

**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 31. jūlijā**

Rīgā, Jēkaba ielā 6/8, Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas sēžu zālē  
(207. telpā)  
plkst. 10.30

**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)

Dins Merirands

Edvīns Bērziņš

parlamentārās izmeklēšanas komisijas konsultants Krišs Lipšāns

mediju pārstāvji

deputāta Andra Kulberga palīdzība Solvita Zvidriņa

**Sēdes darba kārtība:**

1. Tikšanās ar Dinu Merirandu.
2. Tikšanās ar Edvīnu Bērziņu.
3. Dažādi.

Sēdi vada parlamentārās izmeklēšanas komisijas priekšsēdētājs  
Andris Kulbergs.

**1.**

Sēdes vadītājs atklāj sēdi. Komisijas locekļi apstiprina klātbūtni. Sēdes vadītājs apliecinā, ka ir kvorums, informē par darba kārtību 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”.

Sēdes vadītājs rezumē iepriekšējā PIK sēdē noskaidroto un izvirza uzdevumu dziļāk izprast “Ernst & Young” sagatavotās projekta “Rail Baltica” izmaksu un ieguvumu analīzes atbilstību tā brīža situācijai.

Rāda prezentāciju par “Price Waterhouse Cooper” datiem par ātrvilcienu trašu būvēšanas izmaksām un pētījumu datus par “Rail Baltica”.

Dod vārdu Dinam Merirandam.

D. Merirands nosauc savu vārdu un uzvārdu – Dins Merirands – un norāda, ka ilgāku laiku strādājis Satiksmes ministrijā valsts sekretāra vietnieka amatā un bijis “Eiropas dzelzceļa līniju” dibinātājs.

Sēdes vadītājs precizē, ka, pēc “Lursoft” datiem, no 2013. gada līdz 2024. gadam D. Merirands strādājis valsts sekretāra vietnieka amatā Satiksmes ministrijā un atbildējis par dzelzceļa infrastruktūru, no 2014. gada līdz 2017. gadam “Eiropas dzelzceļa līnijās” bijis pirmais valdes loceklis ar tiesībām pārstāvēt sabiedrību atsevišķi, 2016. un 2017. gadā paralēli bijis “Eiropas dzelzceļa līniju” iepirkuma komisijas priekšsēdētājs un no 2017. gada līdz 2020. gadam bijis “Eiropas dzelzceļa līniju” valsts kapitāldaļu turētāja pārstāvis no Satiksmes ministrijas.

Jautā, kādā kompetencē Satiksmes ministrijā D. Merirands bija atbildīgs par “Rail Baltica” projektu un kādi galvenie lēmumi pieņemti viņa laikā.

D. Merirands sniedz ieskatu projekta vēsturē un norāda, ka Satiksmes ministrija koordinējusi starptautiskās saistības, piedalījusies EISI finansējuma pieteikumu sagatavošanā un risinājusi likumdošanas iniciatīvas.

Sēdes vadītājs norāda, ka neesot skaidri saprotams, kāda kurā amatā bijusi D. Meriranda atbildība, jo amati laika ziņā pārklājas, un lūdz precizēt, par ko tieši D. Merirands atbildējis Satiksmes ministrijā un kādi galvenie lēmumi pieņemti viņa laikā.

D. Merirands norāda, ka “Eiropas dzelzceļa līniju” pirmajos divos gados darbs saistījies ar uzņēmuma izveidi, biroja atrašanu u. tml. un tajā brīdī pretrunas neesot bijušas tik krasas, kā izrietot no sēdes vadītāja jautājuma. 2017. gadā viņš amatu pametis, jo beidzies trīs gadu termiņš.

Sēdes vadītājs jautā, cik darbinieku bija D. Meriranda pakļautībā “Eiropas dzelzceļa līnijās”.

D. Merirands norāda, ka laika gaitā darbinieku skaits pieaudzis no viena līdz 30.

S. Ābrama vaicā, ko D. Merirands, būdams valsts sekretāra vietnieks, darījis “Eiropas dzelzceļa līnijās” kā valdes loceklis.

D. Merirands norāda, ka sākumposmā pieņēmis dažus darbiniekus darbā, nodarbojies ar zīmola veidošanu. Pirms ticis apstiprināts pirmais EISI uzsaukums, “Eiropas dzelzceļa līniju” gada budžets bijis 30 tūkstoši eiro, kas tērēti algām, īrei, zīmolveidības kompānijai par zīmola izveidošanu.

S. Ābrama pauž pārsteigumu par šādu modeli un vaicā, kurš Satiksmes ministrijā pieņēmis lēmumu, ka valsts sekretāra vietnieks iesaistās uzņēmuma izveidē.

Sēdes vadītājs precizē: “Eiropas dzelzceļa līnijas” izveidotas kā kapitālsabiedrība, kas ir “RB Rail” daļu turētāja, un D. Merirandam vajadzējis uzraudzīt tās padomi, tātad, no vienas puses, D. Merirands bijis Satiksmes ministrijas ierēdnis, kas atbild par dzelzceļa projektiem un politisko stratēģiju, no otras, – arī finanšu piešķirējs un to kontrolieris kapitālsabiedrībā.

D. Merirands apstiprina, ka valdes loceklis toreiz “Eiropas dzelzceļa līnijās” bijis viens.

Tajā laikā tikusi izstrādā šīs sabiedrības stratēģija.

Sēdes vadītājs precizē, ka faktiski D. Merirands pieskatījis pats sevi.

D. Merirands norāda, ka tajā laikā tā, viņaprāt, neesot bijusi pretruna.

Sēdes vadītājs jautā, vai D. Meriranda kā Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieka pārvaldībā bija “Rail Baltica” nodaļa.

D. Merirands piekrīt un norāda, ka tā noteikti nepastāvēja 2014. gadā un tika izveidota vēlāk – 2017. gadu.

S. Ābrama vaicā, kas Satiksmes ministrijā pieņēmis lēmumu, ka ierēdnis, valsts sekretāra vietnieks, kļūst arī par uzņēmuma dibinātāju, vadītāju.

D. Merirands norāda, ka šādu lēmumu atbilstoši likumam var pieņemt tikai valsts sekretārs.

S. Ābrama grib precizēt, kas bija valsts sekretārs toreiz?

D. Merirands atbild, ka tajā laikā valsts sekretārs bijis Kaspars Ozoliņš.

Sēdes vadītājs jautā, kurš vadīja “Rail Baltica” nodaļu tieši D. Meriranda pakļautībā.

D. Merirands norāda, ka nodaļas vadītāja bijusi Olita Bērziņa.

Vēlāk nodaļa pārveidota par departamentu ar divām nodaļām: tiesiskā nodrošinājuma un finanšu kontroles nodaļu.

Sēdes vadītājs jautā, kādi bija O. Bērziņas pienākumi.

D. Merirands norāda, ka O. Bērziņas tiešie pienākumi bijuši finansiāli izskatīt un apstiprināt vai noraidīt, vai pieprasīt precizējumus rēķiniem, kurus iesniedza ieviesēj institūcijas – “RB Rail”, “Eiropas dzelzceļa līnijas”. Vēlākos posmos jau tā bijusi dalība Eiropas Savienības finansējuma pieteikumu sagatavošanā, tālāk – ziņojumu gatavošana Ministru kabinetam.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt, vai arī komunikācija ar Eiropas Komisiju ietilpa O. Bērziņas pienākumos.

D. Merirands apstiprina un piebilst, ka Eiropas Komisija un EISI aģentūra vēlējusies komunicēt nevis ar trijām atsevišķām dalībvalstīm, bet ar kopuzņēmumu "RB Rail".

Sēdes vadītājs piebilst, ka tā bijusi unikāla situācija, ka Eiropas finansējums gājis nevis caur Finanšu ministriju, bet Satiksmes ministriju.

D. Merirands piekrīt.

Sēdes vadītājs uzsver: bijusi situācija, ka D. Merirands kā atbildīgais Satiksmes ministrijā par dzelzceļa infrastruktūru, kura pakļautībā ir departaments, kas uzrauga "Rail Baltica", vienlaikus bija "Eiropas dzelzceļa līniju" pirmais valdes loceklis. Sanākot, ka D. Merirands bijis priekšnieks "Eiropas dzelzceļa līnijās" un atbildējis "RB Rail" padomei. "RB Rail" projektējuši un iesnieguši rēķinus, un D. Merirands vienlaikus to kontrolējis.

