**Deklasifikācijas datums: 27.09.2024.**

**Deklasifikācijas pamatojums: zudis ierobežotas pieejamības statusa noteikšanas pamats**

**INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS**

**Par Rail Baltica projekta pamattrases būvniecības iepirkumu**

1. **Par Rail Baltica projektu**

Rail Baltica projekts ir Eiropas standarta platuma dzelzceļa transporta Eiropas transporta tīkla (turpmāk – TEN-T tīkla) Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas elements, kas aptver četras Eiropas Savienības dalībvalstis – Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, un netieši arī Somiju, tālākā nākotnē paredzot maršruta pagarinājumu ar savienojumu Tallina – Helsinki (turpmāk – Rail Baltica projekts). Rail Baltica projekta mērķis ir savienot Baltijas valstis ar Poliju un pārējo Eiropas Savienību ar efektīvu, modernu, drošu, videi draudzīgu un tirgus prasībām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu. Šī ziņojuma mērķis ir informēt Ministru kabinetu par sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk – EDZL) izsludinātās konkursa procedūras ar sarunām „Rail Baltica pamattrases būvdarbi Latvijā” (identifikācijas Nr. EDZL 2021/6 CEF, turpmāk – Iepirkums) rezultātiem – ar personu apvienību „E.R.B. Rail Baltica JV” noslēdzamā līguma (turpmāk – Līgums) priekšmetu un saturu, kā arī tā finansēšanas kārtību.

1. **Publiskā iepirkuma konkursa procedūra ar sarunām un tās rezultāti**

Iepirkums tika organizēts, pamatojoties uz Klimata, inovāciju un tīklu izpildaģentūras (turpmāk – CINEA) Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – CEF) Finansēšanas līgumā Nr. INEA/CEF/TRAN/M2020/2428991 piešķirto finansējumu, 2018. gada 28. decembrī un 2021. gada 30. decembrī noslēgtajiem deleģēšanas līgumiem starp Satiksmes ministriju (turpmāk – Ministrija) un EDZL. Ņemot vērā minēto, 2021. gada 4. jūnijā, pamatojoties uz EDZL valdes lēmumu Nr. 1.3.-VL./2021/49, iepirkuma organizēšanai tika izveidota iepirkuma komisija (turpmāk – Iepirkuma komisija). Iepirkuma komisijas ietvaros darbojās deviņi locekļi no EDZL un trīs no RB Rail AS (turpmāk – RBR), kā arī eksperta statusā tika piesaistīti deviņi eksperti no EDZL, seši no RBR, viens no Satiksmes ministrijas un vēl 18 no citām institūcijām[[1]](#footnote-2). RBR uzdevumā līguma dokumentācijas izstrādē piedalījās un fneatkarīgu izvērtējumu 2022.gada maijā – jūnijā veica starptautiskais zvērinātu advokātu birojs “SORAINEN”.

Iepirkuma pirmā kārta tika izsludināta 2021. gada 12. novembrī, kā rezultātā 2022. gada 3. martā saņemti seši piedāvājumi no starptautiskām personu apvienībām. Sekojoši 2022. gada 26. jūlijā pieņemts lēmums par piecu personu apvienību kvalificēšanos otrajai kārtai. Iepirkuma otrās kārtas iepirkuma dokumentācijas izstrādē tika piesaistīti starptautiski konsultanti ar ievērojami pieredzi, tostarp, specifisku līgumu mehānismu izstrādē saskaņā ar augsta līmeņa starptautiskiem standartiem[[2]](#footnote-3).

Iepirkuma otrā kārta tika izsludināta 2022. gada 2. septembrī, kā rezultātā saņemti divi piedāvājumi no divām personu apvienībām – „E.R.B. Rail Baltica JV” un IC İçtaş İnşaat Sanayi̇ ve Ti̇caret A.Ş. un Doģuş İnşaat Ve Ti̇caret A.Ş.(turpmāk – *ICTAS-DOGUS)*. Ņemot vērā saņemto negatīvo rekomendāciju no Valsts drošības dienesta attiecībā uz personu apvienību *ICTAS-DOGUS*, iepirkuma ietvaros paredzētās procedūras noteiktajā kārtībā uz sarunām 2023. gada 26.-28. jūnijā un 11.-12.jūlijā tika uzaicināts viens pretendents – personu apvienība „E.R.B. Rail Baltica JV”. Sarunu rezultātā tika saņemts galīgais piedāvājums (informācija par to, ka uz sarunām ir uzaicināta viena personu apvienība netika publiskota).

Par iepirkuma uzvarētāju, atbilstoši iepirkuma komisijas 2023. gada 29. augustā pieņemtajam lēmumam, tika atzīta personu apvienība „E.R.B. Rail Baltica JV” (turpmāk – Uzņēmējs). Uzņēmējs sastāv no trīs personu apvienības dalībniekiem – Eiffage Génie Civil SAS reģ. Nr. FR45352745749, Rizzani de Eccher S.p.A reģ. Nr. IT00167700301 un Budimex S.A. reģ. Nr. PL5261003187.

Personu apvienības ICTAS-DOGUS pilnvarotais pārstāvis 2023. gada 8. septembrī Iepirkumu uzraudzības birojā iesniedza sūdzību saistībā ar personu apvienības izslēgšanu no iepirkuma, lūdzot atzīt iesniedzēja izslēgšanu no iepirkuma procedūras, pamatojoties uz Valsts drošības dienesta rekomendāciju, par prettiesisku. Ievērojot Ministru kabineta 2021. gada 6. jūlija noteikumu Nr. 508 „Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas, drošības pasākumu un darbības nepārtrauktības plānošanas un īstenošanas kārtība” 16. punkta prasības, valsts drošības iestādēm, tai skaitā, Valsts drošības dienestam, ir tiesības pārbaudīt komersantus, kuri sniedz Eiropas kritiskās infrastruktūras funkcionēšanai nozīmīgus pakalpojumus.

Attiecīgi Valsts drošības dienests pārbaudīja abus pretendentus otrās kārtas ietvaros. Ņemot vērā šādas rekomendācijas mērķi, ievērojot sabiedrības drošības intereses, secināms, ka negatīva rekomendācija nepieļauj iespēju slēgt iepirkumu līgumu ar pretendentu. 2023. gada 28. septembrī notika Iepirkumu uzraudzības biroja organizēta sūdzības izskatīšanas sēde un 2023. gada 17. oktobrī tika pieņemts lēmums (turpmāk – Lēmums) par sūdzības noraidīšanu un atļauju EDZL slēgt līgumu.

Administratīvā rajona tiesa ar 2023. gada 9. novembra lēmumu ierosināja administratīvo lietu par ICTAS-DOGUS prasību par Lēmuma pārsūdzēšanu. Tiesas nolēmums par šo prasību vēl nav pieņemts. Vienlaikus pieteicējs iesniedza tiesā arī pieteikumu par pagaidu aizsardzības noregulējuma piemērošanu, lūdzot tiesai aizliegt EDZL noslēgt Līgumu. Ar Administratīvā rajona tiesas 2023. gada 28. novembra lēmumu šī prasība tika noraidīta.[[3]](#footnote-4)

Jāvērš uzmanība, ka par iepirkuma uzvarētāju atzītajam Uzņēmējam ir ievērojami resursi (kopējais ikgadējais apgrozījums ir aptuveni 23 miljardi *euro*, kopējais darbinieku skaits aptuveni 80 000), kā arī pieredze līdzīgos, kā arī tehniski komplicētākos projektos, piemēram:

1. **Eiffage Genie Civil (grupas apgrozījums 2022. gadā 20,3 miljardi *euro*; 73500 darbinieku)**

* Perpignan-Figueras dzelzceļa līnija starp Franciju un Spāniju (1,1 miljardi *euro*);
* Lyon-Turin līnijas tunelis SMP4 (645 milj. *euro*);
* Grand Paris 16. līnija (1,6 miljardi *euro*);
* High Speed 2 (London-Birmingham).

1. **Rizzani de Eccher (apgrozījums 2021.gadā 510 miljoni *euro*; 1600 darbinieku):**

* Dohas metro līnija „Red Line” (Katara);
* Tilts „Crown Princess Mary Bridge”(Dānija);
* Ātrvilciena metro projekts „Canada Line Rapid Transit Project” (Kanāda);
* Dubaijas metro līnija „Red and Green Metro Lines” (Apvienotie Arābu Emirāti).

1. **Budimex (apgrozījums 2022. gadā 1,8 miljardi *euro*; 5000 darbinieku):**

* Varšavas dzelzceļa stacijas modernizācija;
* E65 dzelzceļa līnijas modernizācijas Polijā;
* Dzelzceļa līnijas uz Gdiņas ostu modernizācija.

EDZL pirms Iepirkuma izsludināšanas veiktās analīzes ietvaros secināja, ka Iepirkuma dalīšana lotēs (daļās) sniegtu iespēju palielināt potenciālo pretendentu skaitu iepirkumā, tomēr EDZL pieņēma lēmumu šādu pieeju neīstenot vairāku apsvērumu dēļ.

Pirmkārt, gan tehniskās optimizācijas iespējas, gan apjomu ekonomija ir ievērojami lielāka viena līguma ietvaros, tostarp, piemēram, iespējas vienam uzņēmējam izmantot viena posma izrakumu materiālu, veidojot uzbērumu citos posmos. Otrkārt, būvprojektu, īpašumu un finansējuma pieejamības prognozes var radīt ievērojamus sarežģījumus nodrošināt pietiekamu darba apjomu vairākiem izpildītājiem vairāku līgumu ietvaros. Treškārt, viena līguma pieeja nodrošina darba efektivitātes ieguvumus, kas rastos būvuzņēmējam izmantojot iepriekšējos darbu posmos uzkrāto pieredzi par vietējo specifiku projektu īstenošanā. Ceturtkārt, projekta īstenošanai laikā nepieciešams būvuzņēmējs ar spēju mobilizēt lielus resursus darba izpildei. Šāda apjoma būvniecības uzņēmumiem nepieciešams prognozējams un plašs darbu sektors, ko iespējams sekmīgāk nodrošināt viena līguma ietvaros. Piektkārt, dalot līguma apjomu, vienīgais saprātīgais dalījums darbu īstenošanai būtu divas lotes – dienvidu un ziemeļu (jo sliežu ceļu materiālu piegādei nepieciešama infrastruktūras apkopes punkta teritorija). Projekta attīstības stadija Latvijas ziemeļos nebija gana nobriedusi sekmīgai būvdarbu iepirkuma veikšanai un, pat tad, ja tā tāda būtu, rezultātā EDZL būtu saistoši divi līgumi, kuri savā starpā konkurētu par pieejamajiem resursiem, kā arī būtu nepieciešams finansēt divu dažādu līgumu augstas kvalifikācijas vadības komandas un FIDIC inženieru komandas, kas palielinātu ar līguma izpildi saistītās izmaksas. Savukārt ziemeļu iepirkuma atlikšana uz vēlāku laiku sarežģītu projekta mērķu sasniegšanu. Visbeidzot, Līguma kā „pamatlīguma” struktūra ievērojami samazina riskus, kas saistīti ar viena līguma izvēli – darbi tiek pasūtīti katrā no 63 būvatļaujām atsevišķi un sarežģījumu gadījumā EDZL kā pasūtītājam ir tiesības tālākus darbus nepasūtīt. Būtiski ņemt vērā, ka būvuzņēmēja esamība noslēgta līguma ietvaros CEF finansējuma pieteikumos ievērojami samazina risku pieteiktajai aktivitātei tikt noraidītai, tādejādi samazinot iespējamo risku pēc valsts budžeta finansējuma nepieciešamības.

Lai gan EDZL minētie argumenti ir pamatoti, jānorāda, ka izvēle veikt vienu iepirkumu visas pamattrases būvniecībai ir kritiski vērtējama ar sekojošiem apsvērumiem. Pirmkārt, lemjot konsolidēt visas Latvijas pamattrases (bez Rīgas daļas) būvniecību vienotā lotē, EDZL nav ievērojis starptautiskā kopuzņēmuma RBR veiktās starptautiskās būvniecības tirgus aptaujas rekomendācijas, tostarp attiecībā uz optimālo būvniecības lotu skaitu, apjomu un tvērumu Latvijā. Ir pamats secināt, ka šim faktoram ir bijusi tieša ietekme uz salīdzinoši zemo pretendentu skaitu šajā Iepirkumā, kā rezultātā konkursa noslēgumā palicis tikai viens kvalificējams pretendents. Tāpat kritiski vērtējams arī fakts, ka Baltijas valstis nav spējušas vienoties par vienotu pieeju pamatlīnijas būvniecības darbu organizēšanā, tā vietā izvēloties krasi atšķirīgas pieejas, tostarp lotu apjoma un tvēruma kontekstā. Šis fakts, visticamāk, arī mazinājis kvalificētu starptautisko dzelzceļa infrastruktūras būvniecības uzņēmumu interesi. Otrkārt, viens būvnieks visā pamattrasē palielina riskus, kas saistīti ar konkrētā pretendenta spēju kvalitatīvi un laicīgi veikt pasūtītos būvdarbus. Arī iepirkuma forma radījusi lielāku nenoteiktību par apakšuzņēmējiem, kas tiks piesaistīti Līguma īstenošanas laikā, kā arī palielinājusi riskus, kas saistīti iespējamām aizliegtām vienošanām būvniecības uzņēmumu vai piesaistīto apakšuzņēmumu starpā. Treškārt, vienas lotes pieeja neļauj salīdzināt būvnieka piedāvāto līgumcenu ar līdzvērtīgiem piedāvājumiem citās lotēs, kā arī neļaus vērtēt būvnieka veikto darbu ieviešanas kvalitāti un tempu ar salīdzinošiem objektiem būvniecības laikā.

Secināms, ka, lai gan izvēle veikt kopīgu iepirkumu uz visu būvniecības trasi ir pamatota, tā visticamāk samazinājusi potenciālo iepirkuma pretendentu skaitu, palielinājusi kopējas iepirkuma izmaksas, kā arī paaugstinājusi noteiktus projekta ieviešanas riskus. Svarīgi arī, ka, atbilstoši sākotnējiem plāniem, iepirkumu bija plānots pabeigt 2022. gada decembrī, un kopumā iepirkuma procedūra kavējusies gandrīz par gadu.

1. **Līguma priekšmets un saturs**

Līguma priekšmets ir Rail Baltica pamattrases ārpus Rīgas būvdarbi, kas iekļauj sevī dzelzceļa apakšbūvi – uzbērumu, ceļa pārvadus un dzelzceļa virsbūvi – sliežu ceļus u.c. saistīto infrastruktūru. Aptuvenais dzelzceļa trases garums 225 līdz 235 km. Minētie darbi ir sadalīti divos reģionos – dienvidu (aptuveni 130 km garumā) un ziemeļu (aptuveni 100 km garumā), kuri savukārt sadalīti īsākos posmos jeb būvatļaujās (garumā no 1 km līdz 20 km).

Tāpat efektīvai līgumā paredzēto darbu vadībai ar līgumu tiek paredzēta pastāvīgu komandu iesaiste pēc to mobilizācijas:

* Galvenā vadības komanda;
* Reģionālās vadības komandas (dienvidu un ziemeļu daļās);
* Būvatļauju (posmu) vadības komandas;
* Dzelzceļa vadības komanda (4. posma ieviešana – dzelzceļa sliežu darbu izbūve).

Būvdarbu veicēja/Uzņēmēja līgums izstrādāts, balstoties uz pasaulē atzītās Starptautiskās Inženieru konsultantu federācijas FIDIC līgumu noteikumiem (FIDIC Sarkanā grāmata – jaunākais, 2017. gada izdevums). FIDIC līguma administrēšanai un būvuzraudzības veikšanai iepirkuma rezultātā ir piesaistīts FIDIC inženieris (FIDIC Baltā grāmata) – Itālijas valstij (Itālijas dzelzceļam – *Ferrovie dello Stato Italiane*) piederošs inženierpakalpojumu uzņēmums „Italferr S.p.A.” reģ. Nr. 06770620588 (apgrozījums 270 miljoni *euro*; 2125 darbinieki) (turpmāk – Inženieris), ar ko līgums noslēgts 2023. gada 19. jūlijā.

Būvdarbu veicēja līgums sastāv no:

* FIDIC Sarkanās grāmatas vispārīgajiem noteikumiem, speciālo noteikumu A un B daļām, kā arī administratīvajiem noteikumiem (kopā 124 dokumenti un 1777 lappuses),
* finanšu dokumentācijas (kopā 4781 pozīcija),
* tehniskās dokumentācijas (kopā 8444 dokumenti),
* iepirkuma dokumentācijas un iepirkuma laikā sniegtajiem skaidrojumiem gan no EDZL, gan Uzņēmēja puses (kopā sniegti 659 skaidrojumi).

Administratīvie noteikumi detalizēti definē līguma administrēšanas kārtību un līguma izpildē pielietojamos mehānismus. Šie mehānismi satur aptuveni 50 dažādās administratīvās procedūras, kas regulē līguma uzbūvi. Šīs procedūras tika izstrādātas specifiski šim līgumam, ņemot vērā Rail Baltica projekta institucionālo un pārvaldības struktūru.

Līgumā nav iekļauti dzelzceļa energoapgādes (ENE) un signalizācijas un vadības (*Control-Command and Signalling – CCS*) inženiersistēmu būvdarbi un tos veiks RBR noteikti inženiersistēmu būvdarbu veicēji. Vienlaikus, no konkrētajiem līgumiem izriet darbi un pienākumi pušu savstarpējās sadarbības koordinēšanā un vadībā, kas arī ir definēti Uzņēmēja līgumā ietvertajos administratīvajos noteikumos. Šo būvdarbu veicēju noteikšana tiek veikta pašlaik notiekošajos RBR iepirkumos – materiālu iepirkumu un to piegādes organizēšana tiek segta no CEF 6 un CEF 9 aktivitātēm „*Consolidated supply of construction materials*”.

Saskaņā ar RBR izstrādāto programmu *Delivery Programme 2030*[[4]](#footnote-5), būvprojektēšanas uzsākšana ENE un CCS inženiersistēmām paredzēta 2025. gadā, bet būvdarbu uzsākšana 2027. gadā (ENE) un 2028. gadā (CCS). Vēršam uzmanību, ka Līgumā ietvertās prasības attiecībā pret RBR projekta ieviešanas funkcijām (būvprojektu izstrāde, autoruzraudzība, ENE, CCS, konsolidēto materiālu iepirkums, darba drošības standarti un procedūra, u.c.) ir izstrādātas ciešā sadarbībā ar Iepirkumā iesaistītajiem RBR speciālistiem un iekļautas Līgumā nemainītā veidā pēc RBR speciālistu apstiprinājuma saņemšanas.

Līgumā ir iekļauti vides aizsardzības un ilgstpējīgas būvniecības principi, piemēram, būvniecības tehnikai jāatbilst vismaz *Euro* V izmešu normai, kā arī būvdarbos tiek izmantoti pārstrādāti materiāli, piemēram, asfalts, stiegrojums u.c.

