



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 15.06.2011
C(2011)3052 galīgā redakcija

**Par : Valsts atbalstu N 44/2010 - Latvijas Republika
Publiskais finansējums ostas infrastruktūrai Krievu salā**

Godātais kungs!

1. PROCEDŪRA

- (1) Latvijas Republika saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu 2010. gada 5. februārī elektroniski paziņoja par pasākumu, kas paredz publisko finansējumu projektam “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”. Paziņojumu reģistrēja ar lietas numuru N 44/2010.
- (2) Komisija 2010. gada 11. martā, 2010. gada 17. maijā, 2010. gada 23. jūnijā, 2010. gada 13. septembrī, 2010. gada 22. decembrī un 2011. gada 18. martā pieprasīja papildu informāciju par ierosināto pasākumu. Prasīto informāciju Latvijas iestādes iesniedza 2010. gada 15. aprīlī, 2010. gada 26. maijā, 2010. gada 13. jūlijā, 2010. gada 22. septembrī, 2010. gada 28. oktobrī, 2010. gada 26. novembrī, 2011. gada 20. janvārī un 2011. gada 22. martā.
- (3) Turklāt tika sarīkotas vairākas Komisijas dienestu un Latvijas iestāžu tikšanās. Komisijai neformālā veidā tika iesniegta arī atjaunināta informācija un papildu skaidrojumi.

2. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

2.1. Mērķis

- (4) Projekts paredz Rīgas brīvostas (turpmāk “brīvosta”) pašreizējās darbības pārcelt no pilsētas centra uz ostas darbībām pašlaik neizmantoto Krievu salu, kas atrodas Daugavas krastā tālāk uz leju, un tādējādi pavērtu iespēju paplašināt Rīgas pilsētu.

Ģirts VALDIS KRISTOVSKIS

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

- (5) Paziņotā pasākuma mērķis ir īstenot šo pārceļšanu un nodrošināt brīvostas konkurētspējas saglabāšanos Baltijas jūras reģionā.

2.2. Atbalsta saņēmējs

- (6) Izskatāmā publiskā finansējuma tiešais saņēmējs ir Rīgas brīvostas pārvalde (turpmāk “ostas pārvalde”).
- (7) Saskaņā ar Latvijas Likumu par ostām ostas pārvalde ir bezpeļņas publisko tiesību subjekts, kuru izveido attiecīgās pilsētas vai novada dome. Ostas pārvaldes nodrošina ostas infrastruktūras vispārējo uzturēšanu un attīstību. Konkrēti, ostas pārvaldes:
- (a) nosaka ostas maksu un tarifu robežlīmeņus ostas pakalpojumiem;
 - (b) nodrošina ostas maksas un nomas (īres) maksas iekasēšanu;
 - (c) kontrolē ostas noteikumu ievērošanu;
 - (d) kontrolē ostas teritorijā izvietoto organizāciju darbību atbilstoši ostu iekārtu aizsardzības plāniem;
 - (e) apsaimnieko īpašumā esošo vai valdījumā nodoto īpašumu — hidrotehniskās būves, piestātnes, kuģu ceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, akvatoriju un navigācijas ierīces Satiksmes ministrijas noteiktajos apsaimniekošanas rajonos, kā arī ar ostas darbību saistīto infrastruktūru;
 - (f) organizē ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai.
- (8) Daļu no infrastruktūras, kas tiks izbūvēta ar konkrēto publisko finansējumu, pēc tam ekspluatēs privātuzņēmumi, pamatojoties uz koncesijas līgumiem ar ostas pārvaldi.

