Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

|  |
| --- |
| Konceptuālais ziņojums “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību” |

**I. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās nav panākta**

**Informācija par starpministriju (starpinstitūciju) sanāksmi vai elektronisko saskaņošanu**

|  |  |
| --- | --- |
| Datums | (16.03.2020-20.05.2020) Elektroniskā starpministriju/starpinstitūciju saskaņošana |
|  |  |
| Saskaņošanas dalībnieki | Tieslietu ministrija, Finanšu ministrija |
|  |  |  |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus | Finanšu ministrija, Tieslietu ministrija |  |
|  |
| Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz sanāksmi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu piedalīties elektroniskajā saskaņošanā |  |

**II. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās ir panākta**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas norāde par to, ka iebildums ir ņemts vērā, vai informācija par saskaņošanā panākto alternatīvo risinājumu | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Tieslietu ministrija (23.03.2020 Nr.1-9.1/294) |
| 1. | Visā tekstā. | 1. Norādām, ka konceptuālajā ziņojumā daudzviet ietvertas atsauces uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra direktīvu Nr.2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, un saistītajām Eiropas Savienības direktīvām (turpmāk – Direktīvas). Vēršam uzmanību, ka no Līguma par Eiropas Savienības darbību 288. panta izriet, ka Latvijas tiesību sistēmā Eiropas Savienības direktīvas iegūst saistošu spēku, ja to saturs pārņemts Latvijas nacionālajā regulējumā. Ievērojot minēto, lūdzam precizēt konceptuālo ziņojumu, norādot Latvijas nacionālo regulējumu, kur ietverts attiecīgais Direktīvu regulējums. | **Iebildums ņemts vērā**. | 3.lpp.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”.7.lpp.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 , ar ko tika grozīta Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra direktīva Nr.2012/34/ES ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (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. 8.lpp.2016.gadā tika pieņemta Ceturtā dzelzceļa pakotne12, kas ir sešu regulu un direktīvu kopums ar mērķi nostiprināt dzelzceļa pakalpojumu vienoto tirgu jeb Eiropas Vienoto dzelzceļa telpu. Ar direktīvu Nr.2016/2370/EU, kas ir pārņemta nacionālajā regulējumā ar 2019.gada 6.jūnija likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā”, 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.9.lpp.Šīs prasības tika ietvertas Dzelzceļa likuma 13. un 13.1 pantā, pārņemot SERA direktīvu ar 2016.gada 25.februāra likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā” un 2019.gada 6.jūnija likumu “Grozījumi Dzelzceļa likumā”.10.lpp.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.11.lpp.Šī pieeja atbilst stingrākajām SERA direktīvas prasībām, kas ir ietvertas Dzelzceļa likuma 13.1 panta ceturtajā daļā, attiecībā uz dzelzceļa IP neatkarību. |
| 2. | Sākotnējais projekts. | 2. Lai atvieglotu konceptuālā ziņojuma uztveramību, lūdzam konceptuālā ziņojuma 6. lapaspuses trešajā rindkopā identificēt Eiropas Savienības un nacionālos normatīvos aktus. Minētais attiecas arī uz līdzīgu informāciju citviet konceptuālā ziņojuma tekstā, piemēram, tā 11. lapaspuses ceturtajā rindkopā. | **Iebildums ņemts vērā**.Papildināts 7.lpp. 1.rindkopas teksts Izveidotas atsauces ar normatīvo aktu uzskaitījumu 7.lpp.Papildināta 12.lpp. 1.rindkopa. | 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 tiesību8 un nacionālo9 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.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.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.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. |
| 3. | 1. Atbalstīt konceptuālā ziņojuma “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību” (turpmāk – konceptuālais ziņojums) piedāvāto risinājumu. | 3. Lūdzam atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (turpmāk – Noteikumi) 30.1. apakšpunktam rīkojuma projekta 1. punktā skaidri norādīt atbalstāmo risinājuma variantu. | **Iebildums ņemts vērā**. | 1. Atbalstīt konceptuālā ziņojuma “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību” 4.sadaļā iekļauto risinājumu. |
