



Pasūtītājs: Finanšu ministrija

# Pētījums par Kohēzijas fonda finansējuma piesaisti publiskās un privātās partnerības projektiem

2010.gada 6.decembris

## Piezīme

Šis PricewaterhouseCoopers SIA („PwC”) sagatavotais ziņojums ir paredzēts Finanšu ministrijas („Klients”) lietošanai, saskaņā ar 2010.gada 14.septembrī noslēgto finanšu konsultāciju līgumu.

Šī ziņojuma rezultāti lielā mērā ir balstīti uz trešo personu un citu ārējo avotu sniegtiem datiem un informāciju. Šie dati un informācija tika izmantoti pieņemot, ka tie ir ticami un pareizi. Tādējādi PwC neuzņemas atbildību par secinājumiem šo datu analīzes rezultātā, ja tie izrādītos maldīgi vai nepareizi.

PwC neuzņemas atbildību sniegt informāciju par ziņojuma izstrādes gaitu nevienai citai pusei, izņemot Klientu, turklāt atbilstoši pušu noslēgtā līguma noteikumiem. PwC neuzņemas atbildību par jebkādu trešo personu rīcību, kas varētu būt balstīta uz ziņojumā iekļautajiem datiem vai secinājumiem.

# Saturs

TEKSTĀ LIETOTIE SAĪSINĀJUMI .....	5
1. PĒTĪJUMA MĒRĶI .....	7
2. PĒTĪJUMA AKTUALITĀTE .....	8
3. KF UN PPP FINANSĒJUMA KOMBINĒŠANA .....	10
3.1. Finansēšanas avotu apvienošanas lietderība .....	11
3.2. Hibrīdprojektu īstenošanas iespējamība Latvijā .....	13
3.3. Projekta atbilstības novērtējums .....	14
3.4. Hibrīdprojekta KF līdzfinansējuma pieteikuma iesniegšanas brīdis .....	16
3.5. Citi priekšnoteikumi, kas varētu būt izšķiroši PPP hibrīdprojektu sekmīgai izmantošanai .....	17
4. ES LĪDZFINANSĒJUMA PLĀNOŠANA NACIONĀLAJĀ LĪMENĪ .....	19
4.1. Papildinātības princips un PPP darījumi .....	19
4.2. Ietekme uz nacionālo publisko līdzfinansējumu .....	20
5. VISPĀRĪGIE JAUTĀJUMI ATTIECĪBĀ UZ PROJEKTA STRUKTURĒŠANU .....	21
5.1. ES līdzfinansējuma saņēmējs .....	21
5.2. KF līdzfinansējuma saņemšanas riska vadība .....	22
5.3. Nosacījumi peļņu nesošiem projektiem .....	24
5.4. Iekšējā ienesīguma likme (IRR) hibrīdprojektos .....	26
5.5. Procentu maksājumu ietekme uz līdzfinansējuma aprēķinu .....	26
5.6. Valsts atbalsta aspekti .....	28
5.7. Īpašumtiesību aspekti .....	28
5.8. PPP hibrīdprojektu īstenošanas scenāriji .....	30
5.9. EK apstiprinājuma saņemšanas brīdis .....	38
5.9.1. <i>Variants Nr.1: Projekta iesniegšana KF līdzfinansējumam pirms vienošanās ar pretendenta par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem (commercial close) .....</i>	<i>39</i>
5.9.2. <i>Variants Nr.2: Projekta iesniegšana KF līdzfinansējumam pēc vienošanās ar pretendenta par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem (commercial close) .....</i>	<i>41</i>

5.10.	PVN ietekme hibrīdprojektos.....	43
5.11.	Hibrīdprojekta darījuma finanšu pievilcības aspekti.....	45
6.	ĀRVALSTU PIEREDZES IZVĒRTĒJUMS.....	50
7.	HIBRĪDPROJEKTU IZMANTOŠANAS IZVĒRTĒJUMS LATVIJĀ.....	63
7.1.	Darījuma atbilstības aspekti .....	63
7.2.	2004 – 2006.gada finanšu perspektīvas izvērtējums.....	65
7.2.1.	<i>Transporta sektora projekti</i> .....	65
7.2.2.	<i>Vides sektora projekti</i> .....	68
7.3.	2007. - 2013.gada finanšu perspektīvas izvērtējums.....	71
7.3.1.	<i>Transporta sektora projekti</i> .....	71
7.3.2.	<i>Vides sektora projekti</i> .....	74
7.3.3.	<i>Enerģētikas sektora projekti</i> .....	76
7.4.	2014. – 2020. gada periods .....	78
8.	SECINĀJUMI .....	79
9.	PRIEKŠLIKUMI .....	82
	KEY FINDINGS AND RECOMMENDATIONS .....	84
	PIELIKUMS NR.1 - PROJEKTS „VENTSPILS SILTUMAPGĀDES SISTĒMAS ATTĪSTĪBA” .....	89
	PIELIKUMS NR.2 FINANSĒJUMA DEFICĪTA UN FINANSIĀLĀS DZĪVOTSPĒJAS APRĒĶINA PIEMĒRS.....	92
	PIELIKUMS NR.3 IESPĒJAS ATGŪT PVN IETEKME UZ LĪDZFINANSĒJUMA APJOMU .....	93
	PIELIKUMS NR.4 EIB AIZDEVUMU GARANTIJU INSTRUMENTA LGTT IESAISTES PROCESS.....	94
	PIELIKUMS NR.5 APTAUJĀTIE ĀRVALSTU EKSPERTI .....	96

## Tekstā lietotie saīsinājumi

BFO	Būvē – Finansē – Apsaimnieko (Build – Finance – Operate)
BOO	Būvē – Īpašumā – Apsaimnieko (Build – Own – Operate)
BOOT	Būvē – Īpašumā – Apsaimnieko – Nodod (Build – Own – Operate – Transfer)
BOT	Būvē – Apsaimnieko – Nodod (Build – Operate – Transfer)
CAPEX	Kapitālie izdevumi (Capital Expenditure)
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
COCOF	Fondu koordinācijas komisija (Committee of the Coordination of Funds)
DB	Projektē un Būvē (Design – Build)
DBC	Projektēšanas un celtniecības izpildītājs (Design and Build Contractor)
DBFO	Projektē – Būvē – Finansē – Apsaimnieko (Design – Build – Finance – Operate)
DBO	Projektē – Būvē – Apsaimnieko (Design – Build – Operate)
EIB	Eiropas Investīciju banka
EIF	Eiropas Investīciju fonds
EK	Eiropas Komisija
EM	LR Ekonomikas ministrija
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ES	Eiropas Savienība
ESF	Eiropas Sociālais fonds
FEA	Finanšu un ekonomiskie aprēķini
FM	LR Finanšu ministrija
IAV	Ieguldījumam atbilstošā vērtība
IIA	Izmaksu – ieguvumu analīze (Cost Benefit Analysis)
IRR	Iekšējā ienesīguma likme (Internal Rate of Return)
IVN	Ietekmes uz vidi novērtējums
KF	Kohēzijas fonds
LGTT	Aizdevuma garantiju instruments TEN-T projektiem (Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects)
LR	Latvijas Republika
MK	Ministru Kabinets
NPV	Projekta tīrā tagadnes vērtība (Net Present Value)
NVO	Nevalstiskās organizācijas
OPEX	Ekspluatācijas izdevumi (Operating Expenditure)
PPP	Publiskā un privātā partnerība
Privātais partneris	PPP likumā definētais privātais partneris
Publiskais partneris	PPP likumā definētais publiskais partneris
SFF	Strukturēto finanšu instruments (Structured Finance Facility)
SFI	Starptautiska finanšu institūcija
SPV	Projekta mērķsabiedrība (Special Purpose Vehicle)
TEP	Tehniski – ekonomiskais pamatojums

## Tekstā lietoto terminu skaidrojums

<i>Komerčiālā vienošanās (commercial close)</i>	Līgumiska vienošanās par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem
<i>Finansēšanas līgums (financial close)</i>	Līgumiska vienošanās par darījuma finansēšanas nosacījumiem, - šajā posmā būtiskākā darbība – vienošanās par finansēšanas izmaksām (procentu likmēm)
<i>Kapitālie izdevumi (CAPEX)</i>	Izmaksas, kas rodas, uzņēmumam tērējot naudu pamatlīdzekļu iegādei, vai arī pievienojot vērtību esošam pamatlīdzeklī, piemēram iekārtām un īpašumiem. Grāmatvedībā kapitālos izdevumus pievieno aktīviem, kas tiek pielāgoti nodokļu aprēķinu vajadzībām. Kapitālie izdevumi parasti tiek iekļauti naudas plūsmas aprēķinā kā ieguldījums īpašumos un iekārtās.
<i>Ekspluatācijas izdevumi (OPEX)</i>	Nepārtrauktas ikdienas izmaksas, kas rodas projekta, uzņēmuma vai sistēmas darbības laikā. Ja kapitālie izdevumi ietver fotokopētāja pirkšanu, tad ekspluatācijas izdevumi būtu ikgadējās papīra, tonera, elektrības un uzturēšanas izmaksas šai iekārtai. Liela mēroga uzņēmumi var arī pieskaitīt darbinieku un aprīkojuma izmaksas (piemēram tīri un komunālos pakalpojumus) pie ekspluatācijas izdevumiem. Šajos izdevumos tiek arī pieskaitīta iekārtu amortizācija, kas tiek izmantota ražošanas procesā.
<i>Ieguldījumam atbilstošā vērtība (IAV)</i>	Derīgums, kas iegūts no katra pirkuma vai izlietotās naudas summas. IAV pamatojas ne tikai uz minimālo pirkuma cenu, bet arī uz maksimālu pirkuma efektivitāti.
<i>Izmaksu – ieguvumu analīze (IIA)</i>	Metode, kas palīdz noteikt visas izmaksas un ieguvumus ieguldījumiem naudas izteiksmē, ieskaitot jautājumus, kuriem tirgus nesniedz apmierinošu ekonomiskās vērtības izvērtējumu (t.i. sociālās un vides izmaksas un ieguvumus).
<i>Iekšējā ienesīguma likme (IRR)</i>	IRR ir gada vidējais ienesīgums, kas var būt noguldījumu faktisko procentu likme vai aizdevumu likme, vai arī diskonta likme. Ja IRR ir augstāka par vēlamo peļņu no investīcijām, tad projekts ir vēlams. Šī metode var dot nepareizu vai maldinošu atbildi, ja vērtē divus savstarpēji nesalīdzināmus projektus.
<i>Projekta tirā tagadnes vērtība (NPV)</i>	Starpība starp tagadnes vērtību no nākotnes naudas plūsmas no ieguldījuma, un ieguldījuma apjoma. Tagadnes vērtību no nākotnes naudas plūsmas aprēķina to diskontējot no nepieciešamā peļņas līmeņa. Nulles NPV nozīmē, ka sākotnējais ieguldījums ir apmaksāts, kā arī nosaka nepieciešamo peļņas līmeni. Pozitīva NPV nozīmē lielāku peļņu, un negatīva NPV nozīmē zaudējumus.

# 1. Pētījuma mērķi

Šī pētījuma mērķis ir sniegt skaidrojumu, kā praktiski var tikt nodrošināta Kohēzijas fonda (KF), finansējuma piesaiste publiskās un privātās partnerības (PPP) projektiem, identificējot veicamās aktivitātes PPP projektu īstenošanā, kur finansējums tiek nodrošināts ar citu ES fondu un privātā partnera līdzekļiem.

Pētījuma ietvaros mēs esam:

- Izvērtējuši politikas plānošanas aktus un attiecināmos tiesību aktus, kas regulē Kohēzijas fonda apguvi 2007. - 2013.gada periodā;
- Izstrādājuši ieteikumus attiecībā uz KF un citu līdzīgu finanšu instrumentu koordināciju savā starpā, kā arī ar citiem finanšu instrumentiem, piemēram, Eiropas Investīciju banku (EIB);
- Izstrādājuši praktiskus norādījumus KF un PPP savietošanas modeļiem;
- Apskatījuši citu valstu pieredzi šādu projektu īstenošanā.

Pētījumu mēs esam strukturizējuši šādi:

- Nepieciešamības pamatojums ES un privātā finansējuma savietošanai;
- ES plānošanas dokumentu un regulējošo tiesību aktu izvērtējums;
- ES dalībvalstu pieredzes apkopojums;
- Praktisko jautājumu izvērtējums, kas saistīti ar hibrīdprojektu īstenošanu, apskatot būtiskākos projektu īstenošanas posmus;
- PPP darījuma modeļa piemērotības izvērtējums 2004. - 2006. un 2007. – 2013. gadu ES fondu plānošanas periodu projektiem;
- Priekšlikumi turpmākajai rīcībai.

## 2. Pētījuma aktualitāte

Infrastrukturā deficīts un deficīta negatīvā ietekme uz ekonomisko attīstību, darba vietu radīšanu un sociālo kohēziju tiek atzīta jau daudzus gadus. Eiropas Savienībā (ES) mērķis attīstīt infrastruktūru tiek uzskatīts par būtisku nosacījumu sekmīgai ekonomiskai izaugsmei, tomēr valstu ierobežotie finansiālie līdzekļi liedz palielināt kapitālo izdevumu apjomu publisko pakalpojumu sniegšanai, kā arī uzņemties finanšu saistības, jo ES dalībvalstīm ir jāievēro ekonomiskās konverģences principi, kas ir ietverti Māstrihtas līgumā. Lai arī ir pieejami vairāki ES fondi (Kohēzijas fonds, ERAF, ESF) un finanšu iniciatīvas (piemēram, TEN-T) infrastruktūras deficīta novēršanai un izaugsmes veicināšanai, to kopējā ietekme ir neliela, tāpēc ES līdzfinansējuma savietošana ar privāto finansējumu PPP darījuma ietvaros ir attiecināma uz šīs ietekmes palielināšanu.

Šobrīd ES ir īstenots tikai neliels skaits PPP un ES fondu līdzfinansētu hibrīdprojektu. Taču ir skaidrs, ka infrastruktūras deficīta mazināšanai tradicionālie finanšu avoti joprojām ir nepietiekami. EK norāda, ka ES līmenī PPP modeļa projekti var sniegt papildu atbalstu galvenajiem projektiem, lai īstenotu kopējos politiskos mērķus, piemēram, cīņu pret klimata pārmaiņām; alternatīvo enerģijas avotu izmantošanas veicināšanu, kā arī enerģētikas un citu resursu efektīvu izmantošanu; atbalstu ilgtspējīgam transportam; pieejamas veselības aprūpes nodrošināšanu augstā kvalitātē un lielāko pētniecības projektu, piemēram, kopīgo tehnoloģiju iniciatīvu īstenošanu, kuru mērķis ir nodrošināt Eiropai galveno lomu stratēģisko tehnoloģiju jomā.<sup>1</sup> Šīs ir jomas, kurās iespējams piesaistīt arī ES fondu līdzfinansējumu, jo tās atbilst ES un Latvijas noteiktajām prioritātēm tautsaimniecības attīstībā, ko arī nepieciešams ņemt vērā 2014.- 2020.gada ES fondu plānošanas periodā.

Galvenie ieguvumi no PPP modeļa izmantošanas ir:

- Efektīvāka projektu īstenošana;
- Labāks infrastruktūras attīstībai piešķirto līdzekļu izlietojums (valsts un / vai ES fondu);
- Infrastruktūras izmaksu sadalījums visam aktīvu darbības laikam;
- Efektīva risku sadale;
- Ilgtspējīgas izaugsmes, inovāciju un pētniecības attīstība;
- Privātā sektora iesaistīšana projektos, kas tradicionāli tika īstenoti ar valsts atbalstu.

Kā būtiskākie trūkumi PPP modeļa izmantošanai ir minami šādi faktori:

- Salīdzinoši augstās izmaksas projekta sākotnējā fāzē [lai novērstu publiskā sektora risku attiecībā uz darījuma sagatavošanu] - iepirkuma dokumentācijai jābūt sagatavotai tā, lai Pasūtītājs spētu noslēgt kvalitatīvu, publiskajām interesēm atbilstošu, bet finansētājiem apmierinošu, ilgtermiņa līgumu;
- Sarežģītāka iepirkuma procedūra, kas saistīts galvenokārt ar papildu laiku, kas nepieciešams iepirkuma dokumentācijas sagatavošanai un pārrunām ar pretendentiem par piemērotākajiem projekta juridiskajiem un finanšu risinājumiem un PPP līguma noteikumiem.

---

<sup>1</sup> EK paziņojums "Privātā un publiskā sektora ieguldījumu mobilizēšana ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālo pārmaiņu nodrošināšanai: publiskā un privātā sektora partnerību veidošana", 19.11.2009, Brisele



Finansējums, ko ES sniedz, izmantojot struktūrfondus, Eiropas Investīciju banku vai *TEN-T* instrumentus, var palīdzēt mobilizēt PPP risinājumus, lai veiktu nozīmīgus ieguldījumus projektos arī šobrīd, kad dalībvalstīs ir mazinājusies publisko un/vai privāto līdzekļu pieejamība. Izmantojot tiesisko regulējumu, ES ietekmē arī vidi, kurā darbojas PPP.<sup>2</sup>

Arī Latvijas valsts Stratēģiskais ietvardokuments 2007.- 2013.gada periodam nosaka, ka ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda apgūvē ir jāizmanto PPP modelis<sup>3</sup>.

Lai arī PPP modeļa izmantošana sniedz ieguvumus, tomēr to praktiskais pielietojums ir saistīts ar virkni ierobežojumu, kas skar ES fondu līdzekļu piešķiršanu un izmantošanu, kā arī praktiskajiem sarežģījumiem attiecībā uz projekta īstenošanu.

---

<sup>2</sup> Turpat

<sup>3</sup> Latvijas valsts Stratēģiskais ietvarodokuments 2007-2013.gada periodam, 38.lpp

### 3. KF un PPP finansējuma kombinēšana

Šī ziņojuma ietvaros termins "hibrīdprojekts" tiek attiecināts uz PPP iepirkuma procedūras ietvaros veiktu infrastruktūras vai pakalpojumu sniegšanas iepirkumu, kurā finansējumu nodrošina gan privātais partneris, gan ES. Mūsu izpratne par PPP darījumu būtību atbilst EK dokumentam „Vadlīnijas veiksmīgu PPP projektu īstenošanai”, kā arī Latvijas PPP politikas plānošanas dokumentos un attiecināmajos tiesību aktos norādītajām PPP darījuma formām.

Lai labāk izprastu šajā ziņojumā norādītos aspektus, mēs esam izveidojuši (uz šo pētījumu attiecināmu) hipotētisku piemēru.

#### Hibrīdprojekta “praktisks” piemērs

Latvija ir nolēmusi būvēt jaunu (rekonstruēt eksistējošu) autoceļu PPP darījuma ietvaros. Latvijas Valsts Ceļi (Pasūtītājs) plāno, ka varētu tikt organizēts iepirkums ar mērķi izvēlēties privāto partneri (projekta mērķsabiedrību), kuram autoceļš būtu ne vien jābūvē, jāfinansē, bet arī 30 gadus jāapsaimnieko. Naudas plūsma projekta finanšu investīciju atmaksai varētu tikt nodrošināta izmantojot, piemēram:

- tiešos maksājumus no gala lietotājiem (autovadītājiem); vai
- veicot pieejamības maksājuma veidā, ko privātajam partnerim maksātu publiskais partneris (Pasūtītājs), kur maksājuma mehānisms var būt atkarīgs no tā vai, publiskais partneris:
  - pilnībā uzņemas pieprasījuma risku (t.i. publiskais partneris veic fiksētu samaksu par autoceļa noslogojumu neskatoties no tā cik automašīnas to dienā izmanto) ; vai
  - daļēji uzņemas pieprasījuma risku (t.i. publiskais partneris veic samaksu par iepriekš definētu lietotāju skaitu)<sup>4</sup>;

Pasūtītājam ir iespēja projektam piesaistīt KF līdzfinansējumu, un to Pasūtītājs varētu izmantot:

- projekta CAPEX līdzfinansēšanai; vai arī
- novirzīt publiskā sektora nākotnes maksājumiem mērķsabiedrībai.

Shematisks detalizētāks hibrīdprojekta finansējuma piemērs redzams Attēlā Nr.1 nākamajā lappusē.

Pasūtītājam šajā kontekstā ir jāatbild uz vairākiem jautājumiem:

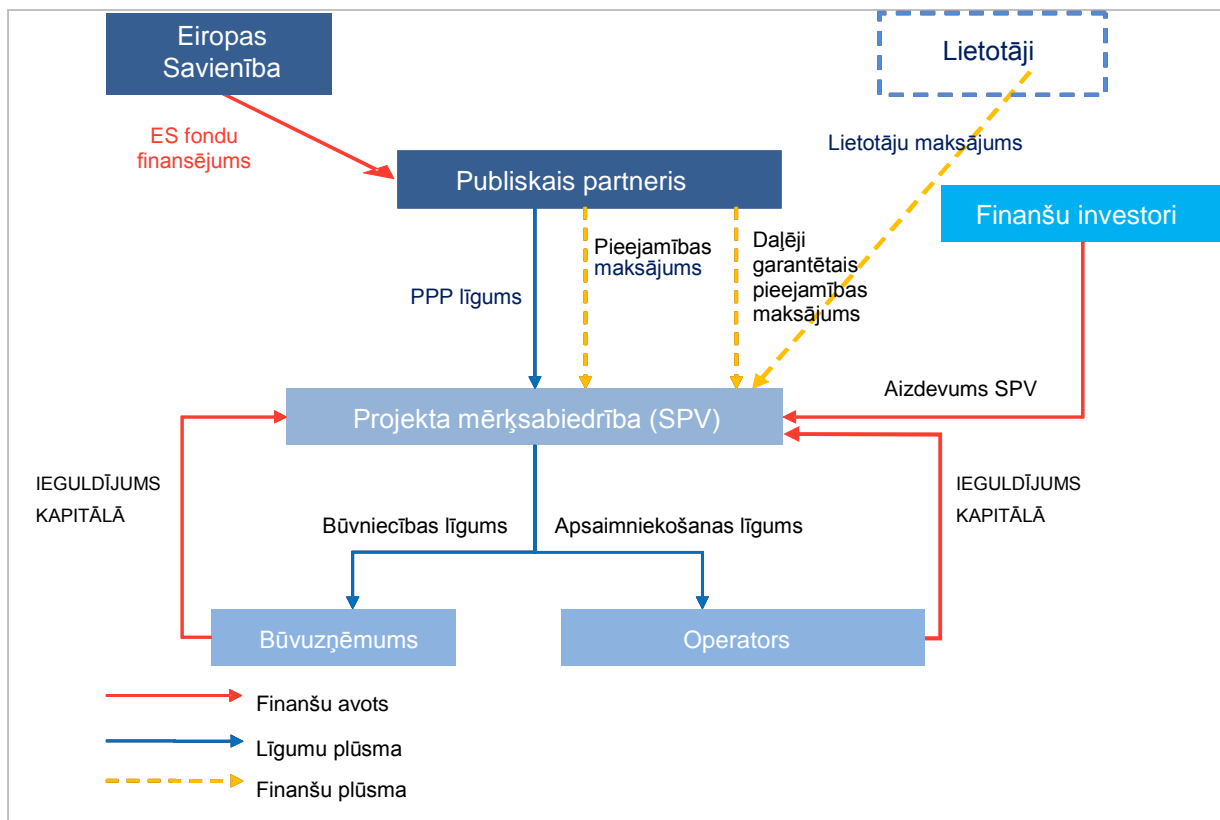
- Vai šāds projekts būtu piemērots KF un privātā finansējuma savietošanai PPP darījuma struktūrā, un vai šāds risinājums ir visefektīvākais projekta īstenošanai?
- Vai šādā projekta struktūrā ir pieļaujama KF finansējuma izmantošana, un kādus ierobežojumus nosaka ES un nacionālie tiesību akti, kas regulē nacionālā līdzfinansējuma piemērošanu, ar mērķi identificēt šo prasību ietekmi uz projektu? Kādu ietekmi KF fonda finansējums praktiski rada projekta īstenošanai, tā struktūrai un iepirkuma procedūras laika grafikam?

<sup>4</sup> Angļu valodas termins šim maksājumu mehānismam - „shadow toll”

Tā kā Latvijā šādu projektu īstenošanas prakse nav izplatīta (izņemot Ventspils siltumapgādes attīstības projektu, skat. Pielikumu Nr.1), un parasti KF finansējumu saņēmušie Pasūtītāji organizē būvdarbus un pakalpojumus atbilstoši Publisko iepirkumu likumam (tradicionālā iepirkuma veidā), ir jāsecina, ka PPP darījuma struktūras piemērošana varētu radīt virkni jautājumu par šādas pieejas izmantošanas praktiskajiem aspektiem.

Šī pētījuma uzdevums ir sniegt atbildes uz būtiskākajiem jautājumiem šajā kontekstā un norādīt uz iespējamajiem risinājumiem.

Attēls Nr.1: Hipotētiska hibrīdprojekta struktūras varianti autoceļa projektā



Avots: Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

### 3.1. Finansēšanas avotu apvienošanas lietderība

Hibrīdprojekta struktūra, kā piemērotākā projekta īstenošanas forma īpaši atbalstāma un rūpīgi izvērtējama, ja:

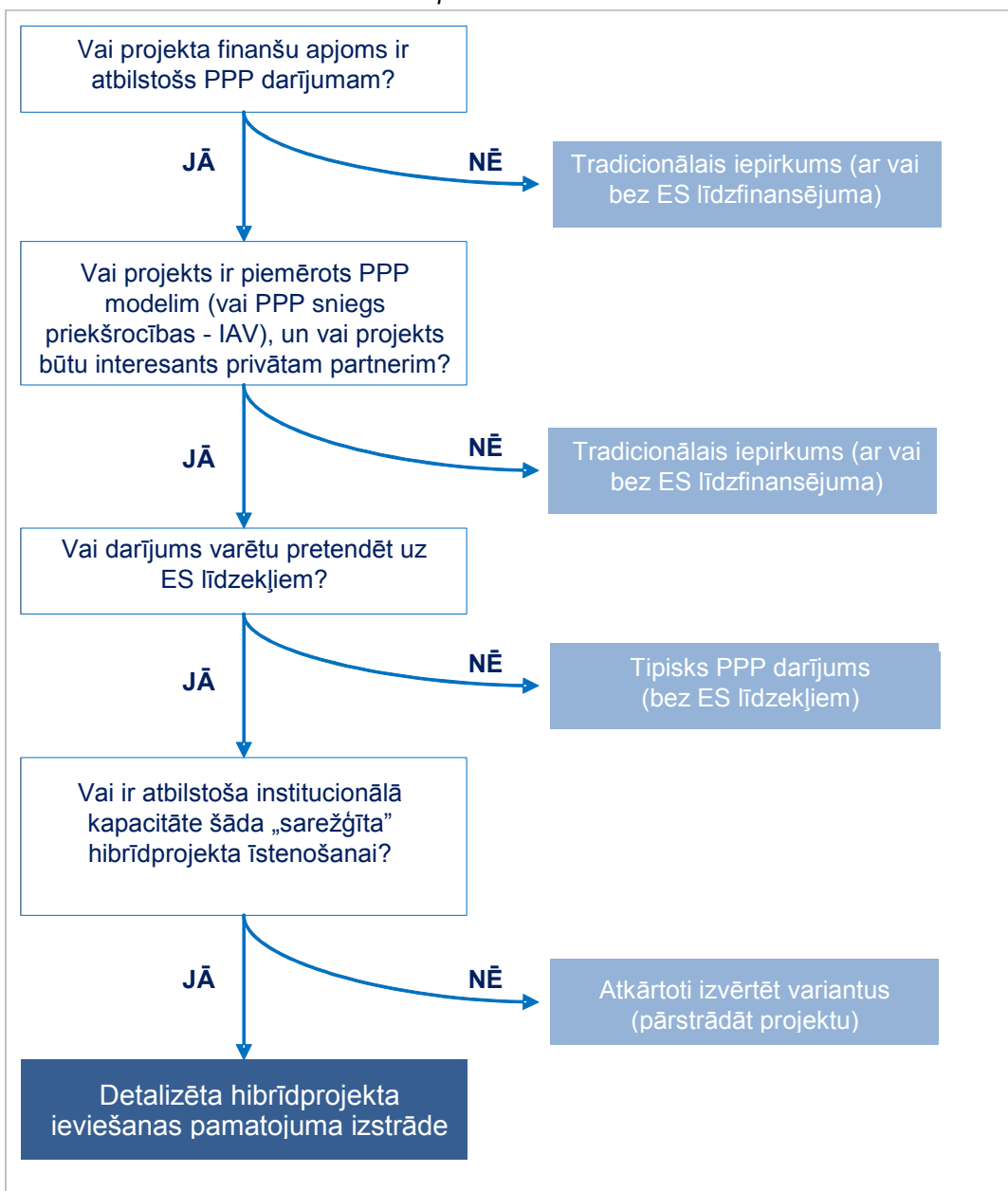
- pieejamais publiskais un KF līdzekļu kopums ir nepietiekams plānotā investīciju projektu finansēšanai, lai arī projekta ietvaros plānotās investīcijas nodrošinātu augstu ekonomisko atdevi (jaunradītās darba vietas, laika ekonomija, degvielas ietaupījumi, sociālo apstākļu uzlabojumi, utt.);
- investīciju projekta veids vai apjoms (piemēram, lielu un kapitālo izdevumu (CAPEX) ziņā intensīvu projektu gadījumā) sniegtu priekšrocības PPP modelim attiecībā uz dažādu risku nodošanu privātajam partnerim (piemēram būvniecības, pieejamības vai satiksmes

intensitātes risku), tā ļaujot izmantot privātā partnera pieredzi šādu projekta ieviešanā un vadībā. Šādā situācijā jāapzinās, ka atbildība par privātā sektora pieredzes izmantošanu (zināšanām) tiks iekļauta privātā partnera sagaidītajā atdevē no kapitāla;

- projekta īstenotājs vēlētos samazināt PPP darījuma kopējās izmaksas. KF līdzfinansējuma izmantošana projektā varētu samazināt kopējās finansēšanas izmaksas un stiprināt projekta maksātspēju, kā rezultātā varētu tikt īstenoti vairāki un/vai apjomīgāki projekti;
- projekts tehniskās sagatavotības līmenī ir teicami sagatavots jau KF budžeta plānošanas periodā sākumā. Tādejādi pastāv augsta varbūtība, ka projekta iepirkuma procedūra (ieskaitot sarunu procedūru ar izvēlēto pretendentu) un būvniecības periods norisināsies ES fondu plānošanas perioda ietvaros;
- projekts ir daļa no plašāka mēroga publiskā sektora reformu programmas, kuras mērķis ir veicināt privātā sektora iesaistīšanos publisko pakalpojumu sniegšanā, tam deleģējot iepriekš publiskā sektora pārziņā esošu funkciju nodrošināšanu.

Attēlā Nr.2 ir norādīta ilustratīvi strukturēta pieeja galvenajiem apsvērumiem attiecībā uz hibrīdprojekta īstenošanas pamatotību.

Attēls Nr.2: Finansēšanas avotu apvienošanas lietderība



Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers*, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

### 3.2. Hibrīdprojekta īstenošanas iespējamība Latvijā

Mūsu novērtējums par 2007. - 2013.gada Darbības programmās iekļauto projektu atbilstību PPP darījuma principiem liecina, ka virknei no tiem būtu iespējams piemērot PPP hibrīddarījuma modeli un, lai arī nepastāv tiesiski šķēršļi to īstenošanai, šādu projektu neesamība var tikt saistīta ar:

- Atbilstošas Pasūtītājam publiski pieejamas informācijas neesamību par šādas projektu īstenošanas metodes iespējamību;
- Publiskā sektora fiskālo nespēju vidējā termiņā tos īstenot, kas ataino finanšu un ekonomiskās krīzes ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību un tās ierobežotajām spējām īstenot PPP darījumus, ko apliecina Latvijas un starptautisko aizdevēju parakstītās vienošanās (gan attiecībā uz 2010.gadu, gan 2011.gadu) neuzņemties saistības PPP projektu īstenošanai (izņemot iespēju īstenot koncesijas līgumus);
- Latvijas apņemšanos 2014.gadā pievienoties Eiro zonai un nepieciešamību ievērot Māstrihtas kritērijus attiecībā uz valsts parādu un budžeta deficītu, kas nozīmē konservatīvu pieeju valsts konsolidēto tēriņu un saistību palielināšanai.

