**Informatīvais ziņojums**

**„Par jauno elektrovilcienu projektu”**

AS “Pasažieru vilciens” (turpmāk – PV) nodrošina sabiedriskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu, pamatojoties uz 2008. gada 19. decembra Līgumu ar VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD) par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu Nr. ATD/ST-2008/04/PV26108 (turpmāk – Pārvadājumu pasūtījuma līgums).

Ir noslēdzies jauno elektrovilcienu iegādes iepirkums, kurš iepriekš dažādu iemeslu dēļ ir ticis pārtraukts, kā rezultātā ilgstoši Latvijā netiek nodrošināti komfortabli un mūsdienīgi pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu. Šobrīd ir atlicis tikai viens solis (finansējuma nodrošināšana), lai atjaunotu elektrovilcienu ritošo sastāvu un nodrošinātu atbilstošu un mūsdienīgu pakalpojumu.

Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020. gadam noteiktais transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. Eiropas Savienības struktūrfondus. Viens no ilgtspējīgas transporta sistēmas vīzijas pamatelementiem ir kvalitatīva transporta infrastruktūra (labi ceļi, elektrificēts dzelzceļš, ērta TEN-T sasaiste ar pilsētām, lidosta „Rīga” kā centrālais gaisa satiksmes centrs reģionā).

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta (turpmāk – MK) 2013. gada 27. decembra rīkojumu Nr.683, ar grozījumiem, kas apstiprināti 2018. gada 27. februārī ar MK rīkojumu Nr.73) paredz integrēt visus sabiedriskā transporta veidus vienotā sabiedriskā transporta maršrutu sistēmā, t.sk. pilsētas transportu, ņemot vērā, ka sliežu transports, kur tas ir ekonomiski pamatots, ir prioritārs sabiedriskā transporta veids Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.panta septītajai daļai, plānojot reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršrutus ar lielu pasažieru plūsmu, prioritāte ir maršrutiem pa sliežu ceļiem, pārsēdinot pasažierus no autotransporta uz vilcieniem. Lai nodrošinātu šī mērķa sasniegšanu, Transporta attīstības pamatnostādnēs ir izvirzīts uzdevums ieviest dzelzceļa pasažieru pārvadājumos regulāro intervāla grafiku no 2021. gada un iegādāties jaunu dzelzceļa elektrovilcienu ritošo sastāvu 2020. - 2023. gadu periodā. Arī Satiksmes ministrijas (turpmāk – SM) un ATD izstrādātais Informatīvais ziņojums “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam” (izskatīts MK 2019. gada 4. jūnija sēdē) paredz veidot reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 2021.gadā tā, lai maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu, pārvadājumi pamatā tiktu nodrošināti ar vilcieniem, savukārt pārvadājumi ar autobusiem tiktu veikti vietās, kur vilcieni nekursē, vai kā pārvadājumi, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei. Lai nodrošinātu lielāku vilcienu kustības ātrumu un padarītu šo pārvadājumu veidu efektīvāku, tiks samazināts vilcienu pieturu skaits katrā līnijā, kā arī palielināta kustības intensitāte maksimumstundās, ieviešot regulārā intervāla grafiku. Piemēram, salīdzinot ar 2017. un 2018.gadu, plānots, ka pasažieru pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu pēc regulārā intervāla grafika ieviešanas palielināsies kopsummā par 1.4 miljoniem vilcienu kilometru gadā.

Eiropas Komisijas 2001. gada 12. septembra Baltajā grāmatā “Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu” paredzētie galvenie mērķi ir garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus ar regulētas konkurences starpniecību, garantējot arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārredzamāku un pareizu darbību, ņemot vērā sociālos un vides faktorus, kā arī faktorus, kas saistīti ar reģionu plānošanu, vai arī piedāvāt dažu kategoriju pasažieriem, piemēram, pensionāriem, īpašas tarifu likmes un likvidēt atšķirības starp dažādu dalībvalstu transporta uzņēmumiem, kuras var radīt būtiskus konkurences izkropļojumus.