D. Merirands norāda, ka minētajiem notikumiem esot nobīde laikā. Kad viņš bijis valdes loceklis "Eiropas dzelzceļa līnijās", šāda departamenta nebija un faktiski nekāda projektēšana nenotika. Viņa pilnvaru termiņa beigās bijis viens CEF pieteikums, kas ticis iesniegts.

A. Butāns jautā, kā radies "Rail Baltica" izmaksu skaitlis – 1,9 miljardi – un vai inženieru aprēķini nav radījuši aizdomas par kļūdām.

D. Merirands konkrēto specifikāciju neatceroties. Latvijas nacionālajai izpētei esot piesaistīti konsultanti, kuri pēc labākās izpratnes uz to brīdi galanodevumā arī snieguši šādu skaitli.

A. Butāns jautā, kurš no Satiksmes ministrijas bija atbildīgs par konkrēto iepirkumu.

D. Merirands pieļauj, ka tas bijis pirms viņa darba Satiksmes ministrijā un bijusi iepirkuma komisija.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt: D. Meriranda pakļautībā Satiksmes ministrijā bijusi Olita Bērziņa, kura akceptējusi vai noraidījusi "Eiropas dzelzceļa līniju" vai "RB Rail" rēķinus, kas nozīmējot, ka "Eiropas dzelzceļa līniju" rēķinus validējusi D. Merirandam pakļauta nodaļa?

D. Merirands iebilst, ka tiekot runāts par diviem dažādiem laika nogriežņiem. Nodaļa, vēlāk departaments, izveidojusies, viņaprāt, 2017. gadā. 2014.–2015. gadā tādas neesot bijis.

Sēdes vadītājs vaicā, kurš uzraudzījis D. Meriranda darbību.

D. Merirands norāda, ka viņu uzraudzījusi dalībnieku sapulce, kuras funkcijas, viņaprāt, pildot valsts sekretārs vai varbūt kādos momentos valsts sekretāra vietnieki.

S. Ābrama vēlas precizēt: pēc hierarhijas D. Merirands Satiksmes ministrijā, būdams valsts sekretāra vietnieks un pie reizes strādādams “Eiropas dzelzceļa līnijās”, atbildējis par visu “Rail Baltica” procesu, ziņojis valsts sekretāram vai ministram, bet visi paļāvušies uz viņa viedokli, jo viņš bijis kapitāldaļu turētāja pārstāvis.

D. Merirands piebilst, ka kapitāldaļu turētāja pārstāvis viņš bijis vēlākā laikā.

S. Ābrama norāda, ka tajā laikā D. Merirands bija valsts sekretāra vietnieks un kapitālsabiedrības valdes loceklis un pārzināja visu, kas notiek ar projekta ieviešanu, un bija par to atbildīgs.

D. Merirands iebilst, ka kapitāldaļu turētāja funkcijas nedaudz atšķiras no politikas veidošanas un esot diezgan precīzi noteiktas likumā, tās ir, piemēram, budžeta apstiprināšana, valdes atcelšana, valdes iecelšana.

S. Ābrama vaicā, kāda atsevišķi būtu politikas veidošana.

D. Merirands norāda, ka tas saistās, teiksim, ar projekta attīstību, dažādiem ziņojumiem par to.

S. Ābrama piebilst, ka iecelšana un atcelšana ir formālas funkcijas. Parasti ministrijās, ja valsts sekretārs vai viņa vietnieks kādā kapitālsabiedrībā ir kapitāldaļu turētājs, viņam ir jāpārzina viss loks – atbildība par stratēģiju, kuru parasti izstrādā pati kapitālsabiedrība. Tā esot lielākā problēma Latvijā, ka ministrijas ierēdņi kļūst par kapitāldaļu turētāja pārstāvi, bet reāli tikai apstiprina kaut ko un saņem algu.

D. Merirands norāda, ka kapitāldaļu turētāja pārstāvis nesaņem atalgojumu.

Sēdes vadītājs precizē: tātad Ozoliņa kungs uzraudzījis D. Meriranda darbību Satiksmes ministrijā un bijis arī dalībnieku sapulcēs “EDzL”.

D. Merirands norāda, ka tas izrietot no likuma.

Sēdes vadītājs grib precizēt: D. Meriranda pakļautībā sākumā bijuši viens līdz trīs cilvēki. Kurš no viņiem uzraudzījis “RB Rail” “Eiropas dzelzceļa līnijās”?

D. Merirands norāda, ka tajā laikā “RB Rail” nebija, ko uzraudzīt. Uzņēmumu izveidoja vienlaikus ar “Eiropas dzelzceļa līnijām”, un sākumā tajā bija viens vai divi cilvēki un nebija neviena projekta pieteikuma, ko uzraudzīt. Tā struktūra faktiski sākusi veidoties tikai vēlāk, pakāpeniski.

Sēdes vadītājs jautā, kāds bija D. Meriranda atalgojums “Eiropas dzelzceļa līnijās”?

D. Merirands norāda: aptuveni 200 eiro kā valdes loceklim. Nevienā no pārējām pozīcijām atalgojumu nesaņem, arī kapitāldaļu turētāja pārstāvis nesaņem atalgojumu.

S. Ābrama pauž pārsteigumu, ka valsts sekretāra vietnieks par uzraudzību nesaņem atalgojumu, parasti visi, kas tiek sūtīti pārstāvēt kapitālsabiedrības, saņem atalgojumu.

D. Merirands norāda, ka tas bijis senāk, līdz apmēram 2008. gadam.

Sēdes vadītājs precizē: tāpat D. Merirands izveidojis uzņēmumu “Eiropas dzelzceļa līnijas”, pats to uzraudzījis kā kapitāldaļu turētājs un uzraudzījis arī no Satiksmes ministrijas puses, vēlāk aizgājis no valdes, kļūstot par kapitāldaļu turētāja pārstāvi.

D. Merirands apstiprina teikto un piebilst, ka trešo reizi uzsver: izveidojot uzņēmumu no nekā, nav pārmērīgi daudz, ko uzraudzīt.

Sēdes vadītājs iebilst un norāda, ka sākotnējie lēmumi par to, kāds būs “Rail Baltica” pārvaldības modelis, radījuši lielas problēmas.

D. Merirands norāda, ka lēmumi par pārvaldības modeli pieņemti pirms uzņēmuma dibināšanas un to pamatā bijis ārējais kopīgi pasūtītais pētījums. Pārvaldības modelis esot līdzīgs visās trijās Baltijas valstīs.

Sēdes vadītājs vaicā, kas virzījis D. Merirandu amatam, lai dibinātu “Eiropas dzelzceļa līnijas”.

S. Ābrama jautā, kā pieņemts lēmums dibināt “Eiropas dzelzceļa līnijas”.

D. Merirands norāda, ka lēmumu dibināt “Eiropas dzelzceļa līnijas” pieņēmis Ministru kabinets rīkojumā, ko uz Ministru kabinetu virzīja Satiksmes ministrija. Pirms tam ministrijā lēmums izgājis saskaņošanas procedūru, un tam pamatā bijis iepriekšminētais pētījums.

Sēdes vadītājs jautā, kurš virzīja D. Merirandu amatam un vai bija konkurss.

D. Merirands norāda, ka konkursa uz amatu neesot bijis un viņu uzrunājis kāds no vadības, precīzi neatceroties – vai nu valsts sekretārs, vai toreizējais ministrs Anrijs Matīss.

S. Ābrama iebilst, ka komisijas locekļi ir jau piefiksējuši, ka valsts sekretārs pieņēmis lēmumu, ka valsts sekretāra vietnieks būs “Eiropas dzelzceļa līniju” pirmais valdes loceklis. Tas tikko fiksēts sēdes protokolā.

D. Merirands norāda, ka jautājumi bijuši dažādi: viens – kurš pieņēmis lēmumu, otrs – kurš uzrunājis.

S. Ābrama norāda: Kaspars Ozoliņš.

Sēdes vadītājs jautā, vai D. Merirandam tobrīd ir bijusi pieredze ar infrastruktūras objektiem.

D. Merirands to noliedz.

Sēdes vadītājs precizē: kad D. Merirands bija “Eiropas dzelzceļa līniju” vienīgais valdes loceklis ar tiesībām pārstāvēt uzņēmumu vienpersoniski, viņš ieguva tiesības pārraudzīt miljardiem vērtu infrastruktūras objektu ieviešanu bez atbilstošas pieredzes.

