



LATVIJAS REPUBLIKAS FISKĀLĀS DISCIPLĪNAS PADOME

Reģ.nr. 90010248231; Smilšu ielā 1-512, Rīgā, LV-1919
tālrunis: (+371) 29178183; e-pasts: info@fdp.gov.lv; mājaslapa: http://fdp.gov.lv

Padomes ārkārtas sēdes protokols Nr. 5 (73)

Rīgā

2024.gada 28.augustā.

Sanāksmi vada:

Fiskālās disciplīnas padomes priekšsēdētāja I.Šteinbuka

Piedalās:

Fiskālās disciplīnas padomes priekšsēdētājas vietnieks	M.Āboliņš
Fiskālās disciplīnas padomes loceklis	J.Priede
Fiskālās disciplīnas padomes loceklis	A.Jakobsons
Fiskālās disciplīnas padomes loceklis	U.Kāsiks
<i>Sekretariāts –</i>	
Fiskālās disciplīnas padomes sekretārs	N.Malnačs
Fiskālās disciplīnas padomes makroekonomikas eksperts	V.Zaremba
Fiskālās disciplīnas padomes fiskālo risku eksperts	I.Verpakovska
Fiskālās disciplīnas padomes juriste	I.Jansone
<i>Uzaicinātās personas –</i>	
Finanšu ministrijas fiskālās politikas departamenta direktors	N.Sakss
Finanšu ministrijas fiskālās politikas departamenta direktora vietniece, fiskālās pārvaldības nodaļas vadītāja	I.Blauberģa
Finanšu ministrijas fiskālās politikas departamenta Fiskālās pārvaldības nodaļas vecākais eksperts	E.Vītols
Satiksmes ministrijas Valsts sekretāra vietniece	K.Malnača

Sanāksmi protokolē:

Fiskālās disciplīnas padomes juriste
2024.gada 28.augusta sanāksme sākas plkst. 13:00

I.Jansone

Sanāksmes atklāšana – I.Šteinbuka

Fiskālās disciplīnas padomes (turpmāk – Padome) priekšsēdētāja I.Šteinbuka atklāj sanāksmi un izsaka pateicību Satiksmes ministrijas Valsts sekretāra vietniecei Kristīnei Malnačai par rasto iespēju piedalīties Fiskālās disciplīnas padomes sēdē, lai pārrunātu aktuālo informāciju saistībā ar Rail Baltica projektu un izsaka pateicību Finanšu ministrijas fiskālās politikas departamenta direktoram Nilam Saksam par dalību Fiskālās disciplīnas padomes sēdē, lai Padomi iepazīstinātu ar aktuālajiem jaunumiem saistībā ar jauno Eiropas Savienības ekonomiskās un fiskālās pārvaldības regulējumu.

Padome saprot, ka Rail Baltica projekta ieviešana ir stratēģiski svarīga, bet Padomes ieskatā Rail Baltica projekta ieviešana rada nopietnus fiskālos riskus un fiskālā rezerve šim riskam atsevišķi netiek veidota. Bažas ir arī par uzņemto saistību apjomu un turpmākā projekta ieviešanas finansēšanas avotiem. Tāpēc Padome vēlas gūt papildinformāciju minētā projekta sakarā un lūdz Satiksmes ministrijas Valsts sekretāra vietnieci Kristīni Malnaču izstāstīt par aktualitātēm minētā projekta ieviešanā.

1. Par Rail Baltica projekta ieviešanas virzību

K. Malnača sniedz pamatinformāciju par Rail Baltica projektu. Projekts ir iekļauts pamata TEN-T transporta tīklā un TEN-T regula nosaka izveidot savienojumu Baltijas valstu starpā. Šobrīd Baltijas valstīm, tai skaitā Latvijai, ir saistības izveidot dzelzceļa savienojumu starp visām trīs Baltijas valstīm līdz 2030. gadam. Šis projekts nevar tikt uzlūkots kā tikai un vienīgi Latvijai piederīgs – tas ietver saistības visām trim Baltijas valstīm un tā ieviešanu paredz ES normatīvie akti. Projekta rezultātā ir sagaidāma virkne ieguvumu no kuriem būtiskākie:

- jauns savienojums cauri visām Baltijas valstīm, savienos tās ar Eiropas tirgiem un stimulēs eksportu;
- ceļā pavadītais laiks tiks samazināts divas reizes, kas pozitīvi ietekmēs gan kravu, gan pasažieru plūsmu;
- jaunais savienojums uzlabos kravu loģistiku reģionā;
- projekta ieviešana stiprinās Baltijas reģiona drošību, uzlabojot militāro mobilitāti.