Tā kā Eiropas Savienībā Latvija ir viena no nedaudzām valstīm, kuras lielākajā pilsētā Rīgā nav metro, pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu Rīgā un tās apkārtnē ir viens no videi draudzīgākajiem pārvietošanās veidiem, kas nodrošina liela skaita pasažieru pārvadāšanu vienā reisā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 1.panta 2. apakšpunkts noteic, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek organizēti ar mērķi nodrošināt valsts garantētus noteiktas kvalitātes un apjoma sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas ir pieejami ikvienam sabiedrības loceklim, tai skaitā valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, un ir pielāgoti valsts noteiktām pasažieru kategorijām ar īpašiem nosacījumiem. Iegādājoties jaunos elektrovilcienus, PV varēs izpildīt sabiedriskā transporta pakalpojumu atbilstoši normatīvo aktu un sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma prasībām. Tas ietver arī dzelzceļa pasažieru pārvadājumu atbilstības nodrošināšanu personu ar kustības traucējumiem vajadzībām, kā to attiecīgi paredz ne tikai Latvijas nacionālie tiesību akti, bet arī Eiropas Savienības regulējums - Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (turpmāk – Regula Nr.1371/2007). Regulas Nr.1371/2007 preambulas 10.punkts noteic, ka dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem būtu jāsniedz vispārējs labums. Tādēļ personām ar kustību traucējumiem, kas radušās invaliditātes, vecuma vai kādu citu faktoru dēļ, būtu jānodrošina tādas iespējas ceļošanai pa dzelzceļu, kas ir līdzvērtīgas ar pārējo cilvēku iespējām. Personām ar kustību traucējumiem ir tādas pašas tiesības uz brīvu pārvietošanos, izvēles brīvību un ne diskrimināciju kā pārējiem cilvēkiem. Savukārt Regulas Nr.1371/2007 19. panta pirmā daļa noteic, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji, aktīvi iesaistot organizācijas, kas pārstāv personas ar kustību traucējumiem, izveido vai īsteno nediskriminējošus transporta piekļuves noteikumus attiecībā uz personām ar kustību traucējumiem un atbilstoši Regulas Nr.1371/2007 21.panta pirmajai daļai, saskaņā ar savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz personām ar kustību traucējumiem nodrošina, lai stacija, platformas, ritošais sastāvs un citi objekti ir pieejami personām ar kustību traucējumiem.

MK 2012.gada 28.augusta noteikumu Nr. 599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība” 17. un 136.punkts paredz, ka  pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu ritošā sastāva atbilstība personu ar kustību traucējumiem pārvadāšanai ir jānodrošina līdz 2022.gada 1.janvārim – elektrovilcienos; dīzeļvilcienos - līdz 2020.gada 1.janvārim vismaz 50 % apmērā, bet līdz 2023.gada 1.janvārim - pilnā apmērā.

Jāņem vērā, ka Regulas Nr. 1371/2007 26. un 28. pants nosaka prasības drošības nodrošināšanai vilcienos un pakalpojumu kvalitātes standartus, tostarp arī attiecībā uz personām ar kustību traucējumiem, kuras PV varēs nodrošināt, tikai nomainot veco elektrovilcienu ritošo sastāvu pret jaunu.

 Veicot ritošā sastāva atjaunošanas remontu ar kalpošanas laika pagarināšanu atbilstoši MK 2010. gada 28. decembra noteikumu Nr. 1211 “Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā” 85.-88. punktā noteiktajam un pamatojoties uz sertificētās institūcijas pozitīvu tehniskās apsekošanas slēdzienu, pastāv iespēja kādu laiku turpināt vecā ritošā sastāva izmantošanu, tomēr tam nav ekonomiska pamatojuma – nepieciešamas lielas investīcijas vilcienu kapitālajos remontos, tostarp jāveic modernizācija, lai izpildītu normatīvo aktu prasības, un ir būtiski lielākas uzturēšanas izmaksas. Tāpat ir jāņem vērā, ka vecie vilcieni aptuveni 25% no sava dzīves cikla atrodas plānotajos remontos, savukārt jaunie elektrovilcieni – tikai aptuveni 5%. Turklāt pašreizējais  ritošais sastāvs neatbilst Eiropas Savienības vides aizsardzības prasībām, jo piesārņo vidi – bremžu kluču radītais piesārņojums, transmisijas sistēmas eļļas noplūdes rezultātā radītais piesārņojums, ritošais sastāvs nav aprīkots ar ekoloģiskajām tualetēm u. tml. Esošais ritošais sastāvs nenodrošina pilnvērtīgas piekļuves iespējas attiecībā uz pārvadājumu nodrošināšanu personām ar kustību traucējumiem un ģimenēm ar maziem bērniem.