2.3. Rīgas ostas apraksts

- (9) Osta darbojas kā brīvā ekonomiskā zona, kas nodrošina uzņēmējdarbības stimulus nodokļu atlaižu veidā. Saskaņā ar likumu “Par nodokļu piemērošanu brīvēstās un speciālajās ekonomiskajās zonās”¹ uzņēmumi var pieteikties uz atļauju darboties brīvēstas režīmā, kas tiem dod tiesības uz ievērojamām nodokļu atlaidēm.
- (10) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju brīvēsta 2008. gadā apkalpoja aptuveni 8 % no kopējā kravu apjoma Baltijas jūras austrumu reģionā. Attiecībā uz beramkravu apstrādes operācijām brīvēsta ir reģiona lielākā osta ar 15 458,2 miljonu tonnu kravu apgrozījumu.

¹ Valsts atbalsts XR 20/07, OV C 239, 11.10.2007.

2.4. Juridiskais pamats

- (a) Rīgas domes 2005. gadā apstiprinātais Rīgas attīstības plāns 2006.–2018. gadam² (turpmāk “RAP”);
- (b) Ministru Kabineta noteikumi Nr. 690 “Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu”, 138(3506), 30.08.2006.
- (c) Projekts “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”, kas izstrādāts saskaņā ar Latvijas Valsts stratēģisko ietvardokumentu 2007.–2013. gada periodam darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” ietvaros³.

2.5. Pasākuma konteksts

- (11) RAP bija paredzēta ostas teritorijas būtiska samazināšana, no brīvostas teritorijas izslēdzot Andrejsalas un Eksportostas teritorijas (turpmāk “A&E”). Minētās teritorijas atrodas Daugavas labajā krastā, ar krasta līniju vairāk nekā 3 km garumā, un daļēji pārklājas ar Rīgas vēsturiskā centra (RVC) teritoriju⁴. Ievērojot RAP ietverto priekšlikumu, Latvijas valdība grozīja brīvostas robežas, no ostas teritorijas izslēdzot 123 ha (Andrejsala 39 ha un Eksportosta 84 ha)⁵.
- (12) A&E apkalpoto kravu apjoms 2004.–2007. gadā strauji pieauga: no 8,5 līdz 13,3 miljoniem tonnu. Pašlaik A&E apstrādā 40–45 % no ostas kravu kopējā apjoma un gandrīz 30 % no apkalpoto kuģu bruto tonnāžas. A&E nodrošina aptuveni 35 % no ostas ienākumiem.
- (13) Šajās teritorijās pašlaik galvenokārt apstrādā sausās kravas (akmeņogles, cukurs, labība, būvmateriāli un metāllūžņi) un ģenerālkraavas (smagie metāli, kokmateriāli un konteineru kravas).
- (14) Pamatojoties uz lēmumu atteikties no kravas operācijām pilsētas centra tuvumā, paredzams, ka vēlākais 2013. gadā minētās teritorijas tiks atvēlētas pilsētattīstībai.

2.6. Atbalsta budžets, veids un intensitāte

- (15) Projekta īstenošana plānota divos posmos:
 - (a) pirmajā posmā paredzēts līdz 2012. gadam izbūvēt 4 beramkravu piestātnes (turpmāk “pirmais posms”);

² Rīgas attīstības plāns sastāv no Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025. gadam, Rīgas attīstības programmas 2006.–2012. gadam un Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam (Rīgas domes 2005. gada 20. decembra lēmums Nr. 749 “Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam apstiprināšanu”).

³ CCI: 2007LV161NS001, apstiprināts Ministru kabinetā 2007. gada 23. oktobrī.

⁴ RVC 1997. gada decembrī tika iekļauts *UNESCO* Pasaules mantojuma sarakstā.

⁵ Ministru kabineta noteikumi Nr. 690 “Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu”, 138(3506), 30.08.2006.

- (b) otrajā posmā paredzēts līdz 2015. gadam izbūvēt vēl 3 papildu piestātnes ģenerālkraavu apstrādei (turpmāk “otrais posms”).
- (16) Abu posmu kopējās attiecināmās izmaksas ir EUR 195 380 916.