D. Merirands atkārtoti norāda, ka tajā laikā nav bijis nekādu miljardu un neesot pat bijis sagatavots pirmais *CEF* pieteikums. Viņa galvenais uzdevums bijis šo kapitālsabiedrību izveidot tā, lai tā darbotos un palēnām pildītos ar ekspertiem.

Iesaka paskatīties to gadu valdes lēmumus.

Sēdes vadītājs, velkot paralēles ar Saeimas deputātu un ministru atbildību un noteiktajiem amata ierobežojumiem, norāda uz pretēju situāciju: D. Merirands kā ierēdnis Satiksmes ministrijā ir virzījis likumprojektus un citus normatīvos aktus un praktiski ietekmējis vidi, kurā pats kā kapitālsabiedrības valdes loceklis eksistējis. Tā esot problēma valsts pārvaldē kopumā.

S. Ābrama piebilst, ka tā ir ministriju un kapitālsabiedrību attiecību sistēmiska problēma.

Sēdes vadītājs ierosina, ka parlamentārās izmeklēšanas komisijai būtu jāvirza grozījumi likumos, lai ierēdņi vienlaikus nevarētu ieņemt amatu kapitālsabiedrībās.

A. Butāns piekrīt un norāda, ka ierēdņiem kapitālsabiedrībā vajadzēja būt kā plusam saistībā ar “Rail Baltica” projektu, piemēram, komunikācijas ziņā, bet pieredze liecinot, ka tā nav bijis. Min piemēru par sadārdzinājumiem.

Ģ. Štekerhofs norāda, ka tā ir slikta pārvaldība.

S. Ābrama norāda, ka politikas veidotājiem, ministrijai, jāatbild par visas nozares attīstību un politikas veidotāja iesaistīšanās konkrētā kapitālsabiedrībā ir interešu konflikts, jo politikas veidotājs, iesaistoties kapitālsabiedrībā, vienmēr bīdīšot kaut kādus “pareizi”, “nepareizi” kapitālsabiedrības interesēs un nozare neattīstīsies.

Ģ. Štekerhofs norāda, ka komisijai būtu jānoskaidro tā laika ministra viedoklis, kāpēc radusies tāda situācija.

Sēdes vadītājs piebilst, ka valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš bijis tas, kurš pieņēmis šādus lēmumus, un šie jautājumi jāuzdod viņam.

Sēdes vadītājs norāda, ka gribētu, lai arī prokuratūra to piefiksē.

Uzsver, ka 2016. gadā tika pieņemti fundamentāli lēmumi par projekta “Rail Baltica” tvēruma paplašināšanu, un pieļauj, ka D. Merirands tajā laikā Satiksmes ministrijā atbildējis par izmaksu kalkulācijas iepirkumu. Konkursā uzvarējis uzņēmums “RB Latvija”.

D. Merirands vispirms iebilst, ka tas nenotika 2016. gadā, tad norāda, ka saprot, par ko tiek vaicāts, un apstiprina, ka “RB Latvija” nodevums saņemts, apstiprināts un iesniegts akciju sabiedrībai “RB Rail”.

S. Ābrama grib dzirdēt konkrētu atbildi (vai arī pēc tam rakstveidā), kas izstrādāja un apstiprināja skiču projektu, uz kura pamata “Ernst & Young” veidoja pētījumu.

D. Merirands norāda, ka tāda informācija Satiksmes ministrijā noteikti ir.

S. Ābrama jautā: ņemot vērā, ka D. Merirands bija iepirkuma komisijas priekšsēdētājs un pārraudzīja visu sistēmu, vai tiešām tāds nozīmīgs notikums nav palicis atmiņā?

D. Merirands norāda, ka izstrādātājs bija “Grupa 93”.

S. Ābrama precizē, vai skiču projektu izstrādāja kopā ar izmaksām, uz kurām pēc tam balstījās “Ernst & Young” savā *CBA*.

Sēdes vadītājs vaicā, vai D. Merirands izprot izpētes dokumenta nozīmīgumu: pamatojoties uz to, “Ernst & Young” veidoja ieņēmumu un izdevumu analīzi, uz kuras pamata tika pieņemts politisks lēmums būvēt “Rail Baltica” tādā tvērumā, kā definēts, jo sniedzis konkrētus tā brīža ieguvumus, kas balstīti uz kravu un pasažieru plūsmu. “Ernst & Young” sacīja, ka viņiem līgumā nebija atrunāts uzdevums vērtēt iesniegtās izmaksas.

A. Butāns jautā, kurš vadīja iepirkumu komisiju.

D. Merirands to neatceroties.

Sēdes vadītājs lūdz D. Merirandu iesniegt informāciju.

D. Merirands norāda, ka Satiksmes ministrija varēs iesniegt nepieciešamos dokumentus, jo viņam tie mājās neglabājoties.

Sēdes vadītājs jautā, kurš verificēja konkrēto dokumentu.

D. Merirands norāda, ka Satiksmes ministrijā bijušas sanāksmes, pat vairākas, kurās diskutēts arī par to, kas nodevumā ir ietverts, vai viss apskatīts, un rezultāts pēc tā laika priekšstata un zināšanām bijis, ka uzdevums izpildīts, un nodevums ticis pieņemts.

Sēdes vadītājs jautā, kurš to pieņēma un parakstīja.

D. Merirands pieļauj, ka nodevumu pieņem komisija, precīzi to neatceras.

Sēdes vadītājs vaicā, vai netika uzdoti jautājumi par aprēķina pareizību.

D. Merirands norāda, ka, iespējams, jautājumi uzdoti, bet ekspertu vērtējumā (tos nav bijis pamata apšaubīt) izmaksas bijušas ticamas.



A. Butāns ierosina lūgt Satiksmes ministriju iesniegt parlamentārās izmeklēšanas komisijai iepirkuma komisijas galalēmumu, un tad varēs redzēt, kas to ir parakstījis.

Sēdes vadītājs piekrīt.

S. Ābrama piebilst, ka jālūdz arī informācija par to, kas bija projekta vadītāji, kas izstrādāja skiču projektu, kā tālāk notika aprite, un beigās parādīšoties viena atbildīgā persona par projektu. Jautā, kas bija izstrādātāji.

Sēdes vadītājs norāda, ka “Grupa 93”, Neils Balgalis.

A. Labucis piebilst, ka, atverot viņu tūmekļvietni, augšā parādās uzraksts “Rail Baltica” un, ja uz tā uzklikšķina, nonāk “Eiropas dzelzceļa līnijās”.

Sēdes vadītājs jautā, kurš pasūtīja izmaksu ārpakalpojumu.

D. Merirands norāda, ka to darījusi Satiksmes ministrija.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt.

D. Merirands norāda: vajadzību pēc nacionālas izpētes pauduši viņa pakļautībā esošie darbinieki. Tālāk acīmredzot organizēts iepirkums, kura rezultātā izvēlēts konsultants, kas šo darbu veiktu.

Sēdes vadītājs jautā, kādas tehniskās prasības bija izvirzītas ārpakalpojuma sniedzējam, jo no šīm prasībām veidojušās projekta izmaksas – 1,98 miljardi eiro –, kas balstītas uz situācijai neatbilstošu pieņēmumu, ka dzelzceļa trases kilometra izmaksas būs 7,5 miljoni eiro (Eiropā lētākā uzbūvētā dzelzceļa kilometra izmaksas ir 15 miljoni).

D. Merirands norāda: jau kuru reizi viņš atkārtojot, ka konsultants toreiz to visu izskaidrojis ar darbaspēka cenām, izmaksām un materiālu cenām.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt, vai Latvijā ir divreiz lētāks darbaspēks un divreiz lētāki materiāli.

D. Merirands norāda, ka tobrīd izmaksas Latvijā un kādā Rietumeiropas valstī būtiski atšķīrās un arī tagad neesot vienādas.

S. Ābrama jautā, kurš bija konsultants.

D. Merirands norāda, ka bijušas tikšanās ar “Grupās 93” pārstāvjiem – Neilu Balgali un viņa darbiniekiem.

S. Ābrama jautā, kas no Satiksmes ministrijas piedalījās sanāksmēs.

D. Merirands norāda, ka viņš piedalījies atsevišķās sanāksmēs, piedalījušies arī Satiksmes ministrijas ekspertī Agnis Driksna un Kaspars Vingris.

Sēdes vadītājs jautā, vai viņi bija tie, kas uzdeva jautājumus par izpēti.

