**Ministru kabineta rīkojuma projekta „Grozījumi Ministru kabineta 2019. gada 23. jūlija rīkojumā Nr. 385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
|  **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks. | **Ministru kabineta rīkojuma projekts “Grozījumi Ministru kabineta 2019. gada 23. jūlija rīkojumā Nr. 385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai”” (turpmāk – Rīkojuma projekts) izstrādāts, lai atbilstoši šā brīža situācijai precizētu elektrovilcienu projekta īstenošanas izmaksas un laika grafiku efektīvāka un lietderīgāka rezultāta sasniegšanai.**Rīkojuma projekts stājas spēkā Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likumā noteiktajā kārtībā. |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | AS “Pasažieru vilciens” un Satiksmes ministrijas iniciatīva. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Latvijas Nacionālajā attīstības plānā noteiktā enerģijas taupīšana un ilgtspējīga resursu izmantošana ir atbildīga sabiedrības rīcība ilgtspējīgas dzīves vides veidošanā un aprites ekonomikas nodrošināšanā. Tāpēc turpmāk, pieņemot lēmumus par politikām un investīcijām infrastruktūrā, būtu prioritāri vērtējams princips “energoefektivitāte pirmajā vietā”. Nozīmīgs enerģijas ietaupījums arī ir sasniedzams, pārejot uz mazemisiju vai nulles emisiju dzelzceļa transportu.Valdības rīcības plāna Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai 87.1. uzdevumā noteikts, ka tiks veikta sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pārplānošana, veidojot integrētu transporta sistēmu un nosakot prioritāti dzelzceļam un savienotajiem reisiem. Latvijas Nacionālajā attīstības plānā ir paredzēts, ka līdz 2027. gadam pasažieru skaits, kas tiek pārvadāts pa dzelzceļu, palielinās par 60% un atjaunojamiem energoresursiem saražotās enerģijas īpatsvars transporta sektorā palielinās par 120%.Pašreizējā transporta sistēma valstī nav uzskatāma par ilgtspējīgu. ES transporta politikas Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” ir ietverti vairāki mērķi konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidei – kritēriji, lai sasniegtu mērķi par 60% samazināt SEG emisijas. 2019. gada 11. decembrī tika publicēts Eiropas Komisijas paziņojums “Eiropas zaļais kurss”, kur viens no mērķiem ir ieviest tīrākus, lētākus un veselīgākus privātā un sabiedriskā transporta veidus.Viens no līdzekļiem, kā sasniegt mērķus, kas izvirzīti iepriekš minētajos politikas plānošanas dokumentos, ir izveidot mūsdienu prasībām atbilstošu, ērtu un ātru pasažieru pārvadājumu piedāvājumu pa dzelzceļu - panākot to, ka pasažieri izmanto ērtu sabiedrisko transportu un samazinās cita autotransporta izmantošanas rezultātā pieaugošo SEG emisiju apjoms.**AS “Pasažieru vilciens” (turpmāk - PV) ritošais sastāvs.**Šobrīd pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai ikdienā tiek izmantoti 23 elektrovilcienu sastāvi un 18-19 dīzeļvilcienu sastāvi, papildus plānveida vai neplāna remontos atrodas 2 elektrovilcieni un 3 dīzeļvilcieni. Lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumus neelektrificētajās līnijās esošajā apjomā, vienlaikus maršrutos atrodas 19 dīzeļvilcieni.2019. gada 29. augustā tika noslēgts līgums ar Čehijas uzņēmumu “Škoda Vagonka” a.s. par 32 jaunu elektrovilcienu iegādi, lai no 2023. gada Pierīgā vilcienu elektrificētājā zonā (Rīga – Tukums, Rīga – Jelgava, Rīga – Aizkraukle un Rīga – Skulte) nodrošinātu augstu komforta līmeni pasažieriem, intervāla grafiku un brīvas pārvietošanās iespēju personām ar kustību traucējumiem.