Līdz ar to mūsu augstāk norādītie secinājumi par PPP hibrīdprojektu strukturizēšanu praksē ir attiecināmi:

- *esošajā ES fondu plānošanas periodā* - uz koncesiju līgumiem (pelņu ģenerējoši projekti), piemēram, atkritumu apsaimniekošanas, ūdensapgādes vai siltuma pārvades projekta īstenošanu, pie nosacījuma, ka iepirkuma procedūra vēl nav uzsākta;
- *nākamajā ES fondu plānošanas periodā* – gan uz partnerības, gan koncesijas līgumiem, pie nosacījuma, ka tiesību akti jēdzieniski nemainītos (darbs pie nākamās finanšu perspektīvas uzsākts salīdzinoši nesen).

### 3.3. Projekta atbilstības novērtējums

Pirms lēmuma pieņemšanas atteikties no tradicionālajiem projekta finansēšanas modeļiem un lēmuma veidot projektu kā hibrīdprojektu, nepieciešams veikt rūpīgu projekta atbilstības novērtējumu. Lai hibrīdprojekts būtu potenciāli veiksmīgs, tam jāatbilst šādiem kritērijiem:

<i>Atbilstība nacionālajiem plānošanas dokumentiem</i>	Projektam jāatbilst attiecīgās Darbības programmas prasībām; Latvijas situācijā KF finansējuma saņēmēju indikatīvais saraksts jau ir norādīts Darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” ietvaros.
<i>Pievilcība potenciālajiem investoriem</i>	Projektam jābūt vienlīdz pievilcīgam investoriem gan tad, ja projekts tiktu īstenots kā atsevišķs PPP projekts (bez KF līdzfinansējuma piesaistes), gan arī hibrīdprojekta gadījumā. Tradicionāli PPP projektu finansēšanas tirgū par investoriem pievilcīgiem PPP projektiem tiek uzskatīti: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) projekti ar stabilu un prognozējamu naudas plūsmu;</li> <li>b) tehniski vienkārši projekti (ar samērojamu būvniecības risku);</li> <li>c) projekti ar skaidru ieviešanas struktūru;</li> <li>d) projekti ar samērīgu risku dalījumu (ja konkursa nolikums paredzēs privātajam sektora deleģēt pārlietu daudz būtisku risku, pretendentu nosūtītie finanšu piedāvājumi būtu dārgi (tādējādi nenodrošinot IAV) vai netiks iesniegti vispār).</li> </ul>
<i>Projekta apjoms</i>	Projekta apjomam jābūt pietiekoši lielam, lai attaisnotu šādas, laika un resursu ziņā ietilpīgas projektu īstenošanas metodes piemērošanu. Tiek uzskatīts, ka hibrīdprojekta struktūra varētu tikt veiksmīgu īstenota t.s. lielo projektu gadījumā (skat. 3.4. nodaļu).
<i>Projekta īstenošanas laika grafiks</i>	Projekta īstenošanas laika grafiku ir nepieciešams saskaņot ar ES fondu plānošanas periodu, piemēram, nākamo ES fondu plānošanas periodu no 2014. -2020. gadam, jo tā ietvaros Pasūtītājam ir jāspēj īstenot gan partnerības iepirkuma procedūra (t.sk. privātā partnera un,

	<p>iespējams, projekta finansētāja piesaiste, vienlaikus rēķinoties ar pretendentu tiesībām apstrīdēt šīs procedūras ietvaros pieņemtos lēmumus, kas parasti ietver laikietilpīgas sarunas par PPP līguma noteikumiem u.tml.), gan projekta ietvaros plānotā infrastruktūras objekta būvniecība vai rekonstrukcija.</p> <p>Tradicionāli liela apjoma PPP projektiem nepieciešams salīdzinoši ilgs projekta ieviešanas laiks (piemēram, Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektā atsevišķu posmu būvniecības periods vien tiek aplēsts 4 gadu periodā). Gadījumā, ja Pasūtītājs šādā projektā pretendētu uz KF atbalstu (un tādējādi būtu nepieciešama projekta saskaņošana ar EK (projekta sagaidāmā apjoma dēļ)), tad projektam, visticamāk, būtu jābūt attiecīgi sagatavotam jau ES fondu plānošanas perioda sākumā.</p> <p>Projekta plānošanas kontekstā tas nozīmētu to, ka laika periods, kas nepieciešams KF līdzfinansējuma saņemšanai, ir iekļaujams projekta kopējā laika grafikā. KF līdzfinansējuma piesaistes aspektu integrēšana kopējā plānošanas grafikā ļaus Pasūtītājam arī novērtēt, vai ieguvumi no potenciālās hibrīdprojekta finansēšanas metodes būs lielāki nekā zaudējumi, kurus radītu „zaudētais” laiks.</p>
<p><i>Projekta gatavības stadija un projekta apstiprināšana</i></p>	<p>Gadījumā, ja Pasūtītājs vēlas PPP projektam piesaistīt KF līdzfinansējumu, tad projekta pieteikuma iesniegšanas brīdī projekts nedrīkst atrasties pārāk tālā attīstības stadijā, lai to izmaksas tiktu segtas no KF līdzekļiem, jo KF līdzfinansējuma saņemšanas nosacījumi paredz virkni prasību, kuras Pasūtītājam ir jāievēro, piemēram, PPP iepirkumu procedūras un PPP līgumu satura prasības, ES fondu plānošanas perioda sākuma un beigu termiņus u.tml.<sup>5</sup></p>
<p><i>Projekta īstenošanas metodes pamatojums</i></p>	<p>Kopumā jāņem vērā, ka, lai pretendētu uz KF līdzfinansējuma saņemšanu, var būt nepieciešams izstrādāt virkni pētījumus, no kuriem būtiskākais ir projekta <i>izmaksu un ieguvumu analīze</i>, kamēr PPP projektam ir jāizstrādā papildus aprēķini - finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem (FEA)<sup>6</sup>, kuriem ir jāpierāda, ka attiecīgajam projektam PPP ir piemērotākā projekta īstenošana metode. PPP likuma 14.-16.pantā paredzēts, ka pirms PPP projekta (tātad – arī hibrīdprojekta) uzsākšanas publiskajam partnerim ir jāveic detalizēts finanšu un ekonomisko aprēķinu (FEA) izvērtējums, lai noteiktu PPP piemērotību konkrētā projekta īstenošanai no finanšu resursu racionālas un efektīvas izmantošanas viedokļa, kā arī to, kāds PPP līgums galarezultātā būtu slēdzams. Sagatavotie FEA atzinuma saņemšanai tiek nosūtīti FM un uzraudzības institūcijai (CFLA), un gadījumā, ja sniegtie atzinumi ir pozitīvi un tajos ir secināts, ka potenciālais PPP līgums neradīs nevēlamu ietekmi uz valsts budžeta ilgtermiņa saistību apjomu, attiecīgi kompetentā publiskā institūcija ir tiesīga pieņemt lēmumu par PPP procedūras uzsākšanu.</p>

<sup>5</sup> Piemēram, PPP likuma 60-66.pants, Publisko iepirkumu likums, Padomes 2006.gada 11.jūlija regulas Nr.1083/2006 28.pants, MK 2010.gada 9.novembra noteikumu Nr.1041 „Kārtība, kādā paredzami valsts budžeta līdzekļi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu īstenošanai, kā arī maksājumu veikšanas un izdevumu deklarācijas sagatavošanas kārtība” u.c..

<sup>6</sup> Ministru kabineta 06.10.2009 noteikumi Nr.1152 "Kārtība finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanai, publiskās un privātās partnerības līguma veida noteikšanai un atzinuma par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem sniegšanai"

	Ja eksistē varbūtība projektam piesaistīt KF līdzfinansējumu, tad FEA analīzē jāiekļauj analīze par ES līdzfinansējuma piesaisti PPP projektam, kur ES fondu piesaistes aspektā būtu jāvērtē gan tradicionālā, gan PPP iepirkuma alternatīvās.
<i>Hibrīdstruktūras piemērotība peļņu nesošos projektos</i>	Peļņu nesoša projekta gadījumā iespējama KF līdzfinansējuma apjoms būs mazāks, tomēr tas nenozīmē, ka šāda veida projekti būtu mazāk piemēroti īstenošanai ar PPP modeli. Kaut gan, saņemot KF finansējumu, peļņu nesošiem projektiem, iespējams, būs nepieciešams arī publiskā sektora atbalsts finansējuma deficīta ( <i>funding gap</i> ) segšanai.
<i>Hibrīdprojekta piemērotība dažādiem tautsaimniecības sektoriem</i>	Nepastāv īpaši izņēmumi attiecībā uz tautsaimniecības sektoriem, kuros hibrīdprojekti var tikt īstenoti. Tomēr šādi projekti parasti atbilstošāki ir tām nozarēm, kas tradicionāli tiek uzskatītas par piemērotām PPP darījumiem, piemēram, satiksmes infrastruktūra (autoceļi, dzelzceļš, ostas, lidostas), atkritumu apsaimniekošana, ūdenssaimniecības, enerģētika, izglītība u.c. investīciju apjomīgas nozares.

### 3.4. Hibrīdprojekta KF līdzfinansējuma pieteikuma iesniegšanas brīdis

Mēs pieņemam, ka projekti, kas tiks īstenoti hibrīdstruktūras ietvaros, būs t.s. „lielie projekti” (t.i., projekti, kuru kopējās izmaksas EUR 50 miljoni)<sup>7</sup>. Lai arī eksistē virkne PPP projektu, kuru kopējās izmaksas būs zem iepriekš minētajiem sliekšņiem, tieši transporta un vides sektora projektos apjoms virs EUR 50 miljoniem, bet tuvāk EUR 100 miljoniem (īpaši transporta sektorā), būtu uzskatāms par minimālo sliekšni, lai projekts piesaistītu plašāku starptautisku pretendentu interesi par projektiem<sup>8</sup>. Turklāt mēs izvēlējamies šo sliekšni, lai iezīmētu EK iesaisti projekta īstenošanas grafikā, kas tipiski pagarina hibrīdprojekta īstenošanas laika grafiku, salīdzinājumā ar attiecīgās dalībvalsts apstiprināšanas procesu.

Gadījumā, ja lēmums par KF līdzfinansējuma piešķiršanu tiktu pieņemts dalībvalstī, tiem KF projektiem, kas nepārsniedz „lielo projektu” robežsliekšni, projektu apstiprināšanai nepieciešamais laiks būs ievērojami īsāks, jo lēmums par KF līdzfinansējuma apstiprināšanu šādam hibrīdprojektam tiks pieņemts Latvijā (šajā situācijā būtu jāizskata iespēja papildināt Ministru kabineta 2007.gada 26.jūnija noteikumus Nr.419 „Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītas institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu”, precizējot hibrīdprojekta apstiprināšanas kārtību (piemēram, saiknes ar FEA (PPP likums) apstiprināšanas kārtību nodrošināšanai).

Attiecībā uz „lielajiem projektiem”, atbilstoši Padomes regulas Nr.1083/2006 41.pantam, ir nepieciešams saņemt EK apstiprinājumu.

<sup>7</sup> Saskaņā ar Padomes Regulas Nr.1083/2006, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālas attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr.1260/1999 39.pantu lielais projekts ir projekts, kura kopējās izmaksas pārsniedz 50 milj. eiro (Grozījumi izdarīti 2010.gada 16.jūnija ar Regulu Nr.539/2010, ar kuru attiecībā uz dažu prasību vienkāršošanu un attiecībā uz dažiem noteikumiem par finanšu pārvaldību groza Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālas attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu)

<sup>8</sup> PricewaterhouseCoopers intervijas ar Hochtief, Vinci, Bouygues 2010.gada janvārī, kur attīstītāji norādīja, ka minimālais projekta CAPEX to interesei piedalīties projekta iepirkuma procedūrā Latvijā būtu sākot ar EUR 100 miljoniem



Mēs secinām, ka Pasūtītājam lēmums par nepieciešamību piesaistīt [potenciālajam] PPP projektam KF līdzfinansējumu piesaisti būtu jāpieņem pirms tiek apstiprinās projekta FEA ziņojums PPP projekta likuma izpratnē, kas kalpo par pamatu lēmuma pieņemšanai par PPP iepirkuma alternatīvas izdevīgumu, jo FEA analīzes uzdevums ir pamatot plānotā darījuma finansēšanas struktūras izvēli. Gadījumā, ja no FEA analīzes izrietētu, ka hibrīdprojekta modeļa izmantošana nepiedāvā augstāku IAV par tradicionālā iepirkuma metodi, tālāka projekta attīstīšana ar PPP metodi nav iespējama. Attiecīgi, tas nozīmē, ka šādi strukturētam projektam arī projekta pieteikuma KF finansējuma saņemšanai sagatavošana nebūs nepieciešama.

KF līdzfinansējuma plānotā ietekme uz projekta struktūru arī ir iekļaujama KF projekta pieteikumā, kur nepieciešams detalizēti norādīt gan plānotā darījuma struktūru, gan informāciju par ieguldījumu veidiem un apmēriem, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātus u.c. aspektus.

Pasūtītājs var izvēlēties uzsākt PPP iepirkuma procedūru vēl pirms lēmuma par KF līdzfinansējuma piešķiršanu saņemšanas, tomēr šādā situācijā Pasūtītājam būtu jānorāda, lai pretendenti savos piedāvājumos iekļauj arī KF finansējuma saņemšanas vai nesaņemšanas ietekmes aprēķinu uz piedāvājuma cenu. Šāda pieeja ir saistīta ar publiskā sektora risku uzņemties segt plānoto KF finansējuma daļu gadījumā, ja KF finansējums netiek saņemts, tomēr tā parasti nesekmē darījuma finanšu pievilcību.

### 3.5. Citi priekšnoteikumi, kas varētu būt izšķiroši PPP hibrīdprojektu sekmīgai izmantošanai

Hibrīdprojekta sekmīga norise parasti ir iespējama izpildoties šādiem nosacījumiem:

- Visām projektā ieinteresētajām pusēm (finansējuma saņēmēji, ieviešanas iestādes, iesaistītās ministrijas u.c.) jāvienojas par savstarpēju sadarbību un atbalstu projekta īstenošanā tā, lai tiktu sekmīgi novērsti identificētie [iespējamie] šķēršļi projekta ieviešanā un tas varētu tikt īstenots bez kavējumiem. Praksē tas varētu izskatīties kā, piemēram, kopīgas Projekta darba grupas izveide un/vai EPEC<sup>9</sup> centra speciālistu iesaiste.

Laika nobīdes ir īpaši būtiskas privātajam partnerim, jo savlaicīga KF līdzfinansējuma saņemšana ir vitāli svarīgi privātā partnera naudas plūsmas dzīvotspējai;

- Īpaša uzmanība jāpievērš PPP modeļa (piemēram, līgumiskās vai institucionālās PPP) izvēlei un atbilstošas PPP iepirkuma procedūras piemērošanai. Norādām, ka šobrīd Publisko iepirkumu likumā ir ieviesta jauna iepirkuma (tai skaitā – PPP iepirkuma) procedūra – konkursa dialogs – kas saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma 64<sup>1</sup>. pantu, ir piemērojama, ja iepirkuma līgums tiek slēgts PPP ietvaros un līgums ir uzskatāms par sevišķi sarežģītu. Tiek atzīts, ka šāda konkursa dialoga metode ir piemērota tieši PPP projektos, kur līgumslēdzēja iestāde (t.i., Pasūtītājs) ne vienmēr var iepriekš definēt tehniskās prasības un noteikt piemērotu cenu līmeni.

Par attiecīgās Darbības programmas ES struktūrfondu un KF aktivitātes/apakšaktivitātes īstenošanu atbildīgajām ministrijām jābūt iesaistītām projekta plānošanā un dokumentu izstrādē pēc iespējas agrākā projekta izstrādes stadijā, sniedzot neatkarīgas konsultācijas projekta definēšanā un dokumentācijas sagatavošanā, lai jau projekta izstrādes sākotnējā posmā tiktu identificētas un novērstas iespējamās kļūdas (piemēram, neatbilstošs projekta

<sup>9</sup> *European PPP Centre of Excellence* - EPEC. EPEC ir EIB izveidota institūcija ar mērķi sekmēt PPP darījumu norisi ES

un tā mērķu formulējums, kļūdas aprēķinos, dokumentācijā utt.), kas varētu radīt šķēršļus KF līdzfinansējuma saņemšanai;

- Hibrīdprojekta iepirkumu dokumentācijai jābūt sagatavotai atbilstoši Publisko iepirkumu likumam vai PPP likumam, kā arī ņemot vērā starptautiski atzītu pieeju apjomīgu PPP darījumu konkursa dokumentācijas izstrādē:
  - Tādas dokumentācijas izstrāde (ieskaitot līguma projekta būtiskus punktus kā, piemēram, kompensācija līguma izbeigšanas gadījumā, norēķinu kārtība, finansētāju iekļaušanas tiesības, u.c.), kas jau no paša darījuma sākuma apmierinātu starptautisko finanšu institūciju un citu potenciālo aizdevēju prasības. Piemēram, E77 Rīga – Sēnīte [neveiksmīgā] pieredze rāda, ka būtiskus kavējumu projektā radīja tieši sākotnēji izstrādātā konkursa dokumentācija, kas neatbilda potenciālo finansētāju prasībām; un
  - labākās prakses principus, kas ļautu izvairīties no iespējamiem juridiskiem sarežģījumiem projekta tālākā īstenošanas gaitā.
- Būtiski uzsvērt, ka līdzās nepieciešamībai nodrošināt hibrīdprojekta pievilcību starptautiskajām finanšu institūcijām, darījuma pārrunu un līgumslēgšanas gaitā vienlaikus jāpatur prātā ne mazāk svarīgais publiskā sektora interešu un tiesiskās aizsardzības jautājums. Līdz ar to, īpaša uzmanība būtu pievēršama gan privātā partnera reputācijai un kapacitātei nodrošināt PPP līguma izpildi visa projekta cikla laikā, darba izpildes skaidram un detalizētam aprakstam, līguma noteikumiem, kas piemērojami līguma izbeigšanas gadījumā u.tml., ko cita starpā nodrošinās iepriekšminētās labākās prakses principu ievērošana;
- Pirms projekta iepirkuma izsludināšanas Pasūtītājam būtu jāveic potenciālo tirgus dalībnieku informēšana par gaidāmo iepirkumu, skaidrojot tiem apsvērumus šādas projekta īstenošanas formas izvēlei, kā arī apkopojot tirgus dalībnieku viedokļus par būtiskajiem priekšnosacījumiem to dalībai šādā iepirkumā procedūrā. Tiek vispārīgi atzīts, ka lielākā sāncensība iepirkuma procedūrā sekmē augstāku IAV nodrošināšanu.

## 4. ES līdzfinansējuma plānošana nacionālajā līmenī

Šīs nodaļas ietvaros mēs izvērtēsim aspektus, kas ir saistīti ar PPP izmantošanu un izriet no normatīvajiem aktiem, kas regulē ES fondu apguvi. Mēs mēģināsim rast atbildes uz sekojošiem jautājumiem:

- Kā papildinātības principa un PPP darījumu ietvaros tiek segtas radušās izmaksas?
- Vai nacionālā publiskā līdzfinansējuma līmenis būtu jāpalielina citviet Darbības programmas ietvaros, ja publiskais līdzfinansējums tiek aizstāts ar privāto līdzfinansējumu?

### 4.1. Papildinātības princips un PPP darījumi

Papildinātības princips ir viens no principiem, uz kuru balstīta kohēzijas politikas vispārējā nozīme ekonomikā un kohēzijas politikas darbībā. Šis princips nosaka, ka maksājumi no ES struktūrfondu neaizstāj dalībvalstu publiskā sektora izdevumus, lai nodrošinātu, ka šiem maksājumiem ir reāla ekonomiska ietekme (Padomes regulas (EK) Nr. 1083/2006 15. pants).

Attiecībā uz konverģences mērķa reģioniem, EK un dalībvalstis nosaka valsts vai līdzvērtīgu strukturālu izdevumu apjomu, ko dalībvalsts ES fondu plānošanas periodā nodrošina visos attiecīgajos reģionos<sup>10</sup>. Tas nozīmē, ka ES fondu finansējums ir tikai papildinošs katras dalībvalsts nacionālajam ieguldījumam projektā. Atkarībā no projekta specifikas un izmantotā ES fonda, finansējums var veidot pat 50 – 85% no projekta kopējā investīciju apjoma.

Neskatoties uz to, ka vairāk nekā 2/3 projekta attiecināmo izmaksu iespējams finansēt, piesaistot ES fondu līdzekļus, atlikušās daļas finansēšana jānodrošina dalībvalstij pašai.

Piemēram, ja projekta kopējie attiecināmie līdzekļi ir EUR 100 miljoni, bet ES līdzfinansējums 85%, tad valstij joprojām jānodrošina nacionālais finansējums EUR 15 miljonu apmērā.

Atbilstoši Padomes regulas (EK) Nr. 1083/2006 37. un 53.pantam un Padomes regulas (EK) 1080/2006 12 (6). pantam ES fondu līdzfinansētā projektā dalībvalsts nacionālais finansējums var sastāvēt gan no valsts, gan privātajiem līdzekļiem (lai arī PPP darījumā privātais partneris tos nevarēs saņemt tieši, bet tikai caur publisko partneri). Šis nosacījums ļauj KF līdzfinansētos projektos izmantot hibrīdprojektu shēmu. Kopējā finansēšanas plānā svarīga ir dalībvalsts ieguldījuma kopsumma, nevis līdzekļu avots.

<sup>10</sup> Padomes Regulas (EK) Nr. 1083/2006, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ regulu (EK) Nr. 1260/1999, 9.pants paredz, ka ES fondi nodrošina atbalstu, kas papildina valstu darbības, tostarp reģionālā un vietējā līmenī, integrējot tajās Kopienas prioritātes, Finanšu ministrija

## 4.2. Ietekme uz nacionālo publisko līdzfinansējumu

Padomes Regulas Nr. 1083/2006 37(1)(e)(ii) pants nosaka, ka saskaņā ar šīs Regulas 53. pantu, ja valsts finansējumu veido valsts un privātie izdevumi, tabulā jānorāda indikatīvu sadalījumu starp valsts un privātiem izdevumiem<sup>11</sup>. Mainot finansējuma proporcionālo sadalījumu vai iesaistot jaunus privātos partnerus, pie nosacījuma, ka kopējā nacionālā līdzfinansējuma summa paliek nemainīga, EK apstiprinājums nav nepieciešams.

Gadījumā, ja ES struktūrfondu un KF darbības programmas papildinājumā ietvaros noteiktai aktivitātei / apakšaktivitātei nav noteikts nacionālais līdzfinansējums, tad tiek paredzēts 100% ES struktūrfondu un KF finansējums, piemēram, Ministru kabineta 2010.gada 23.novembra noteikumu Nr.1070 "Noteikumi par darbības programmas "Cilvēkresursi un nodarbinātība" papildinājuma 1.2.2.3.2.apakšaktivitāti "Atbalsts izglītības pētījumiem"" 5.punkts paredz, ka maksimālais pieļaujamais Eiropas Sociālā fonda finansējuma apmērs ir 100 procentu no projekta attiecināmo izmaksu kopsummas.

Papildu privātā finansējuma piesaistīšanai projekta finansēšanā nevajadzētu ietekmēt EK lēmumu par nacionālā līdzfinansējuma apjomu.

---

<sup>11</sup> EK Regula Nr.1083/2006 (2006.gada 11.jūlijs), ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr.1260/1999

## 5. Vispārīgie jautājumi attiecībā uz projekta strukturēšanu

Nodaļas ietvaros mēs noskaidrosim atbildes uz jautājumiem, kas attiecas uz KF līdzfinansējuma saņemšanu:

- Kura no PPP darījuma pusēm var būt KF līdzfinansējuma saņēmējs?
- Kura no PPP darījuma pusēm uzņemas risku, ja projekts nesaņem KF līdzfinansējumu?
- Kādi ir EK nosacījumi attiecībā uz peļņu nesošiem PPP projektiem?
- Vai procentu maksājumi tiek uzskatīti par attiecināmajām izmaksām un kā to aprēķins ietekmē līdzfinansējuma līmeni?
- Kādi ir galvenie principi valsts atbalsta nosacījumu ievērošanai?
- Vai KF līdzfinansējums varētu tikt organizēts tā, lai maksimizētu dzīves cikla izmaksu pieeju PPP hibrīdprojektos?
- Kurā projekta attīstības stadijā jāiesniedz pieteikums EK?
- Kāda ir PVN ietekme uz projekta izmaksām?
- Kā jāstrukturizē hibrīdprojekta darījums, lai tas būtu pievilcīgs potenciālajiem finansētājiem?
- Kāda ir vēlamā hibrīdprojektu iekšējā ienesīguma likme (IRR)?

### 5.1. ES līdzfinansējuma saņēmējs

KF finansējuma saņēmējs ir tiešās vai pastarpinātās valsts pārvaldes iestāde, atvasināta publiska persona, cita valsts iestāde, kā arī fiziskā persona, Latvijas Republikā reģistrēta juridiskā persona vai šādu personu apvienība, kuras iesniegtais Eiropas Savienības fonda projekta iesniegums ir apstiprināts Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likumā noteiktajā kārtībā.<sup>12</sup>

Padomes Regulas Nr. 1083/2006 2(4).pantā finansējuma saņēmējs definēts kā publiska vai privāta struktūra vai uzņēmums, kas ir atbildīgs par projekta uzsākšanu vai tā uzsākšanu un īstenošanu.

PPP darījumā, hibrīdprojektā, finansējuma saņēmējs var būt gan publiskā sektora iestāde, gan arī privāta sabiedrība, kurai uzticēta atsevišķu publisku funkciju nodrošināšana.

Praksē tas nozīmētu to, ka:

**Variantā 1: gadījumā, ja ES finansējuma saņēmējs būtu publiskais partneris,** tad publiskais partneris būtu tas, kas iesniegtu projekta pieteikumu (un visu atbalstošo informāciju). Projekta pieteikumu publiskais partneris var nosūtīt jau brīdī, kad ir ticis sagatavots konkursa nolikums un ir zināmas plānotā darījuma aprišes;

**Variants 2: gadījumā, ja ES finansējuma saņēmējs būtu privātais partneris,** tad PPP darījuma ietvaros radītās privātā partnera izmaksas, uz kurām būtu attiecināmas ES līdzfinansējums, būs būvniecības izmaksas. Kā finansējums saņēmējam, privātajam partnerim būs jāiesniedz projekta pieteikums EK, un tiek sagaidīts, ka lielāko daļu uz projekta pieteikumā iekļaujamo informāciju privātais partneris jau būs saņēmis PPP iepirkuma procedūras ietvaros (kā daļu no konkursa dokumentācijas). Šādā situācijā privātais partneris, iespējams, varētu

<sup>12</sup> 15.02.2007, „Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likums”

nevēlētis uzņemt risku nesaņemt ES līdzfinansējumu publiskā partnera sagatavotu dokumentu kvalitātes dēļ.

Tabula Nr.1 Projekta aktivitātes atkarībā no ES līdzfinansējuma saņēmēja statusa

	Variants 1: ja ES līdzfinansējuma saņēmējs ir publiskais partneris	Variants 2: ja ES līdzfinansējuma saņēmējs ir privātais partneris
<i>ES līdzfinansējums tiek attiecināts uz:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Būvniecības izmaksām attiecīgajā finanšu perspektīvā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Būvniecības izmaksām</li> </ul>
<i>Dokumentu sagatavošanu nodrošina:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publiskais partneris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pārsvarā publiskais partneris</li> </ul>
<i>Projekta pieteikumu iesniedz:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publiskais partneris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Privātais partneris</li> </ul>
<i>Projekta pieteikuma iesniegšanas periods</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pēc konkursa nolikuma apstiprināšanas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pēc vienošanās par PPP līguma līgumiskajiem un tehniskajiem darījuma aspektiem (commercial close)</li> </ul>

Avots: PricewaterhouseCoopers

### Diskusija par finansējuma saņēmēja statusu PVN kontekstā

Jautājums par to, kurš no partneriem ir atbilstošāks finansējuma saņēmējs būs aktuāls arī veicot PVN ietekmes novērtējumu:

- ja finansējuma saņēmējam ir tiesības pieprasīt PVN atmaksu par iegādātajām precēm un pakalpojumiem, nosakot līdzfinansējuma apjomu, PVN nav atļauts iekļaut attiecināmajās izmaksās;
- ja finansējuma saņēmējam nav tiesības pieprasīt PVN atmaksu, nepieciešamais projekta finansējums tiek palielināts par neatgūstamā PVN apjomu.

Privātajam partnerim vispārīgā gadījumā ir tiesības pieprasīt PVN atmaksu, savukārt publiskajam partnerim tādas tiesības var būt un var arī nebūt. Gadījumā, ja privātais partneris varētu uzņemt KF līdzfinansējuma saņēmēja lomu, nonākot situācijā, kurā privātā un publiskā partnera PVN statuss (tiesības uz PVN atmaksu) ir atšķirīgs, būs nepieciešams izvēlēties līdzfinansējuma saņēmēja lomai vairāk piemērotāko partneri. Pielikumā Nr.3 ir salīdzināts KF līdzfinansējuma izmantojums CAPEX segšanai atkarībā no tā, vai finansējuma saņēmējs ir tiesīgs pieprasīt PVN atmaksu.

Tāpat būtu jāatzīmē, ka hibrīdprojekta darījuma struktūra ir stabila, jo gadījumā, ja privātais partneris nonāktu maksātnespējas stāvoklī, tad privāto partneri atbilstoši PPP likumā noteiktajām procedūrām būtu iespējams nomainīt / aizvietot ar citu privāto partneri (tipiski šādas situācijas parasti ierosina darījuma finansētāji, izmantojot tiem no noslēgtā līguma izrietošās tiesības), tādējādi saglabāt esošo projekta struktūru.

## 5.2. KF līdzfinansējuma saņemšanas riska vadība

Ņemot vērā, ka projekta pieteikumā, Pasūtītājam ir jānorāda finansējuma izmantošanas mērķi (piemēram, CAPEX (līdz)finansēšanai), tad ir sagaidāms, ka Pasūtītājs PPP projekta konkursa

dokumentācijā būs norādījis iespēju projektam piesaistīt KF līdzfinansējumu, attiecīgi pieprasot pretendentiem savos piedāvājumos norādīt finansējuma potenciālo ietekmi uz pretendenta piedāvāto darījuma finanšu apjomu un struktūru.

Kā minēts iepriekš, laika nobīdes ir īpaši būtiskas privātajam partnerim, jo savlaicīga KF līdzfinansējuma saņemšana ir vitāli svarīgi privātā partnera pozitīvas naudas plūsmas nodrošināšanai.

Ja privātais partneris ir ticis izvēlēts pirms projekta pieteikuma iesniegšanas EK, kas nozīmē - arī vēl pirms lēmuma par KF līdzfinansējuma piešķiršanu saņemšanas - vienmēr pastāvēs risks, ka projekts varētu nesaņemt ES finansējumu vispār vai arī tas būs mazāks par sākotnēji prognozēto.

Šādā situācijā var identificēt vairākas pieejas šī riska pārvaldībai:

- Finansējuma nesaņemšanas risku pilnībā uzņemas publiskais partneris un, gadījumā, ja KF līdzfinansējums netiek piešķirts, publiskais partneris atņemas finansēt atlikušo daļu no sava budžeta (ja finanšu situācija to ļauj);
- PPP iepirkuma dokumentācijā (konkursa nolikumā vai tā pielikumā pievienotajā PPP līguma projektā) tiek iekļauts darījumu atceļošs nosacījums par to, ka finansējuma nesaņemšanas gadījumā iepirkuma procedūras rezultāti vai tās ietvaros noslēgtais līgums var tikt vienpusēji atcelti, par ko potenciālie privātie partneri tiktu attiecīgi informēti. Vienlaikus jāņem vērā, ka šādā gadījumā jau sākotnēji varētu tikt negatīvi ietekmēta iespējamo pretendentu interese par konkrēto iepirkumu, jo dalība konkursā parasti ir saistīta ar būtiskām izmaksām, kas pretendentiem rodas gatavojot un strukturējot piedāvājumu (administratīvās izmaksas, ārējo konsultantu izmaksas, utt.). Šādā situācijā daļa pretendentu varētu dot priekšroku dalībai citos konkursos ar mazāku publiskā sektora risku.