D. Merirands to pieļauj.

S. Ābrama jautā, vai pēc tam viņi pārgāja strādāt uz “Eiropas dzelzceļa līnijām”.

D. Merirands piekrīt.

Sēdes vadītājs jautā, vai, D. Meriranda ieskatā, “RB Latvija” pareizi veica uzdevumu?

D. Merirands norāda, ka pēc tā laika izpratnes uzdevums ir izpildīts, bet tagad redzams, ka bijušas iespējamās kļūdas un neprecizitātes, turklāt projekta apjoms ir būtiski pieaudzis.

Sēdes vadītājs jautā, vai SIA “RB Latvija” bija pieredze veidot šādu izmaksu analīzi?

D. Merirands norāda, ka SIA “RB Latvija” bija šāda pieredze, arī ar infrastruktūras projektiem, tai skaitā Rīgā, un pieļauj, ka bija piesaistīti arī ārvalstu eksperti.

Sēdes vadītājs jautā, vai konkrētajā iepirkumā bija citi pretendenti.

D. Merirands atbild, ka to nezina, bet pieļauj, ka bija.

S. Ābrama grib precizēt ekspertu pieredzi.

D. Merirands norāda, ka Agnis Driksna kopš pirmsākumiem ir darbojies “Rail Baltica” projekta sagatavošanā un Kasparam Vingrim bijusi pieredze projektu vadībā, droši vien ne tik liela mēroga projektu vadībā. Toreiz departamenta direktors bija Jānis Eiduks, kuram ir inženierzinātņu doktora grāds dzelzceļa jomā, un viņš, iespējams, piedalījies skiču projektu sagatavošanā.

Sēdes vadītājs norāda, ka jāprasa rakstveida atbilde no Satiksmes ministrijas, jo šādi nav iespējams gūt priekšstatu, kā tas tika vērtēts

A. Butāns jautā, vai tehniskā specifikācija, kas tika uzdota izpētes veikšanai, bija atbilstoša un izmaksu ziņā salīdzināma ar citiem projektiem.

Sēdes vadītājs jautā, uz kā pamatojas aprēķini, kurš izstrādāja prasības D. Meriranda pakļautībā un kurš 2016. gadā uzdeva uzņēmumam “RB Latvija” iesniegt izmaksu aprēķinu.

D. Merirands norāda, ka sēdes vadītājs vairākas reizes uzdod vienu un to pašu jautājumu.

Sēdes vadītājs uzsver, ka nesaņem atbildi uz to.

D. Merirands norāda, ka neatceroties tādas detaļas un optimāls risinājums būtu no Satiksmes ministrijas izprasīt konkrētos dokumentus.

A. Butāns piebilst, ka varētu ticēt tam, ka D. Merirands neatceras vārds vārdā tehnisko specifikāciju, bet ne tam, ka neatceras, kura bija atbildīgā persona, kuras vadībā notika tehniskās specifikācijas izstrāde.

D. Merirands norāda, ka strukturāli par to pēc idejas atbildējuši divi eksperti – Driksna un Vingris.

S. Ābrama piebilst, ka arī J. Eiduks.

D. Merirands norāda, ka Eiduka kungs bijis struktūrvienības vadītājs, bet darba pienākumos tas ietilpis diviem ekspertiem.

S. Ābrama vēlas noskaidrot, kā projekta izmaksas no 1,2 miljardiem eiro 2011. gadā pieauga līdz 1,9 miljardiem 2016. gadā.

Sēdes vadītājs jautā, cik brīva savā rīcībā bija Satiksmes ministrijas nodaļa, ja projekts sadārdzinājies par 700 miljoniem eiro.

Uzsver, ka 2016. gadā jautājums ir par Rīgas Centrālās stacijas objektu, un jautā, kurš un kāpēc pieņēma lēmumu, ka “Rail Baltica” projekts jāsāk ar punktveida objektu būvniecību – Rīgas Centrālo staciju un lidostas pieslēgumu.

D. Merirands norāda, ka tas izrietējis no būvniecības loģikas, proti, pirmos jāsāk būvēt vissarežģītākos objektus – divas starptautiskās stacijas, dzelzceļa līniju cauri Rīgai teritorijai, tiltu pāri Daugavai, tuneli Torņakalnā un tamlīdzīgi. Toreiz vēl bijis arī tāds apsvēruma: ja Rīgas Centrālās stacijas objektu izdotos uzbūvēt kā pirmo, tā varētu būt dzelzceļa līnijas daļa, kas pastāvīgi darbojas, pirms vēl viss “Rail Baltica” dzelzceļš ir pabeigts.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc Latvijas būvniecības loģika atšķiras no Lietuvas un Igaunijas būvniecības loģikas.

D. Merirands norāda, ka tā acīmredzot bijusi izvēle katrā valstī, piemēram, Lietuvā tiekot būvēts pa maziem gabaliņiem, Igaunijā esot horizontāla pieeja: vispirms būvēs uzbērumu, pēc tam liks sliedes. Pirmie objekti Igaunijā bijuši izolēti viadukti jeb dzīvnieku šķērsojumi.

Sēdes vadītājs jautā, kurš uzdeva D. Merirandam tā rīkoties.

D. Merirands norāda, ka tas faktiski nav bijis uzdevums viņam, jo, viņaprāt, lēmums radās uzņēmuma “RB Rail” inženieru diskusijās.

Sēdes vadītājs grib precizēt informāciju par lēmumu, ka sākt vajadzētu ar Rīgas loku, kas ir lielākais sadārdzinājums.

D. Merirands iebilst, ka tas nav bijis loks, bet starptautiskās stacijas.

Sēdes vadītājs iebilst, ka punkti veido objektu un bez savienojošā loka nevar iztikt. Un tagad stāvēt divi rēģi, kuru būvniecībai nav naudas, jo Eiropas Komisija jau sākotnēji ir pateikusi, ka finansēs pamatlīniju, bet Latvija izvēlējās veikt darbības, kuras nav prioritāras finansētājiem Eiropas Komisijā.

D. Merirands piebilst, ka Eiropas Komisijas kā finansētāja viedoklis gadu gaitā ir ļoti mainījies no uzsaukuma uz uzsaukumu un faktiski uzstādījums, ka līdz 2030. gadam jāpabeidz līnija no Latvijas ziemeļu robežas līdz dienvidu robežai, arī nav nemaz tik sens, tas parādījies beidzamajos gados.

Sēdes vadītājs iebilst, ka visos dokumentos redzams: Eiropas Komisijas uzdevums ir savienot Eiropu ar Baltiju, tātad – būvēt pamatlīniju. Punktveida objekti no paša sākuma nav ietverti Eiropas Komisijas finansējumā.

D. Merirands norāda, ka punktveida objekti atrodas pamatlīnijā un Eiropas Komisija *EISI* pirmajā uzsaukumā piešķir naudu Rīgas Centrālajai stacijai.

Sēdes vadītājs norāda, ka finansējums piešķirts projektēšanai, bet tas nenozīmē, ka nauda tiks piešķirta arī būvniecībai.

Vēlreiz jautā, kurš pieņēma lēmumu, ka jāsāk būvēt Rīgas loku.

D. Merirands domājot, ka lēmumu pieņēmis “RB Rail”.

Sēdes vadītājs norāda, ka D. Merirands vadīja “Eiropas dzelzceļa līnijas” – “RB Rail” īpašnieku – un bija vienīgā amatpersona.

D. Merirands norāda, ka, viņaprāt, īpašnieks neietekmē uzņēmuma operacionālos lēmumus.

Sēdes vadītājs iebilst, ka tas nav operacionāls, bet stratēģisks lēmums. Pamatlēmums, no kā izaug saistības – atbildība pret Eiropas finansējumu un budžeta līdzekļiem.

Jautā: ja D. Merirands neesot bijis lēmuma pieņēmējs, kurš tas bijis.

D. Merirands norāda, ka šos lēmumus nav pieņēmis, jo šādi lēmumi tiek pieņemti visa projekta kopējā ietvarā.

Sēdes vadītājs jautā, kurš ir pieņēmis šos lēmumus un kurš atbild par “Rail Baltica” projektu Latvijā?

D. Merirands norāda, ka viņš šādu lēmumu neesot pieņēmis. Tas esot jāskatās pēc tā laika lēmumiem, dokumentiem.

Piebilst, ka sēdes vadītājs apskatot tikai vienu ķēdīti projektā, bet viss esot daudz sarežģītāk. Tas esot projekta struktūras jautājums, kāpēc projekta centrālais koordinators ir kopuzņēmums, kur ir daudz un dažādas inženieru grupas, kas izstrādā dokumentus attiecībā uz to, kā līnijai jāizskatās un kur jābūt. Droši vien Satiksmes ministrijai un uzņēmuma padomei neesot iespējas visos gadījumos pieaicināt alternatīvu neatkarīgu ekspertu validēšanai.

