**Ministru kabineta noteikumu projekta „Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.5.1.specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” 4.5.1.1.pasākuma „Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” īstenošanas noteikumi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ministru kabineta noteikumu projekts “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.5.1.specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” 4.5.1.1.pasākuma „Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” īstenošanas noteikumi”(turpmāk – noteikumu projekts) ir izstrādāts, lai veicinātu videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu un pasažieru skaita pieaugumu videi draudzīgā sabiedriskā transportā.  Noteikumu projekts stājas spēkā Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likuma noteiktajā kārtībā. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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.  Ministru kabineta 2019.gada 13.septembra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 41, 1.§) 3.1.apakšpunkts.  Ministru kabineta 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 47, 3.§) 5.2.apakšpunkts, 7.punkts un 9.2.apakšpunkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Ministru kabineta (turpmāk – MK) 2019.gada 13.septembra ārkārtas sēdē tika izskatīts Finanšu ministrijas (turpmāk – FM) sagatavotais informatīvais ziņojums “Par fiskālās telpas pasākumiem un izdevumiem prioritārajiem pasākumiem valsts budžetam 2020.gadam un ietvaram 2020.–2022.gadam” (turpmāk – FM 13.septembra informatīvais ziņojums), kas paredz fiskālo telpu palielinošus pasākumus un priekšlikumus nozaru ministriju pieteiktajiem prioritārajiem pasākumiem. Atbilstoši MK pieņemtajam lēmumam (MK 2019.gada 13.septembra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr.41, 1.§) 3.1.apakšpunkts) projekta “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde” (turpmāk - elektrovilcienu vagonu iegādes projekts) īstenošanai tiek novirzīts Eiropas Savienības Struktūrfondu un Kohēzijas fonda (turpmāk kopā saukti - ES fondi) finansējums 90 206 679 *euro* apmērā, tostarp 4.5.1.specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” (turpmāk - 4.5.1.SAM) 4.5.1.1.pasākuma „Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” (turpmāk - 4.5.1.1.pasākums) ietvaros īstenojamā lielā projekta “Rīgas tramvaju infrastruktūras attīstība” izbeigšanas rezultātā atbrīvotais Kohēzijas fonda (turpmāk – KF) finansējums 70 000 000 *euro* apmērā, tādejādi samazinot ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci.  MK 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdē tika izskatīts un pieņemts zināšanai FM sagatavotais informatīvais ziņojums „Par Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014. – 2020.gada plānošanas perioda darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” snieguma ietvarā noteikto mērķu sasniegšanas progresu un snieguma rezerves finansējuma tālāku izmantošanu”” (turpmāk – Informatīvais ziņojums), kura mērķis ir nodrošināt pamatu koordinētai kompleksa lēmuma pieņemšanai par darbības programmas snieguma rezerves finansējuma novirzīšanu, kā arī ES fondu finansējuma atlikumu izmantošanu. Informatīvā ziņojuma 1.pielikums „Snieguma rezerves finansējuma un finansējuma atlikumu novirzīšanas priekšlikumi” (turpmāk – Informatīvā ziņojuma 1.pielikums) paredz risinājumus snieguma rezerves finansējuma un finansējuma atlikumu novirzīšanai, balstoties uz ES fondu atbildīgo iestāžu sniegtajiem priekšlikumiem.  Informatīvā ziņojuma 9.2.apakšpunkts nosaka ES fondu atbildīgajām iestādēm, kuru pārziņā esošo specifisko atbalsta mērķu vai pasākumu finansējuma pārdaļu risinājums atbilstoši Informatīvā ziņojuma 1.pielikumam paredz izmaiņas MK noteikumos par specifisko atbalsta mērķu vai pasākumu īstenošanu, iespējami īsā laikā sagatavot un noteiktā kārtībā iesniegt apstiprināšanai MK attiecīgus grozījumus normatīvajos aktos, atbilstoši aktuālajam specifisko atbalsta mērķu vai pasākumu finanšu pārdaļu risinājumam.  Ievērojot minēto, Satiksmes ministrija (turpmāk – SM) sagatavoja attiecīgus grozījumus MK 2016. gada 3. maija noteikumos Nr. 281 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.5.1. specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” 4.5.1.1. pasākuma “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” īstenošanas noteikumi” (turpmāk – noteikumu projekts par grozījumiem MK noteikumos Nr.281), kas paredzēja ES fondu finansējuma novirzīšanu projektam “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde”, kā arī papildu ES fondu finansējuma piešķiršanu sliežu sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības projektiem Daugavpilī un Liepājā, kas tika izsludināts Valsts sekretāru 2020.gada 5.marta sanāksmē (VSS-203).  Noteikumu projekta par grozījumiem MK noteikumos Nr.281 saskaņošanas procesā tika saņemts Tieslietu ministrijas atzinums, kurā Tieslietu ministrija aicināja izstrādāt jaunu noteikumu projektu, ņemot vērā veicamo grozījumu apjomu. Atbilstoši MK 2009.gada 3.februāra noteikumu Nr. 108 “Normatīvo aktu projektu sagatavošanas noteikumi” 140. punktam grozījumu noteikumu projektu nesagatavo, ja tā normu apjoms pārsniegtu pusi no spēkā esošo noteikumu normu apjoma.  Ievērojot iepriekš minēto, SM 2020.gada 23.aprīlī atsauca Valsts sekretāru 2020.gada 5.marta sanāksmē izsludināto noteikumu projektu par grozījumiem MK noteikumos Nr.281 un ir sagatavojusi noteikumu projektu atbilstoši aktuālajam 4.5.1.1.pasākuma finanšu pārdaļu risinājumam.  ***Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība 4.5.1.SAM ietvaros***  Darbības programma “Izaugsme un nodarbinātība”, kas apstiprināta Eiropas Komisijā 2014.gada 11.novembrī, noteic, ka 4.5.1.SAM īstenošanas rezultātā tiks veicināta sabiedriskā transporta izmantošana – palielināsies videi draudzīgu sabiedrisko transporta līdzekļu un to maršrutu skaits, kā arī tiks stiprināta dzelzceļa loma pasažieru pārvadājumos, tādejādi veicinot iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu un integrētu sabiedrisko transportu. 4.5.1.SAM īstenošana ļaus novirzīt pasažieru plūsmu no privātā uz sabiedrisko transportu, mazinot autotransporta plūsmu pilsētās. Tādējādi tiks attīstīta efektīvāka pilsētu transporta infrastruktūra, samazināta autotransporta radītā ietekme uz klimata pārmaiņām (transporta sektors Latvijā rada 29% no visām siltumnīcefekta gāzēm) un mazināts gaisa piesārņojums. Nozīmīgs siltumnīcefekta gāzu emisiju un gaisa piesārņojuma avots Latvijā ir tieši autotransports – no kopējām dislāpekļa oksīda emisijām transports veido apmēram 42%, un transportlīdzekļu emisiju daudzumu gaisā pārsvarā nosaka vieglās automašīnas.  Atbilstoši darbības programmai investīcijas 4.5.1.SAM ir plānotas ar mērķi veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu kopumā, vienlaikus veicinot vides mērķu sasniegšanu un tieši videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstību. Darbības, kas veicina pasažieru plūsmas novirzīšanu no privātā uz sabiedrisko transportu, mazinot autotransporta plūsmu pilsētās, ir aktuālas un nepieciešamas, ņemot vērā enerģijas galapatēriņa pieaugumu transporta sektorā, it īpaši autotransportā. Vērtējot Latvijas enerģijas galapatēriņa sadalījumu pa nozarēm, lielākais energoresursu patērētājs 2018.gadā bija transporta sektors (31%). Salīdzinot ar 2017.gadu, 2018.gadā energoresursu galapatēriņš transporta sektorā ir pieaudzis par 3,3%. 2018.gadā energoresursu patēriņš autotransportā veidoja 82,6% no kopējā transportā izmantoto energoresursu apjoma. 2019.gadā uz 1000 iedzīvotāju bija reģistrēti vairāk nekā 350 automobiļi, kuru skaits turpina palielināties, īpaši Rīgā un Pierīgā. 2014.-2018.g. periodā pasažieru pārvadājumi dzelzceļā ir samazinājušies par 5,2%. Arvien biežāk sabiedriskā transporta vietā tiek izmantoti privātie transportlīdzekļi.[[1]](#footnote-2)  4.5.1.SAM īstenošanas rezultātā tiks palielināts videi draudzīgu sabiedrisko transporta līdzekļu skaits un attīstīts sabiedriskā transporta maršruta tīkls, veicinot pārvietošanās izvēles iespējas un mazinot nepieciešamību izmantot vieglos transportlīdzekļus pilsētas satiksmē.  Lai veicinātu videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu un pasažieru skaita pieaugumu videi draudzīgā sabiedriskā transportā, 4.5.1.1.pasākuma ietvaros sākotnēji tika plānots īstenot projektus pilsētās, kurās tiek veikti pasažieru pārvadājumi ar tramvaju – Rīgā, Daugavpilī un Liepājā. Centrālā finanšu un līgumu aģentūra kā ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda sadarbības iestāde (turpmāk – sadarbības iestāde) 2016.gada 24.augustā uzaicināja projekta iesniedzējus iesniegt projektu iesniegumus 4.5.1.1.pasākuma ietvaros, un projektu iesniegumu atlases rezultātā tika noslēgti līgumi par šādu projektu īstenošanu:   1. “Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība Daugavpils pilsētā”, proj.nr. 4.5.1.1/16/I/003; 2. “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija”, proj.nr. 4.5.1.1/16/I/001; 3. “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība”, proj.nr. 4.5.1.1/16/I/002 (lielais projekts).   ***4.5.1.1. pasākuma ietvaros īstenošanā esošie projekti***  *Projekts “Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība Daugavpils pilsētā” (proj.nr. 4.5.1.1/16/I/003)*  2017.gada 10.martā AS „Daugavpils satiksme” un sadarbības iestāde noslēdza līgumu Nr.4.5.1.1/16/I/003 par Eiropas Savienības fonda projekta “Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība Daugavpils pilsētā” īstenošanu.  Projekta ietvaros ir plānots veikt tramvaja sliežu ceļa pārbūves darbus, jaunas tramvaju līnijas būvniecību un tramvaju vagonu iegādi, lai nodrošinātu kvalitatīvus, ērtus un drošus pasažieru pārvadājumus Daugavpils pilsētā, kā arī piesaistītu jaunus pasažierus.  Lai sekmētu videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu un pasažieru skaita pieaugumu Daugavpils pilsētas sabiedriskajā transportā, projekta ietvaros tiek īstenotas šādas darbības:   1. tramvaju līnijas pārbūve posmos Vienības iela - Stacijas iela, ieskaitot 18.novembra un Ventspils ielu krustojumu; 2. jaunas tramvaju līnijas būvniecība posmā 18.novembra iela-Veselības iela- Stropu ciems Daugavpilī; 3. esošā kontakttīkla pārbūve stieņveida un pantogrāfa strāvas tipa uztvērēja izmantošanai; 4. kabeļlīnijas izbūve posmā Jātnieku ielas depo – Stropi; 5. četrasu tramvaja vagonu iegāde.   Projekta darbību īstenošanas rezultātā tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve un izbūve 4,32 km garumā, kā arī 8 tramvaja vagonu iegāde. Nodrošinot tramvaju transporta pakalpojuma pieejamību, tiks samazināta privātā autotransporta izmantošana, tādējādi panākot siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par 70,5 oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnām gadā.  Projekta “Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība Daugavpils pilsētā” attiecināmo izmaksu kopsumma ir 15 294 118 *euro*, t.sk. KF finansējums ir 12 195 529 *euro*, valsts budžeta dotācija pašvaldībām 688 235 *euro*, pašvaldības finansējums 1 605 883 *euro* un cits publiskais finansējums 804 471 *euro*.  *Projekts “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija” (proj.nr. 4.5.1.1/16/I/001)*  2017.gada 30.martā SIA “Liepājas tramvajs” un sadarbības iestāde noslēdza līgumu Nr.4.5.1.1/16/I/001 par Eiropas Savienības fonda projekta “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija” īstenošanu.Projektā tiek veicināta videi draudzīga sabiedriskā transporta veida izmantošana un pasažieru skaita pieaugums videi draudzīgā sabiedriskā transportā, īstenojot šādas darbības:   1. tramvaja līnijas un tai piegulošās teritorijas rekonstruēšana Lielās ielas posmā no Liepājas Universitātes līdz Jaunai ostmalai Rīgas ielā, ieskaitot Tramvaja tiltu pār Tirdzniecības kanālu; 2. jauna ritošā sastāva iegāde.   Projekta darbību īstenošanas rezultātā tiks rekonstruēts tramvaju sliežu ceļš 0,6 km garumā, kā arī iegādāti 6 tramvaja vagoni.  Uzlabojot tramvaju infrastruktūru, tostarp iegādājoties jaunus tramvaju vagonus, plānots, ka turpmāk Liepājas pilsētā ar tramvaju tiks pārvadāts papildu 42 930 pasažieri gadā, kuri šobrīd pārvietojas ar privāto autotransportu, tādējādi samazinot siltumnīcefekta gāzu emisiju apjomu par 27 oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnām gadā.  Projekta “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija” attiecināmo izmaksu kopsumma ir 15 288 947 *euro*, tajā skaitā KF finansējums ir 12 191 407 *euro*, valsts budžeta dotācija pašvaldībām 573 335 *euro*, pašvaldības finansējums 1 720 006 *euro* un cits publiskais finansējums 804 199 *euro*.  *Projekts “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība”, proj.nr. 4.5.1.1/16/I/002*  2017.gada 3.oktobrī Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” un sadarbības iestāde noslēdza līgumu Nr.4.5.1.1/16/I/002 par ES fondu lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” īstenošanu.  Projekta ietvaros tika plānots izveidot jaunu tramvaja maršrutu Skanstes rajonā. Lai nodrošinātu Skanstes apkaimi ar tramvaju satiksmi, projekta ietvaros tika paredzēts uzbūvēt jaunu tramvaja līniju 3,65 km garumā, rekonstruēt esošo tramvaja līniju 3 km garumā un iegādāties 12 zemās grīdas tramvajus. Tika plānots, ka jaunā maršruta izveide palielinās videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaitu par vairāk nekā 1,2 milj. gadā. Pasažieru skaita pieaugums, izvēloties tramvajus kā ērtāku pārvietošanās veidu nekā autobusus un privāto autotransportu, nodrošinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju apjoma samazinājumu vismaz par 2 215 oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnām gadā.  Projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” attiecināmo izmaksu kopsumma ir 97 400 000 *euro*, tajā skaitā KF finansējums ir 65 669 331 *euro*, cits publiskais finansējums 4 330 669 *euro* un privātās attiecināmās izmaksas 27 400 000 *euro*.  ***Rīgas tramvaju infrastruktūras attīstības projekta pārtraukšana un rādītāju sasniegšana 4.5.1.1. pasākumā***  2019.gada 2.maijā sadarbības iestāde, kas nodrošina 4.5.1.1.pasākuma ietvaros īstenojamā lielā projekta “Rīgas tramvaju infrastruktūras attīstība” uzraudzību un kontroli, pieņēma lēmumu vienpusēji izbeigt līgumu ar Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” par ES fondu līdzfinansētā lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” īstenošanu, balstoties uz sadarbības iestādes identificētajiem riskiem, tostarp, ka projektā netiks sasniegti paredzētie rādītāji, projekts netiks ieviests līdz ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda beigām, projekta darbību savlaicīgai ieviešanai nebūs pietiekams finansējums un projektā netiks nodrošināta laba pārvaldība.  Līguma par Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstības projekta īstenošanu izbeigšanas rezultātā tika atbrīvots KF finansējums 70 000 000 *euro* apmērā.  Ņemot vērā, ka 4.5.1.1.pasākuma rādītāju izpilde lielākoties tika balstīta uz lielā projekta „Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” sasniedzamajiem rādītājiem, lielā projekta neīstenošanas rezultātā netiks sasniegti darbības programmā noteiktie 4.5.1.SAM uzraudzības rādītāji – videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri un jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums.  Izveidojot jaunu tramvaju maršrutu Skanstes rajonā Rīgā, tika plānots izbūvēt 3,65 km jaunu tramvaju sliežu ceļu un pārbūvēt esošo tramvaju sliežu ceļu 3 km garumā, kas kopumā ir 6,65 km jeb 83% no darbības programmā plānotā iznākuma rādītāja (8 km). Īstenojot Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstības projektu, tika prognozēts, ka jaunā maršruta izveide Skanstes apkaimē 2023.gadā palielinās videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaitu Rīgā par ~1,2 milj. pasažieriem gadā.  Ņemot vērā minēto un lai nodrošinātu sekmīgu darbības programmā noteikto 4.5.1.SAM mērķu un rādītāju sasniegšanu, SM 2019.gada maijā veica esošo un potenciālo atbalsta saņēmēju apzināšanu, lai identificētu atbalstāmos projektus, kurus varētu īstenot atlikušajā plānošanas perioda termiņā, ievērojot darbības programmas 4.prioritārā virzienā “Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” iekļauto pamatojumu atbalsta saņemšanai, kā arī nodemonstrējot infrastruktūras attīstības nepieciešamību un potenciālo projektu gatavību.  Vērtējot iesniegtās potenciālo projektu koncepcijas, SM ņēma vērā projektu īstenošanas ietekmi uz darbības programmas mērķu un noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanas iespēju novērtējumu, infrastruktūras attīstības nepieciešamību un potenciālo projektu gatavību, prioritāri atbalstot projektus, kuru izpildes sniegums nodrošinās intervenci uz sasniedzamajiem rezultātiem – jaunbūvēto vai uzlaboto tramvaju līniju kopējo garumu un videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaita palielinājumu.  Ievērojot minēto, SM sagatavoja un 2019.gada 10.jūnijā iesniedza FM priekšlikumus darbības programmas grozījumiem, ņemot vērā Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras turpmākās attīstības iespējas esošā 4.5.1.1.pasākuma ietvaros, kā arī cita lielā projekta īstenošanas iespējas, paredzot jaunu elektrovilcienu iegādi.  Ņemot vērā SM iesniegtos priekšlikumus darbības programmas grozījumiem, FM 2019.gada jūnijā aicināja SM iesniegt MK izvērtējumu par iespējamajiem riskiem, kas saistīti ar AS “Pasažieru vilciens” (turpmāk - PV) rīkoto iepirkumu “Piepilsētas pasažieru elektrovilcienu un to uzturēšanai nepieciešamā aprīkojuma piegāde un personāla apmācība” (turpmāk - elektrovilcienu iepirkums), un informēt MK par 4.5.1.1. ietvaros lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” līguma pārtraukšanas rezultātā atbrīvojamā ES fondu finansējuma izmantošanas alternatīvām un izvēlēto risinājumu.  MK 2019.gada 25.jūnija sēdē (prot. Nr.30, 37.