2.6.1. Projekta pirmais posms

- (17) Projekta pirmā posma attiecināmās izmaksas ir plānots finansēt no Kohēzijas fonda līdzekļiem, aptuveni 61,2 % jeb EUR 91 325 093 apmērā. Pārējo finansējuma daļu nodrošinās no ostas pārvaldes līdzekļiem.

2.6.2. Projekta otrais posms

- (18) Otrā posma attiecināmās izmaksas ir EUR 46 171 655, un publiskais finansējums paredzēts līdz EUR 28 062 565 apmērā.
- (19) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju šis publiskais finansējums varētu izpausties kā:
- (a) papildu finansējums no Kohēzijas fonda EUR 28 062 565 apmērā;
 - (b) tiešā dotācija; aizņēmums ar atvieglotiem nosacījumiem; kredīts ar valsts galvojumu; citi avoti (valsts budžets).
- (20) Starpību, kas ir EUR 18 109 090, nodrošinās ostas pārvalde ar:
- (a) komercaizņēmumiem (iespējams, no EIB);
 - (b) pašas brīvostas līdzekļiem;
 - (c) Valsts kases aizdevumu atbilstoši tirgus nosacījumiem.

2.7. Latvijas iestāžu apņemšanās

- (21) Neatkarīgi no tā, kāda veida publiskais finansējums tiks izmantots projekta otrā posma īstenošanai, Latvijas iestādes ir apņēmušās ievērot visus piemērojamus ES noteikumus. Attiecībā uz publisko finansējumu ieguldījumiem lietotājam specifiskā infrastruktūrā tiks ievērota maksimāli noteiktā intensitāte 50 % apmērā.
- (22) Turklāt Latvijas iestādes ir apņēmušās iesniegt Komisijai detalizētu ziņojumu par projekta finansējuma privātajiem un publiskajiem avotiem un ievērot atbalsta intensitātes maksimālo lielumu.

2.8. Izvērstis projekta apraksts

2.8.1. Objekta atrašanās vietas izvēle

- (23) Latvijas iestādes norāda, ka ir vismaz trīs argumenti tam, kāpēc A&E kravu plūsmu nav iespējams novirzīt uz brīvostas esošajiem termināļiem:

- (a) neviens no esošajiem termināļiem nespētu apstrādāt tādus kravu apjomus, pat ja tiktu veikti ievērojami ieguldījumi;
 - (b) nevienam no esošajiem termināļiem nav attiecīgās kravu plūsmas pārņemšanai nepieciešamā kravu apstrādes aprīkojuma, ne arī adekvāta piekļuves nodrošinājuma;
 - (c) neviens no esošajiem termināļiem nespētu apkalpot nākotnē paredzamo izmēru kuģus.
- (24) Turklāt A&E termināļu attīstību un to jaudas palielināšanu ierobežo apsvērumi saistībā ar pilsētas centra aizsardzību, kuru dēļ jau patlaban tiek kavēta kravu plūsma. Latvijas iestādes norāda, ka arvien palielinās risks, ka termināļa operatori varētu novirzīt kravu plūsmas uz konkurējošām ostām. Līdz ar to brīvdostas starptautiskā konkurētspēja ir tieši saistīta ar paziņotā projekta īstenošanu.
- (25) Piemērotas atrašanās vietas noteikšanā tika ņemti vērā vairāki nozīmīgi kritēriji, tostarp šādi:
- (a) valsts/pašvaldības īpašumā esoša un neattīstīta/neizmantota teritorija;
 - (b) jūras tuvums un atstatums no dzīvojamajiem rajoniem un aizsargājamām dabas teritorijām, vēsturiskām ēkām vai kultūrvēsturiskiem pieminekļiem;
 - (c) pilsētas dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras tuvums;
 - (d) atbilstīgs ūdens dziļums;
 - (e) mazākie nepieciešamie ieguldījumi un attīstības projekta ilgums.
- (26) Attiecīgi tika secināts, ka Krievu sala (KS) ir vienīgā iespējamā ģeogrāfiskā atrašanās vieta. Šī teritorija atrodas Daugavas kreisajā krastā, 8,6 kilometrus uz ziemeļrietumiem no pilsētas centra. KS kopējā platība ir 90 ha.