Ņemot vērā Rail Baltica projekta laika grafiku un aktuālo projekta izpildes statusu, līguma izpildei par piemērotu atzīta ietvarlīguma pieeja (detalizētāka informācija par to ietverta 6. nodaļā), kas pieļauj katru būvatļaujās iekļauto darbu atsevišķu pasūtīšanu, proti, ievērojot šo principu, būvdarbi katrā no būvatļaujām var tik pasūtīti tikai tad, kad ir nodrošināta būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu kumulatīva izpilde (pieejamība):

* Būvprojekti tiks pabeigti pakāpeniski (būvatļauja pēc būvatļaujas);
* Zemju atsavināšana tiks pabeigta pakāpeniski;
* Pieteikšanās CEF un valsts finansējumam notiek pakāpeniski (gada cikls).

Ievērojot šo principu, darbu pasūtīšana tiek uzsākta pēc visu iepriekšminēto priekšnosacījumu izpildes – sekojoši abas līgumslēdzējas puses paraksta darbu uzsākšanas aktu, tādējādi uzņemoties saistības.

1. **Līguma izmaksas un finansējums**
   1. **Līguma kopējā summa**

Kopējā līguma summa 3 698 833 521 *euro* ir ietvarlīguma summa un darbu posmi tiks pasūtīti atbilstoši finansējuma pieejamībai – gan CEF, gan valsts līdzfinansējuma ietvaros. Līgumā obligāti pasūtāmie darbi sastāda četras būvatļaujas, kurām pieejams finansējums 116 943 000 *euro* apjomā no CEF8 finansēšanas avota, taču kopā šobrīd jau ir pieejams finansējums 6 būvatļaujām 165 443 000 *euro* apmērā. Līgumā ietvertie darbu apjomi balstīti uz RBR projektēšanas konsultantu (projektētāju) sniegtajiem datiem iepirkuma laikā, kuriem veikts turpmāks ekspertu izvērtējums.

Vienlaikus vēršam uzmanību, ka iepirkuma procedūras ietvaros veiktās sarunu procedūras rezultātā Uzņēmēja sākotnējā piedāvājuma kopējā Līguma summa samazinājās par aptuveni 9,8%, t.i., par aptuveni 400 miljoniem *euro*. Izmaksas primāri tika ietaupītas balstoties uz sarunu procedūrā sniegtajiem precizējumiem par risku sadalījumu būvniecības laikā, kas ļāva pretendentam samazināt apdrošināšanas izdevumus, kā arī diskusijām par atsevišķu vienību izcenojumu Līgumā.

Atbilstoši 2021. gada veiktajām aplēsēm par projekta izmaksām, pamattrases izmaksas bija plānotas 3 272 268 *536* *euro* apmērā bez indeksācijas un PVN. Tomēr balstoties uz RBR veikto jaunāko projekta izmaksu-ieguvumu analīzi, kas aktualizēta 2023. gadā (turpmāk - IIA), pilna tvēruma Rail Baltica pamattrases būvniecības izmaksas Latvijā ir aplēstas kā **6,243 miljardi EUR[[5]](#footnote-6)**. Jāņem vērā, ka IIA pašlaik vēl ir izstrādes stadijā un tiks pabeigta 2024. gada sākumā. Vienlaikus, ņemot vērā, ka šīs aplēses ir ievērojami pieaugušas kopš 2021. gada, RBR šobrīd strādā pie scenārijiem, kuru rezultātā kopējās trases izmaksas tiks optimizētas. Šī summa arī neņem vērā iespējamo izmaksu ietaupījumu rašanu caur tehnisko risinājumu optimizāciju vai, piemēram, iespējamās neprecizitātes būvprojektu darba apjomu aplēsēs, kas radušās nepietiekošā būvprojektēšanas progresa dēļ uz finanšu formas izstrādes brīdi, kā rezultātā summa varētu samazināties.

Kopējo izmaksu sadalījums atbilstoši saņemtajam personu apvienības „E.R.B. Rail Baltica JV” galīgajam piedāvājumam skatāms 1. tabulā. Izmaksas norādītas ieskaitot virsizdevumus un peļņu, bet neieskaitot indeksāciju un apdrošināšanas izmaksas.

**Būvdarbu Līguma izmaksu pozīciju sadalījums, *euro***

1.tabula

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Kopējās izmaksas, *euro*** | **Plānotais ārējais finansējums** | **Valsts budžeta līdzfinansējums** |
| Cilvēkresursi, DRCP fāze[[6]](#footnote-7), nodevumi un izpilddokumentācija | 91 086 546 | 77 423 564 | 13 662 982 |
| Būvlaukumu izveide un saistītās izmaksas | 241 797 705 | 205 528 049 | 36 269 656\* |
| Pastāvīgie darbi  Būvdarbu bāzes Iecavā un Skultē un saistītās izmaksas | 62 576 749 | 35 981 631 | 26 595 118 |
| Pastāvīgie darbi | 2 881 909 851 | 2 449 623 373 | 432 286 478\* |
| Konsolidēto materiālu uzstādīšana un saistītās izmaksas[[7]](#footnote-8) | 415 505 089 | 353 179 326 | 62 325 763 |
| Uzturēšanas starp kārtām izmaksas, ja darbi netiks veikti no infrastruktūras pārvaldītāja puses*[[8]](#footnote-9)* | 5 957 581 | 0 | 5 957 581\*\*\*\* |
| **Kopējā Līguma summa, *euro* (neskaitot PVN)** | 3 698 833 521 | 3 121 735 943 | 577 097 578 |
| **Kopējā Līguma summa, *euro* (ieskaitot PVN)** | 4 475 588 560 | 3 121 735 943 | 1 353 852 617 |
| Aktuālais CEF piešķīrums, bez PVN | 165 443 000 | 122 256 550 | 43 186 450\*\*\*\* |
| Plānotais CEF piešķīrums, bez PVN, līdz 2030. gadam | 1 162 300 000 | 987 955 000\*\*\* | 174 345 000\*\*\* |
| Nepieciešamais finansējums (citi avoti bez CEF) bez PVN | 2 371 090 521 | 1 185 545 260\*\*\* | 1 185 545 261\*\*\* |

\*Valsts budžeta ietekme sadaļās “Būvlaukumu izveide un saistītās izmaksas” un “Pastāvīgie darbi” nav precīzi nosakāma, jo Daugavas dubultā tilta gadījumā valsts līdzfinansējuma daļa pārsniegs 15%, tomēr pašlaik tā nav precīzi nosakāma.

\*\* PVN likme šī Informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdī ir 21 %.

\*\*\* sadalījums ir indikatīvs, jo CEF finansējuma likme var mainīties un ministrijai var neizdoties piesaistīt plānoto ārējo finansējumu

\*\*\*\* tā kā uzturēšana starp kārtām var tikt finansēta tikai no valsts budžeta līdzekļiem, būvdarbu līguma izmaksu sadalījumā nesaglabājas CEF8 un CEF9 finansēšanas līgumu finansējuma : līdzfinansējuma likmes

Sākotnēji plānots finansējumu Līguma ieviešanai segt no jau apstiprinātā finansējuma CEF 8 un CEF 9 uzsaukumos, kā arī no nākotnes CEF uzsaukumiem un valsts budžeta līdzfinansējuma. Svarīgi norādīt, ka šobrīd nav precīzi zināms, cik liels finansējums no CEF Latvijai būs pieejams līdz 2030. gadam. Pašreizējās aplēses rāda, ka papildu CEF finansējumam varētu būt nepieciešams 2 371 090 521 *euro* finansējums. Tāpat, ņemot vērā 2023. gada IIA, kurā kopējās projekta ieviešanas izmaksas ir pieaugušas vismaz 4,1 reizi, minētā papildu nepieciešamā finansējuma apjoms varētu vēl pieaugt. Šobrīd arī nav zināms, kā sarunas par nākamo ES daudzgadu budžetu ietekmēs EISI finansējuma pieejamību sākot no 2028. gada. Tādēļ ir iespējams, ka arī šajā līgumā paredzēto būvdarbu izpildei būs nepieciešams strādāt pie alternatīvā finansējuma piesaistes jau sākot no 2025. gada. Lai risinātu alternatīvā finansējuma piesaistes jautājumu, Satiksmes ministrija informatīvajā ziņojumā „Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu” (ID Nr. 23-TA-3176-IP) analizējusi iespējas piesaistīt citas ES programmas, tostarp Atveseļošanās un noturības mehānismu, starptautisko finanšu institūciju aizdevumus un pamatkapitāla finansējumu, kā arī izmantot publiskās – privātās partnerības modeļus, pamatā koncesiju.

Ņemot vērā, ka būvprojekti, uz kuriem balstīta līguma summa uz konkursa laiku, kā arī uz 2023. gada novembri vēl ir saskaņošanas stadijā un tajos ir iespējami precizējumi, tomēr ir saņemts pirmais apstiprinātais būvprojekts – dienvidu reģionālās būvdarbu bāze (IMF BP1) un CEF 8 ietvaros esošo četru būvatļauju būvprojekti saskaņā ar informāciju no RBR, varētu tik apstiprināti 2024. gada sākumā. Tāpat jāņem vērā, ka katrai CEF 8 un CEF 9 iekļautajai būvatļaujai (posmam) aptuveni četrus mēnešus pirms Uzņēmējam tiks dots uzdevums uzsākt darbus minētajā būvatļaujā DRCP aktivitātes ietvaros, tiks noteikts būvdarbu izmaksu apjoms un gadījumā, ja tas pārsniegs pieejamo budžetu, EDZL kā pasūtītājam nav pienākums un tas nedrīkst uzdot uzsākt darbus. Ja finansējuma nepieejamības vai tehnoloģisku apsvērumu dēļ uzbēruma būvniecību nav iespējams turpināt ar sliežu ceļu izbūves darbiem, Līgums paredz iespēju Uzņēmējam uzsākt teritorijas uzturēšanas darbus līdz turpmākai finansējuma pieejamībai.

Līgumā ietverto virsizdevumu tvērums noteikts saskaņā ar Ministru kabineta 2017. gada 3. maija noteikumiem Nr. 239 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 501-17 "Būvizmaksu noteikšanas kārtība", t.i., ietver sevī papildu izmaksas, kuras saistītas ar būvlaukuma iekārtošanu, uzturēšanu, būvdarbu organizēšanu, vadīšanu, darba aizsardzību un apdrošināšanu, citas ar būvdarbu realizāciju saistītas izmaksas. Precīzai virsizdevumu noteikšanai, finanšu formā virsizdevumi ir sadalīti šādās grupās:

* Vispārīgie virsizdevumi – iekļauj tostarp, bet ne tikai, vispārīgās uzņēmuma darbības izmaksas, centrālo ofisu izmaksas, piedāvājuma sagatavošanas izmaksas, garantijas, galvenā ofisa vadības izmaksas, kas nav finanšu formā, kā arī citas attīstības/projekta izmaksas. Tiek piemēroti visiem darbiem finanšu formā.
* Būvatļaujas (posmu) vadības virsizdevumi – iekļauj tostarp, bet ne tikai, būvatļaujas (posma) komandu izmaksas, būvlaukuma izmaksas, kas nav finanšu formā, kā arī katras būvatļaujas (posma) garantijas. Tiek piemēroti visiem darbiem finanšu formā, izņemot sadaļas “Cilvēkresursi, DRCP fāze, nodevumi un izpilddokumentācija”. Šie izdevumi tiek apmaksāti tikai pastāvīgo darbu ietvaros.
* Darbu, kas saistīti ar konsolidēto materiālu pieeju vadības virsizdevumi - iekļauj tostarp, bet ne tikai, izdevumus, kas saistīti ar konsolidēto materiālu pieejas vadības darbiem, kas nav finanšu formā, kā arī Uzņēmēja riska koeficientu. Tiek piemēroti tikai darbiem finanšu formas sadaļā “Konsolidēto materiālu uzstādīšana un saistītās izmaksas”. Šie izdevumi tiek apmaksāti tikai par materiālu, kuru piegādi nodrošina RBR.
* Virsizdevumi (apdrošināšana, 2, 66%).Apdrošināšanu, ievērojot Ministru kabineta 2017. gada 3. maija noteikumu Nr. 239 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 501-17 "Būvizmaksu noteikšanas kārtība” 4. un 31. punktu, nodrošina būvdarbu veicējs (Uzņēmējs) (visu trīs Baltijas valstu atbalsta saņēmēji (nozaru ministrijas) nolēma neapdrošināt visu Rail Baltica projektu kopumā, bet gan atsevišķus tā līgumus. Šāds lēmums ir pamatots ar to, ka objektīvi nav iespējams noteikt kopējo projekta apjomu, ņemot vērā mainīgos projektēšanas risinājumus, kas bieži vien ir atkarīgi no trešo pušu gatavības sadarboties, un tādējādi nav zināms precīzs tā īstenošanas laika plāns, kas, tai skaitā, ir atkarīgs no CEF finansējuma pieejamības.
* Pastāvīgo darbu izmaksusadaļa finanšu formā ietver Līgumā ietvertos darbi, kuru rezultātā tiek izbūvēti dzelzceļa un/vai saistītās infrastruktūras elementi, piemēram, uzbēruma, tilta vai pārvada būvdarbi, ielu un autoceļu asfaltēšana vai inženiertīklu pārvietošana. Pastāvīgo darbu izmaksas sevī ietver arī izmaksas par Uzņēmēja iepirktajiem būvmateriāliem darbu veikšanai.

**Būvlaukuma izveides un saistīto izmaksu** sadaļa finanšu formā (304 374 453 *euro*) ietver:

* Centrālā (galvenā) ofisa, t.sk., Uzņēmēja galvenās komandas, Inženiera galvenās komandas, autoruzrauga un EDZL darba vietu iekārtošanu, uzturēšanu, komunālos maksājumus un demobilizāciju;
* Divu reģionālo būvdarbu bāzes teritoriju izveidi (pastāvīgie darbi), iekārtošanu, uzturēšanu būvdarbu laikā, komunālos maksājumus, demobilizāciju. Katras būvdarbu bāzes būvprojekts ietver sevī Rail Baltica infrastruktūras apkalpes punktu Skultē un Iecavā pirmo kārtu (kas būvdarbiem noslēdzoties, kalpos kā infrastruktūras apkalpes punkti infrastruktūras pārvaldītājam), kā arī ietver nepieciešamo aprīkojumu dzelzceļa izbūves materiālu piegādēm un darba vietas reģionālajām komandām, kas organizēs un kontrolēs materiālu piegādes, mehānismu un aprīkojuma pieejamību, kā arī organizēs būvdarbus reģionu ietvaros;
* Katras būvatļaujas (posma) moduļveida konteineru izvietošana, lai nodrošinātu katras konkrētās būvatļaujas (posma) ikdienā darbos iesaistīto būvnieku, būvuzraugu u.c. būvdarbos tieši iesaistīto darbinieku darba vietas, ka arī būvlaukuma teritorijas iekārtošanu, uzturēšanu būvdarbu laikā, komunālos maksājumus līguma termiņa laikā, kā arī demobilizēšanu. Tāpat ir ietverti pagaidu darbi, kā piemēram, rievsienu izbūve.

Līgumā ietvertā summa būvlaukuma izveides un saistīto izmaksu sadaļā atbilst citos EDZL pārraudzībā esošajos projektos noteiktajam apjomam, kā arī starptautiskajai praksei, nevajadzētu pārsniegt 15% no kopējās līguma summas atkarībā no sarežģītības un darbu apjomiem, it īpaši, ņemot vērā līguma apjomu, ievērojama apjoma būvdarbu teritoriju 230 km garumā (platība vairāk kā 1000 ha), kā arī kopējo līguma termiņu (96 mēneši).

**Konsolidēto materiālu iepirkums** – konsolidēto materiālu piegāde Rail Baltica projekta ietvaros tiek veikta ar centrālās iepirkumu iestādes – RBR starpniecību, ievērojot Nolīguma par līgumu slēgšanas shēmu[[9]](#footnote-10) (turpmāk – Nolīgums) prasības un īstenojot t.s. konsolidēto pieeju. Atbilstoši Nolīgumam, RBR nodarbojas ar dzelzceļa virsbūves materiālu – sliežu, gulšņu ar stiprinājumiem un palikām, balasta slāņa granīta šķembu, pārmiju un sliežu savienojumu un kabeļu kanalizācijas materiālu, kā arī Rail Baltica vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (*CCS*) apakšsistēmu un enerģijas apgādes apakšsistēmas (*ENE*) iepirkšanu. Vienlaikus, būvmateriālu sagādes izmaksas tiek segtas no būvniecības budžeta, bet materiālu sagādes iepirkumu organizēšana tiek segta no CEF 6 un CEF 9 aktivitātēm. Konsolidētās pieejas ietvaros iepriekš uzskaitīto materiālu iepirkšana tiek organizēta šādā kārtībā:

1. pēc līguma noslēgšanas puses saskaņo piegādes grafikus, piegādātājam tiek dota pieeja sagādes sistēmai (IT risinājumam);
2. no būvnieka tiek saņemta informācija par darbu organizācijas plānu un, tai skaitā, materiālu pieprasījumu, kuru ievieto sagādes plānošanas rīkā;
3. pašus pasūtījumus veic ieviesējinstitūcija (EDZL) vai deleģē būvniekam, pamatojoties uz saplānotajiem apjomiem periodā;
4. RBR konsolidē materiālu pieprasījumu par visām trim Baltijas valstīm, veic komunikāciju ar materiālu ražotājiem un risina piegādes jautājumus, veicot piegāžu ķēžu pārraudzību.

**Uzturēšana starp kārtām** paredz darbus, kuri tiek pasūtīti un apmaksāti gadījumā, kad Uzņēmējam nodotās teritorijas, kurās nenotiek būvdarbi, ir jāuztur saskaņā ar normatīvajiem aktiem līdz tās tiek nodotas atpakaļ EDZL, piemēram, zāles pļaušana, autoceļu uzturēšana u.c. Neatkarīgi no tā, kas veiks šos darbus – Uzņēmējs vai infrastruktūras pārvaldītāja iepirkuma ietvaros izvēlēts komersants, ir nepieciešams aprīkojums un personāls, kas rada izmaksas. Līguma finanšu formā ir ietvertas tipisku uzturēšanas darbu vienības izmaksas, kas ļaus precīzi noteikt veicamo darbu izmaksas analoģiski, ja infrastruktūras pārvaldnieks iepirktu šo pakalpojumu atsevišķi.

Tāpat ir nepieciešams ņemt vērā, ka FIDIC sistēmas būvniecības līgumos tiek izšķirti divi būtiski atšķirīgi termini attiecībā uz Līguma summu un līgumisko maksājumu kopsummu:

* Akceptētā Līgumcena (no angļu val. – *Accepted Contract Amount*): izpildītāja iepirkuma procedūru laikā par Darbu izpildi un pabeigšanu piedāvātā sākotnēja cena (bez PVN), kuru Līguma izpildes laikā var pārrēķināt (palielināt vai samazināt) saskaņā ar Līgumā paredzētajiem nosacījumiem, piemēram, paveikto darbu pārmērīšana (no angļu val. – *re-measurement*), indeksācija, izmaiņu rīkojumi, līguma grozījumi.
* Līgumcena (no angļu val. – *Contract price*): darbu vērtība Līguma izpildes beigās saskaņā ar Līgumā paredzētajiem nosacījumiem, kas ir pakļauta korekcijām, papildinājumiem un/vai atskaitījumiem saskaņā ar Līguma nosacījumiem, piemēram, paveikto darbu pārmērīšana (no angļu val. – *re-measurement*), indeksācija, izmaiņu rīkojumi, līguma grozījumi.