 PV sniegtais pakalpojums ir vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, kas tiek sniegts, pamatojoties uz Pārvadājumu pasūtījuma līgumu. Pārvadājuma pasūtījuma līgums ir noslēgts un visas kompensācijas izmaksas ir aprēķinātas, ievērojot 2007. gada 23. oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 1370/2007 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 (turpmāk – Regula Nr. 1370/2007) nosacījumus.

Pārvadājumu pasūtījuma līgums uzliek PV par pienākumu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar nosacījumiem, kas izvirzīti Pārvadājumu pasūtījuma līgumā. Elektrovilcienu atjaunošanas pienākums ir ietverts Pārvadājumu pasūtījuma līgumā, un elektrovilcienu iegādes izdevumu kompensēšana ir tieši saistīta ar pasažieru pārvadājumu nodrošināšanu.

Arī remontu centra būvniecība ir neatraujami saistīta ar jauno elektrovilcienu iegādi, jo remontu centrs nepieciešams, lai nodrošinātu iegādāto elektrovilcienu uzturēšanu – tehnisko apkopi, remontu u.c., lai, pamatojoties uz Pārvadājuma pasūtījuma līgumu, pasažieriem piedāvātu nepārtrauktus un drošus pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu visā elektrovilcienu dzīves cikla laikā.

**1. Jaunu elektrovilcienu iepirkuma norise**

Jauno elektrovilcienu iepirkums tika izsludināts 2015. gada 14. septembrī un 5 pretendenti kvalificējās iepirkuma otrajai kārtai, kas tika uzsākta 2017. gada 14. jūnijā. Tika iesniegti 4 piedāvājumi, un ir pabeigta to izvērtēšana. Visi 4 pretendenti iesniedza piedāvājumus, kas nodrošināja augstu konkurenci.

2018. gada 15. novembrī tika pabeigta piedāvājumu vērtēšana un pasludināts uzvarētājs. Iepirkuma līguma parakstīšana kavējās pretendentu vairākkārt iesniegto sūdzību dēļ Iepirkumu uzraudzības birojā (IUB). PV veica atkārtotu pretendentu piedāvājumu izvērtēšanu atbilstoši IUB lēmumiem un 2019. gada 20. maijā tiesības piegādāt jaunos elektrovilcienus tika piešķirtas ŠKODA VAGONKA A.S. Lai arī šo lēmumu atkārtoti apstrīdēja PATENTES TALGO, S.L., IUB 2019. gada 3. jūlija publicēja lēmumu, ar kuru atzina PATENTES TALGO, S.L. sūdzību par nepamatotu un atļāva slēgt iepirkuma līgumu ar ŠKODA VAGONKA A.S.

Plānotais līguma noslēgšanas laiks – ne vēlāk kā līdz 2019. gada 30. jūlijam, līguma spēkā stāšanās laiks – ne vēlāk kā līdz 2019. gada 30. augustam, avansa maksājums 15% apmērā no līguma summas – laika periodā no līguma stāšanās spēkā līdz 2019. gada 30. decembrim.

Iepirkuma līguma noslēgšanu būtiski ietekmē finansējuma piesaiste elektrovilcienu iegādei, jo viens no iepirkuma līguma spēkā stāšanās priekšnosacījumiem ir finansējuma elektrovilcienu piegādei pieejamība pilnā apmērā.

Paralēli jauno elektrovilcienu iegādei, 2019. – 2021. gadā tiks veikta remontu centra būvniecība. Remontu centrs ir neatraujami saistīts ar elektrovilcienu iegādes projektu un nepieciešams lai nodrošinātu elektrovilcienu uzturēšanu un drošības prasībām atbilstošu ekspluatāciju.