§) tika izskatīts SM informatīvais ziņojums “Par AS “Pasažieru vilciens” rīkoto elektrovilcienu iepirkumu un tā rezultātā slēdzamā līguma izpildei nepieciešamo finansējumu un saistīto risku izvērtējums” (ierobežotas pieejamības statuss). Šajā ziņojumā ir veikts ar elektrovilcienu iepirkumu saistīto risku izvērtējums, kas varētu ietekmēt valsts budžeta un ES fondu finansējuma piesaisti jaunu elektrovilcienu iegādei.  Papildus MK 2019.gada 16.jūlija sēdē (prot. Nr.33, 84.§) tika izskatīts SM informatīvais ziņojums “Par jauno elektrovilcienu projektu”, kur sniegta informācija par PV īstenoto elektrovilcienu iepirkumu. Informatīvajā ziņojumā secināts, ka nav identificējami apstākļi, kas pamatotu elektrovilcienu iepirkuma uzvarētāja reputācijas un korupcijas riskus, kas varētu ietekmēt valsts budžeta un ES fondu finansējuma piesaisti jaunu elektrovilcienu iegādei. Informatīvajā ziņojumā sniegtā informācija paredz, ka elektrovilcienu iegādei plānots piesaistīt ES fondu līdzfinansējumu, tādējādi mazinot ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci un ilgtermiņa saistībām finansējuma nodrošināšanai 2021.-2023. gadā jaunu elektrovilcienu iegādei.  Ievērojot MK 2019.gada 23.jūlija rīkojuma Nr.385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” 4.punktu, kurš noteic SM sagatavot un līdz 2019.gada 29.augustam noteiktā kārtībā iesniegt MK ziņojumu par darbības programmas 4.prioritārā virziena ietvaros neizmantotā ES fondu finansējuma izmantošanas alternatīvām un izvēlēto risinājumu, SM sagatavoja un iesniedza MK informatīvo ziņojumu “Par darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.prioritārā virziena ietvaros atbrīvotā Eiropas Savienības fondu finansējuma izmantošanas alternatīvām un izvēlēto risinājumu” (turpmāk – SM 8.oktobra informatīvais ziņojums), kas tika izskatīts MK 2019.gada 8.oktobra sēdē (prot. Nr.46, 16.§). Ievērojot MK 2019.gada 13.septembra sēdes protokola (prot.Nr.41, 1.§) 3.1.apakšpunktu, SM 8.oktobra informatīvais ziņojums paredz ES fondu finansējumu 113 609 656 *euro* apmērā, tajā skaitā 4.5.1.1.pasākuma īstenošanas atbrīvoto KF finansējumu 70 000 000 *euro* apmērā, novirzīt elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošanai. Vienlaikus, lai nodrošinātu darbības programmā noteikto 4.5.1.SAM mērķu un sasniedzamo uzraudzības rādītāju sasniegšanu, SM 8.oktobra informatīvajā ziņojumā tika paredzēts, ka SM vērtēs papildu ES fondu finansējuma rašanas iespējas Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības projektiem, vērtējot SM pārziņā esošo specifisko atbalsta mērķu ietvaros īstenojamo projektu ieviešanas gaitu, riskus un iespējas.  MK 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdē tika izskatīts FM informatīvais ziņojums “Par Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” snieguma ietvarā noteikto mērķu sasniegšanas progresu un snieguma rezerves finansējuma tālāku izmantošanu” (turpmāk – FM 11.oktobra informatīvais ziņojums). Ievērojot FM 11.oktobra informatīvā ziņojuma 1.pielikumā norādīto informāciju, elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošanai kopumā ir pieejams ES fondu finansējums 114 211 073 *euro* apmērā. Atbilstoši MK 2019.gada 11.oktobra sēdes protokollēmuma (prot. Nr.47, 3.§) 5.2.apakšpunktā noteiktajam sliežu sabiedriskā transporta infrastruktūras projektiem Daugavpilī un Liepājā no dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas finansējuma tiek novirzīti 20 000 000 *euro.*  Lai sliežu sabiedriskā transporta infrastruktūras projektu īstenošana Daugavpilī un Liepājā neradītu papildu valsts budžeta izdevumus, SM 8.oktobra informatīvajā ziņojumā tika paredzēts, ka projektu īstenošanai Daugavpilī un Liepājā nav pieejama valsts budžeta dotācija.  Ievērojot iepriekš minēto, 4.5.1.1.pasākumu īstenos vairākās kārtās, lai nodalītu īstenošanā esošos projektus no turpmāk plānotajiem projektiem:   1. 4.5.1.1.pasākuma pirmās atlases kārtas “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru – tramvaji” (turpmāk – pirmā atlases kārta) ietvaros tiek iekļauti 4.5.1.1.pasākuma ietvaros īstenošanā esošie projekti Daugavpilī “Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība Daugavpils pilsētā” (proj.nr. 4.5.1.1/16/I/003) un Liepājā “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija” (proj.nr. 4.5.1.1/16/I/001), un pārtrauktais projekts Rīgā “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” (proj.nr. 4.5.1.1/16/I/002). 2. 4.5.1.1.pasākuma otrajā projektu iesniegumu atlases kārtā “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru – tramvaji – papildu projekti” (turpmāk – otrā atlases kārta) tiek iekļauti Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības projekti, kurus paredzēts īstenot turpmākajos gados. 3. 4.5.1.1.pasākuma trešajā atlases kārtā “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru – elektrovilcieni” (turpmāk – trešā atlases kārta) tiek iekļauts elektrovilcienu vagonu iegādes projekts.   ***4.5.1.1.pasākuma otrā atlases kārta – sliežu transporta infrastruktūras projekti Daugavpilī un Liepājā***  4.5.1.1.pasākuma otrās atlases kārtas ietvaros AS „Daugavpils satiksme” plāno īstenot projektu “Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā, II kārta”.  Projekta ietvaros ir plānots savienot Daugavpils pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, iekļaujot jaunus tramvaju maršrutus, tā sekmējot efektīvu pilsētas transporta infrastruktūras attīstību un piesārņojuma mazināšanu.  Lai sekmētu videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu un pasažieru skaita pieaugumu Daugavpils pilsētas sabiedriskajā transportā, projekta ietvaros ir plānotas šādas darbības:   1. Tramvaju līnijas pārbūves darbi posmā Parādes iela – Cietoksnis; 2. Tramvaju līnijas izbūve Vaiņodes ielas posmā, savienojot pilsētas apkaimes “Ķīmija” – “Vecstropi”.   Projekta darbību īstenošanas rezultātā tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve un izbūve 3,69 km garumā. Tiek prognozēts, ka, īstenojot papildu darbības, pārvadāto pasažieru skaits palielināsies par aptuveni 280 000 pasažieriem gadā.  Projekta darbību īstenošanai būs arī pozitīva ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu pilsētā (indikatīvi samazinājums par 25 oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnām gadā).  Daugavpils tramvaja infrastruktūras attīstības projekta plānoto attiecināmo izmaksu kopsumma ir 11 764 706 *euro*, t.sk. KF finansējums ir 10 000 000 *euro*. AS “Daugavpils satiksme” projektā plānoto attiecināmo izmaksu kopsumma 11 764 706 *euro* (2020.gadā – 400 000 *euro*, 2021.gadā – 2 503 200 *euro*, 2022.gadā – 4 788 300 *euro* un 2023.gadā – 4 073 206 *euro*), t.sk. KF finansējums 10 000 000 *euro* (2020.gadā – 340 000 *euro*, 2021.gadā 2 127 720 *euro*, 2022.gadā – 4 070 055 *euro*, 2023.gadā – 3 462 225 *euro*), pašvaldības finansējums 1 235 294 *euro* (2020.gadā – 42 000 *euro*, 2021.gadā – 262 836 *euro*, 2022.gadā – 502 771 *euro*, 2023.gadā – 427 687 *euro*) un privātais finansējums 529 412 *euro* (2020.gadā –18 000 *euro*, 2021.gadā – 112 644 *euro*, 2022.gadā – 215 474 *euro*, 2023.gadā – 183 294 *euro*).  Lai veicinātu pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu tramvajos, samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un enerģijas patēriņu Liepājas pilsētā, turpmākās tramvaju infrastruktūras attīstības ietvaros SIA “Liepājas tramvajs” un Liepājas pilsētas pašvaldība plāno šādas darbības:   1. Sliežu ceļu un piegulošās teritorijas pārbūve Lielās ielas posmā no Graudu ielas līdz Peldu ielai, t.sk. veicot depo sliežu ceļu pārbūvi zemās grīdas tramvaju apkalpošanai un aprīkošanu ar tramvaju vagonu pacēlājiem; 2. Jaunu tramvaju vagonu iegāde.   Jaunais Lielās ielas posms no Liepājas Universitātes līdz Peldu ielai ir secīgs turpinājums 2007.–2013.gada un 2014.–2020.gada plānošanas periodā iesāktajiem tramvaja sliežu ceļa rekonstrukcijas darbiem, lai nodrošinātu kvalitatīvus, ērtus un drošus pasažieru pārvadājumus Liepājas pilsētā.  Projekta darbību īstenošanas rezultātā tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve 0,4 km garumā un 5 jaunu tramvaju vagonu iegāde. Tiek prognozēts, ka, īstenojot papildu darbības, pārvadāto pasažieru skaits palielināsies par aptuveni 28 620 pasažieriem gadā.  Projekta darbību īstenošanai būs arī pozitīva ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu pilsētā (indikatīvi samazinājums par 6 oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnām gadā).  Liepājas tramvaja infrastruktūras attīstības projekta plānoto attiecināmo izmaksu kopsumma ir 11 764 706 *euro*, t.sk. KF finansējums ir 10 000 000 *euro*. SIA “Liepājas tramvajs” projektā plānoto attiecināmo izmaksu kopsumma 11 764 706 *euro* (2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 3 529 412 *euro*, 2022.gadā – 5 882 353 *euro*, 2023.gadā – 2 352 941 *euro*), t.sk. KF finansējums 10 000 000 *euro* (2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 3 000 000 *euro*, 2022.gadā – 5 000 000 *euro*, 2023.gadā – 2 000 000 *euro*), pašvaldības finansējums 1 323 529 *euro* (2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 397 059 *euro*, 2022.gadā – 661 764 *euro*, 2023.gadā – 264 706 *euro*) un privātais finansējums 441 177 *euro* (2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 132 353 *euro*, 2022.gadā – 220 589 *euro*, 2023.gadā – 88 235 *euro*).  