

Parlamentārās izmeklēšanas komisijas par “Rail Baltica” projekta parlamentārās kontroles nodrošināšanu, lai apzinātu projekta īstenošanā pieļautās kļūdas un panāktu, ka tas kļūst par prioritāru valdības jautājumu un lēmumi tiek pieņemti pārskatāmi, laikus un ievērojot Latvijas valsts un visas sabiedrības intereses, ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību un valsts budžetu
sēdes
PROTOKOLS

2024. gada 11. jūlijā

Rīgā, Jēkaba ielā 6/8, Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas sēžu zālē (207. telpā)
plkst. 10.00

Sēdē piedalās:

komisijas priekšsēdētājs Andris Kulbergs (AS)

komisijas sekretārs Kristaps Krištopans (LPV)

komisijas locekļi:

Skaidrīte Ābrama (PRO)

Artūrs Butāns (NA)

Atis Labucis (JV)

Amils Saļimovs (ST!)

Ģirts Štekerhofs (ZZS)

Latvijas Republikas prokuratūras Personu un valsts tiesību aizsardzības koordinācijas nodaļas prokurors Armīns Reinis

Saeimas Administrācijas izpilddirektore Indra Kārkliņa

Saeimas Juridiskā biroja vadītāja Dina Meistere

Saeimas Sabiedrisko attiecību biroja vadītājs Juris Vīgulis

Saeimas drošības biroja projektu vadītājs Reinis Sebris

deputāta Andra Kulberga palīgs Krišs Lipšāns

Saeimā akreditēto plašsaziņas līdzekļu pārstāvji

Sēdes darba kārtība:

1. Komisijas priekšsēdētāja informācija par plānotajām aktivitātēm.
2. Ar “Rail Baltica” projektu saistītās problēmas un parlamentārās izmeklēšanas komisijas uzdevumi.
3. Komisijas turpmākā darba plāns.
4. Par uzaicināmajām personām.
5. Dažādi jautājumi.

Sēdi vada parlamentārās izmeklēšanas komisijas priekšsēdētājs
Andris Kulbergs.

1.

Sēdes vadītājs atklāj sēdi, informē par tās darba kārtību, kā arī par to, ka ir sagatavotas un nosūtītas vairākas vēstules, tostarp Ģenerālprokuratūrai – par prokuratūras pārstāvja deleģēšanu darbam parlamentārās izmeklēšanas komisijā. Šādu pārstāvi Ģenerālprokuratūra ir norīkojusi.

Sēdes vadītājs lūdz prokuratūras pārstāvi stādīties priekšā.

Armīns Reinis nosauc savu vārdu un amatu – Latvijas Republikas prokuratūras Personu un valsts tiesību aizsardzības koordinācijas nodaļas prokurors.

Sēdes vadītājs atzīmē, ka par prokuratūras iesaisti komisijas darbā būs atsevišķa saruna, kā arī informē, ka Ministru prezidentei E. Siliņai ir nosūtīta vēstule ar lūgumu sniegt valdības viedokli par “Rail Baltica” projekta pašreizējo stāvokli, lai saprastu, kāds ir gan valdības, gan pašas Ministru prezidentes redzējums par to, kā projekts būtu jāturpina, kā varētu sadarboties, jo valdības un Ministru prezidentes līdzdarbība komisijas darbā ir svarīga, it īpaši tāpēc, ka nav pieejami visi nepieciešamie dokumenti, daudzi no tiem ir klasificēti, ar tiem nav iespējams iepazīties. Sadarbība ar valdību komisijai palīdzētu tās darbībai atvēlētajā ierobežotajā termiņā strādāt produktīvāk, lai rastu risinājumus ārkārtīgi problemātiskā projekta īstenošanai, it īpaši finansējuma ziņā. E. Siliņai ir nosūtīts aicinājums ierasties uz komisijas sēdi, taču atbilde vēl nav saņemta.

Sēdes vadītājs izdala komisijas locekļiem minētās vēstules kopijas un lūdz viņu koleģiālu deleģējumu, lai varētu kopīgi ar komisijas darbiniekiem savākt visu parlamentārās izmeklēšanas komisijas darbam nepieciešamo dokumentāciju. Tas ir svarīgi, jo publiski izskan visdažādākā informācija, tiek pausti pretēji viedokļi, tāpēc balstīties var tikai uz dokumentiem, kuros redzami gan to sagatavotāji, gan parakstītāji, un līdz ar to varēs saprast, kuras personas būtu uzaicināmas uz komisijas sēdēm un kāda bijusi motivācija konkrētu lēmumu pieņemšanai.