Tādejādi, Akceptētā Līgumcena ir summa, par kādu tiek noslēgts līgums, savukārt Līgumcena ir summa, par kādu līguma izpildes beigās ir veikta būvuzņēmēja rēķinu apmaksa.

Ņemot vērā augstāk minēto, sagaidāmā Līguma naudas plūsma aplūkojama 2. tabulā. 3.tabula savukārt atspoguļo indikatīvu darbu plānu apgūto investīciju izteiksmē 2024.-2030. gadam.

**Pamattrases būvdarbu līguma paredzētā naudas plūsma, *euro***

2. tabula

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| Noslēgts līgums ar personu apvienību „E.R.B. Rail Baltica JV”(bez PVN) | 33 302 851 | 184 764 276 | 467 275 246 | 934 458 117 | 968 648 919 | 904 363 470 | 206 020 640 |
| CEF finansējuma piešķīrums (CEF8 un CEF9), bez PVN\*\*\* | 24 816 450 | 82 721 500 | 57 905 050 | - | - | - | - |
| CEF finansējuma aplēse (var mainīties atkarībā no faktiskā piešķīruma)\*\*\*, bez PVN | 37 730 000 | 422 575 000 | 474 150 000 | 227 845 000 | 325 666 667\*\* | 325 666 667\*\* | 325 666 667\*\* |
| Atlikuma / deficīta aplēse (kumulatīvi) bez PVN | 29 243 599 | 320 532 224 | 64 779 804 | -706 613 117 | -642 982 252 | -578 696 803 | 119 646 027 |

\*2027. gadā, beidzoties piešķirtā finansējums attiecināmības periodam un būvniekam sasniedzot tā maksimālo kapacitāti, plānots apgūt uzkrāto EISI 2022. – 2026. gada finansējumu.

\*\* Skaitļi ir indikatīvi, ņemot vērā, ka aplēses par pieejamo finansējumu pēc 2027. gada būs pieejamas tikai pēc nākamajām sarunām par ES daudzgadu budžetu.

\*\*\* EISI finansējums un valsts līdzfinansējums

**Pamattrases būvdarbu līguma paredzētā naudas plūsma atbilstoši finansējuma avotiem\*, *euro***

3. tabula

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finansējuma avots** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** |
| **CEF8 un CEF9\*\*\*** | 24 816 450 | 82 721 500 | 57 905 050 |  |
| **CEF10 (pieteikums)\*\*** | 28 500 000 | 199 500 000 | 228 000 000 | 114 000 000 |
| **CEF11 un CEF12 (pieteikums)\*\*** |  | 200 000 000 | 200 000 000 | 100 000 000 |
| **MM3 (pieteikums)\*\*** | 9 230 000 | 23 075 000 | 46 150 000 | 13 845 000 |

\* Izmaksās nav iekļauts PVN; konsolidēto materiālu izmaksas, kuras iepērk un nodrošina RBR, uzturēšanas starp kārtām izmaksas; dīkstāves izmaksas. Papildus, tā kā nav zināms precīzs RBR būvprojektu iesniegšanas grafiks, naudas plūsmas sadalījums pa gadiem ir indikatīvs.

\*\*- tā kā norit CEF10 pieteikuma sagatavošana un MM3 pieteikuma rezultāti būs zināmi 2023.gada decembrī, un CEF11 un CEF12 pieteikuma sagatavošana sāksies 2024. un 2025. gados, skaitļi ir indikatīvi.

\*\*\* Tā kā CEF8 un CEF9 finansēšanas līgumi ir parakstīti, finansējums ietver CEF un valsts budžeta līdzfinansējumu, bez PVN.

Kopumā CEF8 un CEF9 projektu uzsaukumā Latvija saņēma 523 624 099 *euro* finansējumu, kas sevī ietver gan CEF finansējumu, gan valsts budžeta līdzfinansējumu. No tiem 165 443 000 *euro* tiks izlietoti Līgumā paredzēto darbu veikšanai. CEF10 un MM3 uzsaukumu rezultāti vēl nav zināmi, un tabulā norādītas šī brīža aplēses.

* 1. **Maksājumu principi un kārtība**

Līguma summa veidosies no Uzņēmējam izmaksājamās summas par darbiem, kas ir paveikti un kuru apjomi ir noteikti saskaņā ar Līgumu un norādītajām vienības cenu izmaksām, un kurus aprēķina un kontrolē Inženieris (saskaņā ar standarta FIDIC *re-measurement* līgumu, kas tiek pielietots vairumā publiskās infrastruktūras izbūves līgumos). Inženieris veiks detalizētu apjomu pārbaudi un šī uzdevuma veikšanai tiks piesaistīts kvalificēts Inženiera personāls, t.sk., vairāki tāmētāji no izmaksu kontrolētāju komandas, kas sastāv no dažādu nozaru speciālistiem, kas noteiks vai Uzņēmēja norādītie apjomi un veiktie darbi ir korekti.

Uzņēmējs reizi mēnesī EDZL iesniegs starpposma maksājuma pieteikumu (*IPC*) un tas saturēs darbus un apjomus, kas veikti kalendārā mēneša ietvaros un kuru izpildi un apjomus pārbaudīs Inženiera nozīmēti sertificēti tāmētāji (no angļu val. – *quantity surveyors*). Maksājumu dokumentācijas apstrāde EDZL norisināsies atbilstoši izstrādātajām iekšējām procedūrām saskaņā ar Starptautiskās inženierkonsultantu federācijas FIDIC, kuras ir sevišķi piemērotas un plaši pielietotas, lai administrētu liela mēroga infrastruktūras būvniecības objektu maksājumus, kā arī jau vairākus gadus tiek piemērotas Rīgas Centrālās stacijas un starptautiskās lidostas „Rīga” Rail Baltica stacijas būvobjektos. Ministrija rēķinus apmaksā 60 darba dienu laikā kopš to izrakstīšanas datuma, pamatojoties uz EDZL un FIDIC inženiera parakstītajiem pieņemšanas – nodošanas aktiem (turpmāk – PNA) un salīdzinot PNA minētos darbus ar būvniecības līgumos noteiktajiem darbiem.

Saskaņā ar  Publisko iepirkumu likuma 61. panta sesto daļu, Ekonomikas ministrijas 2020. gada Vadlīnijām būvdarbu līguma cenas indeksācijai, FIDIC standarta līgumu klauzulām par cenu indeksāciju un starptautiski atzītu būvniecības līgumu praksi (Eiropas Savienības Revīzijas palātas ieteikumi, Pasaules bankas ieteikumi), līgumā iestrādāts detalizēts mehānisms precīzai indeksācijas noteikšanai, ņemot vērā, ka indeksi tiks piemēroti specifiski gan darbaspēkam, gan materiāliem, gan mehānismiem un aprīkojumam. Indeksācija tiks precīzi noteikta katrai paveiktā darba sastāvdaļai (indeksu grupa) balstoties uz līgumā iekļautu formulu un tiks attiecināta tikai darbiem, kas ir norādīti finanšu formā kā indeksējami (konkrētās indeksu grupas līguma izpildes gaitā netiks mainītas). Indeksu avoti (detalizēts saraksts ir pieejams 2. pielikumā) ir gan vietējie – Latvijas Centrālā statistikas pārvalde, gan starptautiski – Eiropas Centrālā banka un MEPS International, ņemot vērā vai konkrētā resursa cenu galvenokārt ietekmē vietējais tirgus (darbaspēka gadījumā) vai starptautiskais tirgus (tērauda izstrādājumi, stiegrojums). Dažādais indeksu grozs ir izvēlēts kā riskus mazinošs pasākums visām līgumā iesaistītajām pusēm. Ņemot vērā gan līguma ļoti ievērojamo apjomu (3,7 miljardi *euro*), gan arī darbības laiku (96 mēneši):

* Atsevišķiem Rail Baltica pamattrases izbūvē nepieciešamajiem materiāliem, piemēram, cementam, Latvijā nav pieejami CSP indeksi vai, ja CSP indekss ir pieejams, tas var ievērojami pieaugt (piemēram, tēraudam) būvniecības nozares straujas “uzsilšanas” gadījumā, tai skaitā dēļ ievērojamā Rail Baltica projekta apjoma. Ņemot vērā, ka CSP indeksi neatspoguļo reālo materiālu vērtību starptautiskajā tirgū, vietējā CSP indeksa pielietošanas gadījumā tiktu negatīvi ietekmētas projekta izmaksas, t.sk., valsts budžets. Piemēram, MEPS ir pasaulē atzīts neatkarīgs tērauda tirgus datus analīzes veicējs, tādējādi MEPS indeksi sniedz objektīvāku informāciju par tērauda tirgiem, ņemot vērā, ka Rail Baltica vajadzībām tērauda izstrādājumi (piemēram, stiegrojums) tiks iepirkti starptautiskajos tirgos.
* Situācijai pēc krīzēm stabilizējoties un piegādes ķēdēm atbilstoši pielāgojoties, tirgus indeksi ir uzsākuši strauju lejupslīdi, kamēr CSP indeksi turpina uzrādīt augstu rādījumu vai pat kāpumu. Piemēram, tērauda tirgus indekss MEPS uzrāda stabilu kritumu tirgus cenās jau kopš 2022. gada jūlija, kamēr CSP statistikas indeksi turpina pieaugt. Šādā situācijā pasūtītājs ievērojami virs patiesās ietekmes pārmaksātu indeksācijas maksājumu.

**Bāzes indeksi** ir noteikti uz piedāvājuma iesniegšanas brīdi – **2023. gada jūliju** –iepirkuma ietvaros. **Indeksācijas rezultātā veikto darbu cena var gan pieaugt, gan samazināties, atkarībā no indeksu svārstībām pret bāzes indeksiem**.

* Attiecībā uz indeksāciju, Uzņēmējam ir jāiesniedz atsevišķs pieteikums reizi ceturksnī, kad indeksi ir oficiāli pieejami, par tajā paveiktajiem darbiem un pēdējā ceturkšņa mēneša starpposma maksājuma pieteikums ir apstiprināts no Inženiera puses. Indeksācijas aplēse tiek iekļauta CEF pieteikumu aprēķinos un tā ir attiecināma no CEF finanšu līdzekļiem, jo tās ir tiešās izmaksas, kas noteiktas publiskā iepirkuma procedūras rezultātā. Atbilstoši RBR projekta kapitālizmaksu noteikšanas metodoloģijai, projekta kapitālizmaksu aprēķinā ietvertais indeksācijas apjoms ir noteikts vidēji 6% gadā, t.sk., ņemot vērā paredzēto darbu uzsākšanas un pabeigšanas datumus (darbu ilgumu) saskaņā ar Rail Baltica projekta laika grafiku (*Delivery Programme 2030*). Gadījumos, ja līguma izpildes laikā iestājas liela mēroga ārēji riski, kuru ietekmē indeksi ievērojami pieaug, potenciāli izmaksu segšanai var būt nepieciešami valsts budžeta līdzekļi.

1. **Līguma kārtas**

Ņemot vērā būvdarbu priekšnosacījumu pieejamību, līgums ir sadalīts četrās kārtās. Kārta I un kārta II ir sadalīta divās daļās, ietverot darbus, par kuriem slēdzot līgumu tiek uzņemtas saistības (no angļu val. – *committed*), kā arī zemāk minētos atsevišķi pasūtāmos (no angļu val. – *optional*) darbus, bet kārta III un kārta IV satur tikai atsevišķi pasūtāmos darbus (*optional*):

1. **Darbi par kuriem tiek uzņemtas saistības (*committed*)** – garantēti būvdarbi un tiem nepieciešamie sagatavošanās darbi atsevišķu būvatļauju ietvaros, kas tiks uzticētas Uzņēmējam noslēdzot līgumu:
   * **Kārtas I ietvaros** – galvenās komandas mobilizēšana un galvenā ofisa ierīkošana; būvprojektu izskatīšanas un būvdarbu sagatavošanas fāzes (turpmāk – DRCP) vispārīgā daļa: vispārīgo vadības ziņojumu sagatavošana; galvenās komandas un galvenā ofisa izdevumu segšana 12 mēnešu apjomā; DRCP četrām būvatļaujām.

Šodarbu kopējās izmaksas tiek lēstas 10,8 miljonu *euro* apmērā un tās paredzēts segt no CEF 8 un CEF 9 pieejamā finansējuma.

* + **Kārtas II ietvaros** – dienvidu reģionālās komandas mobilizēšana; būvdarbi (dzelzceļa apakšbūve) četrām būvatļaujām dienvidu daļā; dienvidu reģionālās komandas izdevumu segšana 12 mēnešiem.

Šo plānoto darbu kopējās izmaksas tiek lēstas 113,2 miljonu *euro* apmērā un tās paredzēts segt no CEF 8 un CEF 9 pieejamā finansējuma.Detalizēts izmaksu pārskats atspoguļots tabulās Nr. 4-7.

**Kopā**: Aptuveni 124 miljoni *euro* no kuriem aptuveni 105,4 miljoni *euro* CEF līdzfinansējuma apmērs un aptuveni 18,6 miljoni *euro* valsts budžeta finansējums.

1. **Pasūtāmie darbi (*optional*)** – atsevišķi pasūtāmi darbi, kuru pasūtīšanai nepieciešama priekšnosacījumu (būvprojektu, zemju, finansējuma) pieejamība (iekļauti kopējā piedāvājumā summā):
   * **Kārtas I ietvaros** – Galvenās komandas mobilizēšana un apmaksa pēc sākotnējā 12 mēnešu perioda, t.i., līgumā definēto 81 mēnešu apmērā; DRCP vispārīgā daļa: būvprojektu izskatīšana; DRCP katras būvatļaujas ietvaros: dienvidu daļa un DRCP katras būvatļaujas ietvaros: ziemeļu daļa.
   * **Kārtas II ietvaros** – Būvdarbi (dzelzceļa apakšbūve) 27 būvatļaujām dienvidu daļā; dienvidu reģionālās komandas izdevumu segšana pēc 12 mēnešiem, t.i. līgumā definēto 33 mēnešu apmērā; reģionālās būvdarbu bāzes (dienvidu) būvdarbi dienvidu reģionālā ofisa ierīkošana (būvdarbu bāzes izbūves izmaksas paredzēts segt no CEF 9 pieejamā finansējuma).
   * **Kārtas III ietvaros** – ziemeļu reģionālās komandas mobilizēšana; būvdarbi (dzelzceļa apakšbūve) 32 būvatļaujām ziemeļu daļā; ziemeļu reģionālās komandas izdevumu segšana 48 mēnešu apmērā; reģionālās būvdarbu bāzes (ziemeļu) būvdarbi un ziemeļu reģionālā ofisa ierīkošana.
   * **Kārtas IV ietvaros** – Būvdarbi (dzelzceļa virsbūve) dienvidu un ziemeļu daļās; reģionālās būvdarbu bāzes (dienvidu) sliežu būvdarbi un reģionālās būvdarbu bāzes (ziemeļu) sliežu būvdarbi.

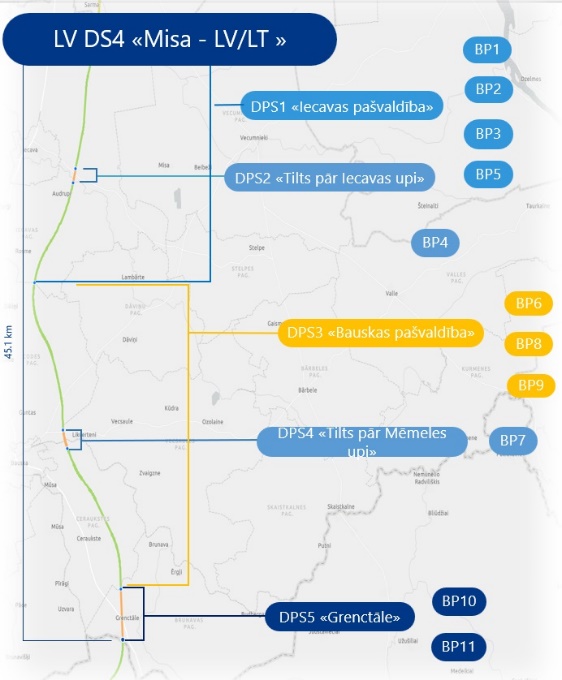
Šie darbi tiek pasūtīti, ja ir pieejams finansējums un citu kārtu ietvaros izbūvētā dzelzceļa apakšbūve nodrošina iespēju izbūvēt vismaz 25 km nepārtrauktu sliežu ceļu, tā kā sliežu ceļu izbūve mazākā apjomā nav tehnoloģiski un finansiāli efektīva, ņemot vērā, ka nepieciešams specifisks ritošais sastāvs, mehānismi un iekārtas, kas nav pieejamas Latvijā un ir jāpiegādā no citām Eiropas Savienības valstīm. Diemžēl, Baltijas valstis šobrīd vēl nav vienojušās par efektīvu un savstarpēji koordinētu dzelzceļa būvniecībai nepieciešamā ritošā sastāva un iekārtu nodrošināšanas stratēģiju un mēroga ekonomiju.

* 1. **Sākotnējie darbi un finansējums**

Pamatojoties uz būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu pieejamību uz 2023. gada septembri un Līgumā paredzētajiem darbiem, par kuriem, noslēdzot Līgumu, tiek uzņemtas saistības, kā arī kopējo būvdarbu stratēģiju, darbi Līguma sākuma posmā sāksies ar sekojošām aktivitātēm:

* Galvenās vadības komandas un dienvidu daļas reģionālās komandas mobilizēšana un galvenā ofisa iekārtošana – saskaņā ar Līgumu, izmaksu apjoms tiks precīzi noteikts, kad Uzņēmējs un Inženieris pēc līguma noslēgšanas iepazīsies ar situāciju attiecībā uz pieejamajiem būvprojektiem, zemēm, kā arī esošajiem un plānotajiem darbiem, t.sk., saskaņojot mobilizācijas plānu ar EDZL, lai izslēgtu nelietderīgu finanšu resursu izlietojumu;
* Būvprojektu izskatīšanas un būvdarbu sagatavošanas vispārējie darbi: vispārējie vadības ziņojumi – 604 000 *euro*;
* Dienvidu reģionālās būvdarbu bāzes būvdarbi (IMF BP1), *DRCP* ziņojumi; pieejams CEF 9 finansējums, būvprojekta izstrāde pabeigta un atsavināšanu paredzēts pabeigt 2023. gadā – saskaņā ar līgumu, izmaksu apjoms tiks precīzi noteikts, kad Uzņēmējs un Inženieris pēc līguma noslēgšanas iepazīsies ar situāciju attiecībā uz pieejamo būvprojektu, zemēm, kā arī esošajiem un plānotajiem darbiem, t.sk., saskaņojot mobilizācijas plānu ar EDZL, lai izslēgtu nelietderīgu finanšu resursu izlietojumu;
* Dzelzceļa apakšbūves darbi četrām būvatļaujām (DS4 BP1; DS4 BP2; DS4 BP4; DS4 BP7 – kopā aptuveni 12 km), kā arī būvprojektu izskatīšanas un būvdarbu sagatavošanas (*DRCP*) ziņojumi attiecīgajām būvatļaujām, kas ļaus novērst neprecizitātes, kā arī uzlabot būvdarbu organizāciju un samazināt kapitālizmaksas; pieejams CEF 8 finansējums, būvprojektu izstrāde un atsavināšana procesā – konkrēto darbu precīzs izmaksu apjoms tiks noteikts, kad būs pieejami visi četri RBR līguma ietvaros izstrādājamie būvprojekti un pirms Uzņēmējam tiks dots uzdevums uzsākt darbus minētajās būvatļaujās (EDZL nav pienākums uzdot uzsākt darbus, ja nav pieejams nepieciešamais finansējums);
* Dzelzceļa apakšbūves darbi vienai būvatļaujai (DS4 BP3, aptuveni 1 km), *DRCP* ziņojumi; pieejams CEF9 finansējums, būvprojektu izstrāde un atsavināšana procesā – konkrēto darbu precīzs izmaksu apjoms tiks noteikts, kad būs pieejami RBR līguma ietvaros izstrādājamais būvprojekts un pirms Uzņēmējam tiks dots uzdevums uzsākt darbus minētajā būvatļaujā (EDZL nav pienākums uzdot uzsākt darbus, ja nav pieejams nepieciešamais finansējums);
* Visu augstāk minēto būvatļauju būvdarbu uzsākšanas nosacījumu iestāšanās.

