

## INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS PAR RĪGAS ZIEMEĻU TRANSPORTA KORIDORA PROJEKTA ĪSTENOŠANU

### 1. ZIŅOJUMA MĒRĶIS UN PROJEKTA SASAISTE AR POLITIKAS DOKUMENTIEM UN TIESĪBU AKTIEM

#### 1.1. Ziņojuma mērķis

Informatīvais ziņojums par Rīgas Ziemeļu transporta koridora (turpmāk tekstā – **Koridors**) projekta īstenošanu ir sastādīts, lai informētu Latvijas Republikas Ministru kabinetu par Koridora projektu un tā īstenošanai nepieciešamajiem priekšnoteikumiem, kā arī veicinātu šo priekšnoteikumu izpildi Latvijā Republikā.

Koridors ir no jauna būvējams, apmēram 24 km garš lielas kapacitātes ceļš<sup>1</sup>, kas šķērsos Rīgas pilsētu rietumu – austrumu virzienā, apejot pilsētas vēsturisko centru ziemeļu pusē. Koridors tiks gan pilnībā integrēts valsts autoceļu sistēmā, radot ērtus pieslēgumus esošajiem autoceļiem, gan arī iekļauts pilsētas ielu struktūrā, veidojot lielāku skaitu daudzlīmeņu krustojumu. Autoceļš šķērsos arī ap 0,8 km plato Daugavu. Koridors kā būtisks Rīgas pilsētas attīstības elements ir paredzēts dokumentos, kas kopā veido Rīgas attīstības plānu: Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam, Rīgas attīstības programmā 2006. – 2012. gadam un Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018. gadam, ar kuru apstiprināts sarkano līniju koridors.

Par optimālo Koridora projekta īstenošanas modeli pašlaik tiek uzskatīta valsts un privātā partnerība. Tā kā šajā ziņojumā norādītie priekšnoteikumi ir nozīmīgi nevis tikai Koridoram, bet arī valsts un privātās partnerības modeļa sekmīgai izmantošanai nākotnei kopumā, šo priekšnoteikumu izpilde kalpos arī citu valstij nozīmīgu attīstības projektu īstenošanai ar valsts un privātā sektora partnerības modeli.

#### 1.2. Projekta sasaiste ar politikas dokumentiem un tiesību aktiem

##### 1.2.1. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013. gadam

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013. gadam<sup>2</sup> kā vienu no sasniedzamajiem mērķiem uzstāda Rīgas kā Baltijas jūras reģiona biznesa, zinātnes un kultūras metropoles statusa nostiprināšanu, vienlaikus “panākot efektīvu Rīgas reģiona sasaisti ar Trans-Eiropas transporta tīklu”.<sup>3</sup> Turklāt plāns risināmo uzdevumu

<sup>1</sup> Plānotā Koridora kapacitāte autotransporta plūsmas nodrošināšanā būs ievērojama visā Rīgas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā.

<sup>2</sup> Apstiprināts ar Ministru kabineta 2006. gada 4. jūlija noteikumiem nr. 564 „Noteikumi par Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2007. – 2013. gadam”.

<sup>3</sup> Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013. gadam, 5.1.2. punkts.

lokā iekļauj arī starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu un attīstīšanu, nodrošinot ostu pilnvērtīgu iekļaušanos Trans-Eiropas transporta tīklā un tā savienojumos ar Austrumu kaimiņvalstīm.<sup>4</sup>

Projekta uzdevumi pilnībā atbilst šiem mērķiem, un tādējādi pierāda Projekta nozīmi visas Latvijas attīstības mērogā.

### 1.2.2. Latvijas valsts un privātās partnerības veicināšanas pamatnostādnes

Latvijas valsts un privātās partnerības veicināšanas pamatnostādņēs definētais valsts partnerības politikas mērķis ir "panākt, lai partnerība kļūst par nozīmīgu mehānismu publisko pakalpojumu un infrastruktūras nodrošināšanā". Pamatnostādņēs iekļautie uzdevumi ir "nodrošināt partnerības instrumenta izmantošanu investīciju plānos un programmās", kā arī "pilnveidot Koncesiju likumu", un "veikt nozaru normatīvo aktu analīzi". Tā kā par visticamāko iespējamo Koridora projekta īstenošanas modeli Rīgas pašvaldība uzskata valsts un privātā sektora partnerību, Koridora projekts izpilda pamatnostādņu noteikto programmu – Rīgas pilsētai un visai valstij nepieciešamas publiskās infrastruktūras attīstīšanu, izmantojot priekšrocības, ko sniedz privātā partnera piesaistīšana Koridora būvniecībai un ilgtermiņa uzturēšanai.