Sēdes vadītājs iebilst pret šo apgalvojumu, jo tiekot lemts par miljardiem.

S. Ābrama jautā, kas Satiksmes ministrijas ekspertiem deva uzdevumu skiču projektā iekļaut Rīgas loku.

D. Merirands norāda, ka projekta “Rail Baltica” īpatnība esot tāda, ka ir daudz dažādu sarunu un viņš par tām nezinot, jo šajā projektā runājot un konsultējoties visi ar visiem.

Sēdes vadītājs jautā, vai par Rīgas Centrālo staciju un lidostas staciju un to būvniecības izmaksām lēma Ministru kabinets.

D. Merirands norāda, ka Ministru kabinets skatījis informatīvos ziņojumus par pieteikšanos Eiropas finansējumam.

Sēdes vadītājs jautā, kad tas notika.

D. Merirands norāda, ka tas bija brīdī, kad tika gatavoti pieteikumi EISI, un faktiski arī līgumi ir konstruēti tādā veidā, ka tos iespējams dalīt pa fāzēm un arī pārtraukt vai apturēt, ja finansējuma nav.

A. Butāns piebilst, ka gan “railbaltica.org” tīmekļvietnē, gan Vikipēdijā rakstīts, ka Rīgas lidostas iekļaušanu “Rail Baltica” trasē nodrošinājis Kaspars Briškens. Viņš to rakstot arī savā Vikipēdijas profilā, un tas atrodams “Rail Baltica” oficiālajā tīmekļvietnē.

D. Merirands norāda, ka jāatgriežas pie kopuzņēmuma. Viņš visu sēdes laiku sakot, ka daudzu lēmumu pieņemšanas centrs atbilstoši projekta struktūrai ir kopuzņēmums.

Sēdes vadītājs norāda, ka D. Merirands bija Satiksmes ministrijas amatpersona, kas atbild par šo jomu, un parlamentārās izmeklēšanas komisija grib identificēt, vai Ministru kabinets ir apstiprinājis šādu būvniecību.

## 2.

S. Ābrama lūdz Edvīnu Bērziņu paskaidrot, kā projekta 1,2 miljardu izmaksas pārvērtās par 1,9 miljardiem eiro – ar Rīgas loku, dzelzceļa punktiem utt.

E. Bērziņš nosauc savu vārdu un uzvārdu – Edvīns Bērziņš – un norāda, ka 2014. gada beigās viņš bija pirmais “RB Rail” valdes loceklis jeb angļiski *interim CEO* jeb pagaidu valdes loceklis.

2014. gada oktobrī trīs Baltijas valstu kompānijas nodibinājušas “RB Rail” un iecēlušas pirmo valdes locekli, proti, E. Bērziņu, uz sešiem mēnešiem, kamēr visas puses rīko konkursus, lai ieceltu četrus valdes locekļus. Vienīgais “RB Rail” finansējums bijuši katra dalībnieka maksājumi pamatkapitālā 650 tūkstošu eiro apmērā, kopā 1 950 000 eiro.

Būtisks dokuments, par kuru neesot runāts parlamentārajā izmeklēšanas komisijā, esot dalībnieku līgums (aptuveni 30 lappušu), tā publiskošana esot vairākkārt ierosināta, bet noraidīta pārsvarā pēc Lietuvas iebildumiem. Dokumentam jābūt “RB Rail” birojā un, iespējams, Satiksmes ministrijā. Dalībnieku līgumā esot ļoti precīzi

aprakstīts, kas tas ir par projektu, kāpēc tas tika sākts, visi līgumi, visi lēmumi, kas saistīti ar starpvaldību un starpministriju līmenī parakstītiem dokumentiem, aprakstīts, kādi finanšu instrumenti būs jāizmanto projekta realizācijā, kādi būs precīzi posmi un šā projekta attīstība, kas būs valde, kas – padome.

Dokumentā esot punkts, ka ātrums pa dzelzceļu būs 240 kilometri stundā, esot arī par Rīgas staciju. Projekts bija jāpabeidz 2024. gada beigās.

S. Ābrama vaicā, kurš “Eiropas dzelzceļa līniju” pārstāvis parakstīja dalībnieku līgumu.

E. Bērziņš pieļauj, ka to darījis D. Merirands, jo līgumu parakstījuši trīs juridisko kompāniju valdes locekļi.

Līgumā minēts, ka “RB Rail” veic sākuma projektēšanu, visu veidu darbības un būvniecību, bet esot arī atrunāts jautājums, ka to, kas minēts līguma izpildes struktūrā jeb *contracting scheme*, dalībvalstis var noteikt citādi.

“Eiropas dzelzceļa līnijas” pirmos trīs gadus esot bijušas arī kapitāldaļu turētājas, bet bez reāla uzdevuma, tāpēc ka tobrīd dalībvalstīm nav bijis vienošanās par risinājumu.

Sēdes vadītājs atgriežas pie jautājuma par to, kurš pieņēmis lēmumu par punktveida būvniecības sākšanu.

Jautā, vai, iesniedzot CEF finansējuma pieteikumu Ministru kabinetā, bijis redzams tikai pieteikuma apmērs vai arī kopējais dzelzceļa “Rail Baltica” tvērums.

D. Merirands norāda, ka konkrētais ziņojums bijis tikai par konkrēto uzsaukumu.

Sēdes vadītājs secina, ka Ministru kabinets no iesniegtās informācijas nav redzējis, kāda būs ietekme uz budžetu, kopējo projektu un kādas būs finansiālās saistības.

D. Merirands norāda, ka no Satiksmes ministrijas viedokļa ziņojumā viss bijis saprotams.

Sēdes vadītājs jautā, uz kāda deleģējuma pamata tapa metu konkurss ““Rail Baltica” Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla kompleksa apbūves iecere” un kāds bija tā finansējums.

D. Merirands norāda, ka pilnvarojums izrietējis no Ministru kabinetā apstiprinātās trases, tikuši uzaicināti pretendenti un viens no tiem izvēlēts kā atbilstošākais. Turpmākās sarunās “Eiropas dzelzceļa līnijas” lūgušas metu pārstrādāt un precizēt nodevumu.

Sēdes vadītājs demonstrē slaidu un lūdz paskaidrot, kā pašlaik tiek būvēts tas, kam nav Eiropas finansējuma, un jautā, kā tas tapis un kurš devis uzdevumu.

D. Merirands norāda, ka tas izrietējis no nepieciešamības Rīgā šādu dzelzceļa mezglu uzbūvēt. Sākotnēji arhitektu biroja iesniegtā koncepcija bijusi daudz plašāka, tā sašaurināta līdz apjomam, kas ir funkcionāli nepieciešams un nesaraucami saistīts ar dzelzceļa infrastruktūru.

A. Butāns jautā, kurš to vērtējis.

Sēdes vadītājs secina, ka ir fiksēts, ka bijusi kļūda toreizējos izmaksu aprēķinos.

D. Merirands pieļauj, ka ir bijusi nepilnība.

Sēdes vadītājs norāda, ka, identificējot kļūdu, vajadzējis veikt pārrēķinu, jo palielinājies apjoms, un vaicā, kurš D. Merirandam licis būvēt vai izsludināt tādu iepirkumu.

Jautā, vai "BERERIX" iesniedzis un D. Merirands akceptējis un kā nonākts līdz lielajām būvēm.

D. Merirands norāda, ka būves esot nesaraucjami saistītas ar dzelzceļa atrašanos konkrētajā vietā, jo nevarot būt tā, ka uzbūvē vienu vai divu sliežu ceļus, un tas viss perfekti darbojas.

Iebilst attiecībā uz Eiropas Komisiju, jo gan metu konkursā, gan turpmākās sarunās ar *CINEA* Briselē par to, kā objekts varētu izskatīties, vienīgais brīdinājums bijis, ka visām izmaksām jābūt saistītām ar "Rail Baltica" projektu.

Sēdes vadītājs jautā, vai, izsludinot metu konkursu, tika vērtēti pieejamie finanšu līdzekļi.

D. Merirands apstiprina un piebilst, ka metu konkurss būtībā esot zīmējumi un idejas, koncepts, kas tiek prasīts un piedāvāts, pirms tiek slēgts līgums.