Šobrīd PV rīcībā esošie dīzeļvilcieni nodrošina pasažieru pārvadāšanu no reģioniem un Pierīgas uz Rīgu. Dīzeļvilcieni ir ražoti laika posmā no 1980. līdz 1992. gadam, to atlikušais lietošanas laiks ir ierobežots.Kopējais vilcienu līniju garums Latvijā, kas tiek izmantots pasažieru pārvadājumos, ir 981 km, no tām 249 km ir elektrificētas līnijas un 732 km – neelektrificētas līnijas. Jau no 2023. gada 24% Latvijas teritorijas, ko aptver vilcienu satiksme, PV nodrošinās ar mūsdienīgu dzelzceļa transportu, savukārt 76% Latvijas teritorijas PV aizvien nespēs piedāvāt iedzīvotājiem mūsdienu prasībām atbilstošu transportu.**Ministru kabineta 2019. gada 23. jūlija rīkojums Nr. 385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” (turpmāk – Rīkojums Nr. 385) balstīts uz 2019. gada 16. jūlija informatīvo ziņojumu “Par jauno elektrovilcienu projektu”.**Saskaņā ar Ministru kabineta 2019. gada 23. jūlija rīkojumu Nr. 385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” (turpmāk – Rīkojums Nr.385) PV tika piešķirts finansējums 14 miljonu *euro* apmērā remontu centra izbūvei.Šobrīd notikušas izmaiņas elektrovilcienu projektā, līdz ar to nepieciešams veikt grozījumus Rīkojumā Nr. 385.2019. gadā, sastādot prognozes plānotajām investīcijām, vēl nebija pieejama informācija par jauno elektrovilcienu remonta apjomiem un prasībām remonta centra pielāgošanai. Arī remontu centra būvniecības/rekonstrukcijas priekšizpēte, kas ļautu lēst remonta centra būvniecības aplēses, vēl nebija veikta, jo šai priekšizpētei finanšu līdzekļi tika piešķirti ar Rīkojumu Nr. 385. Pamatojoties uz 2019. gada nogalē veikto iepirkumu, konsultants SIA “Ernst & Young Baltic” uzsāka priekšizpēti, kuras uzdevums bija ekonomiski pamatot, vai izdevīgāk būtu rekonstruēt/pārbūvēt esošo remonta centru Zasulaukā vai būvēt jaunu stratēģiski un saimnieciski izdevīgu remonta centru citā vietā, par pamatu ņemot esošā ritošā sastāva un jauno elektrovilcienu piegādātāja AS “Škoda Vagonka”remonta programmas tehniskās prasības.Ņemot vērā, ka jauno elektrovilcienu nodošanai ekspluatācijā un tehnisko apkopju un remontu veikšanai ir nepieciešamas atšķirīgas iekārtas, salīdzinot ar esošo ritošo sastāvu, un Zasulauka sliktais tehniskais stāvoklis, tad nepieciešama jauna remonta centra izbūve tuvākajā nākotnē. Ja netiks veikta remontu centra izbūve, jaunajiem elektrovilcieniem nevarēs veikt plānotās tehniskās apkopes un remontus, un tas var radīt riskus ekspluatēt jaunos elektrovilcienus un dīzeļvilcienus.Priekšizpētes rezultātā attiecībā uz esošās remonta bāzes Zasulaukā rekonstrukciju/pārbūvi tika secināts, ka tā ģeogrāfiskais novietojums pagarina apkopes cikla ietvaros veicamo attālumu aptuveni par 8 km, tādejādi patērējot papildu energoresursus, palielinot infrastruktūras un citas izmaksas. Veicot esošā remonta bāzes Zasulaukā rekonstrukciju/pārbūvi, nav iespējams ekspluatēt esošo remonta bāzi, kas sadārdzina remonta izmaksas. Šobrīd vienīgā sertificētā alternatīva ir DLRR Daugavpilī.Remontu