## 2. INFORMĀCIJA PAR KORIDORA PROJEKTU

### 2.1. Koridora apraksts

Koridors iekļaus Eiropas nozīmes ceļu tīklā Rīgas brīvostu, tādējādi būtiski palielinot Latvijas piedāvātā austrumu – rietumu transporta koridora konkurētspēju. Koridora projekta rezultātā tiks nostiprinātas Rīgas kā Baltijas metropoles pozīcijas.

Koridors ir sadalīts četros posmos, no kuriem trīs gandrīz pilnībā atrodas Rīgas pašvaldības administratīvajā teritorijā (pirmais posms nelielā daļā atrodas Garkalnes pagasta teritorijā), bet ceturtais posms atrodas ārpus Rīgas un šķērso daļēji Jūrmalas pilsētas un Babītes pagasta administratīvās teritorijas (skat. pielikumā karti).

- (i) Pirmais posms, saukts arī par Brīvības ielas dublieri, sāksies pie Jaunciema gatves un sniegsies līdz Vairoga ielai (pie Gaujas ielas).
- (ii) Otrais posms būs pirmā posma turpinājums, šķērsojot Meža kapu dienvidu daļas teritoriju (visticamāk, izmantojot tuneli) un tālāk Rīgas centra ziemeļu daļu, un visbeidzot arī Daugavu.
- (iii) Trešais posms būs Daugavas šķērsojuma turpinājums Pārdaugavā, kurš jāskata kontekstā ar pārējās transporta infrastruktūras attīstību. Šis posms sniedzas līdz Jūrmalas pilsētas un Babītes pagasta kopējai robežai.

---

<sup>4</sup> Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013. gadam, 5.2.3. punkts.

- (iv) Ceturtais posms savienos trešo posmu ar Rīgas apvedceļu un tādējādi nodrošinās iespēju no Koridora nokļūt uz autoceļa A 7 / E 67, un autoceļiem uz Liepāju (A 9), Jūrmalu un Ventspili (A 10 / E 22).

## 2.2. Koridora projekta mērķi un nozīme

Koridora projekta galvenie mērķi ir:

- (i) radīt ātru un ērtu piekļuvi Rīgas brīvostai no starptautiskas nozīmes tranzīta autoceļiem, vienlaikus novirzot tranzīta pārvadātāju un cita kravas transporta satiksmi no Rīgas centra;
- (ii) radot jaunu valsts nozīmes transporta tranzītkoridoru cauri Rīgai un jaunu Daugavas šķērsojumu, samazināt nepārtraukti pieaugušās satiksmes intensitātes ietekmi uz Rīgas pilsētvidi un nodrošināt apstākļus ilgspejīgai personu un preču kustībai Rīgas pilsētā. Tas ietver arī pilsētas šķērsošanai nepieciešamā laika saīsināšanu un gaisa piesārņojuma mazināšanu pilsētā.

Papildus šiem diviem stratēģiskajiem mērķiem Rīgas kā Baltijas metropoles un arī visas Latvijas kontekstā Koridora projekts kalpos kā pirmais vietējas pašvaldības uzsākts šāda mēroga infrastruktūras projekts, kas tiktu īstenots saskaņā ar valsts un privātās partnerības modeli, atbilstoši ar Latvijas valsts un privātās partnerības veicināšanas pamatnostādņēs<sup>5</sup> uzstādītajiem mērķiem. Šāda nozīmīga pilotprojekta īstenošana veicinās arī citus būtiskus infrastruktūras attīstības projektus no valsts un citu pašvaldību puses nākotnē, izmantojot valsts un privāto partnerību.