Ja vērtē esošo ES fondu plānošanas periodu 2007.-2013.gadam, Latvijā šis risks ir salīdzinoši zems, jo „lielo” KF projektu indikatīvais saraksts ir jau sākotnēji iezīmēts Darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” ietvaros, kas pretendentiem, mūsdiā, sniedz salīdzinoši augstu pārlicību, ka projekts varētu tikt īstenots;

- Pirms konkursa nolikuma un citu PPP iepirkuma procedūras dokumentu gala versiju publicēšanas, konsultatīviem nolūkiem, šo dokumentu projektus būtu ieteicams nosūtīt izskatīšanai par projektu plānošanu atbildīgajām iestādēm, piemēram, Finanšu ministrijai, Starptautiskajai un Iepirkumu uzraudzības birojam. Lai gan šādi tiek pagarināts PPP iepirkumam nepieciešamais kopējais laiks, un šīm konsultācijām nebūs ne juridisks, ne likumisks spēks, tās ļaus publiskajam sektoram vēlreiz pārlicēties, vai izstrādātajā PPP iepirkuma dokumentācijas projektā nav atrodami šķēršļi KF līdzfinansējuma saņemšanai;
- PPP iepirkuma procedūru regulējošajos dokumentos nepieciešams iekļaut prasību, kas potenciālajiem privātajiem partneriem liek piedāvāt divus alternatīvus finansēšanas modeļa variantus: vienu, ja KF fondu līdzfinansējums tiek saņemts, otru – ja finansējums netiek saņemts (piemēram, vai projektam būs nepieciešama augstāka lietošanas maksa, kas ļautu privātajam partnerim atgūt finansēšanas izmaksu pieaugumu);

Pēc visa augstāk minētā var secināt, ka Pasūtītājam, pirms iepirkuma procedūras izsludināšanas, vajadzētu modelēt savu spēju finansēt abus projektu variantus.

### 5.3. Nosacījumi peļņu nesošiem projektiem

Padomes Regulas Nr. 1083/2006 55(1). pants nosaka, ka projekts, no kura gūst ieņēmumus, ir jebkura darbība, kas ir saistīta ar ieguldījumiem infrastruktūrā, kuras izmantošanas maksu tieši sedz lietotāji, vai jebkura darbība, kas ietver zemes vai ēku pārdošanu vai iznomāšanu vai jebkādu citu pakalpojumu sniegšanu par atlīdzību.

Līdz ar to, tie projekti, kuros maksājumus veic publiskais sektors (piemēram, pieejamības maksājumi) un kuros gala lietotājiem pašiem nav jāveic nekādi tiešie maksājumi, neatbilst regulas 55.panta pazīmēm un tādejādi tie nav uzskatāmi par peļņu nesošiem projektiem.

ES līdzfinansējuma aprēķina apmērs Padomes regulas Nr. 1083/2006 55. panta ietvaros ir atkarīgs no:

- projekta ieņēmumu veida;
- tarifu politikas;
- izmaksu finansēšanas jautājumiem.

Lai noteiktu sagaidāmo ES līdzfinansējuma apjomu peļņu nesošā projektā tiek izmantota Finansējuma deficīta metode, kurā aprēķini tiek veikti attiecinot ES līdzfinansējuma intensitāti pret attiecināmo izmaksu kopumu, kas, savukārt, tiek aprēķināts kā investīciju izmaksu un paredzamo projekta ieņēmumu diskontētās tagadnes vērtības un aktīvu atlikušo vērtības starpība. Citiem vārdiem sakot, finansējuma deficīts ir daļa no investīciju izmaksām, ko nesedz projekta tīrie ieņēmumi.

Šī starpība veido to finansējuma daļu, kuru projekts pats nespēs atpelnīt, tādēļ tā segšanai nepieciešams piesaistīt papildu finansējumu.

Ja šī konceptuālā pieeja tiek piemērota visiem PPP modelim atbilstošajiem projektu veidiem, iespējams definēt trīs dažādus ieņēmumu modeļus<sup>13</sup>:

<i>Projekts ar negatīviem tīrajiem ienākumiem 1.variants</i>	Diskontētie ieņēmumi ir lielāki par ekspluatācijas izmaksām (OPEX) Privātā partnera izsniegtā finansējuma atmaksa iespējama tikai tad, ja projekta tīrie (neto) diskontētie ieņēmumi (piemēram, maksa par autoceļa lietošanu vai ūdensapgādes tarifu) tiek papildināti ar citiem publiskā sektora maksājumiem, kas nav saistīti ar gala lietotāju maksu (piemēram, publiskā sektora veiktais pieejamības maksājums, kas ir saistīts ar pakalpojuma lietotāju skaitu)
<i>Projekts ar negatīviem tīrajiem ienākumiem 2.variants</i>	Diskontētie ieņēmumi ir mazāki par ekspluatācijas izmaksām (OPEX). Privātā finansējuma atmaksa ir pilnībā atkarīga no ieņēmumiem, kuri tiks saņemti no publiskā sektora maksājumiem, kas nav saistīti ar gala lietotāju maksu.
<i>Projekts ar pozitīviem tīrajiem ienākumiem 3.variants</i>	PPP projekts var tikt pilnībā īstenots bez ES un publiskā sektora finansējuma

Peļņu nesošu PPP projektu gadījumā, kur lietotāju maksa ir vienīgais privātā partnera ienākumu avots, privātā sektora finansēto investīciju (izmantojot aizņemto kapitālu un /vai pašu kapitālu) apjoms būs ierobežots ar kopējo diskontēto tīro naudas plūsmu no lietotāju maksām,

<sup>13</sup> Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers



kas paredz arī privātā partnera sagaidīto peļņu. Iepriekš minētais automātiski nozīmē, ka privāto investoru investīciju apjoms ir jāattiecina pret investora sagaidāmo peļņu no projekta naudas plūsmas nevis, piemēram, finansējuma deficītu.

Privātā sektora kopējā naudas plūsma ir atkarīga no virknes faktoru, piemēram, tarifu politikas, pieprasījuma pēc dotās infrastruktūras vai pakalpojuma, kas var būtiski ietekmēt projekta nākotnes naudas plūsmu. No tā var secināt, ka projekta nākotnes peļņas līmenis ir pakļauts virknei risku (piemēram, pieprasījuma) un ar politiku saistītiem apstākļiem (piemēram, tarifu izvēle vai projekta alternatīvu izvēle – piemēram, ja Rīgā tiktu ieviesta maksa par tiltu šķērsošanu, bet pašvaldība izvēlētos būvēt alternatīvu bezmaksas tuneli),

Tādēļ projekta dzīvotspējas nodrošināšanai šādi riski būtu jāneitralizē jau PPP darījuma strukturizēšanas laikā.

Jebkurā PPP darījumā var sagaidīt, ka gadījumā, ja ieguldījumi pārsniegs ieņēmumus no lietotāju maksām, privātais partneris, bez garantijām par pilnīgu ieguldījumu atgūvi, nebūs ieinteresēts CAPEX un ekspluatācijas izdevumu (OPEX) finansēšanā.

Tas nozīmē, ka šādā situācijā finansējuma deficīts starp privātā partnera atvēlēto finansējumu un kopējo nepieciešamo finansējuma apjomu būtu jākompensē, izmantojot publiski pieejamo finansējumu, kas nozīmē, ka šādā situācijā publisko finansējumu projektā varētu strukturēt dažādos veidos, tai skaitā:

- kā līdzdalību projekta CAPEX finansēšanā;
- daļēji garantēts pieejamības maksājums (*shadow toll*);
- pieejamības maksājumu privātajam partnerim formā.

Finansējuma deficīta aprēķina nosacījumi ir vienādi attiecināmi uz visiem peļņu nesošiem infrastruktūras projektiem, tajā skaitā arī tiem, kas nav PPP modeļa projekti, jo tie ir saistīti pēc peļņas veidošanās fakta, bet ne projekta finanšu struktūras.<sup>14</sup> Attiecīgi tas, vai projektam ir izvēlēta PPP modeļa struktūra vai kāda cita, nav uzskatāms par faktoru, kas var ietekmēt kopējo projekta KF finanšu atbalsta apjomu – KF un valsts finansējumam jābūt pietiekamam, lai finansētu visu finansējuma deficītu<sup>15</sup>.

COCOF piezīmē 07/0029/01-EN, norādīts, ka pieejamības maksājumi Padomes Regulas Nr. 1083/2006 55. panta izpratnē nav uzskatāmi par „ieņēmumiem” un līdz ar to šāda veida [PPP] projektos līdzfinansējuma līmeņa aprēķinā nav jāņem vērā finansējuma deficīta aspekts<sup>16</sup>.

Vienlaikus attiecībā uz finansējuma deficīta kompensēšanas iespēju, izmantojot KF līdzfinansējumu, vēršam uzmanību, ka minētais katrā konkrētā gadījumā ir vērtējams atbilstoši attiecīgā projekta izmaksu atbilstības noteikumiem, ko regulē piemērojamie ES un Latvijas Republikas normatīvie akti. Tā, piemēram, gadījumos, kad projekts tiek līdzfinansēts no KF līdzekļiem, projekta īstenošanai ir saistoši:

- (i) Padomes Regulas Nr.1083/2006 56.pantā paredzētie vispārējie izdevumu atbilstības noteikumi, kas, cita starpā, noteic, ka izdevumu atbilstības noteikumus nosaka valstu

<sup>14</sup> Papildu informācija par finanšu deficītu ir pieejama dokumentā „Vadlīnijas izmaksu - ieguvumu analīzei investīciju projektiem”.

<sup>15</sup> Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers*, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

<sup>16</sup> Note of the Commission No.7, „Note of Commission services regarding eligible expenditure in the 2007-2013 programming period”.

- līmenī ar izņēmumiem, kas paredzēti katra fonda īpašajā regulā, un tie attiecas uz visiem izdevumiem, kas deklarēti saistībā ar darbības programmu;
- (ii) Padomes Regulas Nr.1084/2006 par Kohēzijas fonda izveidi un Regulas (EK) Nr.1164/94 atcelšanu 3.pantā paredzētie papildu noteikumus attiecībā uz to, kādi izdevumi nav uzskatāmi par atbilstošiem finansēšanai no Kohēzijas fonda līdzekļiem;
  - (iii) nacionālajos normatīvajos aktos (parasti – attiecīgos Ministru kabineta noteikumus, kas regulē konkrētās darbības programmas aktivitātes īstenošanas kārtību) paredzētās attiecināmās un neattiecināmās projekta izmaksas.

Ņemot vērā minēto, vēršam uzmanību, ka līdzšinējos projektos nav bijusi attiecināma, piemēram, uzturēšanas izdevumu segšana no ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļiem. Līdz ar to, šādu izdevumu segšanai projekta īstenoātājs var apsvērt iespējas izmantot nacionālo publisko finansējumu.

#### 5.4. Iekšējā ienesīguma likme (IRR) hibrīdprojektos

Iekšējā ienesīguma likme (IRR) ir diskonta likme, ar kuru nākotnes ieguvumi un izmaksas ir vienādi ar sākotnējām investīcijām. IRR matemātiski tiek definēta kā diskonta likme, pie kuras projekta NPV ir vienāds ar nulli. Lai noteiktu projekta pievilcību no potenciālo investoru puses, parasti tiek veikta projekta finanšu analīze, kuras rezultātā tiek aprēķināta arī IRR likme.

Lai veiktu investīciju projekta efektivitātes novērtēšanu, IRR nepieciešams aprēķināt arī peļņu nesošiem hibrīdprojektiem, kuri tiek finansēti no valsts, KF un privātā sektora līdzekļiem. EIB rekomendācijās norāda, ka KF līdzfinansējuma gadījumā kā projekta standarta IRR likme tiek rekomendēta 5% likme<sup>17</sup>. Atsevišķos gadījumos atkāpes no 5% diskonta likmes ir pieļaujamas atkarībā no šādiem faktoriem<sup>18</sup>:

- specifiskiem ES dalībvalsts makroekonomiskie apstākļiem;
- investora veida (publisks/privāts);
- projekta darbības nozares (piemēram, transports, vide, enerģētika, u.c.).

Savukārt, balstoties uz pētījumiem par PPP projektu vēsturisko atdevi ārvalstīs redzams, ka privātie investori ir ieinteresēti projektos ar IRR likmi vismaz 12% apmērā.<sup>19</sup> IRR likme ir tieši saistīta ar riska līmeni, kuru projektā jāuzņemas privātajam partnerim – jo lielāku daļu risku uzņemas privātais partneris, jo lielākam jābūt projekta IRR.

Ņemot vērā to, ka hibrīdprojektos riska pakāpe ir paredzama zemāka publiskā līdzfinansējuma dēļ, privātais partneris varētu būt ieinteresēts piedalīties hibrīdprojektos ar IRR likmi, kas ir zemāka par 12%.

#### 5.5. Procentu maksājumu ietekme uz līdzfinansējuma aprēķinu

Procentu maksājumi par aizņēmumu saskaņā ar EK Regulas Nr. 1083/2006 55. pantu nevar tikt uzskatīti par attiecināmajām izmaksām un tāpēc netiek uzskatīti par izmaksām finansējuma deficīta aprēķināšanā. Saskaņā ar Metodiskajiem norādījumiem par IIA investīciju projektiem<sup>20</sup>, procentu maksājumi netiek uzskatīti arī par attiecināmajām izmaksām.

<sup>17</sup> Prezentācija "The role of PPP in CEE in the 2007-13 programming period", Eiropas Investīciju Banka, 2007

<sup>18</sup> Izdevumu-ieguvumu analīze un projekti, no kuriem gūst ieņēmumus, EK, 2007

<sup>19</sup> "PPP realizācijas iespējas Latvijā", SIA „NK Konsultāciju birojs”

<sup>20</sup> Darba dokuments „Metodiskie norādījumi izmaksu un ieguvumu analīzes veikšanai”

Ņemot vērā to, ka privātajam sektoram finansējums ir pieejams ar augstākām izmaksām nekā publiskajam partnerim, procentu maksājumi par aizņēmumu ir nozīmīgs faktors kopējo PPP projektu izmaksu veidošanā, un darījuma *kopējās* izmaksas būs ievērojami augstākas nekā projekta attiecināmo izmaksu apjoms, kas tiks ņemts vērā aprēķinot finansējuma deficītu KF līdzfinansējuma pieteikumā.

Ilgtermiņa projektos finansēšanas izmaksas visa projekta dzīves cikla laikā veido būtisku izdevumu daļu no kopējām projekta izmaksām.

Tradicionālā iepirkuma (tradicionālais finansēšanas modelis) projektos, Pretendents savā piedāvājumā norāda galīgo cenu, kurā ietilpst:

- projektēšanas un/vai būvdarbu izmaksas;
- finansēšanas izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, piemēram, īstermiņa kredīts būvniecības projekta nodrošināšanai);
- sagaidāmā kapitāla atdeve.

Ņemot vērā, ka šīs projektēšanas un būvniecības summas tiek iekļautas vienā rēķinā, kas tiks izstādīts Pasūtītājam, tad visa summa tiks uzskatīta par CAPEX un būs pieskaitāma pie attiecināmajām izmaksām. Publiskā sektora finansēšanas izmaksas, kas saistītas ar aizņēmumu piesaisti no kredītiestādes vai vērtspapīru emisiju, netiek uzskatītas par attiecināmajām izmaksām, tomēr šādu izmaksu kopējais apjoms būs mazāks nekā PPP projekta gadījumā. Publiskā sektorā finansēšanas izmaksas, dēļ relatīvi zemāka kredītriska, tipiski būs zemākas salīdzinot ar privāto partneri.

Jautājums par procentu maksājumu neiekļaušanu attiecināmajās izmaksās hibrīdprojekta gadījumā ir kritisks šādu projektu īstenošanai, jo, kā jau minēts iepriekš, procentu izmaksas veido lielu daļu no projekta kopējām finansēšanas izmaksām.

Attiecīgi ikvienam projektam būtu nepieciešams veikt divu veidu aprēķinus, lai identificētu atšķirību starp projekta izmaksām un ieņēmumiem, kur<sup>21</sup>:

- vienā gadījumā – tiktu noteikts nepieciešamais KF līdzfinansējums;
- otrā gadījumā – nepieciešamās atlīdzības apjoms privātajam partnerim:
  - *neņemot vērā aizņēmuma procentu maksājumus* – nosakot finansējuma deficītu KF līdzfinansējuma atbalsta aprēķina nolūkiem (atbilstoši EK Vadlīnijām par IIA veikšanu);
  - *ņemot vērā visas izmaksas*, gan attiecināmās, gan neattiecināmās – rentabilitātes deficīta noteikšanai - ar mērķi aprēķināt projekta finansiālo dzīvotspēju privātā partnera vajadzībām. Šī summa norādītu papildus atlīdzību, ko privātajam partnerim būtu nepieciešams saņemt no publiskā sektora sekmīga projekta īstenošanas nodrošināšanai.

Hipotētiska projekta praktisks piemērs finansējuma deficīta un finansiālās dzīvotspējas aprēķinam ir norādīts Pielikumā Nr.2.

Finansiālās dzīvotspējas deficīta novērtējums, kas ņem vērā privāta partnera IRR un finansēšanas izmaksas vienmēr būs augstāks par finansējuma deficītu (funding gap) un lielāks

---

<sup>21</sup> Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers*, Jaspers, European Investment Bank, r izstrādājis PricewaterhouseCoopers

par KF līdzfinansējuma apjomu. Var sagaidīt, ka privātais partneris bez papildu finanšu avotu piesaistes nefinansēs šo deficītu no saviem līdzekļiem. Šeit būtu iespējams identificēt divus iespējamus risinājumus<sup>22</sup>:

- Papildu finansējums no publiskā sektora, kas ļautu izlīdzināt šo abu deficītu līmeņus;
- Aprēķināt finansiālās dzīvotspējas deficītu ilgākam laika periodam nekā finansējuma deficīta aprēķinu periods, pieņemot, ka PPP koncesijas darījuma periods varētu būt ilgāks par, piemēram, maksimāli noteikto 30 gadu termiņu IIA analīzē.

## 5.6. Valsts atbalsta aspekti

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (ESDL) 107.panta 1.punktu atbalsts komercdarbībai ir aizliegts, izņemot, ja tas atbilst ESDL 106.panta 2.punkta, 107.panta 2. un 3.punkta noteikumiem.

Pasākums ir uzskatāms par komercdarbības atbalstu ESDL 107.panta 1.punkta izpratnē, ja tas atbilst četriem nosacījumiem:

- pasākumu finansē valsts tieši, vai tas tiek finansēts netieši, izmantojot publiskos līdzekļus, tai skaitā – ES finansējumu;
- pasākums rada priekšrocības izraudzītiem komersantiem vai noteiktām saimnieciskām darbībām;
- pasākums ietekmē dalībvalstu tirdzniecību;
- pasākums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci ES iekšējā tirgū.

Minētais noteikts arī Komerccarbības atbalsta kontroles likums 5.pantā.

Attiecībā uz atbalsta pasākumiem, kas saskaņā ar ESDL 107.pantu ir uzskatāmi par komercdarbības atbalstu, ir jāievēro komercdarbības atbalsta procedūras. Saskaņā ar ESDL 108.pantu Komisijas uzdevums ir kontrolēt komercdarbības atbalstu. Turklāt saskaņā ar minētā panta 3.punktu dalībvalstīm ir iepriekš jāinformē Komisija par visiem plāniem sniegt komercdarbības atbalstu („*paziņošanas prasība*”). Izņēmuma gadījumi ir tie, kad plānotais atbalsts atbilst kādas Regulas komercdarbības atbalsta jomā nosacījumiem.

Lai izvairītos no nelikumīga atbalsta sniegšanas PPP projekta ietvaros, ir svarīgi projekta izstrādes stadijā veikt izvērtējumu, vai plānotais pasākums nav uzskatāms kā komercdarbības atbalsts saskaņā ar ESDL 107.panta 1.punktu, attiecīgi izvērtējot arī, kādas komercdarbības atbalsta procedūras būtu ievērojamas.

## 5.7. Īpašumtiesību aspekti

Padomes Regulas Nr. 1083/2006 preambulas 61.punkts nosaka, ka, lai nodrošinātu fondu intervences efektivitāti, taisnīgumu un ilgstošu ietekmi, un lai novērstu to, ka fondus izmanto, lai radītu nepamatotas priekšrocības, ir jāizstrādā noteikumi, kas garantē, ka ieguldījumi uzņēmumos ir noturīgi, kā arī, ir jānodrošina, ka ieguldījumus, kas tiek veikti ar ES fondu atbalstu, var norakstīt pietiekami ilgā laika posmā. Šajā kontekstā atbilstoši minētās Regulas 57. pantam Latvijai ir jānodrošina, ka projekti saņem fondu atbalstu vienīgi tad, ja tajos piecu gadu laikā no projekta pabeigšanas netiek veiktas būtiskas pārmaiņas: a) kas ietekmē projekta būtību vai īstenošanas nosacījumus vai sniedz uzņēmumam vai publiskai struktūrai

---

<sup>22</sup> Turpat

nepamatotas priekšrocības; un b) kas rodas vai nu no infrastruktūras atsevišķas daļas īpašumtiesību veida maiņas, vai arī no produktīvās darbības pārtraukšanas.

Līdz ar to, īstenojot hibrīdprojektu, ir jāņem vērā, ka, tā īstenošanas gaitā un piecus gadus pēc projekta pabeigšanas vai KF līdzfinansējuma saņemšanas, nedrīkst tikt mainīta infrastruktūras vai tās atsevišķas daļas īpašumtiesību piederība, ja šādas īpašumtiesību maiņas rezultātā var tikt negatīvi ietekmēta projekta īstenošana, tā nosacījumi vai kā citādi kādai personai var radīt nepamatotas priekšrocības.

Īpašumtiesību jautājums ir īpaši svarīgs hibrīdprojekta struktūrā, jo PPP līgums tā ilgā termiņa dēļ paredz situāciju, kur, ja privātais partneris nonāk maksātnespējas stāvoklī vai kādu citu apstākļu dēļ nespēj pildīt noslēgto PPP līgumu, tad to, atbilstoši PPP likumam, ir iespējams nomainīt/aizvietot ar citu privāto partneri (to parasti ierosina darījuma finansētāji - finansēšanas iestāde - izmantojot tiem dotās tiesības), joprojām saglabājot esošo projekta struktūru.

Šajā sakarā jānorāda, ka privātā partnera nomaiņa/aizvietošana vispārējā gadījumā nepārkāpj Padomes Regulas Nr.1083/2006, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr. 1260/1999 57.pantā noteikto „būtisko pārmaiņu” veikšanas aizliegumu pēc darbības pabeigšanas, kā arī neietekmē projekta ilgtspēju. Saskaņā ar minēto normu, lai konstatētu „būtisku pārmaiņu” rašanos, vienlaicīgi jāizpildās šādiem nosacījumiem:

- (i) jābūt pārtrauktai produktīvai darbībai (t.i., finansējuma saņēmējs ir pārtraucis vai izbeidzis fondu atbalsta līgumā paredzētās aktivitātes) vai jānotiek izmaiņām īpašuma tiesiskajā statusā un
- (ii) šādām izmaiņām jāietekmē atbalstāmās darbības būtību, atbalstāmo aktivitāšu īstenošanas nosacījumus vai kādam no partneriem jārada nepamatotas priekšrocības.

Konkrētajā gadījumā privātā partnera nomaiņa/aizvietošana hibrīdprojekta ietvaros nenozīmē to, ka tiek pārtraukta fondu atbalsta līgumā paredzētās aktivitātes īstenošana vai ka tādejādi notiktu īpašumtiesību maiņa. Gluži pretēji, privātā partnera nomaiņas/aizvietošanas mērķis ir turpināt un nodrošināt projekta sekmīgu īstenošanu atbilstoši tā mērķiem. Turklāt, privātā partnera nomaiņa ne līgumiskās, ne arī institucionālās PPP gadījumā parasti nerada īpašumtiesību maiņu, jo projekta īstenošanas gaitā radītie aktīvi visbiežāk ir publiskā partnera, mērķsabiedrības vai kopsabiedrības īpašums, savukārt mērķsabiedrības vai kopsabiedrības dalībnieka maiņa neietekmē tām piederošā īpašuma tiesisko statusu.

Lai gan pastāv iespēja, ka atsevišķos gadījumos jēdziena „izmaiņas īpašuma tiesiskajā statusā” plašāka interpretācija varētu aptvert arī privātā partnera nomaiņas/aizvietošanas gadījumus, jāņem vērā, ka būtiskas pārmaiņas Regulas Nr.1083/2006 57.panta izpratnē iestāsies vienīgi tad, ja šīs izmaiņas izraisīs noteiktas šajā normā paredzētās sekas (t.i., ietekmēs atbalstāmās darbības būtību, darbības īstenošanas nosacījumus vai sniegs nepamatotas priekšrocības). Līdz ar to, pie nosacījuma, ka tiek turpināta projekta īstenošana vai tā rezultātā radīto aktīvu izmantošana atbilstoši projekta mērķiem, kā arī privātā partnera nomaiņa ir notikusi PPP likumā paredzētajā kārtībā, šāda privātā partnera nomaiņa/aizvietošana vispārējā gadījumā nav uzskatāma par Regulas Nr.1083/2006 57.pantā aizlieguma pārkāpumu.

## 5.8. PPP hibrīdprojektu īstenošanas scenāriji

Pieejamības maksājuma struktūras gadījumā, Pasūtītājs apņemas veikt regulārus maksājumus PPP projekta mērķsabiedrībai par projekta ietvaros piegādāto infrastruktūru vai pakalpojumiem. Tradicionāli, PPP darījumā pieejamības maksājumi netiek veikti pirms būvniecības posma pabeigšanas, kā arī tad, ja privātais partneris nespēj nodrošināt PPP līgumā atrunātā pakalpojuma piegādes standartu.

Pieejamības maksājumi tāpat nevar tikt uzskatīti par maksājumiem no gala lietotājiem, un šādiem projektiem nav atļauts veikt finansējuma deficīta aprēķinu.

Var identificēt sekojošus privātā finansējuma un KF līdzfinansējuma apguves scenārijus<sup>23</sup>:

- Scenārijs Nr.1: Privātais partneris nodrošina uzturēšanu un apsaimniekošanu
- Scenārijs Nr.2: Privātais partneris projektē, būvē un apsaimnieko;
- Scenārijs Nr.3: CAPEX paralēlā līdzfinansēšana;
- Scenārijs Nr.4: CAPEX līdzfinansēšana DBFO līguma ietvaros;

---

<sup>23</sup> Scenāriju apraksts 5.8. nodaļā ir balstīts uz sekojošiem informācijas avotiem: :

- *Prezentācija “Combining PPP with EU grants”, Eiropas Investīciju Banka, 2008;*
- *Hybrid PPPs: Levering EU Funds and private capital, PricewaterhouseCoopers/ PPIAF, 2006;*
- *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual models and Case Examples, Jaspers, Eiropas Investīciju Banka,, PricewaterhouseCoopers, 2010;*

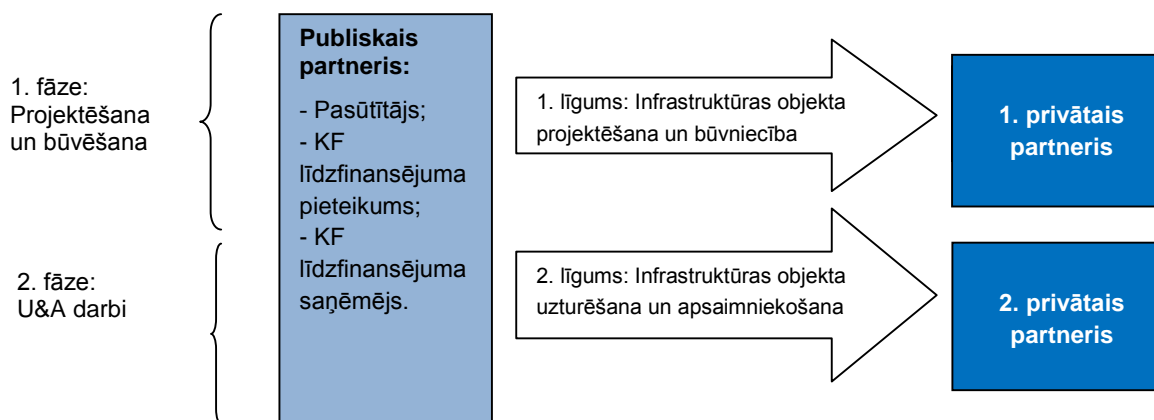
## Scenārijs Nr.1: Privātais partneris nodrošina uzturēšanu un apsaimniekošanu

1.scenārijs sastāv no divām, savstarpēji papildinošām, iepirkuma procedūrām, kur:

- 1.līguma ietvaros privātais partneris projektē un būvē attiecīgo aktīvu, un
- 2.līguma ietvaros (tas pats vai cits) privātais partneris nodrošina uzbūvētā aktīva apsaimniekošanu.

1.līguma mērķis ir tikai un vienīga infrastruktūras objekta būvniecība, un pēc šī posma pabeigšanas tiek parakstīts 2.līgums par uzbūvētā aktīva uzturēšanu apsaimniekošanu. No ieguldījuma atbilstošās vērtības (IAV) viedokļa, šādā PPP darījumā ieguvumi visā projekta dzīves ciklā var nebūt pietiekoši, lai attaisnotu PPP pieejas izmantošanu, tomēr šāda PPP darījumu īstenošanas varbūtību nevar izslēgt (ja FEA sniedz attiecīgu pamatojumu).

Attēls Nr.3: Scenārija „Privātais partneris nodrošina uzturēšanu un apsaimniekošanu” ieviešanas struktūra



Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual Models and Case Examples* Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

### Finansēšana

Finansējumu infrastruktūras attīstībai nodrošina publiskais partneris (Pasūtītāja pašu finansējums un KF līdzfinansējums), t.sk. ir atbildīgs par KF līdzfinansējuma projekta pieteikuma sagatavošanu un iesniegšanu EK.

Infrastruktūras U&A fāzi pilnībā finansē publiskais partneris (veicot regulārus infrastruktūras objekta pieejamības maksājumus) vai gala lietotāji (maksā par infrastruktūras pieejamību). Pasūtītājs var izvirzīt noteiktus kritērijus privātā partnera atlīdzības apjoma noteikšanai (pie noteiktu kvalitātes prasību nodrošināšanas).

## ***Iepirkums un piemērotās iepirkuma procedūras izvēle***

Izvēloties piemērojamo iepirkuma procedūru un kritērijus 1.līgumam (projektēšanas un būvniecības darbi), jāparedz specifiski nosacījumi, kas vēlāk ļautu efektīvi nodrošināt infrastruktūras U&A darbus, un šiem nosacījumiem ir jābūt iestrādātiem iepirkuma procedūras par 2.līguma izpildi konkursa dokumentācijā.

Iepirkuma procedūra 1.līguma izpildei paredzēs nosacījumus tikai attiecībā uz tehnisko specifikāciju infrastruktūras projektēšanas un būvniecības darbiem, kamēr 2.līguma iepirkuma procedūras dokumentācija jāparedz prasības, kas būs saistītas ar abu infrastruktūru U&A.

Mēs secinām, ka:

- 1.līguma gadījumā būtu piemērojams tradicionālais iepirkums (apvienotais projektēšanas un būvniecības līgums), ar atklātu, slēgtu vai sarunu procedūru; bet
- 2.līguma gadījumā atbilstošākā būtu PPP iepirkuma procedūra (partnerības līgums).

## ***Laika grafiks***

Ņemot vērā abu līgumu sasaisti, nobīde starp 1.līguma būvniecības darbu pabeigšanu un 2.līguma U&A fāzes uzsākšanu, abas savstarpēji nesaistītās iepirkuma procedūras, var atstāt negatīvu ietekmi uz projekta efektivitāti.

Būtiskākais ar laika nobīdi saistītais risks attiecas uz situāciju, kad ar KF līdzfinansējumu īstenotā infrastruktūras daļa (1.līgums) netiek nodota ekspluatācijā laikā, bet no 2.līgumā izrietošās tiesības un pienākumi ir paredzējuši noteiktus ieņēmumus 2.līguma izpildītājam (privātajam partnerim). Šādā situācijā publiskajam partnerim var rasties risks nodrošināt (garantēt) noteiktu finanšu līdzekļu pieejamību.

