



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 27.04.2010
C(2010)2539 galīgā redakcija

**Par Valsts atbalstu Nr. N 41/2010 — Latvija
Valsts atbalsts saistībā ar ieguldījumiem lidostas „Rīga” infrastruktūrā**

Godātais kungs!

1. PROCEDŪRA

1. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 3. punktu Latvijas iestādes 2010. gada 2. februārī paziņoja par savu nodomu finansēt lidostas „Rīga” infrastruktūru, lai optimizētu minētās lidostas darbību. Šo paziņojumu reģistrēja ar numuru N41/2010.
2. Pēc informācijas apmaiņas starp Komisijas dienestiem un Latvijas iestādēm par minēto paziņojumu, Latvijas iestādes 2010. gada 19. martā iesniedza atjauninātu un papildinātu informāciju.

2. SĪKS PASĀKUMU APRAKSTS

2.1. Saņēmējs

3. Saskaņā ar 2005. gada vadlīnijām par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu starptautiskā lidosta „Rīga” (RIX) ir augoša, liela reģionālā lidosta (C kategorijas lidosta), kas 2009. gadā apkalpoja aptuveni 4,1 miljonu pasažieru.
4. Atbilstīgi Latvijas Republikas Komerclikumam RIX ir juridiska persona, kas 100 % pieder Latvijas valdībai (valsts akciju sabiedrība — VAS Starptautiskā lidosta „Rīga”).
5. Patlaban RIX apkalpo gan klasiskās, gan zemo cenu aviosabiedrības. Lidosta piedāvā lidojumus uz 79 galamērķiem, kurus apkalpo 16 aviosabiedrības. Tā kā lidostai ir skrejceļš, kura garums ir 3,2 kilometri, RIX var apkalpot starpkontinentālos lidojumus. Lidostā strauji pieaudzis pasažieru skaits. Pat 2009. gadā, laikā, kad lielākajā daļā ES lidostu pasažieru skaits samazinājās, RIX tas pieauga par 10 %.

Māris Riekstiņš
Ārlietu Ministrs
K.Valdemāra iela 3,
Rīga LV-1395

6. Tranzīta pasažieru īpatsvars RIX 2009. gada beigās sasniedza 36 %. Nozīmīgākie tranzīta sākumpunkti/galapunkti ir Viļņa, Tallina, Helsinki, Berlīne, Stokholma un Oslo. Tranzīta plūsmas pieaugums galvenokārt ir skaidrojams ar tādu jaunu maršrutu izveidošanu, kas atrodas ārpus ES (Tuvie Austrumi, NVS valstis utt.), kur tirgus aug straujāk nekā ES valstīs.
7. Attiecībā uz kravu apkalpošanas darbībām jāatzīmē, ka šīm darbībām nav lielas ietekmes uz lidostas saimnieciskās darbības rādītājiem; tas skaidrojams ar to, ka no RIX lidojošo aviosabiedrību flotē galvenokārt ir *Boeing 737* gaisa kuģi, kuriem ir mazas kravas tilpnes.

