



Vai Latvijā tiek īstenota efektīva *Rail Baltica* projekta pārvaldība?

Rīga 2020



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

Vai Latvijā tiek īstenota efektīva *Rail Baltica* projekta pārvaldība?

2020.gada 7.janvāris

Ziņojums sagatavots lietderības revīzijas “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” ietvaros un aptver daļu no kopējā revīzijas tvēruma.

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 2018.gada 7.maija revīzijas grafiku Nr.2.4.1-15/2018.

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no tīmekļa vietnes <http://depositphotos.com>.



Cienījamais lasītāj!

Valsts kontrole ir veikusi apjomīgu revīziju par mūsu valsts dzelzceļa attīstību pēdējos sešos gados un tās solītajiem ieguvumiem ekonomikai un sabiedrībai.

Šis ir jau otrais revīzijas ziņojums par investīcijām dzelzceļa nozarē, kas turpina šī gada janvāra sākumā publicēto triju Baltijas valstu augstāko revīzijas iestāžu veiktās revīzijas ziņojumu un sniedz Valsts kontroles vērtējumu par *Rail Baltica* projekta pārvaldību Latvijā.

Latvija tāpat kā Igaunija un Lietuva ir veikusi daudzus priekšdarbus, kā arī – kopš 2014.gada izveidojusi institucionālo struktūru jaunā dzelzceļa līnijas projekta ieviešanai.

Šis ir īstais laiks novērtēt un sniegt ieteikumus projekta pārvaldības uzlabošanai Latvijā, lai mūsu valsts spētu nodrošināt Baltijas valstu starpvaldību līgumā paredzēto – 2026.gadā uzsākt pārvadājumus pa jaunizveidoto dzelzceļa līniju.

Valsts kontroles vērtējumā *Rail Baltica* projekta pārvaldībai Latvijā nepieciešami uzlabojumi savlaicīgai projekta aktivitāšu īstenošanai, nekustamā īpašuma atsavināšanai un sadarbībai ar citām institūcijām, jo īpaši – Rīgas pašvaldību, lai veicinātu visaptverošu un harmonisku projekta ietvaros skartās teritorijas attīstību un dzelzceļa līnijas sniegto ekonomisko priekšrocību izmantošanu uzņēmējdarbībā.

Šis vērienīgais projekts ir ne tikai tehnoloģiski sarežģīts, bet arī izaicinošs starpvalstu un starpinstitūciju sadarbībā, jo esošo un nākotnes partneru prasme saprasties, sarunāties un vienoties ir kritiski nozīmīga un var kļūt pat izšķiroša projekta veiksmīgai attīstībai tā būvniecības un arī ekspluatācijas laikā.

Mēs pateicamies Satiksmes ministrijai un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” par sadarbību un sniegto atbalstu revīzijas ietvaros.

Ar cieņu
departamenta direktore

Inese Kalvāne

Saturs

Kopsavilkums	6
Galvenie secinājumi	7
Būtiskākie ieteikumi.....	12
Ziņojuma struktūra	14
<i>Rail Baltica</i> projekta īss raksturojums	15
Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi <i>Rail Baltica</i> publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidei.....	22
Satiksmes ministrijas un <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> īstenotā risku vadība.....	38
Satiksmes ministrijas īstenotā <i>Rail Baltica</i> projekta risku vadība	38
<i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> īstenotā <i>Rail Baltica</i> projekta risku vadība.....	40
Satiksmes ministrijas līdzdalība <i>Rail Baltica</i> projektā.....	45
Nekustamā īpašuma atsavināšana Latvijā <i>Rail Baltica</i> projekta vajadzībām un Satiksmes ministrijas kompetence atsavināšanas procesa īstenošanā	45
Ilgspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padome <i>Rail Baltica</i> projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā	57
Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanai Latvijā.....	60
Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotā revīzija	60
Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i>	61
Ieteikumi	69
Satiksmes ministrijas un <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> viedoklis	72
Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes.....	74

Termini un skaidrojumi	89
1.pielikums. <i>Rail Baltica</i> projekta ieviešanas struktūra.	90
2.pielikums. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> īstenoto aktivitāšu iespējamās beigu datumu izmaiņas.....	91
Atsauces.....	93

Kopsavilkums

Rail Baltica projekts Latvijas ilgtermiņa¹ un vidēja termiņa² attīstības plānošanas dokumentos ir noteikts kā viena no prioritātēm dzelzceļa nozares attīstībai. Tāpat Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2021.-2027.gadam pirmajā redakcijā³, kas 2019.gada oktobrī nodota publiskajai apspriešanai, iekļauts atsevišķs uzdevums saistībā ar *Rail Baltica* projektu.

Rail Baltica projekts ir lielākais infrastruktūras projekts Baltijā, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā, izbūvējot jaunas sliedes (ar Eiropas standarta sliežu platumu 1435 mm) no Tallinas caur Pērnavu – Rīgu – Panevėžu – Kauņi līdz Lietuvas – Polijas robežai, iekļaujot Viļņas – Kauņas savienojumu kā daļu no dzelzceļa.

Kopējās *Rail Baltica* projekta īstenošanai plānotās izmaksas 2017.gadā aplēstas 5,79 mljrd. *euro* apmērā, no tām – 1,35 mljrd. *euro* Igaunijai, 1,97 mljrd. *euro* Latvijai un 2,47 mljrd. *euro* Lietuvai⁴. *Rail Baltica* projektu finansē Baltijas valstis un līdz 85% līdzfinansē Eiropas Savienība.

Līdz 2019.gada beigām parakstīti trīs finansēšanas līgumi ar Eiropas Inovācijas un tīklu izpildaģentūru (turpmāk – CEF finansēšanas līgumi) par kopējo summu 823,5 milj. *euro*, no tiem Latvijai kopā plānoti 296,4 milj. *euro* (241,5 milj. *euro* Eiropas Savienības līdzfinansējums un 54,9 milj. *euro* valsts budžeta finansējums), Igaunijai – 228,5 milj. *euro*, Lietuvai – 279,4 milj. *euro* un Baltijas valstu dibinātajam kopuzņēmumam AS “RB Rail” (turpmāk – *RB Rail*) – 19,2 milj. *euro*.

Tiek solīts⁵, ka *Rail Baltica* projekts *klūs par nozīmīgu katalizatoru ilgstošai ekonomikas attīstībai visās trīs Baltijas valstīs gan būvniecības fāzes laikā, radot simtiem jaunu darba vietu un sekmējot reģiona IKP pieaugumu ar dažādām tiešām, netiešām un inducējošām ietekmēm no veiktajiem ieguldījumiem infrastruktūrā, gan arī tā darbības fāzes laikā, stiprinot Baltijas tirgus pieejamību un konkurenci tirdzniecībā. Rail Baltica projekts veicinās ārzemju investīciju piesaisti un veicinās noturīgu produktivitātes kāpumu un konkurētspējas palielināšanos Baltijas transporta un loģistikas nozarē un ārpus tās. Tādējādi sabiedrības gaidas attiecībā uz projekta sniegtajiem ieguvumiem ir augstas, tomēr publiski bieži ir izskanējuši fakti, kas liecina par riskiem projekta īstenošanā.*

Rail Baltica projekts ir mēroga un finansējuma ziņā unikāls un līdz šim nebijis infrastruktūras izbūves projekts ne tikai Latvijā, bet arī visā Baltijas reģionā, kas uzlabos iedzīvotāju mobilitāti un kravu pārvadājumus. Iesaistīšanās projektā Latvijas valstij uzliek nopietnu atbildību ne tikai pret projekta partneriem – Igauniju un Lietuvu –, bet arī pret finansējuma devējiem – Latvijas un Eiropas Savienības nodokļu maksātājiem. Tāpat veiksmīga projekta īstenošana ir atkarīga no visu iesaistīto pušu savlaicīgas, lietderīgas un efektīvas darbības.

Ņemot vērā projekta nozīmīgumu, kā arī to, ka, sākot ar 2019.gadu *Rail Baltica* projektā bija plānots uzsākt būvniecības posma aktivitātes, 2018.gadā Latvijas, Igaunijas un Lietuvas augstākās revīzijas iestādes vienotās⁶ veikt apvienotu revīziju par *Rail Baltica* Globālā projekta (turpmāk – Globālais projekts) īstenošanu un iekšējās kontroles sistēmas funkcionēšanu publisko iepirkumu organizēšanā un līgumu izpildes vadībā visu triju Baltijas valstu kopuzņēmumā *RB Rail*. Papildus tam, katras valsts augstākā revīzijas iestāde apņēmas izvērtēt projekta īstenošanu savā valstī.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Valsts kontrole ir veikusi revīziju, lai pārliecinātos, vai Latvijā tiek īstenota *Rail Baltica* projekta mērķiem atbilstoša projekta pārvaldība.

Galvenie secinājumi

Trīs Baltijas valstu valdības ir vienojušās par *Rail Baltica* projekta ieviešanas struktūru un projekta pārvaldību, lai 2025.gadā pabeigtu *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izveidi un 2026.gadā uzsāktu tā darbību. Latvijā par *Rail Baltica* projekta ieviešanas koordinēšanu ir atbildīga Satiksmes ministrija, kura projekta mērķu sasniegšanai:

- ❖ 2014.gadā ir dibinājusi⁷ valsts kapitālsabiedrību SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk – *Eiropas dzelzceļa līnijas*) un ar deleģēšanas līgumu uzdevusi tai organizēt *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras izveidi, kā arī *Eiropas dzelzceļa līnijas* ir viens no trīs akcionāriem 2014.gadā Baltijas valstu dibinātajā kopuzņēmumā *RB Rail*, kas ir *Rail Baltica* projekta centrālais koordinators;
- ❖ ir noteikusi atbildīgās ministrijas struktūrvienības, tai skaitā par deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes un valsts kapitāla daļu uzraudzību, kā arī noteikusi struktūrvienības, kuras *Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu projektu uzraudzības likuma* izpratnē pilda atbalsta saņēmēja un uzraudzības iestādes funkcijas.

Vienlaikus *Rail Baltica* projekta rezultātīva norise ir atkarīga ne tikai no projekta aktivitāšu īstenotājiem trīs Baltijas valstīs, bet arī no sekmīgas sadarbības ar citām ieinteresētām personām, kas Latvijas gadījumā ir vismaz 15 pašvaldības, nozīmīgi infrastruktūras turētāji, nevalstiskie partneri, ar kuriem jāaskaņo tehniskie risinājumi u.tml., kā arī jārisina problēmjautājumi, jāorganizē dažādu formātu tikšanās, jārosina grozījumi normatīvajos aktos, jāatsavina liels nekustamo īpašumu skaits u.tml.

Revīzijā ir secināts, ka laika posmā no 2014.gada līdz 2019.gadam Latvijā nav īstenota pietiekami efektīva *Rail Baltica* projekta pārvaldība, līdz ar to pastāv risks, ka var netikt sasniegts Baltijas valstu starpvaldību līgumā noteiktais mērķis – nodrošināt dzelzceļa izveidi un tā funkcionalitāti līdz 2025.gadam –, jo:

- ❖ izlietoti vien 24,2% no piecos gados *Rail Baltica* projekta īstenošanai paredzētā un piešķirtā finansējuma, kas liecina, ka aktivitātes līdz šim nav īstenotas sākotnēji plānotajā apjomā un termiņos;
- ❖ lielākajā daļā *Rail Baltica* projekta aktivitāšu īstenošanā Latvijā konstatēti iespējamie kavējumi, kas ir robežās no viena līdz četriem gadiem, piemēram:
 - aktivitāte “Nekustamā īpašuma atsavināšana, 1.posms” bija jāpabeidz līdz 2019.gada 31.decembrim, tomēr līdz šim nav atsavināts neviens nekustamais īpašums un aktivitāti plānots pabeigt tikai līdz 2022.gada 31.decembrim, tas ir, trīs gadus vēlāk;
 - trīs aktivitātes
 - “Detalizēts tehniskais projekts – Rīgas Centrālais dzelzceļa mezgls un ar to saistītā infrastruktūra”,
 - “Detalizēts tehniskais projekts – starptautiskās lidostas “Rīga” stacija un ar to saistītā infrastruktūra”,
 - “Detalizēts tehniskais projekts – dzelzceļa līnija Latvijas centrālā daļa” –

bija jāpabeidz līdz 2018.gada 31.decembrim, tomēr paredzamais aktivitāšu īstenošanas termiņš atskaitēs ir norādīts vienu līdz pusotru gadu vēlāk;

- attiecīgi paredzētas arī trīs būvniecības aktivitātes
 - “Būvniecība – Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītā infrastruktūra”,
 - “Būvniecība – starptautiskās lidostas “Rīga” stacija un ar to saistītā infrastruktūra”,
 - “Būvniecība – dzelzceļa līnija Latvijas centrālajā daļā: savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”, 1.posms”,

kuras bija jāuzsāk 2018.gadā un jāpabeidz līdz 2020.gada 31.decembrim. Tomēr 2019.gadā tiek plānots, ka šīs aktivitātes tiks pabeigtas divus līdz četrus gadus vēlāk. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju, pirmie būvniecības darbi Latvijā tiks uzsākti tikai 2020.gada beigās, tas ir, laikā, kad sākotnēji bija plānota šo aktivitāšu pabeigšana;

- ❖ par trūkumiem sākotnējā plānošanā attiecībā uz *Rail Baltica* projekta aktivitāšu īstenošanas laika grafiku, apjomu un finansējuma aplēsēm kopumā liecina arī fakts, ka, nespējot ievērot CEF finansēšanas līgumos sākotnēji noteiktos nosacījumus, tie tiek grozīti atbilstoši faktiskajai situācijai;
- ❖ *Rail Baltica* projekta Latvijas daļā noslēgtie lielie iepirkumi uzrāda būtisku cenu pieaugumu, taču Satiksmes ministrija atturējās minēt konkrētus sadārdzinājuma apjomus un informēja⁸, ka kopējās iespējamās izmaksas tiks precizētas pēc projektēšanas darbu noslēguma 2022.gadā.

Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidei līdz šim nav bijusi pilnīga un efektīva

Ņemot vērā iepriekš minēto, Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģētā pārvaldes uzdevuma (organizēt *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras izveidi) izpildi līdz šim nav bijusi pilnīga un efektīva, kā to nosaka Valsts pārvaldes iekārtas likums⁹. Revīzijā ir secināts, ka:

- ❖ piesaistītais personāls Satiksmes ministrijā ilgstoši ir bijis nepietiekams, lai kvalitatīvi uzraudzītu un sniegtu atbalstu *Rail Baltica* projekta īstenošanai. Līdz pat 2016.gadam (ieskaitot) nevienam no Satiksmes ministrijas darbiniekiem amata pienākumi nebija tieši saistīti ar deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību. Savukārt turpmākajos divos gados par *Rail Baltica* projekta uzraudzību bija atbildīgs tikai viens ministrijas darbinieks. Tikai 2018.gada decembrī ministrijā tika izveidota atsevišķa struktūrvienība, lai uzraudzītu *Rail Baltica* projekta īstenošanu, kurā paredzētas četras amata vietas, kas šobrīd ir aizpildītas;
- ❖ ilgstoši netika izstrādāti un apstiprināti iekšējie noteikumi par *Rail Baltica* projekta uzraudzību atbilstoši Satiksmes ministrijas kompetencei un atbildībai. Tādējādi netika savlaicīgi nodrošināta projekta uzraudzības procesa caurskatāmība, izsekojamība un informācijas pēctecība, kā arī koordinācija starp ministrijas struktūrvienībām. Līdz ar to jāsecina, ka ministrijas līdz šim veiktā uzraudzība pār deleģēto pārvaldes uzdevumu ir bijusi atkarīga no katra darbinieka izpratnes par šo procesu;

- ❖ deleģēšanas līgumā¹⁰ iestrādātais mehānisms attiecībā uz neattiecināmo izmaksu turpmākas rašanās pārtraukšanu nav pietiekami efektīvs un pārdomāts, līdz ar to pastāv papildu izdevumu sloģa risks uz valsts budžetu;
- ❖ Satiksmes ministrija nav efektīvi izmantojusi tādu nozīmīgu Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktu kapitālsabiedrības pārvaldības instrumentu kā kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģija. *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģija 2016.–2018.gadam* tika apstiprināta tikai 2017.gada novembrī, tas ir, gandrīz divus gadus vēlāk nekā tās darbības perioda sākums. Līdzīga prakse vērojama arī saistībā ar *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģiju 2019.–2021.gadam*, kura līdz 2019.gada oktobrim vēl nebija apstiprināta. Revidentu ieskatā savlaicīga *Eiropas dzelzceļa līniju* vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzīto nefinanšu mērķu un atbilstošu stratēģijas ieviešanas rīcības plānu (ja tie tiktu saskaņoti ar deleģēšanas līgumā noteiktajiem uzdevumiem) apstiprināšana uzlabotu *Rail Baltica* projekta pārvaldību Latvijā kopumā un projekta mērķu sasniegšanu plānotajā termiņā un apjomā.

Satiksmes ministrijas līdzdalība Rail Baltica projektā līdz šim nav bijusi efektīva

Nekustamo īpašumu savlaicīga atsavināšana ir būtisks priekšnosacījums dzelzceļa līnijas projektēšanas pabeigšanai un būvniecības uzsākšanai. Nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns¹¹ *Rail Baltica* projekta realizācijai Latvijā un pirmais CEF finansēšanas līgums¹² paredz, ka nekustamo īpašumu atsavināšana pirmajā posmā, tas ir, Latvijas centrālajā daļā¹³, ir jāpabeidz līdz 2019.gada 31.decembrim. Tomēr līdz 2019.gada oktobrim Latvijā nav pabeigts neviens nekustamā īpašuma atsavināšanas process un atsavināšanas aktivitātes īstenošanas progress sasniedz vien trīs procentus no plānotā apjoma¹⁴. Zemais aktivitātes īstenošanas progress iepriekšējos četros gados, kā arī nenoteiktība par finansējuma pieejamību nākamajam atsavināšanas posmam, rada pamatotas šaubas par to, vai Latvija spēs izpildīt Eiropas Komisijas lēmumu¹⁵ un spēs nodrošināt nekustamo īpašumu atsavināšanu visā Latvijas teritorijā līdz 2021.gada 31.decembrim.

Lai gan atsavināšanas procesa sekmīgai īstenošanai, sākot ar 2015.gadu, veikta virkne nozīmīgu priekšdarbu, tai skaitā veikta esošo normatīvo aktu analīze un atsavināšanas prakses izpēte Latvijā un citās Eiropas Savienības valstīs¹⁶, tomēr Satiksmes ministrija nekustamo īpašumu atsavināšanas jautājumā ne visos gadījumos ir rīkojusies atbilstoši savai kompetencei, lai sekmētu projekta mērķu sasniegšanu, tai skaitā:

- ❖ ministrija ir vilcinājusies ar projekta īstenošanai svarīgu tiesību aktu grozījumu virzīšanu izskatīšanai valdībā, kā arī nav pietiekami skaidrojusi savu rīcību projekta nacionālajam ieviešējam – *Eiropas dzelzceļa līnijām*;
- ❖ sākotnēji nav bijis skaidri definēts pienākumu un atbildību sadalījums *Rail Baltica* projekta īstenošanā nekustamā īpašuma atsavināšanas jautājumā, par ko liecina, piemēram, Satiksmes ministrijas darbības saistībā ar *Rail Baltica* projektam atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas komisijas izveidi un deleģēšanas līgumos ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* veiktie grozījumi.

Iepriekš minētais vienlaikus varētu būt nozīmīgs šķērslis Satiksmes ministrijas spējai īstenot efektīvu uzraudzību pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto pārvaldes uzdevumu izpildi.

Rail Baltica projekta īstenošana ir aktualizējusi arī tādus jautājumus, kuru risināšana pārsniedz Satiksmes ministrijas un citu *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistīto pušu kompetences, bet kuriem ir būtiska finanšu ietekme. Piemēram, vai ir lietderīgi atsavināt nekustamo īpašumu no valsts kapitālsabiedrībām par tirgus cenu gadījumos, kad valsts jau iepriekš atsavinājusi šos īpašumus publiskas funkcijas īstenošanai, turpmāk ieguldot to valsts kapitālsabiedrības pamatkapitālā. Revīzijā atzinīgi novērtēta *Eiropas dzelzceļa līniju* un Satiksmes ministrijas iniciatīva - rosinājums izvērtēt budžeta līdzekļu izlietojuma lietderību gadījumos, kad nepieciešama nekustamo īpašumu atsavināšana sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām.

Satiksmes ministrija ir izveidojusi augsta līmeņa Satiksmes ministrijas, *RB Rail* un *Eiropas dzelzceļa līniju* vadības *Rail Baltica* koordinācijas darba grupu, lai koordinētu informācijas apmaiņu par *Rail Baltica* projekta plānošanu, īstenošanu un uzraudzību un tādējādi sekmētu projekta īstenošanā Latvijā iesaistīto pušu dialogu un sadarbību. Tomēr darba grupa tika sasaukta tikai četras reizes, pēdējo reizi – pirms pusotra gada. Ņemot vērā, ka *Rail Baltica* projekts Latvijā ir sasniedzis būtisku atskaites punktu, tas ir, 2020.gada beigās jāuzsāk pirmie būvniecības darbi, kā arī plašsaziņas līdzekļos plaši izskanējusi komunikācijas problēmas starp projektā iesaistītajām pusēm, Satiksmes ministrijai būtu jāizvērtē nepieciešamība atjaunot šīs darba grupas darbību, lai veicinātu *Rail Baltica* projektam nozīmīgu jautājumu efektīvāku risināšanu Latvijā.

Tāpat revidenti uzskata, ka *Ilgspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes Rail Baltica projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā* darbs līdz šim nav bijis mērķtiecīgs un nav veicinājis kompleksu un harmonisku projekta ietvaros skartās teritorijas attīstību. Padomes sēdes nav organizētas sistemātiski un regulāri – vismaz divas reizes gadā, kā to nosaka normatīvais akts¹⁷, tādējādi nav nodrošināta padomes doto uzdevumu un pieņemto lēmumu mērķtiecīga izpilde, kā arī netiek sasniegts padomes dibināšanas mērķis – veicināt saskaņotu starpresoru sadarbību sekmīgai *Rail Baltica* projekta sniegto iespēju izmantošanai saistītajās teritorijās Rīgā. Padomes priekšsēdētājs ir satiksmes ministrs un līdzpriekšsēdētājs ir Rīgas domes priekšsēdētājs. Kopš pēdējās padomes sēdes, kas notika vairāk nekā pirms pusotra gada, tālāk nav skatīts jautājums par potenciālajiem projektiem, kuri veicinātu Rīgas kā Baltijas centrālā transporta mezgla attīstību, un vērtēta iespēja tos iekļaut finanšu plānošanas dokumentos.

Risku pārvaldību Rail Baltica projektā nepieciešams pilnveidot

Rail Baltica projektā Latvijā nav tikusi nodrošināta pietiekami efektīva, atbildīga un regulāra risku vadība. Satiksmes ministrijas īstenotie projekta risku vadības pasākumi un darbības ir bijuši novēloti un nav bijuši pietiekami, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus.

Risku vadība uzskatāma par savlaicīgas brīdināšanas sistēmu, lai būtu iespējams sagatavot vadības ieviešanas pasākumus, ja tādi būs nepieciešami. Lai gan Satiksmes ministrija regulāri komunicē ar *Eiropas dzelzceļa līnijām*, risinot dažādus jautājumus, tomēr līdz 2019.gada oktobrim Satiksmes ministrija nav apstiprinājusi nevienu risku mazināšanas plānu, kā arī nav izstrādājusi iekšējos noteikumus, kuri ietvertu *Rail Baltica* projekta risku pārvaldības procesu, kā to nosaka reglaments¹⁸, līdz ar to nenodrošinot risku vadības procesa caurskatāmību, izsekojamību un pēctecību.

Savukārt, lai gan *Eiropas dzelzceļa līnijās* ir izstrādāts ietvars *Rail Baltica* projekta risku vadībai un ikdienā tiek veiktas citas darbības, kas liecina par risku pārvaldību, tomēr tās nav bijušas pietiekami efektīvas, lai novērstu nobīdes projekta aktivitāšu īstenošanas termiņos un/vai apjomos, kas var

nelabvēlīgi ietekmēt visa *Rail Baltica* projekta īstenošanu. Risku vadību ir nepieciešams pilnveidot un iedzīvināt ikdienas projekta vadības procesos, jo:

- ❖ procesa apraksts *Risku vadība projekta ieviešanā* un risku matrica kopš 2018.gada februāra nav aktualizēti, kas liecina, ka tie ir formāli sagatavoti un faktiski ikdienā netiek izmantoti;
- ❖ ne visos gadījumos ir noteikti risku mazināšanas pasākumi un/vai atbildīgie par risku mazināšanas pasākumu īstenošanu, kā arī nav noteikti termiņi, kādos pasākumi jāveic, līdz ar to nav nodrošināta risku mazināšanas pasākumu īstenošanas izsekojamība un pēctecība;
- ❖ risku matricā nevienam no riskiem nav pieejama informācija par izpildi un riska aktualitāti, līdz ar to nav nodrošināta informācijas par riska izpildi pēctecība, izsekojamība un caurskatāmība;
- ❖ procesa aprakstā *Risku vadība projekta ieviešanā* paredzētais apakšprocess “Realizācijas opciju risku vadības forma” kopš 2018.gada februāra vēl ir izstrādes stadijā;
- ❖ nav noteiktas risku varbūtības un ietekmes amplitūdas, pie kādām vērtējums ir zems, vidējs vai augsts, līdz ar to vērtējums, tos pārnesot uz citiem dokumentiem, ir atkarīgs no katra darbinieka subjektīvā vērtējuma un profesionālās pieredzes.

Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotā revīzija

Paralēli šai revīzijai sadarbībā ar Igaunijas un Lietuvas augstākajām revīzijas iestādēm tika veikta apvienotā revīzija par *Rail Baltica* īstenošanu un iekšējās kontroles sistēmas funkcionēšanu publisko iepirkumu organizēšanā un līgumu izpildes vadībā visu triju Baltijas valstu kopuzņēmumā *RB Rail*. Revīzijā secināts, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros ir izveidots iepirkumu pārvaldes un līgumu slēgšanas modelis, kas ietver noteikumus un kārtību iepirkumu organizēšanai un līgumu izpildes vadībai, un kopumā *RB Rail* tas tiek ievērots. Tomēr augstākās revīzijas iestādes konstatēja trūkumus projekta pārvaldībā, tai skaitā risku un izmaiņu vadībā Globālā projekta līmenī. Minētie trūkumi ir izraisījuši risku, ka projekts var pārsniegt CEF finansēšanas līgumos noteikto budžetu un neiekļausies plānotajā laikā. Globālā projekta pārvaldība ir jāuzlabo, lai nodrošinātu efektīvu Globālā projekta īstenošanu un mērķu sasniegšanu līdz 2025.gada beigām.

Rail Baltica projekta aktivitātes ir savstarpēji saistītas, līdz ar to kavēšanās vienā aktivitātē nelabvēlīgi ietekmē citu aktivitāšu uzsākšanu un/vai īstenošanu, kā arī aktivitāšu uzsākšana un/vai īstenošana var būt atkarīga no citu iesaistīto pušu pieņemtajiem lēmumiem un veiktajām darbībām.

Tāpat augstākās revīzijas iestādes konstatēja, ka Baltijas valstīs *Rail Baltica* projektam nepieciešamais finansējums tiek plānots tikai vidējā termiņa budžeta ietvaros un nav ieplānots visam projektam nepieciešamais finansējuma apmērs, kā arī nav apzināti un vērtēti scenāriji gadījumiem, ja Eiropas Savienības līdzfinansējums būs mazākā apmērā, nekā sākotnēji tika plānots, vai ja *Rail Baltica* projekts izmaksās dārgāk, nekā sākotnēji tika plānots.

Valsts kontrole jau 2017.gada jūnijā, sniedzot atbildi Latvijas Republikas Saeimas Ārlietu komisijai, norādīja, ka pirms starpvalstu līguma par *Rail Baltica* projekta īstenošanu ratificēšanu likumdevējam un izpildvarai būtu jāpārlicinās, vai projekta īstenošanai ir izstrādāts konkrēts rīcības plāns vairāku risku mazināšanai, tai skaitā Eiropas Savienības līdzfinansējuma nesaņemšanai plānotajā apmērā.

Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība Eiropas dzelzceļa līnijās

Visu triju Baltijas valstu augstāko revīzijas iestāžu kopīgie secinājumi par *Rail Baltica* projekta īstenošanu un *RB Rail* iekšējās kontroles sistēmu ir apkopoti apvienotās revīzijas ziņojumā, bet par *Eiropas dzelzceļa līnijām* – šajā ziņojumā. Izvērtējot izlasē iekļautos darījumus atbilstoši apvienotās revīzijas kritērijiem, *Eiropas dzelzceļa līnijās* netika konstatētas būtiskas neatbilstības vai atkāpes *Rail Baltica* projekta iepirkumu pārvaldībai un līgumu slēgšanai izstrādāto dokumentu vai apstiprināto procesu ievērošanā, tomēr aktivitāšu īstenošanā pastāv būtiski kavējumi un/vai izmaiņas plānotajās izmaksās, jo:

- ❖ novēlotas dzelzceļa līnijas izvietojuma apstiprināšanas dēļ kavējās iepirkuma līguma noslēgšana;
- ❖ novēloti saņemto projektēšanas darbam nepieciešamo *Būvprojektēšanas vadlīniju* dēļ, par kuru sagatavošanu atbildīgs *RB Rail*, kavējās būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde;
- ❖ sākotnējās izmaksas tika aplēstas 2015.gadā un būvniecības, tai skaitā būvprojektēšanas, izmaksu līmenis kopš tā laika ir ievērojami audzis;
- ❖ ņemot vērā izpildāmo darbu specifiku, nepieciešams definēt specifisku autoruzraudzības periodu, kas sadārdzina projekta izmaksas;
- ❖ kā norāda¹⁹ *Eiropas dzelzceļa līnijas*, prasība būvprojekta izstrādē pielietot 3D modelēšanu BIM (*building information modeling*) sadārdzina būvprojektēšanas izmaksas par 10–20%, lai gan būvniecības stadijā tas, iespējams, ļaus samazināt izmaksas līdz pat 20%, kā arī, iespējams, sniegs ieguvumus būvdarbu laikā, samazinot termiņus, u.tml.;
- ❖ projekta īstenošanas gaitā *Rail Baltica* projektā iekļautie posmi un objekti iegūst precīzākas un detalizētākas aprises un darbu apjomus, kas kopā ar tirgū vērojamo būvniecības izmaksu pieaugumu rada būtiskas izmaiņas sākotnēji projektam aplēstajās aktivitāšu izmaksās.

Revīzijā konstatēts, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas* pārraudzītais *Rail Baltica* “Starptautiskās lidostas “Rīga”” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekta līgums par detalizēta tehniskā projekta izstrādi noslēgts 536 dienas vēlāk, nekā to paredzēja pirmais CEF finansēšanas līgums un līgumcena ir divas reizes augstāka, nekā sākotnēji tika aplēsts. Tas liecina par nepilnībām sākotnējā *Rail Baltica* projekta aktivitāšu plānošanā un projekta risku vadībā, kā arī nelabvēlīgu mainīgo ārējo faktoru, tai skaitā būvniecības izmaksu pieauguma, ietekmi uz projektu. Revidentu vērtējumā pastāv risks, ka arī citu aktivitāšu īstenošana var neiekļauties plānotajā laikā un budžetā, kas kopumā var nelabvēlīgi ietekmēt *Rail Baltica* projekta pabeigšanu līdz 2025.gadam un līdz šim aplēsto budžetu.

Ņemot vērā iepriekš minēto informāciju, *Rail Baltica* projektā pastāv risks, ka arī citās aktivitātēs ir iespējamās būtiskas izmaiņas salīdzinot ar sākotnēji plānotajām izmaksām un darbu apjomiem.

Būtiskākie ieteikumi

Rail Baltica projekta pārvaldība un aktivitāšu īstenošana Latvijā ir daļa no Globālā projekta un ir cieši saistīta ar visa Globālā projekta efektīvu pārvaldību, tai skaitā pārējo projekta aktivitāšu savlaicīgu īstenošanu un projekta īstenošanas izmaiņu vadību. Globālā projekta struktūra ir komplicēta, līdz ar to projekta pārvaldība nav vienkārša. Latvijas, Igaunijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotajā

revīzijā par *Rail Baltica* projektu ir secināts, ka pastāv trūkumi projekta pārvaldībā, tai skaitā risku un izmaiņu vadībā Globālā projekta līmenī. Minētie trūkumi ir izraisījuši risku, ka projekts var pārsniegt CEF finansēšanas līgumos noteikto budžetu un neiekļauties plānotajā laikā. Globālā projekta pārvaldība ir jāuzlabo, lai nodrošinātu efektīvu Globālā projekta īstenošanu un mērķu sasniegšanu līdz 2025.gada beigām.

Apvienotajā revīzijā sniegtie ieteikumi *RB Rail*, projekta nacionālajiem ieviesējiem un valstu labuma guvējiem (Latvijas gadījumā – Satiksmes ministrijai), kā, piemēram:

- ❖ projekta labuma guvējiem būtu jāvienojas – kurš un kad pieņem lēmumus saistībā ar Globālā projekta laika grafiku un budžetu, kā arī par izmaiņu vadību projektā. Būtu jābūt dokumentētam, kādi lēmumi un pasākumi tiek noteikti, lai mazinātu izmaiņu ietekmi;
- ❖ jāturpina izstrādāt vienotu Globālā projekta risku vadības sistēmu, kas ietver atbildības, ziņošanas kārtību un risku mazināšanas pasākumus, lai izvairītos no turpmākiem riskiem projekta mērķu sasniegšanā. *RB Rail*, labuma guvējiem un nacionālajiem ieviesējiem vajadzētu nodrošināt, ka risku vadības sistēma darbojas visos līmeņos, balstoties uz vienotiem principiem;
- ❖ vajadzētu uzlabot atskaišu kvalitāti, attiecībā uz ziņošanu par riskiem un to mazināšanas pasākumiem, izsvērtu lēmumu pieņemšanai,

veicinās Globālā projekta pārvaldības pilnveidošanu kopumā un katrā valstī atsevišķi, sekmējot projekta mērķu sasniegšanu plānotajā laikā un budžetā. Revidentu ieskatā apvienotās revīzijas ieteikumu ieviešana sekmēs arī Satiksmes ministrijas uzraudzības efektivitāti pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto uzdevumu izpildi.

Valsts kontrole šajā revīzijas ziņojumā sniedz ieteikumus Satiksmes ministrijai un *Eiropas dzelzceļa līnijām*, kurus ieviešot tiks uzlabota *Rail Baltica* projekta īstenošanas uzraudzība un risku pārvaldība, tādējādi sekmējot starpvaldību līguma savlaicīgu izpildi un *Rail Baltica* projekta plānoto sociāli ekonomisko ieguvumu izmantošanu visas sabiedrības interesēs.

Šajā revīzijas ziņojumā *Rail Baltica* projekta pārvaldības uzlabošanai Latvijā papildus tiek sniegti pieci ieteikumi Satiksmes ministrijai un viens ieteikums *Eiropas dzelzceļa līnijām*. Ieviešot ieteikumus, tiks:

- ❖ uzlabota finanšu disciplīna un noteikti instrumenti, lai varētu atgūt neattiecināmās izmaksas un/vai apturēt to turpmāku rašanos;
- ❖ nodrošināta projektā identificēto risku regulāra vadība, pārvaldības procesa caurskatāmība, izsekojamība un pēctecība Satiksmes ministrijā, lai nodrošinātu projekta īstenošanu atbilstoši plānotajam termiņam un apjomam;
- ❖ pilnveidota projekta ietvaros izstrādāto metodisko rekomendāciju, ziņojumu, pētījumu un citu dokumentu lietderīga un mērķtiecīga izmantošana ikdienas darbā;
- ❖ nepieciešamības gadījumā atjaunota augsta līmeņa vadības darba grupa un/vai starpresoru padomes sēdes, lai veicinātu *Rail Baltica* projektam nozīmīgu jautājumu efektīvu risināšanu;
- ❖ uzlabota *Rail Baltica* projekta pārvaldība Latvijā kopumā un projekta mērķu sasniegšana plānotajā termiņā un apjomā;
- ❖ pilnveidota risku vadība *Eiropas dzelzceļa līnijās*.

Revīzijā atzinīgi novērtēta *Eiropas dzelzceļa līniju* un Satiksmes ministrijas iniciatīva – rosinājums izvērtēt budžeta līdzekļu izlietojuma lietderību gadījumos, kad nepieciešama nekustamo īpašumu atsavināšana sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām.

Valsts kontrole aicinās Ministru kabinetu noteikt nepieciešamās darbības, lai izvērtētu un sniegtu nepieciešamo atbalstu lēmuma pieņemšanā jautājumā par nekustamo īpašumu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām, kā arī, ņemot vērā šajā revīzijā un apvienotajā Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu revīzijā konstatētos trūkumus *Rail Baltica* projekta pārvaldībā un nepieciešamā finansējuma plānošanā, Valsts kontrole aicinās Ministru kabinetu izveidot sistēmu kādā tiek kontrolēta un uzraudzīta stratēģiski nozīmīgāko projektu attīstība, vajadzības gadījumā pārņemot atbildīgās ministrijas funkcijas.

Ziņojuma struktūra

Informācija ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- ❖ kopsavilkums;
- ❖ *Rail Baltica* projekta īss raksturojums;
- ❖ revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi;
- ❖ revidējamās vienības iesniegtais viedoklis par paveikto revīziju;
- ❖ revīzijas raksturojums (revīzijas veikšanas mērķis, juridiskais pamatojums, Valsts kontroles un revidējamās vienības atbildība, revīzijas apjoms un ierobežojumi), kritēriji un metodes;
- ❖ ziņojumā izmantotie termini un skaidrojumi;
- ❖ ziņojuma pielikumi.

Rail Baltica projekta īss raksturojums

Rail Baltica ir lielākais dzelzceļa infrastruktūras projekts Baltijā, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā, izbūvējot jaunas sliedes (ar Eiropas standarta sliežu platumu 1435 mm) no Tallinas caur Pērnavu – Rīgu – Panevėžu – Kauņu līdz Lietuvas – Polijas robežai, iekļaujot Viļņas – Kauņas savienojumu kā daļu no dzelzceļa (skatīt 1.attēlu). Jaunā sliežu ceļa kopējais garums būs 870 km, no tiem – 213 km Igaunijā, 265 km Latvijā un 392 km Lietuvā.



1.attēls. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija.

Ideja par šāda veida projektu tika izteikta trīs pirmo Paneiropas transporta konferenču laikā 1991.gadā, 1994.gadā un 1997.gadā, apstiprinot Paneiropas transporta koridorus. Koridoru Nr.1 veidoja divi maršruti – *Via Baltica* autoceļš un dzelzceļa līnija *Rail Baltica*²⁰.

2001.gadā Igaunijas, Latvijas un Lietuvas satiksmes ministri parakstīja sadarbības līgumu par *Rail Baltica* projekta sagatavošanas darbu uzsākšanu. 2004.gadā *Rail Baltica* projekts ar Eiropas Savienības Parlamenta un Padomes lēmumu iekļauts Eiropas transporta tīkla (TEN-T) prioritāro projektu sarakstā. No 2005.gada līdz 2007.gada janvārim veikta visa projekta maršruta priekšizpēte. Nodrošinot savstarpēji koordinētu projekta ieviešanu visās trīs Baltijas valstīs un Polijā, 2007.gada vasarā parakstīti saprašanās memorandi par esošās dzelzceļa infrastruktūras rekonstrukciju un tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādi, lai noteiktu nepieciešamību Eiropas platuma dzelzceļa līnijas izbūvei nākotnē. 2008.gadā Eiropas Komisija pieņēma lēmumu par TEN-T budžeta līdzfinansējumu Latvijas, Lietuvas un Igaunijas projektu iesniegumiem.

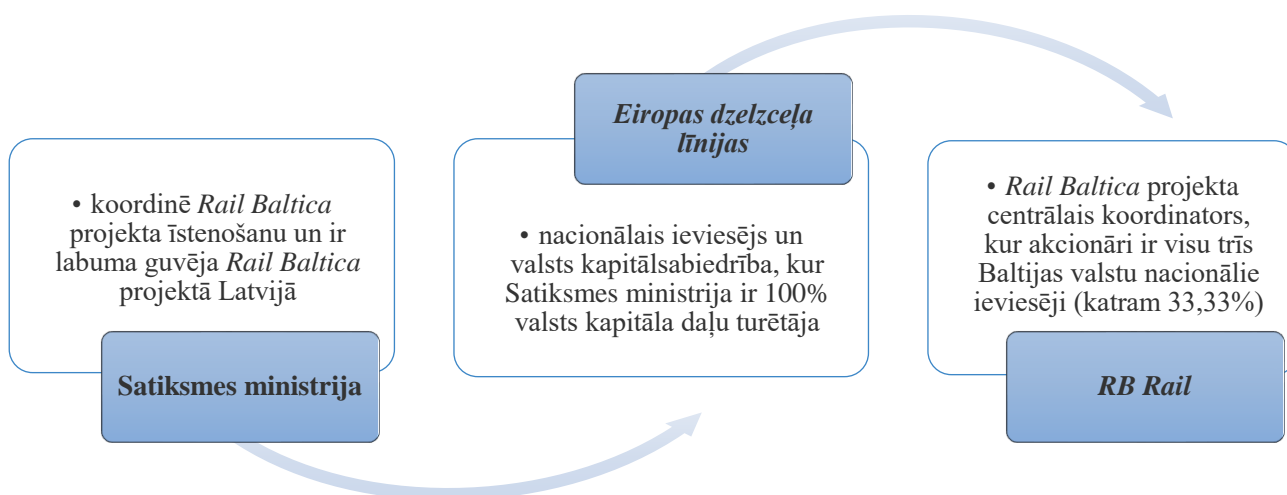
2010.gada jūnijā Polijas, Lietuvas, Latvijas, Igaunijas un Somijas satiksmes ministriju pārstāvji parakstīja memorandu, kurā apliecināja politisko gribu turpināt *Rail Baltica* projekta īstenošanu. Līdz 2011.gadam tika izstrādāts jaunas Eiropas platuma dzelzceļa līnijas būvniecības tehniski ekonomiskais pamatojums.

2013.gada 11.aprīlī visu trīs Baltijas valstu transporta ministri parakstīja deklarāciju par turpmāku sadarbību *Rail Baltica* projekta realizēšanā.

Rail Baltica projekta īstenošanas struktūra ir sarežģīta, jo projekta īstenošanā kopumā iesaistīti vairāki dalībnieki no trīs Baltijas valstīm (skatīt 1.pielikumu). *Rail Baltica* projekta labuma guvējas²¹ ir visu trīs Baltijas valstu ministrijas – Igaunijas Republikas Ekonomikas un sakaru ministrija, Latvijas Republikas Satiksmes ministrija un Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministrija. Nacionālie ieviesēji un vienlaikus arī *RB Rail* akcionāri ir OŪ “Rail Baltic Estonia” Igaunijā, *Eiropas dzelzceļa līnijas* Latvijā, UAB “Rail Baltica statyba” un AB “Lietuvos geležinkeliai” Lietuvā. *RB Rail* ir *Rail Baltica* projekta centrālais koordinators.

Papildus *Rail Baltica* projekta īstenošana ir atkarīga arī no sekmīgas sadarbības ar citām ieinteresētām personām, kas Latvijā ir vismaz 15 pašvaldības, nozīmīgi infrastruktūras turētāji, nevalstiskie partneri, ar kuriem jāaskaņo tehniskie risinājumi u.tml., kā arī jārisina problēmjautājumi, jāorganizē dažādu formātu tikšanās, jāatsvina liels nekustamo īpašumu skaits u.tml.