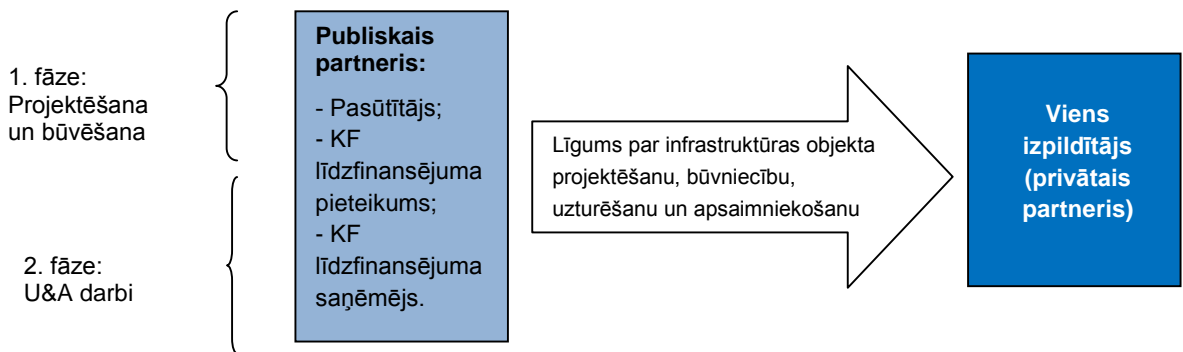


## Scenārijs Nr.2: Privātais partneris projektē, būvē un apsaimnieko

2.scenārijs paredz vienu iepirkumu, kur iepirkuma procedūras ietvaros izvēlētais privātais partneris nodrošina pamatlīdzekļa projektēšanu, būvniecību un apsaimniekošanu. Ilustrācijā zemāk ir atainota šī modeļa grafiskais modelis.

Šī scenārija ietvaros KF līdzfinansējumu piesaisti nodrošina publiskais partneris (Pasūtītājs), sagatavojot un iesniedzot projekta pieteikumu EK (projekta pieteikuma sagatavošanas un iesniegšanas laika grafiku un kārtību skat. 5.9.nodaļu).

Attēls Nr.4: Scenārija „Privātais partneris projektē, būvē un apsaimnieko” ieviešanas struktūra



Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual Models and Case Examples Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers*

### Finansēšana

Finansējumu infrastruktūras attīstībai nodrošina publiskais partneris (Pasūtītāja pašu finansējums un KF līdzfinansējums), t.sk. ir atbildīgs par KF līdzfinansējuma projekta pieteikuma sagatavošanu un iesniegšanu EK.

Projekta finansējums tiks piesaistīts no publiskā partnera puses:

- Būvniecības fāzē – būvniecības darbi tiks īstenoti ar KF līdzfinansējuma atbalstu;
- U&A fāzē - finansēti pilnībā no publiskā partnera resursiem (veicot regulārus infrastruktūras objekta pieejamības maksājumus) vai no gala lietotājiem (maksā par infrastruktūras pieejamību). Pasūtītājs var izvirzīt noteiktus kritērijus privātā partnera atlīdzības apjoma noteikšanai (pie noteiktu kvalitātes prasību nodrošināšanas).

### Iepirkums un piemērotās iepirkuma procedūras izvēle

Pasūtītājs var izvēlēties sekojošas alternatīvas:

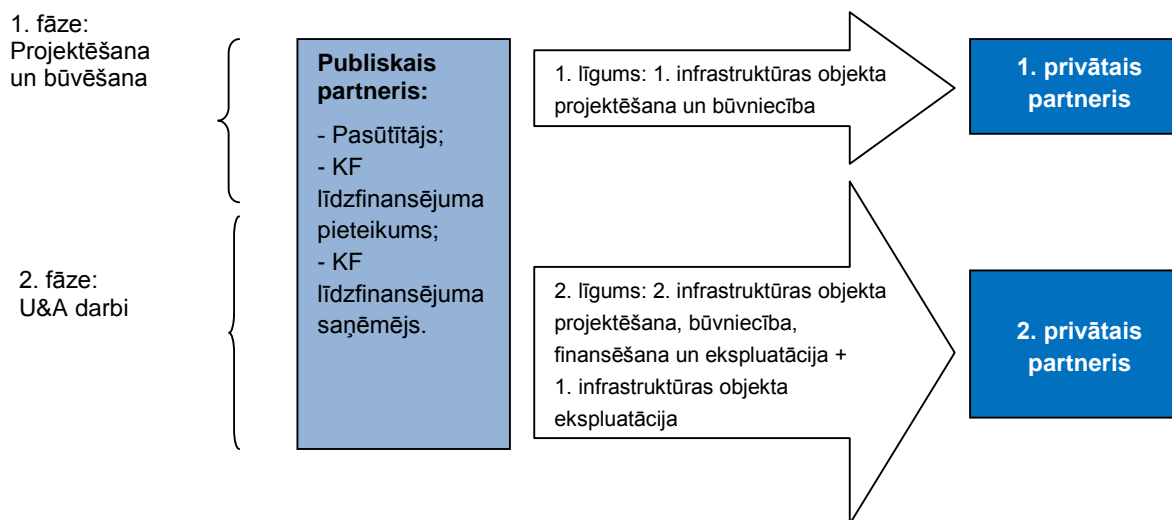
- Gadījumā, ja projekts nav tehniski un finansiāli sarežģīts - atklātu vai slēgtu konkursu;
- Gadījumā, ja projekts ir tehniski un finansiāli sarežģīts - konkursa dialoga procedūru.

### Scenārijs Nr.3: CAPEX paralēla līdzfinansēšana (DB un DBFO līgumi)

3.scenārijs ir paredzēts divu, savstarpēji papildinošo, infrastruktūras vienību īstenošanai divu līgumu (iepirkuma procedūru) ietvaros, kur:

- 1.līguma ietvaros privātais partneris projektē un būvē 1.infrastruktūras vienību; un
- 2.līguma ietvaros (tas pats vai cits) privātais partneris projektē, būvē un finansē 2.infrastruktūras vienību (2.infrastruktūra), un apsaimnieko abas infrastruktūras.

Attēls Nr.5: Paralēla CAPEX līdzfinansēšana – ieviešanas struktūra



Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual Models and Case Examples* Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

### Finansēšana

1.infrastruktūra tiek finansēta izmantojot publisko finansējumu (Pasūtītāja pašu finansējums un KF līdzfinansējums).

2.infrastruktūru finansē privātais partneris, kur privāto partneris visa projekta dzīves cikla laikā, pie noteiktu prasību nodrošināšanas, saņem noteiktu atlīdzību (kā tipiskā DBFO darījumā), un šādu atlīdzību privātais partneris var saņemt gan no publiskā partnera (pieejamības maksājums), gan trešajām pusēm (gala lietotājiem).

### Iepirkums un piemērotās iepirkuma procedūras izvēle

Izvēloties piemērojamo iepirkuma procedūru un kritērijus 1.līgumam (projektēšanas un būvniecības darbi), jāparedz specifiski nosacījumi, kas vēlāk ļautu efektīvi nodrošināt pirmās infrastruktūras U&A darbus, un šiem nosacījumiem ir jābūt iestrādātiem iepirkuma procedūras par 2.līguma izpildi konkursa dokumentācijā.

Iepirkuma procedūra 1.līguma izpildei paredzēs nosacījumus tikai attiecībā uz tehnisko specifikāciju 1.infrastruktūras projektēšanas un būvniecības darbiem, kamēr 2.līguma iepirkuma procedūras dokumentācija paredzēs nosacījumus ne vien attiecībā uz 2.infrastruktūras projektēšanu, būvniecību un finansēšanu, bet arī prasībām, kas būs saistītas ar abu infrastruktūru U&A darbiem. Sekojoši, mēs secinām, ka 1.līguma gadījumā būtu piemērojams tradicionālais iepirkums (apvienotais projektēšanas un būvniecības līgums), bet 2.līguma gadījumā – PPP iepirkuma procedūra (visticamāk - konkursa dialoga procedūra).

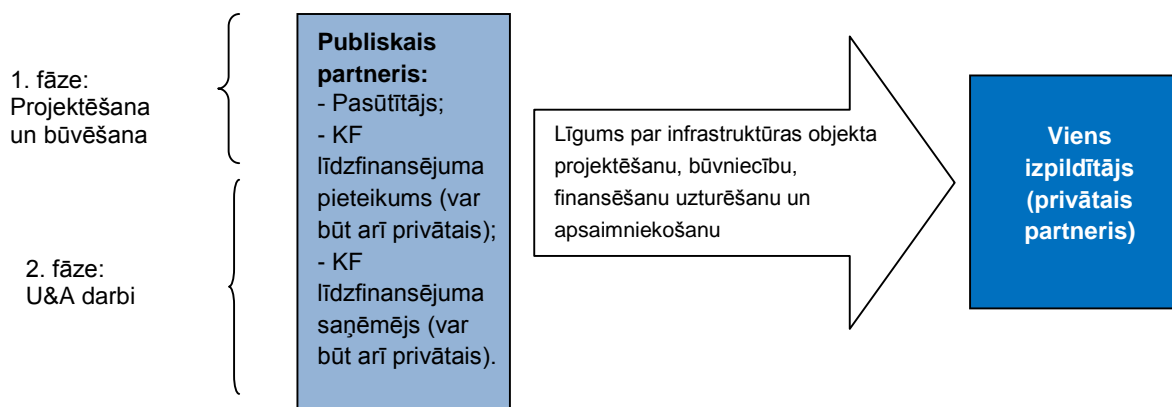
### ***Laika grafiks***

Ņemot vērā abu līgumu sasaisti, nobīde starp 1.līguma būvniecības darbu pabeigšanu un 2.līguma U&A fāzes uzsākšanu, abas savstarpēji nesaistītās iepirkuma procedūras, var radīt risku projektu efektivitātes zudumiem. Būtiskākais ar laika nobīdi saistītais risks ir saistīts ar situāciju, kad ar KF līdzfinansējumu īstenotā infrastruktūras daļa (1.līgums) netiek nodota ekspluatācijā laikā, bet no 2.līgumā izrietošās tiesības un pienākumi ir paredzējuši noteiktus ieņēmumus 2.līguma izpildītājam (privātajam partnerim). Šādā situācijā var rasties risks publiskajam partnerim nodrošināt (garantēt) noteiktu finanšu līdzekļu pieejamību.

## Scenārijs Nr.4: CAPEX līdzfinansēšana DBFO iepirkuma ietvaros

DBFO līguma ietvaros privātais partneris projektē, būvē, finansē un apsaimnieko noteiktu infrastruktūru, un atlīdzību par sniegtajiem pakalpojumiem visa projekta dzīves cikla laikā (līguma termiņa ietvaros) saņem vai nu pieejamības maksājumu veidā, vai no gala lietotājiem.

Attēls Nr.6: KF līdzfinansē būvniecības izmaksas



Avots: *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual Models and Case Examples Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers*

### Finansēšana

Finansējumu infrastruktūras attīstībai nodrošina privātais partneris (privātā partnera pašu finansējums un KF līdzfinansējums), t.sk. ir atbildīgs par KF līdzfinansējuma projekta pieteikuma sagatavošanu un iesniegšanu EK.

Projekta finansējums tiks piesaistīts no publiskā partnera puses:

- Būvniecības fāzē – būvniecības darbi tiks īstenoti ar KF līdzfinansējuma atbalstu;
- U&A fāzē - finansēti pilnībā no publiskā partnera resursiem (veicot regulārus infrastruktūras objekta pieejamības maksājumus) vai no gala lietotājiem (maksā par infrastruktūras pieejamību). Pasūtītājs var izvirzīt noteiktus kritērijus privātā partnera atlīdzības apjoma noteikšanai (pie noteiktu kvalitātes prasību nodrošināšanas).

Scenārija ietvaros privātais partneris piesaistītu aizņemto kapitālu projekta būvniecības fāzes īstenošanai. KF līdzfinansējums tiek izmantots būvniecības izdevumu (CAPEX) daļējai segšanai, pamatojoties uz būvniecības faktiskajām izmaksām.

Šāda pieeja nozīmētu, ka KF līdzfinansējums tiktu izmaksāts būvniecības laikā (neievērojot PPP darījumu principu, ka maksājumi netiek veikti, kamēr netiek nodrošināts atbilstošs pakalpojuma pieejamības līmenis) vai arī kā vienreizējs maksājums pēc būvniecības pabeigšanas.

Šajā scenārijā pieejamības maksājumi (vai gala lietotāju maksājumi) pēc apjoma būtu mazāki un nepieciešami tikai tās daļas finansēšanai, kuras finansēšanai netika plānots izmantot KF līdzfinansējumu (atlikusī daļa CAPEX, OPEX un procentu maksājumi).

KF līdzfinansējuma apjoms (pieejamības maksājumu gadījumā) tiktu aprēķināts līdzīgi kā tradicionālā iepirkuma projekta gadījumā. Tas nozīmē, ja plānotais līdzfinansējuma apjoms būtu 85% no EUR 100 miljoniem, tad gadījumā, ja projekta faktiskās izmaksas būtu EUR 90 miljoni, tad KF līdzfinansējuma reālais apjoms nepārsniegs EUR 76,5 miljonus (85% no EUR 90 miljoniem), bet, ja faktisko izmaksu apjoms, pretēji prognozētajam, sastādītu EUR 110 miljonus, tad KF līdzfinansējums nepārsniegs EUR 85 miljonus.

Pie nosacījuma, ja KF līdzfinansētais projekts būtu peļņu radošs (piemēram, maksas autoceļš), projekta atlikušais CAPEX būs jāfinansē publiskajam sektoram un KF līdzfinansējuma likmes noteikšanai būs jāizmanto finansējuma deficīta (funding gap) metode.

**Piemērs:**

CAPEX = 100

Plānotie ieņēmumi (tīrā tagadnes vērtība) = 120

OPEX = 40

Aprēķinātais finansējuma deficīts =  $140 - 120 = 20$

ES līdzfinansē, piemēram, 65% no finansējuma deficīta:  $0,65 \times 20 = 13$

Publiskā sektora līdzfinansējums =  $20 - 13 = 7$  (kas būtu jāfinansē ar pieejamības maksājumiem vai finansējot projekta CAPEX, gadījumā, ja darījums neparedz pieejamības maksājumus

Gadījumā, ja projekts paredzētu gan pieejamības maksājumus, gan maksu no gala lietotājiem, publiskais finansējums tiktu izmantots tikai pieejamības maksājumu finansēšanai.

***Iepirkums un piemērotās iepirkuma procedūras izvēle***

Atbilstošākā iepirkuma procedūra šāda veida iepirkumos ir konkursa dialogs. Ņemot vērā to, ka privātais partneris finansē infrastruktūru var sagaidīt, ka iepirkuma procedūras norise būs laikietilpīgāka nekā, piemēram, Scenārijā Nr.2, jo privātā partnera noskaidrošana norisinās pārrunu formā, bet arī tāpēc, ka iepirkuma procedūras ietvaros tiek paredzēts lielāks uzsvars uz:

- Finansējuma piesaistes nodrošināšanu un tā nosacījumiem;
- Pārrunām par atbilstošāko projekta ieviešanas struktūru.

***Laika grafiks***

Projekta pieteikums KF līdzfinansējuma saņemšanai tiktu iesniegts gan pirms, gan pēc līgumiskās vienošanās par darījuma juridiskajiem un tehniskajiem aspektiem (*commercial close*). Scenārija kritiskākais brīdis ir vienošanās pa darījuma finansu aspektiem panākšana. Tipiski privātā partnera kreditori būs gatavi izsniegt finansējumu tikai tad, kas būs skaidri zināms KF līdzfinansējuma atbalsts (skat. 5.9.nodaļu).

No augstāk minēto scenāriju apskata var secināt, ka:

- **Scenārijs Nr.1 „Privātais partneris nodrošina uzturēšanu un apsaimniekošanu”** - samazina virkni tradicionālu ieguvumu, kas tiek saistīti ar privātā sektora iesaisti šāda veida projektos, kā, piemēram, pilna dzīves cikla izmaksu pieeja un publiskā partnera spēja deleģēt būtiskākos ar projekta īstenošanu saistītos risku privātajam partnerim. Rezultātā pie mazāka privātā partnera ieguldījuma projektā, privātais partneris ir mazāk stimulēts nodrošināt maksimāli efektīvu projekta pārvaldību. Neskatoties uz to, scenārijs ir tehniski vienkārši īstenojams;
- **Scenārijs Nr.2 „Privātais partneris projektē, būvē un apsaimnieko”** samazina virkni tradicionālu ieguvumu, kas tiek saistīti ar privātā sektora iesaisti šāda veida projektos, tomēr šis projekts ir relatīvi vienkārši īstenojams un administrējams;
- **Scenārijs Nr.3 „CAPEX paralēlā līdzfinansēšana”** - nepastāv būtisku šķēršļu tā īstenošanai. Neskatoties uz to sarežģītību, ko rada viena projekta aktivitāšu iepirkums divās iepirkuma procedūrās, kas tiek izsludinātas vienā laikā, padara šo scenāriju sarežģīti administrējumu no laika grafika viedokļa, kas ir būtiskākais faktors šī scenārija veiksmīgai īstenošanai. 3.scenārijs tika īstenots Mariboras ūdenssaimniecības projektā un līdzīga pieeja tika izmantota M1/N1 Dundalk apvedceļa projektā Īrijā;
- **Scenārijs Nr.4 „CAPEX līdzfinansēšana DBFO līguma ietvaros”** - nepastāv būtisku šķēršļu šādas pieejas īstenošanai. Kā būtiskākais risks ir jāvērtē projekta laika grafika administrēšana, kas paredz aptuveni vienlaicīgu EK apstiprinājuma brīdi un vienošanas par darījuma finansēšanas panākšanu.

## 5.9. EK apstiprinājuma saņemšanas brīdis

Tā kā tika pieņemts, ka lielākā daļa projekti, kas tiktu īstenoti hibrīdstruktūras ietvaros, visticamāk, būs t.s. „lielie projekti” tiem būs nepieciešams saņemt arī EK atbalstu, tad pirms projekta pieteikuma nosūtīšanas uz EK ir jāņem vērā virkni aspektu:

- PPP darījuma ar KF līdzfinansējuma komponenti sagatavošana nozīmēs darbu pie diviem aktivitāšu moduļiem, kas ir savstarpēji saistīti:
  - a. FEA veikšana (ieskaitot IIA) un projekta pieteikuma sagatavošana KF līdzfinansējuma saņemšanai;
  - b. PPP darījuma dokumentācijas sagatavošana iepirkuma procedūras vajadzībām.
- Būtu ieteicams nepieļaut situāciju, kad kāds no darījuma procesiem būtiski ietekmētu jau pieņemtus lēmumus. Piemēram, ja EK būtu jau pieņēmusi lēmumu par finansējuma piešķiršanu hibrīdprojektam, bet pārrunas ar iepirkuma procedūrā izvēlēto partneri tiktu pārtrauktas, projekts varētu tikt būtiski kavēts, un būtu nepieciešams veikt grozījumus EK lēmumā par finansējuma apstiprināšanu, lai tiktu ņemta vērā jaunā situācija. Tāpat, ja tiktu organizēta jauna iepirkuma procedūra, vai arī tiktu nolemts turpināt īstenot projektu ar tradicionālo iepirkuma procedūru, būtu nepieciešams jauns EK lēmums par finansējuma piešķiršanu.

Plānotajā PPP darījuma aprakstam KF līdzfinansējuma saņemšanas projekta pieteikumā ir jābūt skaidri definētam un detalizēti izklāstītam. Skaidrs priekšstats par projekta plānoto norisi ļaus samazināt risku, ka varētu būt nepieciešams ieviest modifikācijas pieņēmumos, uz kā pamata finansējums saņemts.

Faktiski tas nozīmē, ka uz projekta pieteikuma iesniegšanas brīdi iepirkuma procesam jābūt praktiski pabeigtam. Tas ļauj precīzi noteikt nepieciešamā līdzfinansējuma apjomu (t.sk. finansēšanas deficītu).

Taču ņemot vērā PPP iepirkuma procedūras specifiku, kas var noslēgties ar ilgstošām pārrunām ne vien pretendentu izvēlēs posmā, bet arī līguma slēgšanas posmā ar izvēlēto pretendentu (piemēram, seši mēneši tiek uzskatīti par adekvātu laiku starp pretendenta izvēlēs brīdi un finanšu līguma noslēgšanas brīdi), nepieciešamā līdzfinansējuma apjoms būs zināms tikai pēc līguma noslēgšanas ar privāto partneri.

- Ņemot vērā to, ka hibrīdprojektā KF līdzfinansējums var veidot būtisku daļu no projekta kopējām izmaksām, tad sagaidāmā KF līdzfinansējuma apjoms un tā izmantošanas nosacījumi [PPP] iepirkuma dokumentācijā ir precīzi jānorāda.
- Lai arī situācijas var būt dažādas, projekta pieteikums vispārējā gadījumā būtu jāiesniedz pēc PPP iepirkuma procedūras ietvaros veiktās pretendentu pirmskvalifikācijas, jo šādi Pasūtītājs var pārliecināties, ka privātais sektors akceptē projekta plānoto struktūru, pirms tā tiek galēji definēta projekta pieteikumā. Atsevišķos gadījumos varētu būt būtiski sagaidīt EK atbalstu pirms iepirkuma procedūras otrās kārtas, kas ļautu pretendentiem precīzāk definēt savu piedāvāto cenu un veikt risinājumu risku pārdali.

Balstoties uz augstāk minētajiem pieņēmumiem, var identificēt divus projekta iepirkuma sagatavošanas variantus (skat. attēlos zemāk), kas būtu atkarīgi no projekta pieteikuma iesniegšanas brīža EK<sup>24</sup>:

- **Variants Nr.1** – pieteikums ir iesniegts pirms līgumiskās vienošanās par darījuma juridiskajiem un tehniskajiem aspektiem (*commercial close*) vai
- **Variants Nr.2** – pieteikums ir iesniegts pēc līgumiskās vienošanās par darījuma juridiskajiem un tehniskajiem aspektiem (*commercial close*).

Abos variantos lēmumam par KF līdzfinansējuma saņemšanu ir jābūt saņemtam pirms finansēšanas līguma (*financial close*) parakstīšanas, ja vien Pasūtītājs nav gatavs uzņemt visu risku, kas saistīts ar līdzfinansējuma atteikumu (nezinot projektam piešķirtā KF līdzfinansējuma apjomu privātā partnera finansētāji, visticamāk, nevēlēsies parakstīt PPP projekta līgumu).

### 5.9.1. Variants Nr.1: Projekta iesniegšana KF līdzfinansējumam pirms vienošanās ar pretendenta par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem (*commercial close*)

Aktivitāte	Apraksts
1. Lēmums par FEA veikšanu	Atbilstoši PPP likuma 14.pantā Finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšana noteiktajai kārtībai, ar mērķi noteikt projekta finanšu un ekonomisko rādītājus prognozētā ES līdzfinansējuma līmeņa noteikšanai
2. Projekta IIA	Projekta izmaksu –ieguvumu analīzes izstrāde (atbilstoši Vadlīnijām)
3. Projekta FEA	Atbilstoši PPP likumam, tiek veikti aprēķini, lai noteikti, vai PPP ir labāka projekta īstenošanas forma salīdzinājumā ar tradicionālo iepirkumu. Šajā posmā ir identificējams šādas darbības:

<sup>24</sup> Avots: Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ieguldījuma atbilstošās vērtības (IAV) noteikšana (FEA aprēķinu mērķis);</li> <li>▪ Paralēli tiek veikta projekta izmaksu-ieguvumu analīze (IIA);</li> <li>▪ FEA aprēķinos papildus ir jāiekļauj IIA ietvaros aprēķinātā ES līdzfinansējuma likme (apjoms) un jāmodelē tās efekts uz pieejamības maksājumu vai gala lietotāju maksas tarifu;</li> <li>▪ Tāpat jāparedz, kādiem nolūkiem ES līdzfinansējums tiktu piesaistīts, vai CAPEX būvniecības izmaksu segšanai, pieejamības maksājumu līdzfinansēšanai (skat. 5.8 sadaļu);</li> <li>▪ Pasūtītājam jāveic arī maksātspējas analīze, kas modelētu pasūtītāja maksātspēju pie dažādiem projekta finansējuma scenārijiem;</li> <li>▪ Šajā fāzē būtu nepieciešams iesaistīt, piemēram, EIB, ja tiktu secināts, ka EIB iesaiste ir nepieciešama</li> </ul>
4. <i>Projekta konkursa dokumentācijas izstrāde</i>	Paralēli FEA tiek izstrādāta iepirkuma dokumentācijas izstrāde, kurā tiek ņemtas vērā arī FEA ietvaros izvirzītās rekomendācijas (piemēram, attiecībā uz risku sadali). Projekta konkursa dokumentācija, līdz ar FEA, ir jāiesniedz apstiprināšanai FM
5. <i>Lēmums par PPP procedūras uzsākšanu</i>	Pēc pozitīva FM apstiprinājuma, balstoties uz FEA rezultātiem, Pasūtītājs pieņem lēmumu par PPP procedūras uzsākšanu
6. <i>Pasūtītājs gatavo KF projekta pieteikumu pirms tiek uzsākta projekta iepirkuma procedūra</i>	<p>Pasūtītājs sagatavo un iesniedz EK KF projekta pieteikumu, kurā apraksta plānotā darījuma struktūru, KF līdzfinansējuma ietekmi uz pieejamības maksājumu vai gala lietotāju maksas tarifu, u.c. aspektiem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No privātā partnera viedokļa, fakts, ka ES līdzfinansējums projektam ir piešķirts, ļauj pretendentiem precīzi definēt savu piedāvājuma cenu un veikt risinājuma risku pārdali, kā arī maksimizēt publiskā sektora ieguvumus no projekta īstenošanas.</li> <li>▪ No laika grafika viedokļa – šajā variantā pastāv augstāks risks projekta laika grafikam neiekļauties ES fondu plānošanas periodā, gadījumā, ja projekta finansēšanas līgumu parakstīšanas process tiek pagarināts, piemēram, pārrunu ilguma dēļ, vai, ja nepieciešams sākt pārrunas ar citu privāto partneri</li> </ul>
7. <i>Pretendentu pirmskvalifikācija</i>	Liela investīciju apjoma projektiem parasti tiek rīkota pretendentu pirmskvalifikācija. Pirmskvalifikācijas mērķis ir atlasīt 3-5 pretendentu tālākam iepirkuma posmam, kurā tiem būs jāiesniedz detalizētu piedāvājumi.
8. <i>Pasūtītājs iesniedz KF projekta pieteikumu</i>	Pasūtītājs apraksta projektu, projekta īstenošanas nosacījumus, projekta pārvaldības shēmu, maksājumu principus, nepieciešamo KF līdzfinansējuma likmi, utt.
9. <i>Kvalificēto pretendentu atlasīšana</i>	Pretendentu īsā saraksta sastādīšana, tipiski 3-5 pretendenti. Nelielas pretendentu saraksts ir saistīts ar praktiskiem apsvērumiem, (1) vērtēšanas kapacitāte un (2) pretendentu nelietderīgu tēriņu samazināšanu, jo piedāvājumu sagatavošana ir nereti saistīta ar apjomīgu finanšu līdzekļu un laika patēriņu
10. <i>Uzaicinājums iesniegt piedāvājums</i>	Izvēlētie pretendenti tiek uzaicināti iesniegt detalizētos piedāvājumus. Parasti šajā posmā piedāvājumu iesniegšanai tiek atvēlēts salīdzinoši ilgs laika posms Pasūtītājs aktualizē projekta pieteikumu, kas ataino informāciju par pretendentiem
11. <i>Pasūtītājs precizē KF projekta pieteikumu</i>	KF projekta pieteikums tiek precizēts, ņemot vērā pretendentu iesūtītos pieteikumus dalībai konkursā



12. PPP iepirkuma procedūras otrā kārtā (konkursa dialogs)	No atlasītajiem 3-5 pretendentiem, tiek turpinātas pārrunas ar vienu vai diviem pretendentiem, kuri tiek lūgti precizēt to piedāvājumus un iesniegt galīgo piedāvājumu
13. Labākā piedāvājuma atlase	Konkursa komisija pieņem lēmumu par labākā piedāvājuma izvēli (potenciālais finansējuma saņēmējs zināms)
14. Līgumiska vienošanās par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem	Ar pretendentu panākta vienošanās par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem, - risku sadalījumu, maksājumu mehānismu, utt. ( <i>commercial close</i> ).
15. EK lēmums par līdzfinansējuma piešķiršanu	EK lēmums par finansējuma piešķiršanu
16. Līgumiska vienošanās par darījuma finansēšanas nosacījumiem	Līgumiska vienošanās par darījuma finansēšanas nosacījumiem ( <i>financial close</i> )

#### Rezumējot, **Varianta Nr. 1:**

- privātajam partnerim ir lielākas garantijas, ka projekts tiks veiksmīgi īstenots, jo projekta finansēšanas līguma saskaņošanā (vienošanās par projekta līgumiskajiem un tehniskajiem nosacījumiem jau būtu panākta) ņem vērā faktu, ka KF līdzfinansējums projektam ir piešķirts, kas, savukārt, ļauj pretendentiem precīzi definēt savu piedāvājuma galējo cenu, tādējādi ļaujot maksimizēt publiskā sektora ieguvumus no projekta īstenošanas;
- neskatoties uz to var rasties problēmas ar n+2 principa (atbilstoši šim nosacījumam, līdzfinansējums izlietojums ir jāveic divu gadu laikā pēc attiecīgā ES fondu plānošanas perioda beigām) izpildi, gadījumā, ja projekta finansēšanas līgumu parakstīšanas process tiek pagarināts, piemēram, pārrunu ilguma konkursa dialoga ietvaros dēļ, vai, ja nepieciešams sākt pārrunas ar citu privāto partneri;
- Kopumā liela infrastruktūras projekta gadījumā kopējais projekta apstiprinājumu process var aizņemt līdz pat 36 mēnešiem. Tādēļ ir svarīgi pārliecināties par projekta atbilstību EK prasībām, un jau savlaicīgi iesaistīt gan EK, gan nacionālā līmeņa institūcijas, tā sekmējot projekta atbilstību visu līmeņu prasībām, un novēršot potenciālos sarežģījumus nākotnē.