| 4. | 2. Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, sadarbībā ar Satiksmes ministriju īstenot konceptuālā ziņojuma piedāvāto risinājumu.5. Uzdot Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā iesniegt Finanšu ministrijā pārdales pieprasījumu 425 713 EUR apmērā no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” uz Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammu 60.07.00 “Eiropas transporta infrastruktūras projekti (Rail Baltica)”.6. Uzdot Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā ieskaitīt valsts budžetā noslēgtā projekta 2012-LV-27120-S “Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte” un noslēgtā projekta 2007-LV-27050-S “Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” neplānoto ieņēmumu atlikumus 425 713 EUR apmērā. | Lūdzam atbilstoši Noteikumu 30.2. apakšpunktam rīkojuma projekta 2., 5. un 6. punktā norādīt risinājuma īstenošanas termiņu vai konkrētā pienākuma īstenošanas termiņu. | **Par iebildumu panākta vienošanās**.Šāda rīkojuma projekta 2.punkta redakcija atbilstoši Finanšu ministrijas iebildumam rīkojuma projektā nav ietverta.Rīkojuma projekta 5. un 6.punkta redakcijas atbilst Finanšu ministrijas atzinumā ietvertajām attiecīgo punktu redakcijām. | 5. Atļaut Satiksmes ministrijai veikt pamatkapitāla palielināšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, ieguldot tajā finanšu līdzekļus 425 400 euro apmērā, lai īstenotu šā rīkojuma 1. punktā noteiktā risinājuma ieviešanu.6. Finanšu ministrijai, pamatojoties uz Likuma par budžetu un finanšu vadību 9. panta deviņpadsmito daļu, palielināt apropriāciju Satiksmes ministrijas budžeta programmā 97.00.00 “Nozaru vadība un politikas plānošana” šā rīkojuma 5. punktā minētajā apmērā resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem un paredzēt apropriāciju kategorijā “Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā” sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” pamatkapitāla palielināšanai. |
| Finanšu ministrija (26.03.2020 Nr.12/A-7/1426) |
| 5. | Ziņojuma 4.sadaļa (10.lpp.) | 1. Ievērojot Ministru kabineta 2014.gada 2.decembra noteikumu Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 14.punktā noteikto, ka konceptuālu ziņojumu izstrādā, ja nepieciešams izšķirties par rīcību iepriekš noteiktu nozaru politiku īstenošanā, lūdzam ziņojuma 4.sadaļu papildināt ar informāciju, vai tika vērtēta B alternatīva un tās priekšrocības vai trūkumi. | **Par iebildumu panākta vienošanās**.Ziņojuma 11.lpp. 1.rindkopa papildināta ar tekstu par alternatīvu rīcības modeļu apsvērumiem, un esošajā situācijā piedāvātais risinājums ir vienīgais atbilstošais. Ziņojuma 3.3. un 3.4.sadaļā ir analizēta citu teorētisko risinājuma alternatīvu praktiska iespējamība. | 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. |
| 6. | Ziņojuma 6.sadaļa | 2. Lūdzam ziņojuma 6.sadaļā skaidrot, kas tieši mainās SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk – EDzL) funkcijās no 2020.gada un, vai minētās funkcijas ir jaunas, ja ziņojumā norādīts, ka EDzL kopš dibināšanas 2014.gadā faktiski veic funkcijas, kas atbilst dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (turpmāk – IP) kompetencei, un, ka 2018.gada 28.decembrī noslēgtajā deleģēšanas līgumā EDzL uzdots organizēt darbus, kas nepieciešami Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei. | **Iebildums ņemts vērā**.Papildināts ar 2.rindkopas tekstu. | 13.lpp.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. |