2.8.2. Paredzētie ieguldījumi

2.8.2.1. Pirmais posms

- (27) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju ģenerālkraavu īpatsvars A&E kopējā kravu apgrozījumā pašlaik ir neliels. Tomēr saskaņā ar brīvdostas attīstības programmu šā veida kravām ir ievērojams izaugsmes potenciāls.

(28) Attiecināmo izmaksu un finansējuma avotu sadalījums ir šāds:

Ieguldījumu veids	Publis- kie (%)	EUR	Privātie (%)	EUR	Kopā (EUR)
Kapitālā padziļināšana un izraktās grunts uzbēršana	100 %	16 191 062	0	0	16 191 062
Krasta nostiprināšana un ūdens pievadceļi	100 %	16 248 893	0	0	16 248 893
Beramkravu piestātņu Nr. 1, 2, 3 un 4 izbūve	50 %	34 372 357	50 %	34 372 357	68 744 714
Dzelzceļa pievadceļi uz termināļiem KS teritorijā	50 %	2 033 333	50 %	2 033 333	4 066 666
Auto pievadceļi uz termināļiem KS teritorijā	50 %	6 282 876	50 %	6 282 876	12 565 753
KS auto pievadceļa rekonstrukcija	100 %	5 322 423	0	0	5 322 423
KS komunālo pakalpojumu infrastruktūra (elektroapgāde, ūdensapgādes tīkli, notekūdeņu tīkli, notekūdeņu sūkņu stacija, telekomunikāciju tīkli, gāzes apgāde ostas teritorijā un ārpus tās)	50 %	6 491 951	50 %	6 491 951	12 983 902
Drošības un aizsardzības objekti (3 administratīvās ēkas muitas kontroles dienestiem, dzelzceļa pakalpojumiem, ostas drošības dienestiem, pirmās palīdzības punktam)	100 %	480 481	0	0	480 481
Vides aizsardzības pasākumi (ligzdošanas vietu izveide lielo ķīru (<i>Chroicocephalus ridibundus</i>) kolonijas pārcelšanai no KS uz Mīlestības saliņu un Žurku salu)	100 %	165 883	0	0	165 883
Termināļa dzelzceļa kontrolpunkts	50 %	9 968	50 %	9 968	19 936
Saistītās izmaksas	30 %	3 725 866	70 %	8 693 683	12 419 549
Kopējās attiecināmās izmaksas	61,2 %	91 325 093	38,80 %	57 884 168	149 209 261
NEATTIECINĀMĀS IZMAKSAS (ārējie elektroapgādes tīkli 4900 m, energoapgādes stacija, PVN, ietekmes uz vidi novērtējums)				36 242 265	36 242 265
KOPĒJĀS IEGULDĪJUMU IZMAKSAS					185 451 526

1. tabula. Pirmais posms.

2.8.2.2. Otrais posms

(29) Kā minēts iepriekš, otrajā posmā paredzēts izbūvēt vēl 3 papildu piestātnes ģenerālkraavu apstrādei.

(30) Attiecināmo izmaksu sadalījums ir sniegts nākamajā tabulā. Publiskajā finansējumā ir iekļauts papildu finansējums no Kohēzijas fonda.