Veicamo būvdarbu vizuāls atspoguļojums pa projekta posmiem un apakšposmiem skatāms 1. attēlā:



CEF8 būvdarbu izmaksas finansēšanas līgumā iekļautajiem četriem posmiem (būvprojektiem) provizoriski ir aptuveni:

* **110 450 000 *euro*** (iekļauti virsizdevumi, peļņa un apdrošināšanas izmaksas, bet neieskaitot indeksāciju un PVN), un tos ir paredzēts finansēt no CEF8 T3.1.1. līdz T3.1.4. aktivitāšu līdzekļiem;
* CEF8 T3.1.1. līdz T3.1.4. aktivitātēm, ieskaitot ieviesējinstitūciju izmaksas aktivitāšu veikšanai, ir pieejami finanšu līdzekļi **118 860 943 *euro*** apmērā (neskaitot PVN). Detalizētāks aprēķins pieejams 4. tabulā.

**CEF 8 ietvaros T3.1.1. - T3.1.4. aktivitāšu īstenošanai piešķirtā finansējuma sadalījums pa finansējuma saņēmējiem, *euro*, neskaitot PVN**

4. tabula

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finansējuma avots, aktivitāte** | **Aktivitātes**  **Apraksts** | **Kopējais aktivitātes finansējums,**  ***euro* (neskaitot PVN)** | **Uzņēmums** | **Pakalpojuma būtība atbilstoši CEF pieteikumam** | **CEF līguma finansējums** | **CEF finansējums** | **Valsts budžeta līdzfinansējums[[10]](#footnote-11)** |
| CEF8,  T3.1.1. līdz T3.1.4. aktivitātes | *Pamattrases būvniecība Latvijā, dienvidu posms, I kārta* | 118 860 943  **116 943 000\*** | Uzņēmējs  (E.R.B. Rail Baltica JV) | *Apakšlīguma izmaksas* | **116 943 000\*** | **99 401 550** | **17 541 450** |
| EDZL | *Darbinieki, aprīkojums, komandējumi, uzturēšanās u.c. izmaksas, darbi un pakalpojumi* | 1 145 000 | 973 250 | 171 750 |
| RBR | *Darbinieki, komandējumi un uzturēšanās izmaksas* | 772 943 | 657 002 | 115 941 |

4. tabulā atspoguļotas CEF8 finansēšanas līguma aktivitātes T3.1.1. līdz T3.1.4., proti, Rail Baltica pamattrases Latvijā dienvidu posma būvniecības I kārta, norādot katram uzņēmumam aktivitātes īstenošanas ietvaros piešķiramo finansējumu konkrētu pakalpojumu veikšanai.

Būvdarbu izmaksas CEF9 finansēšanas līgumā iekļautajiem diviem posmiem (būvprojektiem) provizoriski ir aptuveni:

* **31 456 000 *euro*** (iekļauti virsizdevumi, peļņa un apdrošināšanas izmaksas, bet neieskaitot indeksāciju un PVN), un tos ir paredzēts finansēt no CEF9 T3.1.1. un T5.2.1. aktivitāšu līdzekļiem;
* CEF9 T3.1.1. un T5.2.1. aktivitātēm, ieskaitot ieviesējinstitūciju izmaksas aktivitāšu veikšanai, ir pieejami finanšu līdzekļi **50 824 462 *euro*** apmērā (neskaitot PVN).

Detalizētāks finansējuma sadalījums CEF9 ietvaros pieejams 5. un 6. tabulā:

**CEF9 finansējuma sadalījums, *euro*, neskaitot PVN**

5. tabula

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finansējuma avots, aktivitāte** | **Aktivitātes**  **apraksts** | **Kopējais aktivitātes finansējums,**  ***euro* (neskaitot PVN)** | **Uzņēmums** | **Pakalpojuma būtība atbilstoši CEF pieteikumam** | **Finansēšanas līguma aktivitātes kopējais budžets (CEF un valsts līdzfinansējums, bez PVN)** | **CEF finansējums** | **Valsts budžeta līdzfinansējums (bez PVN)** |
| CEF9,  T3.1.1. aktivitāte | *Apakškonstrukciju un inženiertehnisko būvju būvniecība, piekļuves ceļi:*  *DS4 DPS BP3, 156+000 – 157+000* | 15 857 749  **15 100 000\*** | E.R.B. Rail Baltica JV | *Apakšlīguma izmaksas* | **15 100 000\*** | **12 835 000** | **2 265 000** |
| EDZL | *Darbinieki, aprīkojums, citi darbi un pakalpojumi* | 632 000 | **537 200** | **94 800** |
| RBR | *Darbinieki, komandējumi un uzturēšanās izmaksas* | 125 749 | 106 887 | 18 862 |

5. tabula satur informāciju par CEF 9 finansēšanas līguma aktivitātes T3.1.1., proti, Rail Baltica pamattrases Latvijā apakškonstrukciju un inženiertehnisko būvju būvniecības un piekļuves ceļu būvniecību posmā DS4 DPS1 BP3 (Rail Baltica stacija „Iecava”), norādot katram uzņēmumam aktivitātes īstenošanas ietvaros piešķiramo finansējumu konkrētu pakalpojumu veikšanai.

**CEF 9 finansējuma sadalījums būvniecībai ārpus Rīgas, *euro*, neskaitot PVN**

6. tabula

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finansējuma avots, aktivitāte** | **Aktivitātes**  **apraksts** | **Kopējais aktivitātes finansējums,**  ***euro* (neskaitot PVN)** | **Uzņēmums** | **Pakalpojuma būtība atbilstoši CEF pieteikumam** | **CEF finansēšanas līguma konkrētās aktivitātes kopējais budžets (CEF un valsts līdzfinansējums, bez PVN)** | **CEF finansējums** | **Valsts budžeta līdzfinansējums[[11]](#footnote-12)** |
| CEF9,  T5.2.1. aktivitāte | *Iecavas būvdarbu bāzes teritorijas izveide pamattrases būvniecībai posmos: DS1, DS2 un Latvijā: 148+600 – 150+300* | 34 966 713  **33 400 000\*** | E.R.B. Rail Baltica JV | *Apakšlīguma izmaksas* | **33 400 000\*** | **10 020 000** | **23 380 000** |
| EDZL | *Darbinieki, aprīkojums, citi darbi un pakalpojumi* | 1 540 000 | 462 000 | 1 078 000 |
| RBR | *Darbinieki, komandējumi un uzturēšanās izmaksas* | 26 713 | 8 014 | 18 699 |

6. tabula atspoguļo detalizētu pārskatu par CEF9 finansēšanas līguma aktivitātes T5.2.1., proti, Iecavas būvdarbu bāzes teritorijas izveides un pamattrases būvniecības posmos DS1, DS2 un DS4 izmaksas, papildus norādot katram uzņēmumam aktivitātes īstenošanas ietvaros piešķiramo finansējumu konkrētu pakalpojumu veikšanai.

**Provizorisko būvdarbu izmaksu salīdzinājums ar CEF8 un CEF9 pieejamo finansējumu (bez PVN), *euro***

7. tabula

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finansējuma avots** | **Būvatļauja** | **Paredzamās būvdarbu izmaksas (D+E)** | **Izmaksas apjomam, kas nav iekļauts finansēšanas līgumā (dzelzceļa virsbūve u.c.)\*\*** | **Paredzamās būvdarbu izmaksas CEF8 un CEF9 ietvaros attiecināmajiem darbiem (C-D)\*** | **CEF**  **finansējuma avotos pieejamais finansējums** | **Rezerve pret CEF8 un CEF9 budžetu**  **(F-E)** | **CEF finansējums** | **Valsts budžeta līdzfinansējums** |
| **A** | **B** | **C** | **D** | **E** | **F** | **G** | **H** | **I** |
| **CEF8 Aktivitātes T.3.1.1. līdz T.3.1.4.** | DS4 BP1 | 49 743 308 | 16 259 240 | 33 484 068 | 116 943 000 | 6 493 043 | 99 401 550 | 17 541 450 |
| DS4 BP2 | 39 396 919 | 5 523 663 | 33 873 256 |
| DS4 BP4 | 31 502 596 | 5 502 229 | 26 000 367 |
| DS4 BP7 | 21 551 979 | 4 459 713 | 17 092 266 |
| **Aktivitātes T.3.1.1. un T.5.2.1.** | IMF BP1 | 30 005 401 | 0 | 30 005 401 | 33 400 000 | 3 394 599 | 10 020 000 | 23 380 000 |
| DS4 BP3 | 12 358 078 | 6 518 829 | 5 839 250 | 15 100 000 | 9 260 750 | 12 835 000 | 2 265 000 |
| **Kopā:** | | 184 558 281 | 38 263 673 | 146 294 608 | **165 443 000** | **19 148 392** | **122 256 550** | **43 186 450** |
| \*iekļauti virsizdevumi, peļņa, apdrošināšana, personāls, DRCP aktivitātes; nav iekļauta indeksācija un PVN **\*\*šie darbi nav iekļauti CEF8 un CEF9 ietvaros un tiks pieteikti turpmākajos CEF uzsaukumos,** kad izbūvētā dzelzceļa apakšbūve nodrošina iespēju izbūvēt vismaz 25km nepārtrauktu sliežu ceļu. Norādītajās izmaksās iekļautas provizoriskās konsolidēto materiālu izmaksas, bet nav iekļauta indeksācija un PVN. | | | | | | | | |
|

Ņemot vērā pieejamo finansējuma apjomu un pamatojoties uz RBR un tās konsultantu sniegto informāciju par attiecīgajiem būvprojektiem, ir provizoriski secināms, ka tas ir atbilstošs, lai nodrošinātu CEF 8 un CEF 9 ietvaros iekļauto posmu (būvprojektu) būvdarbu veikšanu nepārsniedzot CEF 8 un CEF 9 ietvaros piešķirto finansējumu. Gala izvērtējums DRCP fāzes ietvaros, t.sk., katras būvatļaujas izmaksu optimizācijas izvērtējums ir iekļauts Līgumā, kā būvdarbu veicēja uzdevums. Šo gala izvērtējumu, ieskaitot izmaksu optimizēšanas izvērtējumu atbilstoši Līgumam, jāapstiprina Uzņēmējam, Inženierim, EDZL un informācija par rezultātu tiks iesniegta Satiksmes ministrijai. Tāpat izmaksu vadības ietvaros, gadījumā, ja darbu apjoms pārsniegs pieejamo finansējuma apjomu, veikt darbu pielāgošanu CEF pieteikumu aprakstos definētā minimālā darbu apjoma ietvaros, tādējādi nepārsniedzot pieejamo finansējumu.

* 1. **Plānotie darbi un finansējums**

Finansējuma piesaiste turpmāko darbu pasūtīšanai un veikšanai tiek plānota no turpmākajiem Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – EISI, *Connecting Europe Facility*, CEF) uzsaukumiem. Noslēdzot līgumu ar Uzņēmēju, turpmākie (sākot no CEF 10) finansējuma pieteikumi tiks gatavoti ciešā sadarbībā ar līguma izpildē iesaistītajām pusēm, tādējādi nodrošinot, ka piesakāmā finansējuma apjoms būs pietiekošs piesakāmās aktivitātes realizēšanai.

Plānotie darbi un finansējuma avoti:

* Military Mobility 3 pieteikuma ietvaros pieteikta duālā tilta būvatļaujas (DS2 BP3) I kārta (plānotais finansējuma apjoms būvdarbiem pieteikumā 92,3 miljoni *euro*), būvprojektu un nekustamo īpašumu atsavināšanu paredzēts pabeigt 2024. gada martā. Provizoriskie projektu uzsaukuma rezultāti būs zināmi 2023. gada decembra beigās. Latvija ir pieteikusies 191 070 000 *euro*, finansējumam, tostarp duālā tilta pirmās fāzes būvniecībai, Salaspils multimodālā divējādas pielietojamības kravu termināļa papildu autoceļu pieslēguma projektēšanai un izbūvei, kā arī RCS Ziemeļu estakādes būvniecībai starp Prāgas un Maskavas ielām.
* CEF 10 finansējuma pieteikuma ietvaros piesakāmās būvatļaujas (atbilstoši līguma nosacījumiem indikatīvais ikgadēji pasūtāmais darbu apjoms ir 75 – 300 vai vairāk miljonu *euro* apmērā) atkarībā no būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu pieejamības, it īpaši no būvprojektu gatavības. Pašlaik ir uzsākta informācijas gatavošana un paredzamā finansējuma noteikšana CEF 10 pieteikuma ietvaros atbilstoši paredzamajai būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu pieejamībai un provizoriskais apjoms ir līdz 570 miljoniem *euro* Rail Baltica pamattrases būvdarbu līgumā ietvertajiem darbiem. Pieteikumu uzsaukums tika izsludināts 2023.gada septembrī, Rail Baltica projekta pieteikuma sagatavošana ir uzsākta, pieteikumu iesniegšanas termiņš 2024. gada 30. janvāris.
* CEF 11 finansējuma pieteikuma ietvaros piesakāmās būvatļaujas (atbilstoši līguma nosacījumiem indikatīvais ikgadēji pasūtāmais darbu apjoms ir 75 – 300 vai vairāk miljonu *euro* apmērā) atkarībā no būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu pieejamības, it īpaši no būvprojektu gatavības. Projektu pieteikumu uzsaukumu plānots izsludināt 2024. gada septembrī, pieteikumu iesniegšanas termiņš provizoriski būs 2025. gada janvāris.
* Būvniecības līguma darbu turpmākās kārtas tiks pieteiktas nākamo CEF uzsaukumu ietvaros.

Esošā Eiropas Savienības daudzgadu budžeta (turpmāk – MFF) ietvaros vēl iespējami CEF11 līdz CEF 13 projektu uzsaukumi, kuru prognozējamie apjomi būs minimāli – Latvijas finansējuma daļa labākajā gadījumā varētu būt 100 miljoni *euro* gadā. Tādejādi, līdz nākošā MFF perioda sākumam, Latvija labākā iznākuma rezultātā būs saņēmusi 1,9 miljardu *euro* finansējumu, sliktākā iznākuma rezultātā – 1,2 miljardus *euro*. Jāatzīmē, ka minētā summa attiecas uz visu Rail Baltica projektu nevis tikai uz pamattrases būvniecības darbiem.

MFF 2021. – 2027. sarunu laikā Latvijai izdevās panākt vēlamo finansējuma piešķīrumu prioritārajām ES budžeta programmām, tai skaitā, Rail Baltica dzelzceļa transporta projektam ar mērķi iekļaut Baltijas valstis Eiropas dzelzceļa tīklā. Vienlaikus, ņemot vērā projekta un tai skaitā, šī līguma izmaksas, arī nākamā MFF pēc 2027. gada sagatavošanas ietvaros nepieciešams nodrošināt aktīvu Rail Baltica projekta interešu pārstāvību Eiropas Savienības institūcijās, tādēļ Satiksmes ministrija aktīvi līdzdarbosies nacionālās pozīcijas sagatavošanā finansējuma piešķīruma palielināšanai un Rail Baltica projekta ietveršanai prioritārā ES budžeta programmā.

Nolūkā nodrošināt būvdarbu norisi atbilstoši būvniecības loģikai un maksimālajam iespējamajam tempam, kā arī apzinoties TEN-T regulā noteikto termiņu – 2030. gadu – TEN-T pamattīkla koridoru pabeigšanai, Satiksmes ministrija, pamatojoties uz Ministru kabineta ar Rail Baltica projekta īstenošanu saistīto starpnozaru jautājumu risināšanas tematiskās komitejas 2023. gada 7. jūlija sēdes Nr. 2 protokola 2. un 3. punktu[[12]](#footnote-13), sadarbībā ar kompetentajām iestādēm strādā, lai sagatavotu un ieviestu Rail Baltica projekta ilgtermiņa finansēšanas modeli (*Bridge Financing* *Model*). Jauna finansēšanas modeļa nepieciešamība ir saistīta ar pieejamā finansējuma sadrumstalotību un neparedzamību, kas liedz nodrošināt pilnvērtīgu projekta ilgtermiņa plānošanu, kā arī projekta pieteikumos uzrādīt CINEA piesakāmo aktivitāšu gatavību (*maturity*). Modeļa izstrādes mērķis ir nodrošināt priekšfinansējumu aktivitātēm, kas pieteiktas finansējumam EISI uzsaukumos, un apgrozāmos līdzekļus gada būvdarbu izmaksu apjomā, tas ir, aptuveni 300 miljoni *euro* gadā.

Ņemot vērā minēto, vēršam uzmanību, ka projekta ilgtermiņa finansēšanas modeļa izstrāde un ieviešana nepieciešama arī tādēļ, lai pēc iespējas izvairītos no informatīvā ziņojuma 6. nodaļā aplūkotajiem iespējamajiem riskiem saistībā ar dīkstāvi, kas radusies darbu pasūtīšanas neiespējamības dēļ.

* 1. **Agrīnā uzņēmēja iesaiste un būvprojektu izskatīšanas un būvdarbu sagatavošanas fāze**

Līgums paredz agrīno Uzņēmēja iesaisti (*Early Contractor Involvement*) *DRCP* fāzē, kas ir vispārpieņemta un attiecināma prakse, kas ļauj identificēt riskus un sagatavot risku mazināšanas vai novēršanas pasākumus, kā arī veikt kļūdu labojumus un novērst strīdu rašanos būvdarbu laikā. Uzņēmējam jāsagatavo šādi ziņojumi par katru būvatļauju (posmu):

* **Būvējamības ziņojums** – ziņojums ar Uzņēmēja ierosinājumiem attiecībā uz darbu secību, darbu organizāciju, plānošanu un ieviešanu attiecībā uz katru būvprojektu. Mērķis: uzlabot darba organizāciju un sagatavošanu, lai darbs noritētu noteiktajos termiņos.
* **Pārbaudes ziņojums** – Uzņēmēja norādes uz tehniskām nepilnībām katrā no būvprojektiem. Mērķis: samazināt nepietiekošas kvalitātes būvprojektu risku, kā arī izmaiņu pieprasījumu skaitu, tādējādi samazinot papildus finansējuma nepieciešamību būvdarbu laikā, kā arī ietaupot laika resursus.
* **Izmaksu optimizācijas ziņojums** – Uzņēmēja ierosinājumi un to izmaksu – ieguvumu analīze, lai uzlabotu risinājumus gan katrā būvatļaujā, gan iespēju robežās visas Rail Baltica dzelzceļa līnijas kontekstā, tādējādi samazinot gan būvatļaujas, gan visa projekta kapitālizmaksas. Mērķis: samazināt kapitālizmaksas, nesamazinot kvalitāti un nepalielinot ekspluatācijas izmaksas. Ņemot vērā pieredzējuša un respektabla Uzņēmēja iesaisti, ar augstu ticamību tiek paredzēts, ka tas ļaus organizētā veidā samazināt RBR paredzētās kapitālizmaksas.