2.2. Attiecīgie ieguldījumi

8. Plānotie ieguldījumi ir paredzēti lidostas infrastruktūras modernizācijai, lai panāktu tās atbilstību *ICAO II* kategorijas prasībām attiecībā uz drošības standartiem (lidostas infrastruktūrai jānodrošina gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās sliktos laika apstākļos un ārkārtas situācijās); tāpat šie ieguldījumi ir paredzēti, lai sekmētu lidostas atbilstību vides aizsardzības prasībām un palielinātu kontrolējamās teritorijas un lidostas laukuma jaudu. Lai gan lidosta atbilst pašreizējām minimālajām drošības un vides prasībām, joprojām daudz kas ir uzlabojams. Ņemot vērā prognozēto satiksmes pieaugumu, ieguldījumi ir arī vajadzīgi, lai palielinātu skrejceļu jaudu maksimuma stundās.
9. Projekta mērķi īstenos ar šādiem pasākumiem.
 - Kontrolējamās teritorijas jaudas palielināšana (manevrēšanas ceļu izbūve, lai uzlabotu drošību un palielinātu skrejceļu jaudu maksimuma stundās, peronu rekonstrukcija, lai palielinātu drošību un gaisa kuģu stāvvietu skaitu). Ja patlaban lidostas jauda ir 22–52 darbības stundā, tad pēc pasākumu īstenošanas tai jāsasniedz 24–54 darbības stundā.
 - Drošības pasākumu uzlabošana: a) lidlauka apgaismojuma sistēmas modernizācija, b) skrejceļa seguma atjaunošana un skrejceļa līdjoslas nostiprināšana vecajā skrejceļa daļā, c) lietus ūdens un apakšzemes meliorācijas sistēmu rekonstrukcija, lai gaisa kuģi un citi transporta līdzekļi varētu droši veikt darbības sliktos laika apstākļos, d) jaunas elektroapakšstacijas izveide, lai mazinātu energoapgādes traucējumu risku (esošā darbojas uz tehnisko iespēju robežas), e) degvielas apgādes hidrantu sistēmas izbūve, lai samazinātu degvielas piegādes transportlīdzekļu skaitu gaisa kuģu stāvvietās, tādējādi palielinot drošību.
 - Vides apstākļu uzlabošana un vides aizsardzība, ieguldot a) videi draudzīgu pretapledošanas apstrādes platformu izbūvē (pretapledošanas šķidrums labāka savākšana un attīrīšana), b) transportlīdzekļu mazgāšanas angāra izbūvē (savācot eļļu un netīrumus no notekūdeņu izvadīšanas sistēmas), c) atkritumu savākšanas teritorijas izbūvē (racionālāks atkritumu apstrādes process, samazināts piesārņojuma un sadursmes ar putniem risks, mazāk smaku).
10. Patlaban tiek lēsts, ka šo pasākumu kopējās izmaksas ir EUR 165 miljoni (precīzas izmaksas noteiks konkursa gaitā). Paredzēts, ka pasākumus īstenos divos posmos, ievērojot to nozīmi lidostas darbībā. Pirmais posms tiks īstenots no Kohēzijas fonda finansējuma 2007.–2013. gadam (būvdarbus paredzēts sākt 2011. gadā). Otro posmu īstenos no Kohēzijas fonda finansējuma 2014.–2020. gadam.

1. tabula. Plānotie ieguldījumi

Veicamie infrastruktūras uzlabojumi	Kopējās neto izmaksas (EUR), neietverot PVN
3. perons	36 326 561
Virsmas ūdeņu atvades sistēma	14 897 043
Skrejceļa lidjosla	10 020 093
Pretapledošanas apstrādes platformas	9 301 541
2. perons	6 720 113
Papildus manevrēšanas ceļi	6 455 298
Skrejceļa ilgtermiņa atjaunošanas darbi	6 290 841
Apakšzemes meliorācija	1 786 689
Transportlīdzekļu mazgāšanas angārs	1 553 602
II kategorijas precīzās nolaišanās tuvošanās gaismu sistēma	1 180 040
Atkritumu savākšanas teritorijas izbūve	722 657
1. posma starpsumma	95 254 478
4. perons	43 625 958
Degvielas hidrantu sistēma	13 000 000
Tehniskās apkopes perons	6 655 038
Elektroapakštacija	6 487 478
2. posma starpsumma	69 768 474
Kopējās projekta izmaksas (1. un 2. posms)	165 022 952