Projektu īstenošana Daugavpilī un Liepājā 4.5.1.1. pasākuma otrās atlases kārtas ietvaros nodrošinās, ka 4.5.1.1.pasākumā tiek sasniegts darbības programmā paredzētais iznākuma rādītājs – 8 km jaunuzbūvētu vai uzlabotu tramvaja līniju (4,92 km, īstenojot 4.5.1.1.pasākuma pirmās atlases kārtas projektus, un 4,09 km, īstenojot 4.5.1.1.pasākuma otrās atlases kārtas projektus).  Daugavpils un Liepājas projektos plānotās darbības atbilst Komisijas īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajai intervences kategorijai „Ilgtspējīgs transports” - 043: Tīra pilsētas transporta infrastruktūra un veicināšana (tostarp aprīkojums un ritošais sastāvs).  ***4.5.1.1.pasākuma trešā atlases kārta - elektrovilcienu vagonu iegādes projekts***  Pašreiz PV pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai izmanto morāli un tehniski nolietotu ritošo sastāvu, kura vidējais vecums sasniedz 35 gadus (elektrovilcieni ir iegādāti laika posmā no 1961. līdz 1989.gadam). 2006. – 2008.gadā tika veikta daļēja elektrovilcienu parka atjaunošana, kā rezultātā 68 elektrovilcienu vagoniem (42% no esošā elektrovilcienu vagonu skaita) tika pagarināts kalpošanas laiks par 15 gadiem, un šo vilcienu kalpošanas laiks beigsies 2023.gadā.  Ja netiks veikta ritošā sastāva atjaunošana, ekspluatācijā pieejamo vilcienu skaits pakāpeniski samazināsies, līdz 2024. gadā pilnībā tiks pārtraukti pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu.  Lai nodrošinātu pasažieru ievešanu Rīgā un izvešanu no Rīgas maksimumstundās, būtiski pieaugs autotransporta plūsma, kas radīs apjomīgus sastrēgumus, kā arī būtiski palielināsies apkārtējās vides piesārņojums. Papildu transporta plūsma būtiski palielinātu autoceļu noslodzi, kā rezultātā palielināsies autoceļu uzturēšanai nepieciešamais finansējums.  Tāpat ar esošo ritošo sastāvu netiks izpildītas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.1371/2007[[2]](#footnote-3) prasības attiecībā uz personām ar kustību traucējumiem – nodrošināt ceļošanai pa dzelzceļu tādas iespējas, kas ir līdzvērtīgas ar pārējo cilvēku iespējām.  Ievērojot esošā ritošā sastāva vecumu, nepieciešamos kapitālieguldījumus un ierobežoto rezerves daļu tirgu, nākotnē pieaugs ritošā sastāva uzturēšanas izmaksas, kā rezultātā būtiski palielināsies nepieciešamā zaudējumu kompensācija sabiedriskajam transportam, kas jāsedz no valsts budžeta.  Lai nodrošinātu ilgtspējīgu dzelzceļa sabiedriskā transporta funkcionēšanu un samazinātu zaudējumu kompensāciju sabiedriskajam transportam, kas jāsedz no valsts budžeta, ka arī samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, ir vitāli nepieciešams atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu.  Elektrovilcienu vagonu iegādes projekta mērķis ir veicināt ilgtspējīgu, videi draudzīgu sabiedriskā transporta izmantošanu, nodrošinot regulārā intervāla grafika ieviešanu elektrificētajā zonā un palielinot cilvēku skaitu, kas Rīgā, Pierīgā un Rīgas aglomerācijā[[3]](#footnote-4) izmanto videi draudzīgu transportu.  Elektrovilcienu ritošā sastāva nomaiņa nodrošinās efektīvākus sabiedriskā transporta pakalpojumus, mazinās ceļu satiksmes sastrēgumus, negadījumu skaitu un negatīvu ietekmi uz vidi, pozitīvi ietekmējot urbānās dzīves un vides kvalitāti, kā arī uzlabos pārvietošanās iespējas sabiedriskajā transportā, paaugstinot kvalitātes standartus un palielinās cilvēku mobilitātes iespējas.  Projektā paredzēta šāda darbība - 23 jaunu pasažieru elektrovilcienu iegāde, kas ir daļa no PV elektrovilcienu iepirkumā paredzētā jauno elektrovilcienu skaita (32).  Elektrovilcieni darbosies 3kV DC sistēmā. Elektrovilcienus paredzēts ekspluatēt līnijās Rīga – Jelgava, Rīga – Tukums un Rīga – Skulte.  23 elektrovilcienus paredzēts nodot ekspluatācijā 2022.gadā. Lai veiktu elektrovilcienu tipa sertifikāciju, pirmos divus elektrovilcienus provizoriski plānots piegādāt 2021.gada 4.ceturksnī, un sertifikāciju plānots pabeigt 2022. gada 2.ceturksnī. 2022.gada 3.ceturksnī ir plānota 10 elektrovilcienu nodošana ekspluatācijā. 2022.gada 4.ceturksnī ir paredzēta 11 elektrovilcienu nodošana ekspluatācijā. Papildu ES fondu projektā paredzēto 23 elektrovilcienu iegādei tiks iegādāti 9 elektrovilcieni.  Projekta darbību īstenošanai būs pozitīva ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu - indikatīvi samazinājums par 8,3 tūkst. oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnām gadā (samazinājums var tikt precizēts lielā projekta iesnieguma izstrādes gaitā).  Elektrovilcienu vagonu iegādes projektā plānoto attiecināmo izmaksu kopsumma 161 209 300 *euro* (2019.gadā – 25 454 100 *euro*, 2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 5 902 400 *euro*, 2022.gadā – 120 999 200 *euro*, 2023.gadā – 8 853 600 *euro*), t.sk. KF finansējums 100 993 236 *euro* (2019.gadā – 0 *euro*, 2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā 3 697 693 *euro*, 2022.gadā – 90 661 756 *euro*, 2023.gadā – 6 633 787 *euro*), ERAF finansējums 13 217 837 *euro* (2019.gadā – 0 *euro*, 2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 483 948 *euro*, 2022.gadā – 11 865 670 *euro*, 2023.gadā – 868 219 *euro*) un valsts budžeta finansējums 46 998 227 *euro* (2019.gadā – 25 454 100 *euro*, 2020.gadā – 0 *euro*, 2021.gadā – 1 720 759 *euro*, 2022.gadā – 18 471 774 *euro*, 2023.gadā – 1 351 594 *euro*).  ES fondu finansējuma piesaiste projektam tikai daļēji segs elektrovilcienu iepirkuma līguma izpildei nepieciešamo finansējumu. Projekta īstenošanai ir nepieciešams valsts budžeta finansējums 46 998 227 *euro* apmērā projekta līdzfinansējuma nodrošināšanai, kā arī valsts budžeta priekšfinansējums. Piesaistot ES fondu līdzfinansējumu jaunu elektrovilcienu iegādei, tiktu arī mazināta ietekme uz vispārējās valdības budžeta bilanci un parādu.  Valsts budžeta finansējums tiek plānots no valsts budžeta apakšprogrammas 31.09.00 "Dotācija jauno elektrovilcienu projektam" ietvaros saņemtā finansējuma.  Projekta iesniedzējs PV nodrošina nepieciešamo dokumentu izstrādi un tulkošanu lielā projekta iesniegšanai Eiropas Komisijā, kā arī nodrošina informāciju, kas nepieciešama Eiropas Komisijas un Eiropas Investīciju bankas finansētajiem JASPERS ekspertiem konsultāciju saņemšanai par projekta iesnieguma dokumentu sagatavošanu un JASPERS neatkarīgās ekspertīzes (*Independent Quality Review Report*) veikšanai.  2020.gada 23.martā ir saņemts Eiropas Komisijas pārstāvja apstiprinājums par JASPERS ekspertu piesaisti lielā projekta pieteikuma sagatavošanā. JASPERS ekspertus plānots piesaistīt ne ilgāk kā līdz 2021.gada 1.novembrim. Lielā projekta iesnieguma iesniegšana sadarbības iestādē paredzēta 2020.gada 4.ceturksnī. JASPERS neatkarīgo ekspertīzi plānots uzsākt 2021.gada 2.ceturksnī. Projekta iesnieguma apstiprināšana Eiropas Komisijā un līguma parakstīšana ar sadarbības iestādi par lielā projekta īstenošanu plānota 2021.gadā.  Elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošana 4.5.1.1. pasākuma trešās atlases kārtas ietvaros nodrošinās, ka 4.5.1.1.pasākumā tiek sasniegts darbības programmas grozījumos precizētais rezultāta rādītājs 89,92 miljoni pasažieru gadā (ievērojot plānoto pasažieru skaitu - 2,7 miljoni pasažieru gadā, īstenojot elektrovilcienu vagonu iegādes projektu 4.5.1.1.pasākuma trešās atlases kārtas ietvaros).  Elektrovilcienu vagonu iegādes projektā plānotās darbības atbilst Komisijas īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajai intervences kategorijai „Ilgtspējīgs transports” - 043: Tīra pilsētas transporta infrastruktūra un veicināšana (tostarp aprīkojums un ritošais sastāvs).  Noteikumu projekts noteic 4.5.1.1.pasākumam pieejamo ES fondu finansējuma apmēru, projekta iesniedzējus, kā arī plānoto projektu iesniegumu atlases kārtu skaitu un katrai atlases kārtai maksimāli pieejamo ES fondu finansējumu, pasākumā sasniedzamos uzraudzības rādītājus, atbalstāmās darbības un attiecināmās izmaksas, kā arī definē ar komercdarbības atbalstu saistītos jautājumus.  4.5.1.1. pasākuma pirmās un otrās atlases kārtas ietvaros atbalstāmās darbības ir tramvaju maršrutu tīklu attīstība, tostarp esošo līniju pagarināšana, pārbūve, kā arī jaunu tramvaju līniju infrastruktūras būvniecība un ritošā sastāva iegāde.  4.5.1.1. pasākuma trešās atlases kārtas ietvaros atbalstāmā darbība ir dzelzceļa pasažieru apkalpošanai paredzētā elektrovilcienu ritošā sastāva iegāde.  4.5.1.1. pasākuma pirmās un otrās atlases kārtas tiešajās attiecināmajās izmaksās ir iekļautas nekustamā īpašuma un zemes iegādes izmaksas, kā arī ar to iegādi saistītās izmaksas (uzmērīšana, inventarizācija un piespiedu atsavināšanas izmaksas), ne vairāk kā 10 procenti no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām. Šajās izmaksās var tikt iekļautas ielu un ceļu, uz kuriem atrodas pārbūvējamie vai no jauna izbūvējamie tramvaju sliežu ceļi, sarkano līniju robežās esošo nekustamo īpašumu (ēkas un zemes) atsavināšanas izmaksas.  