1. **PV ietekme uz vispārējās valdības budžeta bilanci un parādu**

Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija regulai Nr. 549/2013 (ES) par Eiropas nacionālo un reģionālo kontu sistēmu Eiropas Savienībā (turpmāk – EKS) PV ir iekļauts vispārējās valdības sektorā un, gatavojot vispārējās valdības sektora budžeta prognozes, PV plānotā saimnieciskās darbības ietekme tiek iekļauta aprēķinos atbilstoši vienotajai EKS metodoloģijai. Atbilstoši šai metodoloģijai aktīvu vērtības pieaugumam (remontu centra būvniecība un jauna elektrovilcienu ritošā sastāva iegāde) aprēķinos ir tieša ietekme uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci.

Atbilstoši iepirkuma rezultātiem tika precizēts biznesa plāna projekts, veicot šādas izmaiņas:

* precizēta jauno elektrovilcienu cenas aplēse, balstoties uz uzvarētāja iesniegto finanšu piedāvājumu; salīdzinot ar 2018. gada 5. novembra MK sēdē pieņemto, kopējais projekta izmaksu samazinājums ir 3 milj. *euro* un veido 255 888 753 *euro*:
	+ elektrovilcienu (tajā skaitā personāla apmācības, iekārtas elektrovilcienu uzturēšanai un rezerves daļu fonds) iepirkuma līgums – 241 888 753 *euro*;
	+ remontu centra (depo) būvniecība (rekonstrukcija) – provizoriski 14 000 000 *euro*;
* projekta ietvaros tiks veiktas šādas investīcijas:
	+ No 2019. līdz 2021. gadam tiks veikta remontu centra būvniecība;
	+ 2022. gadā tiks piegādāti 23 elektrovilcieni, iekārtas un rezerves daļu fonds;
	+ 2023. gadā tiks piegādāti 9 elektrovilcieni.
* precizētas elektrovilcienu uzturēšanas izmaksas, balstoties uz uzvarētāja iesniegto finanšu piedāvājumu;
* precizētas elektrovilcienu elektroenerģijas izmaksas, balstoties uz uzvarētāja iesniegto finanšu piedāvājumu;
* sarunās ar uzvarētāju precizēts elektrovilcienu piegādes grafiks, ievērojot prognozēto iepirkuma līguma noslēgšanas laiku;
* precizētajā biznesa plānā par bāzes gadu tiek ņemti plānotie 2019. gada dati;
* precizētajā biznesa plāna projektā netiek ņemta vērā inflācijas (ienākumu un izdevumu) ietekme uz uzņēmuma darbības rādītājiem;
* esošā ritošā sastāva nolietojuma grafiks atbilstoši grāmatvedības prasībām pieskaņots esošā ritošā sastāva paredzamajam kalpošanas ilgumam.

SM informē, ka atbilstoši pēdējām aplēsēm, iepirkuma ietekme uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci (neizslēdzot valsts budžeta finansējuma ietekmi) ir sekojoša: 2019. gadā ir (4.3) miljoni *euro* (pozitīva ietekme), 2020. gadā ir (2.1) miljoni *euro* (pozitīva ietekme), 2021. gadā ir 2.2 miljoni *euro*, 2022. gadā ir 168.4 miljoni *euro* un 2023. gadā ir 62.0 miljoni *euro*.

Ievērojot to, ka elektrovilcienu iegādei plānots piesaistīt Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu, tādejādi paredzot arī ietekmes uz vispārējās valdības budžeta bilanci mazināšanas iespējas, PV iepirkuma ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci un ilgtermiņa saistības finansējuma nodrošināšanai 2021.-2023. gadā jaunu elektrovilcienu iegādei būs nepieciešams pārskatīt pēc Eiropas Komisijas lēmuma par SM ierosinātajiem grozījumu priekšlikumiem Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība” iekļaut darbības un attiecināmas izmaksas, kas saistītas ar jaunu elektrovilcienu iegādi, un Eiropas Savienības fondu līdzfinansēta projekta priekšlikuma apstiprināšanas.