## 2.3. Koridora projekta īstenošanas laika periods

Rīgas pašvaldība ir noslēgusi līgumu par pētījumiem saistībā ar satiksmes plūsmām un caurbraukšanas maksu ieviešanas iespējām Koridora projekta kontekstā, kā arī par skiču projekta izstrādi Koridora projekta pirmajam un otrajam posmam. Ir izsludināti konkursi līgumu slēgšanai par ekonomisko, juridisko un finanšu izpēti par valsts un privātā sektora partnerības modeļa īstenošanas iespējām un novēršamajām nepilnībām. 2008. gadā ir paredzēts izsludināt konkursu par skiču projekta izstrādi arī Koridora trešajam un ceturtajam posmam.

Ir paredzams, ka 2007. – 2009. gadā varētu tikt sludināts konkurss par Koridora tehniskās dokumentācijas izstrādi, būvniecību un uzturēšanu ilgtermiņā, ar vēlāku nodošanu atpakaļ Rīgas pašvaldības pārziņā. (Jāņem vērā, ka Koridora ceturtais posms un daļēji arī Koridora pirmais posms atrodas ārpus Rīgas pašvaldības administratīvajām robežām un tādēļ nebūtu īstenojams un uzturams par Rīgas pašvaldības līdzekļiem. Līdz ar to Koridora projekta ceturtais posms un daļēji arī pirmā posma realizācijai nepieciešams valsts atbalsts.) Pašlaik Rīgas pašvaldības vēlamais termiņš Koridora būvniecības uzsākšanai ir 2009. gads, un vēlamais darbu pabeigšanas termiņš visiem četriem posmiem ir 2016. gads.

---

<sup>5</sup> Apstiprinātas ar Ministru kabineta 2005. gada 23. marta rīkojumu nr. 188.

## 2.4. Koridora projekta izmaksas un īstenošanas modelis

Pašreizējās aplēses Koridora būvniecības sagatavošanas un būvniecības kopīgajām izmaksām, ieskaitot izmaksas saistībā ar Koridora būvniecībai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanu, liecina, ka to apjoms var pārsniegt 1 miljardu eiro. Līdz šim Rīgas pašvaldība ir saņēmusi 3,95 miljonu eiro finansiālo atbalstu no Eiropas Savienības Trans-Eiropas transporta tīkla jomā, un nākotnē varētu būt iespējams iegūt vēl līdzekļus no šā avota. Nelielu daļu līdzekļu (apmēram 90 miljonus eiro) būs iespējams gūt no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda atbalsta programmām (atbilstoši Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda līdzfinansētās darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” projektam<sup>6</sup>). Cits tiešs valsts finansējums Koridora projekta īstenošanai pašlaik nav piešķirts vai paredzēts, tādēļ pārējais nepieciešamais finansējums Rīgas pašvaldībai būs jāsedz pašai vai tas jāiegūst no citiem avotiem. Taču tik daudz finanšu līdzekļu Rīgas pašvaldībai nav pieejami, jo, pirmkārt, ar Rīgas pašvaldības pašreizējiem un prognozētajiem ienākumiem nevarēs veikt tik lielas investīcijas īsā laika periodā no pašu līdzekļiem, un, otrkārt, likumos paredzētie ierobežojumi pašvaldības aizņēmumiem neļaus šādus līdzekļus tieši iegūt finanšu tirgos.

Rīgas pašvaldība veiks ekonomisko un finanšu izpēti par valsts un privātā sektora partnerības modeļa īstenošanas iespējām attiecībā uz Koridora projektu un atbilstoši šīs izpētes rezultātiem pieņems galīgo lēmumu par valsts un privātā sektora partnerības modeļa izmantošanu Koridora projekta īstenošanai. Taču, ņemot vērā ierobežojošos apstākļus attiecībā uz projektam nepieciešamā finansējuma iegūvi, pašlaik Rīgas pašvaldība par atbilstošāko risinājumu uzskata valsts un privātās partnerības modeļa pielietošanu, piesaistot privāto finansētāju un izpildītāju Koridora būvniecībai un ilgtermiņa uzturēšanai laika periodā, kas noteikts līgumā ar privāto partneri. Pašvaldības galvenā funkcija šajā modelī būtu Koridora būvniecības un uzturēšanas saistību izpildes uzraudzīšana un ikgadējo pieejamības maksājumu veikšana privātajam partnerim.