centrā Zasulaukā būvēm (cehiem) veic padziļinātu izpēti, jo parādījušās plaisas, kā arī teritorijā (zemesgabali neatrodas AS “Pasažieru vilciens” īpašumā, un tie uz līguma pamata tiek nomāti no VAS “Latvijas dzelzceļš”) jāveic sanācija saistībā ar gruntsūdeņu vēsturisko piesārņojumu ar naftas produktiem, kas būtiski ietekmētu celtniecības uzsākšanas laika grafiku. Ņemot vērā iepriekš minēto, izskatītas alternatīvas par remontu centra būvniecību, lai izvēlētos ekonomiski visizdevīgāko variantu. Ritošā sastāva remonta bāze “Zasulauks” sastāv no diviem zemesgabaliem Kandavas iela 42a, Rīga un Zārdu iela 7, Rīga un uz šiem zemesgabaliem esošajām ēkām un būvēm, kā arī sliežu pievedceļiem. Remontu bāzes zemesgabali neatrodas AS “Pasažieru vilciens” īpašumā, un tie uz līguma pamata tiek nomāti no VAS “Latvijas dzelzceļš”, savukārt ēkas, būves un sliežu pievedceļi ir AS “Pasažieru vilciens” īpašums. Saskaņā ar piesaistītā būvniecības eksperta SIA “CMB” 2020. gadā veikto ēkas detalizētu tehnisko apsekošanu, šīs ēkas, būves, kā arī inženierkomunikācijas ir morāli un tehniski novecojušas (ēkas uzsāka celt pirms 70. gadiem), un tajās ir jāveic būtiski ieguldījumi.Saskaņā ar konsultanta SIA “Ernst & Young Baltic” 2020. gada jūnija sākumā pabeigtās priekšizpētes rezultātiem, ritošā sastāva remonta bāzes “Zasulauks” pārbūve vai rekonstrukcija tika atzīta par ekonomiski neizdevīgāku, jo • remonta centru nedrīkst ekspluatēt būvniecības laikā, tādēļ ir jāmeklē risinājumi, kā veikt vilcienu plānveida apkopes un remontus citās teritorijās būvniecības laikā,• remontdarbu ārpakalpojums pārejas periodā var nebūt brīvi pieejams par konkurētspējīgu cenu,• ja izmaksu taupīšanas nolūkos remontdarbu ārpakalpojuma izmantošanas laikā tiek optimizēts darbinieku skaits, ilgtermiņā var būt sarežģījumi ar kvalificēta darbaspēka pieejamību,• potenciālais depo atrodas relatīvi tālu no Centrālās stacijas, prasot lielāku resursu patēriņu katram pārbraucienam un radot negatīvu ietekmi uz siltumnīcefekta gāzu veidošanos ilgtermiņā• vilcieniem jāšķērso dzelzceļa tilts pāri Daugavai, tādējādi radot potenciālus sarežģījumus satiksmes organizēšanai ar maršruta pasažieru vilcieniem un kravu vilcieniem pēc Rail Baltica projekta realizācijas.• saskaņā ar Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr. 34 (2020.g.), pirms būvniecības uzsākšanas ir jāveic teritorijas sanācijas pilna procedūra, kas atliek būvniecības uzsākšanu vēl par 3-4 gadiem, kā arī teritorijas sanācijas izmaksas nav paredzamas un var sadārdzināties procesa laikā - līdz ar to depo nebūs gatavs nepieciešamajā laikā, un nebūs iespējams veikt vilcienu plānveida apkopes un remontus.• ja depo nākotnē nepieciešams paplašināties, tam ir būtiski fiziski ierobežojumi teritorijas izmēru dēļ.Papildus jāatzīmē, ka esošo remontu cehu garums nav atbilstošs, lai pilnvērtīgi veiktu jauno “Škoda” elektrovilcienu apkopes un remontu darbus, kas savukārt nepieciešams, lai, pamatojoties uz Pārvadājuma pasūtījuma līgumu, pasažieriem piedāvātu nepārtrauktus un drošus pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu visā elektrovilcienu dzīves cikla laikā.Priekšizpētes rezultātā kā optimālākā alternatīva tika izvēlēta jauna servisa centra būvniecība Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka “C” parka teritorijā Rēznas ielā 9, k-9, Rīgā. Konsultējoties ar atbildīgajiem speciālistiem un jauno elektrovilcienu piegādātāju AS “Škoda Vagonka”, atbilstoši līguma prasībām, tika noteikti nepieciešamās ēkas aptuvenie izmēri ilgtermiņā efektīvi funkcionējošam kopējam servisa centram, kurā būtu iespējams veikt apkopes esošajam ritošajam sastāvam, jaunajiem elektrovilcieniem, kā arī jaunajiem dīzeļvilcieniem. Ņemot vērā servisa centra izmērus, veikts provizorisks nepieciešamo investīciju apjoma novērtējums. Provizoriskās prognozes rāda, ka remontu centra būvniecības izmaksas, kas iepriekš tika paredzētas 14 miljonu *euro* apmērā no valsts budžeta līdzekļiem, palielināsies par 11,4 miljoniem *euro* (kopā remonta centra izveides provizoriskās izmaksas ir 25,4 miljonus *euro*) kā arī tā nodošana ekspluatācijā, laicīgi veicot projektēšanu un būvniecības iepirkumus, ir iespējama ne ātrāk, kā 2025. gada beigās. Precīzākas būvniecības izmaksas būs iespējams noteikt tikai Projektēšanas stadijā, izstrādājot servisa centra ražošanas tehnoloģiju, taču ņemot vērā projekta finansējuma nepieciešamību gan projektēšanas, gan būvniecības stadijās, jautājumam par papildus finansējuma piešķiršanu ir jābūt atrisinātam ne vēlāk kā 2022.gada sākumā. Remontu centra izveide ir paredzēta visa PV rīcībā esošā ritošā sastāva tehnisko apkopju un remontu procesu veikšanai. Jauno vilcienu defektus vai to bojājumus, kas radušies vilciena garantijas periodā, atbilstoši Līguma prasībām novērsīs ritošā sastāva ražotājs, taču katra ritošā sastāva ražotājs nosaka arī intervālus un biežumu plānveida tehnisko apkopju un remontu veikšanai, kā arī tehnoloģiskos procesus, kas ir nepieciešami, lai nodrošinātu drošu ritošā sastāva kustību atbilstoši dzelzceļa jomu reglamentējošo dokumentu prasībām un jānodrošina ritošā sastāva īpašniekam - Ministru kabineta 2010. gada 3. augusta noteikumi Nr.724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” 413. punkts.Paralēli priekšizpētei, sākot ar 2020. gada 13. janvāri līdz šim brīdim, pēc AS “RB Rail” pasūtījuma konsultantu kompānija “RAMBOLL” veic Rīgas mezgla optimizācijas izpēti Rail Baltica projekta ietvaros, kas ietver arī duālā servisa centra (servisa centrs, kur sinerģiski var apkalpot Latvijas standarta sliežu platuma 1520 milimetru un Eiropas standarta sliežu platuma 1435 milimetru vilcienus) lietderības izpēti.Ja pētījuma rezultātā tiks secināts, ka tehnoloģiski un ekonomiski pamatoti ir būvēt duālo servisa centru, šobrīd plānotais investīciju apmērs varētu mainīties.2019. gada 29. augustā tika noslēgts līgums ar Čehijas uzņēmumu AS “Škoda Vagonka” par 32 (trīsdesmit divu) jaunu elektrovilcienu iegādi, kurā tika arī paredzētas PV tiesības veikt ražošanas uzraudzību. Ņemot vērā Latvijas dzelzceļa infrastruktūras specifiku, vilcieni, kas būtu piemēroti Latvijas dzelzceļa infrastruktūrai, iegādes brīdī tirgū nav pieejami. Šo vilcienu ražošanas process ir ļoti sarežģīts, jo vilcieni ir jāprojektē specifiski Latvijas dzelzceļa infrastruktūras prasībām, kā arī jāveic kontrole, lai ražošanas procesā viss tiek saražots atbilstoši PV prasībām. Lai samazinātu nekvalitatīvu vilcienu saražošanas risku, ir nepieciešams veikt vilcienu ražošanas uzraudzību (līdzīgi, kā tiek