Turpmāk ir apskatīta *Rail Baltica* projekta ieviešanas struktūra Latvijā.



2.attēls. *Rail Baltica* projekta ieviešanas struktūra Latvijā.

2014.gadā ar Ministru kabineta rīkojumu²² tika nolemts dibināt valsts kapitālsabiedrību *Eiropas dzelzceļa līnijas* ar mērķi īstenot *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projektu. Satiksmes ministrija ir 100% valsts kapitāla daļu turētāja minētajā sabiedrībā. *Eiropas dzelzceļa līnijas*, kas ir *Rail Baltica* projekta nacionālais ieviesējs Latvijā, 2014.gada 15.oktobrī reģistrētas Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā (skatīt 2.attēlu).

2014.gada 28.oktobrī dibināts visu trīs Baltijas valstu kopuzņēmums *RB Rail* ar mērķi veikt dzelzceļa līnijas projektēšanu, būvniecību un mārketinga aktivitātes (ieskaitot zīmola izveidi), kur katrai Baltijas valstij pieder proporcionāli vienāda akciju daļa (33,33%). *RB Rail*, kas ir *Rail Baltica* projekta centrālais koordinators, 2014.gada 12.novembrī reģistrēts Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā (skatīt 2.attēlu).

2015.gada novembrī veiktie grozījumi²³ Satiksmes ministrijas nolikumā nosaka, ka Satiksmes ministrija koordinē *Rail Baltica* projekta īstenošanu līdz projekta realizācijai²⁴ un, noslēdzot deleģēšanas līgumu, deleģē *Eiropas dzelzceļa līnijām* organizēt šā infrastruktūras objekta izveidi.

2017.gadā Baltijas valstu valdības apliecināja ilgtermiņa atbalstu *Rail Baltica* projektam, parakstot un ratificējot starpvaldību līgumu²⁵ ar mērķi **līdz 2025.gadam nodrošināt dzelzceļa izveidi un tā funkcionalitāti, lai uzsāktu tā darbību 2026.gadā**²⁶. Ar likumu tika noteikts, ka līgumā paredzēto saistību izpildi Latvijā koordinē Satiksmes ministrija²⁷.



3.attēls. Satiksmes ministrijas struktūrvienības, kuru kompetencē esošie uzdevumi un atbildība ir saistīti ar *Rail Baltica* projekta pārvaldību.

Satiksmes ministrijā ir vairākas struktūrvienības (skatīt 3.attēlu), kurām noteiktie uzdevumi un to efektīva un savstarpēji saskaņota izpilde varētu sekmēt *Rail Baltica* projekta mērķu sasniegšanu Latvijā un projektā kopumā.

Uzraudzību pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi līdz 2018.gada 30.novembrim veica Dzelzceļa departaments un no 2018.gada 1.decembra – *Rail Baltica* projekta nodaļa (skatīt sadaļu *Satiksmes ministrijas īstenošanā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidei*). Dzelzceļa departaments ir atbildīgs arī par dzelzceļa nozares politikas izstrādāšanu, koordinēšanu un uzraudzīšanu. Papildus Juridiskais departaments ir atbildīgs par valsts kapitāla daļu, kuru turētāja ir Satiksmes ministrija, pārvaldi un Investīciju departaments pilda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansēto projektu īstenošanas uzraudzības iestādes funkcijas²⁸ (skatīt 3.attēlu).

Juridiskais departaments veic kapitālsabiedrības darbības pārraudzību, izvērtējot dažādus dokumentus, piemēram, kapitālsabiedrības darbības stratēģiju, ceturkšņa atskaites, finanšu gada pārskatu, atskaiti par pārskata gada finansiālo un rezultatīvo rādītāju izpildi u.tml.; sniedz vērtējumu par kapitālsabiedrības darbības rezultātiem, kā to paredz Ministru kabineta noteikumi²⁹, piemēram, *Eiropas dzelzceļa līniju*

darbības rezultātu novērtējums (nefinansu mērķi, finansu mērķi un finansu rādītāji) 2017.gadā bija apmierinošs³⁰ un 2018.gadā – labs³¹; sagatavo finansista atzinumu par kapitālsabiedrības darbības vispārīgo raksturojumu katru ceturksni.

Atbilstoši Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu projektu uzraudzības likumam Investīciju departaments pilda uzraudzības iestādes funkcijas³² un *Rail Baltica* projekta nodaļa – atbalsta saņēmēja funkcijas³³. Investīciju departaments kā uzraudzības iestāde³⁴ saskaņo projekta iesniegumu, sniedz viedokli par finansēšanas līguma projektu un tā grozījumiem, ja projekta īstenošanai piešķirts valsts budžeta līdzfinansējums, un veic projekta īstenošanas uzraudzību (piemēram, pārbauda un apliecina projekta ietvaros veikto izdevumu atbilstību Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta līdzfinansējuma līguma prasībām, pārbauda atbalsta saņēmēja sagatavoto finanšu pārskatu par attiecināmajiem izdevumiem, starpposma un noslēguma maksājumu pieprasījumus). *Rail Baltica* projekta nodaļa kā atbalsta saņēmēja funkciju veicējs nodrošina³⁵, lai *Rail Baltica* projekta īstenošanai piešķirtais finansējums tiktu izlietots saskaņā ar pareizas finanšu vadības principiem, nodrošina grāmatvedības uzskaiti, projekta finanšu pārskatu, starpposma un noslēguma maksājumu pieprasījumu sagatavošanu un iesniegšanu Eiropas Komisijai atbilstoši CEF finansēšanas līgumiem u.tml.

Kopējās *Rail Baltica* projekta īstenošanai plānotās izmaksas 2017.gadā aplēstas 5,79 mljrd. *euro* apmērā, no tām – 1,35 mljrd. *euro* Igaunijai, 1,97 mljrd. *euro* Latvijai un 2,47 mljrd. *euro* Lietuvai³⁶. *Rail Baltica* projektu finansē Baltijas valstis un līdz 85% līdzfinansē Eiropas Savienība. Izmaksas veidojas ne tikai no dzelzceļa līnijas būvniecības, bet arī no nepieciešamības atkarībā no tehniskā risinājuma izbūvēt tiltus, tuneļus, pārbrauktuves, prettrokšņu sienas u.tml., kā arī no punktveida objektu skaita un sarežģītības katrā valstī³⁷.

Līdz 2019.gada beigām parakstīti trīs CEF finansēšanas līgumi par kopējo summu 823,5 milj. *euro*, no tiem Latvijai kopā plānoti 296,4 milj. *euro* (241,5 milj. *euro* Eiropas Savienības līdzfinansējums un 54,9 milj. *euro* valsts budžeta finansējums), Igaunijai – 228,5 milj. *euro*, Lietuvai – 279,4 milj. *euro* un *RB Rail* – 19,2 milj. *euro*. Papildus Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministrija ir parakstījusi atsevišķu CEF finansēšanas līgumu 124,6 milj. *euro* apmērā.

Nevienā attīstības plānošanas dokumentā – Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam, Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam un Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022. gadam – nav minētas un apstiprinātas kopējās *Rail Baltica* projektam aplēstās izmaksas. Gan attīstības plānošanas dokumentos, gan budžeta plānošanas dokumentos vidējam termiņam *Rail Baltica* projektam nepieciešamais finansējums ieplānots trīs noslēgto CEF finansēšanas līgumu ietvaros, kas veido apmēram 15%³⁸ no kopējā Latvijai nepieciešamā finansējuma.

Aplēsts, ka *Rail Baltica* projekta Igaunijas daļā būs sadārdzinājums 18%³⁹ apmērā. Arī *Rail Baltica* projekta Latvijas daļā noslēgtie lielle iepirkumi uzrāda būtisku cenu pieaugumu, taču Satiksmes ministrija atturējās minēt konkrētus sadārdzinājuma apjomus un informēja⁴⁰, ka kopējās iespējamās izmaksas tiks precizētas pēc projektēšanas darbu noslēguma 2022.gadā.



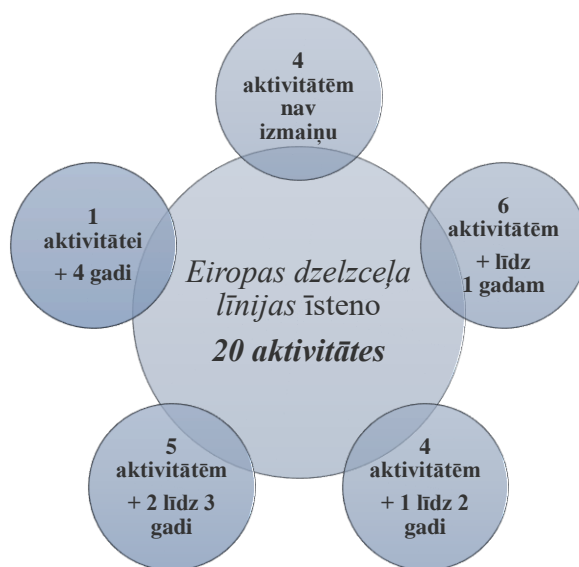
Lielākajā daļā *Rail Baltica* projekta aktivitāšu īstenošanā Latvijā konstatēti iespējamie kavējumi, kas ir robežās no viena līdz četriem gadiem

Atbilstoši deleģēšanas līgumiem *Eiropas dzelzceļa līnijām* no 2014.gada 15.oktobra līdz 2019.gada 31.decembrim *Rail Baltica* projekta īstenošanai iepļānoti 35,6 milj. *euro*. Līdz 2019.gada 7.oktobrim ir izlietoti 8,6 milj. *euro*⁴¹, kas ir apmēram 24,2% no plānotā finansējuma apmēra šajā laika posmā.

Saskaņā ar trīs noslēgtajiem CEF finansēšanas līgumiem *Eiropas dzelzceļa līnijas* īsteno 20 aktivitātes. Salīdzinot CEF finansēšanas līgumos norādītos aktivitāšu plānotos beigu datumus⁴² ar 2019.gada augusta atskaitē⁴³ iekļautajiem 16 aktivitāšu paredzamajiem un četru aktivitāšu faktiskajiem beigu datumiem⁴⁴ (skatīt 2.pielikumu), konstatēti iespējamie un faktiskie kavējumi gandrīz visu aktivitāšu īstenošanā, tai skaitā sešām aktivitātēm – līdz vienam gadam, četrām aktivitātēm – no viena līdz diviem gadiem, piecām aktivitātēm – no diviem līdz trīs gadiem un vienai aktivitātei – par četriem gadiem (skatīt 4.attēlu).

Atsevišķi var izdalīt četras aktivitātes no iepriekš minētajām 16 aktivitātēm, jo aktivitāšu beigu termiņi jau šobrīd ir kavēti. Saskaņā ar pirmo CEF finansēšanas līgumu šīs aktivitātes bija jāīsteno līdz 2018.gada 31.decembrim. Atbilstoši 2019.gada augusta atskaitē⁴⁵ norādītajai informācijai aktivitātes tiks īstenotas par vienu līdz trīs gadiem vēlāk. Revīzijas ziņojuma saskaņošanas posmā, tas ir, 2019.gada decembrī, tika parakstīti pirmā CEF finansēšanas līguma grozījumi un aktivitāšu īstenošanas termiņi tika pagarināti līdz 2022.gada 31.decembrim, tas ir, par četriem gadiem.

Lai gan citas četras aktivitātes ir pabeigtas, tomēr arī šo aktivitāšu CEF finansēšanas līgumā noteiktie beigu datumi netika ievēroti, piemēram, aktivitātei Nr.B05 *Arheoloģiskā izpēte Latvijas teritorijā (iekļaujot kultūrvēsturiskās vērtības)* CEF finansēšanas līgumā plānotais beigu datums bija 2018.gada 1.septembris, bet saskaņā ar atskaiti faktiskais beigu datums – 2019.gada 15.februāris, tas ir, 167 dienas vēlāk. Tāpat aktivitātei Nr.B06 *Izpēte par dzelzceļa būvniecības ietekmi uz gaisa satiksmes pakalpojumiem lidostā* CEF finansēšanas līgumā plānotais beigu datums bija 2017.gada 31.maijs, bet saskaņā ar atskaiti faktiskais beigu datums – 2017.gada 7.decembris, tas ir, 190 dienas vēlāk. Kopumā šo četru pabeigto aktivitāšu termiņi tika kavēti no 90 līdz 190 dienām, un papildus jāatzīmē, ka šīs nebija ļoti apjomīgas aktivitātes.



4.attēls. *Eiropas dzelzceļa līniju* pirmo trīs CEF finansēšanas līgumu īstenoto aktivitāšu iespējamās beigu datuma izmaiņas.

Būtiska neatbilstība sākotnēji plānotajam laika grafikam ir aktivitātei Nr.A28 *Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītās infrastruktūras būvniecība*, kurai CEF finansēšanas līgumā plānotais beigu datums bija 2020.gada 31.decembris, bet saskaņā ar atskaiti plānotais beigu datums ir 2024.gada 31.decembris, tas ir, četrus gadus vēlāk. Tomēr aktivitāte jāskata kopsakarībā ar aktivitāti Nr.A21 *Rīgas Centrālais dzelzceļa mezgls un ar to saistītā infrastruktūra (detalizēts tehniskais projekts)*, kurai saskaņā ar CEF finansēšanas līgumu plānotais beigu datums bija 2018.gada 31.decembris, bet saskaņā ar atskaiti šobrīd plānotais beigu datums ir 2021.gada 31.maijs, tas ir, 882 dienas vēlāk, un ar aktivitāti Nr.A30 *Dzelzceļa līnijas Latvijas Centrālās daļas: savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu "Rīga" (1.posms) būvniecība*, kurai saskaņā ar CEF finansēšanas līgumu plānotais beigu datums bija 2020.gada 31.decembris, bet saskaņā ar atskaiti šobrīd plānotais beigu datums ir 2022.gada 31.decembris, tas ir, 730 dienas vēlāk. *Eiropas dzelzceļa līnijas izsludināja iepirkumu "Rail Baltica Rīgas dzelzceļa tilta, uzbēruma un Rīgas Centrālās pasažieru stacijas kompleksās apbūves būvprojekta izstrāde un būvdarbi"*⁴⁶, kurā apvienota gan būvprojektēšana, gan būvniecība. Šajā iepirkumā ir būtiski mainījies sākotnēji plānotais darbu apjoms un izmaksas (skatīt arī sadaļu *Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība Rail Baltica projekta īstenošanai Latvijā*).

Par trūkumiem sākotnējā plānošanā attiecībā uz *Rail Baltica* projekta aktivitāšu īstenošanas laika grafiku, apjomu un finansējuma aplēsēm kopumā liecina arī fakts, ka, nespējot ievērot CEF finansēšanas līgumos sākotnēji noteiktos nosacījumus, tie tiek grozīti atbilstoši faktiskajai situācijai:

- ❖ 2017.gada jūnijā tika grozīts otrais CEF finansēšanas līgums, šajā gadījumā grozījumi attiecās uz Lietuvas aktivitātēm;
- ❖ 2019.gada decembrī tika grozīts pirmais CEF finansēšanas līgums, līdz ar to būtiski pagarinot Latvijas aktivitāšu īstenošanas termiņus, tas ir, par diviem līdz četriem gadiem.

Projekta īstenošanas laikā vairākkārtīgi veiktas izmaiņas *Eiropas dzelzceļa līniju* valdē:

- ❖ no 2014.gada 15.oktobra līdz 2017.gada 30.oktobrim valdes loceklis D.Merirands⁴⁷;
- ❖ no 2017.gada 30.oktobra līdz 2017.gada 7.decembrim valdes loceklis A.Driksna⁴⁸;
- ❖ no 2017.gada 7.decembra līdz 2019.gada 1.aprīlim valdes loceklis A.Linužs⁴⁹;
- ❖ no 2019.gada 2.aprīļa līdz 2019.gada 31.jūlijam valdes loceklis K.Vingris⁵⁰;
- ❖ no 2019.gada 1.augusta valdes priekšsēdētājs – K.Vingris un valdes loceklis – T.Laizāns⁵¹.

Tāpat izmaiņas ir notikušas kopuzņēmuma *RB Rail* valdē un padomē.

Nenoliedzami, ka *Rail Baltica* projekts ir mēroga un finansējuma ziņā unikāls infrastruktūras izbūves projekts mūsu valstij, kas uzlabos Latvijas un visu Baltijas valstu iedzīvotāju mobilitāti un kravu pārvadājumus. Tomēr vienlaikus iesaistīšanās projektā Latvijas valstij uzliek arī nopietnu atbildību ne tikai pret projekta partneriem – Igauniju un Lietuvu, bet arī pret finansējuma devējiem – Latvijas un Eiropas Savienības nodokļu maksātājiem. Latvijas valdība, ratificējot starpvaldību līgumu⁵², ir apņēmusies līdz 2025.gada beigām nodrošināt efektīvu, ātru, Eiropas sliežu platuma parastā dzelzceļa pabeigšanu un funkcionalitāti pasažieru un kravu transportēšanai⁵³. Satiksmes ministrijai ar likumu noteikta atbildība par līgumā paredzēto saistību izpildes koordinēšanu Latvijā⁵⁴.

Ņemot vērā to, ka revīzijas plānošanā tika identificēti būtiski riski saistībā ar *Rail Baltica* projekta īstenošanas aktivitāšu termiņu iespējamiem un faktiskiem kavējumiem, kā arī projekta sadārdzinājuma

riski, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt starpvaldību līguma izpildi un *Rail Baltica* projekta mērķa – nodrošināt līdz 2025.gadam dzelzceļa izveidi un tā funkcionalitāti, lai uzsāktu tā darbību 2026.gadā, – sasniegšanu, revīzijā tika vērtēts, vai Latvijā tiek īstenota *Rail Baltica* projekta mērķiem atbilstoša projekta pārvaldība, tai skaitā:

- ❖ vai Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi ir pilnīga un efektīva, kā arī veicina starpvaldību līgumā noteiktā mērķa sasniegšanu un projekta īstenošanu atbilstoši plānotajam laika grafikam un izmaksām;
- ❖ vai Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līnijas* īsteno tādu projekta risku vadību, kas veicina *Rail Baltica* projekta īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām;
- ❖ vai Satiksmes ministrija nodrošina savai kompetencei atbilstošu līdzdalību *Rail Baltica* projektā, lai sekmētu projekta mērķu sasniegšanu un starpvaldību līguma izpildi.

Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidei

2017.gadā Baltijas valstu valdības apliecināja atbalstu *Rail Baltica* projektam, parakstot un ratificējot starpvaldību līgumu⁵⁵ ar mērķi līdz 2025.gadam nodrošināt dzelzceļa izveidi un tā funkcionalitāti, lai uzsāktu tā darbību 2026.gadā⁵⁶. Starpvaldību līgumā paredzēto saistību izpildi Latvijā koordinē Satiksmes ministrija⁵⁷, kura ar deleģēšanas līgumu ir uzdevusi *Eiropas dzelzceļa līnijām* organizēt *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras izveidi, līdz ar to Satiksmes ministrijai ir jānodrošina efektīva un pilnīga uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi, lai nodrošinātu ar starpvaldību līgumu un CEF finansēšanas līgumiem uzņemto saistību efektīvu īstenošanu atbilstoši plānotajam laika grafikam un budžetam.

Revīzijā secināts, ka Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi līdz šim nav bijusi pilnīga un efektīva, kā to nosaka Valsts pārvaldes iekārtas likums⁵⁸, jo *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveide nenotiek atbilstoši deleģēšanas līgumos un CEF finansēšanas līgumos noteiktajiem aktivitāšu īstenošanas termiņiem un apjomiem, tai skaitā:

- lielākajā daļā *Rail Baltica* projekta aktivitāšu īstenošanā Latvijā konstatēti iespējamie kavējumi, kas ir robežās no viena līdz četriem gadiem;
- atbilstoši deleģēšanas līgumiem *Eiropas dzelzceļa līnijām* no 2014.gada 15.oktobra līdz 2019.gada 31.decembrim *Rail Baltica* projekta īstenošanai ieplānoti 35,6 milj. *euro*. Līdz 2019.gada 7.oktobrim ir izlietoti 8,6 milj. *euro*⁵⁹, kas ir apmēram 24,2% no plānotā finansējuma apmēra šajā laika posmā, kas liecina, ka aktivitātes līdz šim nav īstenotas sākotnēji plānotajā apjomā un termiņos;
- par to liecina arī Satiksmes ministrijas sniegtā informācija⁶⁰, ka Latvijas nacionālo aktivitāšu noslēgtie lielie iepirkumi uzrāda būtisku cenu pieaugumu, taču kopējās iespējamās izmaksas tiks precizētas pēc projektēšanas darbu noslēguma 2022.gadā.

Iepriekš minētais nākotnē var nelabvēlīgi ietekmēt *Rail Baltica* projekta īstenošanu kopumā un apdraudēt starpvaldību līgumā un CEF finansēšanas līgumos noteikto saistību izpildi.

Revīzijā ir secināts, ka:

- *Rail Baltica* projekta un deleģētā pārvaldes uzdevuma uzraudzībai piesaistītais personāls Satiksmes ministrijā ilgstoši ir bijis nepietiekams, lai kvalitatīvi uzraudzītu un sniegtu

atbalstu *Rail Baltica* projekta īstenošanai. 2016.gadā neskatoties uz Satiksmes ministrijas darbinieku periodisku iesaistīšanos, nevienam no ministrijas darbiniekiem amata pienākumi nebija tieši saistīti ar deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību, turpmākajos divos gados par *Rail Baltica* projekta uzraudzību bija atbildīgs tikai viens ministrijas darbinieks. Ar 2018.gada 1.decembri Satiksmes ministrijā tika izveidota *Rail Baltica* projekta nodaļa, kurā paredzētas četras amata vietas, kas uz šo brīdi ir aizpildītas;

- ilgstoši netika izstrādāti un apstiprināti iekšējie noteikumi par *Rail Baltica* projekta uzraudzību atbilstoši Satiksmes ministrijas kompetencei, tādējādi nenodrošinot minētā procesa caurskatāmību, izsekojamību un informācijas pēctecību, kā arī koordināciju starp ministrijas struktūrvienībām. Līdz ar to jāsecina, ka ministrijas līdz šim veiktā uzraudzība pār deleģēto pārvaldes uzdevumu ir bijusi atkarīga no katra darbinieka izpratnes par šo procesu;

- deleģēšanas līgumā⁶¹ iestrādātais mehānisms attiecībā uz neattiecināmo izmaksu turpmākas rašanās pārtraukšanu nav pietiekami efektīvs un pārdomāts, līdz ar to netiek sekmēta projekta mērķiem atbilstoša finanšu disciplīna un pastāv papildu izdevumu risks valsts budžetam;

- lai īstenotu *Rail Baltica* projekta mērķiem atbilstošu projekta pārvaldību, Satiksmes ministrija nav efektīvi izmantojusi tādu nozīmīgu Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktu kapitālsabiedrības pārvaldības instrumentu, kā, piemēram, kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģija. Revidentu ieskatā savlaicīga *Eiropas dzelzceļa līniju* vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzīto nefinanšu mērķu un atbilstošu stratēģijas ieviešanas rīcības plānu (ja tie tiktu saskaņoti ar deleģēšanas līgumā noteiktajiem uzdevumiem) apstiprināšana uzlabotu *Rail Baltica* projekta pārvaldību Latvijā kopumā un projekta mērķu sasniegšanu plānotajā termiņā un apjomā.

Lai gan Satiksmes ministrija ir izveidojusi augsta līmeņa ministrijas, *RB Rail* un *Eiropas dzelzceļa līniju* vadības *Rail Baltica* koordinācijas darba grupu, lai organizētu un koordinētu informācijas apmaiņu par *Rail Baltica* projekta plānošanu, īstenošanu un uzraudzību, sekmējot iesaistīto pušu dialogu un sadarbību, tomēr tā tika sasaukta tikai četras reizes, tai skaitā pēdējo reizi – pirms pusotra gada. Revidentu ieskatā *Rail Baltica* koordinācijas darba grupas izveidošana ir bijusi pamatota, sekmējot iesaistīto pušu dialogu un sadarbību. Ņemot vērā, ka *Rail Baltica* projekts ir sasniedzis būtisku atskaites punktu, tas ir, 2020.gada beigās jāuzsāk pirmie būvniecības darbi, kā arī plašsaziņas līdzekļos plaši izskanējusi komunikācijas problēmas starp projektā iesaistītajām pusēm, Satiksmes ministrijai būtu

jāizvērtē nepieciešamība atjaunot šīs darba grupas darbību, lai veicinātu *Rail Baltica* projektam nozīmīgu jautājumu efektīvāku risināšanu Latvijā.

Revidentu ieskatā nav pieļaujams, ka no deleģēšanas līguma ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* tiek svītrots uzdevums – organizēt un nodrošināt akcionāra funkciju izpildi, atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar Satiksmes ministriju, uzraugot *Rail Baltica* projekta īstenošanai izveidotā kopuzņēmuma *RB Rail* saimniecisko un finansiālo darbību –, neaizstājot to ar citiem pasākumiem un/vai alternatīvām, lai nodrošinātu *Rail Baltica* projekta efektīvu īstenošanu un uzraudzību.

2015.gada novembrī veiktie grozījumi Satiksmes ministrijas nolikumā⁶² nosaka, ka Satiksmes ministrija koordinē *Rail Baltica* projekta īstenošanu līdz projekta realizācijai⁶³ un, noslēdzot deleģēšanas līgumu, deleģē *Eiropas dzelzceļa līnijām* organizēt šā infrastruktūras objekta izveidi.

Starp Satiksmes ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām* (skatīt 5.attēlu):

- ❖ 2015.gada 29.decembrī tika parakstīts pirmais deleģēšanas līgums⁶⁴ uz trīs gadiem, tas ir, no 2016.gada 1.janvāra līdz 2018.gada 31.decembrim, nosakot, ka regulāru kontroli pār deleģēšanas līguma izpildi veic Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departaments. Ar 2017.gada 22.februāra grozījumiem⁶⁵ Satiksmes ministrija apņēmas sniegt informatīvu un konsultatīvu atbalstu doto uzdevumu izpildei un rezultātu sasniegšanai;
- ❖ beidzoties pirmajam trīs gadu periodam, 2018.gada 28.decembrī tika parakstīts otrais deleģēšanas līgums⁶⁶ uz nākamajiem trīs gadiem, tas ir, no 2019.gada 1.janvāra līdz 2021.gada 31.decembrim), nosakot, ka deleģēšanas līgumā noteikto pienākumu un izpildes kontroli veic Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļa, kā arī šī nodaļa nodrošina *Eiropas dzelzceļa līnijām* nepieciešamo atbalstu *Rail Baltica* projekta ieviešanā un savlaicīgu un pilnīgu informācijas apmaiņu.

Laika gaitā deleģēšanas līgumos minētās saistības, atskaitīšanās un pārskatu sniegšanas kārtības, pienākumi, atbildība un citi jautājumi ir precizēti un paplašināti.

Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likumam uzraudzībai pār pārvaldes uzdevuma izpildi jābūt pilnīgai un efektīvai⁶⁷, kā arī Satiksmes ministrija un *Eiropas dzelzceļa līnijas* ir atbildīgas par deleģētā uzdevuma tiesisku un lietderīgu izpildi⁶⁸.

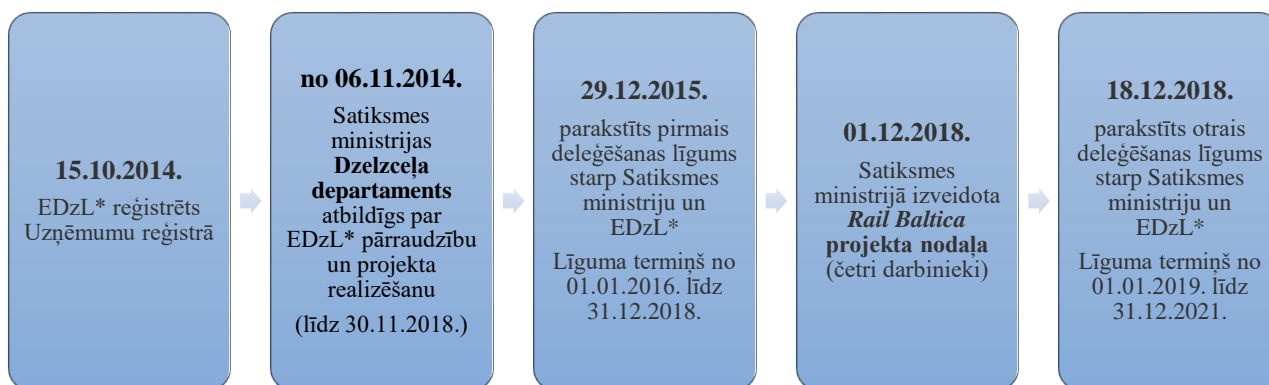
Tomēr Satiksmes ministrijas uzraudzība pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi nav bijusi pilnīga un efektīva, jo *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveide nenotiek atbilstoši deleģēšanas līgumos un CEF finansēšanas līgumos noteiktajiem aktivitāšu īstenošanas termiņiem un apjomiem, tai skaitā:

- ❖ lielākajā daļā *Rail Baltica* projekta aktivitāšu īstenošanā Latvijā konstatēti iespējamie kavējumi, kas ir robežās no viena līdz četriem gadiem;
- ❖ atbilstoši deleģēšanas līgumiem *Eiropas dzelzceļa līnijām* no 2014.gada 15.oktobra līdz 2019.gada 31.decembrim *Rail Baltica* projekta īstenošanai ieplānoti 35,6 milj. euro. Līdz

2019.gada 7.oktobrim ir izlietoti 8,6 milj. *euro*⁶⁹, kas ir apmēram 24,2% no plānotā finansējuma apmēra šajā laika posmā;

- ❖ par to liecina arī Satiksmes ministrijas sniegtā informācija⁷⁰, ka Latvijas nacionālo aktivitāšu noslēgtie lielle iepirkumi uzrāda būtisku cenu pieaugumu, taču kopējās iespējamās izmaksas tiks precizētas pēc projektēšanas darbu noslēguma 2022.gadā.

Tāpēc revīzijā turpmāk vērtēts, kā Satiksmes ministrija uzrauga *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi.



*EDZL – *Eiropas dzelzceļa līnijas*.

5.attēls. Noslēgtie deleģēšanas līgumi starp Satiksmes ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām* un Satiksmes ministrijas departamenti, kas atbildīgi par deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību laika posmā no 2014.gada līdz 2019.gadam.

Par deleģēšanas līguma izpildes uzraudzības īstenošanu atbildīgā Dzelzceļa departamenta reglamentā 2014.gada 6.novembrī tika veikti grozījumi⁷¹, nosakot tam astoņas funkcijas⁷², tai skaitā, nodrošināt valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu izpildes pārraudzību dzelzceļa apakšnozarē un organizēt *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta realizēšanu.

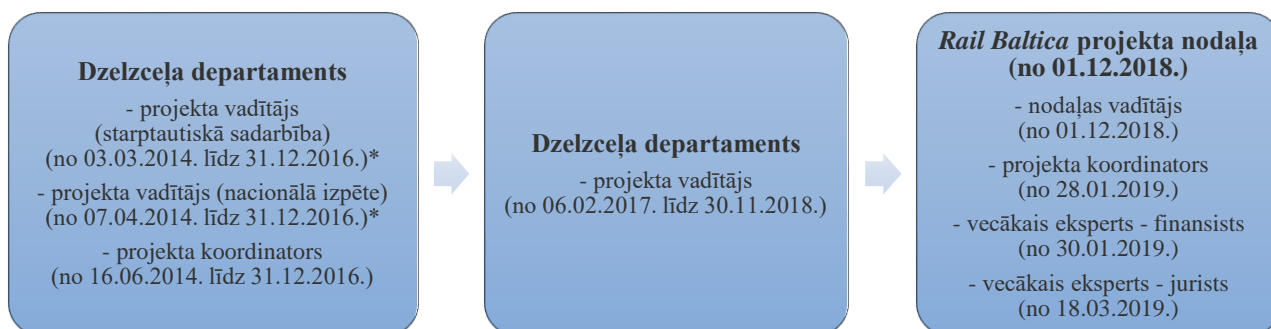
Jautājumos, kas saistīti ar *Rail Baltica* projekta ietvaros izveidoto *Eiropas dzelzceļa līniju* uzraudzību un *Rail Baltica* projekta realizācijas ietvaros doto uzdevumu izpildes nodrošināšanu, Dzelzceļa departaments ir pakļauts valsts sekretāram⁷³. Direktors plāno un vada departamenta darbu kopumā⁷⁴.

Dzelzceļa departamentam *Rail Baltica* projekta ietvaros dotie uzdevumi⁷⁵:

- ❖ sagatavot nacionālajām interesēm atbilstošus priekšlikumus starpvaldību līgumam;
- ❖ organizēt nacionālā un starptautiskā līmeņa sanāksmes saistībā ar *Rail Baltica* projekta jautājumiem un piedalīties tajās;
- ❖ koordinēt *Rail Baltica* projekta starptautisko sadarbību;
- ❖ sadarboties ar *Rail Baltica* projekta īstenošanai izveidotajām kapitālsabiedrībām un organizācijām;
- ❖ organizēt un uzraudzīt nepieciešamos publiskos iepirkumus *Rail Baltica* nacionālās izpētes projekta realizēšanai;

- ❖ savas kompetences ietvaros izstrādāt priekšlikumus un pamatojumus pieejamā Eiropas Savienības finansējuma saņemšanai un izmantošanai;
- ❖ sagatavot ziņojumus par *Rail Baltica* projekta gaitu ministrijas vadībai, citām valsts institūcijām un starptautiskajām organizācijām;
- ❖ nepieciešamības gadījumā organizēt sadarbību ar citām ieinteresētajām pusēm.

Dzelzceļa departamenta funkcija un uzdevumi saistībā ar *Rail Baltica* projektu laika posmā no 2014.gada 6.novembra līdz 2018.gada 30.novembrim netika aktualizēti, lai gan daļa no tiem pakāpeniski zaudēja savu aktualitāti. Piemēram, 2017.gada 31.janvārī tika parakstīts starpvaldību līgums⁷⁶ (protams, pastāv varbūtība, ka kādreiz būs nepieciešams veikt grozījumus starpvaldību līgumā), nacionālā izpēte noslēdzās 2016.gadā⁷⁷, Dzelzceļa departamenta projekta vadītājs nacionālās izpētes jautājumos izbeidza darba attiecības ar Satiksmes ministriju 2016.gada 31.decembrī un jautājumā par to, kā tika koordinēta *Rail Baltica* projekta starptautiskā sadarbība, Satiksmes ministrija sniedza atbildi⁷⁸, ka *Rail Baltica* projekts pēc definīcijas ir starptautisks un netika veikti īpaši atsevišķi pasākumi attiecībā uz starptautisko sadarbību, kā arī vadošā loma *Rail Baltica* projekta starptautiskās sadarbības koordinācijai ir uzlikta kopuzņēmumam *RB Rail*.



*2016.gadā abi projekta vadītāji Dzelzceļa departamentā bija nodarbināti nepilnu darba laiku (20 stundas nedēļā) un amata pienākumu veikšanu apvienoja ar departamenta direktoru amatiem *Eiropas dzelzceļa līnijās*.

6.attēls. Satiksmes ministrijas darbinieki, kuri atbildīgi par deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību laika posmā no 2014.gada līdz 2019.gadam.

Laika posmā no 2014.gada līdz 2016.gadam Dzelzceļa departamentā tika nodarbināti trīs darbinieki (skatīt 6.attēlu), kuru amata pienākumi saistīti ar *Rail Baltica* projekta ieviešanas sākumposmu, un neviens no amata pienākumiem nav saistīts ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto uzdevumu izpildes uzraudzību pēc tās nodibināšanas. Satiksmes ministrijas darbinieku amata pienākumos ietilpa:

- ❖ projekta vadītājam starptautiskās sadarbības jautājumos⁷⁹ – vadīt *Rail Baltica* projekta starptautisko sadarbību, izstrādāt nepieciešamos dokumentus *Eiropas dzelzceļa līniju* dibināšanai un darbībai, sagatavot nacionālajām interesēm atbilstošus priekšlikumus *RB Rail* akcionāru līgumam un starpvaldību līgumam, sagatavot ziņojumus par *Rail Baltica* projekta virzību un citi pienākumi;
- ❖ projekta vadītājam nacionālās izpētes jautājumos⁸⁰ – vadīt nacionālās izpētes projektu, izstrādāt pieejamā Eiropas Savienības finansējuma izlietošanas priekšlikumus un pamatojumus un citi pienākumi;

- ❖ projekta koordinātoram⁸¹ – atbalstīt un palīdzēt projekta vadītājam nacionālās izpētes jautājumos veikt visas nepieciešamās projekta administratīvās funkcijas.

2016.gadā abi projekta vadītāji Dzelzceļa departamentā bija nodarbināti nepilnu darba laiku, tas ir, 20 stundas nedēļā, un savienoja amatus Satiksmes ministrijā ar *Eiropas dzelzceļa līniju* Attīstības un sadarbības departamenta un Projektu ieviešanas departamenta direktora amatam⁸².

Turklāt laika posmā no 2014.gada oktobra līdz 2017.gada oktobrim Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks bija vienīgais *Eiropas dzelzceļa līniju* valdes loceklis, un kopš 2017.gada oktobra viņš ir valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis.

Savukārt, kopš 2017.gada februāra līdz 2018.gada novembrim, tas ir, gandrīz divus gadus, tikai vienam Satiksmes ministrijas darbiniekam amata pienākumi ietver jautājumus, kas tieši saistīti ar *Rail Baltica* projekta uzraudzību (skatīt 6.attēlu). Projektu vadītāja amata pienākumos ietilpa vadīt *Rail Baltica* projektu, tai skaitā sekot līdzi darbu izpildes grafikiem, izpildes procedūrām un pasākumiem, pārbaudīt iesniegtos pārskatus un atskaites, organizēt *Eiropas dzelzceļa līniju* iesniegto rēķinu pārbaudi un apmaksu u.c. pienākumi.

Iepriekš minētais liecina par trūkumiem Satiksmes ministrijas uzraudzības organizēšanā pār *Rail Baltica* projekta īstenošanu, tai skaitā uzraudzībā pār deleģēšanas līguma izpildi, jo līdz 2016.gada beigām nevienam no ministrijas darbiniekiem amata pienākumi nav saistīti ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto uzdevumu izpildes uzraudzību un turpmākos divus gadus par *Rail Baltica* projekta uzraudzību bija atbildīgs tikai viens ministrijas darbinieks, neskaitot Satiksmes ministrijas vadību un citu departamentu darbinieku periodisku iesaistīšanos atsevišķu specifisku jautājumu risināšanā. Jāsecina, ka *Rail Baltica* projekta un deleģētā pārvaldes uzdevuma uzraudzībai piesaistītais personāls ilgstoši ir bijis nepietiekams, lai kvalitatīvi uzraudzītu un sniegtu atbalstu *Rail Baltica* projekta īstenošanai.

Revidentu ieskatā uzraudzības efektivitāti pār *Rail Baltica* projekta īstenošanu nesekmēja arī:

- ❖ Satiksmes ministrijas piekoptā darbinieku amatu savienošanas prakse;
- ❖ situācijai neatbilstoši Satiksmes ministrijas iekšējie darba organizācijas dokumenti, piemēram, četrus gadu neaktualizētais *Dzelzceļa departaments reglaments*.

Satiksmes ministrijas deleģētā uzdevuma “*Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana” uzraudzība ir auditēta Satiksmes ministrijas 2018.gada iekšējā audita⁸³ ietvaros, tāpēc revidenti, vērtējot Satiksmes ministrijas īstenoto uzraudzību pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi, savā darbā izmantoja arī ministrijas iekšējā audita darba rezultātus.

Dzelzceļa departamenta projekta vadītājs iekšējam auditam ir skaidrojis, ka deleģēšanas līgumā noteikto aktivitāšu virzību Dzelzceļa departaments uzrauga caur ikmēneša atskaitēm, sanāksmēm un darba grupām, kā arī regulāri elektroniski komunicējot ar *Eiropas dzelzceļa līnijām*. No 2017.gada jūnija tiek sasauktas *Rail Baltica* koordinācijas darba grupas.

Satiksmes ministrijas 2018.gada iekšējā audita⁸⁴ konstatēts, ka:

- ❖ lai gan atbilstoši Dzelzceļa departamenta reglamentam viens no departamenta uzdevumiem bija sagatavot ziņojumus par *Rail Baltica* projekta gaitu ministrijas vadībai⁸⁵, tomēr šādi ziņojumi netika gatavoti;

- ❖ *Eiropas dzelzceļa līnijas* ikmēneša atskaitēs Satiksmes ministrijai nesniedza informāciju par visiem deleģēšanas līgumā noteiktajiem pasākumiem. Nav gūta pārliecība, ka Dzelzceļa departaments nodrošina kontroli pār *Eiropas dzelzceļa līniju* iesniegtajām ikmēneša atskaitēm par izpildītajiem darbiem un atlīdzības pieprasījuma pamatotību. Lai gan Dzelzceļa departaments nav identificējis novirzes deleģētā uzdevuma izpildē, tomēr Iekšējā audita nodaļa konstatēja, ka divi deleģēšanas līguma ietvaros īstenotie pasākumi 2017.gadā veikti ar laika grafika nobīdi par trīs līdz septiņiem mēnešiem.

Līdzīgi kā Satiksmes ministrijas iekšējam auditam, arī revidentiem Dzelzceļa departamenta direktors sniedza informāciju⁸⁶, ka Satiksmes ministrijas vadības operatīva informēšana notika iknedēļas sapulču laikā ar ministrijas vadību, kā arī ir izveidota *Rail Baltica* koordinācijas darba grupa (revīzijā konstatēts, ka laika posmā no darba grupas izveidošanas 2017.gada maijā līdz 2019.gada septembrim notikušas četras sēdes, no tām trīs sēdes notika 2017.gadā un viena sēde – 2018.gadā. Skatīt sadaļu *Rail Baltica koordinācijas darba grupa Satiksmes ministrijā*), par operatīvajiem jautājumiem notikušas regulāras sapulces dažādos līmeņos, ir veidotas Satiksmes ministrijas darba grupas – *Rail Baltica* projektam nepieciešamā atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas pastāvīgā komisija (revīzijā konstatēts, ka laika posmā no darba grupas izveidošanas 2017.gada decembrī līdz likvidācijai 2018.gada oktobrī Satiksmes ministrijā notikušas trīs sēdes, no kurām vienā sēdē komisija nebija lemttiesīga; skatīt nodaļu *Nekustamā īpašuma atsavināšana Latvijā Rail Baltica projekta vajadzībām un Satiksmes ministrijas kompetence atsavināšanas procesa īstenošanā*), Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padome *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā (revīzijā konstatēts, ka laika posmā no darba grupas izveidošanas 2017.gada novembrī ir notikušas divas sēdes; skatīt sadaļu *Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padome Rail Baltica projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā*), kā arī *RB Rail* un *Eiropas dzelzceļa līnijas* rīkoja tiešas tikšanās ar Satiksmes ministriju (revīzijā konstatēts, ka kopumā ir pieejami seši iknedēļas sapulču protokoli un tie ir par 2017.gadu).

Nozīmīgs avots informācijas iegūšanai par projekta īstenošanas progresu un atbilstību plānotajam laika grafikam un budžetam ir *Eiropas dzelzceļa līniju* Satiksmes ministrijai sniegtās atskaites. 2015.gadā noslēgtais pirmais deleģēšanas līgums⁸⁷ noteica, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas* sniedz:

- ❖ katru mēnesi līdz 15.datumam ikmēneša atskaiti par izpildītajiem darbiem un attiecīgus rēķinus, ko izvērtē Dzelzceļa departaments, pēc tam Finanšu un attīstības plānošanas departaments un valsts sekretāra vietnieks, apstiprina valsts sekretārs;
- ❖ ceturkšņa pārskatu par deleģētā uzdevuma izpildi līdz nākamā ceturkšņa pirmā mēneša pēdējam datumam.