Sēdes vadītājs iebilst, ka tas jau tiek realizēts.

D. Merirands piebilst, ka tas esot pārveidots krietni mazākā apjomā.

Sēdes vadītājs iebilst, ka parlamentārajā izmeklēšanas komisijā tiek vērtēts tas, ko apņēmusies valdība kā projekta izmaksas. Ministru kabinets pamatojoties uz "Ernst & Young" izmaksu un ieguvumu analīzi, kurai par pamatu izmantots pirmais Rīgas Centrālās stacijas objekta variants (rāda slaidu).

D. Merirands norāda, ka bijis paredzēts EISI uzsaukumos saņemtais finansējums. Tāpēc atbilstoši noslēgtajam līgumam, ja nākamā finansējuma nav, līgumu ar izpildītājiem ir iespējams pārtraukt.

Sēdes vadītājs jautā, vai Finanšu ministrija un Ministru kabinets bija informēti par to, ka uzņemtas lielākas saistības nekā oriģinālajā vērtējumā.

D. Merirands norāda, ka saistības uzņemtas tādā apjomā kā *CEF* jeb EISI pirmajā pieteikumā tas tika iesniegts un finansējums piešķirts. Latvijas saistības tobrīd bija 15 procenti papildus Eiropas Komisijas piešķirtajai summai.

Sēdes vadītājs piebilst, ka šobrīd Eiropas Komisijas piešķirtā summa nesedz pat 20 procentus no projekta.

D. Merirands piekrīt un paskaidro, ka tāpēc arī saistībās pret izpildītājiem nav pienākuma samaksāt, piemēram, būvniekam vai projektētājiem, pilnīgi visu līguma ietvaros. Ja naudas nav, līgums ir pārtraucams.

S. Ābrama vaicā, kas tādā gadījumā notiek ar sāktu objektu.

D. Merirands norāda, ka objekts tiek iekonservēts – būvnieks veicot demobilizāciju, savukārt projekta pasūtītājam esot iespēja meklēt citus finansējuma avotus.

Sēdes vadītājs jautā, ar kādu finansējumu operēja “Eiropas dzelzceļa līnijas”, pasludinot “BERERIX” par uzvarētāju konkursā.

D. Merirands norāda, ka toreizējā “Eiropas dzelzceļa līniju” valde varēja rēķināties tikai ar finansējumu, kuru Eiropas Savienība bija jau piešķirusi.

Sēdes vadītājs iebilst, ka konkursa uzvarētājs būvē to, ko Eiropa Komisija nefinansē, kā arī D. Merirands norādījis, un jautā, vai bija cits finansējuma avots.

D. Merirands norāda, ka laikā, kad tika izsludināts metu konkurss un iepirkums, nebija Eiropas Komisijas nosacījuma, ka tas viss ir neattiecināms un nav finansējams.

Sēdes vadītājs secina, ka projekts apstiprināts tikai ar cerību par finansējumu, jo nav ne finansējuma, ne Finanšu ministrijas līdzmaksājuma, ne cita avota.

D. Merirands norāda, ka “Rail Baltica” projekts un daudzgadu projekti arī citās valstīs esot ar cerību par līdzfinansējumu nākotnē. Šobrīd projektā viss notiekot no pieteikuma uz pieteikumu un saistības netiekot uzņemtas, jo ar izpildītāju līgums noslēgts tādā veidā, ka to iespējams pārtraukt, ja nav finansējuma.

Sēdes vadītājs piebilst, ka gadījumā, ja Latvija projektu pārtrauc un neizpilda to, ko apsolījusi Eiropas Komisijai, tai ir tiesības paprasīt atpakaļ finansējumu.

D. Merirands piekrīt un norāda, ka jāskatās, kādas darbības par attiecīgo finansējumu apsolītas katrā konkrētā aktivitātē.

Sēdes vadītājs jautā, kas Latvijā ir jāpabeidz, lai Eiropas Komisija akceptētu, ka aktivitāte izpildīta.

D. Merirands norāda, ka šobrīd tā esot estakādes būvniecība vienā pusē. Tas esot izdarīts. Turpmākam darbam naudas neesot, un Eiropas Komisija uzstājot uz to, ka primāri līdz 2030. gadam pa taisnāko iespējamo ceļu ar dzelzceļu jāsavieno Igaunija un Lietuva.

Sēdes vadītājs secina, ka Latvija neko neesot saņēmusi no CEF 10 – par tiltu, Rīgas Centrālo staciju un par lidostas būvēm. Tā esot atbilde no Eiropas Komisijas.

S. Ābrama norāda, ka palielinoties izmaksām, palielinātos arī finanšu daļa no Latvijas puses, un jautā, vai Finanšu ministrijā izmaksu pieaugums ir saskaņots.



D. Merirands atbild, ka visi ziņojumi, kas skatīti Ministru kabinetā un attiecas uz “Rail Baltica” finansēšanu, ar Finanšu ministriju esot saskaņoti

S. Ābrama jautā, vai D. Merirands ir informējis Finanšu ministriju par milzīgajām atkāpēm no sākotnēji plānotā.

D. Merirands norāda, ka arī kopējie ziņojumi Ministru kabinetā ir bijuši.

S. Ābrama pārjautā, vai bijusi informācija, ka ir būtiskas atkāpes no plānotajām izmaksām un valstij ar to jāērēķinās: prasot vairāk no Eiropas Komisijas, vairāk tiek prasīts no valsts budžeta.

D. Merirands to apstiprina.

S. Ābrama secina, ka Finanšu ministrija bijusi informēta par lielu sadārdzinājumu, un pārjautā, kādos protokolos par to var pārliecināties.

D. Merirands norāda, ka uz to grūti atbildēt.

Sēdes vadītājs jautā par līgumiem ar būvniekiem, vai brīdī, kad projekts tiek apturēts, būvniekam nedrīkst būt nekādu pretenzijas pret “Eiropas dzelzceļa līnijām”.

D. Merirands norāda, ka būvniekam var būt finansiālas pretenzijas par padarītajiem darbiem.

Sēdes vadītājs izsludina pārtraukumu.

Sēdes vadītājs pauž viedokli par D. Meriranda nesagatavotību atbildēt uz parlamentārās izmeklēšanas komisijas locekļu jautājumiem, un norāda, ka D. Merirands atkārtoti tiks aicināts uz komisijas sēdi, kā arī būs jāuzklausā D. Meriranda minētie eksperti Vingris un Driksna un tā laika Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš.

Lūdz E. Bērziņu raksturot “Rail Baltica” situāciju un to, kā tāda varēja rasties, vai iemesls ir arī normatīvo aktu bāze.

E. Bērziņš vispirms komentē sadārdzinājumu (kas ilustrēts slaidā) un norāda, ka tā neesot bijusi kļūda; lietojot metaforu, var teikt, ka Latvija gribot mersedesu, bet naudas tam nav.

Norāda, ka izpildītājiem neizdevīgs (piemēram, būvniekiem no nepieciešamo materiālu pasūtīšanas viedokļa) esot līguma princips, ka pasūtītājs līgumu var lauzt, ja no Eiropas Komisijas nauda netiek piešķirta. Juridiski varbūt tas esot korekti, bet no finansiālā viedokļa “Rail Baltica” objektu būvniecība pavisam noteikti nenorīt par izdevīgāko cenu.

Sākotnējā periodā bijis skaidrs Ministru kabineta akcepts pirmajam *CEF* pieteikumam. Dokumentos tam esot jābūt redzamam.

Sākotnējās projekta aplēses bijušas ļoti ticamas, pieliekot inflāciju, projekts varējis sadārdzināties par 40 procentiem, nevis 400. Jautājums esot: kurā brīdī kam sagribējies 16 lokālo staciju un dažādas ekstrās.

Sēdes vadītājs lūdz novērtēt, vai "Rail Baltica" ir ātrvilcienu vai konvencionālo vilcienu dzelzceļš ar kustības ātrumu 160 kilometri stundā, un jautā, kāpēc tiek būvēts kā ātrvilcienu trase.

E. Bērziņš piekrīt, ka "Rail Baltic" būs konvencionālā dzelzceļa trase, un piebilst, ka Rīgas mezglā ir daudz prasību, kuras "Rail Baltica" līnijai nav vajadzīgas, bet ir vajadzīgas "Latvijas dzelzceļam" un sabiedrībai, arī projekts esot labs, bet neizpildāms, ja tam nav naudas.