2.3. Attiecīgais atbalsts

11. Latvijas iestādes paziņoja, ka atbalsta maksimālā summa ir 75 % no iepriekš minētajām izmaksām, ko galvenokārt finansēs no Kohēzijas fonda. Tiks nodrošināts arī privāts līdzfinansējums vismaz 25 % apmērā, kas nav valsts atbalsts. To segs no lidostas darbības ieņēmumiem ar komercaizdevumu.
12. Relatīvi augsto atbalsta intensitāti Latvijas iestādes pamato ar to, ka vismaz puse plānoto ieguldījumu nav ekspansīva rakstura, turklāt tiem ir zems ienākumu radīšanas potenciāls, bet vienlaikus pozitīva un visaptveroša ietekme. Kā jau iepriekš paskaidrots, pat tie pasākumi, kas ietekmēs lidostas jaudu (pasākumi saistībā ar peroniem un papildu manevrēšanas ceļiem), ietekmēs to tikai nedaudz, bet šie pasākumi ir nozīmīgi drošībai un videi.
13. Lai gan lidosta ir finansiāli stabils uzņēmums, tā viena pati nevarētu veikt minētos ieguldījumus. Tālab šajā sakarā jāuzsver, ka šis projekts atbilst Kohēzijas fonda finansēšanas nosacījumiem tikai tādēļ, ka projekta abu posmu neto pašreizējā vērtība ir negatīva, un šā iemesla dēļ uzņēmumam nebūs iespējams piesaistīt privātu finansējumu visu projekta izmaksu segšanai.
14. Tā kā minēto pasākumu ietekme uz darbības izmaksām būs pavisam neliela (vai — dažos gadījumos — šādas ietekmes nemaz nebūs), tad, nesaņemot valsts finansējumu, lidosta nevarēs īstenot iepriekš minētos drošības un vides aizsardzības pasākumus paredzētajā apjomā un laikā.

2.4. Juridiskais pamats

15. Atbalstu piešķir saskaņā ar Latvijas Republikas 2009. gada 15. decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 1476 par darbības programmas „Lidostu infrastruktūras attīstība” īstenošanu.

3. PAZIŅOTO PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

3.1. Atbalsta esība

16. Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu „*ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm*”.
17. Kritēriji, kas noteikti 107. panta 1. punktā, ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai paziņotais pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem iepriekšminētajiem nosacījumiem. Proti:
 - (a) finansiālo atbalstu piešķir valsts, vai arī tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem,
 - (b) finansiālais atbalsts rada priekšrocības konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai,
 - (c) rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus,
 - (d) ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

3.2. Valsts līdzekļu nodošana

18. Par valsts atbalstu uzskata jebkuru priekšrocību, ko piešķir tieši vai netieši un finansē no valsts līdzekļiem, un ko piešķir valsts vai starpniecības iestāde, kas rīkojas atbilstīgi tai piešķirtajām pilnvarām. Šajā gadījumā Latvijas iestāžu lēmums piešķirt ieguldījumu atbalstu RIX infrastruktūras modernizācijai ir lēmums par valsts līdzekļu piešķirumu.
 19. Eiropas Kohēzijas fonda līdzekļi, kurus pārskaita valsts budžetā, pirms tie tiek izmaksāti lidostai, ir Latvijas iestāžu rīcībā, un tāpēc tie ir valsts līdzekļi.
 20. Šā iemesla dēļ Komisija var secināt, ka ir iesaistīti valsts līdzekļi.
- 3.2.1. Selektīvas ekonomiskas priekšrocības*
21. Konkrētajā gadījumā valsts līdzekļi tiek novirzīti vienam uzņēmumam, proti, valsts akciju sabiedrībai „VAS Starptautiskā lidosta „Rīga””. Turklāt tie samazina izdevumus, kas šim uzņēmumam parastos apstākļos būtu jāsedz.
 22. Tālab Komisija var secināt, ka šajā gadījumā veidojas selektīvas ekonomiskas priekšrocības.

3.2.2. Ietekme uz dalībvalstu savstarpējo konkurenci un tirdzniecību

23. Ja dalībvalsts piešķirtais valsts atbalsts stiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka šis atbalsts ietekmē pārējos uzņēmumus. Tā kā gaisa pārvadājumu tirgus ES ir pilnīgi liberalizēts, saņēmēja lidosta konkurē ar lidostām citās ES dalībvalstīs. Saskaņā ar iedibināto Tiesas praksi¹ par pasākumiem, kas rada konkurences kropļojumus, ir pietiekami, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei².
24. Tālab Komisija var secināt, ka atbalsts ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļo konkurenci.
25. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka paziņotais pasākums ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

3.3. Atbalsta likumība

26. Paziņojot par pasākumu pirms tā īstenošanas, Latvijas iestādes ir izpildījušas pienākumu atbilstoši EK līguma 108. panta 3. punktam. Maksājumus veiks tikai pēc tam, kad Komisija būs devusi atļauju īstenot paziņoto pasākumu.