Atbilstoši pēdējām aplēsēm precizētais PV biznesa plāna projekts paredz, ka kompensācijas apmērs par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radītiem zaudējumiem tiek plānots 2019. gadā 13 976 990 *euro*, 2020. gadā 14 520 737 *euro*, 2021. gadā 14 597 683 *euro*, 2022. gadā 15 531 285 *euro* un 2023. gadā 10 515 962 *euro* un tas pārsniedz Ministru kabineta 2018.gada 10.aprīļa sēdē (prot.Nr.19, 36.§, 2.p.) apstiprinātās valsts pamatbudžeta bāzes 2019.-2021.gadam un Latvijas Stabilitātes programmā 2018.-2021.gadam ietvaros plānoto zaudējumu apmēru 2019. gadā par 6 359 614 *euro* un 2020. gadā par 6 903 361 *euro* un 2021. gadā par 6 980 307 *euro*, jeb kopā šajā periodā par 20 243 282 *euro*, pieņemot, ka Sabiedriskā transporta padome saglabā 2018. gada proporciju zaudējumiem PV pret kopējo Ministru kabineta 2018.gada 10.aprīļa sēdē (prot.Nr.19, 36.§, 2.p.) apstiprinātās valsts pamatbudžeta bāzēs 2020.-2022. gadam un Latvijas Stabilitātes programmā 2019.-2022. gadam ieplānoto dotāciju zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem Satiksmes ministrijas budžeta programmā 31.00.00 “Sabiedriskais transports”. Aplēstais pārsniegums ir par 2 262 166 *euro* lielāks nekā 2018. gada 5. novembra Ministru kabineta sēdē pieņemtais. Minētais pārsniegums nav tieši saistīts ar jauno elektrovilcienu iegādi un remontu centra izbūvi.

Ievērojot to, ka ietekme uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci un parādu ir atšķirīga nekā 2018. gadā 5. novembrī MK sēdē apstiprinātā, kā arī SM pārraudzībā nav pietiekoši liels budžeta apjoms, lai nosegtu jauno elektrovilcienu iepirkuma izdevumu kompensējošos pasākumus, nepieciešams MK lēmums par ietekmi uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci un parādu 2019. – 2023. gadā.

1. **Finansējuma piesaiste jauno elektrovilcienu projektam**

Viens no jauno elektrovilcienu pirkuma līguma spēkā stāšanās nosacījumiem – PV ir parakstījis līgumu par jauno elektrovilcienu piegādes pilnīgu finansēšanu. Šāds priekšnosacījums nepieciešams, lai PV neuzņemtos saistības pret piegādātāju, pirms ir nodrošināts jauno elektrovilcienu iepirkuma finansējums pilnā apmērā. Šāds nosacījums nepieciešams, lai izpildītu Ministru prezidenta 2018. gada 6. februāra rezolūciju Nr. 1.1.1/7 – ministrijām, to padotības iestādēm un kapitālsabiedrībām nav atļauts uzņemties finanšu saistības, kam nav piešķirts pietiekams finanšu segums.

Līdz ar to, lai nodrošinātu elektrovilcienu ritošā sastāva atjaunošanas projekta realizāciju nepieciešams lemt par jauno elektrovilcienu iegādes projekta ietekmes uz vispārējās valdības budžeta bilanci un parādu apstiprināšanu un finansējuma piesaisti, uzņemoties ilgtermiņa saistības.

Ilgtermiņa saistību uzņemšanās nerada papildu slogu uz valsts budžetu, jo visa iepirkuma ietekme jau tiek ņemta vērā, aprēķinot ietekmi uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci.

Realizējot šādu finansēšanas modeli, saskaņā ar precizētā biznesa plāna projekta aplēsēm no 2025. gada PV vairs nebūs nepieciešama zaudējumu kompensācija no valsts budžeta. Zaudējumu kompensāciju mazinošie apstākļi ietver lielāku pārvadāto pasažieru skaitu pēc intervāla grafika ieviešanas, zemākas remontu izmaksas jaunajam ritošajam sastāvam, mazāku elektroenerģijas patēriņu, kā arī elektrovilcienu iepirkuma finansējuma struktūru, kas neparedz procentu maksājumus komercbankām.