Ieguldījumu veids	Publiskie (%)	EUR	Privātie (%)	EUR	Kopā (EUR)
Krasta nostiprināšana un ūdens pievadceļi	100 %	11 435 264	0	0	11 435 264
Ģenerālkraavu pietātņu Nr. 5, 6 un 7 izbūve	50 %	11 488 245	50 %	11 488 245	22 976 493
Dzelzceļa pievadceļi uz termināļiem KS teritorijā	50 %	885 566	50 %	885 566	1 771 132
Auto pievadceļi uz termināļiem KS teritorijā	50 %	601 175	50 %	601 175	1 202 351
Komunālo pakalpojumu infrastruktūra (ārējie elektrotīkli ārpus ostas teritorijas, elektrotīkli ostas teritorijā, ūdensapgādes tīkli, notekūdeņu tīkli)	50 %	2 782 569	50 %	2 782 569	5 565 139
Saistītās izmaksas	30 %	869 746	70 %	2 351 535	3 221 281
KOPĀ	60,77 %	28 062 565	39,23 %	18 109 090	46 171 655
NATTIECINĀMĀS IZMAKSAS (PVN)				9 696 057	9 696 057
KOPĒJĀS IEGULDĪJUMU IZMAKSAS					55 867 712

2. tabula. Otrais posms.⁶

(31) Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir šādas:

	Publiskais finansējums EUR	Privātais finansējums EUR	Kopā EUR
Pirmais posms	91 325 093	57 884 168	149 209 261
Otrais posms	28 062 565	18 109 090	46 171 655
KOPĀ	119 387 658	75 993 258	195 380 916

3. tabula. Kopējās attiecināmās izmaksas.

⁶ Tabulā sniegtajā izmaksu sadalījumā pieņemts, ka publiskajā finansējumā ietilpst papildu finansējums no Kohēzijas fonda.

2.8.3. Jaunbūvējamās ostas infrastruktūras ekspluatācija

2.8.3.1. Četru beramkravu pietātņu ekspluatācija

- (32) Pašlaik A&E teritorijās kopā ir 17 pietātnes. A&E ostas teritorijas izmanto divi nozīmīgi ostas operatori — SIA “Strek” un SIA “Rīgas Centrālais terminālis”, kas galvenokārt pārkrauj beztaras preces. Ostā darbojas arī trešais operators, kas apstrādā akmeņogļu kravas. Latvijas iestādes uzsvēra, ka šis operators pašlaik jau ir pārcēlies uz Daugavas kreiso krastu.
- (33) A&E apgrozījums 2008. gadā sasniedza 13,3 miljonus tonnu, kas ir rezultāts iepriekšējo triju gadu laikā panāktajam pieaugumam, kura ikgadējais vidējais rādītājs pārsniedza 8 %. Kā minēts iepriekš, tas atbilst 45 % no brīvostas kopējā apgrozījuma un 35 % no tās ienākumiem. Galvenais preču veids ir no Krievijas uz Ziemeļrietumeiropu sūtītās akmeņogles, kas veido vairāk nekā 90 % no kopējās tonnāžas.
- (34) Šajās teritorijās darbojošies ostas pakalpojumu sniedzēji strādā ar tiesisko palāvību, pamatojoties uz pašreizējiem koncesijas līgumiem, kas ir spēkā līdz 2034. gadam⁷. Līdz ar lēmumu attiecīgajām ostas platībām mainīt izmantošanas veidu šiem pakalpojumu sniedzējiem rodas vairākas problēmas.
- (35) Pirmkārt un galvenokārt, operatori pagaidām var veikt kravas apstrādes operācijas, bet ir ierobežoti attiecībā uz turpmākiem ieguldījumiem un attīstību. Līdz ar to operatoru ieguldījumi kravu apstrādes tehnoloģijās ir ekonomiski neizdevīgi. Turklāt šiem uzņēmumiem nāksies pārkāpt līgumus, kas noslēgti ar ostas lietotājiem. Attiecīgi paredzams, ka ievērojami samazināsies brīvostā pārkrauto kravu apjomi, kā arī ostas gada ienākumi.
- (36) Otrkārt, šīs ostas platību pārdales dēļ attiecīgo uzņēmumu teritorijas ir zaudējušas brīvo zonu statusu⁸. Latvijas iestādes uzskata, ka ir paredzams, ka tas būs nopietns negatīvs faktors konkurētspējas ziņā.
- (37) Turklāt saskaņā ar Rīgas attīstības plānā 2006.–2018. gadam minēto projektu “Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija” tiks slēgta dzelzceļa stacija “Rīga–Krasta”, kas apkalpo A&E darbojošos termināļa operatorus. Līdz kravu apstrādes operāciju pārtraukšanai attiecīgajā teritorijā tiks nodrošināta tikai pagaidu dzelzceļa līnija.
- (38) Ostas pārvalde plāno noslēgt jaunus koncesijas līgumus četru jauno pietātņu ekspluatācijai ar diviem līdzšinējiem ostas operatoriem — SIA “Strek” un SIA “Rīgas Centrālais terminālis”. Latvijas iestādes apgalvo, ka ostas pārvaldei šis ir vienīgais pieejamais komerciāli izdevīgais risinājums.