3.4. Saderības novērtējums

27. LESD 107. panta 3. punktā paredzēti atsevišķi izņēmumi no LESD 107. panta 1. punktā paredzētā vispārējā noteikuma par nesaderību.

3.4.1. Saderība ar 2005. gada vadlīnijām par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu

28. Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām³ (turpmāk „2005. gada vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu”), kalpo par pamatu, lai vērtētu, vai atbalstu lidostai atbilstīgi 107. panta 1. punktam var atzīt par saderīgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu. Šajās pamatnostādnēs minēti vairāki kritēriji, kurus Komisija ievēro.
29. Visi atbalstītie ieguldījumu pasākumi saistās ar lidostu pamatdarbību. Ieguldījumu atbalsts nav paredzēts komercdarbībām, piemēram, „būvdarbiem, finansēšanai, tādu teritoriju un nekustamo īpašumu ekspluatācijai un īrei, kas paredzēti ne tikai birojiem un uzglabāšanas telpām, bet arī viesnīcām un rūpnīcām, kuras atrodas lidostas teritorijā, kā arī veikaliem, restorāniem un autostāvvietām”⁴. Tālab 2005. gada vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu ir pamats, lai novērtētu saderību ar iekšējo tirgu.

¹ Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Komisija, Rec.*, 1998., II-717. lpp.

² 2005. gada vadlīnijās Komisija atzīst, ka lidostai piešķirto valsts finansējumu var izmantot, lai uzturētu lidostas izmaksas maksimāli zemas ar nolūku piesaistīt satiksmi, kas var radīt būtiskus konkurences traucējumus (38. punkts).

³ OV C 312/1, 9.12.2009.

⁴ Vadlīniju par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām, 53. punkta iv) apakšpunkts.

30. Lai veiktu saderības novērtējumu, Komisijai, jo īpaši saskaņā ar 2005. gada vadlīniju 61. punktu, ir jāpārbauda, vai
- infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktajam vispārējo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u.c.);
 - infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim;
 - prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu;
 - infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem;
 - ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā ar Kopienas interesēm.
- (i) *Infrastrukturā būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktajam vispārējo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u.c.):*
31. RIX ir būtiska Eiropas transporta tīkla daļa un tai ir izšķiroša loma reģionā saistībā ar „piekļuves” politiku (piem., lai dzelzceļa transporta nozare varētu piedāvāt līdzvērtīgu pakalpojumu, būtu jāpaiet vairākiem desmitiem gadu). Plānotie ieguldījumi atbilst mērķiem, kas noteikti Transporta attīstības pamatnostādņēs 2007.–2013. gadam Latvijas aviācijas jomā, ko ir apstiprinājusi Latvijas valdība. Šie ieguldījumi veicinās efektīvāku gaisa transporta infrastruktūras izveidi un nodrošinās tādu drošības līmeni, kas atbilst starptautiskajiem standartiem, kā arī uzlabos vides apstākļus un vides aizsardzību lidostā. Tādējādi, stiprinot pamata infrastruktūru, šis projekts īsteno mērķi attiecībā uz kohēzijas reģionu attīstību.
32. Eiropas Komisija saskaņā ar struktūrfondu un Kohēzijas fonda noteikumiem 2007. gada 10. decembrī apstiprināja Latvijas attīstības programmu 2007.–2013. gadam „Infrastrukturā un pakalpojumi”. Šī programma rezervē EUR 851 miljonus ES finansējuma, kas paredzēts „Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstībai un ilgtspējīga transporta veicināšanai”, tostarp RIX, lai nodrošinātu „drošu, efektīvu gaisa transporta infrastruktūru, kas atbilst augošajiem pārvadāšanas apjomiem”.
33. Šāda pieeja atbilst Komisijas 2007. gada rīcības plānam saistībā ar lidostu jaudu⁵, kurā atzīmēts, ka, „ņemot vērā paredzamo satiksmes attīstību, Eiropa saskarsies ar nepārtraukti augošu plaisu starp jaudu un pieprasījumu” attiecībā uz lidostām un ka šis „jaudas lūzums lidostās ir visu gaisa transporta apgādes ķēdē iesaistīto dalībnieku drošuma, efektivitātes un konkurētspējas apdraudējums”⁶. Šajā rīcības plānā Komisija uzsver, ka efektīvāk jāizmanto esošā infrastruktūra un jāatbalsta jauna infrastruktūra; tā uzsver reģionālo lidostu nozīmi šā jaudas lūzuma pārvarēšanā un — vispārīgā skatījumā — „integrēta Eiropas gaisa transporta tīkla attīstībā”⁷.
34. Tālab Komisija secina, ka infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktajam vispārējo interešu mērķim un ka konkrētajā gadījumā atbilstības kritērijs ir izpildīts.