#### 5.9.2. **Variants Nr.2: Projekta iesniegšana KF līdzfinansējumam pēc vienošanās ar pretendenta par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem (*commercial close*)**

Aktivitāte	Apraksts
1. Lēmums par FEA veikšanu	Atbilstoši PPP likuma 14.pantā Finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšana noteiktajai kārtībai, ar mērķi noteikt projekta finanšu un ekonomisko rādītājus prognozētā ES līdzfinansējuma līmeņa noteikšanai
2. Projekta IIA	Projekta izmaksu –ieguvumu analīzes izstrāde (atbilstoši Vadlīnijām)

3. <i>Projekta FEA</i>	Atbilstoši PPP likumam, tiek veikti aprēķini, lai noteikti, vai PPP ir labāka projekta īstenošanas forma salīdzinājumā ar tradicionālo iepirkumu. Šajā posmā ir identificējams šādas darbības: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ieguldījuma atbilstošās vērtības (IAV) noteikšana (FEA aprēķinu mērķis);</li> <li>▪ FEA aprēķinos papildus ir jāiekļauj IIA ietvaros aprēķinātā ES līdzfinansējuma likme (apjoms) un jāmodelē tās efekts uz pieejamības maksājumu vai gala lietotāju maksas tarifu;</li> <li>▪ Tāpat jāparedz, kādiem nolūkiem ES līdzfinansējums tiktu piesaistīts, vai CAPEX būvniecības izmaksu segšanai, pieejamības maksājumu līdzfinansēšanai (skat. 5.8 sadaļu);</li> <li>▪ Pasūtītājam jāveic arī maksātspējas analīze, kas modelētu pasūtītāja maksātspēju pie dažādiem projekta finansējuma scenārijiem;</li> <li>▪ Šajā fāzē būtu nepieciešams iesaistīt, piemēram, EIB, ja tiktu secināts, ka EIB iesaiste ir nepieciešama</li> </ul>
4. <i>Projekta konkursa dokumentācijas izstrāde</i>	Paralēli FEA tiek izstrādāta iepirkuma dokumentācijas izstrāde, kurā tiek ņemtas vērā arī FEA ietvaros izvirzītās rekomendācijas (piemēram, attiecībā uz risku sadali). Projekta konkursa dokumentācija, līdz ar FEA, ir jāiesniedz apstiprināšanai FM
5. <i>Lēmums par PPP procedūras uzsākšanu</i>	Pēc pozitīva FM apstiprinājuma, balstoties uz FEA rezultātiem, Pasūtītājs pieņem lēmumu par PPP procedūras uzsākšanu
6. <i>Pretendentu pirmskvalifikācija</i>	Liela investīciju apjoma projektiem parasti tiek rīkota pretendentu pirmskvalifikācija. Pirmskvalifikācijas mērķis ir atlasīt 3-5 pretendentu tālākam iepirkuma posmam, kurā tiem būs jāiesniedz detalizētu piedāvājumi
7. <i>Kvalificēto pretendentu atlasīšana</i>	Pretendentu īsā saraksta sastādīšana, tipiski 3-5 pretendenti. Nelielais pretendentu saraksts ir saistīts ar praktiskiem apsvērumiem, (1) vērtēšanas kapacitāte un (2) pretendentu nelietderīgu tēriņu samazināšanu, jo piedāvājumu sagatavošana ir nereti saistīta ar apjomīgu finanšu līdzekļu un laika patēriņu
8. <i>Uzaicinājums iesniegt piedāvājumu</i>	Izvēlētie pretendenti tiek uzaicināti iesniegt detalizētos piedāvājumus. Parasti šajā posmā piedāvājumu iesniegšanai tiek atvēlēts salīdzinoši ilgs laika posms Pasūtītājs aktualizē projekta pieteikumu, kas ataino informāciju par pretendentiem
9. <i>PPP iepirkuma procedūras otrā kārtā (konkursa dialogs)</i>	No atlasītajiem 3-5 pretendentiem, tiek turpinātas pārrunas ar vienu vai diviem pretendentiem, kuri tiek lūgti precizēt tos piedāvājumus un iesniegt galīgo piedāvājumu
10. <i>Labākā piedāvājuma atlase</i>	Konkursa komisija pieņem lēmumu par labākā piedāvājuma izvēli (potenciālais finansējuma saņēmējs zināms)
11. <i>Līgumiska vienošanās par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem</i>	Ar pretendentu panākta vienošanās par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem - risku sadalījumu, maksājumu mehānismu, utt. ( <i>commercial close</i> ).
12. <i>Projekta pieteikums tiek nosūtīts EK</i>	Pasūtītājs (vai privātais partneris, atkarībā no katra konkrētā gadījuma) sagatavo un iesniedz EK KF projekta pieteikumu (balstoties uz PPP procedūras rezultātiem), kurā apraksta plānotā darījuma struktūru, KF līdzfinansējuma ietekmi uz pieejamības maksājumu vai gala lietotāju maksas

	tarifu, u.c. aspektiem.
13. EK lēmums par līdzfinansējuma piešķiršanu	EK lēmums par finansējuma piešķiršanu
14. Līgumiska vienošanās par darījuma finansēšanas nosacījumiem	Līgumiska vienošanās par darījuma finansēšanas nosacījumiem ( <i>financial close</i> )

Rezumējot, **Variantā Nr. 2:**

- Projekta pieteikums EK tiek nosūtīts pēc PPP procedūras ietvaros atlasītā labākā pretendenta piedāvājuma izvēles;
- Pārrunās ar privāto partneri (līdz līgumiskai vienošanās par darījuma finansēšanas nosacījumiem) joprojām nebūs pilnīga skaidrība vai projekts saņems vai nesaņems KF līdzfinansējumu. Lai reaģētu uz šo risku, Pasūtītājs var pretendentiem lūgt sagatavot divas projekta īstenošanas alternatīvas, atkarībā no tā, vai KF līdzfinansējums projektam tiek vai netiek piešķirts. Publiskajam sektoram šādā situācijā būtu jārikojas līdzīgi un jāmodelē situācija, kā turpināt īstenot projektu gadījumā, ja projektam negūst KF atbalstu;
- Ir mazāk sarežģītumu saistībā ar n+2 principa izpildi (atbilstoši šim nosacījumam, līdzfinansējums izlietojums ir jāveic divu gadu laikā pēc attiecīgā ES fondu plānošanas perioda beigām), jo vēl pirms pieteikuma iesniegšanas EK, ar Pretendentu ir panākta vienošanās par darījuma līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem, visas projekta saskaņošanas darbības ir veiktas, tādēļ projekta pieteikuma izskatīšanas laikā var turpināt darbu pie vienošanās panākšanas par finanšu nosacījumiem;
- Variantā Nr. 2 pastāv risks, ka tiks pagarināts vienošanās panākšanas periods par finanšu aspektiem. Liela apjoma infrastruktūras projekta gadījumā laiks starp vienošanās brīdi par līgumiskajiem un tehniskajiem aspektiem un līguma finanšu aspektiem var būt no 4 līdz 6 mēnešiem, un tas var nebūt pietiekoši ilgs EK lēmumam (kas līdz ar projekta pieteikuma apstiprināšanu nacionālajā līmenī var ilgt līdz 8 mēnešiem);
- Kopējais projekta sagatavošanas laiks Variantā Nr.2 var ilgt līdz 39 mēnešiem. Tādēļ ir svarīgi pārliecināties par projekta atbilstību EK prasībām, un jau savlaicīgi iesaistīt gan EK, gan nacionālā līmeņa institūcijas, tā sekmējot projekta atbilstību visu līmeņu prasībām, un novēršot potenciālos sarežģījumus nākotnē.

### 5.10. PVN ietekme hibrīdprojektos

Kā minēts 5.1. sadaļā „KF līdzfinansējuma saņēmējs”, PVN ir būtiska ietekme uz projekta kopējo finansēšanas apjomu. PVN var uzskatīt par attaisnojamiem izdevumiem, ja finansējuma saņēmējs nav tiesīgs saņemt pārmaksātā PVN atmaksu. Piemēram, vispārējā gadījumā pašvaldības nav tiesīgas saņemt PVN atmaksu pildot to pamatfunkcijas, taču publisko pakalpojumu sniedzēji (valstij vai pašvaldībai piederoši uzņēmumi) to ir tiesīgi saņemt.

Vispārējā gadījumā iespēja saņemt PVN atmaksu PPP modeļa projektā ir atkarīga no uzņēmuma (iestādes) saimnieciskās darbības veida.

Īpašu uzmanību nepieciešams pievērst šādiem jautājumiem:

- 1) Ja valsts iestāde (piederīga valstij vai pašvaldībai) veic tai pēc likuma noteiktās funkcijas, tā netiek uzskatīta par PVN maksātāju, tādēļ nevar saņemt PVN nodokļa atmaksu par saņemtajām precēm un pakalpojumiem.

Piemēram, ja viens no šādas iestādes pienākumiem ir nodrošināt valsts garantētos izglītības pasākumus, iestāde nav tiesīga pieprasīt PVN atmaksu par izglītības funkcijas nodrošināšanai iegādātajām precēm un pakalpojumiem.

- 2) Tomēr, ja publiskā iestāde nodarbojas ar saimniecisko darbību (līdzīgi kā privāts uzņēmums) PVN likuma izpratnē tā tiek uzskatīta par PVN maksātāju (iekļauta PVN reģistrā kā PVN maksātājs, un uz to attiecināmas PVN likuma vispārīgās normas). Šajā gadījumā iespējams saņemt PVN atmaksu par visām saimnieciskās darbības aktivitātēm, kuras nav atbrīvotas no nodokļiem (piemēram, vispārējā gadījumā nekustamā īpašuma izīrēšana vai iznomāšana netiek aplikta ar pievienotās vērtības nodokli).

Piemēram, ja valsts iestādei pieder sporta zāle, kurā tiek piedāvātas maksas sporta nodarbības, tai iespējams piemērot PVN atmaksu par šo pakalpojumu sniegšanu (pirms tam veicot katras šādas situācijas analīzi).

- 3) Privātais partneris, kas piedalās PPP projektā ir uzskatāms par PVN maksātāju, ja tas iekļauts PVN reģistrā, tādēļ par saimnieciskās darbības ietvaros veiktajām aktivitātēm uzņēmums ir tiesīgs saņemt PVN atmaksu.
- 4) Turklāt, ja apvienojas vairāki uzņēmumi, lai piedalītos PPP projektā (piemēram, kopuzņēmumā, projekta mērķsabiedrībā), tad apvienības PVN maksātāja statuss ir atkarīgs no tā, vai apvienība atbilst PVN maksātāja statusa iegūšanai izvirzītajām prasībām. Ja apvienību iespējams klasificēt kā PVN nodokļa maksātāju, PVN atmaksu ir iespējama.
- 5) Ja 2.- 4. punktā minētās iestādes un uzņēmumi nav uzskatāmi par PVN maksātājiem, bet atbilstoši Latvijas Republikas likumam „Par uzņēmumu ienākuma nodokli” vispārīgā kārtā uzskatāmi par UIN maksātājiem<sup>25</sup>, neatmaksājams PVN vispārējā gadījumā tiek uzskatīts par izmaksām un tādēļ ir pieskaitāms attiecināmajām izmaksām KF līdzfinansējuma pieteikumā.

PVN jautājumam jāpievērš uzmanība arī projekta beigu fāzē, gadījumā, ja ir iecerēta „bezmaksas” aktīvu nodošana publiskajam partnerim, jo privātajam partnerim par valsts vai pašvaldības iestādei nodotajiem aktīviem, iespējams, būs nepieciešams maksāt arī PVN (piemēram, ja privātais partneris PPP līguma ietvaros uzbūvē bērnudārzu (vai citu objektu, kas drīkst atrasties privātā partnera īpašumā), ko vēlāk nodod pašvaldībai (publiskajam partnerim)).

Savlaicīgi veicot nodokļu ietekmes plānošanu projekta īstenošanā, iespējams izvairīties no negatīvas PVN ietekmes uz apvienoto PPP modeļa projektu, kā arī palielināt saņemtā KF līdzfinansējuma izlietojuma efektivitāti (tā kā līdzfinansējums netiks izmantots PVN maksājumu veikšanai).

Ja KF līdzfinansējums, piemēram, tiktu izmantots kā PPP pieejamības maksājuma segšanai, kur pieejamības maksājuma apmērs būtu atkarīgs no autoceļu izmantojošo automašīnu skaita<sup>26</sup>, tad saskaņā ar Eiropas Kopienu Tiesas (EKT) lēmumu lietā Nr. C-184/00<sup>27</sup>, un ja KF līdzfinansējuma izlietojumu ir iespējams sasaistīt ar konkrētas preces ražošanu vai

<sup>25</sup> 09.02.1995. likums "Par uzņēmumu ienākuma nodokli"

<sup>26</sup> Shadow-toll (angļu val.)

<sup>27</sup> C-184/00 Office des produits wallons ASBL and Belgian State

pakalpojuma sniegšanu (piemēram, šajā gadījumā Pasūtītāja maksājums par *autoceļa pieejamības pakalpojumu* autobraucējiem), tad privātajam partnerim būs jāmaksā PVN par saņemto KF līdzfinansējuma apjomu. Rezultātā saņemtā KF līdzfinansējuma summa samazinās par maksājamā PVN nodokļa apjomu, lai arī uzņēmumam ir tiesības saņemt PVN nodokļa atmaksu.

Atbilstoši LR Ministru kabineta noteikumiem Nr. 952<sup>28</sup> Eiropas Savienības fondu finansējuma saņēmējam ir Valsts ieņēmumu dienestam jāsniedz ziņas par pievienotās vērtības nodokļa iekļaušanu vai neiekļaušanu projekta finansējumā un iekļaušanu vai neiekļaušanu projekta attiecināmajās izmaksās. Atbildīgajai iestādei vai sadarbības iestādei un VID ir pienākums pārbaudīt, vai norādītās izmaksas ir iekļaujamas vai neiekļaujamas KF līdzfinansēta projekta attiecināmajās izmaksās. Pēc pārbaudes, balstoties uz VID atzinumu, atbildīgā iestāde vai sadarbības iestāde pieņem lēmumu par izdevumu iekļaušanu vai neiekļaušanu attiecināmajās izmaksās. Pieņemot lēmumu par izmaksu iekļaušanu KF līdzfinansējuma saņēmējs iesniedz atbildīgajā iestādē vai sadarbības iestādē pārskatu par pievienotās vērtības nodokļa summām, kuras tas pārskata periodā paredz iekļaut projekta attiecināmajās izmaksās, līdz ar to tiek samazināta iespējamība, ka pēc projekta izpildes var rasties neprecizitātes PVN jautājumos.

Lai arī FEA ietvaros, projekta PVN ietekme netiek ņemta vērā, Pasūtītājam tomēr būtu jāveic detalizēti aprēķini savas maksātspējas novērtējums (*affordability analysis*), kas ņem vērā visas nepieciešamās finansēšanas naudas plūsmas ietekmi (t.sk. PVN) uz Pasūtītāja spējām finansēt projektu. PVN jautājums var būt kritisks, jo ir saistīts ar būtiskām izmaksām pasūtītājam<sup>29</sup>.

## 5.11. Hibrīdprojekta darījuma finanšu pievilcības aspekti

PPP projektu finansējums vispārīgā gadījumā sastāv no aizņēmuma un pašu kapitāla, ar lielu aizņēmuma proporciju. Aizņēmumu parasti izsniedz kāda finanšu institūcija (piemēram, SFI - EIB, ERAB, vai komercbankas). Tā kā finanšu institūcijas nodrošina lielāko daļu no projekta kopējā finansējuma, tās pieprasa, lai visas veiktās darbības tiktu precīzi strukturizētas un tiktu veiktas saskaņā ar finanšu institūcijas interesēm. Ja, pēc finanšu institūciju novērtējuma, attiecīgais darījums tiek uzskatīts par riskantu, finansējums var tikt atteikts, vai piedāvāts ar paaugstinātu aizdevuma procentu likmi.

Starptautiskajām finanšu institūcijām - EIB, Ziemeļu Investīciju Banka (ZIB) un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka (ERAB) ir ievērojama pieredze aizdevumu izsniegšanā Latvijas uzņēmumiem un publiskā sektora institūcijām, un, lai noskaidrotu SFI attieksmi pret PPP darījumu finansēšanu Latvijā, mēs esam veikuši šo institūciju pārstāvju ekspertu intervijas<sup>30</sup>. Mēs neveicām detalizētu komercbanku aptauju galvenokārt tādēļ, ka starptautiskās finanšu krīzes ietekmē projektu finansēšanas nosacījumi būtiski pasliktinājās, samazinoties lielāko tirgus spēlētāju aktivitātei ārpus to galvenajiem tirgiem, kā rezultātā šobrīd projektu finansēšanas tirgū PPP darījumu finansējums būtu ievērojami dārgāks, nekā SFI piedāvātais finansējums. Attiecīgi, tieši SFI šobrīd ieņem aizvien nozīmīgāku lomu projektu finansēšanas

<sup>28</sup> 25.08.2009. MK noteikumi Nr.952 „Kārtība, kādā sniedz un pārbauda informāciju par pievienotās vērtības nodokļa piemērošanu Eiropas Savienības struktūrfondu finansēto projektu ietvaros un pieņem lēmumu par pievienotās vērtības nodokļa iekļaušanu projektu attiecināmajās izmaksās”

<sup>29</sup> Šeit un turpmāk ziņojuma ietvaros mēs pieņemam, ka pie termina FEA ir veikta arī maksātspējas analīze

<sup>30</sup> PricewaterhouseCoopers intervijas ar EIB, ZIB un EBRD pārstāvjiem, 2010.gada janvārī, augustā un septembrī,

tirgū gan Centrālās un Austrumeiropas reģionā, gan arī valstīs ar attīstītākiem finanšu tirgiem (piemēram, Lielbritānijā, EIB izsniedza GBP 400 miljonu aizdevumu vienam no lielākajiem valsts PPP projektiem, autoceļa M25 (Londonas apvedceļa) izbūvei un rekonstrukcijai<sup>31</sup>).

### *SFI atbildības prasības*

Visas SFI apstiprināja konceptuālu atbalstu investīciju veikšanai Latvijā, kā arī to atbalstu PPP iepirkuma metodes izmantošanai Latvijā. Vienlaicīgi, SFI izvirza šādus priekšnosacījumus savai dalībai potenciālā PPP projektā:

- *Juridiskā atbildība*, konkrētā darījuma struktūrai ir jābūt pilnībā atbilstoši nacionālajiem un ES tiesību aktiem:
  - IIA analīzei ir jāatbilst visām SFI izvirzītajām prasībām, kur Pasūtītājs pierāda projekta finansiālo dzīvotspēju; un
  - IVN novērtējumam ir jāatbilst SFI izvirzītajām prasībām;
- *Zināmam valsts finansējuma atbalsta apjomam*, risks, ka valsts atbalsta nesāņemšanas vai apjoma dēļ piešķirtais finansējums var tik zaudēts, tādējādi ļaujot nepaaugstināt darījuma puses kredītrisku;
- *Skaidrai un nemainīgai projekta struktūrai*, kas ievērotu EK noteikumus attiecībā uz „nopietnām izmaiņām projekta struktūrā”, kuru pārkāpšanas rezultātā var būt nepieciešams atmaksāt no KF saņemto līdzfinansējumu;
- *Publiskā partnera maksātspēja*, SFI norāda, ka, ņemot vērā starptautiskās finanšu krīzes ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību, SFI pievērsīs pastiprinātu uzmanību Pasūtītāja spējām nodrošināt savu finansiālo saistību izpildi tieši PPP līguma ietvaros.

### *Finansējuma pieejamība*

SFI norāda uz atšķirīgu pieeju finansējuma izsniegšanai atkarībā no darījuma puses, kurai SFI plāno finansējumu piešķirt:

- **Valsts gadījumā** – salīdzinājumam, ja projekts tiktu īstenots tradicionālā iepirkumā un darījumu partneris būtu valsts, tad finansējuma izsniegšanas apjomi būtu visaugstākie (līdz 50% no projekta kopējām izmaksām), kamēr finansējuma izmaksas viszemākās (piemēram, EIB ir norādījusi gatavību izsniegt finansējumu Latvijas valstij par likmi, kas nepārsniedz 1%), skat. Attēlu Nr.8, šīs likmes salīdzinājumu vidējām likmēm ES projektu finansēšanas tirgū). Vienlaicīgi, ir jānorāda, ka projekta īstenošanas efektivitāte visa projekta dzīves ciklā varētu būt zemāka nekā PPP projektā;
- **PPP darījumā** (SFI finansējumu saņemtu privātais partneris) finansējuma apjomi būtu zemāki nekā valsts gadījumā, kur SFI būtu gatavi apsvērt šādus piedāvātā finansējuma apjomus:
  - EIB – aptuveni 300 miljoni eiro (maksimums);
  - ZIB – aptuveni 150 miljoni eiro (maksimums);
  - ERAB – aptuveni 100 miljoni eiro (maksimums).

---

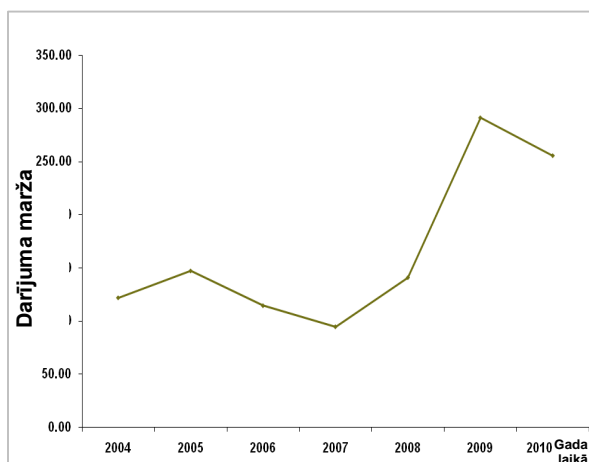
<sup>31</sup> *EIB supports M25 widening project with GBP 400m loan, <http://www.eib.org/projects/press/2009/2009-088-eib-supports-m25-widening-project-with-gbp-400m-loan.htm?lang=en>*

Tāpat SFI, lielākajā daļā gadījumu, būtu spējīgs nodrošināt finansējuma izmaksas ar zemākām procentu likmēm nekā to spētu komercbankas (lai arī ERAB jau šodien strādā ar likmēm, kas ir samērojamas ar komercbanku likmēm).

Vērtējot valsts ekonomisko stāvokli šobrīd, var sagaidīt, ka SFI izvirzītu prasību par valsts garantiju piesaisti projektam.

- **Hibrīdprojektā**, SFI iesaiste būtu tāda pati, kā tradicionālā PPP projekta gadījumā, kur SFI pievērstu pastiprinātu uzmanību ne vien publiskā partnera kredītspējas, bet arī privātā sektora kredītspējas novērtējumam, un tās izsniegtajā aizdevumā būtu pilnībā iekļauts arī valsts risks (kredītreitings).

Attēls Nr.7: Vidējās likmes projektu finansēšanas tirgū ES



Avots: Vidējās likmes projektu finansēšanas tirgū ES, Dealogic Loan analytics, 2010.gada 14.oktobris

### Darījuma likviditātes stiprināšana

Darījuma ietvaros, Pasūtītājs var izvēlēties stiprināt projekta likviditāti, piesaistot projekta uzņēmumam aizdevuma garantiju, kas nodrošina potenciālajiem investoriem darījuma komfortu, ka uzņēmuma grūtību gadījumā, aizdevuma atmaksu nodrošinās garantijas izsniedzējs.

Šādas aizdevuma garantijas transporta un vides jomās nodrošina arī EIB piedāvātie finanšu instrumenti, kā, piemēram:

- **Strukturēto finanšu instruments** (*Structured Finance Facility - SFF*) ir finanšu instruments EK prioritārajiem projektiem ar augstu riska profilu. SFF PPP darījumā var sniegt šādu atbalstu:
  - Primārais aizdevums un garantijas;
  - Subordinētais aizdevums (pakārtotās saistības) un garantijas.
- **Aizdevuma garantiju instruments TEN-T projektiem** (*Loan Guarantee Instrument for trans-European transport network projects- LGTT*), EIB garantija subordinētajam aizdevumam (kā likviditātes instruments), kas ļauj privātajam sektoram mobilizēt ievērojamu kapitālu no komercbankām (primārajam aizdevumam) lielo projektu īstenošanai. LGTT iesaistes process ir norādīts Pielikumā Nr.4.



### *Finansētāju prasības attiecībā uz PPP darījuma struktūru*

Pasūtītājam jau projekta strukturizēšanas fāzē būtu nepieciešams novērst nepieciešamību mainīt projekta struktūru, plānojot šādus aspektus:

- *Stabila naudas plūsma*, kas nebūtu jutīga pret ārējiem faktoriem, spēja nodot paaugstinātu izmaksu risku privātajam partnerim;
- *Piemērota aizņēmumu struktūra* (summa, veids un atmaksas grafiks). Naudas plūsmai ir jābūt pietiekamai, lai uzņēmums spētu pildīt aizņēmuma atmaksas plānu paredzētajā laikā;
- *Precīzi definēti riski*, kurus uzņemas katra no iesaistītajām pusēm un, katrai pusei jāuzņemas tikai tie riski, kurus tā ir spējīga vissekmīgāk pārvaldīt;
- *Zaudējumu nodrošinājuma* vai trešo pušu atbalsta esamība (piemēram, tiešie līgumi);
- *Pakalpojuma līgums* ar saprotamu un tiešu struktūru.

SFI norādīja, ka līgumiskajām attiecībām un saistīto risku sadalījumam PPP līgumā vajadzētu atbilst citu, jau noslēgto, PPP darījumu precedentiem citviet ES, un jebkuru aspektu nobīde no ierastajiem „tirgus” nosacījumiem apgrūtinātu projekta finansēšanu, vai pat padarītu to par neiespējamu. Tādejādi finansētāji PPP līgumā vēlētos redzēt „standarta” risinājumus finansētāju aizsardzībai, piemēram:

- *Kompensācijas par līguma attiecību pārtraukšanu* (pamatojoties uz aktīva patieso vērtību);
  - Attiecībā uz nepārvaramas varas notikumiem (tie ir noteikumi vai apstākļi, kurus PPP projekta mērķsabiedrībai nav iespējams kontrolēt), kur šādu notikumu vai apstākļu iestāšanās rezultātā (piemēram, stihiska nelaime utt.), kad PPP projekta mērķsabiedrība nespēj sniegt līgumā atrunātos pakalpojumus, tas varētu tikt saprātīgi atbrīvots no līgumsoda, kā rezultātā netiktu samazināts pieejamības maksājums.
- *Finansētāja tiesības nomainīt PPP projekta mērķsabiedrību* vai tā apakšuzņēmēju(s), pirms PPP projekta mērķsabiedrībai tiek uzteikts līgums sakarā ar apakšuzņēmēja(u) darbības neatbilstību līguma prasībām. Šāds risinājums nodrošina iespēju PPP projekta mērķsabiedrībai turpināt PPP līguma izpildi atbilstoši sākotnēji noslēgtajiem līguma nosacījumiem, neskatoties uz sākotnējo apakšuzņēmēju nespēju pildīt saistības, ja šāda situācija rodas.
- *Adekvātai un samērīgai risku sadalei PPP līgumā* – SFI uzsver, ka risku pārdalei projektā jāatbilst ierastajai industrijas praksei, kuras pamatprincips ir, ka pusēm jābūt atbildīgām par tiem projekta riskiem, kurus tās var labāk kontrolēt un samazināt.

Parasti PPP līgumos, kur risks tiek pārņemts uz PPP projekta mērķsabiedrību, finansētāji var vēlēties saņemt papildus garantijas no PPP projekta mērķsabiedrības un tā apakšuzņēmējiem (piemēram, līguma izpildes ķīla, vienošanās par iepriekš norunātu zaudējumu apjomu, utt.). Zemāk esam norādījuši SFI redzējumu par pieeju atsevišķu risku sadalei potenciālajā PPP darījumā:

- *Būvniecības risks*: atbilstoši standarta PPP līguma risinājumam finansētāji pieņem, ka PPP projekta mērķsabiedrība uzņemsies būvniecības risku (termiņu kavēšana, izmaksu neatbilstība budžetam utt.). PPP projekta mērķsabiedrība, savukārt, slēgtu fiksētas cenas līgumu ar apakšuzņēmēju(iem), kur atbildība tiks nodrošināta, slēdzot līgumu, kas sniedz garantijas PPP projekta mērķsabiedrībai (piemēram, līguma izpildes garantija);




- *Uzturēšanas/apsaimniekošanas risks:* finansētāji pieņem, ka, kamēr starp PPP projekta mērķsabiedrību un uzturēšanas un apsaimniekošanas darbu apakšuzņēmēju būs spēkā fiksētas cenas līgums ar atbilstošām garantijām PPP projekta mērķsabiedrībai, atbildība par kapitālās uzturēšanas darbiem var palikt gan apakšuzņēmēja līmenī, gan arī pašas PPP projekta mērķsabiedrības līmenī. Gadījumā, ja atbildība šajā jomā paliks PPP projekta mērķsabiedrības līmenī, tad finansētāji varētu izvirzīt prasības attiecībā uz naudas plūsmas rezervēm, lai uzņēmums spētu finansēt gan plānotus, gan neplānotus darbus;
- *Pakalpojuma snieguma kvalitātes risks:* finansētāji norāda, ka pieejamības maksājuma struktūra, ar kuras palīdzību PPP projekta mērķsabiedrībā tiek izvirzīti pakalpojuma sniegšanas kvalitātes stimuli, ir adekvāta, un vienlaicīgi SFI sagaidītu, ka maksāšanas mehānisms atbilstu industrijas praksei, būtu prasmīgi definēts, godīgs un caurspīdīgs.

## 6. Ārvalstu pieredzes izvērtējums

Kā jau tika minēts pētījuma sākumā, šobrīd ES pastāv visai neliels hibrīdprojektu projektu skaits. Šīs nodaļas mērķis ir aplūkot atsevišķus šādus projektus un mēs esam veikuši šādu projektu izvērtējumu:

- Transporta jomā:
  - *Perpignan-Figueras* ātrvilciena dzelzceļa savienojuma projekts starp Franciju un Spāniju;
  - Ātrgaitas automaģistrāle A5 Vācijā;
  - Atēnu lidostas modernizācija.
  
- Vides jomā:
  - Mariboras (Slovēnija) ūdenssaimniecības projekts;
  - Dublinas (Īrija) notekūdeņu attīrīšanas projekts;
  - M1/N1 *Dundalk* (Īrija) apvedceļš.

## Projekts 1 „Perpignan-Figueras ātrvilciena dzelzeļa savienojums” starp Franciju un Spāniju”

<p><i>Projekta mērķis</i></p>	<p>Uzbūvēt jaunu 44,4 km dzelzceļa savienojumu starp Spāniju un Franciju, iekļaujot Spāniju kopējā Eiropas dzelzceļa sistēmā. <i>Perpignan-Figueras</i> pārēja atvieglotu kravas transporta mobilitāti, saīsinot sākotnēji nepieciešamo laiku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kravas pārvadājumiem par 10 stundām, kas ļautu transportēt par 4,2 miljoniem tonnu kravas vairāk gadā); un</li> <li>- pasažieru pārvadājumiem par 22 stundas, kas ik gadu ļautu pārvadāt par 2,6 – 3,5 miljoniem pasažieriem vairāk.</li> </ul> <p><i>Attēls Nr. 8: Perpignan-Figueras savienojuma novietojums kartē</i></p> 
<p><i>Iepirkuma procedūra</i></p>	<p>Koncesijas līgums. Privātais partneris tika noteikts starpvalstu (Spānijas un Francijas) savstarpējo koordinētas iepirkuma procedūras ietvaros (atbilstoši EK Direktīvai 93/97). Tika noslēgts līgums (BOT) uz 50 gadiem, kur koncesionārs nodrošina infrastruktūras būvniecību un apsaimniekošanu. Pēc 50 gadiem (5 gadu būvniecības un 45 gadu ekspluatācijas) aktīvu īpašumtiesības tiks nodotas publiskajam sektoram.</p>
<p><i>PPP mērķsabiedrība</i></p>	<p>Projekta mērķsabiedrību veido Francijas uzņēmums <i>Eiffage</i> (50%) un Spānijas uzņēmums <i>ACS Dragados</i> (50%).</p>
<p><i>Finansēšanas struktūra</i></p>	<p>Kopējās projekta izmaksas sastādīja EUR 1100 miljonus, tās veidoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 45% Francijas un Spānijas valdības (50/50) finansējums;</li> <li>▪ 40% komercbankas;</li> <li>▪ 5% ES līdzfinansējums (TEN-T);</li> <li>▪ 10% koncesionāru pašu kapitāls.</li> </ul>
<p><i>Starptautiskajām finanšu institūciju iesaiste</i></p>	<p>Netika piesaistītas.</p>
<p><i>Projekta pieteikums ES līdzfinansējumam</i></p>	<p>Projekta pieteikums ES līdzfinansējumam tika nosūtīts pēc iepirkuma procedūras beigām.</p>
<p><i>ES līdzfinansējuma apjoms</i></p>	<p>TEN-T finanšu instruments augstākās prioritātes projektiem, 5% no kopējām CAPEX.</p>

<i>PPP darījuma īpašības un risku sadale</i>	Lielāko daļu risku (t.sk. satiksmes risku) uzņemas privātais sektors. Šis projekts tiek uzskatīts kā paaugstināta riska projekts (dēļ būtiskā satiksmes riska), un valsts šim riskam nesniedz garantijas.
<i>Tarifu noteikšana</i>	Privātais partneris iekasē publiskā partnera noteiktu indeksētu maksu, kā nodevu par dzelzceļa satiksmes nodrošināšanu. Šīs maksas maksimālā summa tika noteikta līgumā.
<i>Projekta patreizējais statuss</i>	Projekts tiek īstenots.

#### **legūtā pieredze**

- Veiksmīga starpvalstu sadarbība pārrobežu projekta īstenošanā;
- Liela apjoma projekts, kā daļa no Eiropas dzelzceļu tīkla apvienošanas plāna;
- Pirmais projekts, kurā automaģistrāles koncesijas modelis tiek piemērots dzelzceļam.