4.5.1.1. pasākuma pirmās atlases kārtas un otrās atlases kārtas neattiecināmās izmaksas, kuras finansējuma saņēmējs sedz no saviem līdzekļiem, ir izmaksas, kas:   * pārsniedz noteikumu projekta 23.1., 23.8., 23.9., 23.10. un 23.13. apakšpunktā un 26., 27. un 28. punktā minētos izmaksu ierobežojumus. 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 saviem līdzekļiem; * nav noteiktas noteikumu projekta 23.punktā un nav tieši saistītas ar 22.punktā minētajām atbalstāmajām darbībām, bet ir nepieciešamas sekmīgai projekta īstenošanai un mērķa sasniegšanai atbilstoši būvprojektā paredzētajam. Šīs izmaksas ir nepieciešamas, lai projekta īstenotājs varētu veikt būvdarbus, kas ir paredzēti būvprojektā un saistīti ar izbūvējamo tramvaju sliežu ceļa klātni vai tiem pieguļošo teritoriju, bet nav tieši saistītas ar projekta atbalstāmajām darbībām, taču bez kurām projekta sekmīga īstenošana un objekta nodošana ekspluatācijā nav iespējama vai objekta izmantošana nav funkcionāla.   4.5.1.1. trešajā atlases kārtā projekta iesniedzējs pirms projekta iesnieguma apstiprināšanas sedz pasažieru pārvadājumiem nepieciešamā ritošā sastāva (elektrovilcienu) iegādes izmaksas no valsts budžeta apakšprogrammas 31.09.00 “Dotācija jauno elektrovilcienu projektam” ietvaros saņemtā finansējuma. Pēc projekta apstiprināšanas projekta īstenošanas izmaksas tiks priekšfinansētas no valsts budžeta apakšprogrammas 31.09.00. Līdz ar to 4.5.1.1.pasākuma trešajā atlases kārtā neattiecināmās izmaksas netiek paredzētas.  Noteikumu projekts paredz, ka pasākuma atbalstāmo darbību ietvaros radušās projekta izmaksas ir attiecināmās izmaksas finansēšanai no ES fondu finansējuma:   1. pirmās atlases kārtas ietvaros, ja izmaksas ir radušās ne agrāk kā 2014. gada 1. janvārī, izņemot noteikumu projekta 23.5., 23.6., 23.7., 23.8., 23.9., 23.10., 23.11. un 23.12. apakšpunktā minētās izmaksas, kas ir attiecināmas no dienas, kad noslēgts civiltiesiskais līgums par projekta īstenošanu. 4.5.1.1.pasākuma pirmās atlases kārtas ietvaros pirms līguma noslēgšanas par projekta īstenošanu ir attiecināmas izmaksas, kas nepieciešamas, lai līdz dienai, kad noslēgts civiltiesiskais līgums par projekta īstenošanu, nodrošinātu maksimāli augstu projekta uzsākšanas gatavības pakāpi. Savlaicīga sagatavošanās darbu veikšana un nepieciešamās dokumentācijas sagatavošana līdz dienai, kad noslēgts līgums par projekta īstenošanu, veicina efektīvu un plānotajam projekta ieviešanas laika grafikam atbilstošu projekta īstenošanu. 2. otrās atlases kārtas ietvaros, ja izmaksas ir radušās ne agrāk kā 2019.gada 3.decembrī, kad MK sēdē (prot. Nr. 56, 15.§) tika pieņemts MK rīkojums “Grozījumi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība””, kas paredz finansējuma pārdali pasākuma otrās atlases kārtas atbalstāmo darbību īstenošanai. Otrās atlases kārtas izmaksu attiecināmības perioda sākuma datums ir noteikts, ņemot vērā, ka otrās atlases kārtas ietvaros plānotajiem tramvaju infrastruktūras attīstības projektiem ir augsta uzsākšanas gatavība un projektos ir uzsākts slēgt līgumus, kur līguma nosacījumi paredz avansa maksājumu veikšanu. Izdevumu attiecināšana pirms līguma par projekta īstenošanu noslēgšanas mazina risku, ka infrastruktūras projektu īstenošana pārsniedz ES fondu attiecināmības perioda beigas, tas ir, 2023.gada 31.decembri. 3. trešās atlases kārtas ietvaros, ja izmaksas ir radušās ne agrāk kā 2019.gada 29.augustā, kad ir stājies spēkā PV noslēgtais līgums par piepilsētas pasažieru elektrovilcienu piegādi. Trešās atlases kārtas izmaksu attiecināmības perioda sākuma datums ir noteikts, ņemot vērā, ka elektrovilcienu vagonu iegādes projekta ietvaros ir paredzēts attiecināt 2019.gada 4.ceturksnī veikto avansa maksājumu par elektrovilcienu iegādi.   Sadarbības iestāde, veicot avansa maksājumu 4.5.1.1.pasākuma pirmās atlases kārtas un otrās atlases kārtas ietvaros, ievēro nosacījumu, ka avansa maksājuma kopsumma nedrīkst pārsniegt 90% no projektam piešķirtā ES fonda finansējuma un projektā ir noslēgts pakalpojumu, preču piegādes vai būvdarbu līgums.  Avansa apjoms katram projektam ir individuāls. 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.  4.5.1.1.pasākuma ietvaros tiks piemērots zaļais publiskais iepirkums/zaļais iepirkums piegādes līgumiem attiecībā uz tramvaju vagonu iegādi, kas ir energoefektīvāki nekā līdz šim izmantotie pasažieru pārvadājumos, līdz ar to samazinot elektroenerģijas patēriņu.  Pasākumam ir tieša pozitīva ietekme uz horizontālo principu “Ilgtspējīga attīstība”. Projekta vērtēšanas kritērijā “Projekta ietekme uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”” tiks vērtēta zaļā publiskā iepirkuma principu izmantošana. Horizontālā principa “Ilgtspējīga attīstība” ieviešana tiks nodrošināta, projekta vērtēšanas kritērijos piemērojot atbilstības kritēriju “Projekts veicinās siltumnīcefekta gāzes emisiju samazināšanu”, kas paredz, ka projekta iesniegumā ir norādīts projekta īstenošanas rezultātā sasniegtais siltumnīcefekta gāzu emisiju un enerģijas patēriņa samazinājums. Noteikumu projektā un līgumā ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru par Eiropas Savienības fonda projekta īstenošanu, ir noteikts pienākums finansējuma saņēmējam sniegt informāciju par siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisiju samazinājumu projekta īstenošanas laikā un piecus gadus pēc projekta īstenošanas. Dati par projektā plānoto rādītāju “SEG emisijas” un šī rādītāja faktiski projektā sasniegtās vērtības tiek uzkrātas Kohēzijas politikas Vadības informācijas sistēmā. Pasākumam ir netieša pozitīva ietekme uz horizontālo principu „Vienlīdzīgas iespējas”. Veicot ieguldījumus sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībā, piemēram, pieturvietu, apgaismojuma līniju, gājēju celiņu, veloceliņu, un citu sabiedrībai paredzēto objektu infrastruktūras izveidē, tiks nodrošināta vides pieejamība, tiks īstenotas personu ar invaliditāti intereses pārstāvošo nevalstisko organizāciju ekspertu konsultācijas.  Noteikumu projektā ir noteikts šāds projekta īstenošanas maksimālais termiņš:   1. pirmās atlases kārtas ietvaros projektu īsteno ne ilgāk kā līdz 2023. gada 1. augustam; 2. otrās atlases kārtas un trešās atlases kārtas ietvaros projektu īsteno ne ilgāk kā līdz 2023. gada 31. decembrim, tādējādi mazinot projektu darbību ieviešanas aizkavēšanās risku. 4.5.1.1.pasākuma otrās atlases kārtas un trešās atlases kārtas projektu īstenošanas beigu termiņš ir noteikts, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr.1303/2013[[4]](#footnote-5) 65.panta 2.punktā noteikto izdevumu attiecināmības beigu termiņu.   Atbildīgās iestādes funkcijas pilda SM.  Projektu iesniegumu atlasi organizē sadarbības iestāde, kas izstrādā projektu iesniegumu atlases nolikumu. Projektu iesniegumu vērtēšanu veic sadarbības iestāde, un pēc projekta iesnieguma apstiprināšanas noslēdz līgumu ar projekta iesniedzēju par projekta īstenošanu.  Pasākuma ietvaros tiks īstenots viens lielais projekts “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde”.  4.5.1.1.pasākumā nav paredzēts piemērot vienkāršotās izmaksas.  *Komercdarbības atbalsta izvērtējums*  Pasākuma ietvaros atbalstu paredzēts sniegt sabiedriskā pakalpojuma sniedzējiem (pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai pilsētās un reģionālās nozīmes maršrutos), kuriem ir noslēgti sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanas līgumi, kas atbilst Regulā Nr.1370/2007[[5]](#footnote-6) izvirzītajiem nosacījumiem.  4.5.1.1.pasākuma ietvaros komercdarbības atbalsta piešķiršanas brīdis ir diena, kad sadarbības iestāde pieņēmusi lēmumu par projekta iesnieguma apstiprināšanu vai sniegusi atzinumu par lēmumā noteikto nosacījumu izpildi, ja iepriekš pieņemts lēmums par projekta iesnieguma apstiprināšanu ar nosacījumu.  Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs, un pašvaldība vai valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”, kas ir tiesīga slēgt līgumu ar sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēju, atbilstoši sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā noteiktajām tiesībām un pienākumiem nodrošina, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līgumi ir saderīgi ar Regulas Nr. 1370/2007 4.pantā minētajiem nosacījumiem, un ka šo līgumu piešķiršanas un pagarināšanas (ja attiecināms) procedūrā ir ievēroti vienlīdzīgas attieksmes principi. Pieņemot lēmumu par sabiedrisko pakalpojumu līguma termiņa pagarināšanu par 50%, jāņem vērā šādi apsvērumi: sabiedrisko pakalpojumu līgumā jāparedz, ka pakalpojumu sniedzējam jāiegulda līdzekļi aktīvos, piemēram, ritošajā sastāvā, tehniskās apkopes iekārtās vai infrastruktūrā, kuru amortizācijas periods ir ārkārtīgi ilgs. Kompetentā iestāde par līguma termiņa pagarināšanu izlems pirms jauna līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas. Ja par termiņa pagarināšanu jāizlemj līguma darbības laikā, jo paredzētie ieguldījumi jaunā ritošajā sastāvā nav veikti līguma termiņa sākumā, bet, piemēram, tehnisku iemeslu dēļ, vēlākā laikposmā, šādu iespēju skaidri norāda konkursa dokumentācijā un pienācīgi atspoguļo kompensācijas noteikumos. Kopējais līguma termiņa pagarinājums nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt 50% no termiņa ilguma, kas noteikts Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 4. punktā. Savukārt, ar pakalpojumu sniedzēja ieguldījumiem aktīvos tiek saprasti tādi pakalpojumu sniedzēja ieguldījumi, kurus tas ir veicis no tādiem resursiem, kas nav saistīti ar atbalstu no publiskiem resursiem, bet ir privāti, piemēram, aizņēmums uz komerciāliem nosacījumiem, uzņēmuma pašu līdzekļi.  