tādēļ, ka veidot tādu pašu alternatīvu infrastruktūru nav ekonomiski pamatoti, un privātā kapitāla iesaiste ir minimāla. Savukārt IP uzdevums ir organizēt konkurējošu, caurspīdīgu un vienlīdzīgu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieeju dzelzceļa infrastruktūrai.

SM norāda, ka EK (turpmāk ˗ EK) ir vērtējusi iespējamo konkurenci starp dzelzceļa tīkliem Latvijā, t.i. 1520 mm platuma jeb esošo dzelzceļa tīklu un 1435 mm platuma jeb Rail Baltica dzelzceļa tīklu, un iespējamo konkurenci starp šo infrastruktūru pārvaldītājiem. EK 31.07.2019 vēstulē Nr.COMP/H1/SF-YF (2019)-087737 (Par SA.54468 (2019/PN) – Rail Baltica Rīgas Centrālais terminālis un saistītā infrastruktūra – Latvija) norāda, ka lai arī infrastruktūrām varētu būt dažādi pārvaldītāji, abas infrastruktūras būs dabiskais monopols, kuras savstarpēji nekonkurē dēļ atšķirīgā sliežu platuma, un šī iemesla dēļ tās nav savstarpēji aizvietojamas. Līdz ar to dzelzceļa pārvaldība neietekmēs konkurenci un tās finansēšana visticamāk netiks uzskatīta par komercdarbības atbalstu. Ņemot vērā minēto, secināms, ka šajā sadaļā norādītais nepieciešamais finansējums Ziņojuma 4.sadaļā piedāvātā risinājuma īstenošanai nav uzskatāms par komercdarbības atbalstu.

Atbilstoši pašreizējām prognozēm un finanšu iespējām SM saskaņā ar likuma Par budžeta un finanšu vadību 9.panta deviņpadsmitajai daļai iesniegs MK normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā sagatavotu tiesību akta projektu par apropriācijas palielināšanu SM resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem 425 400 EUR apmērā, lai veiktu iemaksu EDzL pamatkapitālā Rail Baltica IP kapacitātes izveidei un stiprināšanai, kas atbilstoši Projektam piešķirtajam nacionālas nozīmes objekta statusam būtu atzīstama par svarīgu valstisku funkciju. Fiskālās telpas neitralitātes nodrošināšanai SM piedāvā noslēgtā projekta 2012-LV-27120-S “Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte” finanšu resursu atlikumu 200 400 EUR apmērā un noslēgtā projekta 2007-LV-27050-S “Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” finanšu resursu atlikumu 225 000 EUR apmērā ieskaitīt valsts budžetā. Minēto projektu pabeigtību apliecina EK Inovāciju un tīklu izpildaģentūras projektu nobeiguma vēstules (21.12.2016 / 7103571[[13]](#footnote-13) un 06.07.2017 / 3398996[[14]](#footnote-14)), kuras apstiprina noslēguma maksājumus. Tā kā minētie projekti tika noslēgti ar 3 158 121 EUR ietaupījumu, SM Valsts kases projektu kontos palika finanšu resursu atlikums. Sākotnēji plānojot minētos izpētes projektus, tiem tika paredzētas lielākas izmaksas. Projektu izdevumu segšanai tika izmantota ārvalstu finanšu palīdzība, kā arī valsts budžeta finansējums, kas SM tika piešķirts kā līdzfinansējums un ārvalstu finanšu palīdzības daļas priekšfinansējums. Pēc minēto projektu noslēguma Valsts kases deponēto līdzekļu kontos atrodas minēto projektu finansējuma ārvalstu finanšu palīdzības daļa, kas tika saņemta ar Eiropas inovāciju un tīklu izpildaģentūras maksājumiem (avanss, starpposma maksājumi, noslēguma maksājums) saskaņā ar minēto projektu finansēšanas noteikumiem, tostarp pēc izdevumu deklarēšanas. Attiecīgie izdevumi, kuru apmērā ir projekta finanšu atlikums, bija apmaksāti no valsts budžeta līdzekļiem, kurus SM saņēma kā līdzfinansējumu un ārvalstu finanšu palīdzības daļas priekšfinansējumu.