**Izmaksu optimizācijas darbības princips**: ja Uzņēmēja piedāvātais risinājums tiek apstiprināts no Inženiera un EDZL puses, projektētājam tiek uzdots uzsākt būvprojekta izmaiņu procedūru un ar to saistītās izmaksas tiek segtas no EDZL vai Uzņēmēja puses. Uzņēmējs saņem kompensāciju 30% apmērā no ietaupītās summas, bet Inženieris saņem kompensāciju 3% apmērā no ietaupītās summas saskaņā ar līgumā noteikto apmaksas mehānismu, tādējādi EDZL nodrošinot lielāko daļu no ietaupījuma, kas ir 67%. Augstāk minēto pieeju izstrādāja piesaistītie konsultanti “BrainTeam OÜ”, t.sk., tika izvērtēts finansējuma attiecināmības aspekts.

Papildus agrīnās uzņēmēja iesaistes pieeja nodrošina, ka būvprojektu izstrādes ietvaros tiks veikta arī Latvijas Rail Baltica pamattrases būvniecības salāgošana uz valstu robežām ar Lietuvas un Igaunijas izraudzītajiem būvdarbu veicējiem.

1. **Ietvarlīguma pieeja un darbu pasūtīšanas (aktivēšanas) princips**

Ņemot vērā Rail Baltica projekta laika grafiku un aktuālo projekta izpildes statusu, līguma izpildei par piemērotu atzīta ietvarlīguma pieeja, kas pieļauj katru būvatļaujās iekļauto darbu atsevišķu pasūtīšanu. Būvdarbu iepirkuma īstenošana pirms projektēšanas darbu noslēguma ir pazīstama kā ECI vai agrīnās būvnieka iesaistes pieeja. Jau 2020. gadā, analizējot iespējamos scenārijus projekta kavējumu mazināšanā, RBR savā būvniecības stratēģijas izpētē piedāvāja ECI kā labāko iespējamo risinājumu, kas var ļaut palīdzēt ietaupīt laika resursus līdz pat pusotram gadam dažādās projekta ieviešanas fāzēs. ECI pieeja tika iestrādāta arī *Rail Baltica Delivery Programme 2030*, kurā RBR sadarbībā ar Baltijas valstu ieviesējorganizācijam apstiprināja, ka bez izvēlētās ECI būvdarbu pieejas sasniegt projekta mērķus 2030. gadā ar lielu varbūtību būtu neiespējami. Šādas pieejas īstenošanas kārtību noteic līgumā ietvertie aktivēšanas un saistību uzņemšanās noteikumi, kas ir daļa no administratīvajiem noteikumiem. Pirms šīs pieejas atzīšanas par piemērotāko tika veikta tirgus izpēte, izstrādāts ziņojums, kā arī saņemts Satiksmes ministrijas apstiprinājums attiecībā uz minēto stratēģiju u.c. līguma aspektiem.

Aktivēšanas un saistību uzņemšanās noteikumu galvenais princips balstīts galveno būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu pakāpeniskā pieejamībā:

* + Būvprojekti tiks pabeigti pakāpeniski (būvatļauja pēc būvatļaujas);
  + Zemju atsavināšana tiks pabeigta pakāpeniski;
  + Pieteikšanās CEF un valsts finansējumam notiek pakāpeniski (gada cikls).

Ievērojot šo principu, būvdarbi katrā no būvatļaujām var tik pasūtīti tikai tad, kad ir nodrošināta visu trīs augstākminēto priekšnosacījumu kumulatīva izpilde (pieejamība). Konstatējot priekšnosacījumu kumulatīvu pastāvēšanu, tiek paredzēta uzsākšanas un saistību uzņemšanās procedūra, kas ietver sevī uzsākšanas akta parakstīšanu, kas tiek izdots tikai tad, kad visas puses apstiprina pieejamā finansējuma atbilstību paredzamajām izmaksām.

Ievērojot iepriekšminēto (5. nodaļā sniegto skaidrojumu), Līgumā darbi ir sadalīti divās daļās, ietverot darbus, par kuriem slēdzot līgumu tiek uzņemtas saistības, kā arī atsevišķi pasūtāmos darbus, par kuriem saistības netiek uzņemtas slēdzot līgumu, bet, kuri tiek pasūtīti un saistību uzņemšanās notiek līguma izpildes laikā, pusēm vienojoties un parakstot darbu uzsākšanas aktu. Tas nozīmē, ka **slēdzot Līgumu, nenotiek saistību uzņemšanās kopējās Līguma summas apmērā, kas ir 3,7 miljardi *euro***. Darbus posmos (būvatļaujās) iespējams pasūtīt (aktivizēt) tikai, kad ir iestājušies visi galvenie priekšnosacījumi. Pēc visu priekšnosacījumu iestāšanās EDZL nepieciešams saņemt Satiksmes ministrijas autorizāciju. Jāņem vērā, ka Satiksmes ministrija autorizāciju var sniegt tikai pēc attiecīga Ministru kabineta lēmuma par CEF pieteikuma izskatīšanu pieņemšanas, tādējādi nodrošinot procesa caurspīdīgumu un izmaksu kontroli. Ņemot vērā zemju atsavināšanas pakāpeniskas pabeigšanas nosacījumu, jāņem vērā, ka šobrīd Rail Baltica projektam iegūts (atsavināti no privātpersonām un pārņemti no publiskām personām) 275 kadastra objekts, no tiem 242 objekti ir pieejami būvdarbiem. Precīzs iegūstamo objektu skaits šobrīd vēl nav zināms, jo turpinās projektēšanas darbi, taču provizoriski tie ir vairāk nekā 2078 objektu. 2023. gada vasarā, nolūkā atvieglot projekta īstenošanu, tika veikti grozījumi Rail Baltica projekta īstenošanas likumā, paredzot tiesības uzsākt būvdarbus zemesgabalā, ja tas vēl nav atsavināts. Vienlaikus, Satiksmes ministrija uzsākusi nepieciešamās darbības atsavināšanas procesa paātrināšanai, rosinot grozījumus normatīvajos aktos, kas paredz atvieglot zemes ierīcības un kadastrālās uzmērīšanas procesus, kā arī organizēt atvieglotu nelielu zemesgabalu novērtēšanas procesu. Kopumā zemju atsavināšanai plānotais finansējums veido aptuveni 130 milj. *euro*.

Ar detalizētu informāciju par atsavināšanas procesu pa projektēšanas posmiem (dati uz 29.11.2023.) aicinām iepazīties zemāk esošajā 8. tabulā:

**Projektam atsavināmo un pārņemamo nekustamo īpašumu uzskaite**

8. tabula

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Posms** | **Projektam nepieciešamo kadastra objektu skaits (indikatīvi)** | **Saņemts grafiskais materiāls un cita nepieciešamā informācija procesa uzsākšanai** | **Process uzsākts** | **Iegūtie objekti** | **Pieejams būvdarbiem** |
| Rail Baltica savienojums ar starptautisko lidostu “Rīga”  (RIX) | 129 | 129 | 129 | 114 | 112 |
| Rīgas centrālā multimodālā transporta mezgla sekcija  (RCS) | 84 | 84 | 84 | 83 | 83 |
| Pamatlīnija caur Rīgu  (DTD1) | 733 | 32 | 25 | 22 | 22 |
| Vangaži-Salaspils-Misa  (DTD2) | 405 | 145 | 121 | 2 | 1 |
| Vangaži-LV/EE robeža  (DTD3) | 435 | 201 | 43 | 0 | 0 |
| Misa-LV/LT robeža  (DTD4) | 268 | 268 | 268 | 54 | 24 |
| Intrastruktūras apkopes punkts Iecava  (IMF Iecava) | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 |
| Salaspils intermodālais loģistikas centrs  (SILC) | 20 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| KOPĀ viss | 2078[[13]](#footnote-14) | 864 | 675 | 275 | 242 |

Noslēdzot līgumu EDZL ir pēc iespējas ātrākā termiņā, ņemot vērā būvdarbu uzsākšanas priekšnosacījumu izpildes kritērijus, jāpasūta (jāaktivizē) CEF 8 un CEF 9 iekļautie darbi. Šo darbu izpildes termiņš ir noteikts 36 mēneši. Gadījumā, ja EDZL kādu iemeslu dēļ nevar un neplāno pasūtīt vēl kādus darbus šajā 36 mēnešu periodā, tad iestājas nepieciešamība veikt priekšlaicīgu līguma izbeigšanu, kas savukārt, atbilstoši Līgumam,[[14]](#footnote-15) paredz Uzņēmējam Līguma izbeigšanas gadījumā radušos izmaksu segšanu, tādu kā:

* demobilizācijas izmaksas[[15]](#footnote-16) (galvenais ofiss, reģionālie ofisi un posmu ofisi) atbilstoši piedāvājuma formā norādītajam apmēram. CEF 8 un CEF 9 pasūtāmo darbu ietvaros līdz 1 000 000 EUR;
* Nomas maksa būvlaukuma ofisiem līdz 12 mēnešu apjomā atbilstoši piedāvājuma formā norādītajam apmēram. CEF 8 un CEF 9 pasūtāmo darbu ietvaros līdz 250 000 EUR;
* Uzņēmēja personāla izmaksu segšana 6 mēnešu apmērā atbilstoši piedāvājuma formā norādītajam apmēram (atbilstoši mobilizētajam sastāvam galvenajā, reģionālajā un posmu komandās). CEF 8 un CEF 9 pasūtāmo darbu ietvaros līdz 5 500 000 EUR;
* Izpilddokumentācijas nodrošināšanas izmaksas atbilstoši piedāvājuma formā norādītajam apmēram. CEF 8 un CEF 9 pasūtāmo darbu ietvaros līdz 100 000 EUR;

Kopā: 6 850 000 EUR

Papildus Uzņēmējam tiks kompensētas darba, materiālu un personāla izmaksas, kas radušās priekšlaicīgas līguma izbeigšanas gadījumā attiecībā uz pasūtītajiem posmiem (būvatļaujām), tādas kā:

* Būvlaukumā mobilizētā aprīkojuma, tehnikas nomas maksa 15 kalendāro dienu apmērā, kas aprēķināta uz iepriekšējo 3 mēnešu bāzes un pamatojošajiem dokumentiem;
* Paveiktie pastāvīgie darbi, kas nav apmaksāti, kā arī materiālu, kas nav iestrādāti, bet piegādāti/izgatavoti būvlaukumā izmaksas (materiāli pēc to apmaksas paliek Pasūtītāja rīcībā);
* Izbūvēto būvju konservācijas darbi, ja nepieciešami;
* Nenosegtā izpildes nodrošinājuma, apdrošināšanas izmaksas[[16]](#footnote-17);
* Kompensācija apakšuzņēmējiem 5% apmērā no noslēgto līgumu apmērā pasūtītajiem posmiem (būvatļaujām)[[17]](#footnote-18);
* Fiksēta kompensācija citām izmaksām, kas nav uzskaitītas augstāk 2,5% apmērā no pasūtītajiem darbiem[[18]](#footnote-19).

Minētais apjoms var mainīties atkarībā no brīža, kad Pasūtītājs izlemj priekšlaicīgi pārtraukt līgumu: CEF 8 un CEF 9 pasūtāmo darbu gadījumā aptuveni 3 000 000 – 8 000 000 EUR.

Jāņem vērā, ka augstāk minētās izmaksas ir atkarīgas no vairākiem faktoriem, piemēram, mobilizētā personāla sastāva, pasūtīto darbu apjoma, kas jāpārtrauc, izbūvēto darbu apjoma, kuriem jāveic konservācijas pasākumi u.c., tāpēc precīzs izmaksu apjoms nav nosakāms. Papildus, konkrēto izmaksu iestāšanos Uzņēmējam būs nepieciešams pierādīt Inženierim un, tikai pamatojoties uz Inženiera atzinumu, Pasūtītājs veiks radušos izmaksu kompensāciju. Sedzot šīs izmaksas, tām, atbilstoši Līgumam, nav jāpiemēro virsizdevumu un peļņas procenti.

Pie Līguma izpildes pilnā apjomā (šeit domāts arī pasūtīto darba posmu apmērs), kur Līgums netika priekšlaicīgi izbeigts, notiek Uzņēmēja personāla demobilizācija “normālā” ceļā, kas ietilpst Līguma cenā, tādēļ ir attiecināmas no CEF līdzekļiem, tāpat kā citas būvdarbu līguma cenā ietilpstošas pozīcijas.

Augstāk minētā precīzā un detalizētā pieeja ir tipiska FIDIC līgumu gadījumā un tajā uzskaitītās izmaksas ir minimālā, bet taisnīgā apmērā, kuras tiesvedības ietvaros tiktu atzītas kā kompensējamas. Šī pieeja ir iekļauta arī RCS un RIX būvdarbu līgumos, tādā veidā skaidri definējot visas priekšlaicīgas Līguma izbeigšanas gadījumā radušās izmaksas un samazinot tiesvedības riskus.

Gadījumā, ja būs nepieciešams veikt priekšlaicīgu Līguma izbeigšanu, tad Satiksmes ministrija iesniegs Ministru kabinetā ziņojumu, piedāvājot risinājumus finansējuma nodrošināšanā.

*euro* Katras būvatļaujas (posma) aktivēšanas noteikumos ir pievērsta īpaša uzmanība plānošanas principiem, piemēram, tiek paredzētas būvdarbu aktivēšanas plānošanas sanāksmes ar Uzņēmēju un Inženieri, kas tiek organizētas reizi divos mēnešos, kuru laikā tiek analizēta aktuālā situācija saistībā ar būvprojektu apstiprinājumiem un to pieejamību, ar zemju pieejamību, kā arī tiek izvērtēta finanšu pieejamība vai to plānotā pieejamība, kā arī pušu kopīga CEF uzsaukumos piesakāmā finansējuma apjoma noteikšana, lai nodrošinātu finansējuma pietiekamību un ievērojami samazinātu finansējuma nepietiekamības risku, kas varētu rezultēties papildus sloga veidā uz valsts budžetu. Papildus līdz katra gada 30.jūnijam tiek izstrādāts aktivēšanas plāns, kurā tiek norādītas potenciāli pasūtāmās būvatļaujas (posmi).

Jāņem vērā, ka tikai pirmajām piecām no 67 paredzētajām būvatļaujām (posmiem) (13 no 230 km, tātad 5,7% no kopējā kapitālizmaksu apjoma) plānotais nepieciešamais finansējums tika pieteikts pirms būvprojekti bija gatavi un vēl netika saņemti Uzņēmēja finanšu piedāvājumi un visi turpmākie 94,3% finansējuma pieteikumi tiks sagatavoti sadarbībā ar Uzņēmēju, tādējādi samazinot finansējuma nepietiekamības riskus un ietekmi uz valsts budžetu, ja šī finansējuma nepietiekamība būtu jākompensē no valsts budžeta.

1. **Iespējamie līguma grozījumi**

Līgumā tiek paredzēta iespēja nepieciešamības gadījumā iekļaut sekojošus darbus, kas nav iekļauti līguma kopējā summā un to iekļaušanas gadījumā līguma summa pieaugs:

* būvprojektu izstrāde – konkrētie grozījumi paredz iespēju būvdarbu veicējam pabeigt iesāktos būvprojektus, ja ir radušies tādi apstākļi, kuros pamattrases projektētājs nevar pabeigt būvprojektu esošā līguma ietvaros. Potenciālās projektēšanas darbu izmaksas būvdarbu veicējs iesniedz pasūtītājam pēc konkrētā projektēšanas darbu veikšanas pieprasījuma noteiktajā līguma termiņā.
* Minēto būvdarbu izmaksas veidosies no Uzņēmējam izmaksājamās summas par darbiem, kas ir paveikti un kuru apjomi ir noteikti saskaņā ar Līgumu un norādītajām vienības cenu izmaksām, un kurus aprēķina un kontrolē piesaistot Inženieri (standarta FIDIC *re-measurement* līgums, kas tiek pielietots vairumā publiskās infrastruktūras izbūves līgumos).

1. **Projekta uzraudzība un risku vadība**

Līgumā ir iekļautas visaptverošas prasības attiecībā uz risku vadību, kā arī ziņošanas kārtība, kas ir daļa no administratīvās dokumentācijas un ir sagatavota saskaņā ar RBR standartu. Uzņēmējam reizi mēnesī nepieciešams apkopot visus riskus Risku reģistrā, kurā ietverta šāda informācija par riskiem – to apraksti, rašanās iemesli, konstatēšanas datumi, statusi, tipi, klasifikācija, ietekme un atbildīgās personas, kā arī definētas darbības risku mazināšanā vai novēršanā. Inženierim ir pienākums veikt Risku reģistra pārbaudi, apstiprināšanu un laicīgi informēt EDZL.

Līguma ietvaros ir definētas risku uzraudzības, ziņošanas un novēršanas procedūras gan būvuzņēmējam, gan FIDIC inženierim, savukārt EDZL ir apstiprināta iekšējā risku vadības procedūra gan katrā atsevišķā projektā, gan uzņēmumā kopumā. Riski tiek regulāri apkopoti un par tiem tiek informēta uzņēmuma vadība ikmēneša regularitātē, kā arī tiek uzturēts un atjaunots risku reģistrs, nosakot nepieciešamās darbības un atbildīgās personas risku mazināšanai.

Papildus galvenie EDZL identificētie un uz 2023.gada oktobri Risku reģistrā iekļautie stratēģiskie, projekta vadības un finanšu riski un to mazināšanas vai novēršanas metodes, t.sk., līgumā ietvertie mehānismi šo risku mazināšanai vai novēršanai atspoguļoti tabulā Nr.9.