Saskaņā ar precizēto biznesa modeli PV ilgtermiņa saistības finansējuma nodrošināšanai PV jauno elektrovilcienu projektam ir nepieciešams 2019. gadā 36.6 milj. *euro* apmērā, tajā skaitā 349 000 *euro* remontu centra būvniecībai, 2020. gadā 4.5 milj. *euro* apmērā, 2021. gadā 15.1 milj. *euro* apmērā, 2022. gadā 125.9 milj. *euro* apmērā, 2023. gadā 44.3 milj. *euro* apmērā un 2024. gadā 29.5 milj. *euro* apmērā.

 Ministru kabineta 2019. gada 25. jūnija sēdē tika skatīts un pieņemts zināšanai Informatīvais ziņojums "Par AS "Pasažieru vilciens" rīkoto iepirkumu "Piepilsētas pasažieru elektrovilcienu un to uzturēšanai nepieciešamā aprīkojuma piegāde un personāla apmācība" un tā rezultātā slēdzamā līguma izpildei nepieciešamo finansējumu un saistīto risku izvērtējums" (ierobežotas pieejamības statuss), kurā ir ietverts ar jauno vilcienu projekta īstenošanu saistīto risku izvērtējums.

 Atbildot uz Finanšu Ministrijas izteikto lūgumu sniegt apliecinājumu, ka

* iepirkums kopumā (ne tikai daļā, ko vērtējis Iepirkumu uzraudzības birojs) atbilst iepirkuma noteikumiem;
* sarunu procedūras dokumentos un tehniskajā specifikācijā iekļautās prasības ir izvērtētas un tās ir atbilstošas iepirkuma mērķim, nav pārmērīgas un attiecīgi nerada konkurences ierobežojumus un nepamatotu izmaksu palielinājumu;
* sarunu procedūras norises atbilstība normatīvo aktu prasībām ir izvērtēta (tajā skaitā pārbaudīta visu kandidātu un pretendentu atbilstība visām sarunu procedūrā noteiktajām prasībām);
* korupcijas riski, kas varbūt saistīti ar AS “Pasažieru vilciens” un sarunu procedūrā noteikto uzvarētāju, ir izvērtēti un izslēgti;

 skaidrojam, ka atbilstoši Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma (spēkā līdz 2017.gada 31.martam (turpmāk – Likums) 27.1 panta pirmajai daļai, iepirkuma procedūru veikšanai sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs izveido iepirkuma komisiju. Iepirkuma komisiju izveido katram iepirkumam atsevišķi vai uz noteiktu laiku, vai kā pastāvīgi funkcionējošu institūciju. Izveidojot iepirkuma komisiju, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs nodrošina, lai šī komisija būtu kompetenta jomā, par kuru tiks slēgts līgums.

 Atbilstoši Likuma 75.panta pirmajai daļai, Iepirkumu uzraudzības birojs veic šā likuma un no tā izrietošo normatīvo aktu ievērošanas uzraudzību.

 Savukārt minētā panta otrā daļa nosaka, ka Iepirkumu uzraudzības biroja juridisko statusu, tiesības un pienākumus nosaka Publisko iepirkumu likums.

 Pamatojoties uz Likuma 77.panta pirmo daļu un Iepirkumu likuma 68.panta pirmajā daļā noteikto, persona, kura ir vai ir bijusi ieinteresēta iegūt tiesības noslēgt iepirkuma līgumu vai vispārīgo vienošanos vai pretendē uz iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu un kura saistībā ar konkrēto iepirkuma procedūru, uz kuru attiecas šis likums, uzskata, ka ir aizskartas tās tiesības vai ir iespējams šo tiesību aizskārums, ko rada varbūtējs Eiropas Savienības normatīvo aktu vai citu normatīvo aktu pārkāpums, ir tiesīga iesniegt iesniegumu par kandidātu vai pretendentu atlases noteikumiem, tehniskajām specifikācijām un citām prasībām, kas attiecas uz konkrēto iepirkuma procedūru, vai par pasūtītāja vai iepirkuma komisijas darbību iepirkuma procedūras laikā.