piesaistīts būvuzraugs celtniecības projektos), noslēdzot attiecīgu līgumu jau 2021. gadā. PV ir uzsācis sarunas ar starptautiska tirgus dalībniekiem, kas sniedz pakalpojumus vilcienu ražošanas uzraudzības prasību noteikšanā. Notiek darbs pie iepirkuma dokumentācijas un vilcienu ražošanas uzraudzības tehniskās specifikācijas izstrādes, lai izsludinātu starptautisku iepirkumu vilcienu ražošanas uzraudzībai. Provizoriski šādas ražošanas uzraudzības izmaksas varētu būt aptuveni 2 miljoni *euro*. Precīza summa būs zināma pēc iepirkuma pabeigšanas. MK lēmums par finansējuma piešķiršanu ir 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.**PV ilgtermiņa saistības (naudas plūsma)**Jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai (Rīkojums Nr. 385) tika piešķirtas valsts budžeta ilgtermiņa saistības 255 888 753 *euro* apmērā. Ja tiek apstiprināts finansējums elektrovilcienu ražošanas uzraudzībai (palielinājums izdevumos, kas apstiprināti Rīkojumā Nr.385), kopējās septiņu gadu (no 2019. gada līdz 2025. gadam) valsts budžeta **ilgtermiņa saistības palielināsies par 2 000 000 *euro*** salīdzinājumā ar iepriekš noteiktajām valsts budžeta ilgtermiņa saistībām jeb pēc izmaiņām kopējās septiņu gadu valsts budžeta ilgtermiņa saistības būs 257 888 753 *euro* apmērā.Ņemot vērā, ka remontu centra Projektēšanas stadiju ir plānots īstenot no 2022. līdz 2023. gadam, taču pēc iepriekš aprakstītajiem grozījumiem valsts budžeta finansējums šajos gados nav paredzēts, PV būs nepieciešams uz laiku vietējo komercbanku finansējums 989 238 *euro* apmērā 2022. gadā, kas paredzēts būvniecības ieceres izstrādei, un 4 989 200 *euro* apmērā 2023. gadā, kas paredzēts Projektēšanas stadijā. Izmaiņu detalizētāks atspoguļojums pa gadiem apkopots tabulās zemāk:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| RĪKOJUMS nR. 385 | 36 432 313 | 4 700 000 | 15 053 400 | 125 923 040 |
| pĒC IZMAIŅĀM RĪKOJUMĀ NR.385  | 36 432 313 | - | 7 902 400 | 125 923 040 |
| *Δ* | *-* | *-4 700 000* | *-7 151 000* |  *-* |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2023 | 2024 | 2025 | KOpā |
| RĪKOJUMS nR. 385 | 44 268 000 | 29 512 000 | - | **255 888 753** |
| pĒC IZMAIŅĀM RĪKOJUMĀ NR.385  | 44 268 000 | 40 688 689 | 2 674 311 | **257 888 753** |
| *Δ* | *-* | *11 176 689* | *2 674 311* | ***2 000 000*** |

**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 iekļauta 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 (jauna elektrovilcienu ritošā sastāva iegāde, remontu centra būvniecība, un vilcienu ražošanas uzraudzība) ir tieša ietekme uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci. 32 jaunu elektrovilcienu, rezerves daļu fonda 5 gadiem un elektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādes, kā arī vilcienu remontu centra izbūvei ilgtermiņa saistības tika apstiprinātas ar Rīkojumu Nr.385, un ietekme uz vispārējās valdības budžetu tika saskaņota Ministru kabineta sēdes protokollēmumā (prot.Nr.33, 84.