Līguma savlaicīgas nenoslēgšanas un būvdarbu neuzsākšanas līdz 2023. gada 20. decembrim gadījumā pastāv būtisks turpmāka CEF finansējuma neiegūšanas risks, jo, atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 14. panta 1. punkta f) apakšpunktam, viens no CEF finansējuma piešķiršanas vērtēšanas kritērijiem ir projekta aktivitātes darbības gatavība (no angļu val. – *maturity*), ņemot vērā projekta izstrādi. Konkrētajā gadījumā aktivitātes darbības gatavība tiktu vērtēta pēc noslēgta būvniecības līguma esamības un gatavības nekavējoties uzsākt būvdarbus. Vienlaikus jāvērš uzmanība, ka arī jau piešķirtā CEF finansējuma būvniecības aktivitāšu uzsākšanai ir noteikti termiņi un CEF 8 finansēšanas līguma ietvarā būvniecībai ārpus Rīgas piešķirtā finansējuma apguve ir uzsākama 2023. gadā, jo līguma nosacījumi nosaka, ka, ja aktivitāte netiek uzsākta divu gadu laikā kopš tai piešķirtā finansējuma datuma, tai piešķirtais finansējums tiek anulēts. Gadījumā, ja finansēšanas līgumos noteiktie mērķi netiek sasniegti vai tiek sasniegti nepilnīgi, līdz šim no CEF piešķirtais finansējums var tikt atzīts par atmaksājamu (ja mērķi netiek sasniegti) vai daļēji atmaksājamu (ja mērķi tiek sasniegti nepilnīgi) Eiropas Komisijai no valsts budžeta līdzekļiem, tādējādi radot būtiskus zaudējumus valstij. Vienlaikus, ja netiek noslēgts līgums ar iepirkuma uzvarētāju un tiek organizēts cits iepirkums, kura izsludināšana ir iespējama tikai pēc tiesvedības, kas ierosināta uz pieteicēja pieteikuma pamata, izbeigšanās, provizoriski varētu notikt 2026. gadā (pieņemot arī tiesvedību kasācijas instancē), netiktu iegūts CEF 10, CEF 11 un CEF 12 finansējums un tiktu  zaudēts CEF 8 un CEF 9 piešķirtais finansējums, ņemot vērā, ka darbi nevarētu tikt paveikti finanšu attiecināmības perioda ietvaros, kā arī pat neliela ekspluatācijā nododama dzelzceļa posma ieviešana Rail Baltica projekta ietvaros nebūtu iespējama līdz 2030. gada beigām. Papildus, CEF 10, CEF 11 un CEF 12  finanšu pieteikumi, kas iesniedzami Eiropas Komisijai līdz katra gada janvārī būtu jāsagatavo bez iepirkuma rezultāta un līdz ar to arī bez iepirkuma uzvarētāja kā būvnieka iesaistes, kas radītu papildu riskus valsts budžetam un potenciāli samazinātu iespējas saņemt turpmāku finansējumu. Tāpat jāņem vērā, ka Līguma nenoslēgšanas gadījumā nevar izslēgt, ka Uzņēmējs un Inženieris, pamatojoties, piemēram uz Publisko iepirkumu likuma 76.pantu un tiesu praksi, mēģinās izmantot iespēju no EDZL pieprasīt negūtās peļņas un pieteikuma sagatavošanas izmaksu atlīdzināšanu.

Līguma noslēgšanas gadījumā svarīgi ņemt arī tālākos tiesvedības riskus, ņemot vērā no Iepirkuma izslēgtā pretendenta ICTAS – DOGUS iesniegto prasību Administratīvajā rajona tiesā. Attiecīgi, līguma noslēgšanas gadījumā pastāv riski par neiegūtās peļņas (kurā ietilpst piedāvājuma sagatavošanas izmaksas) piedziņu gadījumā, ja tiesa atzītu pretendenta izslēgšanu no Iepirkuma par nepamatotu. Šādi riski vērtējami kā zemāki, jo neiegūtās peļņas piedziņai ICTAS – DOGUS tiesā būtu jāpierāda, ka neesot pārkāpumam publiskā iepirkuma procedūrā, tam vajadzēja saņemt publiskā iepirkuma līguma slēgšanas (izpildījuma) tiesības un viņam tiktu šādas tiesības piešķirtas.[[19]](#footnote-20) Plašāks skaidrojums par šiem riskiem pieejams 6. pielikumā.

Kopumā, ņemot vērā augstāk izklāstītos termiņus un projekta (tostarp neattiecināmības) riskus, kritiski vērtējama EDZL loma pamattrases būvniecības iepirkuma procesa kavējumos, kas šobrīd rada spiedienu uz lēmuma pieņemšanu un apgrūtina iespējas pilnvērtīgi uzlabot projekta pārvaldības ietvaru jau pirms līguma noslēgšanas. Svarīgi arī konstatēt, ka augstāk minētie līguma noslēgšanas termiņu un izmaksu attiecināmības riski izriet arī no EDZL lēmuma konsolidēt visu pamattrases būvniecības tvērumu vienā līgumā. Paredzams, ka šis risks saglabāsies līdz pat būvniecības beigām un vājinās Latvijas manerva iespējas, reaģējot uz mainīgu situāciju projektā vai attiecībās ar Uzņēmēju.

**Galvenie riski un to mazināšanas novēršanas metodes (balstoties uz EDZL analīzi)**

9. tabula

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Riska nosaukums** | **Riska iespējamība** | **Riska ietekme** | **Riska apraksts un mazināšanas vai novēršanas pasākumi** | **Riska mazināšana/novēršanas pasākumi, kas ietverti līgumā vai novēršami noslēdzot līgumu** | **Riska ietekme ieviešot minētos pasākumus** |
| Būvprojektu nepieejamība | Augsta | Augsta | Gadījumā, ja plānoto darbu būvprojekti nav pieejami, būvdarbi netiek pasūtīti (ietvarlīguma pieeja) vai to izstrāde tiek uzticēta Uzņēmējam līguma grozījumu ietvaros, tādējādi samazinot negatīvo ietekmi uz projekta laika grafiku (potenciālie līguma grozījumi). | Darbu pasūtīšanas mehānisms, kas iekļauts līgumā definē, kad darbi tiek pasūtīti tikai, kad ir pieejami visi trīs galvenie priekšnosacījumi darbu uzsākšanai – zeme, finansējums un būvprojekts. Papildus, nepieciešamības gadījumā saskaņā ar līgumā ietverto iespējamo līguma grozījumu sadaļu un pamatojoties uz Publisko iepirkumu likuma 61.panta 3.daļas p.1 ir iespējams veikt līguma grozījumus un uzticēt būvprojektu izstrādi/pabeigšanu Uzņēmējam. | Vidēja |
| Zema būvprojektu kvalitāte | Augsta | Augsta | Lai savlaicīgi novērstu kļūdas būvprojektos vai neiespējamību tajos iekļautos risinājumus izbūvēt, jāparedz agrīnā būvdarbu veicēja iesaiste, kuras ietvaros tiek sagatavoti būvprojektu pārbaudes un būvējamības ziņojumi. | Agrīnās būvdarbu veicēja iesaistes mehānisms, kas iekļauts līgumā paredz, ka Uzņēmējs veiks pilnīgu būvprojekta izskatīšanu pirks būvdarbiem, tādējādi novēršot risku, ka būvdarbi tiek apturēti vai rodas dīkstāve. | Zema |
| Zemju, atsavināšanai nepieciešamā finansējuma nepieejamība | Vidēja | Vidēja | Posmos, kuros nav pieejamas zemes vai finanšu resursi, būvdarbi netiek pasūtīti (ietvarlīguma pieeja). Šobrīd ir atsavināti 271 no aptvueni 1700 nepieciešamajiem objektiem. | Darbu pasūtīšanas mehānisms, kas iekļauts līgumā definē, kad darbi tiek pasūtīti tikai, kad ir pieejami visi trīs galvenie priekšnosacījumi darbu uzsākšanai – zeme, finansējums un būvprojekts. Zemju atsavināšana tiek veikta atbilstoši Rail Baltica Delivery Programme 2030 ietvertajam plānam. | Augsta |
| Līguma izpildei nepieciešamā finansējuma nepietiekamība | Augsta | Vidēja | Lai novērstu finansējuma nepietiekamību, nepieciešams noslēgt līgumu pirms CEF finansējuma pieteikšanas, kas ļauj balstīt aprēķinus uz līgumā ietvertajām vienību cenām, nodrošinot precizitāti, kā arī iesaistīt Uzņēmēju. | Ietvarlīguma pieeja ļauj turpmākajos CEF finansējuma pieteikumos iesaistīt Uzņēmēju, t.sk., noslēdzot līgumu līdz CEF10 pieteikuma sagatavošanai, iespējams samazināt finansējuma nepietiekamības risku būvatļaujām (posmiem), kuri tiek pieteikti konkrētā finansējuma pieteikuma ietvaros. | Vidēja |
| Finansējuma zaudēšana | Zema | Augsta | Gadījumā, ja līgums ar Uzņēmēju netiek noslēgts un tiek organizēts cits iepirkums, tad pastāv augsta iespējamība zaudēt jau CEF8 un CEF9 ietvaros saņemto finansējumu, tādēļ nepieciešams noslēgt līgumu pēc iespējas ātrākā termiņā. Papildus, arī Līguma ieviešanas laikā eksistē riski finansējuma zaudēšanai. | Noslēdzot ietvarlīgumu, Uzņēmējs var uzsākt sagatavošanās darbus līguma izpildei, tādējādi pēc iespējas ātrāk uzsākt darbus pie CEF8 un CEF9 aktivitātēm, kā arī iesaistīties CEF10 pieteikuma gatavošanā. Tāpat noslēgts līgums demonstrē CINEA ekspertiem papildus gatavību. | Zema |
| Vairāku līgumu pieeja – konsolidētie materiāli | Augsta | Augsta | Līgumā jāietver procedūra, kas skaidro līgumu mijiedarbību, kā arī iespēja nepieciešamības gadījumā Uzņēmējam uzticēt materiālu iegādi. | Līgumā ietverta detalizēta procedūra (administratīvais dokuments ML-EXT-01), kas regulē būvdarbu un konsolidēto materiālu līgumu mijiedarbību un atbildības. | Zema |
| Vairāku līgumu pieeja – ENE/CCS inženiersistēmas | Vidēja | Augsta | Ņemot vērā vairāku līgumu pieeju un šīs pieejas specifiku, ka būvlaukumā atrodas vairāki būvdarbu veicēji un par būvlaukumu atbildību un no šīs pieejas izrietošos riskus uzņemas Uzņēmējs, līgumā jāparedz pusēm saprotama un skaidri definēta pieeja. | Līgumā ietverta detalizēta procedūra (administratīvais dokuments ML-EXT-10-ENE CCS), kas regulē būvdarbu un ENE/CCS līgumu mijiedarbību un atbildības. | Vidēja |
| Iepirkuma riski | Augsta | Augsta | Iepirkumu procesa laikā jāņem vērā no tā izrietošie riski, piemēram, potenciālās sūdzības, procesa laikietilpīgums utt., kas var radīt negatīvu ietekmi uz projektu, piemēram, finansējuma zaudēšana u.c. | Ietvarlīguma noslēgšana ar Uzņēmēju mazina jauna iepirkuma riskus, kas var rezultēties sūdzībās, kā arī negatīvā ietekmē uz laika grafiku un līguma summas pieaugumā, ņemot vērā indeksācijas ietekmi. | Vidēja |
| Līguma izpildes neiespējamība izmaksu pieauguma rezultātā, kas radusies ārēju apstākļu rezultātā | Zema | Augsta | Līgumā jāiekļauj detalizēts indeksācijas mehānisms, kas ļaus precīzi noteikt izmaksu pieaugumu. | Līgums ietver ļoti precīzu un neapstrīdamu indeksācijas mehānismu, kas sagatavots atbilstoši augstākajiem starptautiskajiem standartiem. | Zema |
| Pārrobežu posmu izbūve | Zema | Vidēja | Līgumā nepieciešams atrunāt mehānismu, kā tiek koordinēta infrastruktūras savstarpējā salāgošana robežpunktos | RBR ir atbildīgs par operacionālās gatavības aktivitāšu koordinēšanu, t.sk. pārrobežu posmu izbūves koordinēšanu | Zema |
| Korupcijas riski | Augsta | Augsta | Ņemot vērā līguma kopējo summu un projekta sarežģītību, Līguma izpildes laikā pastiprināta uzmanība jāpievērš iespējamiem korupcijas riskiem | EDzL apņemas nodrošināt pilnīgu būvdarbu procesa un finansējuma izlietošanas caurskatāmību, t.sk. sniedzot visu pieprasīto informāciju SM, RBR kā arī citām uzraugošajām un tiesībsargājošajām iestādēm. Tāpat, EDZL ievēro un regulēri atjauno ar šo risku saistītos iekšējos normatīvos aktus.[[20]](#footnote-21) | Vidēja |
| Līgumvadības riski | Vidēja | Vidēja | Lai arī riska ietekme un varbūtība ir kontrolēta caur tā ietvar-līguma veidu, atsevišķās būvatļaujās var iestāties riski, kas saistīt ar darba drošību, kvalitātes vadību un kontroli, atbilstību būvprojektam vai citiem ar būvniecības procesa strīdiem saistītiem gadījumiem. | EDZL būvniecības līguma administrācijā un kontrolē ievēro un ir pielāgojusi līguma dokumentāciju tostarp ar globālā Rail Baltica projektu regulējošiem kvalitātes standartiem.[[21]](#footnote-22) | Maza |

Vēršam uzmanību, ka informatīvajā ziņojumā nav uzskaitīti absolūti visi piemērojamie risku mazināšanas pasākumi to apjoma dēļ, norādot tikai būtiskākos no tiem. Pie pasākumiem, kas veicami pēc tam, kad jau ir veikti risku mazināšanas pasākumi, pieskaitāmi šādi izvērtējumi:

* Atkārtots risku izvērtējums (no angļu val. – *Post-Response Risk Assessment*) – globālā projekta un projekta līmenī:
  + Atkārtota riska iestāšanās varbūtība;
  + Atkārtota riska ietekme uz laika grafiku;
  + Atkārtota riska ietekme uz izmaksām;
  + Riska iespējamība (ciparos);
  + Riska iespējamība (vārdos).

**Pušu loma un atbildība Līguma nosacījumu izpildē**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Satiksmes ministrija** | **RBR[[22]](#footnote-23)** | **EDZL[[23]](#footnote-24)** |
| 1. Rail Baltica projekta stratēģiskā pārraudzība un Latvijas pozīcijas formulēšana. 2. Līguma uzraudzības nodrošināšana (Rail Baltica Latvijas vadības grupas izveide un darbība). 3. Ministru kabineta ar Rail Baltica projekta īstenošanu saistīto starpnozaru jautājumu risināšanas Tematiskās komitejas darbības atjaunošana un darbības organizēšana. 4. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta un militārās mobilitātes aploksnes pieteikumu sagatavošana un parakstīto finansēšanas līgumu vadība. 5. Pasūtāmo darbu apstiprināšana pieejamā finansējuma apjomā. 6. EDZL iesniegto rēķinu apmaksa 60 darba dienu laikā kopš to izrakstīšanas datuma. 7. Darbu izpildes un finansējuma apguves kavējumu uzraudzība. 8. Ja tas skar Rail Baltica projektu, atbalsta sniegšana Ārlietu ministrijai nacionālās pozīcijas par Eiropas Savienības daudzgadu finanšu shēmu pēc 2027. gada sagatavošanā. 9. Rail Baltica projekta ilgtermiņa finansēšanas modeļa izstrādāšana sadarbībā ar kompetentajām iestādēm. | 1)Būvprojektu savlaicīga nodrošināšana.  2)Konsolidēto materiālu iepirkumu organizēšana un nodrošināšana[[24]](#footnote-25).  2) Ar dzelzceļa kustību un pakalpojumu saistīto jautājumu virzīšana un risināšana.[[25]](#footnote-26)  3) Vienota trīs valstu Rail Baltica dzelzceļa tīkla koordinācija tehniskos un funkcionālos jautājumos.[[26]](#footnote-27)  4) Ar līguma izpildi saistītu un nepieciešamu ekspertīzes jomu vai ekspertu nodrošināšana.[[27]](#footnote-28)  5) Vienotu iepirkumu standartu un caurskatāmības nodrošināšana un ieviešanas uzraudzība.[[28]](#footnote-29)  6) Pārrobežu posmu izbūves koordinācija[[29]](#footnote-30).  7) Vienota veikto darbu kvalitātes kontrole[[30]](#footnote-31).  8) Vienota projekta progresa komunikācijas koordinēšana un uzraudzība, t.sk. stratēģiskā un krīžu komunikācija. | Papildus uzņemtajām līgumsaistībām, EDZL:   1. Rail Baltica projekta īstenošanai (t.sk. būvniecībai) nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšana iekļaujoties sākotnēji noteiktajos termiņos. Nekustamo īpašumu apsaimniekošana atbilstoši pieejamajam finansējumam līdz būvdarbu uzsākšanai šajos īpašumos un būvdarbu starplaikos, ja tādi iestāsies. 2. Līguma grozījumu sagatavošana, apstiprināšana, līguma vadība. 3. Inženierbūvju pieņemšana ekspluatācijā un to nodošana ENE/CCS būvdarbu veicējam. 4. Atbalsta sniegšana RBR un SM Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta un militārās mobilitātes aploksnes pieteikumu sagatavošanā. 5. Publisko iepirkumu procedūras veikšana un attiecīgu līgumu slēgšanas nodrošināšana, izpildes kontrole, informācijas un publicitātes pasākumu īstenošana deleģēto funkciju ietvaros. 6. Atbalsta nodrošināšana SM Ministru kabineta ar Rail Baltica projekta īstenošanu saistīto starpnozaru jautājumu risināšanas tematiskās komitejas darbā. 7. Visaptveroša Līguma risku vadība. |

**Kopsavilkums**

Apkopojot iepriekš minēto un ņemot vērā norādītos nozīmīgos projekta riskus, secināms, ka konceptuāli ir atbalstāma Rail Baltica projekta pamattrases būvniecības līguma parakstīšana, sākotnēji pasūtot informatīvajā ziņojumā minētos I kārtas darbus. Papildus jāņem vērā, ka Latvija jau ir uzņēmusies I kārtas darbu pasūtīšanai nepieciešamās valsts budžeta saistības 200 186 030 *euro* apmērā, ieskaitot Latvijas līdzfinansējumu 43 299 777 *euro* apmērā un pievienotās vērtības nodokļa kompensēšanu 34 743 030 *euro* apmērā. (MK sēdes prot. Nr.5 43.§, 31.01.2023, 22-TA-3151 (IP) un MK sēdes prot. Nr.1 36.§, 10.01.2023., 22-TA-3612, kuras tiek precizēts ar tiesību aktu lietu Nr.23-TA-2878, kas vēl ir saskaņošanā).

Līgumā iestrādātie resursu lietderīgas izmantošanas mehānismi tiks pilnvērtīgi izmantoti pie nosacījuma, ka katrā no turpmākajiem CEF uzsaukumiem tiks palielināts un piešķirts projekta īstenošanai nepieciešamais finansējums. Šī mērķa sasniegšanā ir būtiski veicināt starpinstitucionālo sadarbību, iesaistot Finanšu ministriju, Satiksmes ministriju, Rail Baltica ieviesējinstitūcijas, kā arī Uzņēmēju un Inženieri, nolūkā palielināt finansējuma piesaistes tempu un samazināt būvdarbu izmaksas. Līguma uzbūve veicina Inženiera un Uzņēmēja aktīvu rīcību nolūkā rast pamatotus, alternatīvus, kā arī tehniski izsvērtus risinājumus kapitālizmaksu samazināšanai, piemēram, ņemot vērā labo praksi, kas izplatīta Skandināvijas valstīs.

Vienlaikus, ņemot vērā valdības maiņu, atbalstāma jaunas Ministru kabineta Tematiskās komitejas ar Rail Baltica projektu saistīto jautājumu risināšanai darba veidošana, papildus aicinot darbam tajā arī aizsardzības, ārlietu, iekšlietu, finanšu, vides aizsardzības un reģionālās attīstības, kā arī tieslietu ministrus, tādējādi nodrošinot līdzšinējās starpinstitucionālās sadarbības veiksmīgu turpināšanu arī nākotnē.