Finansējums elektrovilcienu iegādei tiks piešķirts spēkā esošā 2008.gada 19.decembra Līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu (turpmāk - pārvadājuma pasūtījuma līgums) ietvaros.  Pārvadājuma pasūtījuma līgums ar PV ir noslēgts atbilstoši Regulas Nr. 1370/2007 5.panta 2.punktā minētajiem nosacījumiem. PV ir kapitālsabiedrība, kas dibināta valsts sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, un SM ir 100% PV kapitāla daļu turētājs. Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktajai kompetencei valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” valsts vārdā organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus, tostarp arī dzelzceļa maršrutos, un SM ir valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” 100% daļu īpašnieks. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums tika noslēgts atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta trešajā daļā un septītās daļas 1.punktā ietvertajam regulējumam (likuma redakcija, kas bija spēkā pārvadājuma pasūtījuma līguma noslēgšanas brīdī). Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8.panta otrajā un trešajā daļā noteiktajam pasūtītājs, kas nodibinājis sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai kapitālsabiedrību, kurā visas kapitāla daļas vai balsstiesīgās akcijas pieder attiecīgajam pasūtītājam, tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus šai kapitālsabiedrībai var piešķirt, neveicot sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūru saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums tika noslēgts atbilstoši Regulas Nr. 1370/2007 5.panta 2.punkta nosacījumiem, jo valstij ir 100% īpašumtiesības gan valsts sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”, gan PV; valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” ir noteiktas funkcijas rīkoties valsts vārdā kā pasūtītājam, un PV ir nodibināts kā valstij pilnībā piederošs sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs; Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma redakcija, kas bija spēkā līguma noslēgšanas brīdī, pieļāva tiešu sabiedriskā transporta pakalpojuma tiesību piešķiršanu.  Pārvadājuma pasūtījuma līgums ir noslēgts, un visas kompensācijas izmaksas ir aprēķinātas, ievērojot Regulas Nr. 1370/2007 nosacījumus. Pārvadājuma pasūtījuma līgumā ir noteikts pienākums PV iegādāties jaunu ritošo sastāvu elektrificētajā vilcienu zonā, līdz 2019.gada beigām noslēdzot līgumu par jauna ritošā sastāva iegādi elektrificētajā vilcienu zonā. Pārvadājuma pasūtījuma līgumā ir ietverts nosacījums, ja PV jaunu sabiedrisko transportlīdzekļu iegādei un atjaunošanai izmanto Eiropas Savienības struktūrfondu, valsts vai pašvaldības, starptautisko organizāciju vai citu juridisko vai fizisko personu līdzekļus (finanšu palīdzību), pasūtītājs zaudējumus attiecībā uz amortizācijas atskaitījumiem aprēķina un kompensē tikai par pārvadātāja līdzfinansējuma daļu. Elektrovilcienu vagonu iegādes projektā nav plānots PV līdzfinansējums, jo elektrovilcieni, kurus paredzēts iegādāties projekta ietvaros, tiek finansēti no ES fondu finansējuma un valsts budžeta finansējuma, tādēļ pārvadājumu pasūtījuma līguma ietvaros PV nesaņem kompensāciju par elektrovilcienu amortizācijas atskaitījumiem.  Saskaņā ar pārvadājuma pasūtījuma līguma nosacījumiem zaudējumu kompensēšanai PV iesniedz pārskatus, kuros cita starpā norādīta detalizēta informācija par prognozētajām izmaksām, gūto peļņu un zaudējumiem. Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 pielikuma 2.punktu zaudējumu kompensācija nevar būt lielāka par summu, kas atbilst neto finanšu ietekmei. PV iesniegtie pārskati par gūto peļņu un zaudējumiem sniedz izvērstu informāciju par sabiedriskā transporta pakalpojumiem un ar tiem saistītajām izmaksām. Attiecīgi šī informācija dod iespēju valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” pārbaudīt, kādas izmaksas, cik lielā apmērā ir radušās PV.  Atbilstoši pārvadājuma pasūtījuma līguma nosacījumiem valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”, kas pārvadājuma pasūtījuma līguma izpratnē ir pasūtītājs, ir tiesīga veikt jebkāda veida līguma izpildes kontroli un uzraudzību, kā arī normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē. Pasūtītājs kontroli un uzraudzību var veikt gan iepriekš PV par to paziņojot, gan nepaziņojot. Pasūtītājs kontroles un uzraudzības veikšanai var pieaicināt auditorus, izteikt brīdinājumu un uzdot PV pasūtītāja noteiktajā termiņā novērst konstatētos pārvadājuma pasūtījuma līguma un normatīvo aktu pārkāpumus, aizturēt zaudējumu kompensācijas izmaksu, ja PV būtiski nepilda pārvadājuma pasūtījuma līgumu un PV darbībā ir konstatēti pārvadājuma pasūtījuma līguma vai normatīvo aktu pārkāpumi.  Pašvaldībai, kas noteikusi sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanas pienākumu pašvaldības kapitālsabiedrībai, kas ir finansējuma saņēmējs 4.5.1.1.pasākuma ietvaros, ir jāveic noslēgtā sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma uzraudzība. Pašvaldība veic sabiedriskā transporta pakalpojumu uzraudzību, pildot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā tai noteiktās funkcijas. Pašvaldība veic zaudējumu kompensācijas izmaksu un uzraudzības un kontroles pasākumus saistībā ar kompensācijai paredzēto līdzekļu izlietojumu, ievērojot Ministru kabineta 2015.gada 28.jūlija noteikumu Nr.435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” prasības un saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līguma nosacījumiem.  Ja sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas līguma darbības termiņš neietver MK noteikumos minēto termiņu par sasniegto rezultātu ilgtspēju pēc projekta pabeigšanas, noteikumu projekts paredz, ka finansējuma saņēmējs, kas ir sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs, un pašvaldība vai valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”, kas ir tiesīga slēgt līgumu ar sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēju, pagarina sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma darbības termiņu atbilstoši Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 4.punkta nosacījumiem vai noslēdz jaunu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu atbilstoši Regulas Nr. 1370/2007 5. panta nosacījumiem, vai finansējuma saņēmējs nodod iegādātos pamatlīdzekļus sadarbības partnerim (pašvaldībai vai valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”) , un pašvaldība vai valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” veic visas nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu jauna sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma noslēgšanu ar citu pakalpojuma sniedzēju.  Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma darbības laikā finansējuma saņēmējs, kas ir sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs, nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību, izmantojot projekta ietvaros iegādātos pamatlīdzekļus. Ja finansējuma saņēmējs, kas ir sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs, nodod iegādātos pamatlīdzekļus valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” vai pašvaldībai, valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” vai pašvaldība nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību, izmantojot projekta ietvaros iegādātos pamatlīdzekļus.  Finansējumu 4.5.1.1. pasākuma rezultātu ilgtspējas nodrošināšanai un uzturēšanai nodrošina finansējuma saņēmējs, kas ir sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējs, vai, noslēgts sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums, pašvaldība vai valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”, kas ir tiesīga slēgt līgumu ar sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēju, atbilstoši sadarbības līguma un sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas līguma nosacījumiem.  4.5.1.1. pasākuma trešās atlases kārtas ietvaros kārtību, kādā tiek pārņemtas īpašumtiesības uz pamatlīdzekļiem, kas projekta ietvaros iegādāti par publiskajiem līdzekļiem[[6]](#footnote-7), ir paredzēts noteikt, slēdzot sadarbības līgumu par elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošanu. Projekta iesniedzējam ir jāiesniedz sadarbības līgums kopā ar projekta iesnieguma dokumentāciju, lai varētu izvērtēt projekta pieteikuma atbilstību projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijiem, t.sk. vienotajiem vērtēšanas kritērijiem.  