§) Informatīvais ziņojums “Par jauno elektrovilcienu projektu” (TA-1342).Vienlaicīgi ar valsts budžeta ilgtermiņa saistību uzņemšanos ir nepieciešams apstiprināt izmaiņas ietekmei uz vispārējās valdības sektora budžeta bilanci (fiskālo telpu) elektrovilcienu projektā (elektrovilcienu ražošanas uzraudzība un izmaiņas vilcienu servisa centra izveides termiņā).Zemāk tabulās atspoguļotas izmaiņa, kas saistītas ar elektrovilcienu ražošanas uzraudzību un izmaiņām servisa centra izveides laikā) un kas veido izmaiņas uz vispārējās valdības budžetu. Tabulās atspoguļota konkrēto projektu (32 elektrovilcienu, rezerves daļu fonda 5 gadiem un elektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādes, ražošanas uzraudzības izmaksas un vilcienu remontu centra izbūve) ietekme uz vispārējās valdības budžetu, paredzot pieejamo ES Fondu finansējumu 2022. gadā.**PV ietekme uz vispārējās valdības budžetu (attiecīgā gada fiskālo telpu)** Realizējot elektrovilcienu projektu (32 elektrovilcienu (EV), rezerves daļu fonda 5 gadiem un elektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādes, ražošanas uzraudzības izmaksas, kā arī vilcienu remontu centra izbūve), rodas sekojoša ietekme uz vispārējo valdības budžetu:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| EV un Remontu centra ietekme pirms izmaiņām\*\* | 149 000 | 4 700 000 | 9 151 000 | 175 441 753 |
| Ev ražošanas uzraudzības aplēse\*\*\* | *-* | *-* | *-* | *1 437 500* |
| *Remontu centra izmaksu aplēšu izmaiņa* | *-* | *-4 700 000* | *-9 092 000* | *989 238* |
| *ES Fondu līdzfinansējuma piesaiste* | *-* | - | *-* | *-114 211 073* |
| Pēc izmaiņām EV un REMONTU centra projektos | 149 000 | - | 59 000 | 63 657 418 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2023 | 2024 | 2025 | KOPā |
| EV un Remontu centra ietekme pirms izmaiņām\*\* | 66 447 000 | - | - | **255 888 753** |
| Ev ražošanas uzraudzības aplēse\*\*\* | *562 500* | *-* | *-* | ***2 000 000*** |
| *Remontu centra izmaksu aplēšu izmaiņa* | *4 989 200* | *5 860 172* | *1 953 390* | ***-*** |
| *ES Fondu līdzfinansējuma piesaiste* | *-* | *-* | *-* | ***-114 211 073*** |
| Pēc izmaiņām EV un REMONTU centra projektos | 71 998 700 | 5 860 172 | 1 953 390 | **143 677 680** |

*\*Izmaiņas bez mīnuss zīmes apzīmē negatīvu ietekmi uz vispārējās valdības budžetu.**\*\* Ietekmes aprēķins tiek veikts tikai no elektrovilcienu projekta (32 elektrovilcienu, rezerves daļu fonda 5 gadiem un elektrovilcienu uzturēšanas iekārtu iegādes, kā arī vilcienu remontu centra izbūve).**\*\*\* Ietekmes aprēķinā elektrovilcienu ražošanas uzraudzības izmaksas tiek atzītas proporcionāli pieņemot katru individuālu elektrovilcienu ekspluatācijā.* |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija, AS “Pasažieru vilciens”.  |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Personas, kas izmantos pasažieru pārvadājumu par dzelzceļa pakalpojumus. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Rīkojuma projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Rīkojuma projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Rīkojuma projekts šo jomu neskar. |
| 5. |  Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Rādītāji | 2020. gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| 2021 | 2022 | 2023 |
| 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 | 4 700 000 | 0 | 15 053 400 | 0 | 125 923 040 | 0 | 0 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 4 700 000 | 0 | 15 053 400 | 0 | 125 923 040 | 0 | 0 |