## Projekts 2 „Ātrgaitas automaģistrāle A5 Vācijā”

<p><i>Projekta mērķis</i></p>	<p>Izbūvēt un rekonstruēt 59,8 km autoceļu (<i>Malsch-Offenburg</i> posmā), no tiem 40 km jauna ceļa būvniecība un 20 km ceļa rekonstrukcija, kas spētu nodrošināt satiksmi 67 tūkstošiem automaģiņu dienā.</p> <div data-bbox="509 373 950 701"> </div> <p style="text-align: right;"><i>Attēls Nr.9: A5 automaģistrāle</i></p>
<p><i>Iepirkuma procedūra</i></p>	<p>Vācijas PPP likuma ietvaros sarunu procedūrā tika noslēgts 30 gadu koncesijas (DBFO) līgums. Konkurssā pieteikumus iesūtīja 7 pretendenti un 4 pretendenti (konsorģiji) tika aicināti iesniegt detalizētos piedāvājumus, un 3 tos arī iesniedza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Bilfinger Berger/Laing</i>;</li> <li>▪ <i>Eurovia</i>;</li> <li>▪ <i>KONFAM</i>.</li> </ul> <p>Kopumā iepirkuma procedūra ilga no 2005.gada 14. decembra līdz 2009. gada 30. martam, kad tika noslēgts finanģu līgums ar <i>EUROVIA</i> konsorģiju, kas atbilstoģi līgumam izveidoģa mērģsabiedrģbu „<i>Via Solutions Südwest</i>.”</p>
<p><i>PPP mērģsabiedrģba</i></p>	<p>PPP projekta mērģsabiedrģba „<i>Via Solutions Südwest</i>” veido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Vinci Concessions</i> – 50%;</li> <li>▪ <i>Meridiam Infrastructure</i> – 37,5%; <i>Kirchhoff</i> (<i>Strabag</i> meitas uzģģmums) – 12,5%.</li> </ul>
<p><i>Finansēģanas struktūra</i></p>	<p>Kopumā projekta īģstenoģanai nepiecieģami EUR 600 miljoni, no kuriem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EUR 110 miljoni paģu kapitāla un subordinētģ kapitāla;</li> <li>▪ EUR 400 miljoni banku aizģdevumi ar maksimģlo termiģu 28,5 gadi, ieskaitot, <ul style="list-style-type: none"> <li>- EUR 200 milj. no četrģm komercbankģm (<i>BBVA</i>, <i>Santander</i>, <i>KBC</i>, <i>NIBC</i>) un</li> <li>- EUR 200 milj. no EIB (lietoģot LGTT mehģnģismu), iesk. LGTT garantģja EUR 25 milģonu apmērģ iespējamģm naudas plģsmu svģrstģbģm.</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Starptautģsko finanģu institģģģju iesaģste</i></p>	<p>Pieteģkumu EIB LGTT garantģjas saģģemģšanai, privģtais partnerģs iesniedza pēc PPP lģģuma noslēģģģanas.</p>
<p><i>Projekta pieteģkums KF lģģzfinansģjumam</i></p>	<p>n/a</p>
<p><i>ES lģģzfinansģjums</i></p>	<p>Netģka piesaģģģģģts</p>

<i>Riska sadale</i>	<p>Mērķsabiedrība uzņēms šādus riskus:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ būvniecības risks;</li><li>▪ pieejamības risks;</li><li>▪ pieprasījuma risks.</li></ul> <p>Ekonomiskās krīzes radīto satricinājumu dēļ, EIB izsniegtā LGTT garantija nodrošināja pieprasījuma riska noseģšanu, tā veicot darījuma pievilcību finansētājiem.</p>
<i>Tarifu noteikšana</i>	<p>Projektam nepieciešamā naudas plūsma tiek nodrošināta ar ceļa lietošanas nodevu palīdzību, kuras minimālais apjoms ir noteikts koncesijas līgumā.</p>
<i>Projekta patreizējais statuss</i>	<p>Projekts tiek īstenots.</p>

**iegūtā pieredze**

- Projektam tika izveidota stabila finansēšanas shēma, izmantots subordinētais finansējuma kapitāls, kā arī LGTT garantija, kā rezultātā tika samazinātas kopējās darījuma izmaksas un panākti labvēlīgāki finansējuma nosacījumi.

### Projekts 3 „Atēnu lidostas modernizācija”

<p><i>Projekta mērķis</i></p>	<p>Jaunas starptautiskas lidostas attīstība Atēnās, kur PPP projekta mērķsabiedrībai nepieciešams to projektēt, būvēt, finansēt, pārvaldīt un attīstīt.</p>  <p><i>Attēls Nr.10: Atēnu starptautiskā lidosta</i></p>
<p><i>Iepirkuma procedūra</i></p>	<p>Atbilstoši starptautiskajam konkursam, kas tika organizēts atbilstoši Grieķijas tiesību aktam Nr. 2338/95, koncesijas līguma tiesības tika piešķirtas Vācijas uzņēmumam <i>HOCHTIEF Aktiengesellschaft</i>, līgums tika parakstīts 1995.gada 31.jūlijā.</p>
<p><i>PPP mērķsabiedrība</i></p>	<p>Ar koncesijas līgumu tika izveidots lidostas attīstības uzņēmums „<i>Diethnis Aerolimenas Athinon A.E.</i>” (<i>AIA</i>), kuru veidoja Grieķijas valsts (55%) un <i>Hochtief</i> veidotais konsorcijs (45%), ko veidoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>HOCHTIEF AirPort GmbH</i>: 26,545%</li> <li>▪ <i>HOCHTIEF AirPort Capital GmbH</i>: 13,33%</li> <li>▪ <i>Horizon Air Investments S.A.</i>: 5%</li> <li>▪ <i>Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH (FASP)</i>: 0,125%</li> </ul> <p>Struktūra deva iespēju piesaistīt privāto finansējumu, saglabājot valsts ietekmi lidostas vadībā.</p>
<p><i>Finansēšanas struktūra</i></p>	<p>Kopējās projekta finansējums sastādīja EUR 2109 miljonus, kuru veidoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 47% EIB aizdevums;</li> <li>▪ 15% komercbanku aizdevums;</li> <li>▪ 12% Grieķijas lidostu attīstības fonda ieguldījums;</li> <li>▪ 11% Kohēzijas fonds;</li> <li>▪ 7 % Grieķijas valdības finansējums;</li> <li>▪ 8% privātā partnera pašu kapitāls.</li> </ul>
<p><i>Starptautiskajām finanšu institūciju iesaiste</i></p>	<p>Pieteikumu EIB finansējumam iesniedza pēc koncesijas līguma noslēgšanas (commercial close). EIB apstiprināja finansējumu EUR 992 miljonu apmērā.</p>

<i>Projekta pieteikums KF līdzfinansējumam</i>	<p>Projekta ieteikums ES līdzfinansējuma saņemšanai tika iesniegts tikai pēc līguma noslēgšanas (financial close), kas nozīmēja, ka ES līdzfinansējuma apjoms nebija skaidri zināms, un publiskajam partnerim bija jāsniedz garantijas par šo summu. Šāda vienošanās paredzēja, ka gadījumā, ja ES līdzfinansējuma apjoms būtu mazāks, nekā tika atrunāts līgumā, publiskajam partnerim būtu jāsedz šīs finansējuma iztrūkums.</p> <p>Koncesijas līgumā tika paredzēts ES līdzfinansējums EUR 400 miljonu apmērā, taču Grieķijas valdība saņēma tikai EUR 250 miljonus, kā rezultātā publiskajam sektoram pēc līguma bija nepieciešams projektā ieguldīt vēl papildus EUR 150 miljonus.</p>
<i>KF līdzfinansējums</i>	<p>EUR 250 miljoni, vēlāk tika samazināti vēl par EUR 12,7 miljoniem, jo Pasūtītājs nebija ievērojis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ KF attiecināmo izmaksu aprēķina nosacījumus;</li> <li>▪ Publicitātes un informatīvā nodrošinājuma norādes.</li> </ul> <p>Ņemot vērā, ka koncesijas līguma ietvaros Pasūtītājs bija garantējis ES līdzfinansējuma līmeni, tas nozīmē, ka Pasūtītājam EUR 12,7 miljoni bija jānodrošina no saviem līdzekļiem.</p>
<i>PPP līgums</i>	<p>Koncesijas (BOOT) līgums ar privāto sektoru, kurš pēc līguma termiņa beigām nodos lidostu publiskajam sektoram (25 gadi).</p>
<i>Riska sadale</i>	<p>Lielāko daļu risku uzņēmās privātais partneris:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Būvniecības;</li> <li>▪ Pieprasījuma (piesaistīto lidsabiedrību apjoms);</li> <li>▪ Pieejamības.</li> </ul> <p>Publiskā sektora būtiskākais risks - ES līdzfinansējuma piesaistes risks.</p>
<i>Tarifu noteikšana</i>	<p>Privātajam partnerim tika dotas tiesības noteikt tarifus, ievērojot noteikto minimumu, lai gada peļņa no kapitāla būtu 15%, kā arī tas spētu finansēt ekspluatācijas izdevumus, aktīvu nolietojumu un procentu maksājumus. Šādi tika samazināts darbības risks, būvniecības risks un potenciāli arī vispārējie projekta riski.</p>
<i>Projekta patreizējais statuss</i>	<p>Projekts tiek īstenots.</p>

#### **legūtā pieredze**

- Koncesionāru uzņēmuma vadību nodrošināja publiskais sektors, kas ļāva mazināt sabiedrības negatīvo viedokli par publisko funkciju deleģēšanu privātajam sektoram;
- Nepieciešamība izvērtēt KF līdzfinansējuma piesaisti jau agrīna projekta stadijā, un ievērot visas KF saistītas prasības.



## Projekts 4 „Mariboras (Slovēnija) ūdenssaimniecības projekts”

<p><i>Projekta mērķis</i></p>	<p>Ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstībā Mariboras pilsētā, Slovēnijā. Projekts sastāvēja no 2 komponentēm:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ūdenskrātuves izveide; un</li> <li>▪ attīrīšanas iekārtas.</li> </ul>  <p><i>Attēls Nr.11: Mariboras ūdenssaimniecības uzņēmums</i></p>
<p><i>Iepirkuma procedūra</i></p>	<p>Iepirkuma procedūra par Mariboras ūdenssaimniecības projekta būvniecību, finansēšanu un apsaimniekošanu, kas paredzēja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ūdenskrātuves projektēšanu un būvniecību (DB) (1. komponente);</li> <li>▪ notekūdeņu attīrīšanas iekārtu projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un apsaimniekošanu (DBFO) (2.komponente).</li> </ul> <p>Abu komponentešu īstenošanai tika izvēlēts viens pretendents.</p>
<p><i>PPP līgums</i></p>	<p>Koncesijas līgums uz 22 gadiem par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.komponentes projektēšanu un būvniecību; un</li> <li>▪ 2.komponentes projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un apsaimniekošanu.</li> </ul> <p>Pēc līguma termiņa beigām koncesijas aktīvu īpašumtiesības tiks nodotas Pasūtītājam.</p>
<p><i>PPP mērķsabiedrība</i></p>	<p>Projekta īstenošanai tika izveidots projekta mērķsabiedrība <i>Aquasystems</i>, kuru veidoja 6 dalībnieki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Petrol d. d.</i> (Slovēnija), 26%</li> <li>▪ <i>Suez Environnement</i> (Francija), 20,86%</li> <li>▪ <i>Aquanet GmbH</i> (Austrija), 20,86%</li> <li>▪ <i>Degremont S.A.</i> (Francija), 19,46%</li> <li>▪ <i>Porr Infrastruktur GmbH</i> (Austrija), 10,00%</li> <li>▪ <i>Styrcon GmbH</i> (Austrija), 2,81 %</li> </ul>

<i>Finansēšanas struktūra</i>	<p>Kopējās ūdenssaimniecības attīstības projekta izmaksas bija EUR 49,7 miljoni, kurus veidoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>1.komponentes īstenošanai</i> - ūdenskrātuves projektēšana un būvniecība, EUR 6,5 miljoni, ko pilnībā sedza ES līdzfinansējums;</li> <li>▪ <i>2.komponentes īstenošanai</i> - notekūdeņu attīrīšanas iekārtu projektēšana, būvniecība, finansēšana un apsaimniekošana, EUR 43,7 miljoni kuras tika segtas ar kapitāla instrumentiem, primāro aizdevumu no ERAB un komercbankām, akcionāru aizdevumiem: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akcionāru pašu kapitāls: EUR 4 milj. pašu kapitāls un EUR 7,4 milj.; subordinētais aizdevums;</li> <li>- Primārais aizdevumi: EUR 28,1 miljoni no ERAB un EUR 4,2 milj. citi privātie investori.</li> </ul> </li> </ul>
<i>Starptautiskajām finanšu institūciju iesaiste</i>	Pieteikumu ERAB finansējumam iesniedza pirms koncesijas līguma noslēgšanas. Projekta starptautiskais iepirkuma process tika organizēts ar ERAB palīdzību.
<i>Projekta pieteikums ES līdzfinansējumam</i>	<p>Projekta pieteikums ES (ERAF) līdzfinansējuma saņemšanai tika iesniegts pēc līguma parakstīšanas ar pretendentu un paredzēja finansēt tikai projekta 1.komponenti (ūdenskrātuvi).</p> <p>EK apstiprināja projektu pieteikumu, un piesaistītais ES līdzfinansējums (EUR 6,5 miljoni) bija pietiekams, lai finansētu 1.komponentes projektēšanu un būvniecību.</p>
<i>ES līdzfinansējuma apjoms</i>	EUR 6,5 miljoni
<i>Riska sadale</i>	<p>Privātajam partnerim tika nodoti šādi riski:</p> <p>1.komponentē – projektēšanas un būvniecības risks;</p> <p>2.komponentē – projektēšanas, būvniecības, apsaimniekošanas un pakalpojuma pieejamības (kvalitātes) risks.</p>
<i>Tarifu noteikšana</i>	Maksājumu tarifus nosaka pašvaldība.
<i>Projekta patreizējais statuss</i>	Projekts tiek īstenots.

#### **legūtā pieredze**

- Projekts tiek uzskatīts par publiskā un privātā sektora sadarbības labākās prakses piemēru, kā ES (ERAF) līdzfinansējums var tikt iesaistīts koncesijas līguma izpildē.

## Projekts 5 „Dublinas (Īrija) reģiona notekūdeņu shēma / Dublin Bay Project”


<p><i>Projekta mērķis</i></p>	<p>Dublinas pašvaldības īstenotā notekūdeņu infrastruktūras attīstības projekta galvenais mērķis bija jaunu notekūdeņu attīrīšanas infrastruktūras izveide. Projekta īstenošanā tika izmantotas inovatīvas metodes, piemēram:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ūdens attīrīšanas blakusproduktus pārvērst par granulām un izmantot kā mēslojumu lauksaimniecībā;</li> <li>▪ Biogāzes izmantošana infrastruktūras elektroenerģijas nodrošināšanai;</li> <li>▪ u.c. metodes, kas samazina slodzi uz apkārtējo vidi.</li> </ul>  <p><i>Attēls Nr.12: Dublinas ūdenssaimniecības uzņēmums</i></p>
<p><i>Iepirkuma procedūra</i></p>	<p>PPP (DBO) līgums par notekūdeņu iekārtu un saistītās infrastruktūras projektēšanu, būvēšanu un apsaimniekošanu.</p>
<p><i>PPP līgums</i></p>	<p>Koncesijas (DBO) līgums uz 20 gadiem. Pēc līguma termiņa beigām paredzēts, ka projekta aktīvus privātais uzņēmējs nodos publiskajam partnerim.</p>
<p><i>Finanšu struktūra</i></p>	<p>Kopējās projekta izmaksas sastādīja EUR 265 miljoni, kuras veidoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EUR 133 miljoni KF līdzfinansējums;</li> <li>▪ EUR 132 miljoni privātais finansējums.</li> </ul> <p>Privātā partnera naudas plūsma sastāv no samaksas no gala lietotājiem.</p>
<p><i>Starptautiskajām finanšu institūciju iesaiste</i></p>	<p>Netika piesaistītas.</p>
<p><i>Projekta pieteikums ES līdzfinansējumam</i></p>	<p>Projekta pieteikums KF līdzfinansējumam tika nosūtīts pēc iepirkuma procedūras beigām.</p>
<p><i>ES līdzfinansējuma apjoms</i></p>	<p>80% no kopējām attiecināmajām izmaksām (EUR 168 miljoni) vai 50% no projekta kopējām izmaksām.</p>
<p><i>PPP projekta mērķsabiedrība</i></p>	<p>Pierse Contracting Ltd.</p>
<p><i>Riska sadale</i></p>	<p>Principiāli risks ir piešķirts privātajam sektoram, jo tas sedz uzturēšanas un darbības izmaksas.</p>

<i>Tarifu noteikšana</i>	Tarifus nosaka pašvaldība, nodrošinot, lai tarifs segtu privātā partnera izdevumus.
<i>Projekta patreizējais statuss</i>	Projekts tiek īstenots.

**iegūtā pieredze**

- Projektā privātais partneris nodrošināja jaunāko tehnoloģiju izmantošanu, kas ļāva projektam radīt jaunu ieņēmumu avotus;
- Projekts atkarīgs no publiskā finansējuma subsīdijām, lai finansētu deficītu starp darbības izdevumiem un tarifu ieņēmumiem.

## Projekts 6 „M1/N1 Dundalk apvedceļš, Īrijā”

<p><i>Projekta mērķis</i></p>	<p>Projekts sastāvēja no divām komponentēm:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Drogheda</i> apvedceļš (21,5 km), kas tika būvēts tradicionālā iepirkuma procesa ietvaros ar KF līdzfinansējumu;</li> <li>▪ 30 gadu koncesijas līgums par: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Dundalk</i> apvedceļš: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jauna ceļa posma (11 km) projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un uzturēšanu;</li> <li>- Piebraucamo ceļu (7 km) būvniecību;</li> </ul> </li> <li>○ Autoceļu uzturēšana un apsaimniekošana<sup>32</sup>, 43 km, ieskaitot <i>Drogheda</i> apvedceļa uzturēšanu (21,5km).</li> </ul> </li> </ul>  <p><i>Attēls Nr.13: M1/N1 Dundalk apvedceļš</i></p>
<p><i>Iepirkuma procedūra</i></p>	<p>Šis projekts kļuva par PPP hibrīdprojektu, apvienojot abas komponentes uzturēšana un apsaimniekošanas līgumā, no kurām vienā <i>Drogheda</i> apvedceļš tika būvēts iepriekš, tradicionālā iepirkuma procedūras ietvaros.</p>
<p><i>PPP līgums</i></p>	<p>Koncesijas (DBFO) līgums uz 30 gadiem, kur privātais partneris apņēma projektēt, būvēt, finansēt, apsaimniekot un uzturēt apvedceļu. Projekta naudas plūsmu veido ieņēmumi no gala lietotājiem.</p>
<p><i>PPP projekta mērķsabiedrība</i></p>	<p>PPP projekta mērķsabiedrība <i>Celtic Roads Group (Dundalk) Ltd.</i>, kuras sastāvā ietilpst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Dragados Concesiones de Infraestructuras SA</i> (Spānija);</li> <li>▪ <i>Edmund Nuttall Ltd</i> (Lielbritānija);</li> <li>▪ <i>Ascon Contractors Ltd</i> (Īrija);</li> <li>▪ <i>NTR plc</i> (Īrija).</li> </ul>
<p><i>Finansēšanas struktūra</i></p>	<p><i>Drogheda</i> apvedceļa kopējais finansējums sastādīja EUR 246 miljonus, kurus veidoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 75% - EUR 185 miljoni – Pasūtītāja finansējums;</li> <li>▪ 25% - EUR 61 miljons – KF.</li> </ul> <p><i>Dundalka</i> apvedceļš – kopējās projekta izmaksas – EUR 340 miljoni.</p>
<p><i>Starptautiskajām finanšu institūciju iesaiste</i></p>	<p>Netika piesaistītas.</p>

<sup>32</sup> *Uzturēšanas un apsaimniekošanas līgums (operations & maintenance – no angļu val.)*

<i>Projekta pieteikums ES līdzfinansējumam</i>	Projekta pieteikums ES līdzfinansējumam <i>Dundalk</i> apvedceļa projektam tika iesniegts pēc <i>Dundalk</i> apvedceļa koncesijas līguma noslēgšanas.
<i>ES līdzfinansējuma apjoms</i>	25% no <i>Drogheda</i> apvedceļa projekta izmaksām finansēja KF.
<i>PPP īpašības</i>	Privātais sektors līguma ietvaros apņēms projektēt, būvēt, finansēt, apsaimniekot un uzturēt apvedceļu. Naudas plūsmu veido ieņēmumi no gala lietotājiem.
<i>Riska sadale</i>	Privātais sektors uzņēms: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Būvniecības risku;</li> <li>▪ Pieprasījuma risku;</li> <li>▪ Pieejamības risku</li> </ul>
<i>Tarifu noteikšana</i>	Ceļu nodevas apmēru nosaka publiskais sektors
<i>Projekta patreizējais statuss</i>	Projekts tiek īstenots.

#### **legūtā pieredze**

- Jaunizveidoto infrastruktūru nodeva ekspluatācijā četrus mēnešus pirms līgumā noteiktā termiņa;
- Projekts iekļāvās plānotajā budžetā;
- Projektam ir maza fiskālā ietekme uz publisko budžetu (naudas plūsmu veido ieņēmumi no gala lietotājiem).

## 7. Hibrīdprojektu izmantošanas izvērtējums Latvijā

Latvija sekmīgi izmanto ES finanšu atbalstu jau kopš 2000.gada, kad Latvija uzsāka virzību, lai pievienotos ES, izmantojot ES pirmsiestāšanās finanšu instrumentus ISPA un Phare.

Kopš iestāšanās ES, Latvijai kļuvis pieejams arī ES budžeta finansējums ES kopējās politikas mērķu īstenošanai, kur šis budžets ir sadalīts daudzgadu budžeta plānošanas periodos:

- *2000-2006.gadu finanšu perspektīva*, kurā Latvija tika iekļauta 2004. gadā, līdz ar pievienošanās ES;
- *2007-2013. gadu finanšu perspektīva*, kuras izstrādē Latvija jau pilntiesīgi piedalījās;
- *2014-2020.gadu finanšu perspektīva*, pie kura plānošanas EK un Latvija vēl tikai uzsāk aktivitātes.

Kopējais ES līdzfinansējums līdz šim ir bijis pieejams izmantojot šādus ES fondus:

- Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF);
- Eiropas Sociālais fonds (ESF);
- Eiropas Lauksaimniecības virzības un garantiju fonds (ELVGF);
- Zivsaimniecības vadības finansēšanas instruments (ZVFI);
- Kohēzijas fonds (KF);
- Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA);
- Eiropas zivsaimniecības fonds (EZS).

Ņemot vērā KF būtisko īpatsvaru kopējā ES piešķirumā Latvijai 2007.-2013. gada ES fondu plānošanas periodā, daļas no šo līdzekļu aizvietošanu ar privātajiem līdzekļiem varētu teorētiski nozīmēt iespējas īstenot vairāk investīciju projektu. Šīs nodaļas mērķis ir izvērtēt Darbības programmās iekļautos KF projektus, lai noskaidrotu, vai tos varētu potenciāli īstenot arī hibrīdprojekta formā.

Šo nodaļu mēs esam strukturējuši šādi:

- Izvirzījuši kritērijus, kuriem jāatbilst sekmīgam PPP projektam, lai tas spētu ģenerēt ievērojamu privātā sektora interesi par projektu;
- Projektu atbilstības novērtējums:
  - 2004.- 2006.gadu finanšu perspektīvā; un
  - 2007.- 2013.gadu finanšu perspektīvā.

### 7.1. Darījuma atbilstības aspekti

Iepriekšējās nodaļās jau tika apskatīti kritēriji, kuriem potenciālajam PPP projektam būtu jāatbilst, lai tas spētu ģenerēt ievērojamu privātā sektora interesi par projektu. Kā būtiskākie no tiem ir:

- **projekta apjoms ir virs EUR 20 miljoniem** (lai arī nepastāv īpašas robežvērtības, pie kuras PPP projekts tiek uzskatīts par pievilcīgu investoriem, starptautiski tiek uzskatīts, ka potenciāli projekts ar kapitālo izdevumu apjomu aptuveni EUR 20 miljonu vērtībā ir projekts, kurš radītu pretendentu interesi piedalīties projekta iepirkuma procedūrā, kā arī

ļautu projektā nodrošināt pozitīvu IAV). Atbilstoši mūsu sarunām ar starptautiskajiem projektu attīstītājiem, minimālais PPP projekta kapitālo izdevumu apjoms to dalībai iepirkumu procedūrā būtu virs EUR 50 miljoniem, bet tuvāk EUR 100 miljoniem (īpaši transporta sektorā)<sup>33</sup>;

- **projekta ietvaros tiek nodrošināta stabila naudas plūsma** no pasūtītāja maksātājiem pieejamības maksājumiem (stabilas naudas plūsmas pamatā – Pasūtītāja maksātspējas risks) vai pakalpojuma gala lietotājiem.

---

<sup>33</sup> PricewaterhouseCoopers intervijas ar Hochtief, Vinci, Bouygues 2010.gada janvāri, kur attīstītāji norādīja, ka minimālais projekta CAPEX to interesei piedalīties projekta iepirkuma procedūrā Latvijā būtu zem EUR 100 miljoniem



## 7.2. 2004 – 2006.gada finanšu perspektīvas izvērtējums

### 7.2.1. Transporta sektora projekti

1. Sektors / Apakšsektors / Projekts	Projekta apjoms, EUR miljoni	Projekta(u) apraksts	Projekta izmēra atbilstība, ja tas tiktu īstenots kā atsevišķs PPP projekts	Potenciāli piemērojamā PPP hibrīdprojekta darījuma forma	Komentāri
<b>Ostas</b>					
Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcija	15,8	Pievadceļu rekonstrukcijas ostas galvenās funkcijas nodrošināšanai	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par pievadceļu projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un uzturēšanu	Projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>FEA norāda uz pozitīvu IAV, un,</li> <li>Pasūtītājam(iem) ir kredītspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības</li> </ul>
Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	36,4				
<b>Autoceļi</b>					
Via Baltica ceļa uzlabošana (Paneiropas koridors I) no 13.0 km (Gauja) līdz 21.2 km (Lilaste)	7,3	Autoceļa rekonstrukcija	Projektu apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras izmantošanai	n/a	Atsevišķi mazāka apjoma projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>LVC izvēlētos tos apvienot lielākā projektā, un,</li> <li>Projekta TEP, FEA norāda uz pozitīvu IAV, un ,</li> <li>Pasūtītājam(iem) ir atbilstoša kredītspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības</li> </ul>
2000/LV/16/P/PT/002 Via Baltica pievadceļu uzlabošana (lidostas pievadceļš (P133) un ar to saistītais A10 ceļa posms)	8,7		Projektu apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras izmantošanai	n/a	
Via Baltica autoceļa (Koridors I) uzlabojumi posmā Rīga – Ādaži (0.0 – 6.3 km)	16,8		Projektu apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Saulkrastu apvedceļa būvniecība un Via Baltica autoceļa uzlabojumi no km 21,05 (Lilaste) līdz km 40,57 (Skulte) uz valsts galvenā autoceļa A1 (Rīga – Ainaži)	124	Jauna autoceļa būvniecība	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par pievadceļu projektēšanu, būvniecību,	

			izvērtēšanai	finansēšanu un uzturēšanu	
E 67 Via Baltica, posms Ķekava – Iecava	28	Autoceļa rekonstrukcija	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai		
2004/LV/16/C/PT/001 TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, 1.projekts	192,5	Aktivitātes ietvaros paredzētas vairākas mazāk apjomīgas ceļu infrastruktūras izbūves aktivitātes Latvijas pilsētās		n/a	
Lidostas					
Skrejceļa pagarināšana un apgaisojuma sistēmas rekonstrukcija starptautiskajā lidostā	21,8	Plānotās investīcijas nodrošinātu lidostas konkurētspējas pieaugumu	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par skrejceļa pagarināšanu	<p>Lai arī projekta izmērs var tikt uzskatīts par atbilstošu, hibrīdprojekta īstenošanai kā papildus apstākļi ir jāvērtē lidostas darbības biznesa modelis, kur skrejceļa uzturēšana var būt un var nebūt iekļauta citā līguma, piemēram, par virszemes apkalpošanas nodrošināšanu. Lidosta var izvēlēties nepiemērot DBFO struktūru, lai novērstu vairāku operatoru darbību ierobežotā teritorijā.</p> <p>Projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FEA norāda uz pozitīvu IAV, un,</li> <li>▪ Pasūtītājam ir kredītspēja uzņemt nākotnes finanšu saistības</li> </ul>
Dzelzceļš					

Sliežu pārmiju pārvadu nomaiņa (Latvijas Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridors)	43,6	Plānotās investīcijas paaugstināt kustības drošību	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par sliežu pārmiju pārvadu nomaiņu	
Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors)	9,9	Investīcijas infrastruktūras izveidē	Projektu apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Vilcienu kustības vadības sistēmas modernizācija (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors)	93	Plānotās investīcijas paaugstinās kustības drošību	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par sliežu pārmiju pārvadu nomaiņu	
Ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors)	15,1	Plānotās investīcijas paaugstinās kustības drošību	Projektu apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu sliežu ceļa rekonstrukcija	100,1	Plānotās investīcijas paaugstinās kustības drošību	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par sliežu pārmiju pārvadu nomaiņu	

Pasūtītājs varētu izvēlēties DBFO tipa hibrīdprojekta struktūru ar mērķi nodrošināt plaša apjoma dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanu

### Secinājumi

- Vairāku infrastruktūras projektu apvienošana kopīgā projektā nodrošinātu PPP projekta nepieciešamo apjomu un radītu sekmīgus priekšnoteikumus plašai pretendentu interesei par šādiem projektiem, tā sekmējot iespējas nodrošināt augstāku IAV

## 7.2.2. Vides sektora projekti

Sektors / Apakšsektors / Projekts	Projekta apjoms, EUR miljoni	Projekta(u) apraksts	Projekta izmēra atbilstība, ja tas tiktu īstenots kā atsevišķs PPP projekts	Potenciāli piemērojamā PPP hibrīdprojekta darījuma forma	Komentāri
Atkritumu apsaimniekošana					
Cieto sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ventspils reģionā	6	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	Darījuma ietvaros privātais partneris izveidotu, finansētu un apsaimniekotu atkritumu poligonu, bet finansējumu, atkarībā no PPP līguma, saņemtu no 1. pašvaldības pieejamības maksājumu veidā, vai 2. gala lietotāju samaksas.  Atsevišķi mazāka apjoma projekti varētu tikt īstenoti kā PPP hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pasūtītāji (dažādas pašvaldības) izvēlētos tos apvienot lielākā projektā (līdzīgi kā 4 bērnodārzu PPP projektā (2008), un,</li> <li>▪ Projekta FEA norāda uz pozitīvu IAV, un ,</li> <li>▪ Pasūtītājam(iem) ir atbilstoša kredītspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības partnerības līguma gadījumā</li> </ul>
Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Liepājas rajonā	8	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā, Latvijā	4,8	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Austrumlatgales reģionā	6,8	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Dienvidlatgales reģionā	6,9	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Zemgales reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	10,3	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	9	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēmas izveide Latvijā, 1.kārta	8,1	Bīstamo atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	

Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Piejūras reģionā	23,8	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Sadzīves atkritumu apsaimniekošanas Ziemeļvidzemes reģionā , II kārtā	0,7	Sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
<b>Ūdenssaimniecība</b>					
Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Rīgā	30	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	Darījuma ietvaros privātais partneris izveidotu, finansētu un ūdenssaimniecību attīstību, bet finansējumu, atkarībā no PPP līguma, saņemtu no 1. pašvaldības pieejamības maksājumu veidā, vai 2. gala lietotāju samaksas.  Atsevišķi mazāka apjoma projekti varētu tikt īstenoti kā PPP hibrīdprojekti, ja: ▪ Pasūtītāji (dažādas pašvaldības) izvēlētos tos apvienot lielākā projektā (līdzīgi kā 4 bērnodārzu PPP projektā (2008), un, ▪ Projekta FEA norāda uz pozitīvu IAV, un , ▪ Pasūtītājam(iem) ir atbilstoša kredītspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības partnerības līguma gadījumā
Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā	17,2	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī	19,4	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Ūdenssaimniecības attīstība Austrumlatvijas upju baseinos	105	Ūdenssaimniecības attīstība – ietvara līgums	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Jūrmalas ūdenssaimniecības attīstība	14,3	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Rēzeknes ūdenssaimniecības attīstība	13,9	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā	30,5	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	

Ūdenssaimniecības attīstība Olainē un Jaunolainē	21,6	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā, II kārtā	25,3	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī, II kārtā	33,3	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, III kārtā	81,1	Ūdenssaimniecības attīstība	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	
Citi					
Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstība*	37,4	Siltumapgādes pakalpojumu nodrošināšana	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Institucionālā PPP (koncesija)	*projekts pārtraukts. Detalizētāka informācija Pielikumā

### Secinājumi

- Vairāku infrastruktūras projektu (iesk. vienas pilsētas ietvaros) apvienošana kopīgā projektā nodrošinātu PPP projekta nepieciešamo apjomu un radītu sekmīgus priekšnoteikumus plašai pretendentu interesei par šādiem projektiem, tā sekmējot iespējas nodrošināt augstāku IAV;
- Būtisks aspekts varētu būtu Pasūtītāja izvēlēto tiesību un pienākumu kopuma nodošana privātajam partnerim (gan atkritumu apsaimniekošanas, gan ūdenssaimniecības attīstības projektos), kur Pasūtītājs varētu izvēlēties Pretendentam lūgt nodrošināt tikai uz infrastruktūras izveidi un apkalpošanu vērstas aktivitātes, kur šajā gadījumā Pasūtītājs norēķinātos ar privāto partneri

pieejamības maksājumu veidā (pasūtītājs turpinātu ievākt samaksu no lietotājiem pats) vai deleģētu arī šo pakalpojumu (t.sk. risku) privātajam partnerim, kā rezultātā būtu slēdzams koncesiju līgums.