Iepirkuma līguma uzraudzību Satiksmes ministrijā īstenos Rail Baltica Latvijas vadības grupa, kuru vadīs Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Rail Baltica jautājumos un kuras darbā pēc nepieciešamības tiks pieaicinātas arī citu līdzatbildīgo institūciju un citu ministriju pārstāvji. **Minētās vadības grupas galvenie uzdevumi** Līguma kontekstā būs – Līguma saistību un termiņu izpildes kontrole, īstenošanas uzraudzība un sekmēšana, naudas plūsmas (esošās un plānotās pa gadiem un to finansēšanas avotiem) kontrole (lai netiktu pārsniegta līgumcena), kā arī stratēģisko un finanšu risku vadība. Līguma uzraudzība būs arī viena no sadaļām, kas tiks iestrādāta Rail Baltica projekta īstenošanas likuma grozījumos, kuros tāpat tiks atrunāta projekta pārvaldība un iesaistīto pušu atbildības. Rail Baltica projekta īstenošanas likuma grozījumus plānots izstrādāt iesniegt Ministru kabinetā līdz 2024. gada 30. jūnijam.

EDZL, pamatojoties uz 2021. gada 30. decembrī noslēgto deleģēšanas līgumu un saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 41. panta pirmo daļu veic valsts pārvaldes uzdevumu – Rail Baltica projekta aktivitāšu īstenošanu Latvijā. Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 41. pantu Satiksmes ministrija ārējos tiesību aktos noteikto funkciju ietvarā kopumā atbild par deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma izpildi un Satiksmes ministrija pastāvīgi veic deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību un novērtēšanu atbilstoši uzdevuma izpildes uzraudzības mehānismam. Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43. panta trešajai un piektajai daļai ir jānodrošina deleģētā uzdevuma tiesiska un lietderīga izpilde, kā arī pilnīga un efektīva uzraudzību, kuru pienākums ir nodrošināt valsts sekretāram kā ministrijas administratīvajam vadītājam.

Satiksmes ministrija pilnvarojusi EDZL un RBR, kuras ir atbildīgas par tām deleģētā valsts pārvaldes uzdevuma tiesisku un lietderīgu izpildi un, ievērojot Valsts pārvaldes iekārtas likuma 44.pantu, regresa kārtībā atlīdzina zaudējumus attiecīgajai publiskajai personai, ja zaudējumi radušies pilnvarotās personas prettiesiskas darbības vai bezdarbības rezultātā, vai ja pilnvarotā persona neizpilda vai pienācīgi nepilda deleģēto uzdevumu.

**Pielikumā:**

1. pielikums „Izdevumu pozīcijas pa attiecināmības veidiem un apmēriem CEF8 un CEF9 aktivitātēm”.

2. pielikums „Būvniecības indeksu avoti”.

3. pielikums „Iepirkuma komisijas sastāvs”.

4. pielikums „Iepirkumā iesaistītie konsultanti”.

5. pielikums „EDZL skaidrojums par iesniegto prasību tiesā”.

6. pielikums „EDZL skaidrojums par riskiem, kas saistīti ar iesniegto prasību tiesā”.

Satiksmes ministrs K.Briškens

* + 1. **pielikums**

**Izdevumu pozīcijas pa attiecināmības veidiem un apmēriem CEF8 un CEF9 aktivitātēm**

Izdevumu sadalījums CEF8 un CEF9 aktivitātēm, sadalot tās kategorijās – CEF un valsts budžets. Norādītie apjomi ir aptuveni.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Līguma izdevumu pozīcija** | **CEF8, CEF9 (*euro*)** | **Valsts budžeta līdzfinansējums (*euro*)** | **PVN**  **(*euro*)** | **Kopā**  **(*euro*)** |
| Cilvēkresursi, DRCP fāze, nodevumi un izpilddokumentācija  Pamattrase (5 būvatļaujas) | 3 785 303 | 667 995 | 935 192 | 5 388 490 |
| Būvlaukumu izveide un saistītās izmaksas  Pamattrase (5 būvatļaujas) | 9 425 127 | 1 663 258 | 2 328 561 | 13 416 946 |
| Pastāvīgie darbi  Pamattrase (5 būvatļaujas) | 65 075 464 | 11 483 905 | 16 077 468 | 92 636 837 |
| Pastāvīgie darbi  Iecavas reģionālā bāzes, iesk., saistītās izmaksas - DRCP | 7 129 283 | 16 634 994 | 4 990 498 | 28 754 775 |
| Konsolidēto materiālu, kurus saskaņā ar Nolīgumu par līgumu slēgšanas shēmu iepērk un nodrošina RBR uzstādīšana un saistītās izmaksas \* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Uzturēšanas starp kārtām izmaksas, ja darbi netiks veikti no infrastruktūras pārvaldītāja puses) \* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Virsizdevumi un peļņa | 22 432 269 | 7 997 010 | 6 390 149 | 36 819 428 |
| Indeksācija | 14 409 104 | 4 739 288 | 4 021 162 | 23 169 554 |
| **Kopā (*euro*)** | 122 256 550 | 43 186 450 | 34 743 030 | **200 186 030** |
| **Kopā CEF finansējums** | **122 256 550** | | | |
| **Kopā valsts budžeta līdzfinansējums** | **77 929 480** | | | |
| **\*** Minētie darbi nav paredzēti CEF8 un CEF9 ietvaros  Gadījumā, ja tiek pārtraukta turpmākā darbu pasūtīšana, valsts budžetam jāsamaksā vienreizējs maksājums 5 000 000 līdz 15 000 000 *euro* apmērā. Ja šāda situācija iestājas, ministrija iesniegs MK ziņojumu, piedāvājot risinājumus finansējuma nodrošināšanai. | | | | |

**2.pielikums**

**Būvniecības indeksu avoti**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indekss** | **Konkrētā indeksa konstante** | **Avots** | **Indeksa nosaukums, apraksts\*** |
| **CCI\_L**  **(darbaspēks)** | **b** | CSP  (Latvijas Centrālā statistikas pārvalde) | **RCB040c**. Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem(2015=100) **transporta objektiem**.  Resursi - **Strādnieku darba samaksa**. Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem (2015=100) 2010Q1 - 2023Q2. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__RC__RCB/RCB040c) |
| **CCI\_M (materiāli)** | **c** | CSP | **RCB040c**. Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem(2015=100) **transporta objektiem**.  Resursi - **Būvmateriāli**. Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem (2015=100) 2010Q1 - 2023Q2. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__RC__RCB/RCB040c) |
| **CCI\_E (aprīkojums, mašinērija)** | **d** | CSP | **RCB040c**. Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem(2015=100) **transporta objektiem**.  Resursi -**Izmaksas mašīnu un mehānismu uzturēšanai un ekspluatācijai**. Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem (2015=100) 2010Q1 - 2023Q2. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__RC__RCB/RCB040c) |
| **CCI\_T (kopējais)** | **e** | CSP | **RCB040c**. Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem(2015=100) **transporta objektiem**. **Būvniecība - pavisam**. Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Būvniecības izmaksu indeksi pa objektu grupām un resursu veidiem (2015=100) 2010Q1 - 2023Q2. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__RC__RCB/RCB040c) |
| **L**  **(darbaspēks kopējais)** | **f** | CSP | **DII010c**. Darbaspēka izmaksu indeksi pa darbības veidiem. Rādītāji: **Darbaspēka izmaksas**. Darbības veids (NACE 2. red.): **F Būvniecība.** Nekoriģēti dati. Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Darbaspēka izmaksu indeksi pa darbības veidiem 2000Q1 - 2023Q2. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__EMP__DI__DII/DII010c) |
| **PPI\_Q** | **g** | CSP | **RCI020c.** Ražotāju cenu indeksi un pārmaiņas rūpniecības nozarēs (2015=100). Produkcijas realizācijas virziens: Vietējā tirgū realizēta produkcija. Rūpniecības nozare/ Ražošanas pamatgrupējums (NACE Rev.2): **B08 Pārējā ieguves rūpniecība un karjeru izstrāde.**Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Ražotāju cenu indeksi un pārmaiņas rūpniecības nozarēs 2000Q1 - 2023Q3. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__RC__RCI/RCI020c) |
| **S (tērauds)** | **h** | MEPS International | **Eiropas būvniecības nozares tērauda cenu indekss.**  [MEPS Global Steel Prices & Indices | Historical Steel Prices (mepsinternational.com)](https://mepsinternational.com/gb/en/prices-and-indices) |
| **C (cements)** | **i** | Eiropas Centrālā banka | Eirozona 19 - **Ražotāju cenu indekss, pavisam, Cementa ražošana, kaļķi un apmetums - NACE 2. red**.; *Euro*stat;  Ne sezonāli, ne darba dienas koriģētas. Publicēts katru mēnesi. (STS: Īstermiņa Statistika; Sērijas atslēga: STS. M.I8. N.PRON.2C2350.4.000; 2015=100)  [STS.M.I8.N.PRON.2C2350.4.000 | ECB Data Portal (*euro*pa.eu)](https://data.ecb.europa.eu/data/datasets/STS/STS.M.I8.N.PRON.2C2350.4.000?chart_props=) |
| **PPI\_T** | **j** | CSP | **RCP010c.** Biznesa pakalpojumu cenu indeksi un pārmaiņas pa pakalpojumu nozarēm (2015=100). Darbības veids (NACE 2. red.): **H4941 Kravu pārvadājumi pa autoceļiem**. Tiek publicēts reizi ceturksnī.  [Biznesa pakalpojumu cenu indeksi un pārmaiņas pa pakalpojumu nozarēm 2006Q1 - 2023Q2. PxWeb (stat.gov.lv)](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__RC__RCP/RCP010c) |

\*Saskaņā ar Līguma noteikumiem, ja kāds no iepriekšminētajiem indeksiem/radītājiem vairs nav pieejams, pēc Inženiera un Pasūtītāja ieskata tiks izmantots vislīdzīgākais Latvijas Republikas Centrālās statistikas pārvaldes vai cita ārvalstu/ES statistikas datu īpašnieka publicētais indekss/rādītājs.

\*\* EDZL izvēlētais statistikas indeksu grozs ir izvēlēts kā riskus mazinošs pasākums visām līgumā iesaistītajām pusēm. Ņemot vērā gan līguma summu, gan darbības laiku, kā arī ņemot vērā EDZL uzkrāto pieredzi ar Rīgas Centrālās stacijas un starptautiskās lidostas “Rīga” būvniecību COVID-19 un kara apstākļos, EDZL ieskatā šaurāks indeksu groza pielietojums palielina risku abām līguma pusēm, jo:

- negaidītu apstākļu izcelsmes sākuma posmā atsevišķu izejmateriālu cenas daudzus mēnešus, vai pat gadus, apsteidz CSP statistikas indeksus. Šādā situācijā izpildītajam rodas problēmas ar darbu turpināšu, jo indeksācijas maksājums nenosedz materiālu patiesās izmaksas, kuras pieaugušas nepārvaramas varas rezultātā;

- pielāgojoties piegādes ķēdēm un situācijai pēc krīzēm stabilizējoties, tirgus indeksi uzsāk strauju lejupslīdi, kamēr CSP indeksi turpina uzrādīt augstu rādījumu vai pat kāpumu. Kā piemēru var minēt tērauda tirgus indeksu MEPS, kurš uzrāda stabilu kritumu tirgus cenās jau kopš 2022.gada jūlija, kamēr CSP statistikas indeksi turpina pieaugt. Šādā situācijā pasūtītājs ievērojami virs patiesās ietekmes pārmaksātu inflācijas indeksācijas maksājumu.

**3. pielikums**

**Iepirkuma komisijas sastāvs**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Iepirkumu komisijas sastāvs** | **Vārds Uzvārds** | **Ieņemamais amats** | **Datums no** | **Datums līdz** |
| Komisijas Priekšsēdētājs | Einārs Jaunzems | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta direktors | 09.06.2021 | šim brīdim |
| Komisijas loceklis | Aiga Benfelde | RB Rail AS iepirkumu vadītāja; | 09.06.2021 | šim brīdim |
| Komisijas loceklis | Alvydas Jagminas | RB Rail AS vecākais līgumu vadītājs. | 09.06.2021 | 04.02.2022 |
| Komisijas loceklis | Andrea Laudanna | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Galvenais inženieris; | 09.06.2021 | šim brīdim |
| Komisijas loceklis | Dairis Brokāns | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta vecākais tehniskais eksperts | 04.04.2023 | šim brīdim |
| Komisijas loceklis | Edmunds Pieķis | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Administratīvā atbalsta departamenta finanšu risku vadītājs; | 09.06.2021 | 04.04.2023 |
| Komisijas loceklis | Ēriks Diļevs | RB Rail AS tehniskais direktors; | 09.06.2021 | 15.12.2021 |
| Komisijas loceklis | Gatis Gaņģītis | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta projekta vadītājs; | 09.06.2021 | 15.09.2022 |
| Komisijas loceklis | Giacomo Capitano | RB Rail AS Projekta vadības departamenta direktors | 04.02.2022 | 01.04.2022 |
| Komisijas loceklis | Igors Oļeiņikovs | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta būvdarbu līgumu eksperts; | 09.06.2021 | 04.04.2023 |
| Komisijas loceklis | Kaspars Baikovskis | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta tehniskā atbalsta vadītājs; | 09.06.2021 | šim brīdim |
| Komisijas loceklis | Krists Kārlis Dāvids | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta jaunākais tehniskais speciālists | 04.04.2023 | šim brīdim |
| Komisijas loceklis | Rolands Počs | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Administratīvā atbalsta departamenta jurists; | 09.06.2021 | šim brīdim |
| Eksperts | A.Mislēvičs | RB Rail AS Signalizācijas un telekomunikāciju vadītājs | 01.04.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Aleksandrs Solodkins | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta vecākais eksperts | 01.03.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Anthony Wadeson | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), direktors | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Arturs Kļaviņš | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta projekta koordinators | 01.03.2022 | 03.11.2023 |
| Eksperts | Atis Saulītis | RB Rail AS darba aizsardzības vadītāju | 15.12.2021 | šim brīdim |
| Eksperts | Baiba Zauere | RB Rail AS Juridiskā departamenta vadītājs | 04.02.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Dairis Brokāns | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta tehnisko ekspertu | 03.01.2022 | 04.04.2023 |
| Eksperts | Damien Bouveresse | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), vadītājs | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Darren Foy | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), direktors, vecākais izmaksu inženieris | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Dion Malollari | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), izmaksu konsultanta asistents | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Ēriks Diļevs | RB Rail AS tehniskais direktors; | 15.12.2021 | šim brīdim |
| Eksperts | Francis Ryan | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), līdzdibinātājs un direktors | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Gundega Kārkliņa | SIA „ERNST & YOUNG BALTIC” zvērināta advokāte | 01.03.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Indre Pelėdaitė | SIA „Sorainen ZAB” zvērināta advokāta palīdze | 25.03.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Jūlija Kļikina | RB Rail AS tehnisko projektu vadītāja dzelzceļa atbilstības novērtēšanas pakalpojumiem | 01.04.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Jānis Freimanis | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta tehnisko eksperts | 31.08.2021 | šim brīdim |
| Eksperts | Jorens Jaunozols | SIA „Sorainen ZAB” vecākais jurists | 01.03.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Kaspars Ābele | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta jaunākais tehniskais eksperts | 01.03.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Kristaps Zilberts | SIA „R&D apdrošināšanas brokers” Finanšu līniju un apdrošināšanas produktu izstrādes vadītāju | 01.04.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Krists Kārlis Dāvids | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta projekta jaunākais tehniskais eksperts | 24.05.2022 | 04.04.2023 |
| Eksperts | Lelde Laviņa | SIA „Sorainen ZAB” zvērinātu advokāte | 01.03.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Līga Jirgensone | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta jaunākā iepirkumu speciāliste | 12.08.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Ludmila Juškevica | Satiksmes ministrijas Dzelzceļa infrastruktūras un politikas departamenta Rail Baltica projekta tiesiskā nodrošinājuma nodaļas vadītāja | 09.06.2021 | 2022. |
| Eksperts | Mark Jeffs | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), direktors | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Melvin Maddox | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), asociētais darbinieks | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Mick Casey | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), izmaksu noteicējs | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Normunds Orols | SIA "ZAB Kronbergs Čukste LEVIN"vecākais jurists | 22.04.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Oksana Gorjunova | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projektu ieviešanas un vadības departamenta būvniecības līgumu izmaksu kontroliere | 04.08.2021 | šim brīdim |
| Eksperts | Paul Robinson | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), direktora vietnieks | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Rodney Alder | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), vecākais izmaksu noteicējs | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Thomas Guy | apvienība, kas sastāv no uzņēmumiem Linnum Consult Ltd un Currie&Brown(France), konsultants | 18.01.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Una Bajic | SIA „EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” Projekta ieviešanas un vadības departamenta Plānošanas inženiere | 02.09.2021 | šim brīdim |
| Eksperts | Vineta Čukste-Jurjeva | SIA "ZAB Kronbergs Čukste LEVIN"partnere, zvērināta advokāte | 22.04.2022 | šim brīdim |
| Eksperts | Zanda Zaļuma | RB Rail AS Juridiskā departamenta juriste | 04.02.2022 |  |

**4.pielikums**

**Iepirkumā iesaistītie konsultanti**

Iepirkuma sagatavošanas procesā tika iesaistīti šādi eksperti:

***Currie & Brown and Linum Consult Ltd*** – finanšu formas sagatavošana (konsultanta darba stundas 1951 h);

* ***Vintage Consulting AWB Sp. zo.o.Sp. k*** - FIDIC līguma vadības konsultācijas - *Early Contractor Involvement* fāze, indeksācijas pieeja (konsultanta darba stundas 164 h);
* ***Ernst&Young Baltic un ZAB EY LAW SIA*** - līguma sagatavošana (konsultanta darba stundas vairāk kā 1000 h);
* ***ZAB Sorainen SIA*** - FIDIC līguma pamatprasību sagatavošana visam Rail Baltica projektam – sadarbībā ar RBR. Sagatavotā līguma ar papildinājumiem izskatīšana un apstiprināšana;
* ***R&D Apdrošināšanas Brokers SIA*** - konsultācijas un dokumentācijas izstāde apdrošināšanas jautājumos (konsultanta darba stundas 115h);
* ***Brainteam OÜ and Vison OY*** – konsultācijas attiecībā uz *Early Contractor Involvement* fāzi, t.sk., izmaksu optimizācijas darbības principu atbilstoši Eiropas Savienībā pieņemtajai praksei (konsultanta darba stundas 49h);
* ***Berg research*** – tirgus (gan vietējā, gan starptautiskā) izpētes veikšana par vispārpieņemto līgumisko praksi un publiskā iepirkuma pieeju;
* ***EDZL eksperti ar RBR ekspertu atbalstu***– iepirkuma dokumentācijas izstrāde:
  + konsolidēto materiālu prasības,
  + darba drošības un vides prasības,
  + tehniskā specifikācija,
  + ENE/CCS prasības, kurās definēta savstarpējās sadarbības vadības un koordinēšanas, kā arī pārbaudes un apstiprināšanas *(verification&validation)* procesi,
  + NoBo/AsBo, būvprojektu ekspertīzes un autoruzraudzības noteikumi.