| 7. | Ziņojuma 6.sadaļa | 3. Ievērojot risinājuma 2.posmā paredzēto un ziņojuma 6.sadaļā minēto, ka detalizēts EDzL nepieciešamais budžets IP funkcijām tiks sagatavots astoņu mēnešu laikā pēc Ministru kabineta lēmuma par ziņojumā piedāvātā risinājuma apstiprināšanu, lūdzam ziņojuma 6.sadaļu papildināt ar informāciju ar indikatīvi novērtētām nākotnes izmaksām, kuras IP radīsies ilgtermiņā un kādā apmērā tās tiks pieprasītas no valsts budžeta. Vēršam uzmanību, ka šobrīd no ziņojumā sniegtās informācijas ir secināms, ka lēmuma kopējās izmaksas ir 425 tūkst. euro, kas paredzētas 3 gadiem un kuriem Satiksmes ministrija ir atradusi finansējuma avotu, tomēr vienlaikus ziņojumā sniegtā informācija arī liecina, ka IP funkcijas nebeigsies pēc 3 gadiem. | **Iebildums ņemts vērā**. | 13.lpp.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.15.lpp.Dzelzceļa infrastruktūras finansēšana Eiropas Savienībā 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.16.lpp.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 , 2017.gada Rail Baltica Ieguvumu-izmaksu analīzes , 2018.gada Rail Baltica vilcienu kustību plāna , 2018.gada Biznesa plāna un 2019.gada Rail Baltica Infrastruktūras pārvaldības modeļa pētījuma , 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”.Pievienota 2. tabula. |
| 8. | 4.lpp.Tā kā šobrīd SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 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, kā arī nav personāla infrastruktūras pārvaldītāja kapacitātes izveidei un stiprināšanai, Satiksmes ministrija tuvākajiem trīs gadiem no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” rosina piešķirt 425 713 EUR (izdevumu sadalījumu skat. Konceptuālā ziņojuma 13.lapā).14.lpp.Atbilstoši pašreizējām prognozēm un finanšu iespējām SM normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā iesniegs Finanšu ministrijā 425 713 EUR pārdales pieprasījumu no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” uz Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammu 60.07.00 “Eiropas transporta infrastruktūras projekti (Rail Baltica)”.MK rīkojuma 5.punkts5. Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā līdz 2020.gada 20.maijam iesniegt Finanšu ministrijā pārdales pieprasījumu 425 713 EUR apmērā no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” uz Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammu 60.07.00 “Eiropas transporta infrastruktūras projekti (Rail Baltica)”. | 4. Lūdzam pārskatīt un precizēt ziņojuma 6.sadaļā sniegto informāciju, ka finansējums EDzL IP funkcijām būtu plānojams Satiksmes ministrijas 60.07.00 apakšprogrammā kā pārdale no 74.resora 80.00.00 programmas. Vēršam uzmanību, ka minētajā apakšprogrammā un programmā līdzekļi tiek plānoti Eiropas Savienības politiku instrumentiem un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības projektu un pasākumu īstenošanai, tomēr no ziņojumā sniegtās informācijas ir saprotams, ka EDzL kā IP noteikšana nav Rail Baltica projekta aktivitāte, bet tā ir nepieciešama darbība (direktīvas izpilde), lai pārvaldītu infrastruktūru, kas Rail Baltica projekta ietvaros tiek veidota, tātad IP jautājums turpināsies arī pēc projekta beigām. Vienlaikus arī Satiksmes ministrijas piedāvātais resurss, ko paredzēts ieskaitīt valsts budžeta ieņēmumos, nav Rail Baltica projekta finansējums, jo veidojas no 2007. un 2012.gadā apstiprinātiem projektiem. Turklāt iepriekšējos gados Satiksmes ministrija ir lūgusi veikt ikgadēju ieguldījumu EDzL pamatkapitālā 650 000-680 000 euro apmērā, un atsevišķos gados daļa no šā finansējuma tika izlietota EDzL darbības nodrošināšanai. No ziņojumā ietvertās informācijas nav saprotams, vai Satiksmes ministrija plāno turpināt lūgt veikt ieguldījumus EDzL pamatkapitālā papildu rīkojuma projekta 5.punktā minētajam finansējumam un vai turpmāk nepieciešamo finansējumu IP funkciju īstenošanai nav iespējams piešķirt kā ieguldījumu EDzL pamatkapitālā, tai skaitā ņemot vērā līdzekļus, ko Satiksmes ministrija plāno ieskaitīt valsts budžeta ieņēmumos. Attiecīgi lūdzam papildināt ziņojumu un izvērtēt, vai kā risinājumu finansējuma piešķiršanai EDzL var izmanot ieguldījumu EDzL pamatkapitālā, ņemot vērā Likuma par budžetu un finanšu vadību 9.panta deviņpadsmitajā daļā noteikto.Ņemot vērā minēto, nepieciešams precizēt arī ziņojuma kopsavilkumā minēto informāciju un Ministru kabineta rīkojuma projekta 5.punktu. | **Iebildums ņemts vērā.** | 4.lpp.SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 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 Satiksmes ministrija piedāvā saskaņā ar likuma Par budžeta un finanšu vadību 9.panta deviņpadsmitajai daļai iesniegt Finanšu ministrijā pieprasījumu apropriācijas palielināšanai Satiksmes ministrijai resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem 425 400 EUR apmērā, lai veiktu iemaksu SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pamatkapitālā (izdevumu sadalījumu skat. Konceptuālā ziņojuma 15.lapā) svarīgu valstisku funkciju nodrošināšanai.14.lpp.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. MK rīkojuma 5.punkts:5. Atļaut Satiksmes ministrijai veikt pamatkapitāla palielināšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, ieguldot tajā finanšu līdzekļus 425 400 euro apmērā, lai īstenotu šā rīkojuma 1. punktā noteiktā risinājuma ieviešanu. |