### 7.3. 2007. - 2013.gada finanšu perspektīvas izvērtējums

#### 7.3.1. Transporta sektora projekti

Sektors / Apakšsektors / Projekts	Projekta apjoms, EUR miljoni	Projekta(u) apraksts	Projekta izmēra atbilstība, ja tas tiktu īstenots kā atsevišķs PPP projekts	Potenciāli piemērojamā PPP hibrīdprojekta darījuma forma	Komentāri
Ostu infrastruktūras attīstība					
Liepājas ostas padziļināšana	29	Akvatorija padziļināšanas darbi	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	Projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>FEA norāda uz pozitīvu IAV, un,</li> <li>Pasūtītājam(iem) ir kredītpēja uzņemties nākotnes finanšu saistības</li> </ul>
Ventspils brīvdostas sauskravu termināļa būvniecība	15	Infrastruktūras attīstība			
Pievedceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	25	Infrastruktūras attīstība			
Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstība	23	Infrastruktūras attīstība			
Pievedceļu rekonstrukcija Liepājas ostas termināliem	18	Infrastruktūras attīstība			
Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra	148	Infrastruktūras attīstība	Projektu apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO) vai būves koncesijas līgums par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu, kur Pasūtītājs, atkarībā no PPP līguma nosacījumiem, veiktu <ul style="list-style-type: none"> <li>Pieejamības maksājumu; vai</li> <li>Samaksu no gala lietotājiem</li> </ul>	Projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>FEA norāda uz pozitīvu IAV, un,</li> <li>Pasūtītājam(iem) ir kredītpēja uzņemties nākotnes finanšu saistības;</li> </ul>

					(nomniekiem)
Ceļu infrastruktūras					
TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi	298,4	Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi – ietvara līgums	Katrs atsevišķi programmā iekļautie projekti ir <b>neatbilstoši</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	Projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>FEA norāda uz pozitīvu IAV, un,</li> <li>Pasūtītājam(iem) ir kredītspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības</li> </ul>
Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T, 2.kārta	39,1	Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi – ietvara līgums (Daugavpils projekts)	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par pievadceļu projektēšanu, būvniecība, finansēšanu un uzturēšanu	Atsevišķi mazāka apjoma autoceļu rekonstrukcijas projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja: <ul style="list-style-type: none"> <li>Pasūtītāji vienotos par to apvienošanās lielākā projektā, un,</li> <li>Projekta TEP, FEA norāda uz pozitīvu IAV, un ,</li> <li>Pasūtītājam(iem) ir atbilstoša kredītspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības</li> </ul>
Lidostas					
Lidostu infrastruktūras attīstība	63,5	Lidosta skrejceļa infrastruktūras attīstība– ietvara līgums (Lidostas Rīgas projekta pieteikums 1.kārtai)	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par skrejceļa pagarināšanu	Lai arī projekta izmērs var tikt uzskatīts par atbilstošu, hibrīdprojekta īstenošanai kā papildus apstākļi ir jāvērtē lidostas darbības biznesa modelis, kur skrejceļa uzturēšana var būt un var nebūt iekļauta citā līguma, piemēram, par virszemes apkalpošanas nodrošināšanu. Lidosta var izvēlēties nepiemērot DBFO struktūru, lai novērstu vairāku operatoru darbību ierobežotā teritorijā. <p>Projekti varētu tikt īstenoti kā hibrīdprojekti, ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>FEA norāda uz pozitīvu IAV,</li> </ul>



					<ul style="list-style-type: none"> <li>un, <ul style="list-style-type: none"> <li>Pasūtītājam ir kredīspēja uzņemties nākotnes finanšu saistības</li> </ul> </li> </ul>
<b>Dzelzceļš</b>					
Otrā sliežu būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis)	93	Projekts paredz jauna otrā sliežu ceļa 52 km garumā projektēšanu un būvniecību Latvijā no stacijas Skrīveri līdz stacijai Krustpils.	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par infrastruktūras projektēšanu, finansēšanu, būvniecību un uzturēšanu	
Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 - Zasulauks	14	Rīgas centrā esošās Rīgas Brīvostas teritorijas atslogošanu un Rīgas dzelzceļa mezgla attīstību.	Projekta apjoms <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	
Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība	46	jaunas dzelzceļa stacijas Bolderāja 2 izbūvi ar 9 stacijas sliežu ceļiem un savienojošo ceļu uz Krievu salu, kas ļaus attīstīt dzelzceļa infrastruktūru Daugavas kreisajā pusē un apkalpot Krievu salas terminālus	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par infrastruktūras projektēšanu, finansēšanu, rekonstrukciju un uzturēšanu	n/a
Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	30	Uzkalna centralizācijas un vadības sistēmas modernizācija	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO), kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par infrastruktūras rekonstrukciju un uzturēšanu	
Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizācija un dīzeļvilcienu ritošā sastāva atjaunošana	205	Ritošā sastāva nomaņu uz jauniem mūsdienu prasībām atbilstošiem vilcieniem	Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	Partnerības līgums (DBFO) vai pakalpojuma koncesija, kur Pasūtītājs slēgtu partnerības iepirkuma līgumu par ritošā sastāva piegādi un uzturēšanu un tā pieejamību	

## Secinājumi

- Vairāku infrastruktūras projektu apvienošana kopīgā projektā nodrošinātu PPP projekta nepieciešamo apjomu un radītu sekmīgus priekšnoteikumus plašai pretendentu interesei par šādiem projektiem, tā sekmējot iespējas nodrošināt augstāku IAV;
- 2007-2013.gada finanšu perspektīvā ir plānota vairāku izmaksu apjomīgu infrastruktūras projektu īstenošanu. PPP alternatīvas izvērtēšana būtu rekomendējoša, jo starptautiskā prakse liecina, ka tieši liela apjoma projektos, privātā sektora kompetences projekta īstenošanā var piedāvāt vislielāko ieguldījuma atbilstošo vērtību.

### 7.3.2. Vides sektora projekti

Sektors / Apakšsektors / Projekts	Projekta apjoms, EUR miljoni	Projekta(u) apraksts	Projekta izmēra atbilstība, ja tas tiktu īstenots kā atsevišķs PPP projekts	Potenciāli piemērojamā PPP hibrīdprojekta darījuma forma	Komentāri
Ūdenssaimniecība					
Ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstība aglomerācijās ar cilvēku ekvivalentu lielāku par 2000	429,5	Ūdenssaimniecības infrastruktūras uzlabojumi – ietvara līgums	Projektu konkursu rezultāti vēl nav publiski pieejami	Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par visu projektā iekļauto pašvaldību ūdenssaimniecību infrastruktūras attīstību un uzturēšanu	<p>Darījuma ietvaros privātais partneris izveidotu, finansētu un ūdenssaimniecību attīstību, bet finansējumu, atkarībā no PPP līguma, saņemtu no</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pašvaldības pieejamības maksājumu veidā, vai</li> <li>▪ gala lietotāju samaksas.</li> </ul> <p>Tāpat atsevišķi mazāka apjoma projekti varētu tikt īstenoti kā PPP hibrīdprojekti, ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pasūtītāji (dažādas pašvaldības) izvēlētos tos apvienot lielākā projektā (līdzīgi kā 4 bērnodārzu PPP projektā (2008), un,</li> <li>▪ Projekta TEP, FEA norāda uz pozitīvu</li> </ul>

					<p>IAV, un ,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pasūtītājam(iem) ir atbilstoša kredītpēja uzņemties nākotnes finanšu saistības partnerības līguma gadījumā</li> </ul>
Atkritumu apsaimniekošana					
<p>Reģionālu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu attīstība</p>	129,5	Aktivitāte vēl nav īstenota	<p>Ņemot vērā iepriekšējā perioda pieredzi, tad, visticamāk, projektu apjoms būtu <b>neatbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai</p>	<p>Koncesija vai partnerības līgums (DBFO) par infrastruktūras attīstību un uzturēšanu</p>	<p>Darījuma ietvaros privātais partneris izveidotu, finansētu un ūdenssaimniecību attīstību, bet finansējumu, atkarībā no PPP līguma, saņemtu no</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pašvaldības pieejamības maksājumu veidā, vai</li> <li>▪ gala lietotāju samaksas.</li> </ul> <p>Tāpat atsevišķi mazāka apjoma projekti varētu tikt īstenoti kā PPP hibridprojekti, ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pasūtītāji (dažādas pašvaldības) izvēlētos tos apvienot lielākā projektā (līdzīgi kā 4 bērnodārzu PPP projektā (2008), un,</li> <li>▪ Projekta TEP, FEA norāda uz pozitīvu IAV, un ,</li> <li>▪ Pasūtītājam(iem) ir atbilstoša kredītpēja uzņemties nākotnes finanšu saistības partnerības līguma gadījumā</li> </ul>

Citi					
Infrastruktūras izveide Natura 2000 teritorijās	6,5		Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	n/a
Vides monitoringa un kontroles sistēmas attīstība	10,2		Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	n/a
Liepājas Karostas ilgtspējīgas attīstības priekšnoteikumu nodrošināšana	18,5		Projekta apjoms <b>atbilstošs</b> PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	n/a

### Secinājumi

- Vairāku infrastruktūras projektu (iesk. vienas pilsētas ietvaros) apvienošana kopīgā projektā nodrošinātu PPP projekta nepieciešamo apjomu un radītu sekmīgus priekšnoteikumus plašai pretendentu interesei par šādiem projektiem, tā sekmējot iespējas nodrošināt augstāku IAV;
- Būtisks aspekts varētu būt Pasūtītāja izvēlēto tiesību un pienākumu kopuma nodošana privātajam partnerim (gan atkritumu apsaimniekošanas, gan ūdenssaimniecības attīstības projektos), kur Pasūtītājs varētu izvēlēties Pretendentam lūgt nodrošināt tikai uz infrastruktūras izveidi un apkalpošanu vērstas aktivitātes, kur šajā gadījumā Pasūtītājs norēķinātos ar privāto partneri pieejamības maksājumu veidā (pasūtītājs turpinātu ievākt samaksu no lietotājiem pats) vai deleģētu arī šo pakalpojumu (t.sk. risku) privātajam partnerim, kā rezultātā būtu slēdzams koncesiju līgums.

### 7.3.3. Enerģētikas sektora projekti

Sektors / Apakšsektors / Projekts	Projekta apjoms, EUR miljoni	Projekta(u) apraksts	Projekta izmēra atbilstība, ja tas tiktu īstenots kā atsevišķs PPP projekts	Potenciāli piemērojamā PPP hibrīdprojekta darījuma forma	Komentāri
Ūdenssaimniecība					
Pasākumi centralizētās siltumapgādes sistēmu	429,5	letvara līgums - Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju pārvades vai sadales sistēmas efektivitātes paaugstināšanai un	Projektu pieteikšana vēl turpinās, tāpēc projektu izmēru nav iespējams identificēt	Institucionālā PPP	n/a

efektivitātes paaugstināšanai		siltumavotu efektivitātes paaugstināšanai			
Atjaunojamo energoresursu izmantojošu koģenerācijas elektrostaciju attīstība	129,5	Atjaunojamus energoresursus izmantojošas koģenerācijas elektrostācijas būvniecībai un esošas katlumājas pārbūvei par atjaunojamus energoresursus izmantojošu koģenerācijas staciju	Vienam projektam pieejami maksimāli 8 miljoni LVL, kas ir <b>neatbilstošs</b> apjoms PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	n/a
Vēja elektrostaciju attīstība	6,5	Elektroenerģijas ražošanas apjomus no vēja resursiem, primāro enerģijas resursu piegāžu dažādošana un elektroenerģijas pašnodrošinājuma paaugstināšana, saņēmēji – komersanti	Projektam pieejami maksimāli 6.5 miljoni EUR, kas ir <b>neatbilstošs</b> apjoms PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	n/a
Daugavas hidroelektrostaciju aizsprostu pārgāžņu rekonstrukcija	10,2	Daugavas HES kaskādes aizsprostu drošības paaugstināšana	Projektam <b>neatbilstošs</b> apjoms PPP darījuma struktūras piemērotības izvērtēšanai	n/a	n/a

### Secinājumi

- PPP darījums būtu iespējams. Finansējuma saņēmēji jau šobrīd var būt privāti tiesību subjekti, kas var izvēlēties dibināt, piemēram, kopuzņēmumu ar citu privātu tiesību subjektu, līdzīgi kā Ventpils siltumapgādes projekta gadījumā.

#### 7.4. 2014. – 2020. gada periods

Uz šī pētījuma izstrādes brīdi nākamā ES fondu plānošanas perioda aprises, kā ES kopējais budžets, budžeta prioritātes un to potenciālais sadalījums Latvijas projektiem vēl nav skaidri zināms, tomēr var pieļaut, ka nākamā ES fondu plānošanas perioda prioritātes varētu būt līdzīgas, tādējādi var pieņemt, ka:

- Finansējums Kohēzijas politikai varētu saglabāties esošajā līmenī;
- Finansējums konkurētspējas paaugstināšanai tiks būtiski palielināts;
- Atbalsts kopējai lauksaimniecības politikai varētu nedaudz samazināties.

Attiecīgi, ja mēs pieņemtu, ka Kohēzijas politikas finansējums Latvijā tiktu saglabāts līdzšinējā līmenī, tas nozīmētu, ka atbalsts vides un transporta sektoru projektiem faktiski paliktu nemainīgs vai nedaudz pat pieaugtu.

PPP hibrīdprojektu kontekstā tas nozīmētu, ka brīdi, kad attiecīgās nozaru ministrijas uzsāktu darbu pie Darbības programmu izstrādes, būtu iespējams norādīt, kurus no identificētajiem projektiem tā varētu īstenot izmantojot PPP modeli.

## 8. Secinājumi

Zemāk esam uzskaitījuši būtiskākos, no pētījuma izrietošos, secinājumus:

### *Politiskais ietvars*

EK paziņojumā „Privātā un publiskā sektora ieguldījumu mobilizēšana ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālo pārmaiņu nodrošināšanai: publiskā un privātā sektora partnerību veidošana” (2009) ir norādījusi, ka PPP var sniegt papildus atbalstu galvenajiem projektiem, lai īstenotu ES kopējos mērķus, piemēram, cīņu pret klimata pārmaiņām, alternatīvo enerģijas avotu izmantošanas veicināšanu, atbalstu ilgtspējīgam transportam, pieejamas veselības aprūpes nodrošināšanai un virkni citu iniciatīvu.

Arī Latvijas valsts Stratēģiskais ietvardokuments 2007.-2013.gada finanšu perspektīvai nosaka, ka ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda (KF) apgūvē ir jāizmanto PPP modelis.

### *Tiesiskais ietvars*

ES līmeņa tiesību akti, kas regulē 2007.- 2013. gada finansēšanas perspektīvu atļauj šādas pieejas izmantošanu, kur Padomes Regulas (EK) Nr. 1083/2006 37.pants un Padomes Regulas (EK) 1080/2006 12 (6). pants nosaka, ka ES fondu līdzfinansētu projektu īstenošanai dalībvalsts nacionālais finansējums var sastāvēt gan no valsts, gan privātajiem līdzekļiem. No iepriekš minētā var secināt, ka šis nosacījums ļauj ES fondu līdzfinansētajos projektos izmantot hibrīdprojektu shēmu, jo izšķirošais faktors dalībvalsts finansēšanas plānā ir dalībvalsts ieguldījuma kopsumma nevis līdzekļu avots. Atbilstoši Padomes Regulai (EK) Nr. 1084/2006 par KF izveidošanu, hibrīdprojektu finansējuma struktūras izmantošana nav pretrunā ar KF pamatnostādņēm.

### *Darījuma strukturēšanas jautājumi*

Neskatoties uz politisko atbalstu PPP projektu savietošanai ar ES līdzfinansējumu gan EK, gan Latvijas plānošanas dokumentos, šajā finanšu perspektīvā tikai atsevišķu aktivitāšu investīciju projektos ar KF līdzfinansējumu paredzēts piesaistīt privātā sektora finansējumu (piemēram, 3.5.2.1. aktivitāte „Pasākumi centralizētas siltumapgādes sistēmu efektivitātes paaugstināšanai”), kas ļautu mobilizēt zināšanas un pieeju privātajam kapitālam.

### *Finansējuma saņēmējs*

KF līdzfinansējuma saņēmējs ir tiešās vai pastarpinātās valsts pārvaldes iestāde, atvasināta publiska persona, cita valsts iestāde, kā arī fiziskā persona, Latvijas Republikā reģistrēta juridiskā persona vai šādu personu apvienība, kuras iesniegtais Eiropas Savienības fonda projekta iesniegums ir apstiprināts Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likumā noteiktajā kārtībā.<sup>34</sup>

Padomes Regulas Nr. 1083/2006 2(4).pantā finansējuma saņēmējs definēts kā publiska vai privāta struktūra vai uzņēmums, kas ir atbildīgs par projekta uzsākšanu vai tā uzsākšanu un īstenošanu.

<sup>34</sup> 15.02.2007, „Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likums”

PPP darījumā, hibrīdprojektā, finansējuma saņēmējs var būt gan publiskā sektora iestāde, gan arī privāta sabiedrība, kurai uzticēta atsevišķu publisku funkciju nodrošināšana.

Praksē tas nozīmētu to, ka:

*Variantā 1: gadījumā, ja KF līdzfinansējuma saņēmējs būtu publiskais partneris, tad publiskais partneris būtu tas, kas iesniegtu projekta pieteikumu (un visu atbalstošo informāciju). Projekta pieteikumu publiskais partneris var nosūtīt jau brīdī, kad ir ticis sagatavots konkursa nolikums un ir zināmas plānotā darījuma aprises (projekta pieteikums tiktu precizēts brīdī, kad ir noslēgta līgumiskā vienošanās par darījuma tehniskajiem un juridiskajiem aspektiem (*commercial close*));*

*Variantā 2: gadījumā, ja KF līdzfinansējuma saņēmējs būtu privātais partneris, tad PPP darījuma ietvaros radītās privātā partnera izmaksas, uz kurām būtu attiecināmas ES līdzfinansējums, būs būvniecības izmaksas. Kā finansējums saņēmējam, privātajam partnerim būs jāiesniedz projekta pieteikums EK, un tiek sagaidīts, ka lielāko daļu uz projekta pieteikumā iekļaujamo informāciju privātais partneris jau būs saņēmis PPP iepirkuma procedūras ietvaros (kā daļu no konkursa dokumentācijas). Šādā situācijā privātais partneris, iespējams, varētu nevēlēties uzņemt risku nesaņemt KF līdzfinansējumu publiskā partnera sagatavotu dokumentu kvalitātes dēļ.*

### *Projekta sagatavošana*

Nereti tiek norādīts, ka KF līdzfinansējuma savietošana ar privāto finansējumu ir sarežģīta un riskanta projektam, jo publiskajam sektoram ir jāuzņemas risks, ka KF līdzfinansējums var arī netikt iegūts. Tomēr pie nosacījuma, ka projekta strukturēšana tiek uzsākta laicīgi un izvēlēta darījuma struktūra ir pārrunāta gan ar dalībvalsts attiecīgajām institūcijām, gan ar EK, darījuma neizdošanās risks var tikt būtiski samazināts.

PPP hibrīdprojekta sekmīgas īstenošanas pamatā ir prasmīga darījuma strukturizēšana, kuras ietvaros ir jāveic virkne aktivitāšu, lai kvalificētos ne vien EK atbalstam, bet arī normatīvajiem aktiem, kas regulē PPP darījumu īstenošanu, specifiski:

- Jāizstrādā projekta finanšu un ekonomiskie aprēķini (FEA), kas pamatotu PPP darījuma lietderību publiskajam sektoram, un kurā jāiekļauj IIA rezultāti attiecībā uz KF līdzfinansējuma saņemšanu;
- Jāizstrādā PPP darījuma iepirkuma dokumentācija (kur Pretendentiem ir jānorāda, ka projektam ir (vai tiek plānota) KF līdzfinansējuma piesaiste);
- Jāizstrādā KF projektu pieteikums;
- Jāiegūst apstiprinājumu par valsts atbalsta sniegšanas neesamību;
- Jāveic PPP likumam atbilstoša iepirkuma procedūra.

Ārvalstu pieredze rāda, ka sekmīgā PPP hibrīdprojektā laika grafiks no projekta uzsākšanas līdz līguma noslēgšanai ar privāto partneri var aizņemt līdz pat 36-39 mēnešiem.

Gadījumā, ja lēmums par KF līdzfinansējuma piešķiršanu hibrīdprojektam tiktu pieņemts Latvijā (tiem projektiem, kuru plānotās izmaksas būs zem „lielo projektu” robežsliekšņiem, augstāk minētais apstiprināšanas laiks būs īsāks.



### *ieguldījuma atbilstošās vērtības paaugstināšana - darījuma forma*

PPP projekta potenciālās veiksmes pamatā ir spēja sniegt Pasūtītājam pierādījumus vērtībai naudas veidā vai nodrošināt projekta ieguldījumam atbilstošu vērtību (IAV) visā projekta dzīves ciklā. PPP hibridprojekts šajā gadījumā nebūs izņēmums. PPP hibridprojektā var identificēt vairākus projektu īstenošanas scenārijus, kur mēs secinājam, ka:

No augstāk minētā tika secināts, ka:

- **Scenārijs Nr.1 „Privātais partneris nodrošina uzturēšanu un apsaimniekošanu”** - samazina virkni tradicionālu ieguvumu, kas tiek saistīti ar privātā sektora iesaisti šāda veida projektos, kā, piemēram, pilna dzīves cikla izmaksu pieeja un publiskā partnera spēja deleģēt būtiskākos ar projekta īstenošanu saistītos risku privātajam partnerim. Rezultātā pie mazāka privātā partnera ieguldījuma projektā, privātais partneris ir mazāk stimulēts nodrošināt maksimāli efektīvu projekta pārvaldību. Neskatoties uz to, scenārijs ir tehniski vienkārši īstenojams.
- **Scenārijs Nr.2 „Privātais partneris projektē, būvē un apsaimnieko”** samazina virkni tradicionālu ieguvumu, kas tiek saistīti ar privātā sektora iesaisti šāda veida projektos, tomēr šis projekts ir relatīvi vienkārši īstenojams un administrējams.
- **Scenārijs Nr.3 „CAPEX paralēlā līdzfinansēšana”** - nepastāv būtisku šķēršļu tā īstenošanai. Neskatoties uz to sarežģītību, ko rada viena projekta aktivitāšu iepirkums divās iepirkuma procedūrās, kas tiek izsludinātas vienā laikā, padara šo scenāriju sarežģīti administrējumu no laika grafika viedokļa, kas ir būtiskākais faktors šī scenārija veiksmīgai īstenošanai. 2.scenārijs tika īstenots Mariboras ūdenssaimniecības projektā un līdzīga pieeja tika izmantota M1/N1 Dundalk apvedceļa projektā Īrijā.
- **Scenārijs Nr.4 „CAPEX līdzfinansēšana DBFO līguma ietvaros”** - nepastāv būtisku šķēršļu šādas pieejas īstenošanai. Kā būtiskākais risks ir jāvērtē projekta laika grafika administrēšana, kas paredz aptuveni vienlaicīgu EK apstiprinājuma brīdi un vienošanas par darījuma finansēšanas panākšanu.

## 9. Priekšlikumi

Atbilstoši mūsu secinājumiem mēs izsakām šādus ieteikumus attiecībā uz KF finansējumu piesaistes jautājumiem PPP projektos:

### *Priekšlikumi grozījumiem tiesību aktos / politikas plānošanas dokumentos*

Mēs norādām uz sekojošiem ieteikumiem:

- Izstrādājot nākamā ES fondu plānošanas perioda darbības programmas, iezīmēt *darbības programmās* projektu, kuru īstenošana varētu notikt PPP hibrīdprojekta struktūras ietvaros;
- Paredzēt grozījumus Ministru kabineta 06.10.2009 noteikumos Nr.1152 "Kārtība finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanai, publiskās un privātās partnerības līguma veida noteikšanai un atzinuma par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem sniegšanai" (nr.1152) par finanšu – ekonomisko aprēķiniem, nosakot, ka tādos PPP projektos, kuros paredzama KF līdzfinansējuma piesaiste papildus ir:
  - Jāapraksta izvēlētais KF līdzfinansējuma apguves scenārijs (skat. 5.8 sadaļu);
  - Jāizstrādā Izmaksu – ieguvumu analīze (IIA) KF līdzfinansējuma likmes modelēšanai, un,
  - Jāaprēķina KF līdzfinansējuma likmes ietekme uz pieejamības maksājumu vai gala lietotāju maksas tarifu; un
  - Jāveic Pasūtītāja maksātspējas analīze, t.i. jāiestrādā projekta saistību ietekmes uz Pasūtītāju finanšu ilgtspēju novērtējums, t.sk. apskatot PVN ietekmi uz darījumu. PVN jautājums var būt kritisks, jo ir saistīts ar būtiskām izmaksām pasūtītājam un tā finanšu ilgtspēju;
- Izdarīt grozījumus Ministru kabineta 2007.gada 26.jūnija noteikumos Nr.419 „Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītas institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu”, paredzot detalizētāku tiesisko regulējumu attiecībā uz hibrīdprojektu apstiprināšanas kārtību (piemēram, saiknes ar finanšu un ekonomisko aprēķinu (turpmāk – FEA) apstiprināšanas kārtību nodrošināšanai).
- Izstrādāt konkursa dialoga procedūru regulējošas vadlīnijas, kuras Pasūtītāji varētu piemērot, īstenojot šo PPP iepirkuma procedūru. Šobrīd vairāki ar konkursa dialoga procedūras piemērošanu saistīti aspekti likumā ir regulēti vispārīgi, kā rezultātā Pasūtītājam var radīt papildu neskaidrības.

### *Ieteikumi KF līdzfinansējuma koordinācijai ar citiem ES finanšu instrumentiem*

Latvijas valsts interesēs ikvienam investīciju projektam ir piesaistīt iespējami maksimālu ES līdzfinansējumu tā, lai mazinātu nepieciešamību to īstenošanai izmantot aizņēmumus. Situācijā, ja [PPP] projekta īstenošanai būtu nepieciešams piesaistīt aizņēmumus, Pasūtītājam primāri būtu nepieciešams izvērtēt starptautisko finanšu institūciju (SFI)<sup>35</sup> finansējuma nosacījumus.

---

<sup>35</sup> Tādas starptautiskās finanšu institūcijas kā Eiropas Investīciju Banka (EIB), Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka (ERAB), Ziemeļu Investīciju banka (ZIB).

Ņemot vērā PPP darījumu salīdzinošo sarežģītību, SFI iesaiste hibrīdprojektā būtu izvērtējama jau pašā sākumā, - darījuma strukturizēšanas fāzē. SFI iesaiste ļaus Pasūtītājam:

- pārliecināties par projekta finanšu – ekonomisko aprēķinu ilgtspēju un modelēt privātā sektora pretendenta piedāvājumu finanšu nosacījumus;
- nepieciešamības gadījumā piesaistīt papildus finanšu instrumentus darījuma pievilcības investoriem stiprināšanai (piemēram, EIB LGTT garantijas);
- izstrādāt starptautiskajiem projektu finansēšanas labākajai praksei atbilstošu darījuma struktūru, kas stiprinās darījuma finanšu pievilcību;
- sagatavot starptautiskajai projektu finansēšanas labākajai praksei atbilstošu iepirkuma dokumentāciju;
- veicinās projekta apstiprināšanas procesu EK;
- sniegt praktisku atbalstu iepirkuma procedūras sekmīgai norisei.

# Key Findings and Recommendations

The study covers issues related to blended PPPs from policy issues on a national level to project specific issues. Below we have listed the most critical conclusions and key recommendations:

## Key Findings

### *Policy framework*

The EC in its report "EC Communication on "Private and public investment mobilization for economic recovery and long-term structural changes to ensure: Public-Private Partnerships "(2009) has indicated that the PPP can provide additional support to key projects to meet the EU's common objectives, such as the fight against climate change, usage of alternative energy sources, support of sustainable transportation, affordable health care and a range of other initiatives.

The Latvian National Strategic Reference Framework 2007 to 2013 financial perspective states that the PPP model must be used in the EU Structural and Cohesion Fund (CF) supported projects.

### *Legal framework*

The EU legislation governing the 2007-2013 annual financial outlook allow the following approach: "Where a financing plan for an Operational Programme, according to Article 37(1)(e)(ii) of Regulation 1083/2006 and Article 12(6) of Regulation 1080/2006, contains an indicative breakdown between national public and private co-financing, changes to the amounts of national public and private co-financing do not require a change to the Commission decision as long as the total amount of national co-financing remains unchanged. This is because what is important for the purposes of the financing plan is the total amount of national co-financing, and not the breakdown between national public and private co-financing, which is, as stated in the above-mentioned Articles, indicative." Thus this is not an obstacle to the implementation of blended PPP projects.

### *Transaction structuring issues*

Despite the political support for the blending of PPP and EU fund co-financing according to EC and Latvian planning documents, within the current programming period only certain activities of investment projects co-financed by the CF are planned to attract private financing (such as Activity 3.5.2.1. "District heating system efficiency") which would allow mobilization of the private sector know-how and provide access to the private sector capital.

### *The Beneficiary*

The Beneficiary of the CF co-financing can be a direct or indirect public authority, a derived public person, other public body, as well as the individual, the Latvian Republic legal entity or association of such persons, which presents the fund with the project application that has been approved according to the Law On Management of European Union Structural Funds and the Cohesion Fund.

In the Council Regulation No. 1083/2006 article 2 (4), the beneficiary is defined as public or private body or entity responsible for initiating the project or its initiation and implementation.

For a blended PPP project, the beneficiary can be either a public sector body, as well as a private company entrusted with certain public functions.

In practice this would mean that:

*Option 1: in case the beneficiary of the CF co-financing is the public partner, it should be the one to submit the project application (and any supporting information). A project application can be submitted by the public partner at the same moment when public tender documentation is prepared and outline of the planned transaction is set, specifications should be made to project application at the time of the commercial close;*

*Option 2: in case the beneficiary of the CF co-financing is the private partner, the costs generated by the private partner, subject to EU co-financing, would be the construction costs. As a beneficiary, the private partner will have to submit the project application to the EC, and it is expected that most of the necessary information would be already prepared by private partner during procurement procedures (as part of the tender documentation). In this situation, the private partner may be unwilling to take the risk of not receiving the CF co-financing if it is not received because of the quality of the documentation prepared by the public partner.*

### *Project Preparation*

It is often stated that the blending of the CF co-financing with the matching private funding is a complex and risky financing model, because the public sector must assume the risk of not obtaining the CF co-financing. However, provided that the structuring of the project is started in early phase and the chosen transaction structure has been discussed with the relevant State and EC authorities, the risk of failure of the transaction may be substantially reduced.