Sēdes vadītājs secina, ka bija jāturas pie sākotnējās izmaksu analīzes, nepapildinot projektu ar dažādām ekstrām, un par katrām izmaiņām bija jābūt visu pušu konsensam, bet tā neesot, tāpēc pašlaik parlamentārās izmeklēšanas komisija nevar saņemt atbildes uz svarīgiem jautājumiem par finansēm.

Ierosina noteikt atsevišķu parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēdi par "Rail Baltica" finansēm. Komisijas locekļi piekrīt.

S. Ābrama ierosina, ka arī eksperti jāuzaicina uz komisiju un jāiztaujā.

Sēdes vadītājs ierosina uz nākamo sēdi aicināt Kasparu Vingri, Agni Driksnu, pēc tam – Kasparu Ozoliņu un Olitu Bērziņu.

Ģ. Štekerhofs piebilst, ka visi plāni nākot no "Grupās 93".

S. Ābrama ierosina uz komisiju uzaicināt vispirms "Grupās 93" pārstāvi.

Sēdes vadītājs dod vārdu A. Butānam.

A. Butāns jautā, kā E. Bērziņš, esot "RB Rail" padomē, ir reaģējis, lai netiktu uzbūvēts mersedess, un vai rakstveidā ziņojis kādam.

E. Bērziņš norāda, ka viņa laikā padomē nekādi lēmumi par finansējumu mersedesam netika pieņemti.

A. Butāns piebilst, ka izmaksu un ieguvumu analīze bijusi 2017. gadā un vēl divus gadus pēc tam E. Bērziņš bijis "RB Rail" padomē, un jautā vai E. Bērziņš rakstveidā ziņojis par sadārdzinājumu ministram, valdībai vai Saeimai.

E. Bērziņš norāda, ka saskaņā ar korporatīvās pārvaldes principiem neatkarīgs padomes loceklis pieņem lēmumus neatkarīgi un viņam neviens politiķis šajā laikā netika devis nekādus uzdevumus. E. Bērziņam bijis konkrēts dalībnieku līgums, kurš noteicis, kas jāuzbūvē, kādai jābūt secībai ar visiem pieņemtajiem lēmumiem. Lēmumu pieņemšana padomē notikusi tādējādi, ka pirms tās sēdes visa informācija attiecībā uz lēmuma projektiem saskaņā ar dalībnieku līgumu nosūtīta gan ministrijas pārstāvjiem, gan akciju turētājam un akciju turētāji (ar padomdevēja tiesībām pēc būtības, nevis ar

lēmumu pieņēmēju tiesībām), ministrijas pārstāvji, Eiropas Komisijas pārstāvji piedalījušies padomes sēdēs.

Attiecībā uz izmaksu pareizību vai nepareizību – neesot bijis pamata neticēt “Ernst & Young” pētījumam, un citi pētījumi Lietuvā un Igaunijā uzrādījuši līdzīgas kilometra dzelzceļa izbūves izmaksas. Tajā brīdī ne Latvijā, ne Lietuvā, ne Igaunijā nav bijis tehnisko prasību, kādam jāizskatās dzelzceļam.

A. Butāns vairākkārt uzdod jautājumu, vai E. Bērziņš rakstījis ziņojumu.

E. Bērziņš norāda, ka trauksmes cēlēja ziņojums esot saistībā ar Tāli Linkaitu, un piebilst: kamēr viņš bijis “RB Rail” padomes priekšsēdētājs, nav pieņemts neviens lēmums, kas ir ārpus pieejamiem budžeta līdzekļiem, tāpēc nav bijis, par ko ziņot.

Sēdes vadītājs grib precizēt, vai laikā, kad E. Bērziņš bija “RB Rail” padomes priekšsēdētājs, sākusies “Rail Baltica” projektēšana.

E. Bērziņš tam piekrīt.

Sēdes vadītājs norāda, ka šobrīd projektēšana ir stipro iekavējusies, un jautā, kāpēc tā noticis.

E. Bērziņš norāda, ka “RB Rail” valde ziņojusi padomei par situāciju, un darbībai varot izsekot līdzī sēžu protokolos attiecībā uz visām trim Baltijas valstīm.

Attiecībā uz Latviju bijuši ziņojumi par “Natura 2000” teritoriju, par pašvaldībām, piemēram, lai pēc iespējas mazāk būtu jāatsavina lauksaimniecībā izmantojamā zeme.

Sēdes vadītājs vēlas precizēt, kas traucējis projektēšanu – vai tas bijis normatīvo aktu bāzes trūkums.

E. Bērziņš norāda, ka par likumu par “Rail Baltica” runāts no pirmās dienas, bet tas pieņemts tikai pagājušajā gadā.

Sēdes vadītājs vaicā Dinam Merirandam, kura atbildībā Satiksmes ministrijā bija šis jautājums, kāpēc nav sakārtota normatīvā bāze – ietekmes uz vidi novērtējumi, atsavināšanas likums, būvnormatīvi utt. Projektētāji norādījuši, ka tas bijis galvenais viņu darba kavēšanās iemesls.

D. Merirands norāda, ka Satiksmes ministrija rīkojusies laikus, bet liela daļa ideju un vajadzību starpinstitūciju saskaņošanas laikā un vēlāk parlamentā no likumprojekta izņemtas ārā. Situācija nedaudz mainījusies, kad izveidota Ministru kabineta “Rail Baltica” projekta komiteja, kur, sanākot nozaru vadītājiem un politiķiem, bijis iespējams rast kopsaucēju par grozījumiem.

Sēdes vadītājs grib precizēt, vai Satiksmes ministrija atstājusi novārtā milzīgu projektu, jo tai traucējusi pārējo ministriju neiesaistīšanās tā realizācijā, tai skaitā normatīvās bāzes pilnveidošanā.

D. Merirands norāda, ka neesot bijusi jūtama patiesa ieinteresētība šajā projektā, lai gan Satiksmes ministrija rīkojusi sanāksmes, seminārus, ministru divpusējas tikšanās.

Sēdes vadītājs uzsver, ka ir uzskatāms fakts – piecu līdz astoņu gadu kavējums projektēšanā.

D. Merirands nepiekrīt, ka vienīgais projektēšanas kavējuma iemesls esot nepilnības likumdošanā. Jāminot arī Covid-19 apstākļi, kad projektētāji un ārvalstu eksperti atteikušies ierasties mūsu valstī, kaut gan tas būtu bijis nepieciešams.

Sēdes vadītājs iebilst, ka tikai no 2023. gada varēja normāli turpināties projektēšana, kad Saeimā pieņemts likums par zemju atsavināšanu, un jautā, kur esot izlasāmas Satiksmes ministrijas idejas rakstveidā.

D. Merirands norāda, ka pirmām kārtām tas esot “Rail Baltica” likumprojekts, kas Saeimā pieņemts ļoti samazinātā veidā.

Ģ. Štekerhofs jautā, kurā brīdī viss esot aizķēries – pa ceļam no “Eiropas dzelzceļa līnijām” līdz ministram vai no ministra līdz Ministru kabinetam.

D. Merirands norāda, ka vairāk domājies starpinstitūciju saskaņošanu un bijuši vajadzīgi neordināri lēmumi šāda mēroga projekta ieviešanai.

Ģ. Štekerhofs grib precizēt, vai tad, ja satiksmes ministra atbalsts projektam būtu bijis lielāks, viss būtu noticis ātrāk un daudz skaļāk un nebūtu jāgaida seši gadi, lai pieņemtu vienu lēmumu?

D. Merirands norāda, ka nevar to komentēt.

Sēdes vadītājs lūdz precizēt notikumu ķēdīti, vai satiksmes ministrs palīdzējis un risinājis jautājumu pie premjera utt.

D. Merirands norāda, ka atceroties vismaz vienu sanāksmi ar satiksmes ministra un tieslietu ministra dalību, tikuši izrunāti grozījumi un saņemts atbalsts likumprojekta virzībai vismaz caur Ministru kabinetu.

S. Ābrama atgādina, ka Valsts kontroles ziņojumā ir interesanta tabula – “Eiropas dzelzceļa līniju” un Satiksmes ministrijas sarakste, kur ir vēstules arī attiecībā uz zemju atsavināšanu. Satiksmes ministrija tikai pēc gada vai pusgada vai kādreiz pat diviem gadiem atbild. Jautā, kas kavējis Satiksmes ministriju.