| 9. | Ziņojuma 6.sadaļa | 5. Lūdzam ziņojuma 6.sadaļā skaidrot, kādu resursu atlikums ir projekta 2012-LV-27120 S “Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte)” un projekta 2007-LV-27050-S “Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” līdzekļi, kā tie ir izveidojušies, kā arī lūdzam papildināt ar pamatojumu, kas skaidrotu, kādēļ šie līdzekļi ir ieskaitāmi valsts budžeta ieņēmumos un tie nav jāatskaita Eiropas Komisijai. | **Iebildums ņemts vērā.** | 14.lpp.Minēto projektu pabeigtību apliecina EK Inovāciju un tīklu izpildaģentūras projektu nobeiguma vēstules (21.12.2016 / 7103571 un 06.07.2017 / 3398996 ), 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. |
| 10. | Tabula 6.sadaļā. | 6. Lūdzam precizēt ziņojuma 6.sadaļā norādīto tabulu, tajā norādot tikai izdevumus (summu katrā gadā kopā un sadalījumā pa pozīcijām), svītrojot ieņēmumu aili un atlikuma aili (resursu veidošanās ir skaidrota ziņojuma rindkopā pirms tabulas un atlikums no piešķirtās dotācijas neveidojas). | **Iebildums ņemts vērā.** | 15.lpp.1.tabula 6.sadaļā. |
| 11. | Ziņojuma 6.sadaļa | 7. Ievērojot Ministru kabineta 2014.gada 2.decembra noteikumu Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 29.punktā noteikto, ka konceptuālam ziņojumam jāpievieno detalizētus aprēķinus par nepieciešamā finansējuma ietekmi uz valsts budžetu atbilstoši normatīvajam aktam par tiesību akta sākotnējās ietekmes izvērtēšanas kārtību, lūdzam ziņojuma 6.sadaļā aiz tabulas pievienot aprēķinu, kā noteikts atlīdzības, komandējumu, pakalpojumu un pamatkapitāla veidošanas izmaksām nepieciešamais apmērs (vēršam uzmanību, ka pamatojumā pieminētie EDzL Darba samaksas noteikšanas noteikumiem nav publiski pieejami). | **Iebildums ņemts vērā.**Ziņojuma 6.sadaļa ir papildināta. | 15.lpp.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 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.  |
| 12. | Sākotnējais projekts. | 8. Ievērojot ziņojumā norādīto, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai ir saimnieciskas darbības raksturs, lūdzam papildināt ziņojumu ar izvērtējumu, vai attiecībā uz publisko līdzekļu piešķiršanu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai, vienlaicīgi izpildās visas Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.pantā minētās komercdarbības atbalstu raksturojošās pazīmes. Gadījumā, ja izvērtējumā tiek secināts, ka publisko resursu piešķiršana dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai ir kvalificējama kā komercdarbības atbalsts, lūdzam ziņojumā norādīt, saskaņā ar kādu komercdarbības atbalsta kontroles regulējumu šis komercdarbības atbalsta pasākums tiks ieviests. Papildus, ja tiek secināts, ka publisko līdzekļu piešķiršana dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai ir uzskatāma par tādu atbalsta pasākumu, kas pirms tā ieviešanas saskaņojams ar Eiropas Komisiju, lūdzam norādīt, ka Satiksmes ministrija nodrošinās procesuālo normu ievērošanu un publisko finansējumu nepiešķirs pirms saskaņojuma saņemšanas no Eiropas Komisijas. | **Iebildums ņemts vērā.**Ziņojuma 6.sadaļa ir papildināta. | 14.lpp.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 Eiropas Komisija (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. |
| 13. | 1. Atbalstīt konceptuālā ziņojuma “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību” (turpmāk – konceptuālais ziņojums) piedāvāto risinājumu. | 9. Lūdzam precizēt rīkojuma projekta 1.punktu, konkretizējot, kādu risinājumu paredzēts atbalstīt. | **Iebildums ņemts vērā.** | 1. Atbalstīt konceptuālā ziņojuma “Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību” 4.sadaļā iekļauto risinājumu. |