Successful implementation of blended PPP is based on the efficient structuring of the transaction, which involves series of activities to qualify not only for EC support, but also to comply with laws and regulations governing the implementation of PPP transactions, specifically:

- Carry out the project's feasibility study to support the PPP transaction efficiency for the public sector, which should include the Cost Benefit Analysis (CBA) results;
- Elaborate the PPP tender documentation package (in which bidders would need to show the effect of the CF grant in their bid);
- Elaborate the CF grant project application;
- Obtain the confirmation to prove the absence of state aid;
- Carry out the PPP procurement procedure in accordance with the PPP law.

Foreign experience shows that timing of the commencement of the project to contract with private partners may take up to 36-39 months.

Where the decision on the CF co-financing should be taken in Latvia (for those projects whose estimated cost will be below the "large project" threshold, the above approval time will be shorter).

### *Scenario selection*

Elaboration of project success is the ability to provide evidence of the project's ability to bring value in the form of money or to provide positive value for money over the project life cycle. In this case, a blended PPP will not be an exception. In line with international practices it is possible to identify following types of blended PPPs:

**Scenario No.1 "Private Operation and Maintenance"** reduces a number of features usually attributed to the value for money component in the deal, as, risk sharing, whole life costing and a true linkage of financial stimuli and quality of service provided. Nevertheless, the Scenario can be easily implemented.

**Scenario No.2 "Design Build Operate"** is also relatively easy to implement, but there is a risk (though to a less extent than is Scenario 1) of the PPP model efficiency loss (non-compliance with the project life-cycle approach) and hence the loss of value added by the PPP model.

**Scenario No.3 "Parallel CAPEX co-financing"** – there are no significant barriers to the implementation of such approach. Because of complexity caused by two procurement procedures, which are being announced in parallel, the given scenario is difficult to administrate from timing point of view, which is the most important factor of success. Scenario 2 was used in Maribor water management project, a similar approach was also used M1/N1 Dundalk Bypass project in Ireland.

**Scenario No.4: "CAPEX co-financing DBFO contract"** there are no significant barriers to the implementation of such approach. While the most largest challenge is to achieve the financial close of the deal which takes into account both the date of the EU decision on co-financing and the position of private sector lenders which would be typically ready to release the funds only after the EC approval (unless the EU co-funding share is not guaranteed by public sector).

### **Key Recommendations**

Based on our previous conclusions, regarding the CF co-financing for PPP projects, we recommend the following actions:

#### *Suggestions for amendments in legislation / political planning documents*

- When developing the next EU fund planning period Operational programs, outline activity program projects, which could be potentially implemented through a blended PPP
- Amend the Regulations of the Cabinet of Ministers No 1152 as of 06.10.2009 "Regulations on Procedure for Financial and Economic Calculations, Defining the Kind of Public-Private Partnership Contract and Provision of Opinion on Financial and Economic Calculations" to draw on list of activities which should be envisaged in case of blended PPP projects:
  - Describe chosen Scenario for the blended PPP (see section 5.8);
  - Conduct a CBA analysis, for the purposes of modelling the CF co-financing rate;
  - Calculate the CF co-financing rate's effect on the availability payment or the end user payment rate;
  - Conduct a affordability analysis, i.e. the analysis of future annual financial obligations towards the financial sustainability of the Contracting Authority's, incl. consideration of the impact of value added tax (VAT) as it may add a substantial impact.

- Amend the Regulation of the Cabinet of Ministers No. 419 “Management of European Union Structural Funds,” envisaging more detailed legal regulation in respect to the approval processes of such blended PPP projects (e.g. correlating the procedures envisaged by the PPP Law providing that a financial and economic study of the proposed PPP project should be submitted to the Ministry of Finance);
- Develop guidelines for a competitive dialogue procedures which then could be efficiently applied Contracting Authorities; currently a number of competitive dialogue procedure related aspects of the law are regulated only generally, which may add considerable amount of additional uncertainties..

*Recommendations for the co-ordination of CF co-financing with other EU supported financial instruments*

In order to minimize the need to implement the interest bearing financial resources, it is in the public interests to raise the maximum amount of non-returnable financing (EU co-financing) for respective investment projects, . In a situation where the project would need to raise loans, the client should consult with the international financial institutions (IFIs) to assess potential conditions for loan issues IFIs might offer more favourable conditions compared to conventional credit institutions.

In view of the relative complexity of PPP transactions, IFI involvement in blended PPP projects should be assessed at an early stage - the transaction structuring phase. The involvement of IFI's will allow the Contracting Authority to:

- Verify the project financial – economic sustainability calculations and the modelling of the private sector bids in financial terms;
- In case of the need, attract additional financial instrument to strengthen the attractiveness of the transaction for the potential investors (e.g. the EIB LGTT guarantee);
- Develop the project structure in line with international best practices that will enhance the bankability of the transaction;
- Develop the tender documents in line with international best practices that will enhance the bankability of the transaction;
- Contribute towards smooth project approval process in the EC;
- Provide practical support during the tender phase ensuring successful closure of the deal.

## Izmantotās literatūras saraksts

- *Valsts Stratēģiskais ietvardokuments 2007-2013*, Finanšu ministrija;
- *Informatīvs materiāls „Valsts un privātā partnerība Latvijā”*, LIAA;
- *Vadlīnijas līgumisko valsts un privātās partnerības projektu īstenošanai*, LIAA;
- *Pārskats par noslēgto publiskās un privātās partnerības līgumu izpildi*, CFLA, 2010;
- *Guidelines for successful Public - private partnerships*, Eiropas Komisija, 2003;
- *Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions*, Eiropas Komisija, 2004;
- *Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions on Public-private partnerships and Community law on public procurement and concessions*, Eiropas Komisija, 2005;
- *Hybrid PPPs: Levering EU Funds and private capital*, PwC/ PPIAF, January 2006;
- *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers*, Jaspers, European Investment Bank, report prepared on the basis of a Consultancy Contract with PricewaterhouseCoopers, 2009;
- *Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual Models and Case Examples*, Jaspers, European Investment Bank, report prepared on the basis of a Consultancy Contract with PricewaterhouseCoopers, 2010;
- *PPP Resource Book on Case studies*, Eiropas Komisija, 2004;
- *Prezentācija “Combining PPP with EU grants”*, Eiropas Investīciju Banka, 2008;
- *Prezentācija “The role of PPP in CEE in the 2007-13 programming period”*, Eiropas Investīciju Banka, 2007;
- *Infrastructure finance, Surviving Credit Crunch*, 2009, PricewaterhouseCoopers;
- *Guide to Cost Benefits Analysis of Investment Projects*, Eiropas Komisija;
- *Working Document No 3 Commission methodological paper giving guidelines on the calculation of public or equivalent structural spending for the purposes of additionality*, Eiropas Komisija, 2006;
- *Application of the PPP Principle on the Economic and Social Cohesion Policy*, Deloitte, 2006;
- *A Guidebook on Public Private Partnership in Infrastructure*, United Nations, 2009.



## Pielikums Nr.1 - Projekts „Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstība”

<p><i>Pamatinformācija</i></p>	<p>Ventspils pilsētas dome konstatēja, ka, lai risinātu vides un enerģētikas problēmas Ventspils pilsētā un tās centralizētās siltumapgādes sistēmā, ir nepieciešama jauna, efektīva siltumavota – koģenerācijas stacijas – būvniecība. No alternatīvu salīdzinošās analīzes izrietēja, ka Ventspils apstākļiem vispiemērotākā ir ogļu koģenerācijas stacija. Priekšnosacījums koģenerācijas stacijas būvniecībai, savukārt, bija abu Ventspils siltumapgādes zonu savienojums, kā rezultātā veidotos pietiekama siltumslodze koģenerācijas stacijas efektīvas darbības nodrošināšanai. Savukārt no siltumapgādes drošības viedokļa bija nepieciešama arī rezerves katlu māja, jo avārijas gadījumā siltumtīklu savienojumā vai koģenerācijas stacijā lielā daļā pilsētas varētu tikt pārtraukta siltumapgāde.</p> <p>Vienlaikus projekta mērķis bija risināt arī apkārtējās vides problēmas, lai izpildītu Eiropas Kopienas 1999.gada 26.aprīļa direktīvas 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu noteiktiem šķidrā kurināmā veidiem un citu vides direktīvu noteiktās prasības, veicot Ventspils centralizētās siltumapgādes rekonstrukciju.</p>  <p><i>Attēls Nr.14: Ventspils siltumapgādes uzņēmums</i></p>
<p><i>Pamatojums/PPP Mērķi</i></p>	<p>SIA „Ventspils ENERGO” Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstības projekta īstenošanai piesaistīt jaunu dalībnieku, kuram būtu pieredze līdzīgu projektu īstenošanā un kurš veiktu nepieciešamo papildu finansējuma ieguldījumu SIA „Ventspils ENERGO” pamatkapitālā.</p>
<p><i>Konkursa procedūra</i></p>	<p>Atbilstoši institucionālās PPP modelim. 2006.gadā rīkotā atklātā konkursa „Par SIA „Ventspils ENERGO” jauna dalībnieka piesaisti Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstības projekta īstenošanai” rezultātā tika piesaistīts privātais partneris (investors), kuram tika nodoti 49% SIA „Ventspils ENERGO” kapitāla daļu.</p>
<p><i>Pieteikums ES līdzfinansējumam</i></p>	<p>Eiropas Savienības līdzfinansējums no Kohēzijas fonda tika piešķirts jau pirms procedūras uzsākšanas (identifikācijas Nr.CCI/LV/16/C/PE/001).</p>

<i>Finanšu struktūra</i>	<p>Kopējās projekta izmaksas EUR 81,27 milj., kuras veido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EUR 34,6 milj. Kohēzijas fonda finansējums; Kohēzijas fonda līdzekļi sastāda 42,58% no projekta kopējām izmaksām;</li> <li>• Pārējās projekta izmaksas sedz SIA „Ventspils ENERGO”, izmantojot pašu līdzekļus, kā arī ilgtermiņa un īstermiņa kredītus.</li> </ul> <p>Privātais partneris piesaista finansējumu (kredītu formā) bez pašvaldības galvojuma. Papildus tiek izmantots privātā partnera sākotnējais ieguldījums SIA „Ventspils ENERGO”. Privātā investora iespējamā peļņa – no sabiedrības peļņas sadales atbilstoši sabiedrības dalībnieku līgumam.</p>
<i>ES līdzfinansējums</i>	42,58% līdzfinansējums no Kohēzijas fonda.
<i>Publiskā un privātā sektora līgumsaistības</i>	Saskaņā ar SIA „Ventspils ENERGO” dalībnieku līgumu.
<i>PPP īpašības</i>	Projekta īstenotāja - SIA „Ventspils ENERGO”- ir kopsabiedrība, kas pieder Ventspils pašvaldībai (51%) un privātajam partnerim (49%). Atbilstoši SIA „Ventspils ENERGO” dalībnieku līgumam kopsabiedrības vadība tika nodota konkursa kārtībā izraudzītajam privātajam partnerim - Stadtwerke Flensburg GmbH.
<i>Riska sadale</i>	Risku sadale tiešā veidā nebija noteikta, un tā izrietēja galvenokārt no kopsabiedrības vadīšanas pilnvarām (privātais investors nominē 3 no 5 valdes locekļiem), no privātajam investoram noteiktā finansējuma piesaistes pienākuma, kā arī un no kapitāla daļu proporcijas, kas piederēja publiskajam un privātajam partnerim.
<i>Tarifu noteikšana</i>	Siltumenerģijas un elektroenerģijas tarifu koģenerācijas režīmā saražotajai enerģijai bija plānots noteikt saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulatora izstrādāto un 2003. gada 26. februārī ar padomes lēmumu Nr. 58 apstiprināto metodiku „Koģenerācijas stacijās saražotās siltumenerģijas un koģenerācijas stacijās ar jaudu virs 4 megavatiem saražotās elektroenerģijas tarifu aprēķināšanas metodika”.

### **legūtā pieredze**

- Šobrīd projekts un tā īstenošana ir izbeigta.
- Lai gan projekts pēc būtības atbilda institucionālās PPP projekta pazīmēm, tas netika īstenots atbilstoši PPP likuma normām, jo laikā, kad tika uzsākta projekta īstenošana, PPP likums vēl nebija stājies spēkā. Normatīvā regulējuma trūkums projekta plānošanas, izstrādes un īstenošanas stadijās (tai skaitā, attiecībā uz kopsabiedrības izveidošanas kārtību, tās darbības īpatnībām, PPP līguma grozīšanas kārtību utml.) ir uzskatāms par nozīmīgu faktoru, kas vēlāk sekmēja šī projekta izbeigšanu.
- Bez tam, šajā sakarā būtisks faktors bija arī nepietiekamā privātā partnera kapacitāte un pat nevēlēšanās projektu īstenot atbilstoši projekta paredzētajiem noteikumiem. No otras puses, sākotnēji nepietiekama vērība ir bijusi pievērsta publiskā un privātā partnera savstarpēji slēdzamo līgumu noteikumiem, kā rezultātā vēlāk pašvaldības rīcības iespējas, lai nodrošinātu projekta sekmīgu īstenošanu, bija ļoti ierobežotas.
- Negatīvo rezultātu neapšaubāmi sekmēja arī koģenerācijas iekārtu un būvniecības tirgus tendences. Brīdī, kad 2007.gada vasarā projekta vadību pārņēma konkursa kārtībā piesaistītais privātais partneris (t.i., Stadtwerke Flensburg GmbH), būvdarbu iepirkumu dokumentācijas sagatavošana jau tuvojās noslēgumam, tomēr privātā partnera vēle bija veikt izmaiņas sagatavotajā dokumentācijā, t.sk. veikt tehnoloģiska rakstura izmaiņas (saistvada tehnoloģijas maiņa), kā rezultātā tika būtiski aizkavēta iepirkumu izsludināšanu (apmēram par 6 mēnešiem koģenerācijas stacijai un gandrīz 1 gadu – saistvada būvniecībai). Rezultātā konkursu izsludināšana sakrita ar periodu, kad energoiekārtu tirgū

pasaulē bija būtiski pieaudzis pieprasījums un līdz ar to arī pretendentu iesniegto piedāvājumu cenas. Tādejādi 2008.gada vasarā saņemtie TEC būvniecības piedāvājumi būtiski pārsniedza plānotās iepirkumu cenas būvdarbu līgumiem. 2008.gada beigās tika atkārtoti izsludināti iepirkumi, kuros tika saņemti piedāvājumi par zemākām cenām, taču joprojām pārsniedzot sākotnēji plānotās izmaksas.

- Bez tam, konkrētajā gadījumā negatīvu lomu nospēlēja arī 2008.gada nogalē radusies krīze finanšu tirgū un valsts zemais finanšu reitings, kas apgrūtināja nepieciešamo finanšu līdzekļu piesaisti. Proti, 2009.gada sākumā, kad kļuva zināmi konkursu uzvarētāji, radās problēmas ar kredītresursu piesaisti, jo, ņemot vērā radušos makroekonomisko situāciju, neviena no bankām nevarēja nodrošināt nepieciešamo sindicēto kredītu 67 milj. EUR apmērā. Atsevišķas bankas atteicās projektu līdzfinansēt, jo strauji tuvojās tā beigu termiņš (konkrēti - 2010.gada 30.novembris), kas no Eiropas Komisijas puses netika pagarināts. Tā kā Stadtwerke Flensburg GmbH kā privātais partneris atbilstoši konkursa nolikumam nevarēja nodrošināt nepieciešamā finansējuma piesaisti, Ventspils pilsētas dome iniciēja sarunas ar Valsts kasi par EIB kredītlīdzekļu piešķiršanu projekta finansēšanai. Diemžēl privātais investors nebija gatavs sniegt tam nepieciešamo galvojumu vai kā citādi nodrošināt projekta finansēšanu no saviem līdzekļiem.
- Visbeidzot, ne mazsvarīgs faktors bija arī laiks, kas nepieciešams projekta iespējamo izmaiņu saskaņošanai un apstiprināšanai Eiropas Komisijā.
- Projekta saistības ietvēra arī kopsabiedrības partneru izstāšanās tiesības un metodi kapitāla daļu atsavināšanas cenas noteikšanai.
- Raugoties no publiskā sektora pozīcijām, šā projekta gaitā gūtā pieredze liecina, ka līdzīgos projektos īpaša uzmanība būtu jāpievērš projekta sākotnējai plānošanai, efektīvam saistīto risku sadalījumam, projekta īstenošanu regulējošo dokumentu izstrādei un privātā partnera piesaistīšanas noteikumiem. Tā, piemēram, ņemot vērā to, ka, uzsākot privātā partnera atlases procedūru, nebija viennozīmīgi skaidrs projekta tehnoloģiskais risinājums un vēlāk bija nepieciešams projektā veikt tehnoloģiska rakstura izmaiņas, šādos un līdzīgos gadījumos, kad līgums tiek slēgts PPP ietvaros un ir uzskatāms par sevišķi sarežģītu, būtu apsverama konkursa dialoga procedūras piemērošana, kuras ietvaros pusēm ir iespējams šos jautājumus detalizēti apspriest un jau privātā partnera atlases stadijā faktiski vienoties par projekta īstenošanu (tai skaitā, projekta tehnoloģiskajiem risinājumiem).

## Pielikums Nr.2 Finansējuma deficīta un finansiālās dzīvotspējas aprēķina piemērs

Finansējuma deficīta aprēķins	Finansiālās dzīvotspējas deficīta aprēķina piemērs (ņemot vērā aizņēmuma procentu maksājumu un privātā partnera iekšējās peļņas normu (IRR))
<p><i>Investīciju apjoms:</i> EUR 50 miljoni (0.gada investīciju izmaksas)  <i>Atskaites periods:</i> 30 gadi (kā paredzēts ES IIA vadlīnijās)  <i>Ikgadējie tīrie ienākumi:</i> EUR 1.5 miljoni. (ja ienākumi ir EUR 5 milj. un ekspluatācijas izmaksas ir EUR 3.5 miljoni)  <i>Tīrie diskontētie ienākumi:</i> apmēram EUR 17 miljoni  <i>Diskonta likme:</i> 8% (atbilstoši IIA vadlīnijām, kas pielāgota PPP projektiem<sup>9</sup>)  <i>Maksimālais līdzfinansējuma apjoms:</i> 85%  <i>Finansējuma deficīts</i> = Izmaksas – Tīrie diskontēti ienākumi = EUR 50 m – EUR 17 m = EUR 33 miljoni  <i>Diskontētās attiecināmās izmaksas</i> = Finansējuma deficīts x Līdzfinansējums = EUR 33 m x 85% = apmēram <b>EUR 28 miljoni</b>.</p>	<p><i>Investīciju apjoms:</i> EUR 50 miljoni (0.gada investīciju izmaksas)  <i>Privātā partnera vēlamā atdeves likme:</i> 10%  <i>Aizņēmuma procentu maksājumi:</i> EUR 800 tūkst. gadā  <i>Ikgadēji tīrie ienākumi:</i> EUR 685 tūkstoši (ja kopējie ienākumi ir EUR 5 miljoni un uzturēšanas (ekspluatācijas) izmaksas ir EUR 3.5 miljoni, aizņēmuma procentu maksājumi EUR 800 tūkst., un privāta partnera plānotā IRR atdeve EUR 4.315 milj.)  <i>Tīrie diskontētie ienākumi:</i> apmēram EUR 8 miljoni  <i>Diskonta likme:</i> 8% (ņemot vērā publiskā sektora kapitāla izmaksas; atbilstoši IIA vadlīnijām)  <i>Maksimālais līdzfinansējums:</i> 85%  <i>Finansiālās dzīvotspējas deficīta aprēķins</i> = Izmaksas – Tīrie diskontēti ienākumi = EUR 50 m – EUR 8 m = EUR 42miljoni  <i>Diskontētie attiecināmie izdevumi</i> = Dzīvotspējas deficīts x Līdzfinansējums = EUR 42 m x 85% = apmēram <b>EUR 36 miljoni</b></p>
<p><i>Finansēšanas deficīts līdzfinansējuma aprēķinam (% no kopējām projekta izmaksām:</i> 66% (apmēram <b>EUR 33 miljoni</b>)</p>	<p><i>Finansiālās dzīvotspējas deficīts (% no kopējām projekta izmaksām:</i> 78% (apmēram <b>EUR 39 miljoni</b>.)</p>
<p><i>Maksimālais KF līdzfinansējuma apjoms:</i> apmēram <b>EUR 28 miljoni</b></p>	<p><i>Teorētiskais KF līdzfinansējuma apjoms, ja aizņēmuma finansēšanas izmaksas (procentu likmi) būtu iespējams iekļaut attaisnotajās izmaksās:</i> apmēram <b>EUR 36 miljoni</b></p>

Avots: Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

### Pielikums Nr.3 Iespējas atgūt PVN ietekme uz līdzfinansējuma apjomu

**Projekta rādītāji:** CAPEX: EUR 100 miljoni + EUR 21 miljons PVN (21%), kopējais bruto CAPEX: EUR 121 miljons.

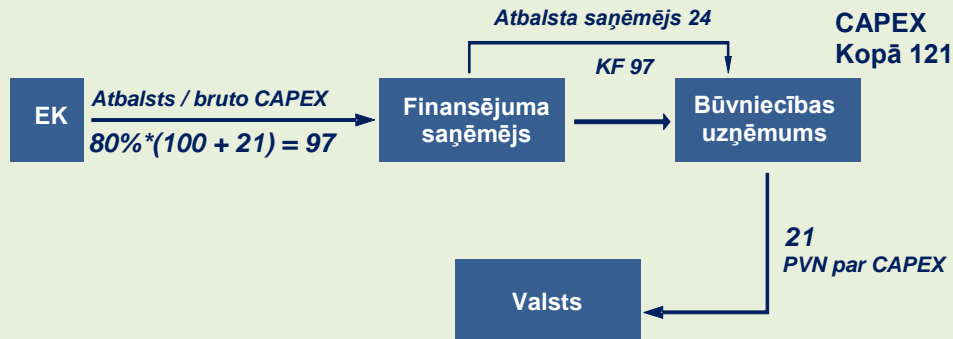
**Atbalsta intensitāte:** 80% no attiecināmajām izmaksām

**KF līdzfinansējuma aprēķins:**

#### Variants Nr.1 - Ja finansējuma saņēmējam nav tiesību pieprasīt PVN atmaksu

KF līdzfinansējuma apjoms: EUR 97 miljoni

Projekta finansēšana: KF EUR 97 m + finansējuma saņēmējs EUR 24 m = EUR 121 m



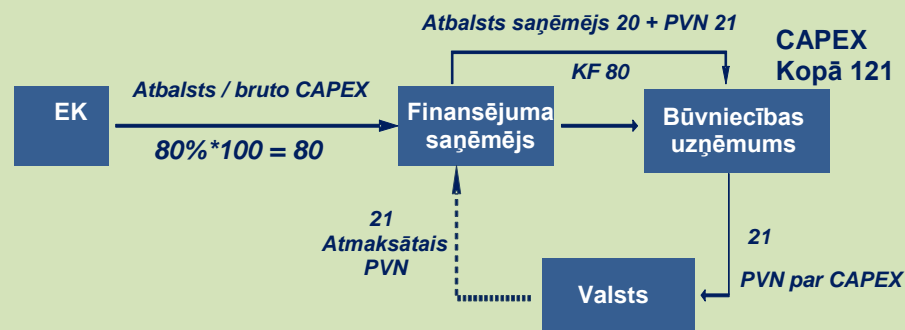
Ja finansējuma saņēmējam nav tiesību saņemt PVN atmaksu, tad finansējuma saņēmēja kopējās attaisnotās izmaksas būs vienādas ar bruto CAPEX izmaksām.

Šajā situācijā KF līdzfinansējuma apjoms būs par EUR 17 miljoniem lielāks un šī summa būs paredzēta neatmaksājāmā PVN līdzfinansēšanai. Bruto summa tiek pārskaitīta būvniecības uzņēmumam, kurš veic PVN aprēķinu un nomaksu Valsts ieņēmumu dienestam (VID). Šī varianta ietvaros projektā nāktos ieguldīt vairāk finansējuma gan KF, gan arī finansējuma saņēmējam.

#### Variants Nr.2 - Ja finansējuma saņēmējam ir tiesības saņemt PVN atmaksu

KF līdzfinansējuma apjoms: EUR 80 miljoni

Projekta finansēšana: KF EUR 80 m + finansējuma saņēmējs EUR 21 m + EUR 21 m (PVN, kas tiktu vēlāk atgūts) = EUR 121 m



Ja finansējuma saņēmējam ir tiesības saņemt PVN atmaksu, tad finansējuma saņēmēja kopējās attiecināmās izmaksas ir vienādas ar neto CAPEX. KF līdzfinansējums netiek izmantots atgūstamā PVN līdzfinansēšanai. Kopējā bruto summa tiek pārskaitīta būvniecības uzņēmumam, kurš veic PVN aprēķinu un nomaksu VID. Finansējuma saņēmējs par šo pašu PVN var pieprasīt PVN atmaksu, kas nozīmē, ka finansējuma saņēmējam ir jāspēj ilgtermiņā nodrošināt tikai savs CAPEX daļas ieguldījums (EUR 20 miljonu apmērā).

Avots: Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Key Questions and Answers, Jaspers, European Investment Bank, izstrādājis PricewaterhouseCoopers

## Pielikums Nr.4 EIB aizdevumu garantiju instrumenta LGTT iesaistes process

### Aizdevuma garantiju instrumenta TEN-T projektiem (LGTT) iesaistes process<sup>36</sup>

Aizdevumu garantiju instruments TEN-T projektiem (*Loan Guarantee Instrument for trans-European transport network projekts (LGTT)*) ir EK un EIB kopīgi izstrādāts un ieviests finanšu instruments, kura mērķis ir veicināt lielāku privātā sektora iesaistīšanos TEN-T projektu finansēšanā. LGTT instruments ir izstrādāts ES TEN-T programmas un EIB Attīstības veicināšanas iniciatīvas ietvaros, un tā mērķiem ES un EIB ir atvēlējusī līdzekļus EUR 1 miljarda apmērā.

Ir paredzēts, ka LGTT veicinās privātā sektora līdzdalību Eiropas transporta infrastruktūras projektos, kur privātā sektora finansējuma piesaistīšana bieži ir problemātiska saistībā ar relatīvi augsto ieņēmumu risku projekta sākotnējā posmā. LGTT daļēji nosegtu šo risku un tādējādi ievērojami uzlabotu projektu dzīvotspēju kā arī veicinātu investīcijas TEN-T projektos, sākotnējā projekta periodā kredītuņēmējiem atvieglojot aizdevuma atmaksu. Tādējādi LGTT ievērojami uzlabotu ilgtermiņa aizdevumu kredītu kvalitāti un veicinātu riska prēmiju samazināšanos ilgtermiņa aizdevumiem projektu finansēšanai.

#### *Kādi transporta sektora projekti var gūt labumu no LGTT?*

Eiropas Kopienas likumdošana nosaka, ka LGTT var izmantot projekti, kas tiek realizēti saskaņā ar Lēmumu Nr. 1692/96/EC („TEN-T Projekti”), un kuru ekonomiskā dzīvotspēja ir pilnībā vai daļēji atkarīga no maksas iekasēšanas sistēmas utml. ieņēmumiem.

#### *LGTT pieejamais apjoms*

LGTT aizdevuma garantijas apmēram tipiski nevajadzētu pārsniegt 10% no kopējā ilgtermiņa aizdevuma apjoma (izņēmuma gadījumos līdz 20%), nepārsniedzot EUR 200 miljonus uz vienu projektu saskaņā ar EIB Strukturālās Finansēšanas līgumu nosacījumiem.

#### *Kādus riskus EIB uzņemas LGTT shēmas ietvaros?*

LGTT shēmas ietvaros EIB uzņemsies augstākus finanšu riskus nekā tās standarta aizdevumu līgumos. Principā, ja LGTT garantija tiek pieprasīta pieejamības perioda beigās, EIB atlīdzinātu garantijas prasītājiem un kļūtu par projekta subordinētajiem aizdevējiem, taču pirms pašu kapitāla un līdzīga finansējuma devējiem. Tā rezultātā EIB, caur LGTT garantiju uzņemoties šādu subordinēto risku, sākotnējā darbības periodā (līdz 5 -7 gadiem kopš projekta (būvniecības) pabeigšanas) palīdzētu tikt galā ar ieņēmumu risku, balstoties uz pieņēmumu, ka ilgtermiņā projekts ir finansiāli dzīvotspējīgs.

#### *Kā pieteikties uz LGTT finansējumu?*

Šobrīd nepastāv formālas prasības kā pieteikuma formas, lai pieteiktos LGTT finansējumam. To var izdarīt, tieši sazinoties ar EIB struktūrvienībām, kas norādītās EIB interneta mājas lapā.

#### *Kā LGTT strādā?*

LGTT ir EIB garantija, ko kopīgi piedāvā EK un EIB, par labu komercbankām, kas papildus citiem projekta finansēšanas instrumentiem piedāvās arī „kredītlīniju pēc pieprasījuma” *stand-by liquidity facility (SBF)*. Šo kredītlīniju projekta kompānija var izmantot neparedzētu ieņēmumu samazināšanās gadījumos tikai projekta sākotnējā periodā (līdz 7 gadiem pēc projekta (būvniecības) pabeigšanas), lai nodrošinātu ilgtermiņa aizdevumu atmaksu. SBF aizņēmumu atmaksa tiek veikta pēc ilgtermiņa

---

<sup>3636</sup> Detalizēta informācija atrodam EIB mājas lapā, [www.eib.org](http://www.eib.org)

aizdevumu atmaksas saskaņā ar esošajiem projekta finansējuma nosacījumiem. Ja pieejamības perioda beigās vēl ir neatmaksāta SBF daļa (pamatsumma un/vai procentu maksājumi), var tikt pieprasīta LGTT garantija, kā rezultātā EIB atmaksā SBF nodrošinātājiem neatmaksāto aizdevuma daļu un kļūst par projekta subordinētajiem aizdevējiem. Šajā gadījumā EIB subordinētais aizdevums (LGTT izmantošanas rezultātā) joprojām tiktu atmaksāts no pieejamās naudas plūsmas pēc esošo ilgtermiņa kredītu saistību atmaksas vai arī pēc fiksēta LGTT aizdevuma atmaksas grafika.

## Pielikums Nr.5 Aptaujātie ārvalstu eksperti

Pētījuma izstrādes ietvaros mēs veicām konsultācijas ar sekojošiem ārvalstu ekspertiem:

- Hong Yang Oei, PricewaterhouseCoopers Nīderlande, PPP eksperts, [hong.yang.oei@nl.pwc.com](mailto:hong.yang.oei@nl.pwc.com)
- Patricio de Antonio Lorenzo, PricewaterhouseCoopers Spānija, partneris, Infrastruktūras un projektu finansēšana, [patricio.de\\_antonio@es.pwc.com](mailto:patricio.de_antonio@es.pwc.com)
- Kamila Boron, PricewaterhouseCoopers Polija, Transporta, infrastruktūras un publiskā sektora eksperts [anna.kiwiel@pl.pwc.com](mailto:anna.kiwiel@pl.pwc.com)
- Pawel Szacillo, PricewaterhouseCoopers Polija, Transporta, infrastruktūras un publiskā sektora nodaļas direktores vietnieks, [pawel.szacillo@pl.pwc.com](mailto:pawel.szacillo@pl.pwc.com)
- Karel Kolar, PricewaterhouseCoopers Čehija, vecākais menedžeris, Transporta, infrastruktūras un publiskā sektora nodaļa, [karel.kolar@cz.pwc.com](mailto:karel.kolar@cz.pwc.com)
- Linus Owman, PricewaterhouseCoopers Zviedrija, Global Knowledge Manager (Globālais zināšanu vadības vadītājs publisko pakalpojumu sfērā), [linus.owman@se.pwc.com](mailto:linus.owman@se.pwc.com)
- Emilie Thomas-Bérubé, PricewaterhouseCoopers Francija, PPP eksperts, [emilie.thomas-berube@fr.pwc.com](mailto:emilie.thomas-berube@fr.pwc.com)

Galvenās tēmas, kas tika pārrunātas ar ekspertiem:

- Hibrīdprojektu esamība ekspertu mītnes zemēs;
- Ekspertu pieredze darbā ar hibrīdprojektiem;
- Ekspertu pieredze darbā ar PPP projektu strukturizēšanas jautājumiem.