Ņemot vērā aktuālāko Eiropas Savienības tiesas judikatūru (sk. Eiropas Savienības Tiesas 2019.gada 5.marta spriedumu lietā Nr.C-349/17 (ECLI:EU:C:2019:172)), noteikumu projektā ir iekļauts punkts, kas paredz atbalsta atgūšanu kopā ar procentiem, ja ir pārkāptas Regulas Nr. 1370/2007 prasības, nosakot, ka atbalsta saņēmējam ir pienākums atmaksāt atbalsta sniedzējam visu projekta ietvaros saņemto nelikumīgo komercdarbības atbalstu kopā ar procentiem, ko publicē Eiropas Komisija saskaņā ar Komisijas 2004.gada 21.aprīļa Regulas (EK) Nr.794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (turpmāk – Komisijas regula 794/2004), 10.pantu, tiem pieskaitot 100 bāzes punktus, no dienas, kad valsts atbalsts tika izmaksāts finansējuma saņēmējam līdz tā atgūšanas dienai, ievērojot Komisijas regulas 794/2004, 11.pantā noteikto procentu likmes piemērošanas metodi. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija. |
| 4. | Cita informācija | SM ir sagatavojusi vērtēšanas kritēriju komplektu un kritēriju piemērošanas metodiku 4.5.1.1.pasākuma ietvaros plānotai trešās atlases kārtai, kuras ietvaros plānots īstenot elektrovilcienu vagonu iegādes projektu (lielais projekts). 2020.gada februārī ir uzsākta kritēriju komplekta un kritēriju piemērošanas metodikas virzība izskatīšanai ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda apakškomitejā un Uzraudzības komitejā.  4.5.1.1. pasākuma trešās atlases kārtas lielā projekta iesnieguma izstrādes laikā tiks nodrošināta komunikācija ar Konkurences ģenerāldirektorātu un Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorātu, lai saskaņotu lielā projekta iesnieguma atbilstību komercdarbības atbalsta kontroles regulējumam. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Tiesiskais regulējums attiecas uz pasākuma mērķa teritoriju iedzīvotājiem, ņemot vērā, ka 4.5.1.1.pasākuma ietvaros īstenoto projektu rezultātā iedzīvotājiem tiks uzlabotas iespējas izmantot videi draudzīgu sabiedrisko transportu.  Tiesiskais regulējums attiecas uz 4.5.1.1.pasākuma pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas finansējuma saņēmējiem. Ņemot vērā, ka projektu īstenošana 4.5.1.1.pasākuma otrās atlases kārtas un trešās atlases kārtas ietvaros nodrošinās darbības programmā paredzētā iznākuma un rezultāta rādītāja sasniegšanu, 4.5.1.1.pasākuma pirmās atlases kārtas ietvaros Daugavpilī un Liepājā īstenošanā esošajos projektos nav nepieciešams mainīt apstiprinātajos projektos sasniedzamos iznākuma un rezultāta rādītājus. Tiesību akta projektā ietvertie projektu īstenošanas nosacījumi nerada nepieciešamību veikt grozījumus 4.5.1.1.pasākumā noslēgtajos līgumos par projekta īstenošanu un neietekmē tiesības, ar kurām finansējuma saņēmēji varēja rēķināties, uzsākot īstenot projektus.  Tiesiskais regulējums ietekmē 4.5.1.1.pasākuma otrās atlases kārtas un trešās atlases kārtas projektu iesniedzēju rīcību, jo noteikumu projektā noteiktais regulējums paredz nosacījumus, kas tiks vērtēti, veicot projektu iesniegumu atlasi un īstenojot projektus. Noteikumu projektā iekļautie nosacījumi attiecas uz nākotnē nodibināmām tiesiskām attiecībām.  Noteikumu projektā iekļautais regulējums neaizskar finansējuma saņēmēju un projektu iesniedzēju tiesisko paļāvību. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Sabiedrības grupām un institūcijām projekta tiesiskais regulējums nemaina tiesības un pienākumus, kā arī veicamās darbības, līdz ar to netiek radīts papildu administratīvais slogs.  Noteikumu projekts noteic, ka 4.5.1.1. pasākuma pirmās atlases kārtas un otrās atlases kārtas ietvaros projekta iesniedzējs un sadarbības partneris līdz līguma noslēgšanai par projekta īstenošanu iesniedz sadarbības iestādē ar sadarbības partneri noslēgtu sadarbības līgumu, kurā iekļauta kārtība, kādā tiek paredzēta projekta ietvaros par publiskajiem līdzekļiem iegādāto pamatlīdzekļu nodošana pašvaldībai turpmākai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai. Minētā kārtība jau ir noteikta Liepājas pilsētas pašvaldības un SIA “Liepājas tramvajs” 2015.gada 29.decembra līgumā par sabiedriskā transporta (tramvaja) pakalpojuma sniegšanai nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšanu. Savukārt Daugavpils pilsētas domes un AS “Daugavpils satiksme” sadarbības līgums ir attiecināms uz visiem 4.5.1.1.pasākuma ietvaros apstiprinātajiem projektiem. Gatavojot projekta pieteikumu 4.5.1.1.pasākuma otrās atlases kārtas ietvaros, projekta iesniedzējs un sadarbības partneris papildina sadarbības līgumu ar kārtību par pamatlīdzekļu nodošanu pašvaldībai, un sadarbības līguma papildinājums atbilstoši sadarbības līguma tvērumam būs attiecināms arī uz 4.5.1.1.pasākuma pirmās atlases kārtas ietvaros Daugavpilī īstenoto tramvaju infrastruktūras attīstības projektu. Attiecīgi noteikumu projekta nosacījums par kārtības, kādā tiek paredzēta projekta ietvaros par publiskajiem līdzekļiem iegādāto pamatlīdzekļu nodošana pašvaldībai turpmākai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, iekļaušanu sadarbības līgumos, ko finansējuma saņēmējs slēdz ar sadarbības partneri par pirmās atlases kārtas projektu īstenošanu, nerada papildu administratīvo slogu finansējuma saņēmējiem un sadarbības partneriem pirmās atlases kārtas projektos. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Noteikumu projekta pieņemšanas gadījumā tiks īstenoti projekti, kas, ņemot vērā to specifiku, samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas un enerģijas patēriņu, dodot ieguldījumu Latvijai obligātā enerģijas ietaupījumu mērķa sasniegšanā un Latvijas energoatkarības mazināšanā. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | | | |
| Rādītāji | 2020.g. | | Turpmākie trīs gadi (*euro*) | | | | |
| 2021.g | | 2022.g. | | 2023.g. |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021. gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022. gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022. gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. **Budžeta ieņēmumi:** | 0 | 340 000 | 0 | 11 030 120 | 0 | 130 069 255 | 14 315 825 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tostarp  ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 340 000 | 0 | 11 030 120 | 0 | 130 069 255 | 14 315 825 |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. **Budžeta izdevumi:** | 0 | 382 000 | 0 | 11 690 015 | 0 | 131 233 790 | 15 008 218 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 340 000 | 0 | 11 030 120 | 0 | 130 069 255 | 14 315 825 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 42 000 | 0 | 659 895 | 0 | 1 164 535 | 692 393 |
| 3. **Finansiālā ietekme:** | 0 | -42 000 | 0 | -659 895 | 0 | -1 164 535 | -692 393 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | -42 000 | 0 | -659 895 | 0 | -1 164 535 | -692 393 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā): | Kopējais indikatīvais finansējuma sadalījums pa gadiem 4.5.1.1.pasākuma otrās un trešās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros ir šāds:  2019.gadā – 25 454 100 *euro*, t.sk. valsts budžeta finansējums 25 454 100 *euro*;  2020.gadā – 382 000 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 340 000 *euro*, valsts budžeta finansējums 0 *euro* un pašvaldību finansējums 42 000 *euro;*  2021.gadā – 11 690 015 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 9 309 361 *euro*, valsts budžeta finansējums 1 720 759 *euro* un pašvaldību finansējums 659 895 *euro;*  2022.gadā – 131 233 790 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 111 597 481 *euro*, valsts budžeta finansējums 18 471 774 *euro* un pašvaldību finansējums 1 164 535 *euro*;  2023.gadā – 15 008 218 *euro*, t.sk. ES fondu finansējums 12 964 231 *euro*, valsts budžeta finansējums 1 351 594 *euro* un pašvaldību finansējums 692 393 *euro*.  Finansējuma sadalījums pa gadiem norādīts indikatīvi un var tikt precizēts.  Budžeta ieņēmumi saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru ir:   * elektrovilcienu vagonu iegādes projekta finansēšanai paredzētie līdzekļi, kas atbilstoši MK 2019.gada 23.jūlija rīkojuma Nr. 385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” 2.punktam šobrīd pilnā apmērā ir plānoti valsts budžeta apakšprogrammā 31.09.00 “Dotācija jauno elektrovilcienu projektam”. * Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības projektu īstenošanai nepieciešamais KF finansējums.   Budžeta izdevumi ir projektu ieviešanai nepieciešamie līdzekļi, tostarp valsts budžeta finansējums elektrovilcienu vagonu iegādes projekta finansēšanai no valsts budžeta apakšprogrammas 31.09.00 “Dotācija jauno elektrovilcienu projektam”.  Noteikumu projektam ir ietekme uz pašvaldību budžetu, un tā ir saistīta ar pašvaldību līdzfinansējuma nodrošināšanu 2 558 823 *euro* apmērā 4.5.1.1.pasākuma otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros, tajā skaitā 1 235 294 *euro* Daugavpils tramvaju infrastruktūras attīstības projektu īstenošanai un 1 323 529 *euro* Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības projektu īstenošanai.  Atbilstoši SM 8.oktobra informatīvajā ziņojumā noteiktajam papildu projektu īstenošanai Daugavpilī un Liepājā nav pieejama valsts budžeta dotācija, nodrošinot, ka projektu īstenošana Daugavpilī un Liepājā nerada papildu valsts budžeta izdevumus.  