Projekta būvniecība ietver sarežģītus inženiertehniskos risinājumus - ir ielānotas vairāku tiltu izbūves, t.sk. tilts pāri Gaujai, Daugavai. Ir plānots izbūvēt divu līmeņu šķērsojumus ar autoceļiem, divas starptautiskās pasažieru stacijas, sešpadsmit reģionālās stacijas, vilcienu depo, kravu termināli.

Starptautisko konsultantu veiktajā izmaksu un ieguvumu analizē ir aprēķināts projekta pozitīvais ekonomiskais ieguvums – projekta tiešais neto ieguvums mērāms 6,6 miljardu eiro apmērā 50 gadu laika periodā. Netiešie ieguvumi tiek novērtēti 15,5–23,5 miljardu eiro apmērā. Kā arī projekta ietekme uz IKP pieaugumu aplēsta 0,5% apmērā. Arī militārajā mobilitātē un reģiona drošībā šis projekts būtu milzīgs ieguvums.

I.Šteinbuka vēlas precizēt, kas un kad veica izmaksu un ieguvumu analīzi?

M. Āboliņš papildina jautājumu ar to, vai analīze ir publiski pieejama?

K. Malnača komentē, ka jaunāko analīzi 2023. gadā veica *Boston Consulting Group* un apstiprina, ka veiktā izmaksu un ieguvumu analīze ir publiski pieejama Rail Baltica oficiālajā mājaslapā. Tomēr atzīmē, kā šādi aprēķinātie ieguvumi ir tikai tādā gadījumā, ja tiek īstenots pilns projekta tvērums.

Prezentācijas turpinājumā K. Malnača pievēršas projekta finansējuma tematam un skaidro, ka visi Rail Baltica projekta būvniecības līgumi ir ietvarlīgumi (*framework contract*). Tas nozīmē, ka rīkojumi darbuzņēmējam tiek sniegti tikai tad, kad ir pieejams finansējums.

Padome interesējas, vai finansējums ir saistīts ar ekonomiskajām svārstībām? Piemēram, kad ir ekonomikas lejupslīde, tad arī ir finansējuma samazinājums?

K. Malnača: Nē, finansējums nav sasaistīts ar ekonomiskā cikla svārstībām. Projektam nav konkrēti noteikta budžeta, jo tas ir atkarīgs no ES piešķirtā finansējuma katram konkrētam posmam. Lai saņemtu finansējumu no ES, tiek iesniegts pieteikums par nepieciešamo finansējumu par konkrētiem plānotajiem pasākumiem projekta ietvaros. Un ES atiecīgi apstiprina, kas tiks finansēts, kas ne. Projekta finansēšana un budžeta plānošana katram turpmākajam posmam ir apgrūtināta, jo iepriekš laicīgi nav zināms, kuri projekta pasākumi tiks finansēti, kuri nē. Tā rodas neattiecināmas izmaksas, ko nākas segt no valsts budžeta. Līdz šim tika plānots, ka ES finansē 85%, bet valsts līdzfinansējums nepieciešams 15% apmērā.

I.Šteinbuka interesējas, vai līdzfinansējums ir paredzēts valsts budžetā?

M. Āboliņš papildina jautājumu, vai šajos 85% ir paredzēta arī inflācija?

K. Malnača skaidro, ka pirmais projekta pieteikums tika sniegts 2014. gadā, balstoties uz 2014. gada inflācijas prognozēm, bet neviens tajā laikā nevarēja paredzēt tik augstu inflācijas līmeni, kāds tas bijis pēdējos gados. Saistībā ar to, 2024. gadā papildus izdevumi

veido ap 40 miljoniem eiro. Iesniedzot pieteikumu ES finansējumam, tiek iepļānota arī rezerve izmaksu indeksācijai un neparedzētiem darbiem kā daļa no attiecināmām izmaksām. Šobrīd no jau pieejamā projekta finansējuma 1 miljarda apmērā, projektam ir izlietota nedaudz mazāk kā puse. Un attiecīgais valsts līdzfinansējums budžetā arī jau ir iepļānots. K. Malnača turpina ar informāciju, ka šobrīd EK ir mainījusi nosacījumus un paziņojusi, ka staciju ēkas no ES puses vairs netiek finansētas. Kā arī netiks finansēta projekta būvuzraudzība un vadīšana, kas ir obligāti nepieciešama būvdarbu procesā. Tas nozīmē, ka, lai apgūtu 2023.gada uzsaukumā ES piešķirto finansējumu, ir nepieciešams iepļānot papildus izdevumus 33,8 miljonu eiro apmērā no valsts budžeta laika periodam no 2025. līdz 2028. gadam.

E. Vītols jautā, kāda ir situācija ar atbilstības periodu, un vai ir kāds finansējums, kuru ir risks neizmantot projekta kavēšanās dēļ?