 Ņemot vērā minēto, kā arī Iepirkumu likumā noteikto iepirkumu komisijas suverenitāti, SM nevar būt kompetentā iestāde, lai izvērtētu un apliecinātu iepirkuma procedūras norises atbilstību Likumam un Iepirkumu likumam, jo šāda veida funkcijas un pilnvarojumu veikt minētās darbības likumdevējs ir uzdevis Birojam.

 Ievērojot minēto, SM ir lūgusi kompetento iestāžu, tostarp Iepirkumu uzraudzības biroju (turpmāk arī – Birojs), KNAB atbilstoši kompetencei sniegt viedokli par elektrovilcienu iepirkuma norisi, iespējamajiem korupcijas riskiem, kas var būt saistīti ar PV un elektrovilcienu iepirkumā noteikto uzvarētāju.

 Izvērtējot Biroja un KNAB iesniegtos atzinumus, ir secināms, ka šobrīd nav identificējami apstākļi, kas pamatotu PV rīkotā iepirkuma “Piepilsētas pasažieru elektrovilcienu un to uzturēšanai nepieciešamā aprīkojuma piegāde un personāla apmācība” uzvarētāja „Škoda Vagonka A.S.” reputācijas un korupcijas riskus, kas varētu ietekmēt valsts budžeta un/vai ES fondu finansējuma piesaisti jaunu elektrovilcienu iegādei.

 Papildus skaidrojam, ka SM kā PV valsts kapitāla daļu turētājas kompetence ir noteikta Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 94.pantā, kurā nav paredzētas akcionāra tiesības iejaukties valsts kapitālsabiedrības valdes operatīvajā vadībā un dot valdei saistošus norādījumus attiecībā uz saimnieciskās darbības nodrošināšanai nepieciešamo līgumu slēgšanu. Saskaņā ar Komerclikuma 301.pantu valde ir sabiedrības izpildinstitūcija, kura vada un pārstāv sabiedrību, pārzina un vada sabiedrības lietas, atbild par sabiedrības komercdarbību un ar sabiedrības mantu rīkojas atbilstoši likumiem, statūtiem un akcionāru sapulces lēmumiem. Kapitālsabiedrības vadīšana ir uz kapitālsabiedrības darbības nodrošināšanu vērsto pasākumu kompleksa realizācija kapitālsabiedrības iekšienē. Tādējādi valsts kapitālsabiedrības valdes kompetencē ir lēmumu pieņemšana, darbības organizēšana un nodrošināšana.

 Valsts kapitālsabiedrība un valsts kapitālsabiedrības izšķirošajā ietekmē esošās kapitālsabiedrības ir patstāvīgs tiesību subjekts. Lai arī valstij tieši vai pastarpināti pieder visas kapitālsabiedrības pamatkapitāla daļas, darījumu slēgšana ietilpst kapitālsabiedrības pārvaldes, t.i., valdes kompetencē. Līdz ar to arī atbildība par šādu darījumu slēgšanu ir kapitālsabiedrības pārvaldes institūcijai.

 Savukārt atbildot uz Finanšu ministrijas izteikto lūgumu sniegt apliecinājumu, ka konkrētā juridiskā persona, kas atzīta par uzvarētāju iepirkuma procedūrā, kā arī ar to saistītās personas, t.sk. īpašnieki un patiesā labuma guvēji, ir izvērtēti, informējam, ka SM atbilstoši noteiktajam kompetenču ietvaram ir lūgusi PV, kā līguma slēdzēju, vērsties pie Škoda Vagonka A.S. ar lūgumu sniegt informāciju par patiesā labuma guvējiem. PV no Škoda Vagonka A.S. 2019. gada 15. jūlijā saņemta vēstule, kurā sniegta informācija no Slovākijas Tieslietu ministrijas Publiskā sektora partneru reģistra, ka Škoda Vagonka A.S. un Škoda Transportation A.S. patiesā labuma guvējs ir fiziska persona Peter Kellner (dz.d.20.05.1964).

Iesniedzējs: Satiksmes ministra vietā

Ministru prezidenta biedrs,

Tieslietu ministrs J.Bordāns

Vīza: Valsts sekretāra p.i. Dž. Innusa

K. Marinska 67028066

karina.marinska@sam.gov.lv

N. Sinkevičs 67234278

normunds.sinkevics@pv.lv