Savukārt ar 2018.gadā noslēgto otro deleģēšanas līgumu⁸⁸ Satiksmes ministrija ir pilnveidojusi un pastiprinājusi deleģētā uzdevuma uzraudzību, nosakot, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas*:

- ❖ katru gadu pēc kārtējā saimnieciskā gada iepirkumu plāna apstiprināšanas nosūta to izskatīšanai Satiksmes ministrijai un turpmāk līdz katra mēneša 20.datumam par deleģēto uzdevumu īstenošanu iesniedz Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļai nākamā mēneša iepirkumu un maksājumu plānu apstiprināšanai;
- ❖ līdz katra mēneša 10.datumam iesniedz ikmēneša ziņojumu un attiecīgos rēķinus ar izdevumus pamatojošiem dokumentiem. Deleģēšanas līgums nosaka, ka *Rail Baltica* projekta nodaļa

septiņu darba dienu laikā izvērtē dokumentus un veic rēķinu apmaksu vai gadījumā, kad konstatēta neatbilstība, lūdz skaidrojumus no *Eiropas dzelzceļa līnijām*.

Lai gan jaunajā deleģēšanas līgumā ir noteikts, ka Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļa septiņu darba dienu laikā izvērtē saņemtos dokumentus un veic rēķinu apmaksu vai pieprasa skaidrojumus no nacionālā ieviesēja, tomēr nav noteikti atbildīgie par atskaišu un izdevumu saskaņošanu un apstiprināšanu. Ņemot vērā, ka iekšējie noteikumi par *Rail Baltica* projekta uzraudzību (skatīt sadaļu *Iekšējie noteikumi par Rail Baltica projekta uzraudzību un koordinēšanu*) līdz 2019.gada oktobra beigām nebija apstiprināti, iekšējais saskaņošanas process līdz tam nebija reglamentēts.

Rail Baltica projekta nodaļas vecākā eksperta (finansista) amata apraksts nosaka⁸⁹, ka ir jāizskata, jāpārbauda un jāizvērtē *Eiropas dzelzceļa līniju* iesniegtās ikmēneša atskaites. Revīzijas laikā klātienē gūta pārlicība, ka *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākais eksperts (finansists) detalizēti pārbauda saņemtos dokumentus, ir izveidota pārbaudes veidlapa (nav apstiprināta), kas katru reizi tiek aizpildīta, parakstīta un pievienota pie pārbaudītajiem dokumentiem. Veidlapās pie komentāriem ir aprakstītas veiktās darbības un konstatētās neatbilstības. Visi saņemtie dokumenti tiek uzglabāti vienkopus un sastrukturēti pa mēnešiem. Notiek arī elektroniskas sarakstes, kur tiek prasīta papildus skaidrojošā informācija par izdevumiem un/vai līgumi, attaisnojošie dokumenti u.tml. Pārbaudēs konstatēts, ka Satiksmes ministrija ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* jau ilgāku laiku risina viena eksperta atlīdzības izmaksu neattiecināmības jautājumu.

Kā tas redzams no otrā deleģēšanas līguma⁹⁰ nosacījumiem, sākot ar 2019.gadu, par ministrijas deleģētā uzdevuma izpildes uzraudzību ir atbildīga *Rail Baltica* projekta nodaļa. Attiecīgi projekta vadītāja amata vieta Dzelzceļa departamentā ar 2018.gada 1.decembri tika likvidēta un tika izveidota Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļa, lai pilnvērtīgi un kvalitatīvi veiktu *Rail Baltica* projekta īstenošanu un valsts interešu pārstāvību starpinstitucionālā un starptautiskā līmenī⁹¹.

Rail Baltica nodaļa ir pakļauta valsts sekretāra vietniekam. Nodaļas vadītājs plāno un vada nodaļas darbu kopumā. Nodaļā paredzētas četras amata vietas – nodaļas vadītājs, projekta koordinators un divi vecākie eksperti (jurists un finansists). Nodaļai ir noteiktas 10 funkcijas⁹², tai skaitā:

- ❖ nodrošināt *Eiropas dzelzceļa līniju* un *RB Rail* ministrijas deleģēto funkciju izpildes kontroli un uzraudzību;
- ❖ nodrošināt iekšējās kontroles sistēmas izstrādi un aktualizāciju, tai skaitā nodrošināt risku pārvaldības procesu, audita procesa vadību un *Rail Baltica* projekta ieviešanā konstatēto iespējamo neatbilstību administrēšanu.

Rail Baltica projekta nodaļai dotie uzdevumi⁹³:

- ❖ piedalīties globālā projekta plānošanā nacionālā un starpvalstu līmenī;
- ❖ sadarbībā ar ministrijas atbildīgajām struktūrvienībām, *Eiropas dzelzceļa līnijām* un *RB Rail* sagatavot pārskatus un informatīvos ziņojumus ministrijas vadībai, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta Uzraudzības iestādei, Ministru kabinetam, globālā projekta koordinātoram u.c. institūcijām pēc atbilstoša pieprasījuma;
- ❖ nodaļas kompetences ietvaros piedalīties Eiropas Savienības daudzgadu budžeta plānošanā un investīciju plānošanas perioda pēc 2020.gada sagatavošanas;

- ❖ nodaļas kompetences ietvaros piedalīties nozares attīstības ilgtermiņa un īstermiņa programmu izstrādē, apzināt un koordinēt finanšu resursu piesaisti *Rail Baltica* projekta īstenošanai;
- ❖ nodaļas kompetences ietvaros sagatavot priekšlikumus valdības rīcības plānam, kā arī pārskatus par valdības rīcības plāna un citu politikas plānošanas dokumentu pasākumu izpildi;
- ❖ izstrādāt iekšējos normatīvos aktus projekta plānošanai, ieviešanai, deleģēto funkciju uzraudzībai un rezultātu sasniegšanai;
- ❖ nodaļas kompetences ietvaros izstrādāt vai piedalīties citu ministrijas atbildīgo struktūrvienību iniciēto ārējo tiesību aktu, kā arī to grozījumu izstrādes procesā tiktāl, cik tas attiecas uz *Rail Baltica* projekta plānošanu, īstenošanu un ministrijas deleģēto funkciju uzraudzību;
- ❖ nodaļas kompetences ietvaros sagatavot informatīvos un publicitātes pasākumus par projektu, tā ieviešanas gaitu un rezultātiem;
- ❖ veikt citus valsts sekretāra un valsts sekretāra vietnieka uzdevumus.

Revidentu ieskatā *Rail Baltica* projekta nodaļas izveide ir pozitīvs solis uzraudzības stiprināšanā un *Rail Baltica* projekta mērķu sasniegšanā. Vienlaikus revidenti vēlas vērst ministrijas uzmanību uz to, ka nodaļas atbildība būtu jāpaplašina ar uzdevumu – sadarbībā ar citām Satiksmes ministrijas struktūrvienībām sniegt nepieciešamo atbalstu *Eiropas dzelzceļa līnijām Rail Baltica* projekta ieviešanā. Tas sekmētu savlaicīgu un pilnīgu informācijas apmaiņu, tai skaitā informācijas apmaiņu un koordinēšanu starp *Eiropas dzelzceļa līnijām* un attiecīgajām Satiksmes ministrijas struktūrvienībām to kompetences ietvaros, kā to paredz deleģēšanas līgums⁹⁴. Tāpat tas ļautu izvairīties no situācijām, kad nacionālais ieviesējs vēršas ar jautājumiem pie Satiksmes ministrijas kā kapitāla daļu turētāja, bet *Rail Baltica* projekta nodaļa nesniedz atbildi pēc būtības, vien vēršot uzmanību uz savas nodaļas kompetencē esošajiem jautājumiem (skatīt sadaļu *Satiksmes ministrijas īstenoātā Rail Baltica projekta risku vadība*). Tādējādi, mazinot nelietderīgi patērētu laiku formālai sarakstei, tiktu ietaupīts laiks un nodrošināta nepieciešamā atbalsta sniegšana projektam nozīmīgu jautājumu risināšanā.

Iekšējie noteikumi par Rail Baltica projekta uzraudzību un koordinēšanu

Ņemot vērā to, ka Satiksmes ministrija ir atbildīga par *Rail Baltica* projekta koordinēšanu⁹⁵ Latvijā un *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību, kā arī to, ka ministrijas kompetencē esošo jautājumu risināšanā iesaistīti vairāki ministrijas departamenti, iekšējās kārtības noteikšana sekmētu visu iesaistīto struktūrvienību izpratni par savu kompetenci, pienākumiem un atbildību projekta īstenošanā un attiecīgi – projekta mērķa sasniegšanā.

Rail Baltica projekta ieviešanas iekšējās kārtības projekts kā vienīgais izskatāmais jautājums bija minēts jau Dzelzceļa departamenta un *Eiropas dzelzceļa līniju* 2017.gada 11.aprīļa iknedēļas sanāksmes protokolā. Sanāksmes laikā Dzelzceļa departamenta projekta vadītājs informēja, ka turpinās darbs pie iekšējās kārtības projekta. Tika nolemts konkrētus priekšlikumus izskatīt nākamajā sanāksmē. Protokoli par turpmāko kārtības izstrādes gaitu nav pieejami.

Satiksmes ministrijas 2018.gada iekšējā auditā⁹⁶ konstatēts, ka iekšējos normatīvajos aktos nav noteikts, kā tiek veikta informācijas sniegšana par deleģēšanas uzdevuma izpildi un virzību, t.sk. *Rail Baltica*

projektu, jo deleģēšanas līgumā noteikto uzdevumu izpilde ir tieši saistīta ar projekta aktivitāšu īstenošanu.

Ar Satiksmes ministrijas 2018.gada 12.janvāra rīkojumu⁹⁷ Dzelzceļa departamenta direktoram tika uzdots līdz 2018.gada 23.janvārim nodrošināt Satiksmes ministrijas iekšējo noteikumu “Kārtība, kādā Satiksmes ministrija pilda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta saņēmēja funkcijas projektā “Eiropas standarta platuma 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūve *Rail Baltica* koridorā caur Igauniju, Latviju un Lietuvu”” izstrādi, tai skaitā *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistīto Satiksmes ministrijas struktūrvienību un institūciju, kam Satiksmes ministrijas nolikumā paredzētajā apjomā ir deleģēta *Rail Baltica* projekta ieviešanas funkciju īstenošana, atbildību, grafiskā apraksta izstrādi un iesniegšanu apstiprināšanai valsts sekretāram.

Satiksmes ministrijas 2018.gada iekšējā auditā konstatēts⁹⁸, ka kārtība ir projekta stadijā, līdz ar to nav ievērots ministrijas vadības uzdevums. Iekšējā audita nodaļa 2018.gada 16.maijā sniedza ieteikumu Dzelzceļa departamenta direktoram līdz 2018.gada 30.novembrim izstrādāt iekšējo kārtību par projekta *Rail Baltica* uzraudzību, koordinēšanu, tādējādi nodrošinot ministrijas vadības rīkojuma izpildi, kā arī uzraudzības procesa caurskatāmību un informācijas pēctecību.

Tomēr līdz 2018.gada 1.decembrim, kad tika izveidota jauna struktūrvienība Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļa, kārtība netika apstiprināta. Viena no *Rail Baltica* projekta nodaļas funkcijām ir nodrošināt iekšējās kontroles sistēmas izstrādi un aktualizāciju, un viens no uzdevumiem ir izstrādāt iekšējos normatīvos aktus projekta plānošanai, ieviešanai, deleģēto funkciju uzraudzībai un rezultātu sasniegšanai⁹⁹.

Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļa informēja, ka, ņemot vērā ministrijā veiktās strukturālās izmaiņas, izveidojot *Rail Baltica* projekta nodaļu, jaunizveidotajai nodaļai tika nosūtīts audita ziņojums un ieteikumu grafiks ar lūgumu pārskatīt un aktualizēt audita ieteikumu grafikā noteiktos ieteikumu ieviešanas termiņus, kā arī atbildīgos par ieteikumu ieviešanu un veicamās darbības ieteikumu ieviešanai (ja nepieciešams). Tika noteikts jauns iepriekš minētā ieteikuma ieviešanas termiņš, tas ir, 2019.gada 30.aprīlis. Ieteikums līdz noteiktajam termiņam netika ieviests, un ieteikuma ieviešanas termiņš atkal tika pagarināts – līdz 2019.gada 30.septembrim.

Revīzijas laikā Satiksmes ministrija uzsāka darbu pie iekšējo noteikumu izstrādes, kas noteiks kārtību, kādā Satiksmes ministrija pilda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta saņēmēja funkcijas *Rail Baltica* projektā¹⁰⁰, tai skaitā Satiksmes ministrijas 2019.gada 4.oktobra atbildē¹⁰¹ norādīts, ka šajos iekšējos noteikumos tiek plānots iekļaut arī jaunu nodaļu – deleģēto funkciju uzraudzība, kas revidentiem iesniegtajā dokumenta projekta versijā vēl nebija izstrādāta. 2019.gada oktobra beigās iekšējie noteikumi tika apstiprināti.

Eiropas dzelzceļa līniju izmaksu apstiprināšana

Otrajā deleģēšanas līgumā¹⁰², kas noslēgts starp Satiksmes ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām* noteikts, ka:



Satiksmes ministrijā ilgstoši nebija reglamentēts *Rail Baltica* projekta uzraudzības process, līdz ar to netika nodrošināta projekta uzraudzības procesa caurskatāmība, izsekojamība un informācijas pēctecība

- ❖ *Eiropas dzelzceļa līnijas* līdz katra mēneša 10.datumam iesniedz *Rail Baltica* projekta nodaļā ikmēneša ziņojumu un attiecīgos rēķinus ar izdevumus pamatojošiem dokumentiem;
- ❖ *Rail Baltica* projekta nodaļa septiņu darba dienu laikā izvērtē dokumentus un veic rēķinu apmaksu vai gadījumā, ja konstatē neatbilstības, pieprasa papildus skaidrojumus no *Eiropas dzelzceļa līnijām*;
- ❖ *Eiropas dzelzceļa līnijas* izskata saņemtos norādījumus un:
 - piecu darba dienu laikā sagatavo nepieciešamo papildus dokumentāciju un veic precizējumus, iesniedzot papildināto dokumentāciju atkārtoti;
 - piecu darba dienu laikā precizē un sagatavo rēķinu par izdevumu apjomu, kas saskaņots ar *Rail Baltica* projekta nodaļu;
 - par tiem izdevumiem, par kuriem *Rail Baltica* projekta nodaļai ir būtiski iebildumi, tiek sagatavota argumentācija un papildu informācija un iesniegta precizētā informācija ne vēlāk kā 10 darba dienu laikā;
- ❖ *Rail Baltica* projekta nodaļa, saņemot dokumentāciju, kas pieprasīta pirmajos divos iepriekš minētajos apakšpunktos, septiņu dienu laikā izvērtē un veic rēķinu apmaksu vai atkārtoti lūdz papildu skaidrojumus;
- ❖ *Rail Baltica* projekta nodaļa, saņemot dokumentāciju, kas pieprasīta trešajā iepriekš minētajā apakšpunktā, 30 dienu laikā pārbauda *Eiropas dzelzceļa līniju* iesniegtās argumentācijas atbilstību tiesību aktiem un citiem *Rail Baltica* projektā iesaistīto pušu noslēgtajiem līgumiem, un gadījumā, ja *Rail Baltica* projekta nodaļa nepiekrīt atsevišķu rēķinā iekļauto pozīciju attiecināšanai no projekta līdzekļiem, *Eiropas dzelzceļa līnijas* apmaksā rēķinus no saviem līdzekļiem, ja tādi ir, vai *Rail Baltica* projekta nodaļa lemj par attiecīgo *Eiropas dzelzceļa līniju* rēķinu apmaksu.

Revīzijā konstatēts, ka starp Satiksmes ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām* vairāku mēnešu garumā notiek komunikācija par neattiecināmajām izmaksām 170 417 euro apmērā¹⁰³ (uz 2019.gada 1.augustu), kas ir viena eksperta atlīdzības izmaksas (uzkrātas vairāku mēnešu laikā). Satiksmes ministrijas 2019.gada maija vēstulē¹⁰⁴ ir minēts, ka apmaksu nav atbalstāma no CEF finansēšanas līguma un valsts budžeta attiecināmajām izmaksām, līdz ar to ministrija aicina *Eiropas dzelzceļa līnijas* rast finansējumu no uzņēmuma līdzekļiem attiecīgo rēķinu apmaksai, vienlaikus veicot visas nepieciešamās darbības, lai nepieļautu un novērstu neattiecināmo izmaksu rašanos turpmāk. Tomēr izmaksas tika turpinātas.

Revīzijā netika vērtēta iepriekš minēto izmaksu atbilstība, jo *Eiropas dzelzceļa līniju* iekšējā kārtība darba samaksas noteikšanai, kas ir par pamatu lēmuma pieņemšanai par konkrēto izmaksu attiecināmību, revīzijas veikšanas laikā bija iesniegta Satiksmes ministrijā apstiprināšanai.

Jāsecina, ka deleģēšanas līgumā iestrādātais mehānisms attiecībā uz neattiecināmo izmaksu turpmākas rašanās pārtraukšanu nav pietiekami efektīvs un pārdomāts, līdz ar to netiek sekmēta projekta mērķiem atbilstoša finanšu disciplīna. Lai gan Satiksmes ministrija var prasīt papildu skaidrojumus no *Eiropas dzelzceļa līnijām*, tomēr gadījumā, ja *Rail Baltica* projekta nodaļa nepiekrīt atsevišķu rēķinā iekļauto pozīciju attiecināšanai no *Rail Baltica* projekta līdzekļiem, *Eiropas dzelzceļa līnijām* atbilstoši deleģēšanas līguma nosacījumiem tās būtu jāapmaksā no saviem līdzekļiem. Tomēr faktiski šādu deleģēšanas līgumā noteikto kārtību nav iespējams īstenot, jo *Eiropas dzelzceļa līnijām* nav savu

līdzekļu. *Eiropas dzelzceļa līnijas* atbilstoši tās izveidošanas mērķim sniedz pakalpojumus un saņem finansējumu tikai par *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta aktivitāšu ieviešanu Latvijā saskaņā ar noslēgtajiem deleģēšanas un CEF finansēšanas līgumiem.

Normatīvais akts¹⁰⁵ nosaka, ka valsts budžeta līdzfinansējumu izmanto tikai finansēšanas līgumā paredzēto projekta attiecināmo darbību izmaksu segšanai. Ja veiktās izmaksas neatbilst finansēšanas līguma nosacījumiem, atbalsta saņēmējs, kas ir Satiksmes ministrija, tās sedz no saviem līdzekļiem.

Līdz ar to pastāv papildu izdevumu sloga risks uz valsts budžetu. Lai risinātu finanšu disciplīnas jautājumu, Satiksmes ministrijai ir jāpārskata deleģēšanas līgumā¹⁰⁶ iestrādātais mehānisms attiecībā uz neattiecināmo izmaksu turpmākas rašanās pārtraukšanu.

Rail Baltica koordinācijas darba grupa Satiksmes ministrijā

Ar Satiksmes ministrijas 2017.gada 29.maija rīkojumu¹⁰⁷ tika izveidota *Rail Baltica* koordinācijas darba grupa, lai organizētu un koordinētu informācijas apmaiņu par *Rail Baltica* projekta plānošanu, īstenošanu un uzraudzību, sekmējot iesaistīto pušu dialogu un sadarbību.

Laika posmā no *Rail Baltica* koordinācijas darba grupas izveidošanas 2017.gada maijā līdz 2019.gada septembrim notika četras sēdes¹⁰⁸, no tām trīs sēdes notika 2017.gadā un viena sēde – 2018.gadā.

Darba grupas sēdes sasauc un vada darba grupas vadītājs, kas ir Satiksmes ministrijas valsts sekretārs. Sēdēs piedalās Satiksmes ministrijas, *Eiropas dzelzceļa līniju* un *RB Rail* pārstāvji, kā arī, ja nepieciešams, pieaicinātie eksperti un speciālisti. Darba grupas sēdes tiek protokolētas.

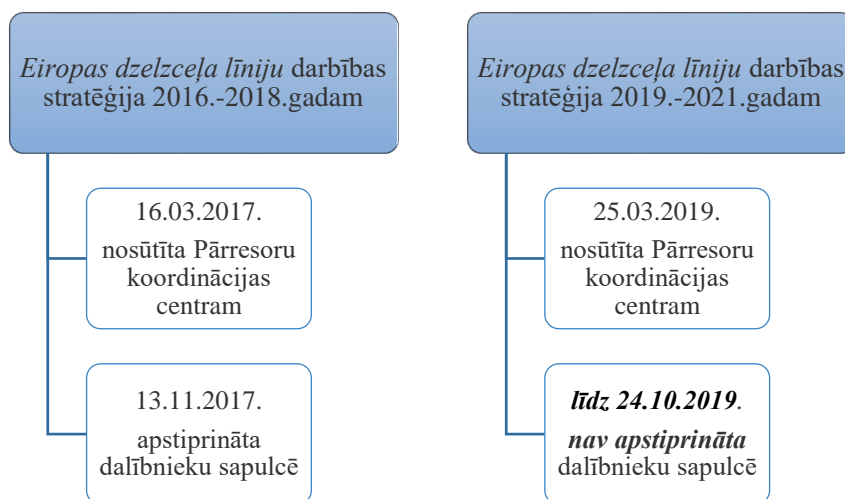
Darba grupas sēdēs skatīti dažādi jautājumi un pieņemti lēmumi, piemēram:

- ❖ ņemot vērā ekspertu un kompetento institūciju rekomendācijas, pieņemts lēmums izveidot Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvo koordinācijas padomi *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā (skatīt sadaļu Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padome *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā);
- ❖ ņemot vērā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas ieteikumu, pieņemts lēmums izstrādāt noteikumus par nacionālo interešu objekta – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras *Rail Baltica* – teritorijas izmantošanas nosacījumiem¹⁰⁹;
- ❖ pirmajā (2017.gada 6.jūnijā) un otrajā (2017.gada 9.augusta) sēdē skatīts jautājums par *RB Rail* finansēšanas modeli, sākot ar 2018.gadu, tomēr līdz 2019.gada septembrim akcionāri joprojām nav vienojušies par ilgtspējīgāko risinājumu;
- ❖ pirmajās trīs sēdēs skatīts jautājums par atbildības sadalījumu starp Satiksmes ministriju, *Eiropas dzelzceļa līnijām* un *RB Rail* par tehniskā projekta izstrādi Latvijas centrālajai daļai un trešajā sēdē (2017.gada 16.novembra) pieņemts lēmums, ka *RB Rail* organizēs šos iepirkumus ar nosacījumu, ka līgumu slēgšana ar iepirkumu konkursa uzvarētājiem iespējama tikai pēc pilnvarojuma saņemšanas. 2019.gada 21.jūnijā Satiksmes ministrija pilnvaroja *RB Rail* veikt visas nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu pamata trases projektēšanas darbus un ar tiem saistīto pakalpojumu realizāciju;
- ❖ daudzi sēdēs izskatītie jautājumi pieņemti tikai zināšanai.

Revidentu ieskatā *Rail Baltica* koordinācijas darba grupas izveidošana ir bijusi pamatota, sekmējot iesaistīto pušu dialogu un sadarbību, un Satiksmes ministrijai būtu jāizvērtē nepieciešamība atjaunot augsta līmeņa vadības darba grupas darbību, lai veicinātu *Rail Baltica* projektam nozīmīgu jautājumu efektīvāku risināšanu Latvijā.

Eiropas dzelzceļa līniju vidēja termiņa darbības plānošana un uzraudzība

Normatīvais akts nosaka¹¹⁰, ka publiskas personas kapitālsabiedrība izstrādā vidēja termiņa darbības stratēģiju, kas ir attiecīgās kapitālsabiedrības darbības plānošanas dokuments vismaz triju gadu periodam, uz kura pamata tiek plānota kapitālsabiedrības darbība, dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un kapitālsabiedrības budžets. Vidēja termiņa darbības stratēģiju apstiprina dalībnieku sapulcē¹¹¹, pirms tam saņemot Pārresoru koordinācijas centra atzinumu¹¹².



7.attēls. Eiropas dzelzceļa līniju vidēja termiņa darbības stratēģijas virzīšana apstiprināšanai.

Lai gan atbilstoši normatīvajā aktā noteiktajam¹¹³ kapitālsabiedrībām vidēja termiņa darbības stratēģija bija jāizstrādā līdz 2016.gada 30.martam, tomēr *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģija 2016.–2018.gadam* dalībnieku sapulcē tika apstiprināta tikai 2017.gada 13.novembrī¹¹⁴, tas ir, pusotru gadu vēlāk (skatīt 7.attēlu). Satiksmes ministrija informēja¹¹⁵, ka 2014.gada 10.novembra ārkārtas dalībnieku sapulcē bija uzdevusi *Eiropas dzelzceļa līnijām* līdz 2015.gada 16.janvārim iesniegt dalībnieku sapulcei izskatīšanai un lēmuma pieņemšanai *Eiropas dzelzceļa līniju* darbības stratēģiju un stratēģijas ieviešanas rīcības plānu, kurā norādīti konkrēti uzdevumi un to plānotie izpildes termiņi, kā arī atkārtoti 2015.gada 27.aprīlī ārkārtas dalībnieku sapulcē bija dots uzdevums *Eiropas dzelzceļa līnijām* līdz 2015.gada 1.septembrim iesniegt dalībnieku sapulcei izskatīšanai un lēmuma pieņemšanai *Eiropas dzelzceļa līniju* stratēģiju un stratēģijas ieviešanas rīcības plānu, kurā norādīti konkrēti uzdevumi un to plānotie izpildes termiņi. Pārresoru koordinācijas centrs, izvērtējot minēto stratēģiju divas reizes¹¹⁶, bija norādījis, ka minētajā dokumentā 2016.gads atspoguļo darbības vēsturi un stratēģijas projekts pēc būtības sagatavots un plāno nākotnes saimniecisko darbību mazāk nekā divu gadu periodam, kas ir pretrunā terminam “vidējs termiņš”. Ņemot vērā, ka 2015.gada 29.decembrī *Eiropas dzelzceļa līnijas* ar Satiksmes ministriju noslēdza deleģēšanas līgumu uz trīs gadiem, tas ir, līdz 2018.gada decembrim¹¹⁷, minētā stratēģija tika apstiprināta, nemainot tās sākotnējo periodu. Satiksmes ministrija informēja¹¹⁸, ka *Eiropas dzelzceļa līnijām* bija uzdots izstrādāt un līdz 2018.gada 30.jūnijam iesniegt izskatīšanai

Satiksmes ministrijā vidējā termiņa stratēģiju nākamajam periodam, tomēr *Eiropas dzelzceļa līnijas* nākamā perioda stratēģiju izskatīšanai nosūtīja tikai 2019.gada 25.martā¹¹⁹, tas ir, gandrīz deviņus mēnešus vēlāk. *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģija 2019.–2021.gadam* līdz 2019.gada 24.oktobrim dalībnieku sapulcē nav apstiprināta.

Satiksmes ministrijas iekšējā kārtība nosaka¹²⁰, ka tiek izstrādāts kapitālsabiedrības darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plāns, kas ietver uzdevumus un par uzdevumiem atbildīgos valdes locekļus, un reizi pusgadā tiek izskatīts un apstiprināts dalībnieku sapulcē. Revīzijā konstatēts, ka laika posmā no 2016.gada līdz 2019.gadam šādi darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plāni *Eiropas dzelzceļa līnijām* netika izstrādāti un apstiprināti.



Satiksmes ministrija nav efektīvi izmantojusi visus iespējamus uzraudzības instrumentus

Satiksmes ministrija skaidroja¹²¹, ka, piemēram, rīcības plāns 2018.gadam netika sagatavots ilgā stratēģijas saskaņošanas procesa dēļ (revīzijā konstatēts, ka *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģija 2016.–2018.gadam* dalībnieku sapulcē apstiprināta 2017.gada 13.novembrī, tāpēc revidentu vērtējumā bija iespējams paspēt izstrādāt un apstiprināt rīcības plānu 2018.gada pirmajam un otrajam pusgamam) un rīcības plāns 2019.gadam var tikt apstiprināts tikai pēc *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģijas 2019.–2021.gadam* apstiprināšanas. Ņemot vērā, ka līdz 2019.gada 24.oktobrim *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģija 2019.–2021.gadam* vēl nebija apstiprināta un rīcības plāni 2019.gada pirmajam un otrajam pusgamam netika izstrādāti un apstiprināti, pastāv risks, ka arī 2020.gada pirmajam pusgamam rīcības plāns netiks izstrādāts un apstiprināts.

Tāpat revidentu vērtējumā vidēja termiņa stratēģijā noteiktie nefinansu stratēģisko mērķu sasniegšanu raksturojošie rezultātīvie rādītāji lielākoties ir vērsti uz procesu, nevis rezultātu sasniegšanu, tā, piemēram, kā rezultātīvie rādītāji ir norādīti:

- ❖ izstrādāta sabiedrības mājas lapa;
- ❖ nodrošināta sabiedrības mājas lapas satura aktualizēšana un administrācija;
- ❖ veikts mediju monitorings par *Rail Baltica* projekta ieviešanas tēmu, kā arī par *Rail Baltica* projekta saistītajām tēmām;
- ❖ uzsākta nekustamo īpašumu atsavināšana Rīgā (projektēšanas paziņojumu izsūtīšana skarto nekustamo īpašumu īpašniekiem);
- ❖ organizētas iepirkumu procedūras (2016.gadā – 2, 2017.gadā – 4, 2018.gadā – 1, 2019.gadā – 4, 2020.gadā un 2021.gadā – 2 iepirkumu procedūras);
- ❖ veicināta *Rail Baltica* projekta atpazīstamība (informētie Latvijas iedzīvotāji);
- ❖ sabiedrības nodarbināto skaits.

Revidentu ieskatā, lai īstenotu *Rail Baltica* projekta mērķiem atbilstošu projekta pārvaldību, Satiksmes ministrija nav efektīvi izmantojusi tādu nozīmīgu Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktu kapitālsabiedrības pārvaldības instrumentu kā, piemēram, vidēja termiņa darbības stratēģija. Savlaicīga *Eiropas dzelzceļa līniju* vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzīto

nefinansu mērķu un atbilstošu stratēģijas ieviešanas rīcības plānu (ja tie tiktu saskaņoti ar deleģēšanas līgumā noteiktajiem uzdevumiem) apstiprināšana būtu vēl viens uzraudzības instruments Satiksmes ministrijas rīcībā un uzlabotu *Rail Baltica* projekta pārvaldību Latvijā kopumā un projekta mērķu sasniegšanu plānotajā termiņā un apjomā.

Eiropas dzelzceļa līniju īstenošanā akcionāru funkcija kopuzņēmumā RB Rail

Kā jau iepriekš tika minēts, *RB Rail* akcionāri vienādās daļās (33,33% katram) ir visu trīs Baltijas valstu nacionālie ieviesēji. *Eiropas dzelzceļa līnijas*, tāpat kā citi akcionāri, komunicē ar *RB Rail* padomi, piedaloties padomes sēdēs kā novērotājs un ar vēstuļu starpniecību. *Eiropas dzelzceļa līniju* valde regulāri saņem *RB Rail* padomes plānoto sanāksmju darba kārtību.

Eiropas dzelzceļa līnijas informēja¹²², ka *RB Rail* akcionāra funkcija *Eiropas dzelzceļa līnijās* ir nodalīta no *Rail Baltica* projekta ieviešanas funkcijas, tas ir, izveidojot amatu – eksperts iekšējās kontroles jautājumos un atbildīgā persona kapitālsabiedrības un akcionāra funkcijas izpildē, kas ir tieši pakļauts *Eiropas dzelzceļa līniju* valdei¹²³.

Vienlaikus *Eiropas dzelzceļa līnijas* informēja¹²⁴, ka ar *RB Rail* padomes locekļiem netiek slēgts pilnvarojuma līgums vai parakstīts kāds cits tiesību akts un padomes locekļus ievēl saskaņā ar Komerclikumu, tas ir, tikai akcionāru sapulcei ir tiesības pieņemt lēmumus par padomes locekļu ievēlšanu un atsaukšanu¹²⁵ un komercreģistra iestādei tiek iesniegta padomes locekļa rakstveida piekrišana¹²⁶. *RB Rail* padome pilda akcionāru līgumā un Komerclikumā dotos uzdevumus.

Papildus saskaņā ar deleģēšanas līgumu, kas noslēgts 2018.gada 28.decembrī starp *Eiropas dzelzceļa līnijām* un Satiksmes ministriju, *Eiropas dzelzceļa līnijām* ir uzdots organizēt un nodrošināt akcionāra funkciju izpildi, atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar Satiksmes ministriju, uzraugot *Rail Baltica* projekta īstenošanai izveidotā kopuzņēmuma *RB Rail* saimniecisko un finansiālo darbību, tādējādi īstenojot normatīvajos aktos, *RB Rail* statūtos un akcionāru līgumā noteiktās prasības un veicinot, ka *RB Rail* piešķirtais finansējums tiek izmantots saskaņā ar pareizas finanšu vadības principiem, tai skaitā saimnieciskuma, lietderības un efektivitātes principiem¹²⁷. Šajā gadījumā fokuss ir uz finansējuma lietderīgu izmantošanu. Pirmajā deleģēšanas līgumā, kas tika noslēgts 2015.gada 29.decembrī, šāda funkcija nebija ietverta, tomēr gan *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģijā 2016.–2018.gadam*, gan *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģijā 2019.–2021.gadam*¹²⁸ kā viens no uzdevumiem/funkcijām ir minēts, ka *Eiropas dzelzceļa līnijām* atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar Satiksmes ministriju jāīsteno Latvijas interesēm atbilstoša un līdzdalības apjomam proporcionāla daļība Baltijas valstu *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošanai izveidotajā kopuzņēmumā *RB Rail*, ievērojot akcionāru līgumā noteiktās tiesības un pienākumus.

Atbildot uz jautājumu, kā tiek veikta uzraudzība pār *Eiropas dzelzceļa līniju* vidēja termiņa darbības stratēģijā dotā uzdevuma/funkcijas izpildi, Satiksmes ministrija informēja¹²⁹, ka:

- ❖ sadarbībā ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* nodrošina, ka iemaksas *RB Rail* pamatkapitālā tiek veiktas, vienlīdzīgi tās sadalot starp visiem akcionāriem. Satiksmes ministrija iemaksas *RB Rail* pamatkapitālā veic, palielinot *Eiropas dzelzceļa līniju* pamatkapitālu, un uzrauga tālākas iemaksas *RB Rail* pamatkapitālā, kā arī līdzekļu tālāku izmantošanu autorizējot *Rail Baltica* projekta ieviešanas pārskatu, starpposma maksājumu pieprasījumu un noslēguma maksājumu pieprasījumu iesniegšanu Inovācijas un tīklu izpildaģentūrā;

- ❖ *Eiropas dzelzceļa līnijas* kā viens no trīs *RB Rail* akcionāriem akcionāra funkcijas uzraudzību veic, nominējot divus padomes locekļus.

Tāpat Satiksmes ministrija informēja¹³⁰, ka deleģēšanas līgumā iekļauto akcionāru funkciju¹³¹ izpildi – uzraudzīt *RB Rail* saimniecisko un finansiālo darbību – limitē ierobežotie finanšu resursi. Satiksmes ministrija ir saņēmusi Finanšu ministrijas atteikumu piešķirt līdzekļus *Eiropas dzelzceļa līniju* netiešo attiecināmo izmaksu (administratīvo izdevumu) un neattiecināmo izdevumu (akcionāru funkciju izpildei) finansēšanai. *Rail Baltica* projekta nodaļa papildus skaidroja¹³², ka finansējums nepieciešams, lai veiktu finanšu un procesu auditus *RB Rail*. Funkcijas nodrošināšanai nepieciešami apmēram 100 000 *euro*, kā arī papildus informēja, ka notiek diskusijas par šīs funkcijas svītrosanu no deleģēšanas līguma.

Revidentu ieskatā nav pieļaujams, ka no deleģēšanas līguma ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* tiek svītrots uzdevums – organizēt un nodrošināt akcionāra funkciju izpildi, atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar Satiksmes ministriju, uzraugot *Rail Baltica* projekta īstenošanai izveidotā kopuzņēmuma *RB Rail* saimniecisko un finansiālo darbību –, neaizstājot to ar citiem pasākumiem un/vai alternatīvām, lai nodrošinātu *Rail Baltica* projekta efektīvu īstenošanu un uzraudzību.

Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma prasību ievērošana

Atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam valsts kapitāla daļu turētājs nodrošina savā tīmekļvietnē aktuālo informāciju par kapitālsabiedrībām, kurās tas ir daļu turētājs, tai skaitā šādas ziņas¹³³:

- ❖ kapitālsabiedrības firma, juridiskā adrese, pamatkapitāla lielums un valsts līdzdalības apmērs;
- ❖ valsts līdzdalības atbilstība šā likuma 4.panta pirmās daļas nosacījumiem un vispārējais stratēģiskais mērķis;
- ❖ kapitālsabiedrības līdzdalība citās sabiedrībās un tās atbilstība šā likuma 4.panta otrās daļas nosacījumiem;
- ❖ valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis kapitālsabiedrībā;
- ❖ kapitālsabiedrības apstiprināts gada pārskats;
- ❖ kapitālsabiedrības izmaksātās dividendes valstij un veiktie maksājumi valsts budžetā;
- ❖ citas ziņas, kuras valsts kapitāla daļu turētājs uzskata par nepieciešamu publiskot vai kuru publiskošana noteikta koordinācijas institūcijas izstrādātajās vadlīnijās.

Satiksmes ministrija formāli ir izpildījusi lielāko daļu likuma prasību, norādot *Eiropas dzelzceļa līniju* tīmekļvietnes adresi sadaļā pie kapitālsabiedrībām, kurās Satiksmes ministrija ir valsts kapitāla daļu turētāja, un iespēju atrast nepieciešamo informāciju atstājot lietotāja ziņā. Sadaļā pie publiskajiem pārskatiem¹³⁴ nav saites uz *Eiropas dzelzceļa līniju* gada pārskatu, lai gan šāda informācija ir pievienota par citām kapitālsabiedrībām. Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* tīmekļvietnēs arī nav atrodamā informācija par valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvi šajā kapitālsabiedrībā.

Satiksmes ministrija revīzijas laikā, tas ir, 2019.gada 18.decembrī, ir aktualizējusi savā tīmekļvietnē pieejamo informāciju par *Eiropas dzelzceļa līnijām*, atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma prasībām.

Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* īstenotā risku vadība

Atbilstoši LVS ISO 21500 *Projektu vadības vadlīnijām* risku uzraudzībai jābūt atbilstoši konkrētam riskam, rentablam, savlaicīgai, reālistiskai projekta kontekstā, visu iesaistīto pušu izprastai un nodotai piemērotas personas atbildībā¹³⁵. Risku vadība uzskatāma par organizācijas savlaicīgās brīdināšanas sistēmu un sniedz tai savlaicīgu un precīzu informāciju, lai sagatavotu vadības iejaukšanās pasākumus, ja tas būtu nepieciešams¹³⁶. Risku vadība ir viena no iekšējās kontroles sistēmas sastāvdaļām¹³⁷. Risku vadība ir projekta vadības daļa, kas sniedz skaidru priekšstatu par riskiem, kuri var apdraudēt projekta efektīvu īstenošanu un rezultātu.

Lai nodrošinātu veiksmīgu *Rail Baltica* projekta īstenošanu un mērķu sasniegšanu Latvijā, nepieciešams veikt arī atbildīgu un regulāru risku vadību, tāpēc revīzijā ir vērtēts, vai Satiksmes ministrija un *Eiropas dzelzceļa līnijas* veic risku vadību atbilstoši savai kompetencei, vai šis process ir izsekojams un nodrošina pēctecību.

Satiksmes ministrijas īstenotā *Rail Baltica* projekta risku vadība

Lai nodrošinātu efektīvu *Rail Baltica* projekta īstenošanu, nepieciešams veikt atbildīgu, regulāru un savlaicīgu risku vadību.

Satiksmes ministrija *Rail Baltica* projekta īstenošanas gaitā pakāpeniski ir pilnveidojusi projekta risku vadības pasākumus, tai skaitā:

- precizējot deleģēšanas līguma nosacījumus ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* attiecībā uz informēšanu par riskiem un risku mazināšanas plānu saskaņošanu,
- izveidojot *Rail Baltica* projekta nodaļu un nosakot, ka viena no šīs nodaļas funkcijām ir nodrošināt iekšējās kontroles sistēmas izstrādi un aktualizāciju, tai skaitā risku pārvaldības procesu,
- regulāri komunicējot ar *Eiropas dzelzceļa līnijām*, risinot dažādus jautājumus, piedaloties sanāsmēs un darba grupās,

tomēr minētās darbības ir novēlotas un nav bijušas pietiekamas, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus.

Lai gan Satiksmes ministrija regulāri komunicē ar *Eiropas dzelzceļa līnijām*, risinot dažādus jautājumus, tomēr līdz 2019.gada oktobrim Satiksmes ministrija nav apstiprinājusi nevienu risku mazināšanas plānu, kā arī nav izstrādājusi iekšējos noteikumus, kuri ietvertu *Rail*

Baltica projekta risku pārvaldības procesu, kā to nosaka reglaments¹³⁸, līdz ar to nenodrošinot risku vadības procesa caurskatāmību, izsekojamību un pēctecību.

Risku vadība projekta aktivitāšu īstenošanas līmenī

Satiksmes ministrija, *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģējot *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidi, pakāpeniski deleģējusi arī atbildību par risku vadību aktivitāšu īstenošanas līmenī. Sākotnēji 2015.gadā noslēgtais deleģēšanas līgums neparedzēja prasību *Eiropas dzelzceļa līnijām* informēt Satiksmes ministriju par riskiem *Rail Baltica* projektā. Tomēr ar 2017.gada 22.decembra grozījumiem¹³⁹ tika iekļauta prasība nekavējoties informēt Satiksmes ministriju par riskiem *Rail Baltica* projekta īstenošanā un to novēršanas pasākumiem.

Lai gan otrais deleģēšanas līgums, kas noslēgts 2018.gada 28.decembrī, paredz¹⁴⁰, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas* nekavējoties informē Satiksmes ministriju par identificētajiem riskiem *Rail Baltica* projekta īstenošanā un sagatavo risku mazināšanas plānu, kuru apstiprina Satiksmes ministrija, tomēr līdz 2019.gada oktobrim Satiksmes ministrija nav apstiprinājusi nevienu risku mazināšanas plānu. Satiksmes ministrija un *Eiropas dzelzceļa līnijas* skaidroja¹⁴¹, ka informēšana par riskiem un risku mazināšanas plāniem notiek mutiski dažādās sanāsmēs un rakstiski, iesniedzot ikmēneša atskaites.

Revidentu ieskatā Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* minētā un pielietotā mutiskās komunikācijas prakse risku pārvaldībā un ziņošanā var būt efektīvāka tikai nebūtisku un īstermiņā novēršamu risku gadījumā, tomēr būtisku un ilgtermiņa risku gadījumā ir nepieciešams izstrādāt un ar Satiksmes ministriju saskaņot risku mazināšanas pasākumu plānu. Satiksmes ministrija tādējādi varētu efektīvāk uzraudzīt un sniegt atbalstu *Rail Baltica* projekta īstenošanā un risku mazināšanā. Saskaņots risku mazināšanas plāns sekmētu risku pārvaldību, jo visām iesaistītajām pusēm būtu skaidri zināms atbildīgais, uzdevums un termiņš kādos jāveic risku mazināšanas pasākumi, un tiktu izslēgta varbūtība laika gaitā kādu risku “pazaudēt”.