K. Malnača komentē, ka šobrīd tie ir pieci miljoni saistībā ar būvprojekta pasūtījumu un, visticamāk, tie tiks pārvirzīti uz citu projekta aktivitāti, kur trūkst līdzekļu.

K. Malnača turpina par izaicinājumiem saistībā ar projekta finansējumu un norāda, ka finansējuma iztrūkums ir īpaši kritisks 2025.-2027.gadam. ES 85% un valsts līdzfinansējuma 15% apmērā modelis vairs nedarbosies, ES finansējums vairs nesedz projekta uzraudzīšanu un vadību, nekustamā īpašuma atsavināšanu, būvuzraudzību un ēku izbūvi. Līdz ar to projekta esošais finansējuma modelis neveicina projekta ieviešanu, tas ir sadrumstalots un nepilnīgs. Ir jāizskata visas finansēšanas iespējas: ES fondi, nacionālais budžets, privātais finansējums, finanšu institūciju instrumenti.

Šobrīd ir secināts, ka projekts ir pārāk dārgs un apjomīgs, lai to īstenotu līdz 2030.gadam. Tāpēc pagaidām kā risinājums finansiālajiem izaicinājumiem tiek piedāvāts samazināt projekta tvērumu un veikt to vairākās fāzēs. Līdz ar to būvniecības darbus veiks pa daļām, atbilstoši saņemtajam finansējumam. Līdz 2030. gadam plānots īstenot pirmo fāzi.

Padome, uz klausot K.Malnačas stāstījumu par Rail Baltica projekta virzību, nolēma:

1.1. Pieņemt zināšanai sniegto informāciju.

I.Šteinbuka – par;

M.Āboliņš – par;

J.Priede – par;

A.Jakobsons – par;

U.Kāsiks – par.

2. Par jaunā ES fiskālā regulējuma ietekmi uz budžeta procesu

Nils Sakss iepazīstina klātesošos ar jaunajām pieejām fiskālo skaitlisko nosacījumu pielietojumā, saistībā ar ES jauno fiskālās un ekonomiskās pārvaldības regulējumu. 2024. gadā, ņemot vērā, ka vairs nav spēkā ES vispārējā izņēmuma klauzula un iepriekš pielietotais ES ekonomiskās pārvaldības regulējums, visas ES valstis izstrādās jaunā regulējumā balstītus daudzgadu finanšu plānošanas dokumentus - Fiskāli strukturālos plānus. Šī gada rudens tiek uzskatīts par pārejas periodu, jo tas ir pirmais mēģinājums veidot dalībvalstu fiskālo politiku, saskaņā ar jauno regulējumu.

Turpmāk, vispārējā kārtībā, fiskāli strukturālie plāni tiks izstrādāti reizi četros gados aprīlī, savukārt ik gadu aprīlī katra ES dalībvalsts iesniegs EK progresa ziņojumu par esošo fiskāli strukturālo plānu (FSP). Fiskāli strukturālajam plānam vispārējās valdības bilance tiks aprēķināta, izvēloties stingrāko no šādiem trim fiskālajiem skaitliskajiem nosacījumiem: nacionālā likumdošanā paredzēto, šajā gadījumā - Latvijas Fiskālās disciplīnas likumā (FDL) noteikto strukturālās bilances nosacījumu, ES regulējumā noteikto primārās strukturālās bilances nosacījumu un neto izdevumu pieauguma nosacījumu.

Paredzēts, ka FDL 10. pantā, sākot ar 2025. gadu, stāsies spēkā grozījumi attiecībā uz

bilances nosacījumu. Tādējādi, Latvijas Fiskālā strukturālā plāna 2025.-2028. gadam un Vidēja termiņa budžeta ietvara 2025.-2028. gadam izstrādē tiks mainīta strukturālā deficīta robežvērtība no -0,5% uz -1% no IKP, lai to tuvinātu ES pieņemtajai robežvērtībai (-1,5% no IKP). Nākamais FSP 2028.-2031. gadam tiks izstrādāts 2027. gadā, tas tiks saskaņots ar vēlēšanu ciklu. Tādējādi, jaunās valdības un koalīcijas prioritātes tiks iekļautas četru gadu fiskāli strukturālajā plānā.

Fiskālo nosacījumu saskaņošana un izdevumu pieauguma kontrole balstās uz ES regulējumā noteiktajiem primārās strukturālās bilances un neto izdevumu pieauguma nosacījumiem. Tas tiek darīts, lai nodrošinātu dalībvalstu salīdzināmību un integrāciju ar ES aprēķiniem, kā arī, lai kontrolētu dalībvalstu izdevumu pieaugumu. Kad tiek runāts par izdevumu pieaugumu, tad būtībā runa ir par neto nacionāli finansēto primāro izdevumu (NNFPI) pieaugumu. Lat tos aprēķinātu - no vispārējās valdības izdevumiem atskaita procentu izdevumus, diskrecionāros ieņēmumu pasākumus (DRM), izdevumus par ES Savienības fondiem, kas pilnībā atbilst Savienības fondu ieņēmumiem, valsts izdevumus par Savienības finansēto programmu līdzfinansēšanu, bezdarbnieku pabalstu izdevumu cikliskos elementus un vienreizējus (one-off) un citus pagaidu pasākumus.