Dokumentu apjoms būs milzīgs, komisijas priekšsēdētājs kopīgi ar komisijas darbiniekiem tos izskatīs un apkopos, lai katram komisijas loceklim tas nebūtu jādara atsevišķi. Ir ministrijas sagatavoti dokumenti, Ministru kabineta izdoti dokumenti, taču tālākā procesa virzība lielākoties nav zināma. Tā, piemēram, Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumā Nr. 468 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai “Rail Baltica”” ir redzama iezīmētā trase, bet 2021. gada 17. septembrī šajā rīkojumā veikti grozījumi, kuri atšķiras no tā, kas sākotnēji tika nolemts. Turpmākie lēmumi vairs nav pieejami. Sākotnējie dokumenti ir redzami, bet nav zināma tālākā rīcība.

Primārais uzdevums ir savākt attiecīgos dokumentus, lai komisija, intervējot amatpersonas, varētu balstīties uz konkrētiem lēmumiem. Katrai

komisijas sēdei ir jābūt labi sagatavotiem, pamatotiem jautājumiem, jo komisijas darbam atvēlētais laiks ir ļoti īss.

Sēdes vadītājs apsola, ka, ja vien komisijas locekļi pret to neiebilst, pieprasīt nepieciešamos dokumentus un sarūpēt speciālu dokumentu tabulu, kā arī aicina komisijas locekļus iesūtīt savu viedokli un priekšlikumus attiecībā uz dokumentiem.

Sēdes vadītājs lūdz prokuratūras pārstāvi īsumā un pēc būtības izstāstīt, par ko īsti jūnijā tika uzsākta ar “Rail Baltica” projektu saistītā lieta.

A. Reinis apstiprina, ka presei tāda informācija tika sniegta. Tas nav kriminālprocess, bet prokuratūras pārbaude, kas uzsākta saskaņā ar Prokuratūras likumā noteikto pēc ģenerālprokurora iniciatīvas, reaģējot uz ziņām par to, ka ar projektu ir problēmas. Pārbaudes priekšmets ir tas, ka valsts vārdā uzņemtas saistības, kuras attiecas uz būvdarbiem, par kuriem Ministru kabinets nav lēmis un kuras nav ieplānotas budžetā. Līdz ar to amatpersonas ir pārsniegušas savas pilnvaras un valstij rodas zināmas finansiālas problēmas.

Sēdes vadītājs jautā, kad šāda pārbaude tika uzsākta, jo informācija par to prokuratūras tīmekļvietnē nav atrodama, lai gan plašsaziņas līdzekļos ir izskanējusi.

A. Reinis atbild: jūnija sākumā.

Sēdes vadītājs lūdz atsūtīt komisijai informāciju par pārbaudes būtību, kā arī precizēt tās sākuma datumu.

A. Reinis apsola to izdarīt.

Sēdes vadītājs informē par Ministru prezidentes E. Siliņas paziņojumu, kas tika sniegts žurnālistiem šā gada 8. jūlijā attiecībā uz pašreizējo situāciju ar “Rail Baltica” finansējumu.

Viens no komisijas pamatuzdevumiem ir izvērtēt kopējās projekta izmaksas, budžetu un līdzfinansējumu. Jāizvērtē, vai ir pieejams finanšu plāns un kāda ir projekta ietekme uz valsts budžetu, vai ir pieejams projekta realizācijai nepieciešamais finansējums un kādi ir naudas piesaistes avoti. Pagaidām nekāda informācija par finansējuma pieejamību nav saņemta un nav zināms arī projekta turpmākās finansēšanas plāns.

Preses konferencē Ministru prezidente atzīmējusi, ka valdībai nav tādas naudas, ko samaksāt projekta sadārdzināšanās gadījumā. Pēc Ministru prezidentes preses konferences Ministru kabinets deleģējis satiksmes ministru K. Briškenu vērsties prokuratūrā saistībā ar “Rail Baltica” būvniecībā pieļautiem pārkāpumiem.

“Rail Baltica” projektu sākot, tam neesot bijis iezīmēts budžeta rāmis. Tādas naudas nebūšot arī tagad, jo projekts esot ilgs un komplicēts, tāpēc finansējumu nāksoties rast projekta īstenošanas gaitā. Satiksmes ministrs piekritis premjerei, ka svarīgi ir parādīt Eiropas Komisijai projekta īstenošanā panākto progresu un to, ka apjomīgi būvdarbi ir sākušies.

Satiksmes ministrs K. Briškens paudis cerību, ka no 2028. gada un turpmāk no Eiropas Komisijas finanšu uzsaukumiem varēs saņemt vēl vairākus simtus miljonu eiro, kā arī apliecinājis, ka pašlaik pietiekot kapitāla, lai varētu uzsākt liela apjoma būvniecības darbus un demonstrēt partneriem tālāku virzību pamatlīnijas būvniecībā.

Taču joprojām nav zināms, vai un kad tiks apmaksāti jau esošie Rīgas dzelzceļa stacijas būvnieka rēķini. Ministru kabinets ziņojot, ka tiek meklēts finansējums inflācijas koeficienta segšanai. Vienlaikus tiekot sodīti ierēdņi, kas pasūtījuši būvdarbus bez to apmaksai iedalītās naudas, bet citiem ierēdņiem uzdots pasūtīt aizvien jaunus būvdarbus bez finansiāla seguma.

Vēl 14. jūnijā premjere paziņojusi preseī, ka pieļaujot iespēju iesaldēt lidostas “Rail Baltica” stacijas būvniecību, jo neesot naudas, ko samaksāt būvniekam. Ģenerālprokuratūrai būtu jāpievērš uzmanība tam, vai ir likumīga tāda rīcība, ka tiek tērēta nauda, kuras patiesībā nav.

Valdībai nekavējoties būtu jāveic audits, lai saprastu, ko tā var atļauties – vai būvdarbi stacijās ir vai nav jāiesaldē. Turklāt vēl nemaz precīzi nav zināms, kur tieši ies dzelzceļa līnija.

Sēdes vadītājs informē, ka pēc Ministru prezidentes 8. jūlija preses konferences ir sagatavojis viņai adresētu vēstuli (katram komisijas loceklim tiek iedota tās kopija), īsumā komentē šīs vēstules būtību, kā arī aicina komisijas locekļus ar to iepazīties un katram izteikt savu viedokli – piekrišanu vai nepiekrišanu tam, ka šāda vēstule komisijas vārdā tiek sūtīta.

S. Ābrama atgādina, ka šodienas sēdes galvenais mērķis ir strukturēt komisijas turpmāko darbu, tas nedrīkst būt sadrumstalots, citādi radīsies haoss. Darbības strukturēšana ir primārais uzdevums. Viņa neiebilstot pret šādām *ad hoc* vēstulēm, taču vajag dot komisijas locekļiem laiku ar tām iepazīties un tās izvērtēt, jo katram jābūt atbildīgam par savu lēmumu. S. Ābrama piebilst, ka viņai, piemēram, bijuši iebildumi pret pagājušajā nedēļā nosūtītās vēstules 2.–5. punktu, kurus būtu vajadzējis apspriest, un pauda viedokli, ka labāk sākt darbu “no augšas” – uzaicinot gan esošo Ministru prezidentu, gan bijušos Ministru prezidentus. Savukārt ar Ģenerālprokuratūras pārstāvi būtu jārunā slēgtā sēdē un, lai novērstu paralēlās darbības, jānoskaidro, ko dara prokuratūra un ko var darīt komisija.

S. Ābrama vēlreiz uzsver, ka svarīga ir struktūra, un aicina plānot, nevis tvert visu laukumu. Sekmīga darba pamatā ir pareiza plānošana, turklāt komisijai būs jāiekļaujas tās darbam atvēlētajā sešu mēnešu termiņā. Aicina komisijas locekļus izteikt savu viedokli par to, ar ko labāk sākt un kā virzīties tālāk.

Sēdes vadītājs atgādina, ka tieši tas jau ir paredzēts šodienas sēdes darba kārtībā, un saskaņā ar to informē par komisijas sēžu starplaikā paveikto. Šajā laikā notikusi arī jau minētā Ministru prezidentes preses konference un sniegts minētais paziņojums, kas tieši saistīts ar komisijas darba priekšmetu.

Vēstulē iekļauti 13 jautājumi, un tā tika sagatavota tik ātri, cik vien bija iespējams, reaģējot uz Ministru prezidentes paziņojumu preseī.

Sēdes vadītājs jautā, cik daudz laika komisijas locekļiem nepieciešams, lai izvērtētu vēstuli, un ierosina to izskatīt līdz rītdienai.

Komisijas locekļi piekrīt, ka pietiktu ar 24 stundām, un vienojas, ka izskatīs vēstuli līdz rītam pulksten 10.00.

A. Butāns pauž atbalstu minētajai vēstulei, bet bažas par satiksmes ministra K. Briškēna teikto. Valdības pārstāvji atzinuši, ka nav bijis budžeta rāmja, bet finanšu plāns liecina, ka būvniecība tiek forsēta nolūkā parādīt Eiropas Komisijai panākto progresu. Taču Eiropas Komisiju nevajag mānīt, jo tā šā projekta ietvaros ir mūsu lielākā sabiedrotā. Tāpēc ir bažas par to, kā Eiropas Komisija varētu reaģēt uz šādu rīcību.

Komisijas locekļi minēto vēstuli var izvērtēt, un nav uzreiz jāsaka – jā vai nē. Nevajadzētu pakļauties emocijām, bet savas darbības vektorus vērst vienā virzienā, nenodoties savstarpējai kritikai, lai nešķiestu laiku un enerģiju.

A. Butāns pieļauj, ka katrā komisijas sēdē varētu būt viens galvenais jautājums un arī daži citi jautājumi, kuru redakciju sagatavojis komisijas priekšsēdētājs vai kāds cits, jo fona informācija un konteksts var pēkšņi mainīties un attiecīgi jāmaina arī plānotā komisijas sēdes darba kārtība. Turklāt organizatoriskie jautājumi šodien vēl tiks skatīti.

Sēdes vadītājs piekrīt tam, ka fons un informācija mainās un komisijai būs adekvāti jāreaģē uz izmaiņām.

2.

Sēdes vadītājs uzsver, ka šodien svarīgākais jautājums ir “Rail Baltica” projekta problēmas un parlamentārās izmeklēšanas komisijas uzdevumi. Saeima ir deleģējusi komisijai konkrētu uzdevumu. Gala ziņojumā būs jāsniedz atbildes uz Saeimas lēmumā iekļautajiem jautājumiem. Pavisam ir 13 jautājumi. Sēdes vadītājs tos nolasa un īsumā komentē:

1. Kāpēc ir notikusi vilcināšanās ar “Rail Baltica” projekta īstenošanu? Kādas problēmas ir projekta pārvaldē? Vai šo projektu iespējams realizēt līdz 2030. gadam?

2. Kāda ir satiksmes ministra, Satiksmes ministrijas un tās kapitālsabiedrību amatpersonu, tai skaitā bijušo amatpersonu, atbildība projekta novilcināšanā?

3. Kāda ir pārējo Ministru kabineta locekļu atbildība projekta novilcināšanā un finansējuma piesaistē?

4. Kā “Rail Baltica” projekts varētu kļūt par Latvijas valsts drošības prioritāti un galveno valdības darba kārtības jautājumu?

5. Kāds būs “Rail Baltica” dzelzceļa pamattrases tvērums (garums km, platums m)? Kādi pievedceļi? Vai “Rail Baltica” šķērsos Rīgas teritoriju?

Fundamentāls jautājums jebkuram Latvijas iedzīvotājam: kas galu galā tiks uzbūvēts?

6. Kādi vilcieni 2030. gadā kursēs “Rail Baltica” dzelzceļa pamattrasē? Kāds būs vilcienu skaits, veids, un kādi pakalpojumi tiks piedāvāti?

Kad dzelzceļš uzbūvēts, sākas tā ekspluatācija. Kā šī ekspluatācija izskatīsies? Kas brauks, kas pārvaldīs, un kā tas viss izskatīsies pēc tam, kad būs uzbūvēts.

7. Cik staciju būs “Rail Baltica” dzelzceļa pamattrasē? Kurās apdzīvotās vietās tās atradīsies? Kā tiks finansēta to izbūve?

Dzelzceļa stacijas ir viens no jautājumiem, kas palielināja tvērumu un ietekmēja visu lielo sadārdzinājumu.

8. Vai “Rail Baltica” projekta ietvaros tiek plānots īstenot Salaspils intermodālā loģistikas centra projektu? Kāds būs realizācijas termiņš, finansējuma apjoms un avoti? Ja minētais projekts netiks realizēts, kāda ir ietekme uz rentabilitāti?

Publiski ir izskanējuši izteikumi, ka, iespējams, netiks būvēts Salaspilī, bet *Cost-benefit* analizē ir ietverts viss, tai skaitā kravas, jo kravu jautājums ir lielākā daļa no šā projekta rentabilitātes plāna.

9. Kādas izmaiņas nepieciešamas “Rail Baltica” projekta institucionālajā pārvaldē?

Tas ir viens no galvenajiem jautājumiem – kas pārvaldības modelī bijis greizi, ka izveidojusies šāda situācija? Parlamentārās izmeklēšanas komisijai jāizdara secinājumi un jāsniedz ieteikumi.

10. Kādi būs turpmākie “Rail Baltica” projekta pamattrases būvniecības scenāriji un valsts interesēm atbilstošākie un ekonomiski pamatotākie risinājumi?

11. Kā līdz šim ir notikusi Valsts prezidenta, Ministru kabineta, Ministru prezidenta, ārlietu ministra un satiksmes ministra darbību koordinācija, nodrošinot “Rail Baltica” projekta īstenošanu, finansējuma plānošanu un piesaisti, vienlaikus nepieļaujot šā projekta apturēšanu?

Pašlaik neviens it kā neko nezina, nav zinājis par šā projekta gaitu, par finansējuma sadārdzinājumiem, un tas ir kā sniega bumba novēlies tagad visiem uz galda.

12. Kādas ir “Rail Baltica” projekta īstenošanas aktuālās izmaksas, sadārdzinājums un finansējuma avoti?

13. Cik liels ir valsts budžeta līdzfinansējuma apjoms? Kas to aprēķinājis? Kas to koordinējis?

Vai budžetā atspoguļojas “Rail Baltica” finansējums, un kā tas atspoguļosies nākamajos budžetos? Kā tas ietekmēs valsts parāda saistības?

“Rail Baltica” ir svarīgs visai Latvijas sabiedrībai.

Sēdes vadītājs uzsver, ka jebkurai uzaicinātās personas intervijai, jebkurai pieprasītajam dokumentam jāsniedz atbildes uz dažiem no šiem 13 jautājumiem.

Mums jāatzīmē, uz kuru jautājumu atbildam, kuru papildinām, kurā konkrētā jautājumā ir pieejami materiāli un dokumenti, jo pēc tam būs jāsaparavo gala ziņojums. Tie ir primārie uzdevumi. Sekundāri var parādīties papildu aspekti, kas arī būs jāizskata un jāizvērtē.

Sēdes vadītājs aicina katru komisijas locekli paust savu personīgo viedokli, savu redzējumu par to, ko gaida no komisijas darba.

K. Krištopans pauž frakcijas viedokli, ka darbu vēlams strukturēt divās sadaļās. Pirmajā – viss, kas noticis līdz šim, tai skaitā pieļautās kļūdas. Pirmais jautājums ir sadārdzinājums. Tajā ir trīs komponentes: inflācija, piegādes ķēdes un kopējais projekta tvērums, kas ir paplašinājies.

Otrais jautājums ir par divām stacijām – Centrālo staciju un lidostu. Kurš ir saņēmis sabiedrības mandātu rīkoties ar sabiedrības naudu un būvēt ar tādu tvērumu?

Otrā sadaļa – kas notiks tālāk? Daudz tiek runāts par finansējumu, bet pārāk maz par ekonomisko pamatojumu. Frakcija LPV ir kategoriski pret naratīvu, ka šis projekts jārealizē par jebkuru cenu, jo jābūt kaut kādam ekonomiskam pamatojumam.

Valstij ir daudz dažādu izaicinājumu faktiski visās nozarēs. Pirms pāris dienām iekšlietu ministrs teica, ka trūkst 1000 policistu. Tāpēc izpildvarai būtu jādod nepārprotams signāls, ka šis projekts ir sabiedrības vislabākajās interesēs. Piemēram, 10. punktā varēs redzēt kaut kādu aprēķinu. Respektīvi, kādas būs kravas, cik daudz to būs, kāda būs tūrisma plūsma, kā pasažieru skaits ietekmēs IKP. Protams, mēs gribam zināt, kādas būs izmaksas.

Frakcija LPV nav pret šā projekta realizāciju, taču vēlas būt pārliecināta, ka tas ir ekonomiski pamatots.

A. Saļimovs retoriski jautā: vai Latvija var atļauties turpināt būvniecību un vispār realizēt šo projektu? Ja var atļauties, tad ko tieši var atļauties? Pašlaik budžetā naudas nav, un pašreizējam tvērumam nauda nebija paredzēta. Kā vispār valsts līmenī tāda situācija varēja rasties? Jāsaprot, vai mēs virzāmies tālāk un, ja virzāmies, tad kā un kur meklēsim finansējumu.

Attiecībā uz amatpersonām, kuras pārsniegušas savas pilnvaras, jānoskaidro juridiskā puse – kā varēja notikt, ka miljardus vērtu projektu valsts vārdā pārstāv amatpersona, un ko dara uzraugošā institūcija, kā tas viss tika organizēts, un kas notiks tālāk.

Šie jautājumi būtu jāatrisina.

A. Butāns atzīst, ka komisijas priekšsēdētāja prezentētie jautājumi aptver pašu būtiskāko, un iesaka darbu iedalīt šādās trijās daļās:

1) izmaksas, sākotnējo aprēķinu pamatotība, objektīvais sadārdzinājums, zaudētais finansējums;

2) pārvaldības jautājumi;

3) būvniecība, komponentes, projektēšanas novilcināšana, kas kļuva par iemeslu turpmākām problēmām.

Darbs nav jāstrukturē no nulles, bet jāfokusējas uz to, kā un kad projekts tiks īstenots, un jāizvērtē ekonomiskais pamatojums un atdeve.

G. Štekerhofs atzīst, ka projekts ir nepieciešams, taču finansējumam jābūt adekvātam. Nepieciešams sagaidīt Ministru prezidentes E. Siliņas atbildes, un nepieciešama pieeja dokumentiem. Jāapspriežas ar Satiksmes ministriju, lai izvairītos no ministrijas darba dublēšanas. Jānoskaidro, kuras amatpersonas ir pārsniegušas savas pilnvaras.

Projekts vēl nav pabeigts, bet sadārdzinājums jau sasniedzis 700 %. Tas ir absurds.

G. Štekerhofs piebilst, ka jautājumi izkristalizēsies, kad komisija sāks intervēt attiecīgās amatpersonas.

A. Labucis pauž atbalstu komisijas darba strukturēšanai. Frakcija JAUNĀ VIENOTĪBA pauž absolūtu atbalstu projekta "Rail Baltica" īstenošanai.

Arī Eiropas Komisijas pārstāve, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta koordinatore Katrīna Trautmane darba vizītē Latvijā 8. jūnijā uzsvērusi, ka pamattrases līnijai no Tallinas līdz Polijai ir jābūt.

Taču paliek atklāti jautājumi par stacijām un par kopējām izmaksām.

Aktuāls ir jautājums par finansējuma piesaisti (partnerības modelis, ārvalstu finansējuma pieejamība, jauno fondu apguve).

A. Labucis rosina darbu strukturēt arī saskaņā ar laika līniju: kas ir paveikts līdz šim, un kā projekts turpina attīstīties. Līdz ar to jāskata arī jautājums par iepriekšējo pārvaldību un pieļautajām kļūdām, kuru rezultātā Ministru kabinetam netika sniegta pietiekama informācija.

A. Labucis aicina komisijas darba plānā salikt strukturētus punktus un tad aicināt cilvēkus, izveidot laika grafiku – ar ko sākt, vai skatīt vēsturi vai arī aplūkot turpmākās projekta īstenošanas iespējas. Līdz 30. septembrim Satiksmes ministrijai ir dots uzdevums skaidrot potenciālos finansējuma avotus.

S. Ābrama uzsver trīs galvenos jautājumus, uz kuriem komisijai jārod atbilde. Tas palīdzētu atrisināt daudzas lietas.

Pirmais jautājums – kad tika pieņemti projektam izšķiroši lēmumi, un kādi tie bija? Metode varētu būt uzskatāmas laika ass izveidošana, to iedalot pēc Ministru prezidenta darbības posmiem. Kāds bija pamata lēmums, un kādi jauni izšķiroši lēmumi tika pieņemti? Tad varēs redzēt, kas un kad mainījās attiecībā uz projekta tvērumu un finansējumu.

Otrs jautājums izriet no pirmā jautājuma – kuras amatpersonas ir atbildīgas par projekta nekvalitatīvo uzraudzību? Šā jautājuma risināšanai ir svarīgi izvērtēt, ko aicināt un kādus jautājumus uzdot.

Trešais jautājums – kāds pašlaik ir konkrētais plāns? Satiksmes ministrija ir sagatavojusi ierobežotas pieejamības informāciju – sākotnējo ziņojumu, kurā detalizēti aplūkots tas, vai plāns ir adekvāts, – plāns un piedāvātie risinājumi "Rail Baltica" projekta glābšanai. No tā varēs secināt, vai vispār ir iespējams šo projektu glābt.

Tie ir trīs galvenie jautājumi, kuriem pārējie jautājumi būtu pakārtoti.

Plāns un turpmākā rīcība izrietēs no Satiksmes ministrijas ziņojuma par iespējamiem Eiropas finansējuma avotiem un pārrunām ar Eiropas Komisiju.

No tā arī izrietēs, vai mums tas ir vajadzīgs, vai mēs esam spējīgi to visu izdarīt, un no tā varētu izrietēt arī mūsu secinājumi.

3.

Sēdes vadītājs piekrīt kolēģu teiktajam un iezīmē turpmāko komisijas darba plānu.

Pirmais un galvenais bloks – iegūt maksimālu skaidrību par dokumentiem.

Jau ir izveidota komisijas mājaslapa, un tajā būs publicēta informācija par komisijas darbu un notikumiem, kā arī dokumentācija, par ko esam kopīgi vienojušies. Komisijas pienākums ir viest skaidrību, jo publiski izskan ļoti dažāda informācija. Žurnālistiem un bieži vien arī politiķiem nav skaidrības par laika nogriezni. Tāpēc nepieciešams izveidot digitālu laika nogriezni, kurā atspoguļotos konkrētas politiski atbildīgās amatpersonas, kas būtu norādītas laika joslas augšpusē – konkrēta persona un amats, savukārt joslas apakšpusē – uzņēmumu, kapitālsabiedrību amatpersonas. Tad būtu redzams, kas, kad un par ko ir atbildīgs. Papildus tiktu norādīti gan politiskie notikumi, gan notikumi Eiropas Komisijā, kas būtiski ietekmējuši projektu laika nogrieznī, bet apakšā – lokālie notikumi, kas arī ietekmējuši projektu.

Pēc katras komisijas sēdes rastos jauni punkti, ko varētu ielikt šajā laika nogrieznī, tādējādi sabiedrība varētu redzēt komisijas darbības progresu, kā arī veidotos priekšstats par visiem notikumiem laika gaitā.

Sēdes vadītājs apliecina, ka rūpēsies par to, lai šāda laika skala tiktu izveidota un būtu pieejama.

Pirmais darba posms tiks veltīts dokumentu sagatavošanai. Komisijas priekšsēdētājs ar savu komandu tos apkopos un nodos komisijas locekļu vērtēšanai.

Otrais darba posms būs dokumentu analīze. No tās izrietēs, kuras personas uzaicināmas uz interviju.

Vispirms no dokumentiem būtu jāgūst priekšstats par vēstures gaitu un iesaistītajām personām, un tikai pēc tam varētu intervēt politiskās personas, Ministru prezidenti un bijušos Ministru prezidentus.

Sēdes vadītājs ir izveidojis kalendāru, kurā paredzēts, kādas personas tiks uzaicinātas.

Pēdējais darba posms būs apkopošana, secinājumi un rekomendācijas – gala ziņojuma sastādīšana.

Šie darba posmi jāsadala arī laika nogrieznī.

Svarīgākais ir saprast pieļautās kļūdas gan finanšu, gan laika tvērumā – kurā brīdī tika pieņemts lēmums uzņemties saistības bez atbilstoša finansējuma? Šis jautājums ir arī prokuratūras uzmanības lokā.

Pašlaik jau ir sagatavots konkrētu dokumentu pieprasījums. Saņemtie dokumenti tiks ievietoti visiem komisijas locekļiem pieejamā mapē.

Sēdes vadītājs atgādina, kāda informācija saskaņā ar Parlamentārās izmeklēšanas komisiju likumu jāatspoguļo komisijas gala ziņojumā, un pauž cerību, ka komisijas darba rezultātā tiks izstrādāti konkrēti likumprojekti, tostarp paplašināts “Rail Baltica” projekta īstenošanas likuma tvērums, konkretizējot amatpersonu atbildību un izveidojot parlamentārās uzraudzības mehānismu, jo jau tagad var secināt, ka tieši pārvaldība ir tas jautājums, kas novedis pie problēmām.

4.

Sēdes vadītājs ierosina pirmām kārtām uz komisijas sēdēm aicināt to institūciju pārstāvjus, kuras jau sniegušas izvērtējumu. Jāsaprot, ko Valsts kontrole darījusi, ko prokuratūra dara, lai novērstu darba dublēšanos.

Uz nākamo sēdi būtu uzaicināmi Valsts kontroles pārstāvji, lai noskaidrotu, kādu informāciju viņi ieguvuši. Tas ļaus nešķiest laiku dokumentu meklēšanai.

Uzaicināms arī Ģenerālprokuratūras pārstāvis, lai iegūtu detalizētāku informāciju par pārbaudes gaitu.

Nākamās uzaicināmās personas būtu Satiksmes ministrijas amatpersonas un “Rail Baltica” projektā iesaistītās personas – gan esošās, gan bijušās.

Tikai pēc tam tiktu aicinātas politiskās personas, kurām tiktu uzdoti konkrēti jautājumi.

Sēdes vadītājs jautā, vai komisijas locekļi atbalsta šo priekšlikumu, un lūdz izteikt viedokli par to, kuras personas būtu uzaicināmas pirmām kārtām.

K. Krištopans pauž atbalstu sēdes vadītāja izteiktajam priekšlikumam.

S. Ābrama piekrīt, ka ir uzaicināmi gan Valsts kontroles, gan Ģenerālprokuratūras pārstāvji, un aicina vienoties par principu, vai aicināt amatpersonas “no lejas uz augšu” vai “no augšas uz leju”.

Iespējamo uzaicināmo personu loks ir ļoti plašs – no ministru prezidentiem līdz valsts sekretāru vietniekiem un “RB Rail” un Eiropas dzelzceļa līniju amatpersonām. Un visiem jāuzdod vienādi atslēgas jautājumi, lai pēc tam varētu salīdzināt atbildes. Piemēram, jautājumi par dramatisko pieaugumu, kā tas tika konstatēts, kas konkrēti tika darīts utt.

Uzaicināt konsekventi, sākot no ministru prezidentiem un aptverot visus starpposmus – iesaistītie ministri, valsts sekretārs, valsts sekretāra vietnieks, “RB Rail” un Eiropas dzelzceļa līnijas.

S. Ābrama ierosina laika asī iezīmēt īpašus ārējos notikumus, piemēram, kopuzņēmuma izveidošanu 2014. gadā – kādi bija tā mērķi, finansējums utt. 2017. gadā tapa “Ernst & Young” analīze, kur iezīmētas infrastruktūras izmaksas, kas palielinājušās par 26 %. Vajadzētu uzaicināt arī “Ernst & Young” pārstāvjus.

Kādi 2019. un 2020. gadā bija tie ārējie faktori, kas sāka saasināt situāciju. Visi dzīvoja cerībā, ka viss notiek, taču “RB Rail” darbinieki cēla trauksmi, vēršoties pie toreizējā satiksmes ministra. Valsts kontrole 2020. gadā arī nāca klajā ar trauksmes ziņojumu. Taču tikai tagad sākas nopietna pievēršanās problēmai – pēc tam, kad satiksmes ministrs ir publiski atklājis, cik dziļas ir problēmas.

Tāpēc loģisks ir jautājums: kāpēc tobrīd neviens nereaģēja uz trauksmes ziņojumu?

A. Butāns pievienojas S. Ābramas viedoklim, iesaka aicināt personas “no lejas uz augšu” un pirmām kārtām uzaicināt kapitālsabiedrību amatpersonas,

“RB Rail” amatpersonas. Jāiepazīstas arī ar trauksmes cēlāju ziņojumiem. Uzaicināmi arī Satiksmes ministrijas vadošie ierēdņi.

G. Štekerhofs piekrīt, ka vispirms uzaicināmas amatpersonas “no apakšas”. Taču ir daudz neskaidrību, tāpēc vajadzētu uzaicināt K. Briškenu kungu, lai noskaidrotu pašreizējo stāvokli un to, kādi ir ministrijas darbības virzieni. Tad jau varētu izdarīt kaut kādus secinājumus.

A. Saļimovs atbalsta priekšlikumu uzaicināt K. Briškenu kungu, jo Satiksmes ministrija arī veic izmeklēšanu, līdz ar to zināma skaidrība varētu tikt panākta, un atbalsta arī principu “no apakšas uz augšu”, lai komisijas locekļi, intervējot bijušos satiksmes ministrus un bijušos ministru prezidentus, būtu pilnīgā skaidrībā par notikušo un par laika skalu.

Tā kā uzaicināmo personu skaits ir milzīgs, būtu lietderīgi to sadalīt starp komisijas locekļiem un soli pa solim sakārtot tā, lai varētu operatīvi organizēt darbu ar uzaicinātajām personām.

A. Labucis piekrīt, ka būtu jāsāk ar esošās situācijas noskaidrošanu.

Laiks ir ļoti ierobežots, un turpmākā finansējuma jautājumi būs jārisina. Viņš atbalsta to, ka ir uzaicināmas Satiksmes ministrijas amatpersonas, jo Satiksmes ministrijai līdz 30. septembrim ir jāiesniedz Ministru kabinetam informācija par piesaistāmo finansējumu.

Pēc tam, kad būs noskaidrota esošā situācija, varēs pētīt pieļautās kļūdas.

Esošās situācijas noskaidrošana ļaus saprast, ko ir iespējams un ko nav iespējams paveikt.

A. Butāns neiebilst iepriekš teiktajam, vienīgi rosina amatpersonas uzaicināt rakstveidā, lai jau pirms tikšanās būtu rakstveida informācija, kas paliktu pieejama, pusgadu strādājot komisijā.

S. Ābrama aicina apdomāt, kādā secībā aicināt amatpersonas. Viņsprāt, amatpersonām “no apakšas” ir detalizēta un liela apjoma informācija. Lai nenoslīktu sīkumos un izkristalizētu būtisko, vispirms vajadzētu saprast, ko zināja Ministru kabinets, tad ministrs, tad valsts sekretārs utt. S. Ābrama pauž bažas, ka, sākot no “no apakšas”, darbs izplūdīs detaļās un komisija neiekļausies atvēlētajā termiņā.

Sēdes vadītājs uzsver, ka komisijas sēdēm jābūt labi sagatavotām, jāiedziļinās dokumentos. No tiem varēs secināt, kādi jautājumi jāuzdod uzaicinātajām personām. Būs skaidrs, kas īsti pieņēma lēmumus.

No dokumentiem varēs iegūt skaidru ietvaru un “no apakšas” paraudzīties uz notikumiem un to sekām. Būs skaidrs, kādi jautājumi jāuzdod atbildīgajām personām, jo politiķi mēdz “aizplūst” no patiesajām atbildēm.

Sēdes vadītājs informē, ka ir izveidots komisijas e-pasts rbkomisija@saeima.lv. To var izmantot ikviens, kura rīcībā ir svarīga, parlamentārās izmeklēšanas komisijai noderīga informācija.

Sēdes vadītājs ierosina nākamo komisijas sēdi rīkot 18. jūlijā pulksten 10.00.

S. Ābrama jautā, vai nevar piektdien, jo ceturtdien viņa būšot ārpus Latvijas.

Sēdes vadītājs jautā, vai pārējie komisijas locekļi piekrīt sēdes rīkošanai piektdien.

S. Ābrama jautā, vai iespējams attālināti pieslēgties.

Sēdes vadītājs informē: ņemot vērā to, kādas personas tiks uzaicinātas, nākamā sēde būs slēgtā sēde.

D. Meistere informē, ka slēgtā sēdē nevar piedalīties attālināti. Slēgta sēde var būt tikai klātienē.

Pēc īsas apspriešanās komisijas locekļi vienojas, ka **nākamā sēde notiks piektdien, 19. jūlijā, pulksten 9.00.**

Sēdes vadītājs informē, ka pēc īsa tehniska pārtraukuma sāksies sēdes slēgtā daļa.

Sēdes atklātā daļa slēgta plkst. 11.20.

Komisijas priekšsēdētājs _____ Andris Kulbergs

Komisijas sekretārs _____ Kristaps Krištopans

Protokolēja
Stenogrammu un tulkošanas nodrošinājuma dienesta vadītāja
Skaidrīte Rudziša