Revīzijā ir konstatēts tikai viens gadījums, kad *Eiropas dzelzceļa līnijas* izmantoja deleģēšanas līgumā noteikto kārtību¹⁴² un, atsaucoties uz to, informēja¹⁴³ Satiksmes ministriju par identificēto risku, ka *Rail Baltica* projekta nodaļas ierosinātie grozījumi Darba samaksas noteikšanas noteikumos apdraudēs *Rail Baltica* projekta īstenošanu, jo nebūs iespējams piesaistīt atbilstošas kvalifikācijas un pieredzes personālu. Vēstulē tiek piedāvāts arī risku mazināšanas pasākums un tiek lūgts *Eiropas dzelzceļa līniju* kapitāla daļu turētāju sniegt atbildi vai norādījumus turpmākai projekta sekmīgai ieviešanai, ja, pamatojoties uz tirgus situācijai un vajadzībām neatbilstošu darba algu, nebūs iespēja piesaistīt attiecīgas kvalitātes speciālistus.

Lai gan *Eiropas dzelzceļa līnijas* vērsās pie Satiksmes ministrijas kā kapitāla daļu turētājas, *Rail Baltica* projekta nodaļa, sniedzot atbildi¹⁴⁴ uz šo vēstuli, neatbildēja pēc būtības un norādīja, ka šīs nodaļas kompetencē neietilpst darba samaksas noteikumu apstiprināšana. Vēstulē tika paskaidrots, ka saskaņā ar statūtiem tā ir dalībnieku sapulces kompetence.

2019.gada 11.oktobrī *Eiropas dzelzceļa līnijas* informēja¹⁴⁵, ka ir sagatavoti iepriekš minēto noteikumu grozījumi un iesniegti Satiksmes ministrijā saskaņošanai.

Iepriekš minētais gadījums neliecina par rezultatīvu sadarbību risku pārvaldībā starp ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām*.

Risku vadība ministrijas funkciju līmenī

Satiksmes ministrija informēja¹⁴⁶, ka *Rail Baltica* projekta risku vadību līdz 2018.gada 30.novembrim veica Dzelzceļa departaments nodibināto formātu ietvaros un visas praktiskās darbības bija tieši vērstas uz *Rail Baltica* projekta risku identificēšanu un uzraudzību. Risku vadība netika nodalīta kā atsevišķa funkcija, bet tika horizontāli piemērota attiecībā pret visu uzraudzības darbību.

Rail Baltica projekta nodaļa tika izveidota 2018.gada 1.decembrī, un viena no šīs nodaļas funkcijām¹⁴⁷ ir nodrošināt iekšējās kontroles sistēmas izstrādi un aktualizāciju, tai skaitā risku pārvaldības procesu. Kā jau minēts iepriekš, Satiksmes ministrijā ilgstoši netika apstiprināti iekšējie noteikumi par *Rail Baltica* projekta uzraudzību un koordinēšanu. 2019.gada 4.oktobrī revidentiem tika iesniegts iekšējo noteikumu projekts par *Rail Baltica* projekta uzraudzību un koordinēšanu, tomēr tajā nebija ietverta informācija par plānoto risku pārvaldības procesu. Savukārt 2019.gada oktobra beigās apstiprinātie iekšējie noteikumi¹⁴⁸ paredz, ka tiek sagatavots Risku vadības plāns.

Papildus Satiksmes ministrija informēja¹⁴⁹, ka *Rail Baltica* projekta nodaļa projekta risku pārvaldības ietvaros:

- ❖ ir vērtējusi *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģijas 2019.–2021.gadam* sadaļu par risku analīzi (revīzijā konstatēts, ka risku izvērtējumā nav iekļauta informācija par atbildīgajiem un termiņiem, kā arī vairāki risku vadības pasākumi ir aprakstoši un vispārināti, līdz ar to nav iespējams gūt pilnīgu informāciju par riskiem, lai varētu veikt risku pārvaldības procesu);
- ❖ ir uzsākusi ikmēneša *Eiropas dzelzceļa līniju* iepirkumu plāna un izmaksu apstiprināšanu, lai mazinātu neattiecināmo izmaksu risku *Rail Baltica* projektā;
- ❖ ir izveidojusi vairākus darba grupu formātus (*Rail Baltica* projektā iesaistīto pašvaldību koordinācijas grupa, Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla projektēšanas un būvniecības aktivitātes koordinācijas grupa, Satiksmes ministrijas un Rīgas domes sadarbības grupa), lai mazinātu *Rail Baltica* projektā iesaistīto partneru zemās intereses un kapacitātes risku;
- ❖ piedalās ikmēneša Satiksmes ministrijas vadības, *Eiropas dzelzceļa līniju* un *RB Rail* sanāksmēs, lai mazinātu *Rail Baltica* projekta vīzijas un attīstības izmaiņu risku.

Kopumā jāsecina, ka Satiksmes ministrijas īstenotie un iepriekš minētie *Rail Baltica* projekta risku vadības pasākumi nav bijuši pietiekami, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus, kas var nelabvēlīgi ietekmēt visa *Rail Baltica* projekta īstenošanu kopumā.

Eiropas dzelzceļa līniju īstenošanā Rail Baltica projekta risku vadība

Kopumā *Eiropas dzelzceļa līnijās* ir izstrādāts ietvars *Rail Baltica* projekta risku vadībai, tomēr to ir nepieciešams pilnveidot, jo:

- procesa apraksts *Risku vadība projekta ieviešanā* un risku matrica kopš 2018.gada februāra nav aktualizēti, kas liecina, ka šis process un risku matrica ir formāli sagatavoti un faktiski netiek izmantoti;
- ne visos gadījumos ir noteikti risku mazināšanas pasākumi un/vai atbildīgie par risku mazināšanas pasākumu īstenošanu, kā arī nav noteikti termiņi, kādos pasākumi jāveic, līdz ar to nav nodrošināta risku mazināšanas pasākumu īstenošanas izsekojamība un pēctecība;
- dažos gadījumos risku mazināšanas pasākumi satur neaktuālu un vispārīgu informāciju, kas liecina, ka tie ir formāli sagatavoti un faktiski netiek izmantoti;
- risku matricā nevienam no riskiem nav pieejama informācija par riska izpildi un aktualitāti, līdz ar to nav nodrošināta informācijas par riska izpildi pēctecība, izsekojamība un caurskatāmība;
- procesa aprakstā *Risku vadība projekta ieviešanā* paredzētais apakšprocess “Realizācijas opciju risku vadības forma” vēl ir izstrādes stadijā;
- nav noteiktas risku varbūtības un ietekmes amplitūdas, pie kādām vērtējums ir zems, vidējs vai augsts, līdz ar to vērtējums, tos pārnesot uz citiem dokumentiem, ir atkarīgs no katra darbinieka subjektīvā vērtējuma un profesionālās pieredzes.

Lai gan *Eiropas dzelzceļa līnijas*, īstenojot *Rail Baltica* projektu, ikdienā veic risku vadības un mazināšanas pasākumus, tomēr tie nav bijuši pietiekami efektīvi, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus, kas var nelabvēlīgi ietekmēt visa *Rail Baltica* projekta īstenošanu kopumā.

Eiropas dzelzceļa līnijas revidentiem sniedza informāciju¹⁵⁰, ka riski apkopoti sabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā un risku uzraudzība tiek veikta ne tikai iekšējo resursu ietvaros, bet to veic arī Satiksmes ministrija un visu trīs Baltijas valstu līmenī – *RB Rail*¹⁵¹. Kā jau tika minēts iepriekš, Satiksmes ministrijā līdz 2019.gada oktobra beigām nebija apstiprināti iekšējie noteikumi, kuri ietvertu risku pārvaldības procesu, kā arī Satiksmes ministrija līdz 2019.gada oktobrim nav apstiprinājusi nevienu risku mazināšanas plānu, kā to paredz deleģēšanas līgums¹⁵² (skatīt sadaļu *Satiksmes ministrijas īstenotā Rail Baltica projekta risku vadība*).

Eiropas dzelzceļa līniju Projektu ieviešanas departamenta direktors 2018.gada 1.februārī apstiprināja procesa aprakstu *Risku vadība projekta ieviešanā*¹⁵³, kas ir pirmais un vienīgais iekšējais dokuments par risku vadību¹⁵⁴ un kura redakcija nav aktualizēta¹⁵⁵. Kā viens no vispārīgajiem principiem dokumentā ir minēts, ka procesa objekts nav vienkārši sanumurēt un kodēt riskus, bet ar atbilstošu izpratni ieviest

risku mazināšanas pasākumus un izpētīt iespējamās alternatīvas, kas ļautu atsevišķus projektu posmus pabeigt ar mazāku kavējumu, izmaksām un augstāku kvalitāti.

Lai gan procesa apraksts *Risku vadība projekta ieviešanā*¹⁵⁶ ir apstiprināts jau 2018.gada 1.februārī, tomēr 2019.gada oktobrī apakšprocess “Realizācijas opciju risku vadības forma” joprojām ir izstrādes stadijā. *Eiropas dzelzceļa līnijas informēja*¹⁵⁷, ka realizācijas opciju risku vadības forma netiek aizpildīta, jo šis dokuments ir ieviešanas stadijā, kuru *Eiropas dzelzceļa līniju* valde vēl nav apstiprinājusi. Šī dokumenta pilnvērtīgai ieviešanai ir nepieciešams arī pilns personālsastāvs, kāds noteikts minētajā dokumentā. Piemēram, par realizācijas opciju risku vadības formu sagatavošanu atbildīgs būs kvalitātes inženieris, kura atlasei tiek veikts konkurss.

Procesa *Risku vadība projekta ieviešanā*¹⁵⁸ īstenošanas rīks ir risku vadības matrica, kas sastāv no globālajiem projekta riskiem un konkrētu objektu (Rīgas Centrālā stacija un *Rail Baltica* RIX stacija) riskiem. Risku vadības matricai ir tikai viena versija un tā nav aktualizēta¹⁵⁹.

Revīzijā konstatēts, ka risku vadības matricā¹⁶⁰:

- ❖ 11 no 25 identificētajiem globālajiem riskiem nav norādīta par risku un tā mazinošā pasākuma izpildi atbildīgā persona vai departaments;
- ❖ vienam no 25 globālajiem riskiem nav noteikts risku mazinošais pasākums, kā arī nav norādīta par risku un tā mazinošā pasākuma izpildi par atbildīgā persona vai departaments;
- ❖ nevienam no globālajiem riskiem nav pievienota informācija par izpildi vai riska aktualitāti, kā to paredz izveidotā forma;
- ❖ vairākiem globālajiem riskiem nacionālā līmenī risku mazināšanas pasākumi ir vispārīgi un aprakstoši, satur deklaratīvas frāzes vai neaktuālu un novecojošu informāciju un tiem nav noteiktas atbildīgas personas vai departaments, piemēram:
 - iepirkumu procedūras efektīvas norises riskam kā risku mazinošais pasākuma norādīts, ka visi publiskie iepirkumi *Eiropas dzelzceļa līnijās* tiek organizēti saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu un deleģēšanas līgumā noteikto uzdevumu ietvaros. Savlaicīgu publisko iepirkumu organizēšanu var apdraudēt novēlota jaunā likuma spēkā stāšanās. Tāpat *Rail Baltica* projekta laika grafikā noteikto termiņu savlaicīgu izpildi var apdraudēt nepamatotas pretendentu sūdzības. Vienlaikus svarīga ir vienveidīga projekta ieviešana visās Baltijas valstīs, kas var tikt nodrošināta ar *RB Rail* vienotu līguma projektu un iepirkumu vadlīniju izstrādi un piemērošanu. Revidenti vērs uzmanību, ka jaunais Publisko iepirkumu likums stājās spēkā 2017.gada 1.marta, kā arī *RB Rail* izstrādātais dokuments *Common procurement standards and guidelines for the Rail Baltica project* ir spēkā kopš 2017.gada 24.jūlija un tika aktualizēts 2018.gada 27.novembrī;
 - būvspeciālistu kompetences trūkuma riskam kā risku mazinošais pasākums norādīts, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas*, rīkojot publiskos iepirkumus, izvirza samērīgas, likumiskas un sabalansētas prasības atbilstoši konkrētā iepirkuma priekšmetam un paļaujas uz izpildītāju spēju veidot sadarbību starptautiskā līmenī, kas būs par pamatu veiksmīgam un kvalitatīvam *Rail Baltica* projekta rezultātam. Nepieciešamības gadījumā laicīgi jāplāno resursu nepieciešamība un jāpārņem labākā starptautiskā prakse;

- darbaspēka riskam kā risku mazinošais pasākums norādīts, ka nepieciešams veicināt vietējā darbaspēka izglītošanu un starptautiskās pieredzes pārņemšanu, kā arī nepieciešamības gadījumā jānodrošina ārvalstu eksperta ar nepieciešamo kompetenci savlaicīga piesaiste;
- ❖ ir identificēti 26 projektu riski, kuriem ir norādīti risku mazinošie pasākumi, par risku un tā mazinošā pasākuma izpildi atbildīgā persona vai departaments, tomēr šajā gadījumā izveidotā forma nemaz neparedz pievienot informāciju par izpildi vai riska aktualitāti, kā tas ir paredzēts pie globālajiem riskiem.

Revīzijā konstatēts, ka dokumenti nav savstarpēji saskaņoti un nav noteiktas risku varbūtības un ietekmes amplitūdas, pie kādām vērtējums ir zems, vidējs vai augsts. Piemēram, salīdzinot informāciju par riskiem *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģijā 2019.–2021.gadam*¹⁶¹ ar informāciju risku matricā, redzams, ka viena un tā paša riska ietekme ar vērtējumu “4” var būt vienā dokumentā zema, bet citā ar vērtējumu “2” – augsta. Tāpat viena un tā paša riska varbūtība ar vērtējumu “3” var būt gan vidēja, gan augsta (skatīt 1.tabulu). Lai gan *Eiropas dzelzceļa līnijas skaidroja*¹⁶², ka, jo augstāks skaitlis, jo augstāka varbūtība, ietekme un riska vērtība, tomēr dokumentos nav vienotas pieejas risku novērtējumam.

1.tabula. Risku varbūtības un ietekmes vērtējuma salīdzinājums *Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģijā 2019.–2021.gadam*¹⁶³ un risku matricā.

<i>Eiropas dzelzceļa līniju darbības stratēģija 2019.–2021.gadam</i> ¹⁶⁴			<i>Risku matrica</i>		
<i>Riska veids</i>	<i>Varbūtība</i>	<i>Ietekme</i>	<i>Riska veids</i>	<i>Varbūtība</i>	<i>Ietekme</i>
Projektā iesaistīto partneru zemā interese un kapacitāte	Vidēja	Vidēja	Projektā iesaistīto partneru zemā interese un kapacitāte	3	3
Sabiedrības un sadarbības partneru viedoklis	Augsta	Vidēja	Sabiedrības un sadarbības partneru viedoklis	3	1
Globālā projekta vienoto standartu un nosacījumu izstrādes kavēšanās	Augsta	Augsta	Globālā projekta vienoto standartu un nosacījumu izstrādes kavēšanās	5	2
Iepirkumu procedūras efektīva norise	Augsta	Zema	Iepirkumu procedūras efektīva norise	2	4

Projekta risku vadības trūkumi ir identificēti arī atskaitēs. *Eiropas dzelzceļa līnijas informēja*¹⁶⁵, ka par konkrētiem objektiem (Rīgas Centrālā stacija un *Rail Baltica* RIX stacija) regulāri tiek sagatavotas iknedēļas un ikmēneša atskaites, kuras sagatavo un aizpilda attiecīgais projekta vadītājs. Sagatavotās atskaites tiek pārrunātas Projektu ieviešanas departamenta iknedēļas un ikmēneša sanāksmēs. Revīzijā konstatēts, ka, piemēram, iknedēļas sanāksmes atskaitē¹⁶⁶ ir norādīta informācija par kritiskajiem jautājumiem, kas varētu tikt klasificēti kā riski, tomēr tiem nav norādīti risku mazināšanas pasākumi, atbildīgais darbinieks un termiņš. Savukārt ikmēneša atskaitē¹⁶⁷ ir informācija par kritiskajiem

jautājumiem un riska analīze, kas ietver informāciju par risku, ietekmi uz laiku un budžetu, varbūtību un mazināšanas pasākumu, tomēr nav informācijas par atbildīgo darbinieku par risku mazināšanas pasākumu un termiņu, kādā tas ir jāizdara, kā arī vienā gadījumā nav identificēts risku mazināšanas pasākums.

*Eiropas dzelzceļa līnijas skaidroja*¹⁶⁸, ka Satiksmes ministrijas informēšana par riskiem un risku mazināšanas plāniem notiek dažādās sanāksmēs un iesniedzot ikmēneša atskaites, kā arī Satiksmes ministrijas pārstāvji piedalās būtiskākajos *Rail Baltica* projekta iepirkumos.

*Globālā projekta*¹⁶⁹ *risku vadība*

Globālā projekta riski ir tikuši identificēti vairākos projekta izpētes un plānošanas dokumentos. Riski un to jutīguma analīze ir ietverta arī Globālā projekta izmaksu un ieguvumu analīzē, kas izstrādāta 2017.gadā.

Latvijas, Igaunijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotajā revīzijā “Implementation of the Rail Baltica project. Is there a plan for financing and a framework in place for procurement and contract management for the implementation of the Rail Baltica project?” tika arī vērtēts, vai kopuzņēmumā Globālā projekta īstenošanai ir izveidota risku vadības sistēma, lai identificētu, novērtētu un mazinātu riskus, kas saistīti ar projekta ieviešanu. Apvienotās revīzijas grupa secināja, ka, lai gan riski tiek identificēti, risku vadības sistēma joprojām tiek veidota un risku reģistrs netiek aktualizēts. Lai arī kopuzņēmumam *RB Rail* un valstu nacionālajiem ieviesējiem ir jau izveidota risku vadības sistēma vai arī pašreiz tiek veidota, Globālā projekta riski ir jāpārvalda vienoti.

Apvienotās revīzijas ietvaros kopuzņēmumam *RB Rail* sadarbībā ar labuma guvējiem visās Baltijas valstīs (Latvijā – Satiksmes ministrijai) tika sniegts ieteikums izveidot Globālajam projektam vienotu risku vadības sistēmu, kas ietvertu atbildības, ziņošanas kārtību un risku mazināšanas pasākumus, lai izvairītos no turpmākiem riskiem projekta mērķu sasniegšanā, kā arī integrēt sistēmu ikdienas darbā.

Satiksmes ministrijas līdzdalība *Rail Baltica* projektā

Revidentu ieskatā Satiksmes ministrijas līdzdalība un atbalsts tās kompetences ietvaros veiksmīgai *Rail Baltica* projekta īstenošanai ir būtiski, jo *Rail Baltica* projekta īstenošana ir komplicēta. Projekta rezultātīva norise ir atkarīga ne tikai no projekta aktivitāšu īstenošanai trīs Baltijas valstīs, bet arī no sekmīgas sadarbības ar citām ieinteresētām personām, kas Latvijas gadījumā ir vismaz 15 pašvaldības, nozīmīgi infrastruktūras turētāji, nevalstiskie partneri, ar kuriem jāaskaņo tehniskie risinājumi u.tml., kā arī jārisina problēmjautājumi, jāorganizē dažādu formātu tikšanās, jārosina grozījumi normatīvajos aktos, jāatsavina liels nekustamo īpašumu skaits u.tml.

Kā jau tika minēts iepriekš, 2015.gada novembrī veiktie grozījumi¹⁷⁰ Satiksmes ministrijas nolikumā nosaka, ka Satiksmes ministrija koordinē *Rail Baltica* projekta īstenošanu līdz projekta realizācijai¹⁷¹ un, noslēdzot deleģēšanas līgumu, deleģē *Eiropas dzelzceļa līnijām* organizēt šā infrastruktūras objekta izveidi. 2017.gadā Baltijas valstu valdības arī apliecināja atbalstu *Rail Baltica* projektam, parakstot un ratificējot starpvaldību līgumu¹⁷² ar mērķi līdz 2025.gadam nodrošināt dzelzceļa izveidi un tā funkcionalitāti, lai uzsāktu tā darbību 2026.gadā¹⁷³. Starpvaldību līgumā paredzēto saistību izpildi Latvijā koordinē Satiksmes ministrija¹⁷⁴.

Viens no revīzijas uzdevumiem bija noskaidrot, vai Satiksmes ministrija nodrošina savai kompetencei atbilstošu līdzdalību projektā, tai skaitā, kā notiek ar starpvaldību līgumu uzņemto Latvijas saistību izpildes efektīva koordinēšana. Satiksmes ministrija sniedza atbildi¹⁷⁵, norādot, ka *Rail Baltica* projekta realizācija nenotiek starpvaldību līguma saistību kontekstā, bet gan realizējot konkrētus CEF finansēšanas līgumus. Satiksmes ministrija pauda viedokli, ka starpvaldību līgums nofiksēja esošo projekta realizācijas mehānismu, neradot papildus jaunas saistības. Tomēr revidentu ieskatā Latvijas valdība, parakstot starpvaldību līgumu, ir uzņēmusies starptautiskas saistības un paudusi apņemšanos *Rail Baltica* projektu realizēt līdz 2025.gadam, lai uzsāktu līnijas ekspluatāciju 2026.gadā. Starpvaldību līgums ir dokuments, kurā ir noteikts *Rail Baltica* projekta ieviešanas gala termiņš. CEF finansēšanas līgumi nosaka termiņus konkrētām aktivitātēm, nevis kopumā visam projektam. Līdz ar to Satiksmes ministrijas līdzdalība un atbalsts ir būtiski, lai sasniegtu arī starpvaldību līgumā noteikto mērķi – īstenot *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidi līdz 2025.gadam.

Nekustamā īpašuma atsavināšana Latvijā *Rail Baltica* projekta vajadzībām un Satiksmes ministrijas kompetence atsavināšanas procesa īstenošanā

Nekustamo īpašumu savlaicīga atsavināšana sabiedrības vajadzībām ir būtisks priekšnosacījums dzelzceļa līnijas projektēšanas pabeigšanai un būvniecības uzsākšanai. Latvijai izstrādātais nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns¹⁷⁶ *Rail Baltica* projekta realizācijai un Eiropas Komisijas 2015.gadā ar Satiksmes ministriju noslēgtais CEF finansēšanas līgums¹⁷⁷ paredz, ka nekustamo īpašumu atsavināšana pirmajā posmā, tas ir, Latvijas centrālajā daļā¹⁷⁸, ir jāpabeidz līdz 2019.gada 31.decembrim. Tomēr līdz 2019.gada

oktobrim Latvijā nav pabeigts neviens nekustamā īpašuma atsavināšanas process un atsavināšanas aktivitātes īstenošanas progress sasniedz vien trīs procentus no plānotā apjoma¹⁷⁹. Zemais aktivitātes īstenošanas progress iepriekšējos četros gados, kā arī nenoteiktība par finansējuma pieejamību nākamajam atsavināšanas posmam, rada pamatotas šaubas par to, vai Latvija spēs izpildīt Eiropas Komisijas lēmumu¹⁸⁰ un spēs nodrošināt īpašumu atsavināšanu visā Latvijas teritorijā līdz 2021.gada 31.decembrim.

Lai gan atsavināšanas procesa sekmīgai īstenošanai, sākot ar 2015.gadu, veikta virkne nozīmīgu priekšdarbu, tai skaitā veikta esošo normatīvo aktu analīze un atsavināšanas prakses izpēte Latvijā un citās Eiropas Savienības valstīs¹⁸¹, tomēr Satiksmes ministrija nekustamo īpašumu atsavināšanas jautājumā ne visos gadījumos ir rīkojusies atbilstoši savai kompetencei, lai sekmētu projekta mērķu sasniegšanu, tai skaitā:

- ministrija ir vilcinājusies ar projekta īstenošanai svarīgu tiesību aktu grozījumu virzīšanu izskatīšanai valdībā, kā arī nav pietiekami skaidrojusi savu rīcību projekta nacionālajam ieviesējam – *Eiropas dzelzceļa līnijām*;

- sākotnēji nav bijis skaidri definēts pienākumu un atbildību sadalījums *Rail Baltica* projekta īstenošanā nekustamā īpašuma atsavināšanas jautājumā, par ko liecina, piemēram, ministrijas darbības saistībā ar *Rail Baltica* projektam atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas komisijas izveidi un deleģēšanas līgumos ar *Eiropas dzelzceļa līnijām* veiktie grozījumi.

Iepriekš minētais vienlaikus varētu būt nozīmīgs šķērslis Satiksmes ministrijas spējai īstenot efektīvu uzraudzību pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto pārvaldes uzdevumu izpildi.

Lai mazinātu nekustamā īpašuma atsavināšanas izmaksu palielinājuma risku un nodrošinātu vienotu pieeju nekustamo īpašumu vērtēšanai, *Eiropas dzelzceļa līnijas* 2017.gadā ir noslēgušas līgumu ar Latvijas Īpašuma vērtētāju asociāciju par metodisko rekomendāciju izstrādi taisnīgas atlīdzības noteikšanai par sabiedrības vajadzībām atsavināmiem nekustamiem īpašumiem projekta *Rail Baltica* vajadzībām. Tomēr revīzijā konstatēts, ka Latvijas Īpašuma vērtētāju asociācijas izstrādātajām metodiskajām rekomendācijām ir ieteikuma raksturs un to esamība pati par sevi negarantē, ka visi vērtētāji ievēros vienotu praksi un izpratni par specifiskiem vērtēšanas aspektiem. Līdz ar to atbildība par vienotas pieejas un metožu pielietošanu un nodrošināšanu taisnīgas atlīdzības noteikšanas procesā paliek Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* atbildībā. Risku mazināšanas nodrošināšanai ir svarīgi, lai izstrādātās metodiskās rekomendācijas un priekšlikumus, kas sniegti citos ziņojumos, pārzinātu un savā darbā pielietotu Satiksmes ministrijas un *Eiropas*

dzelzceļa līniju darbinieki. Lai gan intervijās ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* darbinieki apstiprināja, ka savā darbā izmanto minētos dokumentus kā vadlīnijas, taču vienlaikus apstiprināja, ka šo dokumentu pielietošana nav nostiprināta iestāžu iekšējos normatīvajos aktos vai procesos.

Satiksmes ministrijai būtu jāizvērtē riski, kas saistīti ar to, ka metodiskajām rekomendācijām nav normatīvo aktu spēka un tie nav saistoši vērtētājiem, un jānosaka *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistītajām pusēm šāda veida izstrādāto dokumentu pielietošanas kārtība, lai sekmētu *Rail Baltica* projekta mērķu sasniegšanu un novērstu šajos dokumentos identificētos riskus.

Vienlaikus revīzijā atzinīgi novērtēta *Eiropas dzelzceļa līniju* un Satiksmes ministrijas iniciatīva – rosinājums izvērtēt budžeta līdzekļu izlietojuma lietderību gadījumos, kad nepieciešama nekustamo īpašumu atsavināšana sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām.

Rail Baltica projekta īstenošanai nepieciešama nekustamo īpašumu atsavināšana sabiedrības vajadzībām, un *Eiropas dzelzceļa līnijas* ir apzinājušas¹⁸², ka līnija skars vismaz 1623 īpašumus, tai skaitā 1179 privāto un juridisko personu īpašumus. Vienlaikus tiek skaidrots, ka nekustamā īpašuma atsavināšanas process ir laikietilpīgs, jo katram nekustamajam īpašumam ir nepieciešams īstenot virkni Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā noteikto darbību, kas kopumā katram nekustamajam īpašumam aizņem vismaz 1,5 gada laika posmu¹⁸³. 2017.gadā izstrādātajā projekta izmaksu ieguvumu analīzē¹⁸⁴ nekustamā īpašuma atsavināšanai Latvijā nepieciešamais finansējums plānots 50 milj. *euro* apmērā.

Finansējums nekustamā īpašuma atsavināšanas pirmajam posmam 15,764 milj. *euro* apmērā Latvijai tika piešķirts pirmā noslēgtā CEF finansēšanas līguma¹⁸⁵ ietvaros 2015.gadā, un tas paredz, ka nekustamo īpašumu atsavināšana pirmajā posmā, tas ir, Latvijas centrālajā daļā¹⁸⁶, ir jāpabeidz līdz 2019.gada 31.decembrim. Finansējums īpašumu atsavināšanai pārējā Latvijas daļā līdz 2019.gada oktobrim nav piešķirts.

Faktiski uz 2019.gada 1.septembri Latvijā nav pabeigts neviens nekustamā īpašuma atsavināšanas process un atsavināšanas aktivitātes īstenošanas progress sasniedz vien trīs procentus no plānotā apjoma¹⁸⁷. Salīdzināšanai var minēt, ka Igaunijā nekustamā īpašuma atsavināšanas aktivitātes progress 2018.gada beigās veido 36% no CEF finansēšanas līgumā paredzētā apjoma¹⁸⁸.

Zemais aktivitātes īstenošanas progress iepriekšējos četros gados, kā arī nenoteiktība par finansējuma pieejamību nākamajam atsavināšanas posmam, rada pamatotas šaubas par to, vai Latvija spēs izpildīt



Līdz 2019.gada beigām
Latvijā nav pabeigts
neviens nekustamā īpašuma
atsavināšanas process

Eiropas Komisijas lēmumu¹⁸⁹ un spēš nodrošināt īpašumu atsavināšanu visā Latvijas teritorijā līdz 2021.gada 31.decembrim.

Satiksmes ministrija revīzijas laikā ir minējusi¹⁹⁰ tās ieskatā galvenos atsavināšanas aktivitātes kavēšanās iemeslus, tai skaitā to, ka no 2016.gada līdz 2018.gadam vēl nebija noteikts un joprojām nav noteikts precīzs *Rail Baltica* trases novietojums Latvijas teritorijā (saskaņā ar 2016.gada 24.augusta Ministru kabineta rīkojumu Nr.467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzētās darbības akceptu” Ministru kabinets ir akceptējis dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā, bet tā detalizācijas pakāpe nav piemērota, lai veiktu nekustamā īpašuma atsavināšanu). Ministrija uzskata¹⁹¹, ka *neprecīzs nekustamā īpašuma atsavināšanas apjoms var izraisīt nesaimniecisku līdzekļu izlietojumu. Papildus, atsavinātajiem īpašumiem nepieciešams budžets to uzturēšanai, kas nav projekta attiecināmās izmaksas. Masveida celtniecība Latvijas teritorijā nesāksies pirms 2022.gada. Uzsāktajos būvniecības posmos zemju atsavināšana nav nepieciešama. Satiksmes ministrijas mērķis ir neatsavināt īpašumus pirms tie ir nepieciešami būvniecības darbu uzsākšanai.*

Eiropas dzelzceļa līnijas, papildus Satiksmes ministrijas minētajiem atsavināšanas kavēšanās iemesliem, min¹⁹² arī Globālā projekta vienotās būvprojektēšanas vadlīnijas, kuras *RB Rail* izstrādāja tikai 2018.gadā un, uz kuru pamata, bija jāprecizē trases novietojums.

Ņemot vērā zemo nekustamo īpašumu atsavināšanas aktivitātes īstenošanas progresu, kā arī to, ka:

- ❖ savlaicīga nekustamo īpašumu atsavināšanas aktivitātes īstenošana ir svarīgs priekšnosacījums dzelzceļa līnijas projektēšanas pabeigšanai un savlaicīgai būvniecības uzsākšanai

un

- ❖ *Rail Baltica* projekts tiek līdzfinansēts no Eiropas Savienības līdzekļiem, un CEF finansēšanas līgumos noteiktā projekta laika grafika ievērošana ir nozīmīgs kritērijs līdzfinansējuma turpmākai saņemšanai,

revīzijā ir vērtēts, vai Satiksmes ministrija ir nodrošinājusi savai kompetencei atbilstošu līdzdalību *Rail Baltica* projektā, tai skaitā nekustamā īpašuma atsavināšanā, lai tādējādi sekmētu *Rail Baltica* projekta mērķu sasniegšanu.

Nekustamā īpašuma atsavināšanas procesa organizēšanu valsts vajadzībām Satiksmes ministrija ar deleģēšanas līgumu¹⁹³ 2015.gada decembrī uzdeva *Eiropas dzelzceļa līnijām*. Ar turpmākajiem grozījumiem deleģēšanas līgumā Satiksmes ministrija pakāpeniski ir precizējusi un paplašinājusi nacionālā ieviesēja uzdevumu apjomu nekustamo īpašumu atsavināšanā valsts vajadzībām. Tomēr nekustamo īpašumu atsavināšana *Rail Baltica* projekta vajadzībām ir mēroga ziņā Latvijai unikāls projekts un tajā jau sākotnēji ir identificēti riski (piemēram, juridiskā risinājuma neefektivitāte vai tā trūkums¹⁹⁴), kuru mazināšanā atbilstoši savai kompetencei ir jāiesaistās¹⁹⁵ arī Satiksmes ministrijai. Tāpat atsavināšanas procesa veiksmīgai norisei ir svarīga savlaicīga lēmumu pieņemšana un skaidrs procesā iesaistīto pušu pienākumu un atbildības sadalījums.

Rail Baltica projekta īstenošanai nepieciešamo normatīvo aktu grozījumu virzība

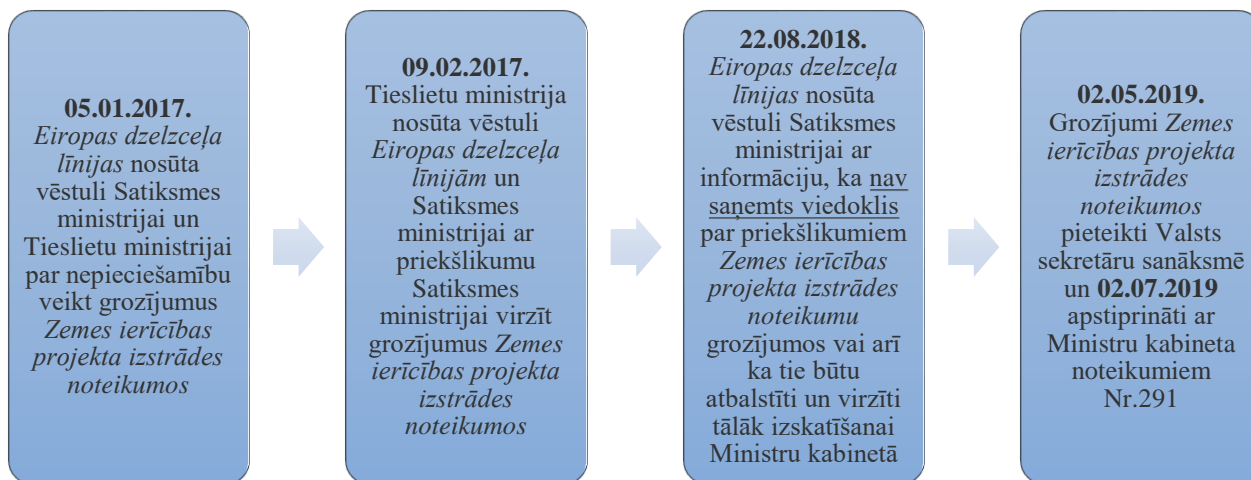
Normatīvais akts, kas nosaka transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas kārtību ir Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums¹⁹⁶ (turpmāk – Atsavināšanas likums), kā arī uz tā pamata izdotie Ministru kabineta noteikumi Nr.204 “Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu”.

Ņemot vērā to, ka *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas izbūve ir lielākais transporta infrastruktūras projekts Latvijas vēsturē, kas stiepjas cauri visai Latvijai ziemeļu-dienvidu virzienā apmēram 265 km garumā un skar ievērojamu skaitu privāto īpašumu, Satiksmes ministrija 2015.gadā noslēdza juridiskās palīdzības līgumu¹⁹⁷ ar zvērinātu advokātu biroju Borenius (turpmāk - Borenius), lai nodrošinātu esošo normatīvo aktu analīzi un prakses izpēti Latvijā un citās Eiropas Savienības valstīs un piedāvātu samērīgākos un taisnīgākos juridiskos risinājumus attiecībā uz atlīdzības noteikšanu par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi *Rail Baltica* projekta realizēšanai, kā arī par zaudējumu kompensēšanu netieši skartiem īpašumiem, kam plānotā infrastruktūras projekta rezultātā radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netieši zaudējumi.

Borenius sagatavotajā galaziņojumā “Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā”¹⁹⁸ (turpmāk – Borenius ziņojums) tika sniegts izvērtējums atsevišķa likuma pieņemšanai *Rail Baltica* projekta īstenošanai un tika secināts, ka nav nepieciešams pieņemt īpašu likumu attiecībā uz *Rail Baltica* projektu un ka vienīgais objektīvi nepieciešamais ceļš īpaša *Rail Baltica* projekta likuma pieņemšanai ir likuma līmenī iezīmēt *Rail Baltica* precīzu trasi, par to laikus panākot politisku kompromisu, pirms tiek gatavota laikietilpīgā un resursus prasošā īpašumu atsavināšanas kārtība. Tostarp tika sniegti priekšlikumi grozījumiem atsevišķos tiesību aktos, tai skaitā Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā, Zemes pārvaldības likumā, Dzelzceļa likumā u.c., kā arī secinājumi un priekšlikumi zaudējumu atlīdzināšanas praktiskai īstenošanai institūciju darbā.

Saskaņā ar 2016.gada 24.augusta Ministru kabineta rīkojumu Nr.467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu” Ministru kabinets ir akceptējis dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā.

Uz normatīvo aktu nepilnībām ir atsaukušies arī *Eiropas dzelzceļa līniju* pārstāvji, revidentiem intervijā¹⁹⁹ skaidrojot kavēšanos nekustamā īpašuma atsavināšanas procesā. Vienlaikus tika sniegta informācija, ka kopš 2017.gada sākuma Satiksmes ministrijai izvērtēšanai ir iesniegti vairāki priekšlikumi nepieciešamajiem grozījumiem tiesību aktos, lai pāatrinātu nekustamā īpašuma atsavināšanas procesu, tomēr grozījumu virzība ir bijusi ļoti lēna.



8.attēls. Nepieciešamo grozījumu Ministru kabineta 02.08.2016. noteikumos Nr.505 “Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumi” virzība.

Izvērtējot *Eiropas dzelzceļa līniju* sniegto priekšlikumu virzību, revidenti secināja, ka atsevišķos gadījumos Satiksmes ministrija nav rīkojusies atbilstoši savai kompetencei, kā arī nav pietiekami skaidrojusi savu rīcību jeb priekšlikumu nevirzīšanu, tādējādi nesekmējot *Rail Baltica* projekta aktivitāšu savlaicīgu īstenošanu. Kā piemēru var minēt priekšlikuma virzību grozījumiem Ministru kabineta 2016.gada 2.augusta noteikumos Nr.505 “Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumi” (turpmāk – *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumi*) (skatīt 8.attēlu).

Eiropas dzelzceļa līniju identificēto nepieciešamo grozījumu normatīvajos aktos, tostarp *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos*, virzība:

- ❖ 2017.gada janvārī *Eiropas dzelzceļa līnijas* nosūtīja vēstuli²⁰⁰ Satiksmes ministrijai un Tieslietu ministrijai, kurā lūdza izvērtēt iespēju veikt grozījumus *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos*, paredzot iespēju, ka, ja nekustamais īpašums tiek atsavināts sabiedrības vajadzībām, nav nepieciešams piemērot noteikumu 7.3.apakšpunktu²⁰¹ (paredz, ka vispirms ir nepieciešams atsavināt uz zemes gabala esošo ēku, nojaukt to atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem un tikai tad uzsākt zemes gabala ierīcības projekta izstrādi, kuru apstiprina vietējā pašvaldībā pēc tam, kad uz tās esošā ēka (būve) būs nojaukta), lai būtiski netiku kavēta *Rail Baltica* projekta ieviešana Latvijas teritorijā un varētu savlaicīgi atsavināt nekustamos īpašumus, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām;
- ❖ 2017.gada februārī Tieslietu ministrija sniedza atbildi²⁰², ka savas kompetences ietvaros un sadarbībā ar Valsts zemes dienestu ir izvērtēta *Eiropas dzelzceļa līniju* norādītā informācija un tiek sniegta atbilde, ka Tieslietu ministrija neplāno izstrādāt grozījumus *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos*, bet, ņemot vērā jautājuma steidzamību, izprotot tā aktualitāti un piekrītot vēstulē izteiktajam viedoklim, atbalsta grozījumu izstrādi *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos* un izsaka priekšlikumu Satiksmes ministrijai virzīt grozījumus minētajos noteikumos (vēstulē Tieslietu ministrija iekļāvusi priekšlikumu ar kādu apakšpunkta redakciju nepieciešams papildināt minētos noteikumus, lai atrisinātu vēstulē aprakstīto situāciju);

- ❖ 2018.gada aprīlī *Eiropas dzelzceļa līnijas* nosūtīja vēstuli²⁰³ Satiksmes ministrijai informējot, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros nepieciešams veikt grozījumus vairākos normatīvajos aktos (*Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumi*, *Zemes ierīcības likums*, *Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums* un *Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”*), par ko *Eiropas dzelzceļa līnijas* jau informēja Satiksmes ministriju. *Eiropas dzelzceļa līnijas* nosūta konkrētus priekšlikumus un izsaka gatavību līdzdarboties to tālākai virzībai;
- ❖ 2018.gada augustā *Eiropas dzelzceļa līnijas* nosūtīja vēstuli²⁰⁴ Satiksmes ministrijai, norādot, ka:
 - 2017.gada 5.janvārī ir nosūtīta vēstule Satiksmes ministrijai ar informāciju par atsavināšanas procesa sagatavošanas darbos identificētām problēmām attiecībā uz nekustamo īpašumu atsavināšanu daļā, kad *Rail Baltica* projekta realizācijai nepieciešama zemesgabala daļa, kas ir apbūvēta, bet līdz 2018.gada 22.augustam nav saņemts Satiksmes ministrijas viedoklis par grozījumu priekšlikumiem *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos*, kā arī nav informācijas par to, ka grozījumi *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos* būtu atbalstīti no Satiksmes ministrijas puses un virzīti tālāk izskatīšanai Ministru kabinetā;
 - 2018.gada 5.aprīlī nosūtīta vēstule Satiksmes ministrijai par normatīvo aktu, tostarp *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumi*, grozīšanas nepieciešamību, uz kuru nav saņemta atbilde, un *Eiropas dzelzceļa līnijas* vērs uzmanību, ka grozījumi normatīvajos aktos ir aktuāli un steidzami, lai savlaicīgi īstenotu nekustamo īpašumu atsavināšanas aktivitāti finansēšanas līgumā noteiktajā termiņā un nodrošinātu pamatotu piešķirtā finansējuma nekustamo īpašumu atsavināšanai izlietojumu.

Faktiski *Eiropas dzelzceļa līniju* rosinātie grozījumi *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos* Valsts sekretāru sanāksmei tika pieteikti 2019.gada 2.maijā un 2019.gada 2.jūlijā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.291 apstiprināti. Ņemot vērā pārējo institūciju atbalstu minētā tiesību akta virzībai, nav racionāla izskaidrojuma Satiksmes ministrijas rīcībai, vairāk kā divu gadu garumā nevirzot minēto tiesību aktu apstiprināšanai, lai gan nacionālais ieviesējs ir vairākkārtīgi vērsis uzmanību uz šī jautājuma steidzamību.