⁷ Līgumi tika noslēgti 2000. gadā.

⁸ Saskaņā ar Rīgas Brīvostas likuma 11. pantu “brīvās zonas režīms piemērojams tikai tādām kapitālsabiedrībām, kuru teritorija Brīvostā ir norobežota un nodrošināta ar attiecīgi iekārtotiem vienu vai vairākiem caurlaides punktiem un apsardzi, kas nodrošina to, lai preču un personu kustība uz licencētas kapitālsabiedrības teritoriju un no tās atbilstu muitas prasībām. Katra licencētā kapitālsabiedrība nodrošina savas teritorijas apsardzību. Licencētas kapitālsabiedrības nedrīkst veikt komercdarbību ārpus Brīvostas teritorijas [...]”.

- (39) Ņemot vērā to, ka izraudzītajiem ostas operatoriem jaunajā ostas atrašanās vietā būs jāveic ievērojami ieguldījumi, Latvijas iestādes uzskata, ka koncesijas ilgumam būtu jābūt 35 gadiem. Beidzoties līguma darbības laikam, tiks rīkota iepirkuma procedūra par turpmākajām ostas infrastruktūras ekspluatācijas tiesībām.
- (40) Koncesijas līgumos būs noteikts, ka tad, ja pēc koncesijas līguma noslēgšanas tiek izbūvēta papildu infrastruktūra, tiek attiecīgi pārskatīti finanšu noteikumi. Visas virszemes konstrukcijas koncesionāri nodrošinās paši no saviem līdzekļiem.
- (41) Koncesijas maksa, kas jāmaksā abiem izraudzītajiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, ir noteikta iepriekš, pamatojoties uz neatkarīga eksperta veiktu novērtējumu. Ostas pakalpojumu sniedzēji par piestātņu ekspluatāciju ostas pārvaldei maksās koncesijas maksu LVL 2,95 apmērā par kvadrātmetru gadā.
- (42) Latvijas iestādes ir arī apņēmušās koncesijas līgumos iekļaut noteikumu par koncesijas maksas pārskatīšanu ik pēc 10 gadiem un vajadzības gadījumā attiecīgi koriģēt šo maksu.

Eksperta vērtējums

- (43) Tā kā visu četru beramkravu piestātņu jauda ir vienāda, tika veikts kopīgs vērtējums.
- (44) Neatkarīgā eksperta vērtējums ir balstīts uz divām metodēm, t.i., salīdzināšanas metodi un diskontētas naudas plūsmas metodi.

Salīdzināšanas metode

- (45) Koncesijas līgumi tika salīdzināti ar līdzīgu piestātņu koncesijām Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās.
- (46) Vidējā koncesijas maksa ir EUR 1,20 par kvadrātmetru gadā Ventspils ostā un EUR 1,10 Liepājas ostā. Tomēr, kā norāda eksperts, precīza informācija par koncesijas maksām tuvējās ostās nav viegli pieejama un sīkāku informāciju par dažādiem koncesijas līgumiem sniedza pati Rīgas brīvostas pārvalde. Līdz ar to novērtētais īpašums tika salīdzināts, pamatojoties uz trim spēkā esošiem līgumiem, kas uzskatāmi par salīdzināmiem un kuri attiecas uz Rīgas brīvostas zemes gabaliem un infrastruktūru.
- (47) Ņemot vērā to infrastruktūras objektu īpašos parametrus un iezīmes, uz kuriem attiecas šie līgumi, adekvātas koncesijas maksas noteikšanai neatkarīgais eksperts izmantoja korekcijas koeficientus. Rezultātā iegūtā vērtība bija LVL 2,15 par kvadrātmetru gadā.