⁵ Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Rīcības plāns saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā — 2007. gada 24. janvāris, COM(2006) 819 galīgā redakcija.

⁶ Rīcības plāna 7. punkts un ierāmētā informācija 3.lpp.

⁷ Rīcības plāna 12. punkts. Turklāt Rīcības plānā atzīmēts ka, „būtu vēlams atbrīvot esošās neizmantotās jaudas reģionālajās lidostās ar tādu nosacījumu, ka dalībvalstis ņem vērā Kopienas juridiskos instrumentus attiecībā uz valsts atbalstu”, piemēram, Līguma 87.–89. pantu un 2005. gada vadlīnijās.

(ii) *Infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim:*

35. Pēdējos gados saņēmēja lidosta ir strauji augusi. Paredzams, ka pasažieru skaits turpinās pieaugt un plānotie ieguldījumi infrastruktūrā būs vajadzīgi.

2. tabula. - Pasažieru skaits

	2003	2006	2009	2013	2017
Pasažieru skaits	711 753	2 495 020	4 066 854	5 000 000	6 070 309
Pieaugums	12%	33%	10%	7%	0%

36. Lai gan nerodas iespaids, ka vidēja termiņa satiksmes prognozes attaisnotu jauna skrejceļa būvi, ir jāuzlabo esošās infrastruktūras izmantojums, veicinot lidlauka pakalpojumu ātrumu, būvējot jaunus izejas manevrēšanas ceļus, un palielinot peronu jaudu, lai radītu vairāk lidaparātu stāvvietu. Ja patlaban lidostas jauda ir 22–52 darbības stundā, atkarībā no lidojuma apstākļiem, tad pēc pasākumu īstenošanas tai jāsasniedz 24–54 darbības stundā. Savukārt šādu jaudas pieaugumu pilnībā attaisno satiksmes attīstības prognozes un tas būs ievērojams ieguldījums vispārējā mērķa — attīstīt reģionālo pieejamību — sasniegšanā.
37. Uzlabojumi drošības un vides jomā. Arī šajās jomās paredzētie ieguldījumi ir vajadzīgi, jo tie ļauj īstenot būtiskus uzlabojumus drošības un vides aizsardzības jomā un, pamatojoties uz Latvijas iestāžu sniegto informāciju, tie ir proporcionāli.

(iii) *Prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu.*

38. Kā jau iepriekš minēts⁸, vidēja termiņa satiksmes prognozes attaisno ierosinātos ieguldījumus jaudas palielināšanai.

(iv) *Infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem:*

39. Radītā infrastruktūra bez diskriminācijas būs pieejama jebkurai lietotājai (aviosabiedrībai).

(v) *Ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā ar Kopienas interesēm:*

40. Saskaņā ar 15. punkta definīciju 2005. gada vadlīnijās par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu RIX pēc pasažieru skaita ir liela reģionālā lidosta (C kategorijas lidosta).
41. Tā nekonkurē ar citām lidostām par „tiešajiem” pasažieriem. 200 km rādiusā nav lidostas, kas piedāvātu regulārus pasažieru pārvadājumus.
42. RIX nesen ir kļuvusi par nozīmīgu tranzīta punktu Baltijas valstīs un 36 % RIX pasažieru ir tranzīta pasažieri; tam par iemeslu galvenokārt bija konkurence starp aviosabiedrībām, nevis lidostām. RIX attīstība sekoja straujajai *AirBaltic* attīstībai un RIX ir *AirBaltic* mājas bāze (*AirBaltic* ir vienīgā spēcīgā vietējā aviosabiedrība Baltijas valstīs).