Satiksmes ministrija revīzijas laikā paskaidroja²⁰⁵, ka grozījumi Ministru kabineta noteikumos netika virzīti apstiprināšanai ministrijas limitētās kapacitātes dēļ. Vienlaikus ministrija pauda uzskatu, ka konkrēto tiesību aktu grozījumu nevirzīšana apstiprināšanai Ministru kabinetā pirms 2019.gada neietekmē projekta ieviešanas grafikus. Minētais ministrijas skaidrojums ir pretrunā ar *Eiropas dzelzceļa līnijas* 2018.gada augustā ministrijai sniegto informāciju un izteikto atkārtoto lūgumu²⁰⁶ paust ministrijas viedokli jautājumā par minētā tiesību akta grozījumu virzību, uzsverot, ka grozījumi *Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumos* ir aktuāli un steidzami, jo sabiedrības projektēšanas atbildībā esošajā Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā – Starptautiskās lidostas “Rīga” posmā un Centrālās dzelzceļa stacijas posmā – ir trīs īpašumi, kuros tiesību akta grozījumu neesamība kavē atsavināšanas procesa uzsākšanu.

Līdzīgi var minēt, ka *Rail Baltica* projektam nepieciešamie grozījumi *Zemes pārvaldības likumā* (lai precizētu regulējumu zaudējumu atlīdzināšanai teritorijās, kas noteiktas publiskās infrastruktūras attīstībai un kurās ir noteikti saimnieciskās darbības ierobežojumi) tika Saeimā pieņemti tikai 2018.gada

27.septembrī un grozījumi Dzelzceļa likumā (lai dzelzceļa infrastruktūras aprakstu papildinātu ar tuneļiem un estakādēm. Šobrīd Latvijā nav neviena dzelzceļa tuneļa vai estakādes, bet *Rail Baltica* projektā ir paredzēts šīs dzelzceļa infrastruktūras inženierbūves ieviest) – 2019.gada 6.jūnijā.

Vienlaikus *Rail Baltica* projekta īstenošana ir aktualizējusi arī tādus jautājumus, kuru risināšana pārsniedz Satiksmes ministrijas un citu *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistīto sabiedrību kompetences, bet kuriem ir būtiska finanšu ietekme. Piemēram, vai ir lietderīgi atsavināt nekustamo īpašumu no valsts kapitālsabiedrībām par tirgus cenu gadījumos, kad valsts jau iepriekš atsavinājusi šos īpašumus publiskas funkcijas īstenošanai, turpmāk ieguldot to valsts kapitālsabiedrības pamatkapitālā. Tādējādi atbilstoši spēkā esošajai likumdošanai veidojas situācija, kad valstij divas reizes jāsamaksā tirgus cena par vienu un to pašu īpašumu.

2018.gada aprīlī *Eiropas dzelzceļa līnijas* nosūtīja vēstuli²⁰⁷ Satiksmes ministrijai, informējot, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros nepieciešams veikt nekustamā īpašuma atsavināšanu, kas pieder Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””²⁰⁸, VAS “Latvijas dzelzceļš”, VAS “Latvijas gaisa satiksme”²⁰⁹ un AS “Air Baltic Corporation”²¹⁰. Līdz ar to *Eiropas dzelzceļa līnijas* lūdza Satiksmes ministriju sniegt viedokli par lietderību un finanšu līdzekļu racionālu izlietojumu Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām piederošo nekustamo īpašumu atsavināšanā un taisnīgu atlīdzību izmaksāšanā. Ņemot vērā to, ka 2018.gada sākumā Latvijas Republikas Saeimas Juridiskajā komisijā izskatīšanai pirms otrā lasījuma atradās likumprojekts “Grozījumi Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā” (reģ. Nr. 1086/Lp12), Satiksmes ministrija Saeimas Juridiskajai komisijai iesniedza papildu priekšlikumus likumprojektam²¹¹, piedāvājot papildināt to ar nosacījumiem, kuriem iestājoties publiska persona var bez atlīdzības iegūt īpašumā sabiedrības vajadzību nodrošināšanai nekustamo īpašumu, kas iepriekš atsavināts publiskas personas kapitālsabiedrībai, nododot to bez atlīdzības vai ieguldot kapitālsabiedrības pamatkapitālā. Satiksmes ministrija vēstulē uzsvērusi, ka, ja netiek paredzēts speciāls regulējums šādiem gadījumiem, tad valstij būtu pienākums vairākkārt samaksāt par vienu un to pašu īpašumu, kurš nepieciešams publiskai funkcijai, tādējādi nelietderīgi tērējot ierobežotos valsts budžeta līdzekļus. Kā piemēru²¹² Satiksmes ministrija min nepieciešamību iegūt valsts īpašumā *Rail Baltica* projekta vajadzībām zemesgabala daļu aptuveni 14 000 kv.m. platībā starptautiskās lidostas “Rīga” teritorijā, kas ir daļa no nekustamā īpašuma “Lidosta “Rīga” 10/1”, Lidosta “Rīga”, Mārupes novads, kadastra Nr.80760020007 (turpmāk – Zemesgabals). Zemesgabals ar Ministru kabineta rīkojumu²¹³ 2005.gadā ieguldīts VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” pamatkapitālā. Zemesgabals valsts īpašumā tika atsavināts ar 1997.gada 5.februāra likumu “Par zemes īpašumu atsavināšanu valsts vajadzībām valsts lidostas uzņēmuma “Rīga” teritorijā”. Valsts par šo zemes gabalu 2017.gadā izmaksāja kompensāciju privātpersonām kopumā vairāk nekā 1 300 000 euro apmērā. Minētais Satiksmes ministrijas priekšlikums grozījumiem Atsavināšanas likumā neguva atbalstu un netika virzīts tālāk.

2019.gada 6.jūnijā Satiksmes ministrija ir pieteikusi Valsts sekretāru sanāksmei likumprojektu “Grozījumi Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā” (VSS-521), kurā atkārtoti tiek virzīti priekšlikumi nekustamo īpašumu atsavināšanas kārtībai no publiskas personas kapitālsabiedrības. Tieslietu ministrija 2019.gada 2.jūlijā sniegusi atzinumu²¹⁴, ar kuru neatbalsta minētos priekšlikumus. Tieslietu ministrija norāda, ka tās ieskatā projekta attiecīgais pants ir pretrunā ar vienlīdzības un neitralitātes principiem, kā arī aizskar privātpersonas Satversmes 105.pantā garantētās tiesības. Neskatoties uz Tieslietu ministrijas atzinumu, Satiksmes ministrija turpina darbu pie jautājuma virzības un informē²¹⁵, ka Tieslietu ministrija ir apliecinājusi gatavību uzklaut Satiksmes ministriju jautājumā par publiskas personas kapitālsabiedrību mantas atsavināšanu.

Ņemot vērā šī jautājuma nozīmīgumu, tai skaitā finansiālo ietekmi uz *Rail Baltica* projekta un valsts budžetu, kā arī to, ka tieši šajā nekustamo īpašumu atsavināšanas posmā ir plānots visnozīmīgākais darījumu skaits ar valsts kapitālsabiedrībām, **Valsts kontrole aicinās Ministru kabinetu noteikt nepieciešamās darbības, lai izvērtētu un sniegtu nepieciešamo atbalstu lēmuma pieņemšanā jautājumā par nekustamo īpašumu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām.**

Par Rail Baltica projektam atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas komisiju

Atsavināšanas procesa organizēšanā būtiska loma ir atlīdzības noteikšanas komisijai, kura, ievērojot tiesību aktus, nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu.

Lai gan nekustamā īpašuma atsavināšanas procesa organizēšanu valsts vajadzībām Satiksmes ministrija ar deleģēšanas līgumu²¹⁶ 2015.gada decembrī ir uzdevusi *Eiropas dzelzceļa līnijām*, pirmo pastāvīgo atlīdzības noteikšanas komisiju 2017.gada nogalē izveidoja²¹⁷ Satiksmes ministrija. Ministrijas izveidotās *Rail Baltica* projektam atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas pastāvīgās komisijas pamatuzdevums bija noteikt taisnīgu atlīdzību par atsavināmo nekustamo īpašumu (vai tā daļu) un ar to nekustamā īpašuma īpašniekam radītiem zaudējumiem²¹⁸. Par komisijas priekšsēdētāju noteikts Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks, par komisijas priekšsēdētāja vietniekiem – trīs Satiksmes ministrijas pārstāvji un viens *Eiropas dzelzceļa līniju* pārstāvis un par Komisijas locekļiem – astoņi Satiksmes ministrijas pārstāvji un astoņi *Eiropas dzelzceļa līniju* pārstāvji.

Nepilna gada laikā (294 dienās) komisija sanāca uz trīs sēdēm, no kurām vienā sēdē komisija nebija lemttiesīga, jo sēdē nepiedalījās neviens komisijas loceklis ar finanšu vai grāmatvedības izglītību.

Divu sēžu laikā 2018.gada martā un jūnijā, kad komisija bija lemttiesīga, apstiprināts komisijas nolikums un viens darba uzdevums²¹⁹, uzdots sertificētam nekustamā īpašuma vērtētājam noteikt VAS “Latvijas gaisa satiksme” iesniegtos zaudējumus, kā arī *Eiropas dzelzceļa līnijām* papildus uzdots veikt informāciju precizējošas darbības attiecībā uz darba kārtībā iekļautu nekustamo īpašumu. Revīzijas laikā *Eiropas dzelzceļa līnijas* ir paskaidrojušas²²⁰, ka Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projektam atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas pastāvīgās komisijas pastāvēšanas laikā vēl faktiski nebija komisijai izvērtēšanai sagatavotu lietu, jo nekustamo īpašumu praktiskais atsavināšanas darbs *Eiropas dzelzceļa līnijās* tika uzsākts tikai 2018.gada nogalē. Viens no iemesliem, kāpēc atsavināšana Rīgas Centrālās stacijas un Starptautiskās lidostas “Rīga” posmos kavējās, bija tas, ka trases precīza novietojuma noteikšanai nepieciešamās Globālā projekta vienotās būvprojektēšanas vadlīnijas *RB Rail* izstrādāja tikai 2018.gadā un to rezultātā tika precizēts sākotnējais trases novietojums.

Saskaņā ar 2018.gada 4.oktobra grozījumiem²²¹ deleģēšanas līgumā starp Satiksmes ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām* noteikts, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas* veic zemi iegūšanas priekšdarbus, organizē zemes ierīcības projektu izstrādi, noslēdz pirkuma – pārdevuma vai maiņas līgumus vai līgumu par citas atlīdzības kompensācijas veidu un nodrošina to pienācīgu izpildi, izveido atlīdzības noteikšanas komisiju un nosaka atlīdzību par atsavināmajiem nekustamajiem īpašumiem. Lēmumi par atlīdzības apstiprināšanu un tos pamatojošie dokumenti iesniedzami Satiksmes ministrijā.

Ņemot vērā, ka normatīvais akts²²² nosaka, ka atlīdzības noteikšanas komisijas sastāvā iekļauj institūcijas, tās padotībā esošo iestāžu, valsts vai attiecīgās pašvaldības aģentūru pārstāvjus, to

kapitālsabiedrību pārstāvjus, kurās institūcija ir kapitāla daļu turētāja, vai to personu pārstāvjus, kurām institūcija ir deleģējusi savu uzdevumu izpildi, *Eiropas dzelzceļa līnijas* 2018.gada 8.oktobrī nosūtīja vēstuli²²³ Satiksmes ministrijai ar lūgumu deleģēt pārstāvi komisijas darbā. Satiksmes ministrija 2018.gada 16.oktobrī atbildēja²²⁴, ka nedeleģēs pārstāvju darbam komisijā.

Satiksmes ministrija ir informējusi²²⁵, ka sākotnēji pastāvīgo atlīdzības noteikšanas komisiju tā izveidoja, balstoties uz līdzšinējo praksi sadarbībā ar VAS “Latvijas Valsts ceļi”. Ministrija arī paskaidroja, ka *komisija savās pirmajās sēdēs konstatēja, ka atsavināšanas gadījumu sarežģītības dēļ nepieciešamas izmaiņas jautājumu detalizētākai vērtēšanai. Tā kā Satiksmes ministrijai pēc likuma ir jāpieņem lēmums par Komisijas nolēmuma apstiprināšanu, kas paredz visu dokumentu atkārtotu pārbaudi, lai novērstu nejaušu kļūdu rašanās apstākļus, Satiksmes ministrija izlēma katru atsavināšanas gadījumu izskatīt atkārtoti pārraudzības kārtībā. Turklāt jāņem vērā, ka Satiksmes ministrijas resursi ir nepietiekami, lai vienlaikus deleģētu pārstāvju darbību Eiropas dzelzceļa līnijas izveidotajā komisijā un nozīmētu darbiniekus šīs komisijas nolēmumu pārbaudei un apstiprināšanai.*

2018.gada oktobrī *Eiropas dzelzceļa līnijas* izveidoja²²⁶ *Rail Baltica* projekta īstenošanai nepieciešamā atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas komisiju, kuras pamatuzdevums ir noteikt taisnīgu atlīdzību par atsavināmo nekustamo īpašumu (vai tā daļu) un ar to nekustamā īpašuma īpašniekiem radītiem zaudējumiem, un šajā komisijā ir tikai *Eiropas dzelzceļa līniju* pārstāvji.

Iepriekš minētais liecina par to, ka sākotnēji starp Satiksmes ministriju un *Eiropas dzelzceļa līnijām Rail Baltica* projekta īstenošanā nekustamā īpašuma atsavināšanas jautājumā nav bijis definēts skaidrs pienākumu un atbildību sadalījums, kas vienlaikus varētu būt nozīmīgs šķērslis Satiksmes ministrijas spējai īstenot efektīvu uzraudzību pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto uzdevumu izpildi.

Eiropas dzelzceļa līniju izveidotā atlīdzības noteikšanas komisija 2019.gada 21.maijā ir apstiprinājusi²²⁷ aprēķināto atlīdzību par divu nekustamo īpašumu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām. Kopumā kopš 2019.gada 21.maija un līdz 2019.gada 1.oktobrim Satiksmes ministrijai lēmuma pieņemšanai ir nodotas piecas atsavināmo īpašumu lietas un komisijas protokola izraksti par atlīdzības apmēru, taču ministrija nevienu lēmumu nav pieņēmusi.

Revīzijas laikā Satiksmes ministrija bija uzsākusi darbu pie iekšējo noteikumu izstrādes, kas noteiks kārtību, kādā Satiksmes ministrija pilda Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta atbalsta saņēmēja funkcijas *Rail Baltica* projektā²²⁸, tai skaitā kārtību *Rail Baltica* projekta vajadzībām nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanai. Minētie iekšējie noteikumi 2019.gada oktobra beigās ir apstiprināti.

Lai gan CEF finansēšanas līgums paredz, ka nekustamā īpašuma atsavināšanas pirmais posms līdz 2019.gada beigām ir jāpabeidz, neviens nekustamā īpašuma atsavināšanas process uz 2019.gada 1.oktobri nav pilnībā pabeigts un Satiksmes ministrija līdz 2019.gada oktobra beigām turpināja izstrādāt iekšējo kārtību, lai nodrošinātu savā kompetencē esošu funkciju izpildi *Rail Baltica* projektā. Ir arī uzsāktas sarunas ar Eiropas Komisiju par šī CEF finansēšanas līguma grozīšanu, lai pagarinātu aktivitāšu beigu termiņus un veiktu finansējuma pārdali starp aktivitātēm (revīzijas ziņojuma saskaņošanas posmā tika parakstīti CEF finansēšanas līguma grozījumi un aktivitātes īstenošanas termiņš pagarināts līdz 2022.gada 31.decembrim). Kopumā Satiksmes ministrija uzskata²²⁹, ka *nepabeigtais zemju atsavināšanas process nav kavējis un nekavēs nevienu no projekta aktivitātēm, jo Satiksmes ministrijas mērķis un uzdevums ir atsavināt nekustamos īpašumus līdz 2021.gada 31.decembrim, kā to nosaka EK Rail Baltica projekta ieviešanas lēmums, vienlaicīgi nodrošinot*

saimniecisku finanšu līdzekļu izlietojumu. Tomēr dažādi revīzijā izskatītie dokumenti liecina, ka visas projekta aktivitātes ir cieši savstarpēji saistītas un kavēšanās vienā no tām, nelabvēlīgi ietekmē citu aktivitāšu pabeigšanu plānotajā laikā. Tā, piemēram, nekustamā īpašuma atsavināšana kā risks ir minēta pie aktivitātes par *Rail Baltica* “Starptautiskās lidostas “Rīga” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekta izstrādi (atbilstoši CEF finansēšanas līgumam aktivitāte Nr.A22 *Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas saistītā infrastruktūra, ēkas un mezgls (detalizēts tehniskais projekts)*). Sanāksmes protokolā²³⁰ par būvprojekta izstrādes gaitu būvprojekta izstrādātājs norāda, ka, ņemot vērā to, ka no *Eiropas dzelzceļa līniju* puses netiek ievērots līgumā paredzētais laika grafiks par īpašumu atsavināšanu un īpašuma tiesību apliecināšanu dokumentu iesniegšanu, tas rada negatīvas sekas, kavējot veikt projektēšanas darbu.

Ziņošana par riskiem, to mazināšanas pasākumiem un aktivitātes īstenošanas kavēšanās iemesliem

2017.gada vidū ir izstrādāts *Rail Baltica* projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns²³¹ (turpmāk – Atsavināšanas plāns), kas ietver arī risku analīzi par iespējamiem riskiem atsavināšanas procesa ietvaros. Kā iespējami ir identificēti finanšu, iepirkumu, tiesvedību, komunikāciju, nekustamo īpašumu juridiskā statusa riski un atsavināšanas procesa riski, kas turpmāk tiek uzskaitīti arī ikmēneša atskaitēs, kas tiek iesniegtas centrālajam koordinatoram – *RB Rail*. Savukārt aktivitāšu statusa gada atskaitēs “Action Status Report” (turpmāk – ASR), kas tiek iesniegtas Eiropas Komisijai, tiek skaidroti aktivitāšu īstenošanas noviržu cēloņi no plānotā pabeigšanas datuma. ASR par 2017.gadu un 2018.gadu kā kavēšanās cēloņi nekustamā īpašuma atsavināšanā ir minēti kavēšanās citās aktivitātēs, tai skaitā, būvprojektēšanas.

Kā nozīmīgākais finanšu risks ir novērtēts – plānoto atsavināšanas procesam nepieciešamo izmaksu palielinājums. 2018.gada nogalē *Eiropas dzelzceļa līnijas* informēja²³², ka provizoriski piešķirtā finansējuma pietiks tikai nekustamā īpašuma atsavināšanas pirmajai kārtai, tas ir, starptautiskās lidostas “Rīga” un Rīgas Centrālās stacijas teritorijās esošo nekustamo īpašumu atsavināšanai. Tika paskaidrots, ka nekustamā īpašuma atsavināšanai nepieciešamo kopējo budžetu un laika grafiku nav iespējams precīzi noteikt, jo īpašumu atsavināšanas process ir sarežģīts un, plānojot budžetu, nevar paļauties, ka nekustamā īpašuma tirgus vērtība būs līdzvērtīga kadastrālajai vērtībai. Savukārt Satiksmes ministrija izteica²³³ aplēsi, ka nekustamo īpašumu atsavināšanai visā Latvijas teritorijā būs nepieciešami kopumā 50 milj. *euro*. Finansējums nekustamo īpašumu atsavināšanas nākamajai kārtai un trūkstošais finansējums pirmajam posmam, ja tāds izveidosies, šobrīd nav piešķirts.

Lai mazinātu izmaksu palielinājuma risku, Atsavināšanas plāns kā vienu no riska mazināšanas aktivitātēm paredz *Rail Baltica* projekta vērtēšanas metodoloģijas pielietošanu – vienotu pieeju nekustamo īpašumu vērtēšanai. 2017.gadā *Eiropas dzelzceļa līnijas* ir noslēgušas līgumu²³⁴ ar Latvijas Īpašumu vērtētāju asociāciju (turpmāk – LĪVA) par metodisko rekomendāciju izstrādi taisnīgas atlīdzības noteikšanai par sabiedrības vajadzībām atsavināmiem nekustamiem īpašumiem projekta *Rail Baltica* vajadzībām (turpmāk – Metodiskās rekomendācijas), kas paredz atlīdzību par sniegto pakalpojumu 7 000 *euro* apmērā (bez pievienotās vērtības nodokļa). Metodiskās rekomendācijas²³⁵ izstrādātas un 2017.gada 14.septembrī apstiprinātas LĪVA valdes sēdē, vienlaikus norādot to mērķi:

- ❖ sniegt nekustamā īpašuma vērtētājiem norādījumus par normatīvajām prasībām un iepazīstināt ar tām niansēm, kuras tirgus vērtības aprēķinā ir saistītas ar īpašumu piespiedu atsavināšanu un kas tiem ir jāievēro, veicot atsavināmo nekustamo īpašumu vērtējumus un zaudējumu aprēķinus;

- ❖ informēt nekustamā īpašuma vērtētājus, vērtējumu pasūtītājus un citus to lietotājus par ieteicamajām vērtēšanas pieejām un metodēm, kā arī par to lietojuma argumentāciju;
- ❖ nodrošināt veiksmīgu par nekustamā īpašuma atsavināšanu sabiedrības vajadzībām atbildīgo valsts pārvaldes iestāžu vai pašvaldību institūciju un nekustamā īpašuma vērtētāju sadarbību Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likuma prasību izpildē;
- ❖ noteikt kritērijus, pēc kuriem 2011.gada 15.marta Ministru kabineta noteikumu Nr.204 “Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu” paredzētajā kārtībā biedrība “Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācija” veic sertificētu nekustamā īpašuma vērtētāju sagatavoto atsavināmo nekustamā īpašuma vērtējumu un zaudējumu aprēķinu atbilstības normatīvo aktu prasībām izvērtējumu.

Ņemot vērā to, ka jau Borenius ziņojumā²³⁶ tika vērsta uzmanība uz to, ka:

- ❖ taisnīgas atlīdzības noteikšanai normatīvie akti varētu būt izsmeļošāki, neatstājot pilnīgu rīcības brīvību vērtētājam un institūcijām;
- ❖ atlīdzināmo zaudējumu veidu un apmēru var ietekmēt pielietotā nekustamā īpašuma novērtēšanas metode;
- ❖ galvenais ir novērst tādu stāvokli, kad par vienu un to pašu aizskārumu privātpersona saņem atlīdzinājumu dubultā apmērā,

izstrādātās metodiskās vadlīnijas taisnīgas atlīdzības noteikšanai un to ievērošana atlīdzības noteikšanas procesā, tai skaitā vērtēšanas procesā, varētu sekmēt tiesiski un finansiāli korektu nekustamā īpašuma atsavināšanas procesu, kā arī mazināt izmaksu palielinājuma risku. Tomēr Tieslietu ministrija, atbildē²³⁷ Saeimas Juridiskajai komisijai par komisijas identificētajiem problēmjaudājumiem, informē, ka *LĪVA izstrādātie iekšējie dokumenti kā metodiskie norādījumi, rekomendācijas vai vadlīnijas nav uzskatāmi par normatīvajiem aktiem, nav saistoši, kā arī nekustamā īpašuma vērtējumos iekļautā informācija un noteiktā tirgus vērtība nav jāpamato ar LĪVA izstrādātajiem ieteikuma rakstura dokumentiem. Ieinteresētās puses²³⁸ puda viedokli, ka nepastāv universālas metodikas, instrukcijas vai detalizēta kārtība, kas atbildētu uz visiem neskaidrajiem jautājumiem un panāktu objektīvu un neapstrīdamu nekustamā īpašuma tirgus vērtību vai nekustamā īpašuma vērtēšanu. Tādējādi ieinteresētās puses nesaskata lietderīgumu un efektivitāti paredzēt normatīvajā aktā uzdevumu izstrādāt vadlīnijas kādai no iestādēm, kura, ja nepieciešams, varētu uzdevumu deleģēt privātpersonai.*

Jāsecina, ka *Eiropas dzelzeļa līniju* pasūtītājam un LĪVA izstrādātajām Metodiskajām rekomendācijām taisnīgas atlīdzības noteikšanai *Rail Baltica* projekta vajadzībām ir ieteikuma raksturs un to esamība pati par sevi negarantē, ka visi vērtētāji ievēros vienotu praksi un izpratni par specifiskiem vērtēšanas aspektiem. Attiecīgi no tā izriet, ka atbildība par vienotas pieejas un metožu pielietošanu un nodrošināšanu taisnīgas atlīdzības noteikšanas procesā paliek to institūciju atbildībā (šajā gadījumā *Eiropas dzelzeļa līniju* un Satiksmes ministrijas), kuras organizē un ir atbildīgas par nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu kopumā. Tāpēc, lai mazinātu identificēto izmaksu palielinājuma risku atsavināšanas procesā, ir būtiski, ka izstrādātās Metodiskās rekomendācijas un priekšlikumus, kas sniegti Borenius ziņojumā, pārzinātu un savā darbā pielietotu Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzeļa līniju* darbinieki. Intervijās²³⁹ ministrijas un *Eiropas dzelzeļa līniju* darbinieki apstiprināja, ka savā darbā izmanto minētos dokumentus kā vadlīnijas, taču vienlaikus apstiprināja, ka šo dokumentu pielietošana nav nostiprināta iestāžu iekšējos normatīvajos aktos vai procesos.

Satiksmes ministrijai būtu jāizvērtē riski, kas saistīti ar to, ka Metodiskajām rekomendācijām nav normatīvo aktu spēka un tie nav saistoši vērtētājiem, un jānosaka *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistītajām pusēm šāda veida izstrādāto dokumentu pielietošanas kārtība, lai sekmētu *Rail Baltica* projekta mērķu sasniegšanu un novērstu šajos dokumentos identificētos riskus.

Ilgspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padome *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā

Lai arī Ministru kabinets ir noteicis, ka *Ilgspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes Rail Baltica projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā* mērķis ir veicināt saskaņotu starpresoru sadarbību sekmīgai *Rail Baltica* projekta sniegto iespēju izmantošanai saistītajās teritorijās Rīgā, tās darbs nav mērķtiecīgs un neveicina kompleksu un harmonisku projekta ietvaros skartās teritorijas attīstību. Padomes sēdes nav organizētas sistemātiski un regulāri – vismaz divas reizes gadā, kā to nosaka normatīvais akts²⁴⁰, tādējādi nav nodrošināta padomes doto uzdevumu un pieņemto lēmumu mērķtiecīga izpilde, kā arī netiek sasniegts padomes dibināšanas mērķis.

Kopš pēdējās padomes sēdes, kas notika vairāk nekā pirms pusotra gada, tālāk nav skatīts jautājums par potenciālajiem projektiem, kuri veicinātu Rīgas kā Baltijas centrālā transporta mezgla attīstību un vērtēta iespēja tos iekļaut finanšu plānošanas dokumentos.

Laika posmā no 2017.gada novembra līdz 2019.gada oktobrim sēdes sasauktas divas reizes. Rīkojums par padomes personālsastāvu nav aktualizēts kopš apstiprināšanas 2017.gada decembrī, lai gan padomes sastāvā ir notikušas būtiskas izmaiņas.

Metu konkursa “*Rail Baltica* Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla kompleksas apbūves iecere” norises laikā secināts, ka veiksmīgai *Rail Baltica* projekta, kā arī projekta sniegto iespēju Rīgai realizēšanai būtiski ir savlaicīgi iesaistīt kompetentās institūcijas un sadarbības partnerus, tādējādi veicinot kompleksu un harmonisku projekta ietvaros skartās teritorijas attīstību. Nepieciešamību veicināt kompleksu skatījumu gan no *Rail Baltica* projekta, gan Rīgas pilsētas, gan finanšu piesaistes un plānošanas, kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas, pilsētas plānošanas viedokļa uzsvēra arī Metu konkursa žūrija un projekta attīstītāji²⁴¹.

Pamatojoties uz iepriekš minēto un ņemot vērā ekspertu un kompetento institūciju rekomendācijas, kā arī lai turpinātu vienota skatījuma uz apkārtējo pilsētvidi veidošanu, mērķtiecīgu investīciju piesaisti un veicinātu Rīgas pilsētas harmonisku attīstību, satiksmes ministrs atbalstīja ieceru par padomes veidošanu, uzsverot, ka padome īstenos valsts no vienas puses un Rīgas pilsētas pašvaldības no otras puses sadarbību, kā arī veicinās trešo pušu līdzdalību un plānotu finanšu piesaisti²⁴².

Padome ir konsultatīva koleģiāla institūcija, kuras mērķis ir veicināt saskaņotu starpresoru sadarbību sekmīgai *Rail Baltica* projekta sniegto iespēju izmantošanai saistītajās teritorijās Rīgā²⁴³. Padomes priekšsēdētājs ir satiksmes ministrs, un padomes līdzpriekšsēdētājs ir Rīgas domes priekšsēdētājs. Padomes priekšsēdētājs kopīgi ar padomes līdzpriekšsēdētāju sasauc padomes sēdes. Lēmumiem ir ieteikuma raksturs. Padomes sēdes tiek protokolētas.

Ministru kabineta noteikumi nosaka²⁴⁴, ka satiksmes ministrs apstiprina padomes personālsastāvu. Satiksmes ministrs 2017.gada 18.decembrī apstiprināja²⁴⁵ padomes personālsastāvu, norādot arī konkrētus vārdus un uzvārdus. Rīkojums nav grozīts, lai gan kopš 2019.gada 23.janvāra²⁴⁶ ir mainījies satiksmes ministrs, kas ir padomes priekšsēdētājs, un ar 2019.gada 4.aprīli²⁴⁷ no Rīgas domes priekšsēdētāja amata pienākumu pildīšanas atstādināts Rīgas domes priekšsēdētājs, kas ir padomes līdzpriekšsēdētājs, kā arī notikušas izmaiņas padomes locekļu sastāvā. Piemēram, ar 2019.gada 1.aprīli²⁴⁸ darba tiesiskās attiecības izbeidza *Eiropas dzelzceļa līniju* valdes loceklis un ar 2018.gada 28.septembri²⁴⁹ – *RB Rail* valdes priekšsēdētāja.

Atbilstoši padomes nolikumam sēdes sasauc ne retāk kā divas reizes gadā²⁵⁰. Padomes priekšsēdētājs vai līdzpriekšsēdētājs var sasaukt ārkārtas sēdi²⁵¹. Padomes pirmajā sēdē nolemts, ka sēžu regularitāte tiek noteikta atbilstoši nepieciešamībai²⁵². Faktiski laika posmā no 2017.gada novembra līdz 2019.gada septembrim ir notikušas divas padomes sēdes²⁵³ (2017.gada 1.novembris un 2018.gada 9.februāris).

Satiksmes ministrija 2019.gada 1.oktobrī informēja²⁵⁴, ka notiek sagatavošanās darbs pie padomes darbības atjaunošanas ar atjaunoto Rīgas domes sastāvu.

Pirmajā padomes sēdē uzklautas prezentācijas, kā arī pieņemti lēmumi par sēžu regularitāti, darba kārtību un ekspertu nominēšanu darbam, lai risinātu padomē identificētos jautājumus.

Pēc pirmās padomes sēdes tika izveidota Ilgtspējīgas attīstības koordinācijas padomes *Rail Baltica* projekta sniegto papildus iespēju realizēšanai Rīgā darba grupa²⁵⁵, lai nodrošinātu padomē identificēto jautājumu izskatīšanu sadarbībā ar padomē pārstāvēto institūciju deleģētajiem ekspertiem. Darba grupa sanāca vienu reizi (2018.gada 8.janvārī), lai sagatavotos nākamajai padomes sēdei.

Otrajā padomes sēdē, kas notika 2018.gada 9.februārī, izskatīti četri jautājumi un attiecībā uz trīs jautājumiem nolemts, ka tos nepieciešams iekļaut Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2021.–2027.gadam un citos attīstības plānošanas dokumentos, nākamajā plānošanas periodā definējot *Rail Baltica* projekta un Rīgas pilsētas sinerģijas nepieciešamību. Atbildīgie par uzdevuma izpildi netika noteikti. Tika nolemts, ka nākamā sēde notiks 2018.gada marta beigās vai aprīlī. Tomēr plānotā sēde līdz 2019.gada oktobrim nav notikusi.

Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2021.–2027.gadam pirmajā redakcijā²⁵⁶, kas 2019.gada oktobrī nodota publiskajai apspriešanai, iekļauts viens uzdevums saistībā ar *Rail Baltica* projektu, tas ir, starptautiskās savienojamības uzlabošana, īstenojot *Rail Baltica* projektu un vienlaikus paaugstinot tranzīta pakalpojumu konkurētspēju un jaunu tirgu apguvi, veidojot Rīgu par nozīmīgu un modernu multimodālu transporta mezglu, tai skaitā uzlabojot infrastruktūru un Eiropas vienotā transporta tīkla produktivitāti un sekmējot vides mērķu ievērošanu. Minētā uzdevuma izpildē nav iesaistīta Rīgas pašvaldība, līdz ar to nav skaidrs, kā tiks plānota un īstenota Rīgas izveide par nozīmīgu un modernu multimodālu transporta mezglu, neiesaistot tajā attiecīgo pašvaldību. Par uzdevuma izpildi atbildīgā institūcija noteikta Satiksmes ministrija, un kā līdzatbildīgās institūcijas noteiktas Finanšu ministrija, Iekšlietu ministrija un Zemkopības ministrija.

Tāpat otrajā padomes sēdē, kas notika 2018.gada 9.februārī, tika uzdots apakšgrupai līdz nākamajai padomes sēdei apkopot tos potenciālos projektus, kuri veicinātu Rīgas kā Baltijas centrālā transporta mezgla attīstību, kā arī izstrādāt priekšlikumus to iekļaušanai finanšu plānošanas dokumentos. Satiksmes ministrija 2019.gada 1.oktobrī informēja²⁵⁷, ka ir apzināts projektu saraksts, kas būtu aktuāls nākamajam finanšu plānošanas periodam un nosūtīts visiem dalībniekiem ar lūgumu izskatīt un papildināt ar mērķi veicināt mobilitāti, sasniedzamību un Rīgas sinerģiju. Tālākas darbības nav sekojušas, jo trešā padomes sēde vēl nav notikusi. Līdz ar to vairāk nekā pusotru gadu nav notikusi tālāka šī jautājuma virzība.

Publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica trases teritorijas lokālplānojuma izstrādes procesa koordinācijas darba grupa

Pēc pirmās Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padomes Rail Baltica projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā sēdes 2017.gada 24.novembrī izveidota²⁵⁸ Publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica trases teritorijas lokālplānojuma izstrādes procesa koordinācijas darba grupa, lai koordinētu Rail Baltica trases teritorijas lokālplānojuma izstrādes procesu.

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs apstiprināja²⁵⁹ darba grupas personālsastāvu, norādot arī konkrētus vārdus un uzvārdus. Darba grupā piedalās pārstāvji no Satiksmes ministrijas, Eiropas dzelzceļa līnijām, RB Rail un Rīgas domes. Rīkojums nav grozīts, lai gan ar projekta vadītāju, kurš ir darba grupas vadītājs, 2018.gada 30.novembrī²⁶⁰ izbeigtas darba tiesiskās attiecības, kā arī mainījušies darba grupas locekļi. Darba grupas sanāksmes sasauc un vada darba grupas vadītājs vai viņa prombūtnes laikā darba grupas vadītāja vietniece. Darba grupas sēdes tiek protokolētas.

2017.gadā darba grupa sasaukta trīs reizes (2017.gada 13.jūlijā, 2017.gada 3.oktobrī un 2017.gada 14.novembrī), kur pirmajās divās sēdēs skatīti jautājumi par Rīgu un trešajā sēdē – par Inčukalna novadu. 2018.gadā darba grupa netika sasaukta, bet 2019.gadā darba grupa sasaukta četras reizes (2019.gada 8.aprīlī, 2019.gada 17.aprīlī, 2019.gada 7.maijā un 2019.gada 13.maijā) par Rīgas teritoriālo plānojumu līdz 2030.gadam.

Revidentu ieskatā, neaktualizējot dokumentus par padomes un/vai darba grupas personālsastāvu, netiek definētas korektas attiecīgo dalībnieku lomas un atbildības, līdz ar to nav skaidri noteikta lēmumu pieņemšanas kārtība par izskatītajiem jautājumiem un atbildība. Ņemot vērā, ka pēdējās sanāksmēs vairāku jautājumu izskatīšana ir atlikta uz 2020.gadu, piemēram, jautājumi saistībā ar Liepājas ielu, Rakstu māju, Jāņavārtu staciju, Aknīstes ielu u.c., un nav aktualizēts rīkojums par personālsastāvu, tai skaitā, nosakot jaunu darba grupas vadītāju, pastāv risks, ka darba grupa par šiem jautājumiem varētu netikt sasaukta vai tiktu sasaukta novēloti.

Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība *Rail Baltica* projekta īstenošanai Latvijā

Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotā revīzija

Latvijas, Igaunijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotajā revīzijā par *Rail Baltica* projekta īstenošanu tika secināts, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros ir izveidots iepirkumu pārvaldes un līgumu slēgšanas modelis, kas ietver noteikumus un kārtību iepirkumu organizēšanai un līgumu izpildes vadībai, un kopumā *RB Rail* tas tiek ievērots. Tomēr augstākās revīzijas iestādes konstatēja trūkumus projekta pārvaldībā (skatīt apvienotās revīzijas ziņojumu²⁶¹), tai skaitā risku un izmaiņu vadībā Globālā projekta līmenī. Minētie trūkumi ir izraisījuši risku, ka projekts pārsniegs CEF finansēšanas līgumos noteikto budžetu un neiekļausies plānotajā laikā. Globālā projekta pārvaldība ir jāuzlabo, lai nodrošinātu efektīvu Globālā projekta īstenošanu līdz 2025.gada beigām.

Baltijas valstīs *Rail Baltica* projektam nepieciešamais finansējums tiek plānots tikai vidējā termiņa budžeta ietvaros un nav ieplānots visam projektam nepieciešamais finansējuma apmērs, kā arī nav apzināti un vērtēti scenāriji gadījumiem, ja Eiropas Savienības līdzfinansējums būs mazākā apmērā, nekā sākotnēji tika plānots, vai ja *Rail Baltica* projekts izmaksās dārgāk, nekā sākotnēji tika plānots.

Valsts kontrole jau 2017.gada jūnijā, sniedzot atbildi Latvijas Republikas Saeimas Ārlietu komisijai, norādīja, ka pirms starpvalstu līguma par *Rail Baltica* projekta īstenošanu ratificēšanu likumdevējam un izpildvarai būtu jāpārlicinās, vai projekta īstenotājiem ir izstrādāts konkrēts rīcības plāns vairāku risku mazināšanai, tai skaitā Eiropas Savienības līdzfinansējuma nesaņemšanai plānotajā apmērā.

Ņemot vērā *Rail Baltica* projekta nozīmīgo ietekmi uz Baltijas valstu ekonomiku un plānoto apjomīgo valsts budžeta līdzfinansējumu, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstākās revīzijas iestādes (turpmāk – ARI) 2016.gadā parakstīja²⁶² saprašanās memorandu par *Rail Baltica* projekta sagatavošanas un īstenošanas uzraudzību. Saprašanās memoranda ietvaros ARI regulāri tikās un apmainījās ar informāciju par projekta riskiem nacionālā līmenī, kā arī identificēja *Rail Baltica* projekta kopējos riskus.

Ņemot vērā to, ka *Rail Baltica* projektā palielinājās ar projekta aktivitāšu īstenošanas laika grafiku, projekta finansēšanu un projekta efektīvu pārvaldību saistītie riski, 2018.gada septembrī tika noslēgts²⁶³ līgums par apvienoto atbilstības/lietderības revīziju, kuras mērķis ir izvērtēt *Rail Baltica* projekta iekšējās kontroles sistēmu un publiskā iepirkuma vadību. Caur iepirkumu un līgumu slēgšanas

procesiem tika vērtēts visu *Rail Baltica* projektā iesaistīto pušu pienākumu un atbildības sadalījums, risku pārvaldība, akcionāru īstenotā uzraudzība, kā arī finansējuma plānošana valstu budžetos.

Apvienotās revīzijas kopējā revidējamā vienība ir Baltijas valstu dibināts kopuzņēmums – *RB Rail*. Papildus Latvijā kā revidējamās vienības noteiktas Satiksmes ministrija un *Eiropas dzelzceļa līnijas*, kurās tika pārbaudīti ar *Rail Baltica* projekta īstenošanu saistītie jautājumi atbilstoši minēto iestāžu kompetencei²⁶⁴, un attiecīgi Igaunijā kā papildus revidējamās vienības ir noteiktas Igaunijas Republikas Ekonomikas un komunikāciju ministrija, OÜ “Rail Baltic Estonia”, Igaunijas Republikas Finanšu ministrija un Igaunijas Republikas Tehniskās pārvaldes iestāde, un Lietuvā – Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministrija, AB “Lietuvos geležinkeliai” un UAB “Rail Baltica statyba”²⁶⁵.

Saskaņā ar noslēgto līgumu²⁶⁶ Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ARI izstrādāja revīzijas pieeju, kura paredzēja iegūt pierādījumus un sniegt atbildes uz galvenajiem trīs apvienotās revīzijas jautājumiem un to apakšjautājumiem, un piedalīties kopā sešu *RB Rail* darījumu pārbaudē (attiecībā uz pirmo un otro revīzijas pieejas jautājumu), pamatojoties uz iepriekš savstarpēji saskaņotiem kritērijiem.

Papildus apvienotajā revīzijā vērtētajiem jautājumiem un sešu darījumu pārbaudēm katras valsts ARI vērtēja arī divus apvienotajā revīzijā izvirzītos galvenos jautājumus attiecīgās valsts nacionālajā ieviesējā. Līdz ar to šī ziņojuma ietvaros *Eiropas dzelzceļa līnijās* tika vērtēts:

- ❖ vai *Rail Baltica* projekta iepirkumu pārvaldes modelis ir efektīvs un sekmē projekta efektīvu un ekonomisku īstenošanu,
- ❖ vai *Rail Baltica* projekta līgumu slēgšanas modelis ir efektīvs un sekmē projekta efektīvu un ekonomisku īstenošanu.

Revidentu vērtējumi par *Eiropas dzelzceļa līnijām* ir sniegti šajā ziņojumā, bet apvienotās revīzijas grupas vērtējumi par visiem apvienotās revīzijas jautājumiem par *RB Rail* un *Rail Baltica* projektu kopumā, kā arī apvienotās revīzijas secinājumi un ieteikumi ir pieejami apvienotās revīzijas ziņojumā “Implementation of the Rail Baltica project. Is there a plan for financing and a framework in place for procurement and contract management for the implementation of the Rail Baltica project?”.

Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība *Eiropas dzelzceļa līnijās*

Eiropas dzelzceļa līnijās netika konstatētas būtiskas neatbilstības vai atkāpes *Rail Baltica* projekta iepirkumu pārvaldībai un līgumu slēgšanai izstrādāto dokumentu vai apstiprināto procesu ievērošanā. Tomēr aktivitāšu īstenošanā pastāv būtiski kavējumi un/vai izmaiņas plānotajās izmaksās, jo:

- novēlotas dzelzceļa līnijas izvietojuma apstiprināšanas dēļ kavējās līguma slēgšana;
- novēloti saņemto projektēšanas darbiem nepieciešamo *Būvprojektēšanas vadlīniju* dēļ (par kuru sagatavošanu atbildīgs *RB Rail*) kavējās būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde;

- sākotnējās izmaksas tika aplēstas 2015.gadā un būvniecības, tai skaitā būvprojektēšanas, izmaksu līmenis kopš tā laika ir ievērojami audzis;
- ņemot vērā izpildāmo darbu specifiku, nepieciešams definēt specifisku autoruzraudzības periodu, kas sadārdzina projekta izmaksas;
- kā norāda²⁶⁷ Eiropas dzelzceļa līnijas prasība būvprojekta izstrādē pielietot 3D modelēšanu BIM (*building information modeling*) sadārdzina būvprojektēšanas izmaksas par 10–20%, lai gan būvniecības stadijā tas, iespējams, ļaus samazināt izmaksas līdz pat 20%, kā arī, iespējams, sniegs ieguvumus būvdarbu laikā, samazinot termiņus u.tml.;
- projekta īstenošanas gaitā *Rail Baltica* projektā iekļautie posmi un objekti iegūst precīzākas un detalizētākas aprises un darbu apjomus, kas kopā ar tirgū vērojamo būvniecības izmaksu pieaugumu, rada būtiskas izmaiņas sākotnēji projektam aplēstajās aktivitāšu izmaksās.