Dzelzceļa infrastruktūras finansēšana ES ir dalībvalstu kompetence, kas tiek īstenota caur IP finansēšanas shēmu, tā kā IP galvenā atbildība ir dzelzceļa infrastruktūras izveide, pārvaldība un uzturēšana. Atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.panta pirmajai daļai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības līdzekļi, kā arī līdzekļi citiem šajā likumā paredzētajiem maksājumiem veido dzelzceļa infrastruktūras finansējumu, ko pārvalda publiskās lietošanas dzelzceļa IP. Atbilstoši Dzelzceļa likuma 9.panta trešajai daļai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras IP pieņem saimnieciskās darbības plānu ar ieguldījumu un finanšu programmu, kas pamato finanšu plūsmas prognozes. IP saimnieciskās darbības plāna izstrādes mērķis - panāktu optimālu un efektīvu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, nodrošinājumu un attīstību, vienlaikus nodrošinot finanšu līdzsvaru un līdzekļus šo mērķu sasniegšanai, tostarp attiecībā uz nepieciešamo valsts budžeta finansējuma apmēru.

**1.tabula Provizoriskās infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas no 2020.-2022.gadam**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | |  | EUR |
| Izdevumi | 2020 | 2021 | 2022 |
|  |  |  |  |
| Atalgojums\* | 54 000 | 108 000 | 108 000 |
| Komandējumi | 600 | 1 200 | 1 200 |
| Pakalpojumi | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| Pamatkapitāla veidošana\*\* | 800 | 800 | 800 |
| Kopā | 105 400 | 160 000 | 160 000 |
| \*EDzL Darba samaksas noteikšanas noteikumi, 4. kategorija  \*\* 2 (divu) darba vietu aprīkošana, IT risinājumi, tostarp aktīvu reģistrs | |  |  |

Provizoriskās infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas periodam no 2020.-2022.gadam (skat. 1.tabulu) ir balstītas uz vairākiem apsvērumiem. **Atalgojuma** līmenis IP speciālistu štata vietām tiek noteikts saskaņā ar EDzL 2019.gada 29.novembra iekšējiem noteikumiem Nr.32 “Darba samaksas noteikšanas noteikumiem” (turpmāk – DSNN), nosakot 4.kategoriju un 3300 euro mēnešalgu (alga 3300 euro, piemaksa (vidēji mēnesī) 326 euro, darba devēja VSAOI 24,09% (mēnesī) 874 euro, kopā 2 darbiniekiem (mēnesī) 9000 euro, attiecīgi 6 mēnešiem 54 000 euro un 12 mēnešiem 108 000 euro (noapaļots līdz veseliem euro)). Tiek paredzēta iespēja piemērot DSNN noteiktās prēmijas par personisko darba ieguldījumu un darba intensitāti, kas saistās ar 2020.gadā un 2021.gadā paredzēto darba apjomu un sarežģītību. Sākotnēji tika plānots, ka 2020.gadā būs viena IP speciālista štata vieta un 2021.gadā būs divas IP speciālistu štata vietas. Ievērojot Covid-19 ierobežojumu ietekmi uz IP jautājumu darba grupas nodevumu sagatavošanas progresu un EK prasību par Projektu atbildīgajām Baltijas valstu ministrijām principiālo lēmumu par IP nodrošināt līdz 2020.gada beigām, tiek plānota ievērojami lielāka darba intensitāte 2020.gadā, kā rezultātā plānots straujāk attīstīt IP kapacitāti un jau 2020.gadā veidot divas IP speciālistu štata vietas. Vienam speciālistam tiek plānoti vidēji 6 **komandējumi** gadā. Saistībā ar Covid-19 izplatību 2020.gadā Baltijas valstu ekspertu IP jautājumos darba grupas sanāksmes nav notikušas kopš 2020.gada februāra. Tā kā principiālais lēmums par Rail Baltica IP jāpieņem līdz 2020.gada beigām, 2020.gada otrajā pusē paredzams intensīvs IP jautājumu darba grupas darbs, tostarp komandējumos. Komandējumi pamatā notiek Baltijas valstīs, un viena komandējuma vidējās izmaksas ir 100 EUR. **Pakalpojumos** ir ietverti 2 – 3 juridisko pakalpojumu vai konsultāciju līgumi gadā, kas varētu būt nepieciešami atsevišķu IP modeļa elementu izstrādei. Juridiskos pakalpojumus plānots iepirkt no attiecīgo pakalpojumu sniedzējiem Latvijā, un viena juridiskā pakalpojuma līguma izmaksas tiek plānotas 15 000 – 20 000 euro apmērā. Konsultāciju pakalpojumiem tiek paredzēta nepieciešamība piesaistīt ārvalstu pieredzi infrastruktūras pārvaldības jautājumos, kur viena konsultāciju pakalpojuma izmaksas tiek plānotas 20 000 – 30 000 euro apmērā. Pētījumi tiks pieteikti arī Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansējumam. Pamatkapitāla veidošanā ir ietverts darba vietas aprīkojums, tostarp dators, telefons, darba vietas mēbeles.