| 14. | 2. Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, sadarbībā ar Satiksmes ministriju īstenot konceptuālā ziņojuma piedāvāto risinājumu. | 10. Lūdzam pārskatīt rīkojuma projekta 2.punkta mērķi/nepieciešamību, ņemot vērā, ka turpmākajos punktos ir noteikti uzdevumi, kas jāīsteno piedāvātā risinājuma ietvaros. Turklāt ziņojumā norādīts, ka 2018.gada 28.decembrī noslēgtajā deleģēšanas līgumā EDzL jau ir uzdots organizēt darbus, kas nepieciešami Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei. | **Iebildums ņemts vērā.** | Rīkojuma projektā nav paredzēta šāda projekta 2.punkta redakcija. |
| 15. | 5. Uzdot Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā iesniegt Finanšu ministrijā pārdales pieprasījumu 425 713 EUR apmērā no budžeta resora “74. Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” uz Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammu 60.07.00 “Eiropas transporta infrastruktūras projekti (Rail Baltica)”. | 11. Lūdzam rīkojuma projekta 5.punktā svītrot vārdu “uzdot”, kā arī precizēt to atbilstoši šajā atzinumā minētajam ceturtajam iebildumam par ziņojuma 6.sadaļā sniegto informāciju. | **Iebildums ņemts vērā.** | 5. Atļaut Satiksmes ministrijai veikt pamatkapitāla palielināšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, ieguldot tajā finanšu līdzekļus 425 400 euro apmērā, lai īstenotu šā rīkojuma 1. punktā noteiktā risinājuma ieviešanu. |
| 16. | 4. Uzdot Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā līdz 2020.gada 20.maijam ieskaitīt valsts budžetā noslēgtā projekta 2012-LV-27120-S “Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte” un noslēgtā projekta 2007-LV-27050-S “Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” neplānoto ieņēmumu atlikumus 425 713 EUR apmērā. | 12. Lūdzam Ministru kabineta rīkojuma projekta 6.punktā svītrot vārdu “uzdot”, kā arī lūdzam šo punktu par finansējuma ieskaitīšanu valsts budžeta ieņēmumos izteikt Ministru kabineta rīkojuma projektā pirms punkta par finansējuma piešķiršanu. | **Iebildums ņemts vērā.** | 4. Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā līdz 2020.gada 20.jūnijam ieskaitīt valsts budžetā noslēgtā projekta Nr.2012-LV-27120-S “Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte” un noslēgtā projekta Nr.2007-LV-27050-S “Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” neplānoto ieņēmumu atlikumus 425 400 euro apmērā. |
| Finanšu ministrija (12.05.2020.  Nr. 10.1-6/7-1/430) |
| 17. | Ziņojuma 6.sadaļa. | 1. Lūdzam informatīvā ziņojuma 6.sadaļā sniegto informāciju par 2007. un 2012.gada projektiem, kuriem norādītas atsauces uz projekta nobeiguma vēstulēm bez satura izklāsta, papildināt ar skaidrojošu informāciju, kas apliecinātu, ka projektu ietaupījumi nav jāatmaksā Eiropas Komisijai un tie ir izmantojami citiem mērķiem. | **Iebildums ņemts vērā.**Ziņojuma 6.sadaļa papildināta (15.lpp.) | 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. |
| 18. | Provizoriskās infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas periodam no 2020.-2022.gadam (skat 1.tabulu) balstītas uz pieņēmumiem, ka: (i) 2020.gadā strādās viens speciālists, kura darba alga tiks noteikta saskaņā ar EDzL Darba samaksas noteikšanas noteikumiem, nosakot 4.kategoriju un 3300 EUR mēnešalgu. Sākot ar 2021.gadu strādās 2 (divi) speciālisti; (ii) vienam speciālistam tiek plānoti 6 komandējumi gadā, pamatā Baltijas valstu robežās, viena komandējuma vidējās izmaksas 100 EUR; (iii) pakalpojumos ir ietverti 2 – 3 juridisko pakalpojumu vai konsultāciju līgumi gadā, kas varētu būt nepieciešami labas infrastruktūras pārvaldes izveidei. Pētījumi tiks pieteikti arī Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansējumam; (iv) pamatkapitāla veidošanā ir ietverts darba vietas aprīkojums, tostarp dators, telefons, darba vietas mēbeles.  | 2. Lūdzam informatīvā ziņojuma 6.sadaļā precizēt informāciju par 1.tabulā iekļauto izmaksu pamatojumu, lai tas būtu izsekojams. Norādām, ka pamatojumā minētais atlīdzības apmērs 3300 euro vienam darbiniekam kopā ar darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas obligātām iemaksām neveido 1.tabulā norādītās atalgojuma izmaksas, proti, 3300 euro \* 1,2409 (darba devēja VSAOI 24,09%) = 4095 euro, 2 darbiniekiem tie ir 8190 euro, 12 mēnešiem tie ir attiecīgi 49 140 euro un 98 279 euro. Vienlaikus uzskatām, ka nepieciešams detalizētāk pamatot pakalpojuma izmaksas, norādot, kādas ir viena juridiskā pakalpojuma vai konsultāciju līguma plānotās izmaksas. Papildus, ievērojot, ka 2020.gads jau ir gandrīz pusē, nepieciešams precizēt aprēķinu 2020.gadam vai skaidrot, kāpēc 2020.gadam izmaksas tiek plānotas 12 mēnešiem, kā arī nepieciešams pievienot skaidrojumu par plānotiem 6 komandējumiem šogad, ņemot vērā, ka Covid-19 izplatības ietekmē ir ievērojami ierobežotas ceļošanas iespējas. | **Iebildums ņemts vērā.**Precizēta Ziņojuma 15.lpp. 3.rindkopa. | 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.  |
| 19. | 5. Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā līdz 2020.gada 1.jūnijam iesniegt Finanšu ministrijā pieprasījumu apropriācijas palielināšanai Satiksmes ministrijai resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem 425 400 euro apmērā, lai veiktu iemaksu SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pamatkapitālā. | 3.a. izteikt 5.punktu šādā redakcijā: “5. Atļaut Satiksmes ministrijai veikt pamatkapitāla palielināšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk – sabiedrība), ieguldot tajā finanšu līdzekļus 425 400 euro apmērā, lai īstenotu šā rīkojuma 1.punktā noteiktā risinājuma ieviešanu.” | **Iebildums ņemts vērā.** | 5. Atļaut Satiksmes ministrijai veikt pamatkapitāla palielināšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”, ieguldot tajā finanšu līdzekļus 425 400 euro apmērā, lai īstenotu šā rīkojuma 1.punktā noteiktā risinājuma ieviešanu. |
| 20. | Ministru kabineta rīkojuma projekts. | 3.b. iekļaut jaunus punktus šādā redakcijā: “6. Finanšu ministrijai, pamatojoties uz Likuma par budžetu un finanšu vadību 9.panta deviņpadsmito daļu, palielināt apropriāciju Satiksmes ministrijas budžeta programmā 97.00.00 “Nozaru vadība un politikas plānošana” šā rīkojuma 5. punktā minētajā apmērā resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem un paredzēt apropriāciju kategorijā “Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā” SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pamatkapitāla palielināšanai.7. Finanšu ministram normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā informēt Saeimu par šā rīkojuma 6. punktā minēto apropriācijas palielināšanu.” | **Iebildums ņemts vērā.** | 6. Finanšu ministrijai, pamatojoties uz Likuma par budžetu un finanšu vadību 9. panta deviņpadsmito daļu, palielināt apropriāciju Satiksmes ministrijas budžeta programmā 97.00.00 “Nozaru vadība un politikas plānošana” šā rīkojuma 5. punktā minētajā apmērā resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem un paredzēt apropriāciju kategorijā “Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā” SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pamatkapitāla palielināšanai.7. Finanšu ministram normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā informēt Saeimu par šā rīkojuma 6. punktā minēto apropriācijas palielināšanu. |
| 21. | 6. Jautājumu par Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darbības nodrošināšanai nepieciešamo finansējumu 2023.gadā izskatīt Ministru kabinetā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu iesniegtajiem prioritāro pasākumu pieteikumiem likumprojekta "Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023.gadam" sagatavošanas un izskatīšanas procesā. | 3.c. 6.punktu izteikt kā 8.punktu. | **Iebildums ņemts vērā.** | 8. Jautājumu par Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darbības nodrošināšanai nepieciešamo finansējumu 2023.gadā izskatīt Ministru kabinetā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu iesniegtajiem prioritāro pasākumu pieteikumiem likumprojekta "Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023.gadam" sagatavošanas un izskatīšanas procesā. |
|  |  |

 Kārlis Eņģelis

|  |
| --- |
| (par projektu atbildīgās amatpersonas vārds un uzvārds) |
| Rail Baltica departamenta Tiesiskā nodrošinājuma nodaļas vadītājs |
| (amats) |
| 67028229 |
| (tālruņa numurs) |

K.Eņģelis, 67028229

Karlis.Engelis@sam.gov.lv