4.5.1.1.pasākumā plānotās darbības atbilst Komisijas īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajai intervences kategorijai „Ilgtspējīgs transports” - 043: Tīra pilsētas transporta infrastruktūra un veicināšana (tostarp aprīkojums un ritošais sastāvs):   * 25 995 606 *euro* (KF) 4.5.1.1.pasākuma pirmajā atlases kārtā; * 20 000 000 *euro* (KF) 4.5.1.1.pasākuma otrajā atlases kārtā; * 13 217 837 *euro* (ERAF) un 100 993 236 *euro* (KF) 4.5.1.1.pasākuma trešajā atlases kārtā.   Pēc elektrovilcienu vagonu iegādes projekta apstiprināšanas Eiropas Komisijā būs nepieciešami grozījumi MK 2019.gada 23.jūlija rīkojumā Nr.385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai”, samazinot valsts budžeta apakšprogrammā 31.09.00 “Dotācija jauno elektrovilcienu projektam” paredzēto valsts budžeta līdzekļu apmēru par 161 209 300 *euro*. Vienlaikus SM Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai paredzētajā programmā/apakšprogrammā atbilstoši 4.5.1.1.pasākuma trešās atlases kārtas kopējām izmaksām būs jāplāno kopumā 161 209 300 *euro*, tajā skaitā ERAF finansējums 13 217 837 *euro*, KF finansējums 100 993 236 *euro* un valsts budžeta finansējums 46 998 227 *euro*. | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Projekts neietekmē amata vietu skaita izmaiņas. | | | | | | |
| 8. Cita informācija | Elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošanai nepieciešamie valsts budžeta līdzekļi tiek nodrošināti no valsts budžeta apakšprogrammas 31.09.00 “Dotācija jauno elektrovilcienu projektam”. | | | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** | | |
| 1. | Saistītie tiesību aktu projekti | Ar noteikumu projektu ir saistīti tiesību aktu projekti:   1. Grozījumi MK 2017. gada 7. marta noteikumos Nr. 135 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība" 4.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt energoefektivitāti un vietējo AER izmantošanu centralizētajā siltumapgādē" pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas īstenošanas noteikumi” (izsludināts Valsts sekretāru 2020.gada 6.februāra sanāksmē (prot.Nr.6, 5.§), VSS-95), kas paredz, ka atbilstoši MK pieņemtajam lēmumam (MK 2019.gada 13.septembra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr.41, 1.§) 3.1.6.apakšpunkts) elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošanai tiek novirzīts KF finansējums 1 242 315 *euro*; 2. Grozījumi MK 2017. gada 22. augusta noteikumos Nr. 495 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt energoefektivitāti un vietējo AER izmantošanu centralizētajā siltumapgādē” otrās projektu iesniegumu atlases kārtas īstenošanas noteikumi” (izsludināts Valsts sekretāru 2020.gada 6.februāra sanāksmē (prot.Nr.6, 6.§), VSS-96), kas paredz, ka atbilstoši MK pieņemtajam lēmumam (MK 2019.gada 13.septembra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr.41, 1.§) 3.1.6.apakšpunkts) elektrovilcienu vagonu iegādes projekta īstenošanai tiek novirzīts KF finansējums 7 159 870 *euro*; 3. MK 2016.gada 3.maija noteikumi Nr. 281 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.5.1. specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” 4.5.1.1. pasākuma “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” īstenošanas noteikumi”. SM ir sagatavojusi noteikumu projektu par 4.5.1.1.pasākuma īstenošanu, paredzot visu 4.5.1.1.pasākuma atlases kārtu projektu īstenošanas nosacījumus. Ar noteikumu projekta spēkā stāšanos MK 2016.gada 3.maija noteikumi Nr. 281 tiks atzīti par spēku zaudējušiem; 4. Grozījumi MK 2019.gada 23.jūlija rīkojumā Nr.385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai”. Pēc elektrovilcienu vagonu iegādes projekta apstiprināšanas MK 2019.gada 23.jūlija rīkojumā Nr.385 būs nepieciešami grozījumi, samazinot valsts budžeta apakšprogrammā 31.09.00 “Dotācija jauno elektrovilcienu projektam” paredzēto valsts budžeta līdzekļu apmēru. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Satiksmes ministrija, Ekonomikas ministrija (par šīs sadaļas 1.punkta 1. un 2.apakšpunktā minēto tiesību aktu projektu sagatavošanu). |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | 1. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007.gada 23.oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 315, 3.12.2007.]. 2. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1303/2013 (2013. gada 17. decembris), 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. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 347, 20.12.2013.]. 3. Komisijas regula Nr.794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 140, 3.04.2004.]. 4. Komisijas Regula Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 187, 26.06.2014.]. |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, 9.panta 1.daļu, finansējums plānotajām atbalstāmajām darbībām ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts un ir atbrīvots no paziņojuma sniegšanas Eiropas Komisijai. |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1. tabula Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 315, 3.12.2007.].  2) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1303/2013 (2013. gada 17. decembris), 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. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 347, 20.12.2013.].  3) Komisijas regula Nr.794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 140, 3.04.2004.].  4) Komisijas Regula Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu. [publicēta „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” L 187, 26.06.2014.]. | | | |
| 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 |
| Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4.pants. | Noteikumu projekta 14.1.apakšpunkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4.pants un 5.panta 2.punkts. | Noteikumu projekta 14.2.apakšpunkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas regulas Nr. 651/2014 2. panta 18. punkts. | Noteikumu projekta 15.punkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4.panta 4.punkts un 5.pants. | Noteikumu projekta 17.2.apakšpunkts un 35.punkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Regulas Nr.1303/2013 XII pielikuma 2.2.sadaļa | Noteikumu projekta 34.1.apakšpunkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007.  Vispārēja atsauce. | Noteikumu projekta 38.punkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas regulas Nr.794/2004 10. un 11.pants | Noteikumu projekta 38.punkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Nav | | | |
| 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 | Nav | | | |
| Cita informācija | Nav | | | |
| **2. tabula Ar tiesību akta projektu izpildītās vai 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 | Nav | | | |
| 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 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 skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā. Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | |
| Nav | Nav | | Nav | |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | Nav | | | |
| Cita informācija | Nav | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Paziņojums par sabiedrības līdzdalības iespējām noteikumu projekta izstrādes posmā 2020. gada 13.februārī tika ievietots SM tīmekļa vietnē <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=553> un MK tīmekļa vietnē [www.mk.gov.lv](http://www.mk.gov.lv). |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Atbilstoši MK 2009.gada 25.augusta noteikumiem Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai tika sniegta iespēja rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes posmā. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Iebildumi vai priekšlikumi netika saņemti. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

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

Iesniedzējs:

satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I.Stepanova

Šlihta 67028395

kaspars.slihta@sam.gov.lv

1. Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-3030.gadam <https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam> [↑](#footnote-ref-2)
2. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.). [↑](#footnote-ref-3)
3. Rīgas aglomerācija ir teritorija, kas sastāv no 70 teritoriālajām vienībām atbilstoši pētījuma “Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana” 3.3.tabulā sniegtajam teritoriālo vienību uzskaitījumam. Pētījums pieejams tiešsaistē: <http://www.sus.lv/sites/default/files/rigas_aglomeracija_2017.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
4. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1303/2013 (2013. gada 17. decembris), 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 (OV L 347, 20.12.2013., 320. lpp). [↑](#footnote-ref-5)
5. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp). [↑](#footnote-ref-6)
6. Noteikumu projektā ar vārdiem “publiskie līdzekļi’ saprot ES fondu finansējumu un valsts budžeta finansējumu. [↑](#footnote-ref-7)