Lai sekmētu projekta mērķu sasniegšanu, kā arī projekta efektīvu un ekonomisku īstenošanu, nepieciešams pilnveidot risku vadību, tai skaitā iepirkumu un līgumu izpildes uzraudzības līmenī (skatīt arī sadaļu *Eiropas dzelzceļa līniju īstenošanā Rail Baltica projekta risku vadība*).

Rail Baltica projekta īstenošanas struktūra ir sarežģīta, jo projekta īstenošanā iesaistīti dažādi dalībnieki no trīs Baltijas valstīm. *Rail Baltica* projekta aktivitātes ir savstarpēji saistītas, līdz ar to kavēšanās vienā aktivitātē nelabvēlīgi ietekmē citu aktivitāšu uzsākšanu un/vai īstenošanu, kā arī aktivitāšu uzsākšana un/vai īstenošana var būt atkarīga no citu iesaistīto pušu pieņemtajiem lēmumiem un veiktajām darbībām.

Revīzijā konstatēts, ka *Eiropas dzelzceļa līnijas* pārraudzītais *Rail Baltica* “Starptautiskās lidostas “Rīga”” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekta līgums par detalizēta tehniskā projekta izstrādi noslēgts 536 dienas vēlāk, nekā to paredzēja pirmais CEF finansēšanas līgums, un līgumcena ir divas reizes augstāka, nekā sākotnēji tika aplēsts. Tas liecina par nepilnībām sākotnējā *Rail Baltica* projekta aktivitāšu plānošanā un projekta risku vadībā, kā arī nelabvēlīgu mainīgo ārējo faktoru, tai skaitā būvniecības izmaksu pieauguma, ietekmi uz projektu. Revidentu vērtējumā pastāv risks, ka arī citu aktivitāšu īstenošana var neiekļauties plānotajā laikā un budžetā, kas kopumā var nelabvēlīgi ietekmēt *Rail Baltica* projekta pabeigšanu līdz 2025.gadam un līdz šim aplēsto budžetu. Par minēto risku liecina arī Satiksmes ministrijas sniegtā informācija²⁶⁸, ka Latvijas nacionālo

aktivitāšu noslēgtie lieli iepirkumi uzrāda būtisku cenu pieaugumu, taču kopējās iespējamās izmaksas tiks precizētas pēc projektēšanas darbu noslēguma 2022.gadā.

Rail Baltica projekta ietvaros izveidotais iepirkumu un līgumu slēgšanas modelis nosaka visu iesaistīto pušu, tai skaitā *Eiropas dzelzceļa līniju*, galvenos pienākumus un atbildības. 2017.gadā *RB Rail* apstiprināja *Common procurement standards and guidelines for the Rail Baltica project*, kas nosaka vienotus standartus un vadlīnijas iepirkumu veikšanai *Rail Baltica* projekta ietvaros un kas ir saistoši gan *RB Rail*, gan nacionālajiem ieviesējiem. Papildus tam *Eiropas dzelzceļa līnijas* 2017.gadā un 2018.gadā izstrādāja iekšējos noteikumus un procesus iepirkumu veikšanai un līgumu vadībai, tai skaitā risku vadībai, kā arī ziņošanai par būtiskām izmaiņām.

Eiropas dzelzceļa līnijās netika konstatētas būtiskas neatbilstības vai atkāpes izstrādāto dokumentu vai apstiprināto procesu ievērošanā, lai gan ir identificētas jomas, kuras nepieciešams pilnveidot (skatīt arī sadaļu *Eiropas dzelzceļa līniju īstenošanā Rail Baltica projekta risku vadība*).

Papildus iepriekš minētajam Valsts kontrole vēlas vērst uzmanību uz apvienotajā revīzijā secināto par *RB Rail* projekta īstenošanai izstrādātajās vadlīnijās *Common procurement standards and guidelines for the Rail Baltica Project* minēto iepirkumu kvalitātes prasību izpildes dokumentēšanas nepieciešamību. Minētās vadlīnijas nosaka, ka iepirkumos, lai nodrošinātu iepirkumu kvalitāti, kad vien iespējams jāveic tirgus priekšizpēte un iepirkuma dokumentu sagatavošanā iespēju robežās ir jāpiesaista eksperti. Apvienotajā revīzijā tika konstatēts, ka nevar iegūt pārlicību, vai vadlīnijās noteiktās prasības tiek izpildītas pilnā apjomā kopuzņēmumā *RB Rail*, jo gadījumos, kad tirgus priekšizpēte nebija veikta un eksperti netika piesaistīti, pamatojumi šādai izvēlei nebija dokumentēti. Tāpat tika konstatēts, ka netiek dokumentēti iepirkumu komisijas locekļu izvēles pamatojums.

Attiecīgi apvienotajā revīzijā tika sniegts ieteikums *RB Rail* – lai nodrošinātu iepirkuma dokumentu sagatavošanas un iepirkumu procesa caurskatāmību un kvalitāti, nepieciešams dokumentēt iepirkumu komisijas locekļu izvēles pamatojumu, tirgus priekšizpēti un lēmumus par nepieciešamību iesaistīt vai neiesaistīt ekspertus. Ņemot vērā, ka minētās vadlīnijas attiecas uz visiem *Rail Baltica* projekta īstenošanai, minētais ieteikums attiecas arī uz nacionālo ieviesēju *Eiropas dzelzceļa līnijas*, un, lai gan revīzijas ietvaros *Eiropas dzelzceļa līnijās* pārbaudītā iepirkuma gadījumā²⁶⁹ netika konstatētas neatbilstības, tomēr *Eiropas dzelzceļa līnijas* tiek aicinātas savā darbā sekot minētā ieteikuma un projekta īstenošanai izstrādāto vadlīniju ievērošanai.

Revīzijā konstatēts arī, ka *Rail Baltica* projektā aktivitātes (attiecīgi arī iepirkumi) ir savstarpēji saistītas un kavēšanās vienā aktivitātē nelabvēlīgi ietekmē citu aktivitāšu uzsākšanu un/vai īstenošanu, kā arī aktivitāšu uzsākšana un/vai īstenošana var būt atkarīga no citu iesaistīto pušu, piemēram, *RB Rail* un Satiksmes ministrijas, pieņemtajiem lēmumiem un veiktajām darbībām. Tas liecina, ka *Rail Baltica* projekta organizatoriskā struktūra ir sarežģīta un var kavēt projekta efektīvu īstenošanu. Turklāt ietekmi uz aktivitāšu uzsākšanu un/vai īstenošanu rada izmaiņas ārējos apstākļos, piemēram, izmaiņas normatīvajos aktos, būvniecības izmaksu pieaugums, par iepirkumiem saņemtās sūdzības Iepirkumu uzraudzības birojā u.tml.

Lai sniegtu atbildi uz apvienotajā revīzijā izvirzītajiem jautājumiem, papildus normatīvajiem aktiem *Eiropas dzelzceļa līnijās* atbilstoši apvienotās revīzijas kritērijiem tika vērtēts iepirkums “*Rail Baltica* “Starptautiskās lidostas “Rīga”” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts”²⁷⁰ (turpmāk – Iepirkums), kas tika īstenots pirmā CEF finansēšanas līguma ietvaros kā aktivitāte Nr.A22

Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas saistītā infrastruktūra, ēkas un mezgls (detalizēts tehniskais projekts) un daļa no aktivitātes Nr.A23 Dzelzceļa līnijas Latvijas Centrālā daļa (detalizēts tehniskais projekts). Iepirkums aptvēra Rail Baltica stacijas lidostā “Rīga” projektēšanu un Rail Baltica pamatstrāses projektēšanu 4,4 km garā posmā no Imantas Rīgā līdz lidostai “Rīga”.

Lēmums par šo abu aktivitāšu daļēju apvienošanu tika pieņemts 2015.gadā, veicot tehnisko risinājumu izstrādi Rail Baltica trases pieslēgumam lidostā “Rīga”, kā arī, ņemot vērā Rail Baltica stacijas lidostā “Rīga” novietojumu, stacijas būvprojektēšana tika apvienota ar daļu no aktivitātes Nr.A23 Dzelzceļa līnijas Latvijas Centrālā daļa (detalizēts tehniskais projekts) nolūkā mazināt Rail Baltica projekta īstenošanas ietekmi uz lidostas “Rīga” ikdienas darbībām, lidostas teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem un respektējot aviācijas drošības aspektus. Minētā pieceja tika saskaņota ar Satiksmes ministriju un RB Rail²⁷¹.

Revīzijā konstatēts, ka Iepirkuma līgums tika noslēgts 536 dienas vēlāk, nekā to paredzēja pirmais CEF finansēšanas līgums (skatīt 2.tabulu), un līgumcena ir divas reizes augstāka, nekā sākotnēji tika aplēsts, kas liecina par nepilnībām sākotnējā aktivitāšu plānošanā un risku vadībā. Tāpat revīzijā secināts, ka aktivitātes īstenošana ir bijusi atkarīga no citu aktivitāšu īstenošanas progressa, kā arī strauji mainīgiem ārējiem faktoriem.

2.tabula. Aktivitāšu plānotie un faktiskie īstenošanas termiņi.

Aktivitātes un to ieviešanas termiņi CEF līgumā	Aktivitāšu starpposmi un to īstenošanas termiņi CEF līgumā	Faktiskais izpildes laiks	Kavējums dienās	
A 22 Detalizēts tehniskais projekts – starptautiskās lidostas “Rīga” stacija un ar to saistītā infrastruktūra	Noslēgts līgums par detalizētu tehnisko projektu No 01.01.2016. līdz 31.12.2018.	30.09.2016.	20.03.2018.	536
	Detalizētā tehniskā projekta iesniegšana	31.12.2018.	13.12.2019. ²⁷²	347
A 23 Detalizēts tehniskais projekts – dzelzceļa līnija Latvijas centrālā daļa	Noslēgts līgums par detalizētu tehnisko projektu No 01.01.2016. līdz 31.12.2018.	30.09.2016.	20.03.2018.	536
	Detalizētā tehniskā projekta iesniegšana	31.12.2018.	13.12.2019. ²⁷³	347

Kā galvenie Iepirkuma līguma noslēgšanas kavēšanās iemesli atskaitēs²⁷⁴ minēti:

- ❖ novēlota dzelzceļa līnijas izvietojama apstiprināšana. Ministru kabineta rīkojums²⁷⁵ par Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu tika izdots 24.08.2016., līdz ar to aizkavējās ar projektēšanas darbiem saistīto iepirkumu izsludināšana;

- ❖ Iepirkumu uzraudzības birojā 2017.gada 22.jūnijā saņemta sūdzība par kvalifikācijas atbilstības novērtējuma rezultātiem. 2017.gada 31.jūlijā sūdzība tika noraidīta;
- ❖ būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes kavēšanās. Iepirkuma rezultātā noslēgtā līguma izpildītājs novēloti saņēma projektēšanas darbam nepieciešamo *Būvprojektēšanas vadlīniju* projektu, par kuru sagatavošanu bija atbildīgs kopuzņēmums *RB Rail* (atbilstoši pirmā CEF finansēšanas līguma nosacījumiem *Būvprojektēšanas vadlīnijas* bija jāapstiprina 2016.gada 31.martā, bet faktiski tās apstiprināja 757 dienas vēlāk, tas ir, 2018.gada 27.aprīlī).

Iepirkuma rezultātā līgums tika noslēgts 2018.gada 20.martā un līdz 2019.gada jūlijam jau ir veikti trīs līguma grozījumi. Līguma izpildes termiņš ir pagarināts no 2019.gada 30.septembra līdz 2019.gada 13.decembrim jeb par 74 dienām. Līguma termiņa pagarinājums bija nepieciešams, jo, piemēram:

- ❖ *Eiropas dzelzceļa līnijas* saņēma *RB Rail* izstrādātās *Būvprojektēšanas vadlīnijas* un nodeva izpildītājam tikai 34 dienas pēc līguma noslēgšanas;
- ❖ Līguma izpildītājs, izskatot *Būvprojektēšanas vadlīnijas*, konstatēja atšķirības no tehniskajās prasībās (specifikācijā) iekļautajām prasībām. Rezultātā uz laiku tika apturēts projektēšanas darbs, lai salīdzinātu prasības, saskaņotu parametrus un atkāpes. Līdz ar to piemērojamo pamata standartu nenoteiktība un mainīgums izraisīja piespiedu dīkstāvi, tās sekas – mainījās būvprojekta minimālā sastāvā piegādes laiks²⁷⁶.

Eiropas dzelzceļa līnijas 2018.gadā izveidoja procesu *Iesaistīto pušu vadība*²⁷⁷ un starp *Eiropas dzelzceļa līnijām* un līguma izpildītāju notiek regulāra komunikācija, par ko liecina sanāksmju protokoli, vēstules, progresa ziņojumi, paziņojumi par kavējumu. Tomēr veiktie līguma grozījumi par izpildes termiņa pagarināšanu liecina par nepilnībām projekta īstenošanā un uzraudzībā kopumā.

No sanāksmju protokoliem starp *Eiropas dzelzceļa līnijām* un līguma izpildītāju var secināt, ka līguma izpildes kavēšanu, iespējams, ir veicinājusi arī kavēšanās citu *Eiropas dzelzceļa līniju* atbildībā esošo aktivitāšu īstenošanā, tai skaitā nekustamā īpašuma atsavināšanā. Piemēram, 2018.gada jūnija sanāksmē līguma izpildītājs vērsa uzmanību uz to, ka no plānotā laika grafika atpaliēk nekustamā īpašuma atsavināšana, un 2018.gada septembra sanāksmē *Eiropas dzelzceļa līnijas* informēja izpildītāju par risku, ka oficiālie nekustamo īpašumu atsavināšanas dokumenti tiks iegūti tikai pēc līguma darbu izpildes termiņa beigām. 2019.gada maijā līguma izpildītājs vērsa uzmanību uz līguma laika grafika kavējumiem saistībā ar kavējumiem ēku nojaukšanas darbos un nepieciešamību atkārtoti izstrādāt ceļu projektus.

Kā jau iepriekš tika minēts, Iepirkuma rezultātā noslēgtā līguma līgumcena ir divas reizes augstāka, nekā sākotnēji tika aplēsts. Sākotnēji sagaidāmā līgumcena tika aprēķināta 2,2 milj. *euro* apmērā, ņemot vērā Satiksmes ministrijas izpēti “Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizētu tehnisko izpēti un ietekmes uz vidi novērtējumu” ietvaros aplēstās sagaidāmās būvniecības izmaksas un piemērojot *RB Rail* ekspertu izstrādāto metodiku, kura paredz, ka būvprojekta izstrādes izmaksas plāno 2% apjomā no būvniecības izmaksām. Cenu piedāvājumus iesniedza divi pretendenti – 4,58 milj. *euro* un 4,50 milj. *euro* apmērā. Tika noslēgts līgums par 4,5 milj. *euro*, kas ir par 105% vairāk, nekā sākotnēji tika aplēsts.

Pirmajā CEF finansēšanas līgumā aktivitātei Nr.A22 Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas saistītā infrastruktūra, ēkas un mezgls (detalizēts tehniskais projekts) finansējums bija ielānots 350 000 *euro* apmērā un aktivitātei Nr.A23 Dzelzceļa līnijas Latvijas Centrālā daļa (detalizēts tehniskais projekts) –

22 500 000 euro apmērā. Ņemot vērā, ka ir pieļaujama finansējuma pārdale starp aktivitātēm CEF finansēšanas līguma ietvaros, tad, saskaņojot ar Satiksmes ministriju un RB Rail, tika pieņemts lēmums slēgt līgumu ar Iepirkuma uzvarētāju.

Eiropas dzelzceļa līnijas, izvērtējot 2018.gadā saņemtos piedāvājumus un salīdzinot tos ar 2015.gadā aplēsto līgumcenu, norāda uz vairākiem būtiskiem aspektiem²⁷⁸:

- ❖ sākotnējās izmaksas tika aplēstas 2015.gadā un būvniecības, tai skaitā būvprojektēšanas, izmaksu līmenis kopš tā laika ir ievērojami audzis;
- ❖ ņemot vērā projektējamo būvju specifiku kvalifikācijas prasību definēšanas posmā tika izvirzītas augstas prasības kandidātu un ekspertu pieredzei/kvalifikācijai;
- ❖ nepieciešamība definēt specifisku autoruzraudzības periodu;
- ❖ prasība būvprojekta izstrādē pielietot 3D modelēšanu BIM (*building information modeling*), kas sadārdzina būvprojektēšanas izmaksas par 10–20%, savukārt būvniecības stadijā ļauj samazināt izmaksas līdz pat 20%, kā arī sniedz ieguvumus būvdarbu laikā, samazinot termiņus u.tml.;
- ❖ līdzīgi kā BIM (*building information modeling*) nosacījumi, līdz pat tehnisko un finanšu piedāvājumu saņemšanai un uz līguma slēgšanas brīdi nav pieejama *RB Rail* izstrādāto *Būvprojektēšanas vadlīniju* gala redakcija, kas pēc to stāšanās spēkā būs obligāti jāņem vērā, projektējot *Rail Baltica* līniju un staciju. Riski, ko rada neskaidrības par dokumentu detalizāciju un saistību apjomu, visticamāk, tiek segti ar finanšu nodrošinājumu;
- ❖ būvprojekta izpildes ģeogrāfiskais novietojums ir tehniski sarežģīts;
- ❖ saspringts laika grafiks.

Jāsecina, ka plānoto termiņu neievērošana attiecībā uz *Būvprojektēšanas vadlīniju* sagatavošanu no *RB Rail* puses, tas ir, kavēšanās vairāk nekā par diviem gadiem (pirmā iepirkuma procedūra 2016.gadā noslēdzās bez rezultāta, jo netika saņemti piedāvājumi; 2017.gadā tika izsludināts nākamais iepirkums, kas noslēdzās ar rezultātu un bija nepieciešams laiks pakalpojuma izpildei), ir nelabvēlīgi ietekmējusi pārējo, tai skaitā nacionālā ieviešanas pārraudzībā esošo, aktivitāšu uzsākšanu un/vai īstenošanu, kā arī līgumcenu. Kavējums laika grafikā, kas ir izveidojies šobrīd, var nelabvēlīgi ietekmēt *Rail Baltica* projekta kopējo laika grafiku.

Revidentu vērtējumā neiekļaušanās sākotnēji noteiktajos aktivitāšu īstenošanas termiņos un aplēstajās izmaksās liecina par nepilnībām sākotnējā CEF finansējuma līgumu aktivitāšu plānošanas procesā, kas rada pamatotu risku, ka arī citas aktivitātes var būt iepilnītas neatbilstošā laika un budžeta apmērā, kas kopumā var ietekmēt *Rail Baltica* projekta īstenošanu līdz 2025.gadam un līdz šim aplēsto budžetu.

Par to liecina arī fakts, ka, piemēram, iepirkumā “*Rail Baltica* Rīgas dzelzceļa tilta, uzbēruma un Rīgas Centrālās pasažieru stacijas kompleksās apbūves būvprojekta izstrāde un būvdarbi”²⁷⁹ ir būtiski mainījies sākotnēji plānotais darbu apjoms un izmaksas. Pirmajā CEF finansēšanas līgumā, kas tika parakstīts 2015.gadā, Rīgas Centrālā dzelzceļa mezglam un ar to saistītās infrastruktūras būvprojekta izstrādei un būvniecībai bija iepilnīti 227,7 milj. *euro*. Faktiski līgums ir noslēgts par 430,5 milj. *euro*. Izmaiņas ir saskaņotas ar Satiksmes ministriju. *Eiropas dzelzceļa līnijas* skaidroja²⁸⁰, ka izmaiņas sākotnējā darba apjomā ir radušās laika gaitā:

- ❖ 2016.gadā noslēdzās izpēte “Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums”, kuras laikā noskaidrots, ka *Rail Baltica* līnija būs caur Rīgas centru, plānojot *Rail Baltica* apstāšanos blakus Rīgas Centrālajai dzelzceļa stacijai,
- ❖ 2016.gadā noslēdzās izpēte “*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”, kuras laikā tika izstrādāts koncepts *Rail Baltica* stacijas integrācijai ar Rīgas Centrālo staciju, radot multimodālu sabiedriskā transporta mezglu,
- ❖ 2016.gadā noslēdzās starptautiskais metu konkurss “*Rail Baltica* Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglam kompleksas apbūves iecere”, kurā uzvarētāju noteica starptautiska, neatkarīga žūrija, kas izvēlēta no arhitektūras un pilsētplānošanas profesionāļiem, kā arī no iesaistīto institūciju pārstāvjiem. Arhitektūras meta ietvaros tika izstrādāta arhitektoniskā vīzija multimodālā mezgla pārbūvei,
- ❖ Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija apstiprināja būvprojektu minimālā sastāvā, tika saņemtas trīs būvatļaujas, *RB Rail* 2018.gadā apstiprināja *Būvprojektēšanas vadlīnijas*.

Minētā dokumentācija tika apkopota un veidoja vai aktualizēja tehnisko specifikāciju iepirkumā “*Rail Baltica* Rīgas dzelzceļa tilta, uzbēruma un Rīgas Centrālās pasažieru stacijas kompleksās apbūves būvprojekta izstrāde un būvdarbi”. No iepriekš minētā var secināt, ka projekta īstenošanas gaitā *Rail Baltica* projektā iekļautie posmi un objekti iegūst precīzākas un detalizētākas aprises un darbu apjomus, kas kopā ar tirgū vērojamo būvniecības izmaksu pieaugumu, rada būtiskas izmaiņas sākotnēji projektam aplēstajās aktivitāšu izmaksās.

Rail Baltica projektā pastāv risks, ka arī citās aktivitātēs ir iespējamās būtiskas izmaiņas, salīdzinot ar sākotnēji plānotajām izmaksām un darbu apjomiem. Šo risku apstiprina arī Satiksmes ministrijas sniegtā informācija²⁸¹, ka Latvijas nacionālo aktivitāšu noslēgtie lieli iepirkumi līdz šim uzrāda būtisku cenu pieaugumu, taču kopējās iespējamās izmaksas tiks precizētas pēc projektēšanas darbu noslēguma 2022.gadā.

Kā jau iepriekš tika minēts, *Eiropas dzelzceļa līnijas procesa Risku vadība projekta ieviešanā*²⁸², kas apstiprināts 2018.gada februārī, rīks ir risku vadības matrica, kas sastāv no globālajiem projekta riskiem un konkrētu objektu (Rīgas Centrālā stacija un *Rail Baltica* RIX stacija) riskiem. Risku vadības matricai ir tikai viena versija un tā nav aktualizēta²⁸³.

Revīzijā konstatēts, ka risku vadības matricas²⁸⁴ darba lapā par konkrētu objektu (Rīgas Centrālā stacija un *Rail Baltica* RIX stacija) riskiem ir norādīti 26 riski, tai skaitā finanšu, stratēģiskie, apkārtējās vides un tehniskie/operacionālie riski. Tomēr revidentu vērtējumā risku matricā iekļautie riski un to mazināšanas pasākumi ir vispārīgi un aprakstoši un tie varētu atbilst jebkuram objektam, jo tie nesatur specifiskus – konkrētam objektam raksturīgus un aktuālus – riskus. Piemēram:

- ❖ risks – komunikācija un sadarbība starp iesaistītajām pusēm. Kā risku mazinošais pasākums noteikts – nodrošināt projekta komunikācijas un informācijas pasākumu īstenošanu (revīzijā konstatēts, ka starp *Eiropas dzelzceļa līnijām* un izpildītāju notikusi regulāra un aktīva komunikācija, par ko liecina sanāksmju protokoli, vēstules, progresa ziņojumi, paziņojumi par kavējumu. Tomēr desmit mēnešu laikā starp *Eiropas dzelzceļa līnijām*, izpildītāju un SIA “Lattelecom”²⁸⁵ netika atrisināts jautājums par tehniskos noteikumus iegūšanu);

- ❖ risks – nepietiekama noslēgto līgumu izpildes vadība. Kā risku mazinošais pasākums noteikts – projekta vadītājam konsekventi sekot līgumā noteiktā laika grafika, darbu izpildes termiņiem, paveiktā darba atbilstībai darba uzdevumam. Regulāri informēt tiešo vadītāju par līgumu izpildes progresu, novirzēm, kā arī problēmjaudājumiem un to iespējamajiem risinājumiem (revīzijā konstatēts, ka līgums jau ir grozīts trīs reizes un izpildes termiņš līdz 2019.gada jūlijam bija pagarināts par 74 dienām);
- ❖ risks – apgrūtinājumi projekta realizācijas laikā (satiksmes organizācijas apgrūtinājumi, sastrēgumi, iedzīvotāju neapmierinātība u.tml.). Kā risku mazinošais pasākums noteikts – būvdarbu veicēja darbu organizācijas projekta izstrādes laikā pievērst pastiprinātu uzmanību sabiedriskā transporta un gājēju satiksmes organizācijai, nepieļaut nepamatotas atkāpes un nesaskaņotas izmaiņas satiksmes organizācijā būvdarbu laikā. Šim riskam nav noteikts arī atbildīgais par risku mazinošajiem pasākumiem.

Eiropas dzelzceļa līnijas sagatavo un iesniedz Satiksmes ministrijai ikmēneša atskaites, kurās norāda informāciju par aktivitāšu progresu, tai skaitā par riskiem un riskus mazinošiem pasākumiem. Pēc tam šīs atskaites tiek iesniegtas *RB Rail*. Informācija, kas ir norādīta šajās atskaitēs netiek pārceļta uz risku matricu. Piemēram, 2019.gada mēneša atskaitēs pie vairākām aktivitātēm kā viens no riskiem ir norādīta nekustamā īpašuma atsavināšana, tomēr risku matricā šis risks nav identificēts.

Labi pārvaldīta un savstarpēji integrēta risku vadības sistēma ir būtiska sekmīgai Globālā projekta īstenošanai, tāpēc apvienotajā revīzijā ir vērtēta risku vadības sistēma *Rail Baltica* projektā kopumā un sniegti ieteikumi risku un izmaiņu vadības uzlabošanai. Apvienotās revīzijas konstatējumi, secinājumi un ieteikumi skatāmi apvienotās revīzijas ziņojumā.

Ieteikumi

Šajā ziņojumā ir sniegts revidentu vērtējums par jautājumiem, kas kopumā raksturo *Rail Baltica* projekta pārvaldības efektivitāti Latvijā un kas, ņemot vērā projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus Latvijā, nav vērtējama kā projekta mērķiem atbilstoša. Revīzijas secinājumi liecina, ka jāuzlabo Satiksmes ministrijas uzraudzība pār *Eiropas dzelzceļa līnijām* deleģēto uzdevumu izpildi, kā arī risku vadība projektā.

Rail Baltica projekta pārvaldība un aktivitāšu īstenošana Latvijā ir daļa no Globālā projekta un ir cieši saistīta ar visa Globālā projekta efektīvu pārvaldību, tai skaitā, pārējo projekta aktivitāšu savlaicīgu īstenošanu un projekta īstenošanas izmaiņu vadību. Globālā projekta struktūra ir komplicēta, līdz ar to projekta pārvaldība nav vienkārša. Latvijas, Igaunijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotajā revīzijā par *Rail Baltica* projektu ir secināts, ka pastāv trūkumi projekta pārvaldībā, tai skaitā risku un izmaiņu vadībā Globālā projekta līmenī. Minētie trūkumi ir izraisījuši risku, ka projekts pārsniegs CEF finansēšanas līgumos noteikto budžetu un neiekļausies plānotajā laikā. Globālā projekta pārvaldība ir jāuzlabo, lai nodrošinātu efektīvu Globālā projekta īstenošanu un mērķu sasniegšanu līdz 2025.gada beigām.

Apvienotajā revīzijā sniegtie ieteikumi *RB Rail*, projekta nacionālajiem ieviesējiem un valstu labuma guvējiem (Latvijas gadījumā – Satiksmes ministrijai), kā, piemēram:

- ❖ projekta labuma guvējiem būtu jāvienojas – kurš un kad pieņem lēmumus saistībā ar Globālā projekta laika grafiku un budžetu, kā arī par izmaiņu vadību projektā. Būtu jābūt dokumentētam, kādi lēmumi un pasākumi tiek noteikti, lai mazinātu izmaiņu ietekmi;
- ❖ jāturpina izstrādāt vienotu Globālā projekta risku vadības sistēmu, kas ietver atbildības, ziņošanas kārtību un risku mazināšanas pasākumus, lai izvairītos no turpmākiem riskiem projekta mērķu sasniegšanā. *RB Rail*, labuma guvējiem un nacionālajiem ieviesējiem vajadzētu nodrošināt, ka risku vadības sistēma darbojas visos līmeņos, balstoties uz vienotiem principiem;
- ❖ vajadzētu uzlabot atskaišu kvalitāti, attiecībā uz ziņošanu par riskiem un to mazināšanas pasākumiem, izsvērtu lēmumu pieņemšanai,

veicinās Globālā projekta pārvaldības pilnveidošanu kopumā un katrā valstī atsevišķi, sekmējot projekta mērķu sasniegšanu plānotajā laikā un budžetā. Revidentu ieskatā apvienotās revīzijas ieteikumu ieviešana sekmēs arī Satiksmes ministrijas uzraudzības efektivitāti pār Eiropas dzelzceļa līnijām deleģēto uzdevumu izpildi.

Rail Baltica projekta pārvaldības uzlabošanai Latvijā papildus **tiek sniegti pieci ieteikumi Satiksmes ministrijai:**

- ❖ Satiksmes ministrijai pārskatīt deleģēšanas līgumā iestrādāto mehānismu attiecībā uz neattiecināmo izmaksu turpmākas rašanās pārtraukšanu, lai nodrošinātu finanšu disciplīnu un neradītu papildu slogu uz budžeta izdevumiem.
- ❖ Satiksmes ministrijai izstrādāt risku pārvaldības procesu *Rail Baltica* projekta īstenošanas uzraudzībai, kā to paredz *Rail Baltica* projekta nodaļas reglaments²⁸⁶, lai nodrošinātu attiecīgā

procesa caurskatāmību, izsekojamību un pēctecību. Veicot pasākumus ieteikuma ieviešanai, saskaņot tos ar apvienotajā revīzijā sniegto ieteikumu izpildi.

- ❖ Lai sekmētu *Rail Baltica* projekta mērķu sasniegšanu un dažādu projekta vajadzībām izstrādāto metodisko rekomendāciju, ziņojumu, pētījumu un citu dokumentu lietderību un mērķtiecīgu izmantošanu, Satiksmes ministrijai noteikt šāda veida dokumentu izvērtēšanas un pielietošanas kārtību.
- ❖ Satiksmes ministrijai izvērtēt nepieciešamību atjaunot augsta līmeņa vadības darba grupas un/vai starpresoru padomes sēdes, lai veicinātu *Rail Baltica* projektam nozīmīgu jautājumu efektīvu risināšanu, kā arī aktualizēt rīkojumus par to personālsastāvu, lai būtu skaidri definētas lomas un atbildības.
- ❖ Satiksmes ministrijai nodrošināt, ka *Eiropas dzelzceļa līniju* dalībnieku sapulce apstiprina stratēģijas ieviešanas rīcības plānu, kas ietver uzdevumus un par uzdevumiem atbildīgos valdes locekļus, kā to paredz Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi²⁸⁷.

Papildus Valsts kontrole aicina Satiksmes ministriju izvērtēt situāciju, ka *Eiropas dzelzceļa līniju* akcionāru funkcijas daļa attiecībā uz *RB Rail* saimnieciskās un finansiālās darbības uzraudzīšanu varētu tikt svītrotā no deleģēšanas līguma, neaizstājot to ar citiem pasākumiem un/vai alternatīvām, līdz ar to apdraudot *Rail Baltica* projekta efektīvu īstenošanu un uzraudzību.

Eiropas dzelzceļa līnijām tiek sniegts viens ieteikums – pilnveidot risku vadības procesu un definēt risku varbūtības un ietekmes amplitūdas, pie kādām vērtējums ir zems, vidējs vai augsts, kā arī aktualizēt risku matricu, tai skaitā, nosakot risku mazināšanas pasākumus un atbildīgos par risku mazināšanas pasākumu īstenošanu.

Revīzijā atzinīgi novērtēta *Eiropas dzelzceļa līniju* un Satiksmes ministrijas iniciatīva – rosinājums izvērtēt budžeta līdzekļu izlietojuma lietderību gadījumos, kad nepieciešama nekustamo īpašumu atsavināšana sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām.

Valsts kontrole aicinās Ministru kabinetu noteikt nepieciešamās darbības, lai izvērtētu un sniegtu nepieciešamo atbalstu lēmuma pieņemšanā jautājumā par nekustamo īpašumu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām no valsts kapitālsabiedrībām.

Ņemot vērā *Rail Baltica* projekta globālo mērogu, šajā revīzijā un apvienotajā Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ARI revīzijā konstatētos trūkumus projekta pārvaldībā un nepieciešamā finansējuma plānošanā, Valsts kontrole aicinās Ministru kabinetu izveidot sistēmu, kādā tiek kontrolēta un uzraudzīta stratēģiski nozīmīgāko projektu attīstība, vajadzības gadījumā pārņemot atbildīgās ministrijas funkcijas.

Valsts kontrole jau 2018.gadā Ministru prezidentu informēja²⁸⁸, ka:

- ❖ lielo publisko investīciju projektu pārvaldībā regulāri sastopamas problēmas, ko nevar uzskatīt par atsevišķiem, neveiksmīgiem izņēmuma gadījumiem, bet tās ir atzīstamas par sistēmiskām, visaptverošām lielo publisko projektu pārvaldības problēmām. Valsts kontroles iepriekš veiktajās revīzijās ir regulāri konstatējumi un secinājumi par lielo projektu nekvalitatīvo pārvaldību dažādās nozarēs;
- ❖ revīzijas “Budžeta vadības sistēmas efektivitāte: 1.daļa – budžeta plānošanas cikla efektivitātes izvērtējums” ietvaros secināts, ka Finanšu ministrijai nav konkrēta un konsekventa viedokļa par

publisko investīciju portfeli valstī, kā arī Finanšu ministrija nesniedz Saeimai un sabiedrībai uztveramu, pārskatāmu un pilnīgu informāciju par iepriekšējos gados veiktajām un nākamajos gados plānotajām publiskajām investīcijām.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Valsts kontrole jau 2018.gadā aicināja²⁸⁹ Ministru kabinetu pilnveidot publisko investīciju pārvaldības procesu.

Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* viedoklis

Par veikto revīziju

Satiksmes ministrija pozitīvi novērtē revīzijas ziņojumā atspoguļoto informāciju, kas kopumā bija lietderīga un norāda uz vairākiem procesiem, kas būtu jāuzlabo un pilnveidojami, tā veikta īstajā laikā, kad strauji progresē projektēšanas fāze un tiek uzsākta būvniecības fāze.

Eiropas dzelzceļa līnijas atzīst, ka revīzijas gaitā izdarītie secinājumi un ieteikumi neapšaubāmi palīdzēs īstenot *Rail Baltica* projekta īstenošanu un padarīt efektīvāku pārvaldības procesu un piekrīt revīzijas secinājumam, ka *Rail Baltica* projektā iesaistītajām institūcijām ir vēl jāveic ievērojami uzlabojumi, lai panāktu koordinētu un uz rezultātu orientētu darbību, jo īpaši kontekstā ar projekta ieviešanas prasībām.

Par revīzijas secinājumiem

Pamata iemesls Valsts kontroles konstatētajām problēmām bija Satiksmes ministrijas kā atbalsta saņēmēja nepietiekamā kapacitāte, kas tika palielināta/uzlabota 2018.gada 1.decembrī, nodibinot *Rail Baltica* projekta nodaļu.

Eiropas dzelzceļa līnijas atzīst, ka ir īstais brīdis, lai novērstu tos projekta pārvaldības trūkumus, kas radušies laikā no 2014.gada līdz 2019.gadam. Jānorāda, ka kopš 2019.gada, kad Satiksmes ministrijā ir izveidota struktūrvienība projekta ieviešanas vadībai un uzraudzībai, sadarbība kļūst arvien konstruktīvāka un tiek virzīta uz efektīvu lēmumu pieņemšanu.

Revīzijas secinājums par iespējamajiem kavējumiem “robežās no viena līdz četriem gadiem” atsevišķu projekta aktivitāšu īstenošanā ir jāvērtē kā būtisks un norādošs uz iespējamajiem riskiem. Tai pat laikā *Eiropas dzelzceļa līnijas* uzskata, ka joprojām ir iespējams iekļauties noteiktajos projekta īstenošanas termiņos. Piemēram, aktivitāte “Nekustamā īpašuma atsavināšana 1.posms” pēc *Eiropas dzelzceļa līniju* plāna un pašreizējās situācijas vērtējuma tiks pabeigta līdz plānotajam būvdarbu uzsākšanas termiņam objektos “Rīgas centrālā stacija” un “Starptautiskās lidostas “Rīga” stacija”.

Risku vadības modeļa pārbaudi praksē *Rail Baltica* projektā uzsāka 2018.gada otrajā pusē. 2019.gada augustā *Eiropas dzelzceļa līnijas* uzsāka risku vadības procesa pilnveidošanu.

Par revīzijas ieteikumiem

Revīzijas ziņojumā izteiktie ieteikumi ir saprotami un kopumā palīdzēs pilnveidot *Rail Baltica* projekta ieviešanas procesu.

Eiropas dzelzceļa līnijas atzīmē, ka pēc būtības Valsts kontroles ieteikumi ir aktuāli un to savlaicīga īstenošana palīdzēs samazināt projekta ieviešanas riskus un nepieļaut termiņu kavējumus un neattiecināmo izmaksu rašanos.

Par revīzijas ieteikumu ieviešanu

Satiksmes ministrija veiks revīzijas ieteikumu ieviešanas grafikā paredzētās darbības, lai uzlabotu *Rail Baltica* projekta īstenošanas uzraudzību un risku pārvaldību.

Eiropas dzelzceļa līnijas, lai uzlabotu *Rail Baltica* projekta īstenošanas uzraudzību un risku pārvaldību plāno veikt vairākus pasākumus, t.i. uzņēmumu struktūras pārveidošana, *Rail Baltica* projekta risku reģistra un līdz šim ieviesto risku vadības procedūru izvērtējums, projekta ieviešanas risku matricas aktualizēšana, nosakot atbildīgos par risku mazināšanas pasākumu īstenošanu, iespējamo risku saraksta precizēšana un to novēršanas pasākumu plāna izstrāde, *Rail Baltica* projekta ieviešanas atskaišu/pārskatu satura precizēšana, projekta dokumentācijas aprites shēmas sakārtošana, *Rail Baltica* projekta ieviešanas gaitā sagatavotās būvprojektu dokumentācijas un būvdarbu izpilddokumentācijas kontroles sistēmas izvērtējums un pasākumu plāns kontroles sistēmas uzlabošanai un risku novēršanai, nekustamo īpašumu atsavināšanas risku vadības izvērtējums *Eiropas dzelzceļa līniju* struktūrvienībā, ar atsavināšanu saistīto risku novēršanas pasākumu plāna izstrāde, *Eiropas dzelzceļa līniju* finanšu plūsmas (budžeta) plānošanas sistēmas pilnveidošana sadarbībā ar Satiksmes ministriju, kā arī uz *Rail Baltica* projektu neattiecināmo izmaksu finansēšanas un kontroles modeļa ieviešana.

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes

Revīzijas mērķis

Lietderības revīzijas “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” mērķis ir gūt pārlicību, ka dzelzceļa nozares attīstības pasākumu un dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas, modernizācijas un investīciju projektu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs, vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību un infrastruktūras konkurētspējas veicināšanu, kā arī sekmē transporta nozares politikas mērķu sasniegšanu.

Ņemot vērā revīzijas apjomu, kā arī *Rail Baltica* projekta globālo mērogu, tika pieņemts lēmums sagatavot atsevišķu ziņojumu par *Rail Baltica* projekta īstenošanu un pārvaldību Latvijā “Vai Latvijā tiek īstenota efektīva *Rail Baltica* projekta pārvaldība?”. Dzelzceļa nozares attīstības plānošanas un tās ietvaros īstenoto pasākumu un infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu izvērtējums tiks sniegts atsevišķā ziņojumā.

Juridiskais pamatojums

Lietderības revīzija “Vai dzelzceļa nozares investīciju projektu un pasākumu plānošanas un īstenošanas process ir efektīvs un vērsts uz dzelzceļa nozares attīstību?” ir veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2018.gada darba plānu un Pirmā revīzijas departamenta 2018.gada 7.maija revīzijas grafiku Nr.2.4.1-15/2018. Šīs revīzijas ietvaros ir sagatavots ziņojums “Vai Latvijā tiek īstenota efektīva *Rail Baltica* projekta pārvaldība?”, kura sagatavošanā piedalījās revīzijas grupas vadītāja valsts revidente Laila Kikuste un valsts revidente Karina Baranovska.

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Satiksmes ministrija un *Eiropas dzelzceļa līnijas* ir atbildīgas par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms un ierobežojums

Revīzija tika veikta saskaņā ar starptautiskajiem publiskā sektora revīzijas standartiem, kuri atbilst augstāko revīzijas iestāžu starptautiskā kongresa atzītām un apstiprinātām prasībām attiecībā uz augstāko revīzijas iestāžu darbu un kuru atzišanu Latvijā nosaka valsts kontrolieris. Revīzija plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārlicību par jautājumu – vai Latvijā tiek īstenota efektīva *Rail Baltica* projekta pārvaldība.

Revīzija tika veikta par periodu no 2015.gada 1.janvāra līdz 2018.gada 31.decembrim. Dažos gadījumos, lai gūtu pilnīgu priekšstatu atsevišķu revīzijai noteikto kritēriju novērtēšanai, informācija

tika analizēta ārpus norādītā laika posma, tas ir, sākot ar 2014.gadu, kad tika dibinātas *Eiropas dzelzceļa līnijas* un *RB Rail*, un aptver arī 2019.gadu.

Revīzijas apjomā tika iekļauta:

- ❖ Satiksmes ministrija kā *Rail Baltica* projekta koordinators un labuma guvējs Latvijā;
- ❖ *Eiropas dzelzceļa līnijas* kā Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrība, kas īsteno *Rail Baltica* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projektu.

Revīzijā tika iegūta informācija no:

- ❖ Satiksmes ministrijas;
- ❖ Eiropas dzelzceļa līnijām.

Papildus Igaunijas, Latvijas un Lietuvas apvienotajā revīzijā vērtētajiem jautājumiem un sešu darījumu pārbaudēm katras valsts ARI vērtēja arī divus apvienotajā revīzijā izvirzītos galvenos jautājumus un veica darījumu pārbaudes attiecīgās valsts nacionālajā ieviesējā. Ņemot vērā, ka izlasē tika iekļauts un vērtēts *Eiropas dzelzceļa līniju* 2016.gada iepirkums “*Rail Baltica* “Starptautiskās lidostas “Rīga”” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts”, kad daudzi *RB Rail* un nacionālā ieviesēja iekšējie dokumenti vēl nebija izstrādāti un/vai apstiprināti, revīzijā pastāvēja ierobežojums, jo ne visus kritērijus šajā darījumā varēja pārbaudīt (skatīt sadaļu *Iepirkumu organizēšana un līgumu izpildes vadība Rail Baltica projekta īstenošanai Latvijā*).