Indikatīvās izmaksas periodam no 2023.-2026.gadam ir atspoguļotas 2.tabulā, un tās ir balstītas uz datiem no 2011.gada AECOM ziņojumu par Rail Baltica[[15]](#footnote-15), 2017.gada Rail Baltica Ieguvumu-izmaksu analīzes[[16]](#footnote-16), 2018.gada Rail Baltica vilcienu kustību plāna[[17]](#footnote-17), 2018.gada Biznesa plāna un 2019.gada Rail Baltica Infrastruktūras pārvaldības modeļa pētījuma[[18]](#footnote-18), kā arī pieņēmuma, ka Rail Baltica starptautiskās lidostas “Rīga” termināls tiks nodots ekspluatācijā 2023. – 2024.gadā, Rīgas Centrālais dzelzceļa mezgls tiks nodots ekspluatācijā 2024.- 2025.gadā, Salaspils multimodālais termināls tiks nodots ekspluatācijā 2025. - 2026.gadā un Rail Baltica dzelzceļa līnija, tostarp infrastruktūras apkopes punkti, depo un reģionālās stacijas tiks nodotas ekspluatācijā 2026.gadā. Minētie pieņēmumi ir saistīti ar Rail Baltica finansējuma nodrošināšanu nepieciešamajā apjomā un plānotajos termiņos 2021.- 2026.gada Eiropas daudzgadu budžeta ietvarā. Jāatzīmē, ka jautājums par IP darbības nodrošināšanai nepieciešamo valsts budžeta finansējumu būtu skatāms gadskārtējā valsts budžeta likumprojekta un vidējā termiņa budžeta ietvara likumprojekta sagatavošanas un izskatīšanas procesā, tostarp attiecībā uz 2023.gadu kā budžeta prioritārais pasākums vidējam termiņam likumprojektā “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam”.

**2.tabula Provizoriskās infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas no 2023.-2026.gadam**

EUR

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Kapitālie ieguldījumi |  |  |  |  |
| Pamata trase |  |  |  | 2 086 733 |
| Lidostas “Rīga” terminālis |  | 5 500 |  |  |
| Rīgas Centrālais dzelzceļa mezgls |  |  | 87 506 |  |
| Salaspils terminālis |  |  | 120 000 |  |
| Administratīvie izdevumi\* | 3 900 000 | 4 400 000 | 4 600 000 | 4 800 000 |
| Kopā | 3 900 000 | 4 405 500 | 4 807 506 | 6 886 733 |