**5.pielikums**

**EDZL skaidrojums par iesniegto prasību tiesā**

Personu apvienība ICTAS – DOGUS Lēmumu pārsūdzēja Administratīvajā rajona tiesā, iesniedzot pieteikumu par Lēmuma atzīšanu par prettiesisku un tā atcelšanu (turpmāk – Pieteikums), kā arī pieteikumu par pagaidu noregulējuma – Lēmuma darbības apturēšanas – piemērošanu (turpmāk – Pieteikums par Lēmuma darbības apturēšanu). Administratīvā rajona tiesa ar 2023. gada 9. novembra lēmumu lietā A420238223; A0509-23/13 ierosināja tiesvedību sakarā ar personu apvienības ICTAS-DOGUS Pieteikumu un Pieteikumu par Lēmuma darbības apturēšanu.

Pieteikumā par Lēmuma darbības apturēšanu norādītais mērķis bija aizliegt pasūtītājam – EDZL – noslēgt būvdarbu līgumu ar Iepirkuma uzvarētāju.

**Administratīvā rajona tiesa ar 2023. gada 28. novembra lēmumu lietā A420238223; A0509-23/13 nolēma noraidīt personu apvienības ICTAS-DOGUS Pieteikumu par Lēmuma darbības apturēšanu, atzīstot, ka EDZL lēmums par Iepirkuma rezultātiem pirmškietami ir tiesisks un pamatots.**

Administratīvā rajona tiesa savu lēmumu pamatojusi ar Latvijas Republikas Augstākās tiesas judikatūru, kurā atzīts, ka negatīva dienesta rekomendācija pielīdzināma kvalifikācijas prasībai, kas vērsta uz to, lai pasūtījuma izpilde tiktu piešķirta pretendentam, kurš spēs izpildīt tieši konkrēto pasūtījumu (*skat. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta 2021. gada 23. aprīļa rīcības sēdes lēmuma lietā A A420137521 (SKA-991/2021) 4. punktu, arī Administratīvās rajona tiesas 2021. gada 21. decembra sprieduma minētajā lietā 13. punktu*). Administratīvā rajona tiesa atzina, ka Valsts drošības dienesta negatīva rekomendācija pasūtītājam ir saistoša atbilstoši Nacionālās drošības likuma 22.2 panta ceturtajai daļai, kuras satura (drošības risku novērtēšana) noteikšana ir dienesta uzdevums un kompetence. Administratīvā rajona tiesa atzinusi, ka atbilstoši tiesu prakses atziņām dienesta secinājumus par to, ka pastāv drošības riski, ne iestādes, ne tiesa nevar saturiski pārvērtēt.

Tas nozīmē, ka EDZL, izpildot Valsts drošības dienesta rekomendāciju, ir rīkojusies tiesiski un atbilstoši Latvijas Republikas Augstākās tiesas judikatūrai par Valsts drošības dienesta rekomendāciju juridiski saistošo raksturu publisko iepirkumu procedūrās.

**6.pielikums**

**EDZL skaidrojums par riskiem, kas saistīti ar iesniegto prasību tiesā**

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta judikatūrā par neiegūtās peļņas prasījumiem publisko iepirkumu lietās ir atzīts, ka:

* *Vērtējot pieteicēja izredzes iepirkumā uzvarēt, jāņem vērā ne tikai pasūtītāja lēmumā norādītie apstākļi, bet arī citi apstākļi, kas šīs izredzes, iespējams, varēja ietekmēt. Secinājumu, ka konkrētā persona noteikti būtu iepirkuma procedūrā uzvarējusi, nevar balstīt vienīgi uz to, ka ir atkritis pasūtītāja lēmumā norādītais šķērslis (tiesai atzīstot šo lēmumu par prettiesisku), ja lietā ir norādes uz vēl citiem apstākļiem, kas, iepirkuma procedūrai noritot tiesiski, liegtu konkrētajai personai uzvarēt*. [[31]](#footnote-32)
* *Zaudējumu atlīdzinājums nevar balstīties uz vispārīgiem pieņēmumiem par iespējamu notikumu attīstības gaitu, ja prettiesiskais lēmums nebūtu pieņemts. Tas nozīmē, ka gan zaudējumu esība, gan cēloņsakarība ir jākonstatē, izvērtējot lietā gūtos pierādījumus, un nav pieļaujams secinājumu par zaudējumu esību un cēloņsakarību izdarīt, balstoties uz pieņēmumiem*.[[32]](#footnote-33)

Konkrētajā gadījumā par ICTAS – DOGUS ir saņemta Valsts drošības dienesta negatīva rekomendācija, kas liedz šim pretendentam uzticēt Līguma izpildi. Turklāt, Iepirkuma laikā ICTAS – DOGUS netika uzaicināts uz sarunām, kas bija obligāts priekšnoteikums galīgā piedāvājuma sagatavošanai jeb citiem vārdiem, ICTAS – DOGUS nebija iespēju izstrādāt galīgo piedāvājumu, kas ir nepieciešams, lai būtu iespējams piemērot piedāvājuma vērtēšanas kritērijus, kas noteikti Iepirkuma nolikumā. ICTAS – DOGUS ir tiesības celt prasību par zaudējumu (negūtās peļņas) atgūšanu, taču, ņemot vērā iepriekš minēto tiesu praksi un lietas apstākļus, ICTAS -DOGUS varbūtība atgūt zaudējumus ir vērtējama kritiski.

Publisko iepirkumu likuma 73.-75.pants paredz iespēju būtisku Publisko iepirkumu likuma pārkāpumu gadījumā (iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršana bez iepirkuma, vai piemērojot neatbilstošu iepirkuma procedūru, vai līgums noslēgts neievērojot nogaidīšanas termiņu, vai pārkāpjot aizliegumu to noslēgt, kamēr Iepirkumu uzraudzības birojs izskata sūdzību) ieinteresētajiem pretendentiem ir tiesības iesniegt pieteikumu Administratīvajā rajona tiesā par noslēgtā iepirkuma līguma atzīšanu par prettiesisku, tā noteikumu grozīšanu vai atcelšanu, tā termiņa saīsināšanu.

EDZL līguma slēgšanas tiesības ir piešķīrusi Konkursa ar sarunām rezultātā, kas ir noteikta Publisko iepirkumu likuma 8. panta pirmās daļas 3. punktā. Tāpat, EDZL ir ievērojusi visas Publisko iepirkumu likuma prasības par rezultātu paziņošanu. Šo iemeslu dēļ kritiski vērtējama iespēja, ka tiesa varētu apmierināt ICTAS - DOGUS prasījumu, kas ietekmētu Līguma juridisko spēku tā noslēgšanas gadījumā.

Ja Administratīvā tiesa atzītu ICTAS – DOGUS Pieteikumu par pamatotu un apmierināmu, ICTAS – DOGUS pastāv teorētiska iespēja vērsties vispārējās jurisdikcijas tiesā ar prasījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma 73.panta sesto daļu, kas noteic, ka “*pieteikuma par iepirkuma līguma vai vispārīgās vienošanās atzīšanu par spēkā neesošu, to noteikumu grozīšanu vai atcelšanu vai iepirkuma līguma vai vispārīgās vienošanās termiņa saīsināšanu pamatā ir gadījums, kas nav minēts šā likuma 74. pantā, prasība iesniedzama vispārējās jurisdikcijas tiesā Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā.*”

Ievērojot, to, ka Administratīvā rajona tiesa, balstoties uz Latvijas Republikas Augstākās tiesas judikatūras atziņām par Valsts drošības dienesta negatīvas rekomendācijas tiesiskajām sekām iepirkumos, ir atzinusi, ka pirmšķietami EDZL un Iepirkumu uzraudzības birojs ir rīkojušies tiesiski, pārsūdzētā lēmuma prettiesiskuma konstatēšanas varbūtība ir zemāka.

1. Pilns Iepirkuma komisijas sastāvs pievienots 3. pielikumā. [↑](#footnote-ref-2)
2. Piesaistīto konsultantu saraksts pieejams 4. pielikumā. [↑](#footnote-ref-3)
3. EDZL skaidrojums par iesniegtajām prasībām un pieņemto tiesas lēmumu pieejams 5. pielikumā. [↑](#footnote-ref-4)
4. Ņemot vērā 2023. gada projekta izmaksu – ieguvumu analīzi, *Delivery Programme 2030* tiks aktualizēta, samazinot projektā ieviešamās aktivitātes līdz 2030. gadam. [↑](#footnote-ref-5)
5. Lai novērtētu piedāvāto līgumcenu, salīdzinājumam ir izmantojamas vidējās kilometra izmaksas, kas konkrētajā gadījumā ir: 19,5 milj EUR/km (230 km, kopējā summa 4,476 miljardi EUR ar PVN). Bez PVN 16 miljoni EUR/km (230 km, kopējā līguma summa 3,699 miljardi bez PVN). Secināms, ka šādas izmaksas ir samērīgas, salīdzinot ar vidējām kilometra izmaksām Eiropā līdzīgos projektos vidēji 24 – 32 miljoni EUR/km). Vienlaikus, jāņem vērā, ka Līgumcenā nav ietvertas konsolidēto materiālu izmaksas un apakšsistēmu būvniecība (CCS, ENE). [↑](#footnote-ref-6)
6. Būvprojektu izskatīšanas un būvdarbu sagatavošanas fāze. [↑](#footnote-ref-7)
7. Izmaksas par konsolidēto materiālu iegādi sedz RBR. [↑](#footnote-ref-8)
8. Šis finansējums nepieciešams tikai gadījumos, kuros būvobjekti finansējuma trūkuma vai kavējumu dēļ nonākuši dīkstāvē. [↑](#footnote-ref-9)
9. Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu, 30.10.2016., 4.1.1.(b) punkts. [↑](#footnote-ref-10)
10. MK sēde Nr.5, 31.01.2023, 22-TA-3151 (IP) 43.§ 3.punkts. [↑](#footnote-ref-11)
11. MK **s**ēde Nr.1, 10.01.2023, 22-TA-3612 (IP) 36.§ 3.punkts [↑](#footnote-ref-12)
12. Ministru kabineta ar Rail Baltica projekta īstenošanu saistīto starpnozaru jautājumu risināšanas tematiskās komitejas 2023. gada 7. jūlija sēdes Nr.2 protokola 2.punkts cita starpā noteic, ka nepieciešams konceptuāli atbalstīt sarunu turpināšanu ar Igauniju un Lietuvu par kopīgas pozīcijas definēšanu, lai vestu sarunas ar Eiropas Komisijas (EK) pārstāvjiem par Rail Baltica finansēšanas modeļa jautājumiem, kā arī konceptuāli atbalstīt pārrunu vešanu ar EK pārstāvjiem šādos jautājumos: 1) par Rail Baltica projekta finansēšanas iespējām no dažādiem ES fondu līdzekļiem (CEF, militārā mobilitāte u.c.) esošā ES daudzgadu budžeta perioda ietvaros, kā arī jaunā finansēšanas perioda ietvaros pēc 2027. gada; 2) par potenciāliem izņēmumiem projektam ES fondu izmaksu attiecināšanas kārtībā; 3) par EK atbalstu un potenciālām alternatīvām fiskālajiem risinājumiem Rail Baltica projekta ieviešanas finansēšanai, tai skaitā fiskālās telpas izņēmumu Rail Baltica projektam; 4) par to, ka Rail Baltica projekts tiek saglabāts kā prioritārais projekts arī CEF III Regulas ietvaros. Protokola 3.4. punkts noteic, ka atbildīgajām ministrijām savas kompetences ietvaros jāsekmē finansēšanas avota rašanu no ES fondiem Rail Baltica projekta īstenošanai. [↑](#footnote-ref-13)
13. Vēršam uzmanību, ka 8. tabulas ailē „Kopā viss” norādīto projektam nepieciešamo kadastra objektu skaits (indikatīvi) ir 2078 objekti, kas nesakrīt ar pārējo „Kopā viss” norādīto objektu skaitu, jo pārējās ailes satur informāciju par objektiem, par kuriem ir saņemts grafiskais materiāls un cita nepieciešamā informācija procesa uzsākšanai. [↑](#footnote-ref-14)
14. Līguma 15.6. punkts „*Valuation after Termination for Employer’s Convenience*” [↑](#footnote-ref-15)
15. Pie līguma izpildes pilnā apjomā (šeit domāts arī pasūtīto darba posmu apmērs), līgumu priekšlaicīgi neizbeidzot, notiek Uzņēmēja personāla demobilizācija, kas ietilpst Līguma cenā, tādēļ ir attiecināmas no CEF līdzekļiem, tāpat kā citas būvdarbu līguma cenā ietilpstošas pozīcijas. [↑](#footnote-ref-16)
16. Izpildes nodrošinājums, apdrošināšanas izmaksas Uzņēmējam rodas pilnā pasūtītā darba apjomā, jau Līguma izpildes sākumā. Ja Līgums tiek pēc Pasūtītāja iniciatīvas izbeigts pirms attiecīgo pasūtīto darbu izpildes termiņa, Uzņēmējam rodas nodrošinājuma un apdrošināšanas izmaksas par to līguma izpildes periodu un darbiem, kas paliek pēc Līguma priekšlaicīgās izbeigšanas. Gadījumā, ja līgums tiek priekšlaicīgi izbeigts, Uzņēmējam ir tiesības saņemt kompensāciju par tām Līguma izpildes nodrošinājuma un apdrošināšanas polišu iegādes izmaksām, kuras Uzņēmējam nav iespēju atgūt ar saņemto atlīdzību par Līguma izpildi pilnā apjomā, jo Līgums tika priekšlaicīgi izbeigts. [↑](#footnote-ref-17)
17. Atbilstoši FIDIC praksei, FIDIC sistēmas līgumi ietver starptautiskā būvniecības praksē atzītu pieeju pašu savstarpējā ekonomiskā balansa saglabāšanai, vienlaikus nodrošinot iespēju abām pusēm prognozēt saistību apmēru, līguma izbeigšanas gadījumos. Uzņēmējam radušos izmaksu kompensācija par apakšuzņēmēju līgumu izbeigšanu sakarā ar galvenā līguma izbeigšanu arī ir viens no noteikumiem, kuru atzīst FIDIC sistēmas līgumi (lūdzu skat. Axel-Volkmar Jaeger , Götz-Sebastian Hök. FIDIC – A Guide for Practitioners. Springer. 2010., p. 322). Kompensācijas apmērs Uzņēmējam par apakšuzņēmēju līgumu izbeigšanu, līguma izbeigšanas gadījumā, konkrētajā līgumā ir ierobežots 5% apmērā no attiecīgā apakšuzņēmēja līguma apmēra, kas attiecināms uz pasūtītājiem Līguma darbiem. Pasūtītājs izmaksā Uzņēmējam kompensāciju 5% apmērā no attiecīgā izbeigtā apakšuzņēmuma līguma, ja šāda apakšuzņēmuma līguma noslēgšanu iepriekš ir akceptējis Inženieris (vismaz 15 dienas pirms Pasūtītāja paziņojuma par Līguma izbeigšanu). Šāds noteikums ierobežo Pasūtītāja atbildību pret Uzņēmēju par tam nodarītajiem zaudējumiem sakarā ar līguma izbeigšanu. Ja šāda noteikuma nebūtu, Pasūtītājs būtu atbildīgs pret Uzņēmēju par visiem tam nodarītajiem zaudējumiem, tostarp, apakšuzņēmumu līgumu izbeigšanas izmaksām, bez ierobežojuma. [↑](#footnote-ref-18)
18. Citas Uzņēmējam radušās izmaksas – materiāli, kas ir pasūtīti pie ražotāja, bet nav piegādāti uz būvlaukumu un līdz ar to nav apmaksāti un pēc Līguma nevar būt apmaksājami, citu Uzņēmēja līgumu izbeigšanas izmaksas (piemēram, ar PR kompāniju, jo tā nav apakšuzņēmējs) utt. Ar vārdu “fiksētais” tiek saprasts, ka tas nevar būt lielāks vai mazāks neatkarīgi no citu izmaksu apjoma, kas rodas priekšlaicīgas Līguma izbeigšanas gadījumā. Šīs kompensācijas apmērs ir nosakāms uz dienu, kad notiek priekšlaicīga Līguma izbeigšana tā apjomu nosakot pamatojoties uz tajā brīdī pasūtīto, bet nepabeigto darbu apjomu. [↑](#footnote-ref-19)
19. Sk. Senāta 2015.gada 30.marta sprieduma lietā Nr. SKA-585/2015 (A420361914) 8.punktu, kā ar Latvijas Republikas Augstākās tiesas Tiesu prakses apkopojuma publisko iepirkumu lietās (2005.gada februāris – 2020.gada jūnijs). [↑](#footnote-ref-20)
20. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” iekšējās trauksmes celšanas sistēmas noteikumi (apstiprināti ar 09.02.2022. ar Nr.1.3.-VL./2022/13), SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas pretkorupcijas pasākumu plāns 2022.-2024.gadam (apstiprināts ar 15.02.2022. ar Nr.1.3.-VL./2022/14), Sabiedrības Darba kārtības noteikumos ir noteiktas korupcijas un interešu konflikta situāciju novēršanas prasības (apstiprināts ar 10.11.2022. ar Nr.1.3.-VL./2022/92). [↑](#footnote-ref-21)
21. Būvlaukuma darba drošības standarts - CONSTRUCTION HEALTH AND SAFETY STANDARD IN RAIL BALTICA GLOBAL PROJECT RBGP-HSD-STN-Z-00001, Būvprojektu atbilstības kontroles standarts- RBGP DESIGN PROCESS MANAGEMENT – SE RBGL-SEA-PLN\_DN-R-00002, Tehnisko risinājumu atbilstības kontroles standarts - ASBO/NOBO DESIGN REVIEW PROCESS RBGL-SEA-MAN-R-00002 [↑](#footnote-ref-22)
22. Satiksmes ministrijas 17.04.2023. pilnvara Nr. 01-04/22 [↑](#footnote-ref-23)
23. Satiksmes ministrijas un SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas” 30.12.2021. deleģēšanas līgums Nr. SM 2021/-41 [↑](#footnote-ref-24)
24. Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu, 30.10.2016., 4.1.1.(b) punkts. [↑](#footnote-ref-25)
25. Akcionāru līgums par RB RAIL AS, 28.10.2014., 2.4 punkts. [↑](#footnote-ref-26)
26. Akcionāru līgums par RB RAIL AS, 28.10.2014.,2.4. punkts. [↑](#footnote-ref-27)
27. Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu, 30.10.2016., 5.1.1. e) punkts [↑](#footnote-ref-28)
28. Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu, 30.10.2016., 3.1.1. punkts [↑](#footnote-ref-29)
29. Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu. [↑](#footnote-ref-30)
30. Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu nosaka RBR tiesības veikt kvalitātes uzraudzību/pārbaudi nacionālo ieviesēju veiktajiem darbiem. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu vienotu kvalitāti un atbilstību būvprojektēšanas vadlīniju prasībām, kā arī risinājumu savietojamību ar elektrifikācijas un signalizācijas sistēmām. RBR kā centrālais koordinators šo kontroli veic izmantojot vienotu Sistēmu inženierijas pieeju. [↑](#footnote-ref-31)
31. Senāta 2017.gada 22.septembra sprieduma lietā Nr. SKA-558/2017 (A420285614) 17.punkts. [↑](#footnote-ref-32)
32. Senāta 2017.gada 20.aprīļa sprieduma lietā Nr. SKA-372/2017 (A420300914) 12.punkts. [↑](#footnote-ref-33)