| 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 | 4 700 000 | -4 700 000 | 15 053 400 | -7 151 000 | 125 923 040 | 0 | 0 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 4 700 000 | -4 700 000 | 15 053 400 | -7 151 000 | 125 923 040 | 0 | 0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Finansiālā ietekme | 0 | 4 700 000 | 0 | 7 151 000 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 4 700 000 | 0 | 7 151 000 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | X | 4 700 000 | X | 7 151 000 | X | 0 | 0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 4 700 000 | 7 151 000 | 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) | Šī dokumenta I daļas 2.punktā pievienots detalizēts apraksts attiecībā uz provizoriskajām servisa centra būvniecības izmaksām, kas sastāda 25,4 milj. *euro*. Konsultējoties ar atbildīgajiem speciālistiem un AS “Škoda Vagonka”, tika noteikti nepieciešamās ēkas aptuvenie izmēri ilgtermiņā efektīvi funkcionējošam servisa centram. Ņemot vērā servisa centra izmērus, tika veikts provizorisks nepieciešamo investīciju novērtējums, ārpakalpojuma konsultants SIA “Ernst & Young Baltic” veica šādas ēkas investīciju aprēķinu, kas provizoriski lēšamas 25,4 milj. *euro* apmērā (precīzākas būvniecības izmaksas būs iespējams noteikt tikai projektēšanas stadijā, izstrādājot servisa centra ražošanas tehnoloģiju). Remonta centra nodošana ekspluatācijā, laicīgi veicot projektēšanu un būvniecības iepirkumus, ir iespējama ne ātrāk, kā 2025. gada beigās.AS “Pasažieru vilciens” ir uzsācis sarunas ar starptautiska tirgus dalībniekiem, kas sniedz pakalpojumus vilcienu ražošanas uzraudzības prasību noteikšanā. Konsultējoties ar tirgus dalībniekiem, tika konstatēts, ka provizoriskās aplēses šāda ražošanas procesa uzraudzībai tiek lēstas aptuveni 2 milj. *euro* apmērā, taču precīza summa būs zināma pēc starptautiskā iepirkuma procesa noslēguma. |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Nav attiecināms. |
| 8. Cita informācija | Šīs daļas tabulā (1. līdz 5. punktam) atspoguļotas iepriekš apstiprinātās (MK Rīkojums Nr.385) valsts ilgtermiņa saistības un to izmaiņas pēc anotācijā aprakstītajām izmaiņām saistībā ar esošo elektrovilcienu iepirkumu (remonta centra būvniecību izmaksu aplēses izmaiņas un papildinājumi par ražošanas uzraudzību). Šajā informācijas apkopojumā netiek atspoguļota ietekme no paredzamās Eiropas Savienības Fondu piesaistes 23 elektrovilcienu iepirkuma atbalsta nodrošināšanā 2022. gadā.  |

|  |
| --- |
|  **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Rīkojuma projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| Rīkojuma projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| Rīkojuma projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas. | Satiksmes ministrija un AS “Pasažieru vilciens |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pār­valdes funkcijām un institucionālo struktūru.Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorga­nizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Rīkojuma projekta izpilde neietekmē iestāžu pārvaldes funkcijas un uzdevumus un tām pieejamos cilvēkresursus. Saistībā ar Rīkojuma projekta izpildi nav nepieciešams veidot jaunas institūcijas, likvidēt vai reorganizēt esošās. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza: valsts sekretāre I. Stepanova