**\*** jaunizbūvētās infrastruktūras apsaimniekošanas izdevumi, atsavināto nekustamo īpašumu apsaimniekošanas izdevumi, biroja izdevumi, sakaru izdevumi, juridiskie pakalpojumi, revīzijas un transporta izdevumi.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

Valsts sekretāre I. Stepanova

K.Eņģelis, 67028229

[Karlis.Engelis@sam.gov.lv](mailto:Karlis.Engelis@sam.gov.lv)

1. Atbilstoši Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likuma 1.pantam ieviešanas iestāde ir tiešās vai pastarpinātās valsts pārvaldes iestāde, cita valsts iestāde, atvasināta publiska persona, Latvijā reģistrēta juridiskā persona vai šādu personu apvienība, kas īsteno projektu, pildot saskaņā ar šā likuma 8. panta otro daļu nodotās atbalsta saņēmēja funkcijas. [↑](#footnote-ref-1)
2. Pieejams: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd\_nsb\_wp\_28032018web\_june2018.pdf [↑](#footnote-ref-2)
3. RBR apstiprina Rail Baltica projektēšanas vadlīnijas un izsniedz projektēšanā iesaistītajām institūcijām. [↑](#footnote-ref-3)
4. RBR apstiprina Prasības komunikāciju turētājiem un izsniedz projektēšanā iesaistītajām institūcijām un komunikāciju turētājiem. [↑](#footnote-ref-4)
5. Igaunijas Republikas Ekonomikas un sakaru ministrija, Latvijas Republikas Satiksmes ministrija un Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministrija. [↑](#footnote-ref-5)
6. 2014.gada 28.oktobra Akcionāru līgums attiecībā uz RB Rail AS starp OÜ Rail Baltic Estonia, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” un UAB “Rail Baltica statyba” [↑](#footnote-ref-6)
7. Tostarp Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra direktīva Nr.2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un Komisijas 2017.gada 22.novembra īstenošanas regula Nr.2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem u.c. [↑](#footnote-ref-7)
8. Valsts pārvaldes iekārtas likums, Dzelzceļa likums, Nacionālās drošības likums, Komerclikums, Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums, MK 2005.gada 1.februāra noteikumi Nr.79 “Dzelzceļa zemes nodalījuma joslas ekspluatācijas noteikumi”, MK 1998.gada 29.decembra noteikumi Nr.489 “Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība”, MK 2018.gada 19.jūnija noteikumi Nr.350 “Publiskas personas zemes nomas un apbūves tiesības noteikumi”, MK 2017.gada 13.jūnija noteikumi Nr.340 “Kārtība, kādā nodod lietošanā vai apgrūtina valstij piederošo vai piekrītošo zemi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā” u.c. [↑](#footnote-ref-8)
9. Pieejama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2370> [↑](#footnote-ref-9)
10. Pieejama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034> [↑](#footnote-ref-10)
11. LR Saeimas 2017.gada 26.jūnija likums Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi [↑](#footnote-ref-11)
12. https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\_en [↑](#footnote-ref-12)
13. Subject: Closure of the Action No.2007-LV-27050-S – “Feasibility study and technical studies of new European gauge line of Rail Baltica section Kaunas-Riga-Tallinn (Latvian part)” Decision C(2008)7978, Decision C(2010)1088 and C(2013)6845 [↑](#footnote-ref-13)
14. Subject: Closure of Action No.2012-LV-27120-S-“Preliminary design and operations studies for Rail Baltica railway line Latvian section” – Commission Decision C (2013) 6876 [↑](#footnote-ref-14)
15. Pieejams: https://www.railbaltica.org/lv/par-projektu/dokumentu-kratuve/ [↑](#footnote-ref-15)
16. Pieejams: turpat. [↑](#footnote-ref-16)
17. Pieejams: turpat. [↑](#footnote-ref-17)
18. Pieejams: turpat. [↑](#footnote-ref-18)