Ņemot vērā, ka tikai revīzijas ziņojuma saskaņošanas posmā, tas ir, 2019.gada decembrī, tika parakstīti pirmā CEF finansēšanas līguma grozījumi, revīzijas ziņojumā ir apkopota un izmantota informācija par pirmo CEF finansēšanas līgumu līdz grozījumiem.

Revīzijas metodes

Analizēti iekšējie un ārējie tiesību akti.

Veiktas intervijas ar Satiksmes ministrijas un *Eiropas dzelzceļa līniju* atbildīgajiem darbiniekiem.

Analizēti revidējamo vienību iesniegtie dokumenti.

Nacionālās revīzijas vērtēšanas kritēriji

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
3. Vai Latvijā tiek īstenota Rail Baltica projekta mērķiem atbilstoša projekta pārvaldība?		
<p>3.1. Vai Satiksmes ministrija nodrošina savai kompetencei atbilstošu līdzdalību Rail Baltica projektā, lai sekmētu projekta mērķu sasniegšanu un starpvaldību līguma izpildi?</p>	<p>Satiksmes ministrija efektīvi koordinē ar starpvaldību līgumu uzņemto Latvijas saistību izpildi, lai sekmētu līguma mērķa sasniegšanu.</p>	<p>⊗ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Starpvaldību līgumā paredzēto saistību izpildi Latvijā koordinē Satiksmes ministrija, kura ar deleģēšanas līgumu uzdevusi Eiropas dzelzceļa līnijām organizēt Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras izveidi. Satiksmes ministrijā ir vairākas struktūrvienības, kurām noteiktie uzdevumi un to efektīva un savstarpēji saskaņota izpilde varētu sekmēt Rail Baltica projekta mērķu sasniegšanu Latvijā un projektā kopumā. Tomēr Satiksmes ministrijas īstenotās darbības Rail Baltica projekta koordinēšanā Latvijā nav bijušas pietiekami efektīvas, lai nodrošinātu Rail Baltica projekta aktivitāšu Latvijā īstenošanu atbilstoši termiņiem un apjomiem, kas var apdraudēt starpvaldību līgumā un CEF finansēšanas līgumos noteikto saistību izpildi.</p>
	<p>Satiksmes ministrija veicina Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidi, kā to paredz Eiropas dzelzceļa līniju deleģēšanas līgums.</p>	<p>⊗ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Satiksmes ministrija ar deleģēšanas līgumu ir uzdevusi Eiropas dzelzceļa līnijām organizēt Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras izveidi. Lai gan deleģēšanas līgums paredz, ka Satiksmes ministrija savas kompetences ietvaros sniedz Eiropas dzelzceļa līnijām nepieciešamo atbalstu deleģēto uzdevumu izpildei, tomēr Satiksmes ministrija ne visos gadījumos ir rīkojusies atbilstoši savai kompetencei. Piemēram, ministrija ir vilcinājusies ar projekta īstenošanai svarīgu tiesību aktu grozījumu virzīšanu izskatīšanai valdībā (<i>Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikums</i>). Gadījumā, kad Eiropas dzelzceļa līnijas vērsās pie Satiksmes ministrijas kā kapitāla daļu turētāja, Rail Baltica projekta nodaļa sniedzot atbildi neatbildēja pēc būtības, bet norādīja, kas ir attiecīgās nodaļas kompetencē, tādējādi neveicinot rezultatīvu saraksti.</p>
	<p>Satiksmes ministrija savas kompetences ietvaros lēmumus pieņem nevilcinoties un sniedz Rail Baltica projektam nepieciešamo atbalstu.</p>	
	<p>Satiksmes ministrija nepieciešamības gadījumā veic preventīvas darbības, lai mazinātu iespējamās novirzes projekta īstenošanā</p>	<p>⊗ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrija informēja, ka nav iespējams identificēt atsevišķas preventīvas darbības, jo visi procesi jāvērtē kopumā,</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>3.2. Vai Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi ir pilnīga un efektīva, kā arī veicina starpvaldību līgumā noteiktā mērķa sasniegšanu un projekta īstenošanu atbilstoši plānotajam laika grafikam un izmaksām?</p>	<p>Satiksmes ministrija ir izveidojusi efektīvu <i>Rail Baltica</i> projekta pārvaldības modeli Latvijā, tai skaitā projekta mērķiem atbilstošu projekta vadības un kontroles ietvaru.</p>	<p>tomēr tiek gatavoti un analizēti darbspēka tirgus apskati, analizēts būvniecības sektors un pētīts izejmateriālu tirgus. Revīzijā ir secināts, ka, lai gan Satiksmes ministrija <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanas gaitā pakāpeniski ir pilnveidojusi projekta risku vadības pasākumus, tomēr veiktās darbības ir novēlotas un nav bijušas pietiekamas, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus.</p>
		<p>☉ Kritērijs ir izpildīts daļēji. 2012.gadā Baltijas valstu premjerministri, parakstot kopīgu deklarāciju, vienojās izveidot vienu visu trīs Baltijas valstu kopuzņēmumu, kā arī 2012.gadā tika pasūtīts juridiskais pētījums, kurā konstatēts, ka normatīvo aktu specifiskas dēļ visās trīs Baltijas valstīs nepieciešams veidot divpakāpju struktūru, tas nozīmē – Latvijā tika nodibinātas <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i>. Satiksmes ministrija deleģēja <i>Eiropas dzelzceļa līnijām</i> organizēt <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa infrastruktūras izveidi. Noteica atbildīgo struktūrvienību pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību un pār valsts kapitāla daļu uzraudzību, kā arī struktūrvienību, kura nodrošinās atbalsta saņēmēja un uzraudzības iestādes funkcijas. Lai gan Satiksmes ministrija ir izveidojusi <i>Rail Baltica</i> projekta pārvaldības modeli Latvijā, tomēr revīzijā konstatēts, ka ilgstoši netika izstrādāti iekšējie noteikumi, lai nodrošinātu uzraudzības veikšanu pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi un atbalsta saņēmēja funkciju veikšanai. Satiksmes ministrijā deleģētā pārvaldes uzdevuma uzraudzībai piesaistītais personāls ilgstoši ir bijis nepietiekams, deleģēšanas līgumā nav paredzēti instrumenti, kā Satiksmes ministrija varētu atgūt neattiecināmās izmaksas un apturēt to turpmāku rašanos.</p> <p>Revidentu ieskatā, lai īstenotu <i>Rail Baltica</i> projekta mērķiem atbilstošu projekta pārvaldību, Satiksmes ministrija nav efektīvi izmantojusi tādu nozīmīgu Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktu kapitālsabiedrības pārvaldības instrumentu kā, piemēram,</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildi nodrošina, ka <i>Rail Baltica</i> projekts tiek īstenots atbilstoši plānotajam laika grafikam un izmaksām.</p>	<p>☑</p>	<p>kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģija.</p> <p>Tāpat 2014.gadā tika nodibināts kopuzņēmums <i>RB Rail</i>, kur akcionāri vienādās daļās (33,33% katram) ir visu trīs Baltijas valstu nacionālie ieviesēji. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i>, tāpat kā citi akcionāri, komunicē ar <i>RB Rail</i> padomi piedaloties padomes sēdēs kā novērotājs un ar vēstulju starpniecību. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> valde regulāri saņem <i>RB Rail</i> padomes plānoto sanāksmju darba kārtību.</p> <p>Ar <i>RB Rail</i> padomes locekļiem netiek slēgts pilnvarojuma līgums vai parakstīts kāds cits tiesību akts, un padomes locekļus ievēl saskaņā ar Komerclikumu, tas ir tikai akcionāru sapulcei ir tiesības pieņemt lēmumus par padomes locekļu ievēlēšanu un atsaukšanu un komercreģistra iestādei tiek iesniegta padomes locekļa rakstveida piekrišana. <i>RB Rail</i> padome pilda akcionāru līgumā un Komerclikumā dotos uzdevumus.</p>
<p>Satiksmes ministrijas nodrošina, ka amatu savienošanas gadījumos ir ievērotas likuma <i>Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā</i> normas.</p>	<p>☑</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai nodrošinātu projekta mērķa sasniegšanu, Satiksmes ministrija deleģēja <i>Eiropas dzelzceļa līnijām</i> organizēt <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa infrastruktūras izveidi, kā arī noteica atbildīgo struktūrvienību pār deleģētā pārvaldes uzdevuma izpildes uzraudzību un pār valsts kapitāla daļu uzraudzību, kā arī struktūrvienību, kura nodrošinās atbalsta saņēmēja un uzraudzības iestādes funkcijas. Tomēr Satiksmes ministrijas sākotnēji īstenotā uzraudzība neliecina par mērķtiecīgu rīcību un labi pārvaldītu uzraudzības procesu, jo <i>Rail Baltica</i> publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveide nenotiek atbilstoši deleģēšanas līgumos un CEF finansēšanas līgumos noteiktajiem aktivitāšu īstenošanas termiņiem un apjomiem.</p> <p>☑ Kritērijs ir izpildīts. Amatu savienošanas gadījumos ir rakstiska Satiksmes ministrijas valsts sekretāra atļauja savienot amatus.</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?	
<p>Satiksmes ministrijai nodrošina, ka starp projektā iesaistītajām pusēm izveidotais atskaitīšanās modelis neparedz nelietderīgas darbības.</p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts. Satiksmes ministrijai 2018.gada iekšējā auditā tika vērtēts jautājums par atskaitēm, un audita rezultātā uzdots atbildīgajai struktūrvienībai izvērtēt nepieciešamību saglabāt gan mēneša, gan ceturkšņa atskaites. <i>Rail Baltica</i> projekta nodaļa sniedza informāciju, ka atskaitēs ir atšķirīga informācija un tās nepieciešams saglabāt.</p>	
<p>Satiksmes ministrija ir apzinājusi un vērtējusi Igaunijas un Lietuvas atbildīgās ministrijas pieredzi, labo praksi, veiksmes un neveiksmes attiecībā uz <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanas uzraudzību, lai nodrošinātu, ka <i>Rail Baltica</i> projekts tiek īstenots atbilstoši plānotajam laika grafikam un izmaksām.</p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts. Satiksmes ministrija ir apzinājusi Igaunijas un Lietuvas praksi, piemēram, pirms nekustamā īpašuma atsavināšanas uzsākšanas Satiksmes ministrija noslēdza līgumu par pētījumu par īpašumu atsavināšanu un īpašumu tiesību ierobežošanu sabiedrībai nozīmīgas infrastruktūras attīstībai rezultātiem. Pētījumā aplūkota Igaunijas, Lietuvas, Polijas un Vācijas pieredze, norādot uz to, ko varētu izmantot Latvijā. <i>Rail Baltica</i> projekta nodaļa nodibināja kontaktus ar Lietuvas Centrālo projektu vadības aģentūru, kura uzrauga <i>Rail Baltica</i> projekta ieviešanu Lietuvā, un regulāri kontaktējas ar Igaunijas Finanšu ministriju, kura uzrauga <i>Rail Baltica</i> projekta ieviešanu Igaunijas teritorijā. Informācijas apmaiņa tiek nodrošināta Finanšu atskaišu un risku vadības references grupas ietvaros. Sanāksmes notiek ne retāk kā vienu reizi ceturksnī.</p>	
<p>Satiksmes ministrija kā <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> kapitāla daļu turētāja nodrošinājusi ar kapitālsabiedrību saistītās informācijas atklāšanu Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktajā apjomā.</p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts daļēji. Satiksmes ministrija kā valsts kapitāla daļu turētāja <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> nav nodrošinājusi ar kapitālsabiedrību saistītās informācijas atklāšanu savā tīmekļvietnē pilnā apmērā atbilstoši normatīvā akta²⁹⁰ prasībām. Satiksmes ministrija revīzijas laikā, tas ir, 2019.gada 18.decembrī, ir aktualizējusi savā tīmekļvietnē pieejamo informāciju par <i>Eiropas dzelzceļa līnijām</i>, atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma prasībām.</p>	
<p>3.3. Vai Satiksmes ministrija un <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> īsteno tādu risku</p>	<p>Satiksmes ministrija nodrošina, ka visā projekta dzīves ciklā tiek veikta risku vadība saskaņā ar Latvijas standartu "Projektu vadības</p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrija, <i>Eiropas dzelzceļa līnijām</i> deleģējot <i>Rail Baltica</i> publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>vadību, kas veicina <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu atbilstoši mērķim, plānotajam laika grafikam un izmaksām?</p>	<p>vadlīnijas” un starptautiski atzītu projekta vadīšanas metodoloģiju.</p>	<p>izveidi, pakāpeniski deleģējusi arī atbildību par risku vadību aktivitāšu īstenošanas līmenī, kā arī deleģēšanas līgumā iekļauta prasība <i>Eiropas dzelzceļa līnijām</i> nekavējoties informēt Satiksmes ministriju par identificētajiem riskiem <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanā un sagatavot risku mazināšanas plānu, kuru apstiprina Satiksmes ministrija un ikmēneša atskaitēs tiek iekļauta īsa informācija par aktivitāšu riskiem un riskus mazinājošajiem pasākumiem, tomēr līdz 2019.gada oktobrim Satiksmes ministrija nav apstiprinājusi nevienu risku mazināšanas plānu, kā arī nav izstrādājusi iekšējos noteikumus, kuri ietvertu <i>Rail Baltica</i> projekta risku pārvaldības procesu, kā to nosaka reglaments²⁹¹ u.tml.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ir identificējušas riskus un noteikušas to mazināšanas vai novēršanas pasākumus, iepilninojušas pietiekamu attiecīgās aktivitātes ilgumu.</p>	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Kopumā <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izstrādāts ietvars <i>Rail Baltica</i> projekta risku vadībai. Riski ir identificēti un iekļauti risku matricā, stratēģijā un atskaitēs. Risku matricai ir tikai viena versija, un tā nav aktualizēta, risku mazināšanas pasākumi satur vispārīgu informāciju, vairākos gadījumos nav norādīts atbildīgais par risku mazināšanas pasākumu īstenošanu un termiņš, kādos tas jā dara. Lai gan <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ikdienā veic risku vadības un mazināšanas pasākumus, tomēr tie nav bijuši pietiekami efektīvi, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus.</p>	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> veikušas risku mazināšanas vai novēršanas plānotos pasākumus, un sākotnēji identificētie riski nav iestājušies.</p>	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i>, īstenojot <i>Rail Baltica</i> projektu, ikdienā veic risku vadības un mazināšanas pasākumus, tomēr tie nav bijuši pietiekami efektīvi, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus.</p>	
<p>Satiksmes ministrijas īstenošanā projektu risku uzraudzība un regulāri veiktā projektos apzināto risku un to vadības pasākumu efektivitātes analīze nodrošina, ka projekts tiek īstenots atbilstoši plānotajam laika grafikam un izmaksām.</p>	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan Satiksmes ministrija <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanas gaitā pakāpeniski ir pilnveidojusi projekta risku vadības pasākumus, tomēr veiktās darbības ir novēlotas un nav bijušas pietiekamas, lai novērstu projekta aktivitāšu īstenošanas kavējumus.</p>	

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>Nekustamā īpašuma atsavināšana notiek saskaņā ar Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumu, un atbilstoši finansējumam.</p>	<p>☑</p>	<p>Līdz 2019.gada oktobrim Satiksmes ministrija nav apstiprinājusi nevienu risku mazināšanas plānu, kā arī nav izstrādājusi iekšējos noteikumus, kuri ietvertu <i>Rail Baltica</i> projekta risku pārvaldības procesu, kā to nosaka reglaments²⁹².</p> <p>Kritērijs ir izpildīts. Lai gan līdz 2019.gada oktobrim nav pilnībā pabeigts neviens nekustamā īpašuma atsavināšanas process, tomēr tiktāl īstenotās darbības atsavināšanā tiek organizētas saskaņā ar Atsavināšanas likuma nosacījumiem, tai skaitā:</p> <ul style="list-style-type: none"> - īpašniekiem tiek nosūtīti paziņojumi par īpašuma atsavināšanas nepieciešamību sabiedrības vajadzību nodrošināšanai; - atlīdzības noteikšanai ir izveidota atlīdzības noteikšanas komisija; - atlīdzību par atsavināmo nekustamo īpašumu nosaka ņemot vērā sertificēta nekustamā īpašuma vērtētāja vērtējumu.
<p>Satiksmes ministrija vērtējusi nekustamo īpašumu atsavināšanas lietderību un likumību, atsavinot nekustamo īpašumu no Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām.</p>	<p>☑</p>	<p>Kritērijs ir izpildīts. Satiksmes ministrija 2018.gada aprīlī ir sniegusi priekšlikumus grozījumiem tiesību aktā²⁹³, papildinot to ar nosacījumiem, kuriem iestājoties publiska persona var bez atlīdzības iegūt īpašumā sabiedrības vajadzību nodrošināšanai nekustamo īpašumu, kas iepriekš atsavināts publiskas personas kapitālsabiedrībai, nododot to bez atlīdzības vai ieguldot kapitālsabiedrības pamatkapitālā. Satiksmes ministrija ir paudusi viedokli, ka ja netiek paredzēts speciāls regulējums šādiem gadījumiem, tad valstij būtu pienākums vairākkārt samaksāt par vienu un to pašu īpašumu, kurš nepieciešams publiskai funkcijai, tādējādi nelietderīgi tērējot ierobežotos valsts budžeta līdzekļus.</p>

Apvienotās revīzijas vērtēšanas kritēriji

Šajā daļā sniegti revidentu vērtējumi tikai par tiem apvienotās revīzijas kritērijiem, kas attiecas uz *Eiropas dzelzceļa līnijām* (skatīt ziņojuma sadaļu *Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotā revīzija*).

Pārējie kritēriji apkopotā veidā ir izklāstīti apvienotās revīzijas ziņojumā “Implementation of Rail Baltica project. Is there a plan for financing and a framework in place for procurement and contract management for the implementation of the Rail Baltica project?”.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
1. Vai Rail Baltica projekta iepirkumu modelis ir efektīvs un sekmē projekta efektīvu un ekonomisku īstenošanu?		
1.1. Vai ir noteikti pienākumi, atbildības un galvenās aktivitātes efektīvai un ekonomiskai projekta iepirkumu vadībai?	<i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> iepirkumu organizēšanas kārtība nosaka izmaiņu pārvaldības plānu, kas ietver ziņošanas noteikumus un nosaka lēmumu pieņemšanas procedūru un atbildīgos, ja mainās laika grafiks, budžets un tvērums.	☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izstrādāts process, kas nosaka iesaistīto pušu reaģēšanas kārtību izmaiņu gadījumā, tāpat ir noteikts, kas ir atbildīgs par ziņošanu un lēmumu pieņemšanu.
1.2. Vai <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> efektīvi seko <i>Rail Baltica</i> projekta iepirkumu modelim?	<i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izstrādājusi vadlīnijas iepirkumu veikšanai, tostarp izmaiņu pārvaldībā, un šīs vadlīnijas tiek ievērotas.	☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir apstiprināti iekšējie noteikumi un vadlīnijas iepirkumu veikšanai, tai skaitā izmaiņu pārvaldībai. Revīzijā pārbaudītā iepirkuma procedūra tika uzsākta 2016.gadā, tas ir, pirms attiecīgo iekšējo noteikumu un vadlīniju apstiprināšanas.
	<i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir noteikusi iepirkuma dokumentācijas prasības, un šīs prasības ir ievērotas.	☑ Kritērijs ir izpildīts. Iepirkumu dokumentācijas prasības ir noteiktas, un tās tiek ievērotas.
	<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> iepirkumu veikšanai nepieciešamā informācija tiek sniegta saskaņā ar <i>Rail Baltica</i> projekta iepirkumu modeli noteiktajiem informācijas apmaiņas noteikumiem.	☑ Kritērijs ir izpildīts. Iepirkumu veikšanai nepieciešamā informācija tiek sniegta saskaņā ar <i>Rail Baltica</i> projekta iepirkumu modeli noteiktajiem informācijas apmaiņas noteikumiem.
	<i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izstrādājusi ziņošanas noteikumus, lai nekavējoties informētu valdi un akcionārus par būtiskām izmaiņām iepirkumos vai iepirkumu plānā. Noteikumi tiek ievēroti būtisku izmaiņu gadījumos.	☑ Kritērijs ir izpildīts. Ziņošanas kārtība ir izveidota, informācija par būtiskām pārmaiņām iepirkumos vai iepirkumu plānā tiek nekavējoties paziņota valdei un akcionāriem (ziņojumi, ikmēneša pārskati) un ziņošanas noteikumi ir ievēroti gadījumos, kad notikušas būtiskas izmaiņas.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju vadība ir izstrādājusi iepirkumu plānu ar atbildīgajiem visām darbībām, šis plāns tiek ievērots un visas izmaiņas, kas veiktas līdz 30.06.2018., ir novērtētas, dokumentētas un pamatotas.</i></p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts. Iepirkumu plāns ir izstrādāts, kā arī ir noteikta iepirkumu plāna veidošanas un grozīšanas kārtība, kas tiek ievērota. Par aktivitātes īstenošanu atbildīgais speciālists ir norādīts ikmēneša pārskatos sadaļā <i>Activity responsibility</i>. Izmaiņas iepirkumu plānā tiek novērtētas ievadot aktualizēto informāciju <i>Gantt chart</i>, kas satur aktivitāšu plānotos un faktiskos ieviešanas termiņus, kā arī sasaisti ar citu aktivitāšu termiņiem.</p>	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas ir noslēgusi līgumus saskaņā ar iepirkuma noteikumiem.</i></p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts daļēji. Revīzijā pārbaudītajā iepirkumā konstatēts, ka līgums par projektēšanas darbu un autoruzraudzības veikšanu ir noslēgts saskaņā ar iepirkumu noteikumiem, savukārt līgumcena pārsniedza sākotnēji paredzēto līgumcenu vairāk nekā divas reizes. Pirms līguma noslēgšanas izmaiņas tika saskaņotas ar Satiksmes ministriju un <i>RB Rail</i>, kā arī saskaņota finansējuma pārdale, projektēšanas aktivitāšu ietvaros nepārsniedzot kopējo projektēšanas darbiem piešķirto finansējumu.</p>	
<p>1.3. Vai <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> efektīvi pārvalda ar iepirkumiem saistītos riskus?</p>	<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas ir identificējušas un novērtējušas visus ar iepirkumiem saistītos paredzamos riskus, kā arī noteikušas to prioritātes.</i></p> <p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas ir atbilstoši rīkojušās, lai mazinātu būtiskus riskus, kas varētu ietekmēt iepirkumu plāna izpildi vai <i>Rail Baltica</i> projekta laika grafiku, budžetu un tvērumu.</i></p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts. Revīzijā pārbaudītajā iepirkumā bija identificēti riski. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> nosaka un īsteno risku mazinošos pasākumus, tomēr iespēja ietekmēt riska faktoros ir ierobežota. Kā to apliecina arī revīzijā pārbaudītā iepirkumu norises analīze, faktiskā iepirkuma īstenošana atkarīga ne tikai no vadlīniju un iekšējo noteikumu ievērošanas <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i>, bet arī no pārējo <i>Rail Baltica</i> projektā iesaistīto pušu savlaicīgas un sekmīgas aktivitāšu izpildes nodrošināšanas, tai skaitā efektīvas risku pārvaldības visā <i>Rail Baltica</i> projektā.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas ir izstrādājušas ziņošanas noteikumus, kas risku pārvaldītājiem uzliek pienākumu regulāri ziņot vadībai par risku pārvaldību.</i></p>	<p><i>Izmaiņu pārvaldības vadlīnijas iekļauj skaidrus ziņošanas noteikumus, kuriem jāseko risku iestāšanās gadījumā.</i></p>	☑	<p>Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izstrādāti ziņošanas noteikumi, izveidota risku matrica. Izveidotais risku vadības process paredz ziņošanu par risku vadības progresu Projektu ieviešanas departamenta direktoram. Tiek rīkotas iknedēļas departamentu iekšējās sanāksmes, kurās tiek apspriestas arī problēmas, tai skaitā riski.</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>Gadījumos, kad ir notikušas būtiskas izmaiņas <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> iepirkumos, kas var ietekmēt <i>Rail Baltica</i> projekta iepirkumu modeļa grafiku, budžetu vai tvērumu, <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> valde ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - analizējusi izmaiņu ietekmi, tai skaitā ietekmi uz <i>Rail Baltica</i> projektu; - analizējusi izmaiņu cēloņus un to, vai tie ir pamatoti, vai ir veikti pasākumi, lai mazinātu izmaiņu negatīvās sekas. 	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> vērtē izmaiņu cēloņus un pamatotību. Vērtēšanas procesā ir iesaistīti <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> departamentu darbinieki un valde iepazīstas ar sagatavoto informāciju un izlemj – akceptēt izmaiņas vai nē.</p>	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ir sekojušas <i>Rail Baltica</i> projekta iepirkumu modelim, iekšējām izmaiņu pārvaldības vadlīnijām, tai skaitā līdz 30.06.2018.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izmaiņas <i>Rail Baltica</i> projekta izmaksās kopumā nepārsniedz 5%; - <i>Rail Baltica</i> projekta galīgo termiņu ir iespējams sasniegt. 	<p>☒ Kritērijs nav izpildīts. Nozīmīgākie <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> īstenotie <i>Rail Baltica</i> projekta aktivitāšu iepirkumi nav veikti plānotajā laika grafikā un pirmajā CEF finansēšanas līgumā plānotajā finansējuma apmērā, tādējādi arī kopējais <i>Rail Baltica</i> projekta pirmajā CEF finansēšanas līgumā paredzētais gala termiņš var netikt sasniegts un atsevišķas aktivitāšu faktiskās izmaksas, iespējams, pārsniegs sākotnēji plānotās izmaksas.</p>	
<p>1.4. Vai <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> efektīvi uzrauga <i>Rail Baltica</i> projekta iepirkumus?</p>	<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izstrādājusi kvalitātes vadības (kontroles) mehānismus, lai nodrošinātu lielu/nozīmīgu iepirkumu kvalitāti, un šie kvalitātes kontroles mehānismi ir ievēroti.</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izveidojusi kvalitātes vadības (kontroles) mehānismu. Kvalitātes kontrole tiek nodrošināta.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izveidojusi uzraudzības un ziņošanas sistēmu, kur regulāri jāsniedz informācija vadībai par iepirkumu plāna izpildi, tā tiek ievērota.</p> <p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība un akcionāri ir izveidojuši ziņošanas kārtību, lai informācija par iepirkumu plāna izpildi tiktu regulāri paziņota valdei un akcionāriem, un šī kārtība tiek ievērota.</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Rail Baltica</i> projektā kopumā, tai skaitā <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i>, ir izveidota uzraudzības un ziņošanas kārtība, kas paredz regulāru ziņošanu par izpildi, tai skaitā par iepirkuma plāna izpildes progresu, un šī kārtība tiek ievērota.</p>	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība un akcionāri ir pasūtījuši iekšējo auditu,</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> struktūrā ir iekļauts eksperts iekšējās</p>	

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>lai novērtētu līgumu slēgšanas izpildi un atkarībā no rezultātiem nekavējoties tiek veikta trūkumu novēršana.</p>		<p>kontroles jautājumos, iekšējie auditi nav veikti. 2018.gadā Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļa veica auditu par deleģēto uzdevumu izpildi, kā arī auditus veic <i>RB Rail</i> un Inovācijas un tīklu izpildaģentūra (INEA).</p>
<p>2. Vai Rail Baltica projekta līgumu slēgšanas modelis ir efektīvs un sekmē projekta efektīvu un ekonomisku īstenošanu?</p>		
<p>2.1. Vai ir noteikti pienākumi, atbildības un galvenās aktivitātes efektīvai līgumu pārvaldībai?</p>	<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> līgumu slēgšanas kārtība nosaka izmaiņu pārvaldības plānu, kas ietver ziņošanas noteikumus un nosaka lēmumu pieņemšanas procedūru un atbildīgos, ja līgumā mainās laika grafiks, budžets vai tvērums.</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts daļēji. Lai gan <i>Rail Baltica</i> projekta līgumu slēgšanas modelis nosaka izmaiņu vadības plānu, tai skaitā tas ir noteikts arī <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> iekšējos dokumentos, tomēr gadījumos, kad <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> uzskata, ka izmaiņas ir nebūtiskas, informācija par izmaiņām līgumos netiek ziņota Satiksmes ministrijai. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> iekšējos noteikumos ir noteikti atbildīgie par līguma vadību, tai skaitā, par grozījumu veikšanu, to pamatotības novērtēšanu un ziņošanu par izmaiņām.</p>
<p>2.2. Vai <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> efektīvi seko <i>Rail Baltica</i> projekta līgumu slēgšanas modelim?</p>	<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izstrādājusi vadlīnijas, kā uzraudzīt līgumu izpildi, tai skaitā izmaiņu pārvaldību, un šīs vadlīnijas tiek ievērotas.</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izstrādātas vadlīnijas līgumu izpildes pārvaldībai, tai skaitā izmaiņu pārvaldībai. Vadlīnijas tika ievērotas daļēji, jo atsevišķos gadījumos atskaitēs nav atspoguļota informācija par veiktajiem līgumu grozījumiem.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir noteikusi līgumu dokumentācijas prasības, un šīs prasības ir ievērotas.</p>		<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izveidotas vadlīnijas līgumu izpildes pārvaldībai un dokumentācijai. Prasības tiek ievērotas.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> līgumu izpildes uzraudzībai nepieciešamā informācija tiek sniegta saskaņā ar <i>Rail Baltica</i> projekta līgumu slēgšanas modelī noteiktajiem informācijas apmaiņas noteikumiem.</p>		<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izveidota līgumu uzraudzībai nepieciešamā informācijas sniegšanas un apmaiņas kārtība, kas atbilst <i>Rail Baltica</i> projekta līgumu slēgšanas modelī noteiktajiem informācijas sniegšanas noteikumiem.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izstrādājusi līgumu plānu un noteikusi atbildīgos par katra līguma izpildi, šis plāns tiek ievērots, un visas izmaiņas, kas veiktas līdz</p>		<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> izstrādā iepirkumu plānu, kurā paredzētie iepirkumi noslēdzas ar līgumiem. Katras aktivitātes, līdz ar to katra iepirkuma atbildīgais ir noteikts <i>Eiropas dzelzceļa</i></p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
	30.06.2018. ir tikušas novērtētas, dokumentētas un pamatotas.	<i>līniju</i> mēneša atskaitēs. Izmaiņas līgumos tiek īstenotas saskaņā ar <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> izstrādāto projekta aktivitātes ieviešanas procesu.
	<i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izveidota ziņošanas kārtība, lai informācija par būtiskām pārmaiņām līgumā vai līguma slēgšanas plānā tiktu savlaicīgi paziņota valdei vai akcionāriem. Kārtība tiek ievērota gadījumos, kad ir notikušas būtiskas izmaiņas.	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> ir izveidota iekšējās ziņošanas kārtība līgumu izpildes problēmu vai kavējumu gadījumos. Aktivitāšu progress, kavējumi, kavējumu iemesli, izmaiņas tiek atspoguļotas <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> ikmēneša atskaitēs, kuras tiek pārsūtītas Satiksmes ministrijai. Piemēram, 2018.gada mēneša atskaitēs ir īsi atspoguļots līguma izpildes progress, norādītas līguma izpildes problēmas, bet nevienā no atskaitēm netika minēta informācija par veiktajiem līguma grozījumiem, jo tie tika novērtēti kā nebūtiski.</p>
2.3. Vai <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> efektīvi pārvalda ar līgumu izpildi saistītos riskus?	<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ir identificējušas un novērtējušas visus ar līgumu pārvaldību saistītos paredzamos riskus, kā arī noteikušas to prioritātes.	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> izstrādāja risku vadības procesu un noteica risku vadības instrumentu - risku matricu, tomēr risku matrica netiek aktualizēta, matricā iekļauti riski un risku mazinošie pasākumi ir vispārīgi.</p>
	<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ir atbilstoši rīkojušās, lai mazinātu būtiskākos riskus, kuri varētu ietekmēt noslēgto līgumu īstenošanu vai <i>Rail Baltica</i> projekta budžetu, laika grafiku un tvērumu.	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> īsteno risku mazināšanas pasākumus, tomēr īstenojamie pasākumi nav pietiekami, jo dažos gadījumos riski ir iestājušies un faktiski <i>Rail Baltica</i> projekta aktivitātes netiek īstenotas atbilstoši projekta sākotnējam un līgumā noteiktajam laika grafikam, kā arī netiek īstenotas atbilstoši līguma grozījumos noteiktajam laika grafikam.</p>
	<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ir izstrādājušas ziņošanas noteikumus, kas risku pārvaldītājiem uzliek pienākumu regulāri ziņot vadībai par risku pārvaldību.	<p>⊙ Kritērijs ir izpildīts daļēji. <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i> tiek veidota risku matrica. Papildus tiek sniegtas ikmēneša atskaites, norādot gan aktivitātes īstenošanas progresu, gan riskus un risku mazināšanas pasākumus. Trūkumi risku iekļaušanā atskaitēs un atbilstošu risku mazināšanas pasākumu veidošanā neliecina, ka vadība saņem korektu un objektīvu informāciju par riskiem.</p>

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
Izmaiņu pārvaldības vadlīnijas iekļauj skaidrus ziņošanas noteikumus, kuriem jāseko risku iestāšanās gadījumos.	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> izveidotais risku vadības process paredz ziņošanu par risku vadības progresu Projektu ieviešanas departamenta direktoram. Tiek rīkotas iknedēļas departamentu iekšējās sanāksmes, kurās tiek apspriestas arī problēmas, tai skaitā riski.</p>	
<p>Gadījumos, kad ir notikušas būtiskas izmaiņas <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> līgumā, kas var ietekmēt <i>Rail Baltica</i> projekta līgumu slēgšanas modeļa grafiku, budžetu vai tvērumu, <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> valde ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - analizējusi izmaiņu ietekmi, tai skaitā ietekmi uz <i>Rail Baltica</i> projektu kopumā; - analizējusi izmaiņu cēloņus un to, vai tie ir pamatoti, vai ir veikti pasākumi, lai mazinātu izmaiņu negatīvās sekas. 	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> vērtē izmaiņu cēloņus un pamatotību. Vērtēšanas procesā ir iesaistīti <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> departamentu darbinieki, valde iepazīstas ar sagatavoto informāciju un vai nu akceptē izmaiņas, vai nē.</p>	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> ir sekojušas <i>Rail Baltica</i> projekta līgumu slēgšanas modelim, iekšējām izmaiņu pārvaldības vadlīnijām, tai skaitā līdz 30.06.2018.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izmaiņas <i>Rail Baltica</i> projekta izmaksās kopumā nepārsniedz 5%; - <i>Rail Baltica</i> projekta galīgo termiņu ir iespējams sasniegt. 	<p>⊗ Kritērijs nav izpildīts. Nozīmīgākie <i>Eiropas dzelzceļa līniju Rail Baltica</i> projekta aktivitāšu iepirkumi nav veikti plānotajā laika grafikā un pirmajā CEF finansēšanas līgumā plānotajā finansējuma apmērā, tādējādi arī kopējais <i>Rail Baltica</i> projekta pirmajā CEF finansēšanas līgumā paredzētais gala termiņš netiks sasniegts un atsevišķas aktivitāšu faktiskās izmaksas pārsniedz sākotnēji plānotās izmaksas.</p>	
<p>2.4. Vai <i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i> efektīvi uzrauga līgumus?</p>	<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izstrādājusi kvalitātes vadības (kontroles) mehānismus, lai garantētu lielu/nozīmīgu līgumu kvalitāti, un šie kvalitātes kontroles mehānismi ir ievēroti.</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izveidojusi kvalitātes vadības (kontroles) mehānismu. Kvalitātes kontrole tiek nodrošināta.</p>
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība ir izveidojusi uzraudzības un ziņošanas sistēmu, kur regulāri jāsniedz informācija vadībai par līgumu slēgšanas plāna izpildi, tas tiek ievērots.</p>	<p>☑ Kritērijs ir izpildīts. <i>Rail Baltica</i> projektā kopumā, tai skaitā <i>Eiropas dzelzceļa līnijās</i>, ir izveidota uzraudzības un ziņošanas kārtība, kas paredz regulāru ziņošanu par izpildi, tai skaitā par līgumu izpildes progresu, un šī kārtība tiek ievērota.</p>	
<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju</i> vadība un</p>		

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts/sasniegts daļēji?
<p>akcionāri ir izveidojuši ziņošanas kārtību, lai informācija par līgumu slēgšanas izpildi tiktu regulāri paziņota vadībai un akcionāriem, un šī kārtība tiek ievērota.</p>	<p><i>Eiropas dzelzceļa līniju vadība un akcionāri ir pasūtījuši iekšējo auditu, lai novērtētu līgumu slēgšanas izpildi un atkarībā no rezultātiem nekavējoties tiek veikta trūkumu novēršana.</i></p>	<p>☺ Kritērijs ir izpildīts. <i>Eiropas dzelzceļa līniju struktūrā ir iekļauts eksperts iekšējās kontroles jautājumos. 2018.gadā Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļa veica auditu par deleģēto uzdevumu izpildi. Papildus auditus veic arī <i>RB Rail</i>.</i></p>

Sektora vadītāja

L.Reine

Departamenta direktore

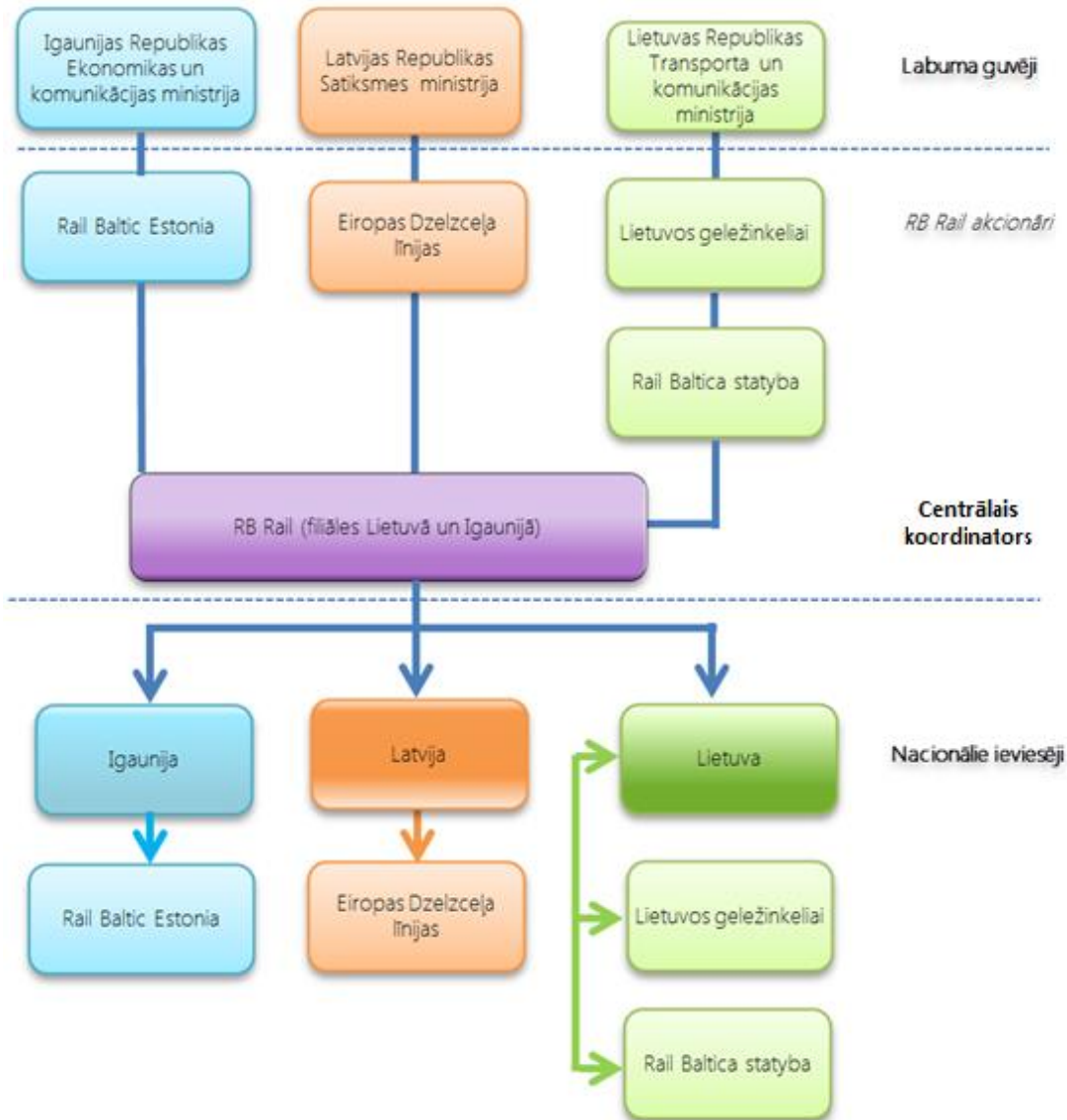
I.Kalvāne

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI
PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Termini un skaidrojumi

Sāsinājums/ termins	Skaidrojums
ASR	Aktivitāšu statusa gada atskaitēs “Action Status Report”
Atsavināšanas likums	Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums
Atsavināšanas plāns	2017.gadā izstrādātais <i>Rail Baltica</i> projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns.
ARI	Augstākās revīzijas iestādes
Borenius ziņojums	Zvērinātu advokātu biroja “Borenius” ziņojums “Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā”
CEF finansēšanas līgums	Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta līdzfinansējuma līgums
<i>Eiropas dzelzceļa līnijas</i>	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas”
Iepirkums	Iepirkums “ <i>Rail Baltica</i> “Starptautiskās lidostas “Rīga”” dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts”
LĪVA	Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācija
Metodiskās rekomendācijas	Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācijas izstrādātās metodiskās rekomendācijas taisnīgas atlīdzības noteikšanai par sabiedrības vajadzībām atsavināmiem nekustamiem īpašumiem projekta <i>Rail Baltica</i> vajadzībām
<i>RB Rail</i>	Akciju sabiedrība “RB Rail”
TEN-T	Eiropas Transporta tīkls (<i>Trans-European Transport Network</i>)

1.pielikums. *Rail Baltica* projekta ieviešanas struktūra.



2.pielikums. Eiropas dzelzceļa līniju īstenoto aktivitāšu iespējamās beigu datumu izmaiņas.