## 3. KORIDORA PROJEKTA ĪSTENOŠANAS PRIEKŠNOTEIKUMI

Koridora projekta īstenošana valsts un privātā sektora partnerības modeļa veidā ir kompleks pasākums, kura īstenošana šā informatīvā ziņojuma 2.3. punktā norādītajā veidā būs iespējama, ja tiks īstenoti vairāki nepieciešamie priekšnoteikumi. Tie ir:

- (i) Valsts informētība par Koridora projekta nozīmīgumu un par valsts atbalsta nepieciešamību Koridora projektā;
- (ii) Iepirkumu tiesiskā regulējuma pilnveidošana;
- (iii) Publiskās uzskaites regulējuma pilnveidošana;
- (iv) Pašvaldības ieņēmumu stabilitāte.

### 3.1. Koridora projekta nozīmīgums un valsts atbalsta nepieciešamība projektā

Koridora projekta veiksmīgai īstenošanai nepieciešams pilnveidot Latvijā spēkā esošo tiesisko regulējumu gan attiecībā uz valsts un privātās partnerības modeļa un elastīgu

<sup>6</sup> Apstiprināts ar Ministru kabineta 2006. gada 18. oktobra rīkojumu nr. 806.

iepirkuma metožu lietošanu, gan attiecībā uz valsts un privātās partnerības projektos iesaistīto pamatlīdzekļu un ilgtermiņa saistību publisko uzskaiti un atspoguļošanu nacionālajos kontos.

Koridora projekts ir būtiski nepieciešams Rīgas pilsētas un transporta infrastruktūras attīstībai un ilgtspējai. Ņemot vērā to, ka projekts īsteno Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2007. – 2013. gadam nospraustos mērķus gan attiecībā uz Rīgas reģionu, gan visu valsti, projekta nozīmīgums un nepieciešamība sniedzas ārpus Rīgas pilsētas vai Rīgas reģiona mērogiem. Turklāt Koridora īstenošana kalpos kā piemērs jauniem risinājumiem transporta infrastruktūras un finansējuma mehānismu jomā, ko varēs izmantot arī citu valstij svarīgu objektu attīstīšanā.

Koridora 4. posmu nebūs iespējams īstenot bez valsts tieša atbalsta, un līdz ar to Koridora projekta realizācijai kopumā nepieciešams gan valsts politiskais atbalsts, gan atbalsts organizatoriskajā un finansiālajā jomā. Vienlaikus būtu noderīgi izpētīt, vai daļu Koridora, konkrēti, Daugavas šķērsojumu (tuneli vai tiltu) būtu iespējams izmantot arī pilsētas sliežu transporta tīkla paplašināšanai, un pozitīvu secinājumu gadījumā attiecīgi paredzēt šo iespēju Daugavas šķērsojuma tehniskajā projektā.

### 3.2. Iepirkumu tiesiskais regulējums

Valsts un privātajai partnerībai ir dažādi īstenošanas modeļi, atkarībā no valsts un privātā partnera tiesību un saistību veida. Piemēram, ja privātais partneris projektē, uzbūvē un pēc būvniecības pabeigšanas apsaimnieko infrastruktūras objektu, bet publiskais partneris maksā privātajam partnerim noteiktu atlīdzību par šiem darbiem, šādam partnerības modelim piemērojams publiskā iepirkuma regulējums. Savukārt, ja privātais partneris galvenokārt atpelnā infrastruktūras objekta projektēšanā, būvniecībā un apsaimniekošanā ieguldītos līdzekļus, ekspluatējot infrastruktūras objektu (iekasējot maksājumus par infrastruktūras objekta lietošanu), šāds valsts un privātā sektora partnerības modelis uzskatāms par koncesiju (skat. Eiropas Komisijas norādes par koncesijas un publiskā iepirkuma nošķiršanu: *Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions, Brussels, COM (2004) 327 final*).