⁸ Skatīt 35. un 36. punktu.

43. Aprakstīto pasākumu ietekme uz konkurenci būs ierobežota, jo vismaz pusei pasākumu nav ekspansīva rakstura. Pat tie pasākumi, kurus (daļēji) varētu uzskatīt par ekspansīviem, tikai nedaudz ietekmēs pašreizējo lidostas jaudu (skatīt iepriekš), bet šie pasākumi ir nozīmīgi drošībai un videi.
44. Tālab Komisija atzīmē, ka plānotais pasākums neietekmē tirgus apstākļus veidā, kas būtu pretrunā Savienības interesēm.

3.4.2. *Atbalsts ir vajadzīgs un proporcionāls*

45. Komisijai ir jānovērtē, vai attiecīgais atbalsts ir proporcionāls un vajadzīgs. Kā jau iepriekš minēts⁹, bez atbalsta RIX nevarēs veikt iepriekš minētos ieguldījumus paredzētajā apjomā un laikā. Šajā sakarā jāatgādina, ka neto pašreizējā vērtība abiem projektu posmiem ir negatīva, un šā iemesla dēļ uzņēmumam nebūs iespējams piesaistīt privātu finansējumu visu projekta izmaksu segšanai. Turklāt Komisija atzīmē, ka, lai gan lidosta patlaban atbilst minimālajām drošības un vides prasībām, šajā jomā var veikt ievērojamus uzlabojumus¹⁰.
46. Kā jau iepriekš minēts, Latvijas iestādes pamato relatīvi augsto atbalsta intensitāti (75 %) ar to, ka vismaz pusei plānoto ieguldījumu nav ekspansīva rakstura, turklāt tiem ir zems ienākumu radīšanas potenciāls, bet tai pat laikā pozitīva un visaptveroša ietekme. Pat tie pasākumi, kas ietekmēs lidostas jaudu (pasākumi saistībā ar peroniem un papildus manevrēšanas ceļiem), ietekmēs to tikai nedaudz, bet šie pasākumi ir nozīmīgi drošībai un videi. Ierosinātā atbalsta intensitāte atbilst Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei saistībā ar lidostu infrastruktūru¹¹.
47. Lai ierobežotu atbalsta summu līdz nepieciešamajam minimumam un nodrošinātu, ka citos konkrētajos tirgos (proti, būvniecības pakalpojumu tirgū) nebūtu konkurences kropļojumu, ir lietderīgi izsludināt konkursu par projekta īstenošanu.

4. LĒMUMS

Eiropas Komisija attiecīgi ir nolēmusi neizvirzīt iebildumus pret paziņoto pasākumu, jo atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

Šis lēmums neietekmē Komisijas lēmumu par līdzfinansējuma piešķiršanu no Kohēzijas fonda.

⁹ Skatīt 13. punktu un turpmākos.

¹⁰ Skatīt 9. punktu un turpmākos.

¹¹ Skatīt, piemēram, N472/2008 - Polija- Ieguldījumu atbalsts lidostām saskaņā ar Infrastruktūras un vides darbības programmu.

Ja šajā vēstulē ir konfidenciāla informācija, ko nedrīkst izpaust trešām personām, lūdzam informēt Komisiju piecpadsmit darba dienu laikā pēc šīs vēstules saņemšanas. Ja Komisija noteiktajā termiņā nesaņems šādu pamatotu lūgumu, tā uzskatīs, ka Jūs piekrītat tam, ka informācija tiek paziņota trešām personām un vēstules pilns teksts autentiskajā valodā tiek publicēts šādā tīmekļa vietnē:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_lv.htm.

Jūsu pieprasījums jānosūta ierakstītā vēstulē vai pa faksu uz šādu adresi:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
B-1049 Brussels
Fakss: (32-2) 296 12 42.
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Ar cieņu

Komisijas vārdā —

Joaquín ALMUNIA
Komisijas priekšsēdētāja vietnieks