D. Merirands pieļauj, ka bijušas elektroniskas vai mutvārdu atbildes.

Sēdes vadītājs grib precizēt, cik “Rail Baltica” projekta īstenošanas tematiskās komiteja sēdes Ministru kabinetā notikušas un vai tas bijis noderīgi.

D. Merirands norāda, ka laikā, kad satiksmes ministrs bijis Vitenberga kungs, šī komiteja sanākusi divas reizes, ministra Briškens laikā – vienreiz.

A. Butāns vēlas precizēt, kāpēc iepriekš lietas ar zemes atsavināšanu gājušas tik smagnēji.

D. Merirands norāda, ka bijušas diskusijas par atvieglota regulējuma atbilstību Satversmei.

G. Štekerhofs vēlas precizēt, vai bijuši termiņi lēmumu izpildei.

D. Merirands norāda, ka tas nav bijis iespējams, jo nav varēts saskaņot likumprojektu vai kādas idejas realizāciju. Satiksmes ministrija varot uzrakstīt, varot iesniegt, bet nevarot apstiprināt galaversijā.

Sēdes vadītājs pauž viedokli, ka, ienākot pa parlamentārās izmeklēšanas komisijas durvīm, notiekot amnēzija (“nav informācija pieejama”, “neko nezinu”, “pazūd viss”, “es neatceros”). Tā esot necieņas izrādīšana pret parlamentārās izmeklēšanas komisiju un radot šaubas par ieņemamajam amatam atbilstīgu kvalifikāciju.

S. Ābrama jautā, vai E. Bērziņš, vadot kopuzņēmumu, ir saskāries ar to, ka ministriju ierēdņi vai politiķi iejaucas projekta lēmumu pieņemšanā.

E. Bērziņš to noliedz.

S. Ābrama lūdz precizēt, vai līdz pat 2019. gada vidum, kad E. Bērziņš tika atbrīvots no darba, nav bijis nekāda politiskā spiediena ne no Lietuvas, ne no Latvijas politiķu puses, ne no ierēdņiem un E. Bērziņš varējis darboties profesionāli, uz savu atbildību.

E. Bērziņš norāda, ka darbojies uz savu atbildību un katrai valstij ir bijuša savas intereses ( kaut vai par PVN).

S. Ābrama jautā, kāpēc E. Bērziņu pēkšņi atbrīvoja no darba.

E. Bērziņš norāda, ka viņam tas oficiāli nav pateikts līdz pat šai dienai. Ziņu par atbrīvošanu no darba E. Bērziņš saņēmis no žurnālista Ivo Butkeviča.

S. Ābrama jautā D. Merirandam, kas bijis par iemeslu E. Bērziņa atbrīvošanai no amata, ja E. Bērziņš nav jutis nekādu politisku iejaukšanos lēmumu pieņemšanā.

D. Merirands norāda, ka tas droši vien bijis Satiksmes ministrijas vadības uzdevums.

S. Ābrama vaicā, kādas attiecības bijušas E. Bērziņam un T. Linkaitam.

E. Bērziņš norāda, ka viņam neesot personisku attiecību biznesā, tāpēc esot grūti atbildēt uz jautājumu.

S. Ābrama piebilst, ka sacītais paskaidrojot, kāpēc visiem ir iestājusies amnēzija, un jautā par pārvaldības problēmām uzņēmumā “RB Rail”.

E. Bērziņš norāda, ka diskusijas, arī rakstveidā, notikušas visu laiku, jo, lai vienotos trīs valstu pārstāvji, bija jāpanāk konsenss. Darbības pamatā bijis sadarbības

līgums, bet notikušas arī izmaiņas, un pašreiz “RB Rail” pēc būtības esot pastkastīte. No vienas puses, “RB Rail” atbild par visiem pieprasījumiem, kas attiecas uz Eiropu, tāpēc ka Eiropa, kā tika minēts, nerunā ar ieviesējiem katrā valstī, no otras puses, nauda nonāk nevis caur “RB Rail”, bet pa tiešo ieviesēju kontā. Turklāt pēc tam esot jāatskaitās par šo naudu. Atskaite notiek caur “RB Rail” – viņi pieņem vai nepieņem un ziņo par to Eiropas Komisijai.

Sēdes vadītājs secina, ka tā esot ļoti ačgārna situācija, kurā paliek vecais atbildības modelis, bet praktiski ar būvniecību nodarbojas mātes uzņēmums, nākotnē tas varot būt liels finanšu risks.

S. Ābrama piebilst, ka nacionālais ieviesējs esot kā Satiksmes ministrijas kabatas uzņēmums, kuru diezgan t brīvi var vadīt, tās esot papildu izmaksas, neefektivitāte un termiņu kavēšanās, un jautā, vai Satiksmes ministrija zinājusi par iespējamo 90 procentu finansējumu no Eiropas Komisijas, ja Baltijas valstis vienotos par kopīgu projekta ieviesēju.

D. Merirands norāda, ka indikācijas bijušas.

S. Ābrama jautā, kurš bijis galvenais runātājs starp trijām valstīm, kas mēģinājis pārliecināt rīkoties kopīgi.

D. Merirands pieļauj, ka gan viņš, gan Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, gan ministrs piedalījušies šādās sanāksmēs, bet tā esot trīspusēja vienošanās un vismaz projekta sākumposmā valstu vīzijas bijušas atšķirīgas. Piemēram, Lietuvā no paša sākuma projekts realizēts caur Lietuvas dzelzceļa uzņēmumu.

S. Ābrama jautā, kas iecelts amatā “RB Rail” pēc E. Bērziņa.

D. Merirands norāda, ka padomes šajā uzņēmumā ir mainījušās ļoti bieži.

Ģ. Štekerhofs lūdz pastāstīt par lietuviešu nostāju pret vienotu “Rail Baltica” sistēmu un lūdz novērtēt, vai nebūtu bijis vienkāršāk jau pašā sākumā “Eiropas dzelzceļa līniju” vietā likt “Latvijas dzelzceļu”.

E. Bērziņš norāda, ka “Rail Baltica” ir pirmais un vienīgais projekts, kurā piedalās trīs Baltijas valstis, un pieņemt lēmumus bijis grūti, piemēram, pat par nosaukumu – “Rail Baltic” vai “Rail Baltica” – padomē diskutēts 20 stundu; arī par valodu, kāda tiks lietota iepirkumos, jo “RB Rail” ir reģistrēts Latvijā. Pirms katras padomes sēdes runāts, kādi ir uzstādījumi, lai atrastu, kur ir sarkanās līnijas katrai pusei.

Attiecībā uz iespējamo “Latvijas dzelzceļa” iesaisti projektā norāda, ka Latvijā nepietiktu speciālistu abām dzelzceļa sistēmām. Jautājums esot arī par risku nelikt visas olas vienā grozā, jo tajā laikā “Latvijas dzelzceļš” bija pelnošs uzņēmums.

D. Merirands pauž repliku uz sēdes vadītāja teikto par nesagatavotību atbildēt uz komisijas jautājumiem: D. Merirands gatavojies, izmantojot publiskos avotus, jo viņam neesot pieejas ne Satiksmes ministrijas, ne “Eiropas dzelzceļa līniju” to gadu dokumentiem. D. Merirands pēc labākās sirdsapziņas mēģinājis norādīt, kur atrodamas rakstveida liecības par minētajiem notikumiem.

G. Štekerhofs jautā, vai “Grupa 93” devusi rekomendācijas par izmaksām.

D. Merirands norāda, ka “Grupa 93” izpildījusi savu darbu un iesniegusi nodevumu.

Sēdes vadītājs pateicas uzaicinātajiem par ierašanos.

### 3.

Komisijas locekļi vienojas izprasīt dokumentus no Satiksmes ministrijas un “RB Rail” (dibināšanas līgumu); noteikt atsevišķu parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēdi par “Rail Baltica” finansēm; uz parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēdi atkārtoti aicināt Dinu Merirandu; uz nākamo parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēdi aicināt Kasparu Vingri, Agni Driksnu, pēc tam – Kasparu Ozoliņu, Olitu Bērziņu, Jāni Eiduku, “Grupās 93” pārstāvjus.

Komisijas locekļi nolemj, ka nākamā parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēde notiks **ceturtdien, 2024. gada 8. augustā, pulksten 10.00.**

Sēdi slēdz pulksten 13.57.

Komisijas priekšsēdētājs	_____	Andris Kulbergs
Komisijas sekretārs	_____	Kristaps Krištopans

Protokolēja  
Stenogrammu un tulkošanas nodrošinājuma dienesta redaktore  
Antra Rēķe