Lielbritānijā un citās Eiropas Savienības dalībvalstīs, kurās ir attīstīta valsts un privātā sektora partnerība, šādu projektu īstenošanai izmanto sarunu procedūru, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvā nr. 2004/18/EK par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (turpmāk tekstā – **Direktīva nr. 2004/18/EK**), līdztekus tradicionālajām iepirkuma procedūrām – atklātam un slēgtam konkursam.

Piemēri sekmīgai publiskās un privātās partnerības projektu īstenošanai, piemērojot sarunu procedūru tieši autoceļu attīstīšanas jomā, ir Īrijā (“M50 PPP”; “N6 Galway to East Ballinasloe PPP”; N25 “Waterford bypass”), Austrijā (“Ostregion Roads”), Beļģijā (“Oosterweelverbinding Road”), un Portugālē (“Algarve SCUT toll road PFI Project”). Lielbritānijā publiskās un privātās partnerības projekti tiek īstenoti vienīgi sarunu procedūras ceļā. Piemēram, 2005. gadā Lielbritānijā izsludināti 43 publiskās

un privātās partnerības projekti infrastruktūras objektu būvniecībai un apsaimniekošanai dažādās Lielbritānijas pilsētās.<sup>7</sup>

Eiropas Komisija iecerējusi aizstāt sarunu procedūras izmantošanu publiskās un privātās partnerības projektu īstenošanai ar jaunu Direktīvā nr. 2004/18/EK paredzētu procedūru – konkursa dialogu. Eiropas Komisija uzskata, ka Direktīvā nr. 2004/18/EK paredzētie sarunu procedūras piemērošanas gadījumi neatbilst publiskās un privātās partnerības projektiem. Lai novērstu Direktīvas nr. 2004/18/EK nepareizu piemērošanu, Eiropas Komisija aicinājusi dalībvalstis izmantot konkursa dialoga procedūru, kura ir īpaši paredzēta sevišķi sarežģītu līgumu noslēgšanai gadījumos, kad atklāta vai slēgta konkursa procedūras nav piemērotas.

Sarunu procedūra un konkursa dialoga procedūra ir piemērotākas publiskās un privātās partnerības projektu īstenošanai tādēļ, ka atšķirībā no tradicionālajām atklāta un slēgta konkursa procedūrām tās nodrošina valsts un privātā sektora partnerībai nepieciešamo elastīgumu, iespēju sadarboties ar privāto partneri sekmīgākai projekta īstenošanai. Šī sadarbība galvenokārt nepieciešama, lai atrastu inovatīvus risinājumus projekta īstenošanai. Saskaņā ar konkursa procedūrām publiskajam partnerim ir pašam jāizlemj, tieši kādu infrastruktūras objektu būvēt vai kāda satura pakalpojumu sniegt, un privātajam partnerim atliek vienīgi īstenot publiskā sektora partnera ieceri. Publiskās un privātās partnerības pamatmērķis ir nodrošināt sabiedrībai labāko rezultātu par labāko samaksu. Tiek uzskatīts, ka publiskā sektora partnerim ir lietderīgi izmantot privātā sektora partnera pieredzi savā darbības jomā un uz biznesu orientēto pieeju, lai atrastu labāko šādu vērienīgu projektu risinājumu. Tādu iespēju dod sarunu procedūra un konkursa dialoga procedūra.

Bez tam konkursa procedūras principā nepieļauj sarunas valsts un privātā sektora partnera starpā par līguma noteikumiem. Tā kā publiskās un privātās partnerības projekti ir ilgtermiņa, sarežģīti un to īstenošanai nepieciešamie līguma noteikumi, piemēram, līguma termiņi, finansējuma modelis, līguma izbeigšanas gadījumi, kvalitātes prasības, līguma izpildes uzraudzība u.tml., ir grūti prognozējami, tie nav noslēdzami bez pušu sarunām un sākotnējā līguma projekta reizēm pat būtiskām izmaiņām.