Aktivitātes numurs CEF finansēšanas līgumos	Aktivitātes sākuma datums CEF finansēšanas līgumā	Aktivitātes beigu datums CEF finansēšanas līgumā	Plānotais aktivitātes beigu datums saskaņā ar 2019.gada augusta atskaiti	Nepieciešamais aktivitātes beigu datuma grozījums, dienās	Vai aktivitāte ir pabeigta?
A15 Nekustamā īpašuma atsavināšanas plāns	01.01.2016.	01.07.2017.	29.09.2017.	+ 90	Jā
A16 Tehniskā risinājuma tehniskais novērtējums	01.07.2016.	31.12.2018.	31.12.2021.	+ 1096	Nē
A21 Detalizēts tehniskais projekts – Rīgas Centrālais dzelzceļa mezgls un ar to saistītā infrastruktūra	01.01.2016.	31.12.2018.	31.05.2021.	+ 882	Nē
A22 Detalizēts tehniskais projekts – starptautiskās lidostas “Rīga” stacija un ar to saistītā infrastruktūra	01.01.2016.	31.12.2018.	31.12.2019.	+ 365	Nē
A23 Detalizēts tehniskais projekts – dzelzceļa līnija Latvijas centrālā daļa	01.01.2016.	31.12.2018.	31.05.2021.	+ 882	Nē
A28 Būvniecība – Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītā infrastruktūra	30.07.2018.	31.12.2020.	31.12.2024.	+ 1461	Nē
A29 Būvniecība – starptautiskās lidostas “Rīga” stacija un ar to saistītā infrastruktūra	31.05.2018.	31.12.2020.	31.12.2023.	+ 1095	Nē
A30 Būvniecība – dzelzceļa līnija Latvijas centrālajā daļā: savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”, 1.posms	31.08.2018.	31.12.2020.	31.12.2022.	+ 730	Nē
A33 Nekustamā īpašuma atsavināšana, 1.posms	01.10.2016.	31.12.2019.	31.12.2022.	+ 1096	Nē
A36 Projekta īstenošanas atbalsta pasākumi	01.08.2015.	31.12.2020.	31.03.2022.	+ 455	Nē

Aktivitātes numurs CEF finansēšanas līgumos	Aktivitātes sākuma datums CEF finansēšanas līgumā	Aktivitātes beigu datums CEF finansēšanas līgumā	Plānotais aktivitātes beigu datums saskaņā ar 2019.gada augusta atskaiti	Nepieciešamais aktivitātes beigu datuma grozījums, dienās	Vai aktivitāte ir pabeigta?
A38 Būvniecības uzraudzība no pasūtītāja puses	01.09.2018.	31.12.2020.	31.03.2022.	+ 455	Nē
A41 Komunikācija un sabiedrisko attiecību plāns ar sabiedrību	01.01.2016.	31.12.2020.	31.12.2020.	-	Nē
B05 Arheoloģiskā izpēte Latvijas teritorijā, 1.posms	01.06.2016.	01.09.2018.	15.02.2019.	+ 167	Jā
B06 Izpēte par dzelzceļa būvniecības ietekmi uz gaisa satiksmes pakalpojumiem lidostā	01.03.2016.	31.05.2017.	07.12.2017.	+ 190	Jā
B15 Projekta īstenošanas atbalsta pasākumi	01.03.2016.	31.12.2018.	30.06.2019.	+ 181	Jā
C04 Vangažu infrastruktūras apkopes punkta būvprojekta izstrāde	01.01.2018.	31.12.2023.	31.12.2023.	-	Nē
C05 Detalizēts tehniskais projekts – Latvijas ziemeļu daļai (1.kārta) līdz Vangažu apkopes punktam	01.01.2018.	31.10.2020.	31.12.2021.	+ 426	Nē
C06 Paplašinātais ietekmes uz vidi novērtējums <i>Rail Baltica</i> kravu stacijai Salaspilī	01.09.2017.	31.12.2020.	31.12.2021.	+ 365	Nē
C09 Projekta īstenošanas atbalsta pasākumi	06.02.2017.	31.12.2023.	31.12.2023.	-	Nē
C10 Būvniecības uzraudzība no pasūtītāja puses	01.06.2018.	31.12.2023.	31.12.2023.	-	Nē

Atsauces

- ¹ Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (apstiprināta Saeimā 10.06.2010.).
- ² Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam (apstiprināts 20.12.2012. Saeimā) un Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683 un Ministru kabineta 27.02.2018. rīkojumu Nr.73).
- ³ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027.gadam (pirmā redakcija publiskajai apspriešanai), https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/2019-10/20190927_NAP_2021_2027_1_redakcija_publiskajai_apspriesanai_FINAL.pdf, skatīts 08.10.2018.
- ⁴ *Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis, Final Report*, 30.04.2017., http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf, skatīts 08.10.2019.
- ⁵ Desmit Rail Baltica projekta ieguvumi, <http://www.railbaltica.org/lv/benefits/>, skatīts 06.12.2019.
- ⁶ 06.09.2018. līgums starp Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstākajām revīzijas iestādēm par apvienoto revīziju.
- ⁷ Ministru kabineta 18.08.2014. rīkojums Nr.431 “Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” dibināšanu”.
- ⁸ 06.06.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītāja elektroniski sniegtā informācija.
- ⁹ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43.panta trešā daļa.
- ¹⁰ 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ¹¹ 30.06.2017. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” vēstule Nr.NOS-384 “Par “Rail Baltica” projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plānu”.
- ¹² 19.11.2015. parakstīts Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) līdzfinansējuma līgums Nr.INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990.
- ¹³ Latvijas centrālā daļa – Rīgas pilsēta, Mārupes novads, Olaines novads, Ķekavas novads, Stopiņu novads, Salaspils novads, Baldones novads. Teritorijas definējums no SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas “2017.gadā izstrādātā “Rail Baltica” projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plāna.
- ¹⁴ Aktivitātes īstenošanas progress noteikts kā izlietotā finansējuma attiecība (procentos) pret kopējo piešķirto finansējumu.
- ¹⁵ Eiropas Komisijas 26.10.2018. lēmums, <http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2018/10/c-2018-6969-rail-baltica.pdf>, skatīts 29.10.2019
- ¹⁶ Borenius izstrādāts galaziņojums “Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā”.
- ¹⁷ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 “Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā” 12.punkts.
- ¹⁸ Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglamenta Nr.01-01/9 “*Rail Baltica* projekta nodaļas reglaments” 9.6.apakšpunkts.
- ¹⁹ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 09.02.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/46 “Par būvprojektēšanas un autoruzraudzības pakalpojumu saņemšanu “*Rail Baltica* “Starptautiskā lidosta “Rīga”” dzelzceļa stacijas saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts””.
- ²⁰ *Rail Baltica* tapšanas vēsture, <http://edzl.lv/lv/par-rail-baltica/rail-baltica-tapsanas-vesture>, skatīts 14.11.2019.
- ²¹ Revīzijas kontekstā termins “labuma guvējs” (*beneficiary*) ir *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistītās valstis – Igaunija, Latvija un Lietuva – kas ir Eiropas Savienības atbalsta galējā labuma guvējas.
- ²² Ministru kabineta 18.08.2014. rīkojums Nr.431 “Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” dibināšanu”.
- ²³ Ministru kabineta 03.11.2015. noteikumi Nr.639 “Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums””.
- ²⁴ Ministru kabineta 24.04.2018. noteikumi Nr.235 “Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums””.
- ²⁵ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgums par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi.
- ²⁶ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi 3.pants.
- ²⁷ Likuma “Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi” 2.pants.
- ²⁸ Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likuma 4.panta pirmās daļas 1.punkts.

- ²⁹ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumi Nr.95 “Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķirošā ietekme”.
- ³⁰ Satiksmes ministrijas 13.07.2018. rīkojums Nr.01-03/96 “Par kapitālsabiedrību darbības rezultātu novērtējumu un prēmiju izmaksas principiem”.
- ³¹ Satiksmes ministrijas 22.07.2019. rīkojums Nr.01-03/106 “Par kapitālsabiedrību darbības rezultātu novērtējumu un prēmiju izmaksas principiem”.
- ³² Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likuma 4.panta pirmās daļas 1.punkts.
- ³³ Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likuma 8.panta pirmā daļa.
- ³⁴ Ministru kabineta 03.07.2018. noteikumu Nr.395 “Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansēto transporta un telekomunikāciju nozares projektu saskaņošanas un īstenošanas uzraudzības kārtība” 1.2.apakšpunkts.
- ³⁵ Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likuma 8.panta pirmā daļa.
- ³⁶ *Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis, Final Report*, 30.04.2017., http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf, skatīts 08.10.2019.
- ³⁷ *Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis, Final Report*, 30.04.2017., http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf, skatīts 08.10.2019.
- ³⁸ Aprēķins veidojas šādi: 296,4 milj. *euro* (CEF finansēšanas līgumos noteiktais finansējums) / 1,97 mljrd.*euro* (kopējais plānotais finansējums *Rail Baltica* projekta Latvijas daļas izveidei).
- ³⁹ *Minister: Rail Baltica coming, project has top-level EU support*, <https://news.err.ee/875780/minister-rail-baltica-coming-project-has-top-level-eu-support>, skatīts 12.10.2019.
- ⁴⁰ 06.06.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītāja elektroniski sniegtā informācija.
- ⁴¹ 07.10.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta (finansista) elektroniski sniegtā informācija.
- ⁴² Indicative end date.
- ⁴³ 18.09.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta (finansista) elektroniski sniegtā informācija.
- ⁴⁴ Foreseen activity/ milestone end date.
- ⁴⁵ 18.09.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta (finansista) elektroniski sniegtā informācija.
- ⁴⁶ Iepirkums Nr.EDZL 2017/2 CEF.
- ⁴⁷ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2017.gada pārskats, http://edzl.lv/assets/upload/prezentacijas/EDZL_Gada%20parskats%202017.pdf, skatīts 12.10.2019.
- ⁴⁸ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2017.gada pārskats, http://edzl.lv/assets/upload/prezentacijas/EDZL_Gada%20parskats%202017.pdf, skatīts 12.10.2019.
- ⁴⁹ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” nerevidētais saīsinātais starpperiodu finanšu pārskats par sešu mēnešu periodu, kas beidzas 2019.gada 30.jūnijā, <http://edzl.lv/assets/upload/Dokumenti/2019.g.2.cet.p%C4%81rskats.pdf>, skatīts 12.10.2019.
- ⁵⁰ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” nerevidētais saīsinātais starpperiodu finanšu pārskats par sešu mēnešu periodu, kas beidzas 2019.gada 30.jūnijā, <http://edzl.lv/assets/upload/Dokumenti/2019.g.2.cet.p%C4%81rskats.pdf>, skatīts 12.10.2019.
- ⁵¹ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” nerevidētais saīsinātais starpperiodu finanšu pārskats par sešu mēnešu periodu, kas beidzas 2019.gada 30.jūnijā, <http://edzl.lv/assets/upload/Dokumenti/2019.g.2.cet.p%C4%81rskats.pdf>, skatīts 12.10.2019.
- ⁵² 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgums par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi.
- ⁵³ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi 3.pants.
- ⁵⁴ Likuma “Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi” 2.pants.
- ⁵⁵ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgums par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi.
- ⁵⁶ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi 3.pants.
- ⁵⁷ Likuma “Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi” 2.pants.
- ⁵⁸ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43.panta trešā daļa.

- ⁵⁹ 07.10.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta (finansista) elektroniski sniegtā informācija.
- ⁶⁰ 06.06.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītājas elektroniski sniegtā informācija.
- ⁶¹ 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ⁶² Ministru kabineta 03.11.2015. noteikumi Nr.639 “Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums””.
- ⁶³ Ministru kabineta 24.04.2018. noteikumi Nr.235 “Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums””.
- ⁶⁴ 29.12.2015. deleģēšanas līgums Nr.SM2015/-77 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ⁶⁵ 22.02.2017. vienošanās par grozījumiem 2015.gada 29.decembrī starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” noslēgtajā deleģēšanas līgumā Nr.SM2015/-77.
- ⁶⁶ 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ⁶⁷ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43.panta trešā daļa.
- ⁶⁸ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43.panta piektā daļa.
- ⁶⁹ 07.10.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta (finansista) elektroniski sniegtā informācija.
- ⁷⁰ 06.06.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītājas elektroniski sniegtā informācija.
- ⁷¹ Satiksmes ministrijas 06.11.2014. reglaments Nr.01-01/12 “Dzelzceļa departamenta reglaments”.
- ⁷² Satiksmes ministrijas 12.01.2017. reglamenta Nr.01-01/1 “Dzelzceļa departamenta reglaments” 10.punkts (tai skaitā redakcijā uz 06.11.2014.).
- ⁷³ Satiksmes ministrijas 06.11.2014. reglamenta Nr.01-01/12 “Dzelzceļa departamenta reglaments” 2.punkts.
- ⁷⁴ Satiksmes ministrijas 12.01.2017. reglamenta Nr.01-01/1 “Dzelzceļa departamenta reglaments” 5.punkts (tai skaitā redakcijā uz 06.11.2014.).
- ⁷⁵ Satiksmes ministrijas 12.01.2017. reglamenta Nr.01-01/1 “Dzelzceļa departamenta reglaments” 11.27.apkšpunkts (tai skaitā redakcijā uz 06.11.2014.).
- ⁷⁶ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgums par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi.
- ⁷⁷ Vēsturiski fakti par dzelzceļu Latvijā, <http://edzl.lv/lv/par-rail-baltica/fakti>, skatīts: 13.10.2019. un *Rail Baltica*. Satiksmes ministrijas tīmekļvietne: <http://www.sam.gov.lv/sam/content/?cat=467>, skatīts: 13.10.2019.
- ⁷⁸ 12.09.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītāja elektroniski sniegtā informācija.
- ⁷⁹ Satiksmes ministrijas ierēdņa amata apraksts – projekta vadītājs (starptautiskā sadarbība), apstiprināts 24.03.2014.
- ⁸⁰ Satiksmes ministrijas ierēdņa amata apraksts – projekta vadītājs (nacionālā izpēte), apstiprināts 24.03.2014.
- ⁸¹ Satiksmes ministrijas darbinieka amata apraksts – projekta koordinators, apstiprināts 25.10.2013. un 01.06.2015.
- ⁸² Satiksmes ministrijas 28.01.2016. vēstule Nr.01.2-17/4 “Par amatu savienošanu” un Satiksmes ministrijas 28.01.2016. vēstule Nr.01.2-17/5 “Par amatu savienošanu”.
- ⁸³ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas audits Nr.05-01/2018/03-SM “Valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu audits par Satiksmes ministrijas deleģēto uzdevumu “Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana””.
- ⁸⁴ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas audits Nr.05-01/2018/03-SM “Valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu audits par Satiksmes ministrijas deleģēto uzdevumu “Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana””.
- ⁸⁵ Satiksmes ministrijas 12.01.2017. reglamenta Nr.01-01/1 “Dzelzceļa departamenta reglaments” 11.27.7.apakšpunkts.
- ⁸⁶ 12.09.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītāja elektroniski sniegtā informācija.
- ⁸⁷ 29.12.2015. deleģēšanas līgums Nr.SM2015/-77 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ⁸⁸ 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ⁸⁹ Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta – finansista amata apraksts (valsts sekretārs apstiprinājis 17.10.2018.)
- ⁹⁰ 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ⁹¹ Satiksmes ministrijas 30.10.2018. rīkojums Nr.01.2-03/265 “Par izmaiņām ministrijas struktūrā”.
- ⁹² Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglamenta Nr.01-01/9 “Rail Baltica projekta nodaļas reglaments” 9.punkts.
- ⁹³ Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglamenta Nr.01-01/9 “Rail Baltica projekta nodaļas reglaments” 10.punkts.
- ⁹⁴ 28.12.2018. deleģēšanas līguma Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 22.punkts.
- ⁹⁵ Ministru kabineta 03.11.2015. noteikumi Nr.639 “Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums””.

⁹⁶ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas audits Nr.05-01/2018/03-SM “Valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu audits par Satiksmes ministrijas deleģēto uzdevumu “Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana””.

⁹⁷ Satiksmes ministrijas 12.01.2018. rīkojums Nr.01-03/17 “Par Eiropas Komisijas Inovāciju un tīklu izpildaģentūras auditu finansēšanas līguma Nr.INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 ietvaros”.

⁹⁸ Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas audits Nr.05-01/2018/03-SM “Valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu audits par Satiksmes ministrijas deleģēto uzdevumu “Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana””.

⁹⁹ Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglamenta Nr.01-01/9 “*Rail Baltica* projekta nodaļas reglaments” 10.6.apakšpunkts.

¹⁰⁰ Satiksmes ministrijas iekšējo noteikumu projekts “Kārtība, kādā Satiksmes ministrija pilda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta saņēmēja funkcijas projektā “Eiropas standarta platuma 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūve Rail Baltica koridorā caur Igauniju, Latviju un Lietuvu”, iesniegts 04.10.2019. revidentiem elektroniski.

¹⁰¹ 04.10.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vecākā eksperta (jurista) elektroniski sniegtā informācija.

¹⁰² 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.

¹⁰³ Satiksmes ministrijas 13.08.2019. vēstule Nr.18-02/2435 “Par projekta realizāciju un nodarbināto atlīdzību”.

¹⁰⁴ Satiksmes ministrijas 17.05.2019. vēstule Nr.18-01/1546 “Par SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” rēķina apmaksu”.

¹⁰⁵ Ministru kabineta 03.07.2018. noteikumu Nr.395 “Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansēto transporta un telekomunikāciju nozares projektu saskaņošanas un īstenošanas uzraudzības kārtība” 7.punkts.

¹⁰⁶ 28.12.2018. deleģēšanas līgums Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.

¹⁰⁷ Satiksmes ministrijas 29.05.2017. rīkojums Nr.01-03/85 “Par *Rail Baltica* koordinācijas darba grupu”.

¹⁰⁸ Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta koordinācijas darba grupas protokols Nr.1 (06.06.2017.), protokols Nr.2 (09.08.2017.), protokols Nr.3 (16.11.2017.) un protokols Nr.4 (27.06.2018.).

¹⁰⁹ Ministru kabineta 13.02.2018. noteikumi Nr.91 “Noteikumi par nacionālo interešu objekta – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras *Rail Baltica* – teritorijas izmantošanas nosacījumiem”.

¹¹⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 57.panta pirmā daļa, 1.panta pirmās daļas 19.punkts.

¹¹¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 57.panta otrā daļa.

¹¹² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26.panta otrā daļa.

¹¹³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma Pārejas noteikumu 19.punkts.

¹¹⁴ 24.10.2019. Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas auditora elektroniski sniegtā informācija.

¹¹⁵ Satiksmes ministrijas 02.01.2020. vēstule Nr.02-03-IP/1 “Par Satiksmes ministrijas viedokļa sniegšanu par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijas lietā Nr.2.4.1.- 15/2018”.

¹¹⁶ Pārresoru koordinācijas centra 06.06.2017. vēstule Nr.1.2-5.1/35 “Par SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” darbības stratēģijas 2016.–2018.gadam vērtējumu”, Pārresoru koordinācijas centra 22.09.2017. vēstule Nr.1.2-5.1/140 “Par SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” darbības stratēģijas 2016.–2018.gadam vērtējumu”.

¹¹⁷ Satiksmes ministrijas 02.01.2020. vēstule Nr.02-03-IP/1 “Par Satiksmes ministrijas viedokļa sniegšanu par Revīzijas ziņojuma projektu revīzijas lietā Nr.2.4.1.- 15/2018”.

¹¹⁸ 24.10.2019. Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas auditora elektroniski sniegtā informācija.

¹¹⁹ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 25.03.2019. vēstule Nr.EDZL-NOS-2019 “Par SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” vidēja termiņa stratēģiju 2019.–2021.gadam”.

¹²⁰ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējo noteikumu Nr.01-02/5 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība” (ar grozījumiem 10.11.2017.) 36.punkts.

¹²¹ 24.10.2019. Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas auditora elektroniski sniegtā informācija.

¹²² 22.10.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” valdes priekšsēdētāja elektroniski sniegtā informācija.

¹²³ Amata apraksts – eksperts iekšējās kontroles jautājumos un atbildīgā persona kapitālsabiedrības un akcionāra funkcijas izpildē (apstiprināts 09.04.2018.).

¹²⁴ 24.10.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” valdes priekšsēdētāja elektroniski sniegtā informācija.

¹²⁵ Komerclikuma 268.panta pirmās daļas 3.punkts.

¹²⁶ Komerclikuma 296.panta 2¹.daļa.

¹²⁷ 28.12.2018. deleģēšanas līguma Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2.5.apakšpunkts.

¹²⁸ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 25.03.2019. vēstule Nr.EDZL-NOS-2019 “Par SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” vidēja termiņa stratēģiju 2019.–2021.gadam”.

¹²⁹ 24.10.2019. Satiksmes ministrijas Iekšējā audita daļas auditora elektroniski sniegtā informācija.

- ¹³⁰ 24.10.2019. Satiksmes ministrijas Iekšējā audita daļas auditora elektroniski sniegtā informācija.
- ¹³¹ 28.12.2018. deleģēšanas līguma Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2.5.apakšpunkts.
- ¹³² 05.09.2019. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas Rail Baltica projekta nodaļas vadītāju.
- ¹³³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 29.panta otrā daļa.
- ¹³⁴ Satiksmes ministrijas tīmekļvietne, publiskie pārskati: <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=138>, skatīts 10.10.2019.
- ¹³⁵ 25.02.2016. LVS ISO 21500 “Projektu vadības vadlīnijas”.
- ¹³⁶ NCB – Projektu vadīšanas nacionālās kompetences vadlīnijas (versija 3.1.), Latvijas Nacionālā projektu vadīšanas asociācija, 2012., 134.lpp.
- ¹³⁷ Ārvalstu prakses apkopojums un tās analīze. Nodevums pētījumā “Iekšējās kontroles sistēmas uzraudzības novērtējums un rekomendāciju izstrāde”, https://www.mk.gov.lv/sites/default/files/editor/zinojums_par_arvalstu_pieredzi_un_tas_analize.pdf, skatīts 13.09.2019.
- ¹³⁸ Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglaments Nr.01-01/9 “Rail Baltica projekta nodaļas reglaments” 9.6.apakšpunkts.
- ¹³⁹ 22.12.2017. vienošanās par 2015.gada 29.decembra deleģēšanas līguma Nr.SM2015/-77 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Nr.4 grozījumiem.
- ¹⁴⁰ 28.12.2018. deleģēšanas līguma Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 17.1.apakšpunkts.
- ¹⁴¹ 05.09.2019. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas Rail Baltica projekta nodaļas vadītāju un 20.09.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Juridiskā departamenta direktores elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁴² 28.12.2018. deleģēšanas līguma Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 17.1.apakšpunkts.
- ¹⁴³ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 25.07.2019. vēstule Nr.EDZL-NOS-2019/438 “Par projekta realizāciju un nodarbināto atlīdzību”.
- ¹⁴⁴ Satiksmes ministrijas 13.08.2019. vēstule Nr.18-02/2435 “Par projekta realizāciju un nodarbināto atlīdzību”.
- ¹⁴⁵ 11.10.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Juridiskā departamenta direktores elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁴⁶ 12.09.2019. Satiksmes ministrijas Rail Baltica projekta nodaļas vadītājas elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁴⁷ Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglaments Nr.01-01/9 “Rail Baltica projekta nodaļas reglaments” 9.6.apakšpunkts.
- ¹⁴⁸ Satiksmes ministrijas 30.10.2019. iekšējie noteikumi Nr.01-02/17 “Kārtība, kādā Satiksmes ministrija pilda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta saņēmēja funkcijas projektā “Eiropas standarta platuma 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūve Rail Baltica koridorā caur Igauniju, Latviju un Lietuvu””.
- ¹⁴⁹ 12.09.2019. Satiksmes ministrijas Rail Baltica projekta nodaļas vadītājas elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁵⁰ 04.06.2019. intervijas protokols ar SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pārstāvjiem.
- ¹⁵¹ 05.06.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Juridiskā departamenta direktora vietnieka elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁵² 28.12.2018. deleģēšanas līguma Nr.SM2018/-56 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 17.1.apakšpunkts.
- ¹⁵³ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Projektu ieviešanas departamenta procesu apraksts “Risku vadība projekta ieviešanā”, Rev1: 2018.02.01.
- ¹⁵⁴ 20.09.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Juridiskā departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁵⁵ 08.10.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Projektu ieviešanas departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁵⁶ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Projektu ieviešanas departamenta procesu apraksts “Risku vadība projekta ieviešanā”, Rev1: 2018.02.01.
- ¹⁵⁷ 20.09.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Juridiskā departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁵⁸ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Projektu ieviešanas departamenta procesu apraksts “Risku vadība projekta ieviešanā”, Rev1: 2018.02.01.
- ¹⁵⁹ 08.10.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Projektu ieviešanas departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁶⁰ 18.06.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Projektu ieviešanas departamenta projektu koordinators elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁶¹ 25.03.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” vēstule Nr.EDZL-NOS-2019/173 “Par SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” vidēja termiņa darbības stratēģiju 2019.–2021.gadam”.
- ¹⁶² 20.09.2019. SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” Juridiskā departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.

- ¹⁶³ 25.03.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" vēstule Nr.EDZL-NOS-2019/173 "Par SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" vidēja termiņa darbības stratēģiju 2019.–2021.gadam".
- ¹⁶⁴ 25.03.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" vēstule Nr.EDZL-NOS-2019/173 "Par SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" vidēja termiņa darbības stratēģiju 2019.–2021.gadam".
- ¹⁶⁵ 20.09.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Juridiskā departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁶⁶ RCS iknedēļas atskaite (13.05.–17.05.2019.).
- ¹⁶⁷ SEPT 1 MONTHLY REPORT PID EDZL – RIX, CENTRAL STATION.
- ¹⁶⁸ 05.09.2019. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītāju un 20.09.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Juridiskā departamenta direktores elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁶⁹ *Rail Baltica* projekts Igaunijā, Latvijā un Lietuvā kopumā.
- ¹⁷⁰ Ministru kabineta 03.11.2015. noteikumi Nr.639 "Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 "Satiksmes ministrijas nolikums"".
- ¹⁷¹ Ministru kabineta 24.04.2018. noteikumi Nr.235 "Grozījums Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumos Nr.242 "Satiksmes ministrijas nolikums"".
- ¹⁷² 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgums par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi.
- ¹⁷³ 31.01.2017. Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi 3.pants.
- ¹⁷⁴ Likuma "Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi" 2.pants.
- ¹⁷⁵ 12.09.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītāja elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁷⁶ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 30.06.2017. vēstule Nr.NOS-384 Satiksmes ministrijai "Par "Rail Baltica" projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plānu".
- ¹⁷⁷ 19.11.2015. parakstīts Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) līdzfinansējuma līgums Nr.INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990.
- ¹⁷⁸ Latvijas centrālā daļa – Rīgas pilsēta, Mārupes novads, Olaines novads, Ķekavas novads, Stopiņu novads, Salaspils novads, Baldones novads. Teritorijas definējums no SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas " 2017.gadā izstrādātā "Rail Baltica" projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plāna.
- ¹⁷⁹ Aktivitātes īstenošanas progress noteikts kā izlietotā finansējuma attiecība (procentos) pret kopējo piešķirto finansējumu.
- ¹⁸⁰ Eiropas Komisijas lēmums, <http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2018/10/c-2018-6969-rail-baltica.pdf>, skatīts 29.10.2019.
- ¹⁸¹ Borenius izstrādāts galaziņojums "Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā".
- ¹⁸² Līdz Rail Baltica būvdarbu uzsākšanai projekta vajadzībām tiks atsavināti 123 īpašumi, <http://edzl.lv/lv/aktualitates/projekta-jaunumi/lidz-rail-baltica-buvdarbu-uzsaksanai-projekta-vajadzibam-tiks-atsavinati-123-ipasumi.html>, skatīts 24.09.2019.
- ¹⁸³ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas, jautājumi un atbildes, <http://edzl.lv/lv/atsavinasana/jautajumi-un-atbildes-jauns>, skatīts 29.10.2019.
- ¹⁸⁴ *Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis, Final Report*, 30.04.2017., http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf, skatīts 08.10.2019.
- ¹⁸⁵ 19.11.2015. parakstīts Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) līdzfinansējuma līgums Nr.INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990.
- ¹⁸⁶ Latvijas centrālā daļa – Rīgas pilsēta, Mārupes novads, Olaines novads, Ķekavas novads, Stopiņu novads, Salaspils novads, Baldones novads. Teritorijas definējums no SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas " 2017.gadā izstrādātā "Rail Baltica" projekta realizācijai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plāna.
- ¹⁸⁷ Aktivitātes īstenošanas progress noteikts kā izlietotā finansējuma attiecība (procentos) pret kopējo piešķirto finansējumu. Izlietotais finansējums aktivitātei līdz 2019.gada augustam (ieskaitot) ir 506 470 *euro*, kas dalīts ar kopējo aktivitātei piešķirto finansējumu 15,764 milj. *euro*.
- ¹⁸⁸ 19.11.2015. parakstītajā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) līdzfinansējuma līgumā Nr.INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 Igaunijai nekustamā īpašuma atsavināšanai (aktivitāte A32) paredzētais finansējums veido 21,166 milj. *euro*.
- ¹⁸⁹ Eiropas Komisijas 26.10.2018. lēmums, <http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2018/10/c-2018-6969-rail-baltica.pdf>, skatīts 29.10.2019.
- ¹⁹⁰ Satiksmes ministrijas 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.

- ¹⁹¹ Satiksmes ministrijas 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁹² SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ¹⁹³ 29.12.2015. deleģēšanas līgums Nr.SM2015/-77 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ¹⁹⁴ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2016.gada pārskata 6.lpp., SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2017.gada 6.lpp.
- ¹⁹⁵ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums” 6.1.apakšpunkts.
- ¹⁹⁶ Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums, spēkā no 01.01.2011.
- ¹⁹⁷ Satiksmes ministrijas iepirkums SM 2015/08 TEN-T “Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi, vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā”.
- ¹⁹⁸ Zvērinātu advokātu biroja “Borenus” galaziņojums “Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netieši zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā”:
http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_5729_Taisnigu_atlidzibu_izpete_gala_zinojums.pdf, skatīts 18.10.2018.
- ¹⁹⁹ 18.10.2018. intervijas protokols ar SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pārstāvjiem.
- ²⁰⁰ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 05.01.2017. vēstule Nr.EDZL-NOS-201 “Par grozījumiem normatīvajos aktos”.
- ²⁰¹ Projektētā robeža var šķērsot būvi, ja to ir paredzēts nojaukt, un tas tiek veikts pirms projekta apstiprināšanas vietējā pašvaldībā.
- ²⁰² Tieslietu ministrijas 09.02.2017. vēstule Nr.1-18/425 “Par grozījumiem Ministru kabineta 2016.gada 2.augusta noteikumos Nr.505 “Zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumi””.
- ²⁰³ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 05.04.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/126 “Par nekustamo īpašumu atsavināšanu no Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām un normatīvo aktu grozījumu ierosinājumiem”.
- ²⁰⁴ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 22.08.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/1093 “Par normatīvo aktu grozījumiem”.
- ²⁰⁵ Satiksmes ministrijas 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁰⁶ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 22.08.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/1093 “Par normatīvo aktu grozījumiem”.
- ²⁰⁷ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 05.04.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/126 “Par nekustamo īpašumu atsavināšanu no Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrībām un normatīvo aktu grozījumu ierosinājumiem”.
- ²⁰⁸ Reģistrācijas numurs 40003028055.
- ²⁰⁹ Reģistrācijas numurs 40003038621.
- ²¹⁰ Reģistrācijas numurs 40003245752.
- ²¹¹ Satiksmes ministrijas 23.04.2018. vēstule Nr.03-04/1146 “Par priekšlikumiem likumprojektam “Grozījumi Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā” (Nr. 1086/Lp12).
- ²¹² Piemērs publiski pieejams arī Likumprojekta “Grozījumi Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācija). Resurss pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473891>, resurss skatīts 29.10.2019.
- ²¹³ Ministru kabineta 30.08.2005. rīkojums Nr.582 “Par zemesgabala ieguldīšanu valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga”” pamatkapitālā”.
- ²¹⁴ Tieslietu ministrijas 02.07.2019. vēstule Nr.1-9.1/669 “Atzinums par likumprojektu “Grozījumi Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā” un tā anotāciju (VSS-521)”.
- ²¹⁵ Satiksmes ministrijas 25.09.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²¹⁶ 29.12.2015. deleģēšanas līgums Nr.SM2015/-77 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
- ²¹⁷ Satiksmes ministrijas 19.12.2017. rīkojums Nr.01-03/207 “Par Rail Baltica projektam atsavināmā īpašuma atlīdzības noteikšanas pastāvīgo komisiju”.
- ²¹⁸ 22.03.2018. *Rail Baltica* projektam nepieciešamā atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas pastāvīgās komisijas nolikuma 4.punkts.
- ²¹⁹ Veikt nekustamā īpašuma Lidosta “Rīga”, Mārupes novads, kadastra Nr.80765020002, kura sastāvā ir būve – administratīvā ēka (kadastra apzīmējums 80760020050008) un būve – garāža (kadastra apzīmējums – 8076002005009) novērtēšanu un nosakot zaudējumus saskaņā ar Likumu un citiem saistošajiem tiesību aktiem.
- ²²⁰ SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²¹ 04.10.2018. vienošanās par 29.12.2015. deleģēšanas līguma Nr.SM2015/-77 starp Satiksmes ministriju un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” grozījumi Nr.4.
- ²²² Ministru kabineta 15.03.2011. noteikumi Nr.204 “Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu”.

- ²²³ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 08.10.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/1388 "Par *Rail Baltica* projektam atsavināmā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas komisijas izveidi".
- ²²⁴ Satiksmes ministrijas 16.10.2018. vēstule Nr.12-02/2909 "Par *Rail Baltica* projektam atsavinātā nekustamā īpašuma atlīdzības noteikšanas komisijas izveidi".
- ²²⁵ Satiksmes ministrijas 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²²⁶ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 19.10.2018. rīkojums Nr.EDZL-03-1/58 "Par pastāvīgās komisijas izveidošanu sabiedrības vajadzībām nepieciešamā īpašuma atsavināšanai".
- ²²⁷ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" *Rail Baltica* projektam atsavināmā īpašuma atlīdzības noteikšanas pastāvīgās komisijas 2019.gada 21.maija sēdes protokols Nr.9.
- ²²⁸ Satiksmes ministrijas iekšējo noteikumu projekts "Kārtība, kādā Satiksmes ministrija pilda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta saņēmēja funkcijas projektā "Eiropas standarta platuma 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūve *Rail Baltica* koridorā caur Igauniju, Latviju un Lietuvu", iesniegts 04.10.2019. revidentiem elektroniski.
- ²²⁹ Satiksmes ministrijas 24.10.2019. elektroniski sniegtā informācija.
- ²³⁰ 02.04.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" sanāksmes protokols par projektu "Rail Baltica "Starptautiskās lidostas "Rīga"" dzelzceļa stacijas, saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojektu.
- ²³¹ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" izstrādāts "Rail Baltica" projekta Centrālās daļas realizācijai Latvijā nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns, kas ar 30.06.2017. vēstuli Nr.NOS-384 nosūtīts Satiksmes ministrijai.
- ²³² 18.10.2018. intervijas protokols ar SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" pārstāvjiem.
- ²³³ 26.09.2019. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ²³⁴ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 29.05.2017. līgums par metodisko rekomendāciju izstrādi Nr.EDZL-02-2/42, noslēgts ar Latvijas Īpašumu vērtētāju asociāciju.
- ²³⁵ Pilns dokumenta nosaukums "Metodiskās rekomendācijas taisnīgas atlīdzības noteikšanai par sabiedrības vajadzībām atsavināmiem nekustamiem īpašumiem projekta *Rail Baltica* vajadzībām".
- ²³⁶ Borenius 2015.gadā sagatavotā galaziņojuma "Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā" 5.lpp. un 21.lpp.
- ²³⁷ Tieslietu ministrijas 23.04.2018. vēstule Nr.1-11/1089 Latvijas Republikas Saeimas Juridiskās komisijas priekšsēdētājam "Par priekšlikumu iesniegšanu likumprojektam "Grozījumi Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā" (reģ. Nr. 1086/Lp12) pirms otrā lasījuma".
- ²³⁸ Vēstulē kā ieinteresētās puses un eksperti minēti: Valsts zemes dienests, Aizsardzības ministrija, Valsts aizsardzības militāro objektu un iepirkumu centrs, Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija, Iekšlietu ministrija, Nodrošinājuma valsts aģentūra, Satiksmes ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Rīgas domes īpašumu departaments, biedrība "Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācija", VAS "Latvijas Valsts ceļi", SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas", VAS "Valsts nekustamie īpašumi", Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs.
- ²³⁹ 25.09.2019. intervijas protokols ar SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" pārstāvjiem un 26.09.2019. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ²⁴⁰ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" 12.punkts.
- ²⁴¹ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 2.punkts.
- ²⁴² Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 2.punkts.
- ²⁴³ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" 1.punkts.
- ²⁴⁴ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" 5.punkts.
- ²⁴⁵ Satiksmes ministrijas 18.12.2017. rīkojums Nr.01-03/203 "Par Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā sastāvu".
- ²⁴⁶ Informācija par satiksmes ministru: <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=485>, skatīts 06.10.2019.
- ²⁴⁷ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra 04.04.2019. rīkojums Nt.1-2/49 "Par Rīgas domes priekšsēdētāja Nīla Ušakova atstādināšanu no amata pienākumu pildīšanas": <https://www.vestnesis.lv/op/2019/69.13>, skatīts 06.10.2019.

- ²⁴⁸ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" nerevidētais saīsinātais starpperiodu finanšu pārskats par sešu mēnešu periodu, kas beidzas 2019.gada 30.jūnijā, <http://edzl.lv/assets/upload/Dokumenti/2019.g.2.cet.p%C4%81rskats.pdf>, skatīts 12.10.2019.
- ²⁴⁹ AS "RB Rail" gada pārskats par 2018.gadu, http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2019/04/RB_Rail_Annual_report_2019.pdf, resurss skatīts 06.10.2019.
- ²⁵⁰ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" 12.punkts.
- ²⁵¹ Ministru kabineta 07.11.2017. noteikumu Nr.663 "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums *Rail Baltica* projekta sniegto papildu iespēju realizēšanai Rīgā" 12.punkts.
- ²⁵² Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes *Rail Baltica* projekta sniegto papildus iespēju realizēšanai Rīgai protokola Nr.1 (01.11.2017.) 3.lpp.
- ²⁵³ Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes *Rail Baltica* projekta sniegto papildus iespēju realizēšanai Rīgai protokols Nr.1 (01.11.2017.) un protokols Nr.2 (09.02.2018.).
- ²⁵⁴ Satiksmes ministrijas 01.10.2019. Iekšējā audita nodaļas auditora elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁵⁵ Satiksmes ministrijas 12.12.2017. rīkojums Nr.01-03/201 "Par Ilgtspējīgas attīstības koordinācijas padomes *Rail Baltica* projekta sniegto papildus iespēju realizēšanai Rīgā darba grupu".
- ²⁵⁶ Resurss pieejams: Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam (pirmā redakcija publiskajai apspriešanai), https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/2019-10/20190927_NAP_2021_2027_1_redakcija_publicajai_apspriesanai_FINAL.pdf, skatīts 08.10.2018.
- ²⁵⁷ 01.10.2019. Satiksmes ministrijas Iekšējā audita nodaļas auditora elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁵⁸ Satiksmes ministrijas 24.11.2017. rīkojums Nr.01-03/182 "Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* trases teritorijas lokālplānojuma izstrādes"
- ²⁵⁹ Satiksmes ministrijas 24.11.2017. rīkojums Nr.01-03/182 "Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* trases teritorijas lokālplānojuma izstrādes"
- ²⁶⁰ Satiksmes ministrijas 26.11.2018. rīkojums Nr.01.2-03/285 "Par valsts civildienesta attiecību izbeigšanu ar E.Rezebergu".
- ²⁶¹ "Implementation of the Rail Baltica project. Is there a plan for financing and a framework in place for procurement and contract management for the implementation of the Rail Baltica project?"
- ²⁶² 20.10.2016. Saprāšanās memorands starp Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstākajām revīzijas iestādēm par Rail Baltic/Rail Baltica projekta sagatavošanas un īstenošanas uzraudzību.
- ²⁶³ 06.09.2018. līgums starp Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstākajām revīzijas iestādēm par apvienoto revīziju.
- ²⁶⁴ Valsts kontroles 14.09.2018. vēstule Nr.7-2.3.1/130 "Par pilnvarojumu un revīzijas uzdevumu veikt apvienoto likumības/lietderības revīziju".
- ²⁶⁵ 06.09.2018. līgums starp Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstākajām revīzijas iestādēm par apvienoto revīziju.
- ²⁶⁶ 06.09.2018. līgums starp Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstākajām revīzijas iestādēm par apvienoto revīziju.
- ²⁶⁷ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 09.02.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/46 "Par būvprojektēšanas un autoruzraudzības pakalpojumu saņemšanu "*Rail Baltica* "Starptautiskā lidosta "Rīga"" dzelzceļa stacijas saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts".
- ²⁶⁸ 06.06.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītājas elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁶⁹ EDZL 2016/2 CEF. Izlasē iekļautais iepirkums tika izsludināts 2016.gadā, bet *Common procurement standards and guidelines for the Rail Baltica project* tika apstiprināti tikai 2017.gadā.
- ²⁷⁰ EDZL 2016/2 CEF.
- ²⁷¹ 06.03.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/89 "Par būvprojektēšanas un autoruzraudzības pakalpojumu saņemšanu "*Rail Baltica* "Starptautiskā lidosta "Rīga"" dzelzceļa stacijas saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts".
- ²⁷² 18.01.2019. vienošanās Nr.3 par grozījumiem 20.03.2018. līgumā Nr.EDZL-02-2/73 par projektēšanas darbu un autoruzraudzības veikšanu, 2.pielikums (laika grafiks).
- ²⁷³ 18.01.2019. vienošanās Nr.3 par grozījumiem 20.03.2018. līgumā Nr.EDZL-02-2/73 par projektēšanas darbu un autoruzraudzības veikšanu, 2.pielikums (laika grafiks).
- ²⁷⁴ *Action Status Report* par 2016., 2017. un 2018.gadu.
- ²⁷⁵ Ministru kabineta 24.08.2016. rīkojums Nr.467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzētās darbības akceptu".
- ²⁷⁶ 03.10.2018. *Notice of delay/paziņojums* par kavējumu starp SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" un pilnsabiedrību "PROSIV".
- ²⁷⁷ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Projektu ieviešanas departamenta procesu apraksts "Iesaistīto pušu vadība", Rev1: 2018.02.13.

- ²⁷⁸ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 09.02.2018. vēstule Nr.EDZL-NOS-2018/46 "Par būvprojektēšanas un autorizraudzības pakalpojumu saņemšanu "Rail Baltica" Starptautiskā lidosta "Rīga" dzelzceļa stacijas saistītās infrastruktūras un estakādes būvprojekts".
- ²⁷⁹ EDZL 2017/2 CEF.
- ²⁸⁰ SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 14.05.2019. vēstule Nr.EDZL-NOS-2019/271 "Par atļauju slēgt iepirkuma līgumu" un 26.09.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Juridiskā departamenta direktore vietnieces elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁸¹ 06.06.2019. Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projekta nodaļas vadītājas elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁸² SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Projektu ieviešanas departamenta procesu apraksts "Risku vadība projekta ieviešanā", Rev1: 2018.02.01.
- ²⁸³ 08.10.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Projektu ieviešanas departamenta direktora elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁸⁴ 18.06.2019. SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" Projektu ieviešanas departamenta projektu koordinatora elektroniski sniegtā informācija.
- ²⁸⁵ Reģistrācijas numurs 40003754567.
- ²⁸⁶ Satiksmes ministrijas 03.12.2018. reglaments Nr.01-01/9 "*Rail Baltica* projekta nodaļas reglaments" 9.6.apakšpunkts.
- ²⁸⁷ Satiksmes ministrijas 17.05.2016. iekšējie noteikumi Nr.01-02/5 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ²⁸⁸ Valsts kontroles 17.01.2018. vēstule Nr.6-231e/57 "Par lietderības revīzijas "Budžeta vadības sistēmas efektivitāte: 1.daļa – budžeta plānošanas cikla efektivitātes izvērtējums" rezultātiem revīzijas lietā Nr. 2.4.1-7/2016".
- ²⁸⁹ Valsts kontroles 17.01.2018. vēstule Nr.6-231e/57 "Par lietderības revīzijas "Budžeta vadības sistēmas efektivitāte: 1.daļa – budžeta plānošanas cikla efektivitātes izvērtējums" rezultātiem revīzijas lietā Nr. 2.4.1-7/2016".
- ²⁹⁰ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 29.panta otrā daļa.
- ²⁹¹ Ministru kabineta 13.02.2018. noteikumi Nr.91 "Noteikumi par nacionālo interešu objekta – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras *Rail Baltica* – teritorijas izmantošanas nosacījumiem".
- ²⁹² Ministru kabineta 13.02.2018. noteikumi Nr.91 "Noteikumi par nacionālo interešu objekta – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras *Rail Baltica* – teritorijas izmantošanas nosacījumiem".
- ²⁹³ Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums.