

**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 25. jūlijā**

Rīgā, Jēkaba ielā 6/8, Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas sēžu zālē  
(207. telpā)  
plkst. 12.00

**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)

“Ernst & Young Baltic Ltd” pārstāvis Nauris Kļava

bijusī “RB Rail” valdes priekšsēdētāja un izpilddirektore Baiba Rubesa

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

parlamentārās izmeklēšanas komisijas konsultants Krišs Lipšāns

mediju pārstāvji

deputāta Andra Kulberga palīdzē Solvita Zvidriņa

**Sēdes darba kārtība:**

1. Tikšanās ar “Ernst & Young Baltic” pārstāvi Nauri Kļavu.
2. Tikšanās ar Baibu Rubesu.
3. Dažādi jautājumi.

Sēdi vada parlamentārās izmeklēšanas komisijas priekšsēdētājs  
Andris Kulbergs.

1.

Sēdes vadītājs atklāj sēdi, informē par darba kārtību, komisijas locekļi apstiprina savu klātbūtni. Sēdes vadītājs apliecina, ka ir kvorums, un akcentē, ka saskaņā ar Parlamentārās izmeklēšanas komisiju likuma 11. pantu “persona par apzināti nepatiesu paskaidrojumu vai apzināti nepatiesu atzinumu, vai apzināti nepatiesu tulkojumu, kā arī par atteikšanos dot paskaidrojumu, atzinumu vai tulkojumu parlamentārās izmeklēšanas komisijai, kā arī par piespiešanu dot nepatiesu paskaidrojumu, atzinumu vai tulkojumu saucama pie kriminālatbildības”.

Rāda prezentāciju par “Ernst & Young” veikto projekta “Rail Baltica” izmaksu un ieguvumu analīzi (CBA) 2017. gadā, kā arī sniedz ieskatu par *high-speed rail* būvniecību Eiropā pirms 2017. gada un iezīmē parlamentārās izmeklēšanas komisijas 2024. gada 25. jūlija sēdes jautājumu loku.

Dod vārdu Naurim Kļavam.

N. Kļava nosauc savu vārdu, uzvārdu un amatu – Nauris Kļava, “Ernst & Young” partneris, konsultāciju nodaļas vadītājs – un apliecina, ka vadījis izmaksu un ieguvumu analīzes projektu no 2015. gada oktobra līdz 2017. gada aprīlim.

Sēdes vadītājs jautā, kādus datus “Ernst & Young” saņēma no pasūtītāja “RB Rail”, lai veiktu izmaksu un ieguvumu analīzi.

N. Kļava norāda, ka būtu nepieciešams atskats vēsturē. Pirms “Ernst & Young” CBA bijis “COWI” pētījums, 2011. gadā uzņēmums “AECOM” veicis izpēti, kurā jau faktiski esot parādījis skatījums uz trasi.

Būtiski, ka “Ernst & Young” nav veikuši izmaksu aplēses, tās viņi dažādos laikos saņēmuši no “RB Rail” akcionāriem Lietuvā, Latvijā un Igaunijā. Projekta valstīs pirms tam veikta nacionālā izpēte, sagatavoti skiču projekti un inženieri sagatavojuši izmaksu aplēses.

Latvijā izpēte noslēgusies 2016. gadā, pasūtītāja bijusi Satiksmes ministrija. Tas bijis liels projekts, kurā nosprausta trase, identificēti tehniskie risinājumi un aplēstas izmaksas, skiču projekti ietvēruši galvenos tehniskos parametrus, piemēram, ātrumu dažādos posmos, par maksimālo ātrumu pieņemot 249 kilometrus stundā pasažieru pārvadājumos, kravu pārvadājumos – mazāk.

Sēdes vadītājs pārjautā, vai paredzētais kravu pārvadāšanas ātrums bija 120 kilometri stundā.

N. Kļava apstiprina un norāda, ka tehniskie parametri – trases novietojums, garums, ātrumi, galvenie objekti u. c. – ir pamatparametri, uz ko “Ernst & Young” balstījušies, un tas bijis tas, kas šodien tiek dēvēts par tvērumu. Faktiski tā bijusi paredzētā infrastruktūra, un uz šā pamata “Ernst & Young” veikuši analīzi un aprēķinus.

Sēdes vadītājs pārjautā, vai datus iedeva “RB Rail”?

N. Kļava apstiprina, ka tas ticis saskaņots darba grupās kopā ar “RB Rail”, jo, lai veiktu analīzi, vajadzējis nospraust bāzi, kā dzelzceļa līnija izskatīsies no funkcionalitātes viedokļa (to, kāda tā būs no tehniskā viedokļa, noteikuši un izpēti veikuši inženieri). Tas bijis darbs kopā ar “RB Rail”: bijušas darba grupas, kuru sēdes protokolētas, tajās lēmumi tikuši saskaņoti un pieņemti.

Sēdes vadītājs jautā, vai “RB Rail” datus bija ietverts arī Rīgas loks.

N. Kļava atbild apstiprinoši.

Sēdes vadītājs pārjautā, vai bija iekļauta arī lidosta, Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija un tilts pār Daugavu.

N. Kļava apstiprina.

Sēdes vadītājs informē, ka ir veicis izpēti par *high-speed rail (HSR)* (240 un vairāk kilometru stundā) būvniecību Eiropā pirms 2017. gada. Zemākās izmaksas bijušas 15 miljoni eiro par kilometru, augstākās – līdz 35, vidēji 25–27 miljoni eiro par kilometru. “Ernst & Young” analizē norādīts, ka Latvijas līnija kilometrā izmaksātu 7,1 miljonu eiro, divreiz lētāk nekā lētākais Eiropā uzbūvētais dzelzceļš. Vaicā, pēc kāda pieņēmuma “Ernst & Young” vadījās, ņemot par pamatu tik zemas izmaksas *HSR* izbūvei Latvijā.

N. Kļava atkārtoti norāda, ka izmaksu aplēses veikuši inženieri atsevišķi katrā Baltijas valstī.

Sēdes vadītājs vaicā, vai “Ernst & Young” saņemtus datus ir vērtējuši kritiski.

N. Kļava norāda, ka “Ernst & Young” nav bijis tāda uzdevuma.

Sarunā iesaistās Baiba Rubesa un norāda, ka *CBA* tapšanas laikā “RB Rail” bijis pavisam jauns uzņēmums un komitejā, kas strādājusi arī ar *CBA*, bijis pa vienam vai diviem katras akcionāru valsts pārstāvjiem, kas arī uzstājuši uz to, ka aprēķini, kas ir sagatavoti, nav jāapstrīd, taču bijusi doma, ka pēc pieciem gadiem izmaksas, kas noteiktas, noteikti būs jāpārskata.

Sēdes vadītājs norāda, ka šis ir svarīgs punkts, jo *CBA* tika izmantota kā sākuma fāzes dokuments un uz tās tika balstīti valsts lēmumi. Ja izmaksas tika noteiktas 7,1 miljona eiro apmērā par kilometru, kas ir divreiz mazāk nekā lētākajā Eiropā īstenotajā projektā, tad rodoties būtiski jautājumi.

Jautā, kurš konkrēti iesniedzis datus “Ernst & Young”.

N. Kļava norāda, ka Latvijas datus sniegusi Satiksmes ministrija. Satiksmes ministrijā atsevišķa iepirkuma rezultātā ticis realizēts atbilstošs projekts, kura ietvaros nosprausta trase, notikusi virkne sabiedrisko apspriešanu, tikuši radīti tehniskie risinājumi un aplēstas izmaksas. Vai pasūtītājs bija Satiksmes ministrija tieši vai caur

“Eiropas dzelzceļa līnijām (“EDzL”), to N. Kļava tagad neatceroties, bet konkrētās izpētes pasūtītājs bijusi Satiksmes ministrija.

B. Rubesa piebilst, ka ļoti līdzīgi bijis arī Lietuvā un Igaunijā.

Sēdes vadītājs uzsver: svarīgi paturēt prātā, ka dati nākuši no Satiksmes ministrijas, un pārvaicā, vai “Ernst & Young” nav tos apšaubījuši.

N. Kļava pieļauj, ka par to ticis diskutēts, bet tāda uzdevuma “Ernst & Young” neesot bijis. Neesot bijis pamata apšaubīt inženieru paveikto darbu, turklāt vajagot ņemt vērā, ka vēl 2015. un 2016. gadā ļoti atšķirušās darbaspēka izmaksas šādos projektos Latvijā un, piemēram, Norvēģijā.

Sēdes vadītājs dod vārdu Skaidrītei Ābramai.

S. Ābrama jautā, vai “Ernst & Young” ir kādi dokumenti, kas apliecina radušās šaubas par iesniegto datu pamatotību.

N. Kļava atbild noliedzoši.

Sēdes vadītājs dod vārdu Kristapam Krištopanam.

K. Krištopans norāda, ka kopš *CBA* pagājuši septiņi gadi, šajā laikā ļoti daudz kas ir mainījies, un jautā, vai 2017. gada *CBA* vispār var izmantot lēmumu pieņemšanā pašlaik?

N. Kļava atbild noliedzoši un norāda, ka “RB Rail” pasūtījis atjaunotu izmaksu un ieguvumu analīzi, ko veicis uzņēmums “Boston Consulting Group”. Pētījuma rezultāti esot prezentēti šīs vasaras sākumā.

Sēdes vadītājs dod vārdu Artūram Butānam.

A. Butāns uzsver, ka galvenais jautājums esot šāds – kurš sagatavoja izmaksas –, un jautā, kur “RB Rail” attiecīgos aprēķinus dabūja?

B. Rubesa atkārtoti norāda, ka jāvērsas pie “RB Rail”, tur vajagot būt dokumentācijai, kas atklātu, no kurienes dati nākuši.

Sēdes vadītājs piebilst, ka parlamentārās izmeklēšanas komisija lūgs no “RB Rail” šos dokumentus.

Dod vārdu Ģirtam Štekerhofam.

Ģ. Štekerhofs lūdz precizēt, kas iekļauts kilometra izmaksās.

Sēdes vadītājs norāda: *CBA* esot fiksēts, ka izmaksās ietverts viss, tai skaitā zemes atsavināšana; tam paredzēti 50,8 miljoni eiro. Tomēr valstīm esot atšķirīgi kritēriji attiecībā uz to, kas ietverams kilometra izmaksās. Jautā, vai “Ernst & Young” aprēķinā izmaksās bija iekļauta projektēšana.

N. Kļava apstiprina, ka 111,7 miljoni atvēlēti projektēšanai Latvijas tvērumam.

Sēdes vadītājs lūdz paskaidrot, uz ko "Ernst & Young" balstīja pozitīvo projekta vērtējumu un kas bija kritiskie parametri.

N. Kļava norāda, ka nepieciešama neliela atkāpe par izmaksu un ieguvumu analīzes mērķiem un iemesliem. Lai pamatotu ieguldījumu veikšanu par valsts naudu, pretī esot jāvērtē ieguvumi, un Eiropas Savienībā esot atbilstošs normatīvais regulējums, kas paredzot šādas analīzes veikšanu infrastruktūras projektiem, kuri tiek finansēti no Eiropas Savienības līdzekļiem.

Analīzes loģika esot tāda: vai projekts, kurš nespēj sevi atpelnīt kā biznesu, sniedz plašāku labumu jeb lielākus sociālekonomiskos ieguvumus; ko var realizēt kā biznesu, tam publiskie līdzekļi nebūtu tērējami.

"Ernst & Young" vērtējuši, cik lielu daļu no projekta ieguldījumiem nevarēs atpelnīt ar biļetēm un citiem ieņēmumiem un vai tos atsvērs sociālekonomiskie ieguvumi – vides ieguvumi, pasažieru laika ietaupījums un citi. Savukārt uz šā vērtējuma pamata Eiropas Komisija apstiprinājusi līdzekļu piešķiršanu.

Kritiskie parametri bijuši investīciju izmaksas, paredzamās pasažieru un kravu plūsmas.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt, vai bija paredzēta nozīmīga pasažieru un kravu plūsma arī no NVS.

N. Kļava apstiprina, ka 2017. gadā tika ņemtas vērā potenciālās pasažieru un kravu plūsmas starp Eiropu un Krieviju un Baltkrieviju.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt procentus.

N. Kļava pieļauj, ka kravām paredzēti 37 procenti, par pasažieru plūsmu precīzus datus nevarot minēt, bet kravu plūsma veidojusi lielāko daļu.

Sēdes vadītājs secina, ka kravu virziens un daudzums bija fundamentāli svarīgs nosacījums tam, lai "Rail Baltica" realizētos kā biznesa projekts, un 37 procenti kravu bija paredzēti no NVS.

N. Kļava šo secinājumu apstiprina un norāda: komerciālā loģika bija tāda, ka kravu plūsmas, kas virzās caur Polijas un Baltkrievijas robežu, varētu tikt daļēji pārceltas uz "Rail Baltica", ka daļa kravu, kas nepieciešamas Sanktpēterburgai, tiktu vestas līdz Tallinai, tur pārkrautas uz 1520 milimetru sliežu vilcieniem un tālāk vestas uz Sanktpēterburgu. Tas ticis validēts, bijušas daudzas sarunas ar loģistikas ekspertiem visās trijās Baltijas valstīs, kā arī Somijā.

Sēdes vadītājs jautā: vai, ņemot vērā šodienas apstākļus, ko nebija iespējams paredzēt toreiz, varētu apgalvot, ka minētie ir kritiski parametri, kas būtiski ietekmē "Rail Baltica" atmaksāšanās iespēju?

N. Kļava apstiprina un piebilst, ka būtu jāvērtē kravu plūsmas, jo nozare esot ļoti dinamiska, bet par to viņam neesot viedokļa.

Sēdes vadītājs norāda, ka jaunākā *CBA* esot balstīta uz to, ka projekts atmaksāsies tieši uz pasažieru plūsmas rēķina.

S. Ābrama iebilst, ka ģeopolitiskā situācija ir mainījusies.

Sēdes vadītājs norāda, ka cilvēku skaits nav palielinājies un nav pasažieru no NVS. Šobrīd pasažieru plūsma esot 26 procenti.

N. Kļava izsaka pieļāvumu, ka projekts, uz ko attiecas pašreizējā analīze, jau ir cits projekts, jo aptver arī reģionālās stacijas.

Sēdes vadītājs norāda uz paredzēto ātrumu trasē, kas minēts “Ernst & Young” analīzē, – 240 kilometri stundā –, un jautā, vai tika ņemts vērā, ka Polijā, kur “Rail Baltica” savienotos ar pārējo infrastruktūras daļu, tas ir 120–160 kilometri stundā.

N. Kļava norāda: bijis pieņēmums, ka arī Polijas pusē no 2030. gada ātrums tiks palielināts.

Sēdes vadītājs grib precizēt, kāds būs ātrums, jo *CBA* figurējot 240 kilometri stundā, bet citur – 249 kilometri stundā.

B. Rubesa piebilst, ka tas mainījies vēlāk, kad bijušas uzrakstītas *Design Guidelines*.

N. Kļava piekrīt.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt, kad parādījās ātrums – 249 kilometri stundā.

N. Kļava norāda, ka viņa rīcībā neesot informācijas par to.

B. Rubesa pieļauj, ka tas varēja būt, kad “palaida” *Design Guidelines*. Varētu būt 2017., 2018. gads, viņa precīzi neatceroties.

A. Butāns vēlas precizēt, kas pieņēmis lēmumu.

B. Rubesa norāda, ka tas bijis kopīgs lēmums. Tobrīd jau bijusi lielāka “RB Rail” tehniskā komanda un tās vadībā viņa bijusi. Esot konstatēts, ka nav milzīgi lielas starpības starp 240 un 249 kilometriem stundā, jo vilcieni ļoti reti braucot tik ātri.

Sēdes vadītājs piebilst, ka šie pāris kilometri var būt ļoti izšķiroši no prasību viedokļa, kad runa ir par investīciju apmēru.

Jautā, kādas no “Ernst & Young” skatpunkta ir atšķirības starp šodienas “Rail Baltica” būvniecības izmaksām un 2017. gada aprēķiniem?

N. Kļava atbild, ka tādus aprēķinus pašreiz neesot veicis, bet esot trīs svarīgi faktori: inflācija, projekta izmaiņas un precīzākas aplēses par konkrētiem tehniskajiem risinājumiem.

Sēdes vadītājs jautā, kas ir tie kritiskie punkti, kurus “RB Rail” neņēma vērā, bet kuri bija norādīti “Ernst & Young” veiktajā analīzē.

N. Kļava atzīst, ka viņam esot grūti komentēt, jo pēc 2017. gada viņš vairs neesot piedalījies attiecīgajos procesos.

Pieļauj, ka viena no lietām varētu būt komunikācija. “Ernst & Young” esot vērsuši uzmanību uz to, ka brīdī, kad būs pieejama precīzāka informācija par izmaksām, vēlreiz būtu jāvērtē kopējā tāme un katras izmaiņas. Būtu jāseko līdzī kontroltāmei.

S. Ābrama lūdz novērtēt nacionālajā līmenī izstrādāto skiču projektu kvalitāti.

N. Kļava atzīst, ka viņam esot grūti to komentēt, jo “Ernst & Young” paļāvušies uz to, ko iesniedzis “RB Rail”. Attiecībā uz to, vai konkrētie skiču projektā iekļautie inženiertehniskie risinājumi bija pamatoti vai nepamatoti, viņam neesot viedokļa.

S. Ābrama pārjautā, vai iesniegtie dati bijuši pietiekami, lai “Ernst & Young” varētu veikt savu darbu.

N. Kļava apstiprina, ka tobrīd tie bijuši pietiekami.

Sēdes vadītājs jautā, vai “Ernst & Young” aprēķinā par kravu piegādēm ietvēruši tā saukto pēdējo jūdzi.

N. Kļava atbild, ka rēķināts līdz terminālim.

Sēdes vadītājs norāda: analīzē teikts, ka ik pēc 25 gadiem jāveic infrastruktūras atjaunošana un izmaksas esot 700 tūkstoši eiro par kilometru, secina, ka nepieciešamais apmērs uz 1,98 miljardiem būtu 157,5 miljoni eiro, un jautā, vai šobrīd ar trasei nepieciešamajiem 9,5 miljardiem eiro (1,98 miljardu vietā) atjaunošanai nepieciešamā summa būtu proporcionāla.

N. Kļava atbild, kas tas būtu jāvērtē un jāprasa inženieriem, bet, iespējams, summa nebūtu proporcionāla.

Sēdes vadītājs piebilst, ka ekspluatācijai Eiropas Komisijas finansējums netiek dots un tad, ja trasi būvē dārgāk, dārgāka būs arī tās atjaunošana.

N. Kļava atbild, ka tas nav izslēgts.

Sēdes vadītājs akcentē, ka “Ernst & Young” norādījuši uz četriem kritiskiem riskiem, un jautā, vai tie ir iestājušies.

N. Kļava pieļauj, ka, spriežot no publiski pieejamās informācijas, varētu būt tā, ka riski ir iestājušies.

Sēdes vadītājs lūdz komentēt risku, ka, par vienu procentu palielinoties būvniecības izmaksām, projekts automātiski varētu kļūt nerentabls.

N. Kļava norāda, ka atjaunotās izmaksu un ieguvumu analīzes autoriem būtu jājautā tas, kādus pieņēmumus viņi ņēmuši vērā, kurus no riskiem iecenojuši un kāds ir aprēķins.

Sēdes vadītājs jautā, kā “Ernst & Young” veica biļešu cenu aprēķinu, piemēram, kā tika noteikta biļetes cena – 125 eiro – posmā Berlīne–Rīga.

N. Kļava norāda, ka ņemtas vērā nevis infrastruktūras, bet pārvadātāja izmaksas, pieņemot, ka pārvadātājs nav jāsubsidē, jo tas ir bizness, un ka tika salīdzinātas biļešu cenas līdzīgos attālumos starppilsētu vilcienu reisos. Infrastruktūras izmaksas tiešā veidā varot ietekmēt un varot arī neietekmēt galaprodukta cenu, jo dažādās valstīs esot atšķirīga pieeja dzelzceļa infrastruktūras subsidēšanai. Igaunija esot pirmā, kas Baltijā sākusī subsidēt dzelzceļu, faktiski apkalpojot Krievijas un Austrumu tranzītplūsmas. Baltija Eiropā esot bijusi unikālā situācijā, jo dzelzceļš neesot ticis subsidēts. “Ernst & Young”, strādājot pie ziņojuma, esot vērsuši visu triju Baltijas valstu politiķu uzmanību uz to, ka “Rail Baltica” uzturēšana būs jāsubsidē, it īpaši pirmajos gados. Satiksmes ministri un citi politiķi šo ziņu uztvēruši ļoti negatīvi, jo tolaik Latvijā un Lietuvā dzelzceļš bijis pelnošs.

Sēdes vadītājs jautā, kādi *CBA* ietvertie pieņēmumi bijuši nepareizi, raugoties no šodienas skatpunkta.

N. Kļava norāda, ka izmaksu un ieguvumu analīze balstīta uz datiem, kas tobrīd bija pieejami, un veikta pēc ES noteiktas metodoloģijas.

Sēdes vadītājs jautā, ko “Ernst & Young” šobrīd darītu citādi.

N. Kļava pieļauj, ka šobrīd būtu kritiskāks pret analīzei iesniegtajiem datiem, bet tolaik visi iesaistītie apliecinājuši, ka skaitļi ir pareizi.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt rakstveidā to, kas un kad iesniedza “Ernst & Young” datus *CBA* veikšanai, un pauž izbrīnu par to, ka “Ernst & Young” varējuši tik akli uzticēties iesniegtajiem skaitļiem.

N. Kļava piebilst, ka datus nav bijis fundamentālu atšķirību starp valstīm, katrā bijusi veikta inženiertehniskā izpēte un Igaunija iesniegusi 1,3, Latvija – 1,9, Lietuva 2,5.

A. Butāns vaicā, vai visām valstīm specifikācija bijusi vienāda.

N. Kļava to nezina.

B. Rubesa piebilst, ka tobrīd specifikācija bijusi ļoti vienkārša – sliežu platums, tuneļu daudzums, ātrums – ne vairāk kā 10 parametru.

A. Butāns pieļauj, ka tieši tāpēc paredzētas tik zemas projekta izmaksas.

Sēdes vadītājs uzsver, ka tā esot toreizējās “RB Baltic” vadības atbildība, jo viņi iesnieguši šādus datus, bet arī *CBA* veicējiem būtu vajadzējis tos apšaubīt.



S. Ābrama vēlas precizēt, kāda ir korelācija starp skaitli 1,9 miljardi, kas parādījies 2017. gadā, kad “Ernst & Young” beiguši *CBA*, un Ministru kabineta atbalstu (2016. gada augustā MK izdevis rīkojuma projektu).

N. Kļava norāda, ka process bijis iteratīvs, visi skaitļi neesot iesniegti vienā reizē, jo valstu aplēses bijušas dažādās gatavības pakāpēs.

S. Ābrama precizē, ka 2016. gadā nav bijis skaitļa – 1,9 miljardi.

Sēdes vadītājs jautā, kāds bijis “Ernst & Young” vērtējums par projekta pienesumu biznesam, un piebilst, ka parlamentārajai izmeklēšanas komisijai jāmeklē, no kurienes šie dati parādījušies Satiksmes ministrijas iepirkumā, jo tieši šis iepirkums norādījis uz izmaksām. Jau 2016. gadā esot iedoti dati, kas ir līgumā starp Baltijas valstīm.

S. Ābrama uzdod precizējošu jautājumu: vai “Ernst & Young” tika iedotas izmaksu komponentes vai kopsumma, kurā jāiekļaujas?

N. Kļava precīzi neatceroties. Bijusi informācija, uz kuras pamata beigās tapusi tabula.

S. Ābrama vēlas precizēt, vai tabula (tiek rādīta uz ekrāna) bija “Ernst & Young” produkts.

N. Kļava norāda, ka, viņaprāt, “RB Rail” iesnieguši tabulu un izmaksu aplēses tikušas apstiprinātas uzraudzības komitejā, kurā bijuši “RB Rail”, akcionāru valstu un attiecīgo ministriju pārstāvji.

B. Rubesa piebilst, ka aplēses tika balstītas uz “AECOM” pētījumu.

S. Ābrama precizē: 2012. gadā.

B. Rubesa piebilst, ka “AECOM” skiču projekts esot pamatu pamats, kur varot izsekot izmaksas un dažas citas lietas, pirms viss fundamentāli mainījies.

K. Krištopans vēlas precizēt, vai valstij vajadzētu par katru “Rail Baltica” projektā ieguldīto eiro saņemt pretim četrus eiro.

B. Rubesa piebilst, ka, balstoties uz *CBA*, tā vajadzētu būt.

K. Krištopans vaicā, cik ilgi, pēc Rubesas domām, balstoties uz konkrēto *CBA*, tiks pieņemti politiskie lēmumi.

B. Rubesa norāda, ka cenšoties distancēties no “Rail Baltica” projekta, bet tobrīd, kad trase tika nosprausta, vajadzējis nopietni pārskatīt izmaksas. “RB Rail” valdei vajadzējis to pieprasīt, turklāt arī *Design Guidelines* esot būtiski mainījušās. Proti, fundamentāla izmaiņa pēc *CBA* esot *Design Guidelines* iekļautā “militārā mobilitāte”. Iepriekš tā neesot ņemta vērā un starp NATO speciālistiem un Lietuvas pārstāvjiem bijuši lieli strīdi par standartiem.

Sēdes vadītājs grib precizēt laiku, kad parādījās jautājums par militāro mobilitāti.

B. Rubesa norāda, ka tas bijis *Design Guidelines* izstrādes laikā 2017.–2018. gadā. Turklāt projektā ļoti daudz laika esot novilcināts, jo bijis grūti vienoties un visiem lēmumiem vajadzējis iet caur “RB Rail” padomi.

Sēdes vadītājs vaicā, vai “Rail Baltica” šobrīd var saukt par *high-speed railway* projektu.

N. Kļava neesot kompetents uz šo jautājumu atbildēt.

Sēdes vadītājs grib precizēt, vai *CBA* balstīta uz datiem, ka būs *high-speed railway*.

N. Kļava norāda, ka “Ernst & Young” analīzē būtisks bijis ātrums – 240 kilometru stundā –, lai saprastu, kāds būs produkts.

Sēdes vadītājs norāda, ka *high-speed railway* prasa noteiktus standartus un attiecīgas izmaksas. Ja šīs prasības netiek izpildītas, tad tas vairs neesot *high-speed railway* un izmaksas nevarot salīdzināt.

N. Kļava papildina, ka “Ernst & Young” analīzē bijuši svarīgi ātrumi, lai aprēķinātu braukšanas laikus un saprastu pārvadājumu un loģistikas produktu, citstarp to, ko tas nozīmēs lietotājiem, bet viņam neesot ne informācijas, ne kvalifikācijas, kas nepieciešama, lai runātu par to, kādi tehniskie standarti tiks izmantoti.

S. Ābrama jautā, kādus ieguvumus “Ernst & Young” identificējuši analīzē un kā notikusi projekta prezentācija.

N. Kļava norāda, ka “Ernst & Young” veikuši *CBA* atbilstoši metodoloģijai un ļoti skrupulozi modelējuši kravu un pasažieru plūsmas, runājuši ar loģistikas nozares pārstāvjiem. Skatījušies, kas brauks, kāpēc un kurp, kādi varētu būt ienākumi. Tad to vērtējuši pret izmaksu bāzi.

Attiecībā uz prezentāciju – process esot sācies 2015. gada oktobrī, bijušas dažādas darba grupas, dažādi speciālisti no trim Baltijas valstīm, piemēram, makroekonomiskās prognozes saskaņotas ar finanšu ministrijām vai centrālajām bankām. Bijušas atsevišķas tikšanās, kurās piedalījušies uzraudzības komiteja un apstiprināti galvenie pieņēmumi, bijušas arī nacionāla mēroga darba grupas un sapulces.

S. Ābrama vēlas precizēt, kāds bijis galarezultāts.

N. Kļava norāda, ka galarezultāta prezentāciju neatceroties. “Ernst & Young” galarezultāts esot *CBA* ziņojums, kas esot publiskots un prezentēts vairākos formātos gan attiecīgo valstu institūcijām, gan NVO.

S. Ābrama vēlas precizēt par risku prezentāciju.

B. Rubesa norāda, ka *CBA* ziņojums ticis prezentēts toreizējiem Baltijas valstu satiksmes ministriem. Latvijā tas bijis Uldis Augulis, Kaspars Ozoliņš, Dins Merirands un Agnis Driksna par šīm lietām bijuši informēti. Pētījums, protams, esot bijis akceptējams “RB Rail” padomē, un tur varot atrast precīzu informāciju.

S. Ābrama izsaka pieļāvumu, ka riskiem netika pievērsta pienācīga uzmanība.

G. Štekerhofs lūdz N. Kļavu īsi novērtēt “Rail Baltica” projektu pašreizējā stāvoklī.

N. Kļava atzīst, ka, ieraugot atjaunotos skaitļus un nepieciešamās investīcijas, viņš bijis pārsteigts, jo no 2017. gada līdz brīdim, kad tika publicēti jaunie aprēķini, viņš neesot bijis informēts par sadārdzinājumu. Ka būs sadārdzinājums inflācijas un reģionālo staciju dēļ, tas bijis skaidrs, bet, ka tik liels – tas bijis pārsteigums. Salīdzinājumā ar iekšzemes kopproduktu tās esot astronomiskas summas. Rekomendācija būtu – visiem līdzekļiem panākt arī turpmāk Eiropas Savienības atbalstu.

Sēdes vadītājs lūdz ieteikumus parlamentārās izmeklēšanas komisijai.

N. Kļava norāda, ka, viņaprāt, esot svarīgi tikt skaidrībā ar lēmumiem un hronoloģiju, saprast, kādas izpētes veiktas. Dokumentu daudzums esot milzīgs, vai tajos izsekojama pēctecība, viņš nezinot, bet neticot tam, ka neesot kontroltāmju no 2017. gada līdz 2024. gadam.

Sēdes vadītājs dod vārdu Atim Labucim.

A. Labucis norāda, ka paskatījies preses relīzi par “Boston Consulting Group” pētījumu un tur izmaksas uz kilometru esot 26 miljoni eiro, bet vēl neesot ņemta vērā jaunākā ģeopolitiskā situācija, kas saistīta ar karu Ukrainā un kravām uz Krieviju. Jautā, vai nebūtu jāveic jauns pētījums.

B. Rubesa norāda: neesot tā, ka vienīgās kravas var nākt no austrumiem, pasaule mainoties, Somijā kopīgi ar Norvēģiju tiekot attīstīta jauna osta, gribot uzbūvēt tā dēvēto arktisko dzelzceļu u. c. Arī CO<sub>2</sub> izmešu samazināšanas dēļ dzelzceļš kļūšot arvien populārāks uz izdevīgāks.

Sēdes vadītājs pateicas N. Kļavam par piedalīšanos sēdē.  
Izsludina trīs minūšu pārtraukumu.

*(Pārtraukums.)*

## 2.

Sēdes vadītājs piesaka sēdes turpinājumu un jautā, kurš “RB Rail” bijis atbildīgs par *CBA*.

B. Rubesa norāda, ka to neatceroties, bet pieļaujot, ka tie bijuši Kaspars Rokens, Kaspars Briškens un citi. Pamatā par analīzi bijusi atbildīga uzraudzības komiteja.

Sniedz ieskatu vēsturē: 2011. gadā trīs Baltijas valstu premjeri – Dombrovskis, Kubiļus un Ansips – esot vienojušies par to, ka vajadzētu būvēt ātrgaitas vilcienu trasi,

2012. gadā ticis izveidots kopuzņēmums – ar nosacījumu, ka projekta ieviesējs ir viens, jo, pēc *European Court of Auditors* pieredzes spriežot, pārrobežu infrastruktūras projekti bijuši dārgāki tad, ja tiem nav bijis viens ieviesējs.

B. Rubesa esot pieņemta darbā 2015. gada beigās. Trīs gadus akcionāri jeb valstis neesot spējuši vienoties, ka vēlas kopīgu projektu, kas apstiprināts 2014. gadā parakstītajā līgumā.

Sēdes vadītājs grib precizēt, ko paredz 2014. gada 28. oktobra koplīgums.

B. Rubesa norāda: tas paredzējis, ka trīs Baltijas valstis apņemas Baltijā ieviest ātrgaitas vilcienu un ka “RB Rail” ir ietvars, kurā tas tiks darīts. Koplīgumu parakstījuši trīs akcionāri.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt, vai bija paredzēts, ka “RB Rail” būs ieviesējs.

B. Rubesa citē: *the main business of company shall be the design, construction and marketing including branding of railway*. “RB Rail” juridiski esot Latvijas uzņēmums, un līgumā esot smalki detalizēts tas, par ko atbild “RB Rail”.

Palikuši atvērti divi punkti – kurā brīdī sākt būvēt trasi no Kauņas uz Viļņu un ka infrastruktūras pārvaldītājs tiks izraudzīts projekta beigās. Eiropā parasti uzreiz izraugoties infrastruktūras pārvaldītāju, lai nesadārdzinātu izmaksas.

S. Ābrama vēlas precizēt, kurā brīdī parādījusies ideja par nacionālajiem ieviesējiem, kas izveidojuši neefektīvu, sadārdzinātu sistēmu.

B. Rubesa atbild, ka jau tad, kad viņa kļuvusi par “RB Rail” valdes priekšsēdētāju, t. i, pašā sākumā. Un viņai aiz aizslēgtām durvīm esot norādīts, ka nacionālie ieviesēji darbošoties katrs savā valstī un lai viņa “tur nelienot”.

S. Ābrama vēlas precizēt, kā bijis Latvijā.

Sēdes vadītājs pārjautā, vai “EDzL” nav bijis plānots kā ieviesējs.

B. Rubesa apstiprina, ka “Rail Baltica Statyba”, “Eiropas dzelzceļa līnijas” un “Rail Baltica Estonia” bijuši domāti kā akcionāri, kuru vienīgais uzdevums būtu pārvaldīt projektu. Tie noteikti neesot bijuši ieviesēji. Visvairāk tas neesot paticis Lietuvai.

Kad B. Rubesa pieņemta darbā, viņas uzdevums bijis izveidot jaunu organizāciju ar profesionālu komandu, kas kaut ko saprot no ātrgaitas dzelzceļa būvniecības.

Nacionālie ieviesēji ilgstoši neesot gribējuši sadarboties.

2015. gada beigās ticis pieņemts dokuments *contracting scheme* par to, kā projekts tiks ieviests, jo “RB Rail” sapratuši, ka tad, ja valstīm neatļaus kaut ko būvēt, projekts nevirzīsies uz priekšu.

Sēdes vadītājs grib precizēt, kurš B. Rubesu lūdzis “nelīst iekšā”.

B. Rubesa norāda, ka tas bijis Lietuvas izvirzītais padomes loceklis.

A. Butāns izsaka pieļāvumu, ka projekta sadārdzinājuma iemesls, visticamāk, ir greizie aprēķini un pārvaldības modelis, un vaicā, vai B. Rubesa kādam ziņojusi par iespējamu izmaksu kāpumu.

B. Rubesa norāda, ka tolaik izmaksu jautājums *CBA* nesot bijis tas svarīgākais un viņai, “RB Rail” vadītājai, divus gadus neesot bijis ļauts apstiprināt nekādus rēķinus, kas lielāki par pieciem tūkstošiem eiro, nemaz nerunājot par 10 vai 100 tūkstošiem.

S. Ābrama jautā, kā tie tika apstiprināti.

B. Rubesa norāda: tikai padomē. Par to esot izsmeļoši protokoli.

A. Butāns pārjautā, vai B. Rubesai, saprotot, ka izmaiņas pārvaldībā sadārdzinās projektu, nebija jāceļ trauksme.

B. Rubesa norāda, ka runājusi ar daudziem, arī ar politiķiem, ministriem, visu trīs premjeru padomniekiem, valstu prezidentiem, lai palīdzētu savest lietas kārtībā, bet noteikti nav runājusi par konkrētu sadārdzinājumu X vai Y.

A. Butāns jautā, vai ir kāds rakstveida ziņojums par to, ka izmaiņas pārvaldībā sadārdzinās projektu.

B. Rubesa to nezina.

A. Butāns jautā, vai politiķi tika informēti.

B. Rubesa atbild: neesot bijis tā, ka tas nebija zināms tiem cilvēkiem, kas par šiem jautājumiem bija atbildīgi.

Sēdes vadītājs grib precizēt, vai *CBA* apstiprināja uzraudzības komiteja.

B. Rubesa norāda, ka *CBA* apstiprinājusi uzraudzības komiteja un tad arī “RB Rail” padome. Bijusi tikšanās ar visiem trim satiksmes ministriem (Igaunijā tas bijis ekonomikas ministrs), tie arī pieņēmuši zināšanai.

Sēdes vadītājs vaicā, vai nebija radies jautājums par “Ernst & Young” pētījuma kvalitāti, ņemot vērā to, ka aprēķinātās kilometra izbūves izmaksas bija tik zemas.

B. Rubesa norāda, ka uzticējusies profesionāļiem un *CBA* atbildis Eiropas prasībām.

Sēdes vadītājs piebilst: daudz kur ir izskanējis, ka tieši *CBA* pieņēmums par izmaksām bijusi lielākā kļūda jau tajā laikā.

S. Ābrama vaicā, kā “RB Rail” tika organizēts darbs un kur ņemti skaitļi.

B. Rubesa norāda, ka skiču projekts bijis gatavs, to veidojis uzņēmums “AECOM” un atbildīgais par to bijis galvenais valdes loceklis. Tajā laikā – Kaspars Rokens.

S. Ābrama secina, ka šis uzvārds jāpiefiksē un viņam jāpavaicā, kur tādu skaitļus varēja uzburt.

B. Rubesa atkārtoti norāda uz to, ka skaitļi nākuši no trim ieviesēju organizācijām, kas runājušas ar savas valsts Satiksmes ministriju.

Sēdes vadītājs norāda, ka tik augsta līmeņa vadītāja ar tik augstu atalgojumu atbildības lokā taču esot ietilpusi arī datu izvērtēšana, un vaicā, vai par paraugu ticis ņemts kāds Eiropas projekts.

B. Rubesa atbild, ka to nezinot, jo ar *CBA* nodarbojusies Rokena komanda, un vaicā, ko parlamentārās izmeklēšanas komisija darīs pēc tam, kad atradīs vainīgo.

Sēdes vadītājs norāda, ka piedzīt miljardus diez vai izdosies, bet svarīgākais ir saprast, kurā brīdī viss nogājis greizi. Jautā, cik izmaksu aprēķinātāju un izmaksu kontroles ekspertu tajā laikā strādājuši "RB Rail".

B. Rubesa to neatceroties.

Sēdes vadītājs jautā, cik darbinieku bijis "RB Rail" tajā laikā.

B. Rubesa atbild, ka neatceroties, varbūt 10.

Sēdes vadītājs jautā, cik darbinieku bijis "RB Rail" pirmsākumos.

B. Rubesa atbild, ka bijusi viņa viena pati ar asistentu.

Sēdes vadītājs piebilst, ka tad jau neesot grūti saprast, cik daudz bijis izmaksu aprēķināšanas speciālistu.

B. Rubesa norāda, ka 2015. gadā vēl pāris cilvēku dabūti klāt. Pagājis gandrīz gads, līdz dabūti trīs valdes locekļi, un padomes uzstādījums bijis tāds, ka katram loceklim jāpārstāv ieviesējvalsts. Pirmajā pusotra gadā bijuši kādi 10 cilvēki.

Sēdes vadītājs vēlreiz norāda, ka tad jau izmaksu kontroles ekspertiem vajadzētu būt zināmiem.

B. Rubesa norāda, ka ļoti daudzi darbi tikuši outsorsēti.

S. Ābrama vaicā, vai "RB Rail" padome un akcionāri atbalstīja darbinieku skaita palielināšanu, kapacitātes stiprināšanu, jo zināms, ka dzelzceļa pamatlīnijas projektēšana milzīgi kavējās.

B. Rubesa atbild, ka padome nav gribējusi pieņemt darbā cilvēkus, jo jau no paša sākuma patiesībā nav vēlējies vienu ieviesējorganizāciju visam projektam.

S. Ābrama pieļauj, ka "RB Rail" bijis tikai kā tāds veidojums, ko parādīt Eiropas Komisijai, bet īsta atbalsta nav bijis.

B. Rubesa norāda, ka beigās tomēr organizācija esot izveidota un darbs pa šiem gadiem esot attīstījies.

Sēdes vadītājs vaicā, cik darbinieku bijis brīdī, kad B. Rubesa noslēgusi savu darbību “RB Rail”.

B. Rubesa precīzi neatceroties, apmēram 40.

Sēdes vadītājs vaicā, cik no tiem darbiniekiem, kurus B. Rubesa pieņēmusi darbā, bija ar atbilstošu pieredzi, bija strādājuši ar infrastruktūras projektiem 200 un vairāk miljonu vērtībā.

B. Rubesa lūdz precizēt, vai šis jautājums attiecas uz tehnisko pusi.

Sēdes vadītājs vaicā, vai vispār bijis kāds cilvēks ar šādu pieredzi.

B. Rubesa norāda, ka bijis (un esot) kāds francūzis, kas nodarbojies ar līdzīgiem projektiem Francijā, un lūdz viņai uzdot precizējošos jautājumus rakstveidā.

Sēdes vadītājs vaicā, cik tālaika “RB Rail” valdes locekļiem bija profesionāla pieredze ar infrastruktūras būvdarbiem, kuru vērtība pārsniedz 100 miljonus.

B. Rubesa norāda, ka tāds esot, piemēram, Rokens. Arī lietuvietis ar pieredzi Klaipēdā.

Sēdes vadītājs vaicā, vai minētajām personām bijusi pieredze ar vismaz 100 miljonus vērtiem infrastruktūras projektiem.

B. Rubesa apstiprina, ka savā ziņā bijusi, un vaicā, kur tad Baltijā varēja atrast tādus speciālistus...

Sēdes vadītājs izsaka pārliecību, ka tik milzīga infrastruktūras projekta realizēšana nav iespējama bez speciālistiem, kam ir atbilstoša pieredze.

B. Rubesa piebilst, ka papildu izaicinājums bijis tas, ka padome un akcionāri patiesībā nemaz neesot vēlējušies tādus speciālistus pieņemt darbā.

Sēdes vadītājs apliecina, ka saprotot – infrastruktūras objektu speciālistus piesaistīt nav viegli, bet jautā – kāpēc tādā gadījumā netika piesaistīts ārējais konsultants kā projektu vadības birojs – PMO, kas atbalstītu īpašnieku.

B. Rubesa norāda, ka ticis piedāvāts, lai “AECOM” pārņem vienu komandu, bet padome šo piedāvājumu neesot pieņēmusi.

S. Ābrama vaicā, kā padome lēmusi, ko vajag un ko nevajag.

B. Rubesa norāda, ka padome centusies vienoties par lietām. Lielākie jautājumu noraidītāji bijuši lietuvieši, bet reizēm arī latvieši, reizēm igauņi.

S. Ābrama vaicā, kas bijis padomē no Latvijas.

B. Rubesa atbild: Uģis Magonis, pēc tam Edvīns Bērziņš un Vineta Rudzīte.

S. Ābrama atgādina – B. Rubesa iepriekš teica, ka Eiropas Komisijai bijis nodoms panākt, lai projektam būtu viens ieviesējs, un par to varētu dabūt 90 procentus projekta finansējuma, un pārvaicā, vai tas ticis skaidri pateikts.

B. Rubesa norāda, ka gadu gaitā Eiropas Komisija vienošanās panākšanai piekopusi bomja un burkāna politiku: ja līdz tādām termiņam nebūs tā un tā, tad nauda netiks piešķirta tam un tam.

Sēdes vadītājs vaicā par Kasparu Briškenu, kas arī bijis “RB Rail” padomē.

B. Rubesa norāda, ka K. Briškens padomē esot bijis pašā sākumā un esot veicinājis to, lai būtu viens ieviesējs, viņš arī atbildējis par lielāko daļu pētījumu.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt.

B. Rubesa norāda, ka pētījumi bijuši par infrastruktūras pārvaldību un bijuši arī daudzi citi pētījumi.

Sēdes vadītājs jautā, kāda bijusi K. Briškēna loma saistībā ar B. Rubesu.

B. Rubesa norāda, ka K. Briškēns strādājis Kaspara Rokēna pakļautībā un tad, kad vairs nebijis padomē, strādājis “RB Rail” viņas agrākajā amatā.

Sēdes vadītājs secina, ka B. Rubesa pieņēmusi K. Briškēnu darbā.

B. Rubesa apstiprina.

A. Butāns jautā, vai ir rakstveida apliecinājumi par trauksmes celšanu attiecībā uz pārvaldību. Pirmšķietami liekoties, ka tādu neesot un B. Rubesa politisko atbildību novirza uz Uldi Auguli.

B. Rubesa norāda, ka K. Briškēnam nav bijis ne atbildības par trauksmes celšanu, ne uzdevuma to celt. Šāda veida ziņojumi neesot rakstīti ne Saeimai, ne valdībai.

A. Butāns vairākkārt pārjautā, vai bijuši trauksmes ziņojumi.

B. Rubesa atbild, ka nav bijuši. Viņa esot iesniegusi rakstveida ziņojumu tad, kad gājusi prom no darba “RB Rail”.

Sēdes vadītājs jautā, vai B. Rubesa pieņēmusi darbā K. Briškēnu.

B. Rubesa to apstiprina.

Sēdes vadītājs jautā, kāds bijis K. Briškēna amats.



B. Rubesa norāda, ka precīzi neatceroties – vai nu stratēģijas vadītājs, vai projektu vadītājs.

Sēdes vadītājs jautā, vai bijis konkurss uz amatu.

B. Rubesa noliedz. Bijuši vairāki cilvēki, kas uzreiz pieņemti darbā.

Sēdes vadītājs jautā, vai B. Rubesa pieņēmusi K. Briškenu darbā tāpēc, ka jau iepazinusi viņu padomē.

B. Rubesa apstiprina.

Sēdes vadītājs apjautājas par K. Briškenu atalgojumu.

B. Rubesa atbild, ka tik specifiskas lietas neatceroties.

Sēdes vadītājs jautā, kādi bijuši K. Briškenu darba pienākumi.

B. Rubesa norāda: jāpaskatās darba līgumā. Viņš vadījis iepirkumus, atbildējis par pētījumiem un mēģinājis ieinteresēt piegādātājus piedalīties iepirkumos, pievērst uzmanību projektam.

Sēdes vadītājs precizē: tātad K. Briškenam nebija pienākuma pieņemt un virzīt stratēģiskus lēmumus?

B. Rubesa apstiprina, ka neesot bijis.

A. Butāns piebilst, ka, pēc publiski pieejamās informācijas, amata nosaukums bijis “biznesa attīstības vadītājs”.

B. Rubesa apstiprina.

A. Butāns piebilst, ka vēlāk K. Briškens bijis stratēģijas un attīstības vadītājs.

Sēdes vadītājs secina: tātad nav piedalījies stratēģisku lēmumu pieņemšanā.

B. Rubesa apstiprina, ka ne.

S. Ābrama jautā, kas pieņēmis un pieņem stratēģiskus lēmumus.

B. Rubesa atbild: tikai un vienīgi padome.

Sēdes vadītājs iebilst, ka kāds taču tos ir sagatavojis.

B. Rubesa norāda, ka K. Briškens esot bijis viens no tiem, kas sagatavo. Arī viņa un pārējie valdes locekļi, reizēm arī citi, tos gatavojuši.

Sēdes vadītājs jautā, kas sagatavojis projekta izmaiņas.

B. Rubesa norāda, ka tas bijis atkarīgs no tā, vai izmaiņas nākušas no tehniskās puses vai citādi.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt, vai, pēc sākotnējās informācijas, “RB Rail” uzdevums bijis koordinēt pieteikšanos *CEF*.

B. Rubesa to apstiprina.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc lielākā daļa “RB Rail” darba tikusi veltīta tam, lai mēģinātu kļūt par īstenotāju – projektētāju un būvētāju?

B. Rubesa atkārtoti norāda, ka akcionāru līgumā bija rakstīts “*the main business of company shall be the design, construction and marketing including branding of railway*”, proti, “dizainēt, būvēt un mārketot”.

Sēdes vadītājs piebilst: B. Rubesa uzsvērusi, ka “RB Rail” mainījušās attiecības, un tur arī rodoties problēmas ar interešu konfliktu un pārvaldības modeli, jo “EDzL” kā akcionāram vienkārši bija jāuzrauga “RB Rail”.

B. Rubesa piekrīt, bet piebilst, ka 2015. gadā mainīti nosacījumi, paredzot, ka “RB Rail” koordinē visu.

Sēdes vadītājs grib precizēt, kas tos mainījis.

B. Rubesa norāda, ka tas noteikts dokumentā *contracting scheme*, kas paredz, ka ar būvniecību nodarbosies visas trīs nacionālās organizācijas.

Sēdes vadītājs grib precizēt, kā šis fakts mainījis to, kas bija sākuma līgumā.

B. Rubesa norāda, ka tas mainījis līgumu pilnībā un akcionāri pārvaldījuši paši savu būvniecību, un tā esot pretruna labā pārvaldībā.

Sēdes vadītājs grib precizēt, kurš pieņēmis lēmumu.

B. Rubesa atbild, ka lēmumu pieņēmusi padome.

A. Butāns piebilst, ka 2015. gada 18. septembrī padomes loceklis bijis arī K. Briškens.

Sēdes vadītājs precizē, ka Aivars Strakšas un K. Briškens vienā laikā bijuši padomes locekļi.

S. Ābrama vaicā, vai B. Rubesa saskārusies ar satiksmes ministru, ierēdņu vai politiķu iejaukšanos operacionālu lēmumu pieņemšanā.

B. Rubesa norāda, ka laikā, kad padomē bijis Edvīns Bērziņš un Vineta Rudzīte, nav mēģināts ietekmēt operacionālo darbu. Ministrijas ierēdņi to darījuši drīzāk klusējot.

Sēdes vadītājs jautā, kas līgumā ar Eiropas Komisiju ieviesis principu, ka “RB Rail” izstrādātās vadlīnijas ir obligāts dokuments.

B. Rubesa norāda, ka nezinot, bet pieņemot, ka tāds princips ir obligāts visiem projektiem.

Sēdes vadītājs norāda, ka komisijai tas jānoskaidro rakstveidā.

Vaicā, vai B. Rubesai kā valdes loceklei bija jāapstiprina tehniskās komitejas lēmums, ar kuru specifikācijā ieviestas izmaiņas, kuru dēļ varējušas palielināties izmaksas.

B. Rubesa norāda, ka viņas laikā izmaiņu neesot bijis, ieviestas tikai vadlīnijas.

Sēdes vadītājs jautā, vai B. Rubesas laikā tika ieviesta apstiprināšanas procedūra.

B. Rubesa norāda, ka neatceroties, bet pieņemot, ka jā. Parasti bijis pielikums, kā mainītas specifikācijas. Vēlāk notikušās daudzās izmaiņas bez formālas apstiprināšanas viņai esot mīkla.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc “Rail Baltica” projektā nav ticis iekļauts “Latvijas dzelzceļš”.

B. Rubesa pieļauj, ka “Latvijas dzelzceļš” neesot iekļauts projektā, jo ļoti ilgi bijis ieinteresēts austrumu–rietumu, nevis ziemeļu–dienvidu virziena kravās, kā arī konkurences dēļ. Bet ap 2018. gadu “Latvijas dzelzceļam” parādījusies interese par “Rail Baltica”.

Sēdes vadītājs jautā, kurš noteicis, ka ātrums būs 250 kilometri stundā?

B. Rubesa pieļauj, ka tas bijis franču uzņēmums, kas izstrādājis tehniskos parametrus.

Informāciju varot prasīt no “RB Rail” pārstāvja Žommerā Bredmāra.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc būvniecība sākusies ar Rīgas loku?

B. Rubesa pieļauj, ka Satiksmes ministrija rīkojusies pēc principa – labāk zīle rokā – un gribējusi uzbūvēt objektu lidostā un Rīgas Centrālajā stacijā.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc nekur nav skaidri definēts dzelzceļa “Rail Baltica” tvērums – ko trīs Baltijas valstis apņemas būvēt.

B. Rubesa iebilst, ka trase noteikta “AECOM” pētījumā.

Iesaka parlamentārās izmeklēšanas komisijai rosināt mainīt pārvaldības modeli no valsts puses.

Viņa diviem valsts prezidentiem lūgusi kļūt par projekta goda prezidentiem, lai projekts virzītos uz priekšu.

Sēdes vadītājs rāda slaidu par “Rail Baltica” pārvaldības struktūru un komentē, ka pēc būtības “RB Rail” pats sevi kontrolē.

B. Rubesa piebilst, ka tā esot neatbildīga putra.

Sēdes vadītājs jautā, kas to ieviesīs.

B. Rubesa norāda, ka tas sācies ar brīdi, kad *contracting scheme* noteikts, ka būvniecība tiek uzticēta trim ieviesējuzņēmumiem.

Sēdes vadītājs secina, ka pārvaldībā rodas interešu konflikts.  
Vaicā, kādi būtu B. Rubesas ieteikumi.

B. Rubesa iesaka atgriezties pie vienas projekta ieviesējorganizācijas un noteikt īpašu ministru, kura atbildībā būtu koordinēt visu ministriju darbu saistībā ar šo projektu.

S. Ābrama jautā, vai Finanšu ministrija sekojusi līdzī naudas plūsmai projektā.

B. Rubesa norāda, ka ne pārmērīgi. Viņa pāris reižu bijusi pie finanšu ministres Danas Reiznieces-Ozolas, mēģinājusi savest kopā triju valstu ministru prezidentus, kā arī regulāri informējusi Ministru prezidenta biroja galveno padomnieku.

Sēdes vadītājs jautā, kur nav strādājuši “RB Rail” kontroles mehānismi.

B. Rubesa norāda, ka “RB Rail” darbojies budžeta ietvaros, bija noteiktas iepirkuma funkcijas, vērtētas izmaksas un tas, cik pētījumi varētu maksāt.

Sēdes vadītājs secina, ka tomēr dzelzceļa projekts neesot salīdzināts ar līdzīgiem projektiem citās valstīs.

Vaicā, kādas ir “Rail Baltica” projekta uzņemtās saistības pret Eiropas Komisiju.

B. Rubesa norāda, ka nezina.

Sēdes vadītājs grib precizēt, cik *CEF* uzsaukumu bijuši B. Rubesas darbības laikā.

B. Rubesa norāda, ka bijuši trīs vai četri.

Sēdes vadītājs vaicā, vai “EDzL” kā akcionārs kontrolējis “RB Rail” darbību.

B. Rubesa norāda, ka tas noticis ar padomes starpniecību.

Sēdes vadītājs grib precizēt, vai “RB Rail” regulāri snieguši atskaites “EDzL” un Satiksmes ministrijai.

B. Rubesa norāda, ka atskaites sniegtas tikai “RB Rail” padomei.

Sēdes vadītājs jautā, kāda bijusi B. Rubesas noslodze; kas viņu ieteicis šim amatam; kāpēc viņa uzskatījusi, ka ir piemērota amatam, un kāds bijis atalgojums.

B. Rubesa norāda, ka noslodze bijusi 24/7, amatam viņu uzrunājusi atlasē kompānija "Amrop" un viņa esot strādājusi ar lieliem projektiem, piemēram "Statoil", atalgojums "RB Rail" bijis septiņi tūkstoši eiro.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt, vai paralēli darbam "RB Rail" valdē B. Rubesa iecelta "Latvenergo" padomē, un jautā, kāds tur bijis viņas atalgojums un noslodze.

B. Rubesa norāda, ka atalgojums bijis aptuveni tūkstotis eiro un apvienot darbus neesot bijis nekādu problēmu.

Sēdes vadītājs norāda, ka uz parlamentārās izmeklēšanas komisijas e-pastu atsūtīts jautājums, vai B. Rubesa iepriekš ir strādājusi vadošos amatos kopā ar tagadējo "Bererix", līdz šim "RERE", vadītāju Ābolīņu-Ābolīņu.

B. Rubesa apstiprina, ka ir strādājusi.

A. Butāns lūdz skaidrot "Rail Baltica" būvprojektu kavēšanos.

B. Rubesa norāda, ka, pirmkārt, neesot viegli atrast projektētājus ar atbilstošu pieredzi, otrkārt, menedžmenta jautājumi.

A. Butāns jautā, kurā līmenī par to būtu jāuzņemas atbildība.

B. Rubesa norāda, ka formāli – "RB Rail" valdei.

Bijušas problēmas, ka vairākos iepirkumos nav bijis neviena pieteikuma. Šos jautājumus varētu precizēt Rokens.

A. Butāns norāda, ka iepriekš B. Rubesa teikusi, ka par iepirkumiem atbild Briškens, un jautā, kuram no "RB Rail" vajadzējies iet pie satiksmes ministra un teikt, ka būvprojekti kavējas.

B. Rubesa norāda, ka visos uzņēmumos par gandrīz visiem jautājumiem atbildība esot izpilddirektoram, jo tāda ir uzņēmuma būtība, tātad vainīga esot viņa.

Turklāt vairāki iepirkumi tikuši apstrīdēti.

A. Butāns piebilst, ka projektam laika rāmis bijis noteikts un riski ierēķināti.

S. Ābrama vaicā, vai ierobežotais piegādātāju loks un grūtības ar iepirkumiem nav noteikušas to, ka iepirkumos startējošie uzņēmumi uzskrūvējuši cenas.

B. Rubesa norāda, ka ticis sekots tirgus situācijai un cenas nav bijušas ļoti uzskrūvētas.

S. Ābrama vaicā, vai "RB Rail" sadarbojies ar KNAB, Iepirkumu uzraudzības biroju vai Konkurences padomi.

B. Rubesa norāda, ka viņai bijis kontakts tikai ar KNAB un Valsts drošības dienestu.

Sēdes vadītājs lūdz ieteikumus parlamentārās izmeklēšanas komisijai.

B. Rubesa norāda, ka būtu labi saprast, kur projekts finansiāli “nogājis no sliedēm” un kas par to ir atbildīgs.

S. Ābrama vaicā, kāda ir B. Rubesas versija par to.

B. Rubesa norāda, ka, pirmkārt, tās esot komunikācijas kļūdas, otrkārt, projekta izmaiņas.

Ģ. Štekerhofs jautā, vai Satiksmes ministrija ticēja projektam, kuru pati bija pasūtījusi. Pēc B. Rubesas teiktā iznākot, ka Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks bija vienīgā viņas kontaktpersona.

B. Rubesa norāda, ka “RB Rail” ticēja un tic šim projektam, bet esot grūti strādāt, ja nav līdzīga profesionālā līmeņa.

Stāsta savu pieredzi dažādos uzņēmumos.

Sēdes vadītājs pateicas B. Rubesai par piedalīšanos sēdē.

### 3.

Sadaļā “Dažādi” sēdes vadītājs norāda, ka komisijai vajadzētu atbildēt uz Ministru prezidentes Evikas Siliņas 22. jūlijā pausto publisko apgalvojumu, ka viņa gaidot no Saeimas parlamentārās izmeklēšanas komisijas “skaidru redzējumu, kāds ir valdībai dotais deleģējums par projektu un kāds ir iespējamais finansējums”.

Parlamentārās izmeklēšanas komisijas uzdevums neesot atrast naudu, bet atrast vainīgos un informēt Saeimu un sabiedrību par reālo situāciju.

Valdības uzdevums esot realizēt projektu un rast piedāvājumu par naudas avotiem. Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas, Eiropas lietu komisijas un Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas uzdevums esot veikt parlamentāro uzraudzību pār “Rail Baltica” projektu.

A. Butāns piebilst, ka komisijas nosaukumā minēts, ar ko komisija nodarbojas.

S. Ābrama norāda, ka premjeres paustais esot zināma parlamentārās izmeklēšanas komisijas neatkarības ignorēšana un ka noteiktā laikā komisija sniegs ieteikumus.

Sēdes vadītājs norāda, ka taps parlamentārās izmeklēšanas komisijas atbilde uz premjeres paziņojumu.

Komisijas locekļi vienojas, ka nākamā komisijas sēde notiks **trešdien, 2024. gada 31. jūlijā, pulksten 10.30.**

Sēdi slēdz pulksten 15.20.

Komisijas priekšsēdētājs	_____	Andris Kulbergs
Komisijas sekretārs	_____	Kristaps Krištopans

Protokolēja  
Stenogrammu un tulkošanas nodrošinājuma dienesta redaktore  
Antra Rēķe