Tomēr jaunajā Publisko iepirkumu likumā<sup>8</sup> ne sarunu procedūra, ne konkursa dialogs nav pienācīgi ieviesti, lai gan likumprojekta anotācijā teikts, ka likumprojekta panti pilnībā atbilst Direktīvas nr. 2004/18/EK pantiem. Proti, Publisko iepirkumu likumā attiecībā uz sarunu procedūru nav pārņemts tieši tas sarunu procedūras piemērošanas gadījums, kas parasti tiek izmantots valsts un privātā sektora partnerības projektu īstenošanai, t.i., Direktīvas nr. 2004/18/EK 30. panta 1. daļas (b) punkts. Minētā norma nosaka, ka sarunu procedūra var tikt piemērota arī izņēmuma gadījumos, ja būvdarbu, piegāžu vai pakalpojumu veids vai ar tiem saistītie riski neļauj noteikt provizorisko cenu. Tieši šāda situācija raksturīga publiskās un privātās partnerības projektiem, jo šie projekti ir apjomīgi, ilgtermiņa, ietver virkni risku un nezināmo faktoru. Tomēr Publisko iepirkumu likumā analogas normas nav.

Savukārt konkursa dialogs Publisko iepirkumu likumā kā iepirkuma procedūra pagaidām vispār nav ieviests. Vienlaikus jāatzīst, ka Direktīva nr. 2004/18/EK nenosaka dalībvalstīm skaidru pienākumu ieviest konkursa dialoga procedūru

---

<sup>7</sup> Informācija iegūta [www.ted.europa.eu](http://www.ted.europa.eu) (Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša elektroniskais pielikums).

<sup>8</sup> Spēkā no 2006. gada 1. maija (Latvijas Vēstnesis 25.04.2006, nr. 65).

nacionālajos normatīvajos aktos; drīzāk dalībvalstīm ir dota iespēja attīstīt publisko un privāto partnerību, ieviešot un piemērojot konkursa dialoga procedūru.

Taču kā jau iepriekš norādīts, Publisko iepirkumu likumā nav paredzēta ne viena, ne otra iespēja īstenot publiskās un privātās partnerības projektus. Līdz ar to publiskās un privātās partnerības projektus, kuriem piemērojams publiskā iepirkuma regulējums, Latvijā varētu būt grūti vai pat neiespējami īstenot pietiekami elastīgu iepirkuma procedūru trūkuma dēļ. Lai to novērstu, nepieciešams pienācīgi ieviest nacionālajos normatīvajos aktos vismaz vienu no Direktīvā nr. 2004/18/EK paredzētajām publiskās un privātās partnerības projektiem piemērotajām procedūrām – sarunu procedūru vai konkursa dialogu. Tātad nepieciešami grozījumi spēkā esošajos normatīvajos aktos. Alternatīvs risinājums varētu būt jauna “jumta likuma” pieņemšana valsts un privātās partnerības regulēšanai.

### 3.2.1. Spēkā esošo normatīvo aktu grozīšana

Lai Latvijas normatīvajos aktos ieviestu konkursa dialoga procedūru un/vai papildinātu sarunu procedūras piemērošanas gadījumus ar visiem Direktīvā paredzētajiem gadījumiem, visefektīvākais risinājums būtu grozījumu izdarīšana Publisko iepirkumu likumā. Bez tam, iespējams, būtu nepieciešami grozījumi arī citos normatīvajos aktos, ja tālāka izpēte rādīs, ka tajos ir normas, kas var traucēt valsts un privātās partnerības sekmīgai īstenošanai, piemēram, normatīvajos aktos, kas regulē nodokļu jautājumus, publiskās uzskaites jautājumus, normatīvajos aktos, kas nosaka publiskā partnera pilnvaras uzņemties ilgtermiņa saistības, u.c.