Dalībvalstu izdevumi nedrīkst pārsniegt daudzgadu neto izdevumu pieauguma trajektoriju, pat tad, ja to ieņēmumi aug straujāk. Tādējādi, fiskālo telpu noteiks pieļaujamais izdevumu pieauguma apjoms, nevis ieņēmumi. Iepriekš, piemēram, 2023. gadā veidojot 2024. gada budžetu, fiskālā telpa tika paplašināta pateicoties virknei vienreizējo ieņēmumu pasākumu – tika ieviests banku nodoklis un kredītņēmēju nodeva, paceltas Latvenego un Latvijas valsts mežu dividendes u.c. Līdz ar to, 2025. gada fiskālā telpa, bez politikas izmaiņām, ir par tādu apjomu mazāka, par kādu bija ieviesti diskrecionārie ieņēmumu pasākumi 2024. gadā. Ja pieņem lēmumu par tādu pašu diskrecionāro ieņēmumu pasākumu apjomu arī 2025. gadam, tas paplašinātu fiskālo telpu, bet pats izdevumu pieaugums būtu jāsaglabā ES regulējuma noteiktā ietvarā.

N. Sakss turpina - dalībvalstīm, kuru parāds nepārsniedz 60% no IKP un budžeta deficīts ir zem 3% no IKP, EK pēc pieprasījuma sniegs tehnisko informāciju par nepieciešamo strukturālās bilances apmēru, lai nodrošinātu, ka deficīts tiek uzturēts zem 3% no IKP un valsts parāds zem 60% no IKP. Pamatojoties uz iepriekšminēto un EK aprēķinu metodoloģiju, neto izdevumu pieaugums nedrīkst pārsniegt šādas robežvērtības: 2025. gadā 4,6%, 2026. gadā 3,7%, 2027. gadā 3,4% un 2028. gadā 3,4%. Nils Sakss atzīmē, ka EK aprēķinātais izdevumu pieaugums atšķiras no FM aprēķinātā, jo EK rēķina, ka ieņēmumi pieaug atbilstoši IKP, bet Latvija saskaras ar situāciju, kad IKP aug lēnāk nekā izdevumi. Gan FM, gan EK aprēķinātās vērtības balstās uz komplicētiem daudzpakāpju aprēķiniem un pieņēmumiem. Tajos tiek ņemtas vērā dalībvalstu makroekonomiskās prognozes, tostarp deflatora, izlaižu starpības un potenciālā IKP pieauguma prognozes, kā arī parāda apkalpošanas procentu likmes un prognozes par sabiedrības novecošanos.

M.Āboliņš: izsaka komentāru, ka ES regulējums paredz prognozes ļoti ilgam periodam, kas sniedzas pat 2030. gadā. Pašlaik mums ir ļoti zems potenciālais IKP un arī zema produktivitāte, gadu gaitā pieaug arī novecošanās izmaksu slogs. Tādējādi, sanāk, ka pieņemot prognozi par zemu ekonomikas potenciālu un lēnu ekonomikas izaugsmi, kas pašlaik objektīvi pastāv, mēs ierobežojam izdevumu pieaugumu un, tādējādi, ierobežojam arī ekonomikas potenciāla kāpināšanu turpmākos gados.

Notiek klātesošo diskusija par iespējamiem izaicinājumiem jaunākajam Padomes uzraudzības ziņojumam, jo jaunais fiskālais regulējums ir diezgan komplicēts skaidrošanai plašākam lasītāju lokam.

Ņemot vērā visu iepriekš minēto, klātesošie sapulces dalībnieki secina, ka nepieciešama

īpaša vērība par terminoloģijas lietojumu un jaunās fiskālās pārvaldības būtības skaidrošanu plašākai sabiedrībai.

Nolēma:

1.1. Pieņemt zināšanai sniegto informāciju.

I.Šteinbuka – par;

M.Āboliņš – par;

J.Priede – par;

A.Jakobsons – par;

U.Kāsiks – par.

2024.gada 28.augusta sanākumi slēdz plkst. 15:00.

Padomes priekšsēdētāja

I.Šteinbuka

Sēdes sekretāre

I.Jansone

Padomes sekretāra vīza

N.Malnačs

I.Jansone

29495878; inga.jansone@fdp.gov.lv