### 3.2.2. Valsts un privātā sektora partnerības jumta likums

Kā alternatīva spēkā esošo normatīvo aktu grozīšanai varētu kalpot jauna likuma pieņemšana. Jumta likumā varētu regulēt dažādus valsts un privātā sektora partnerības veidus un to īstenošanas noteikumus. Jumta likums, pirmkārt, nodrošinātu publiskās un privātās partnerības leģitimizāciju Latvijā. Otrkārt, jumta likuma pieņemšana samazinātu nepieciešamību veikt grozījumus virknē nozaru normatīvo aktu, lai nodrošinātu publiskās un privātās partnerības attīstību Latvijā, piemēram, Publisko iepirkumu likumā, nodokļu likumos, u.c., jo nepieciešamo speciālo regulējumu varētu pēc iespējas ietvert jumta likumā. Tādējādi publiskās un privātās partnerības projekti būtu īstenojami, vadoties no viena galvenā likuma, nevis atsevišķām tiesību normām, kas ietvertas dažādos normatīvajos aktos un, iespējams, nav savstarpēji saskaņotas. Tomēr jumta likumu varētu būtu problemātiski savietot ar Publisko iepirkumu likumu un Saeimā pašlaik izskatāmo Koncesiju likumprojektu, ņemot vērā, ka regulējums vairākos aspektos varētu pārklāties. Jebkurā gadījumā jumta likuma pieņemšana nav obligāts priekšnosacījums valsts un privātās partnerības attīstīšanai, ja tiek īstenots 3.2.1. punktā paredzētais risinājums iepirkumu tiesiskā regulējuma pilnveidošanai.

### 3.3. Ar finanšu nodrošinājumu saistītais tiesiskais regulējums

Valsts un privātā sektora partnerības modelis publiskās infrastruktūras attīstībai bieži vien tiek izvēlēts tādēļ, ka tas dod iespējas publiskajam sektoram realizēt liela mēroga projektus, vienlaikus neprasot no publiskā sektora tūlītējas finanšu līdzekļu investīcijas šo projektu realizācijai. Publiskais sektors infrastruktūras objektu sabiedrības lietošanai vai apkalpošanai saņem īstermiņā, taču maksājumus par to veic

ilgtermiņā, tādējādi samazinot ar objektu saistīto izmaksu tūlītējo ietekmi uz publiskā sektora finansiālo stāvokli. Taču publiskais sektors partnerības projekta ietvaros uzņemas ilgtermiņa saistības (piemēram, pieejamības maksājuma saistības privātajam partnerim par infrastruktūras objekta būvniecību un uzturēšanu). Bieži vien publiskā sektora ilgtermiņa saistību radītā projekta naudas plūsma ir galvenais nodrošinājums tam, lai privātais partneris varētu piesaistīt nepieciešamo finansējumu projekta realizācijai. Taču projekta finansētāji būs gatavi izsniegt privātajam partnerim aizdevumu tikai tad, ja tie būs pārliecināti par šīs naudas plūsmas drošumu un stabilitāti. Tā kā no finansētāju vēlmes ieguldīt naudas līdzekļus projektā ir atkarīga iespēja projektu realizēt vispār, finansētāju pārliecībai par to, ka ieguldījumu atgūšana (aizdevuma atmaksa) nav saistīta ar kādiem nozīmīgiem riskiem, ir vislielākā nozīme.

Tādēļ objekta būvniecībai nepieciešamā finansējuma nodrošināšanai no privātā partnera puses ir būtiski šādi apsvērumi.

### 3.3.1. Publiskā partnera finanšu stabilitāte un tā saistību garantijas

Uz Rīgas domi, tāpat kā uz jebkuru pašvaldību Latvijā, ir attiecināms likums “Par pašvaldību finanšu stabilizēšanu un pašvaldību finansiālās darbības uzraudzību”, kas paredz pašvaldībai piemērot finanšu stabilizācijas procesu, ieskaitot stabilizācijas aizdevuma izsniegšanu nepieciešamības gadījumā, ja tiek konstatēta kāda no likuma 2. pantā minētajām pazīmēm, kas liecina par to, ka pašvaldība nonākusi ārkārtējās finansiālās grūtībās. Šis tiesiskais regulējums tiek uzskatīts par sava veida “netiešu valsts garantiju par pašvaldības saistībām”. Vienlaikus, tajā tomēr nav normu, kas tieši paredzētu valsts atbildību par pašvaldību saistību izpildi. Tādēļ privātajam partnerim var būt mazāka pārliecība par pašvaldības kā publiskā partnera iespējām pildīt savas ilgtermiņa maksājumu saistības valsts un privātās partnerības projekta ietvaros. Tas, savukārt, var gan sadārdzināt privātā partnera piesaistītā finansējuma izmaksas, gan apgrūtināt projekta realizāciju, jo var būt nepieciešams sniegt papildus saistību nodrošinājumu.

### 3.3.2. Publiskā sektora finanšu uzskaites tiesiskais regulējums

Privātajam partnerim, izvērtējot pašvaldības kā publiskā partnera finansiālās iespējas, būtiski būs arī valstī spēkā esošie noteikumi par valsts un privātā sektora partnerības projektos iesaistīto pamatlīdzekļu un ilgtermiņa saistību publisko uzskaiti un atspoguļošanu nacionālajos kontos. Ņemot vērā to, ka Projekta īstenošana Rīgas pašvaldībai radīs ievērojama apmēra ilgtermiņa finansiālās saistības, būtiska nozīme ir Latvijā spēkā esošajiem noteikumiem par augstāk minētajiem finanšu uzskaites jautājumiem. Ekonomikas ministrijas izveidota darba grupa<sup>9</sup>, kurā ietilpst arī pārstāvji no Finanšu ministrijas un Valsts kases, jau gatavo informatīvo ziņojumu par to, vai nav nepieciešams grozīt pašlaik spēkā esošos normatīvos aktus šajā jomā un vai papildus nav nepieciešams pieņemt jaunus normatīvos aktus. Šā darba savlaicīga pabeigšana un ziņojumā identificētu nepieciešamo grozījumu un papildinājumu veikšana minētajā tiesiskajā regulējumā novērstu būtiskus šķēršļus Koridora un citu valstij būtisku projektu realizācijai, izmantojot valsts un privātās partnerības modeli.

---

<sup>9</sup> Darba grupa izveidota ar Ekonomikas ministrijas 2006. gada 22. februāra rīkojumu nr. 118 „Par valsts un privātās partnerības projektu uzskaites darba grupas izveidošanu“.

### 3.3.3. Pašvaldības ieņēmumu stabilitāte

Ņemot vērā to, ka Projekta īstenošana ilgtermiņā radīs Rīgas pašvaldībai būtiska apmēra maksājumu saistības (t.s. pieejamības maksa jeb *availability payment*) pret privāto partneri – Projekta īstenotāju, ir svarīgi, lai valsts normatīvā regulējuma izmaiņu dēļ netiktu būtiski pasliktinātas pašvaldības finansiālās iespējas un pašvaldības ieņēmumu apmēri.

Tādēļ valstij, veicot vispārējā normatīvā regulējuma izmaiņas, piemēram, nodokļu jomā, būtu jāņem vērā pašvaldību ilgtermiņa finansiālās saistības, sevišķi valsts un privātās partnerības kontekstā, un to iespējas izpildīt šīs saistības. Valsts kā publiskais partneris šo risku valsts un privātās partnerības projekta ietvaros var vadīt sekmīgi, savukārt pašvaldībai nav tiešas kontroles pār likumdošanas procesu, un tādēļ pašvaldības kā publiskā partnera iespēja ilgtermiņā pildīt savas saistības ir potenciāli apdraudēta. Tādēļ, ja tomēr normatīvais regulējums tiek grozīts tā, ka tas negatīvi ietekmē pašvaldību iespējas izpildīt savas ilgtermiņa saistības ar līdzšinējiem budžeta līdzekļiem, ir būtiski, lai pašvaldībām tiktu paredzēti alternatīvi ieņēmumu avoti. Attiecībā uz Rīgas pašvaldību šādi ieņēmumu avoti varētu būt:

- (i) jaunu valsts un pašvaldību nodevu ieviešana un nodevu nozīmīguma palielināšana Rīgas pašvaldības budžeta ieņēmumu daļā;
- (ii) valstij piekrītošo nodokļu ieņēmumu daļēja pārdale par labu pašvaldībām;
- (iii) tiesības Rīgas pašvaldībai iekasēt papildus maksājumus (nodevas, maksas par pakalpojumiem) par tās transporta infrastruktūras vai tās daļas izmantošanu;
- (iv) valstī noteikt nodevu par tranzīta koridora izmantošanu, daļu no ienākumiem novirzot tai pašvaldībai, caur kuras teritoriju iet attiecīgais tranzīta koridors.