Diskontētas naudas plūsmas metode

- (48) Diskontētas naudas plūsmas metodē par pamatu ņemti SIA "Baltkonsults" veiktajā priekšizpētē ietvertie aprēķini.
- (49) Koncesijas maksas aprēķinā bija šādi pamatpieņēmumi:

- (a) par aprēķina pamatu tika pieņemtas kopējās pirmā posma attiecināmās izmaksas. Attiecīgi izmaksas, kas saistītas ar hidrotehniskajām būvēm, piestātnēm un ūdens pievadceļiem, attiecinātas uz četriem beramkravu piestātņu koncesionāriem; pārējās izmaksas attiecinātas uz septiņiem koncesionāriem (pieņemot, ka katru piestātņi, ieskaitot ģenerālkravu piestātnes, ekspluatē atsevišķs koncesionārs);
 - (b) ar hidrotehniskajām būvēm, piestātnēm un ūdens pievadceļiem saistītās ieguldījumu izmaksas uzskatītas par tieši saistītām ar kuģu apkopi un apkalpošanu, tāpēc tās jāsedz no ostas maksām, bet pārējās ieguldījumu izmaksas būtu jāsedz no koncesijas maksām;
 - (c) ienākumiem no piestātņu ekspluatācijas būtu jābūt tādiem, lai segtu uz četriem beramkravu piestātņu koncesionāriem attiecinātās ieguldījumu izmaksas un nodrošinātu konkrētu peļņas normu.
- (50) Gada ienākumu apjoms, kas vajadzīgs, lai segtu uz četriem koncesionāriem attiecinātos ieguldījumus, ir LVL 5 302 836⁹.
- (51) Ieguldījumu izmaksas attiecībā uz hidrotehniskajām būvēm, piestātnēm un ūdens pievadceļiem ir aptuveni LVL 59 733 000 (aptuveni 69 % no ieguldījumu izmaksām attiecināti uz četriem koncesionāriem), un tika pieņemts, ka 69 % no kopējiem ieguldījumiem būtu jāsedz no ostas maksām, bet 31 % — no koncesijas maksām par infrastruktūras ekspluatāciju.
- (52) Tādējādi, lai segtu 31 % no ieguldījumu izmaksām, piemērojot diskonta likmi 5 % apmērā, gada ienākumam no koncesijas maksām jābūt LVL 1 662 053. Rezultātā iegūtā koncesijas maksa ir LVL 2,95 par kvadrātmetru gadā.
- (53) Neatkarīgais eksperts ierosināja izmantot abu metožu rezultātā iegūto lielumu vidējo vērtību, nosakot koncesijas maksu LVL 2,55 apmērā par kvadrātmetru gadā. Tomēr ostas pārvalde nolēma piemērot augstāko no abām minētajām vērtībām, t.i., koncesijas maksu noteikt LVL 2,95 apmērā par kvadrātmetru gadā.

2.8.3.2. Triju ģenerālkravu piestātņu ekspluatācija

- (54) Tiesības ekspluatēt trīs ģenerālkravu piestātnes tiks piešķirtas atklātas un nediskriminējošas iepirkuma procedūras kārtībā. Līgumslēgšanas tiesības tiks piešķirtas tam, kurš būs iesniedzis ekonomiski visizdevīgāko piedāvājumu. Visas virszemes konstrukcijas koncesionāri nodrošinās paši no saviem līdzekļiem.

⁹ Piemērota reālā diskonta likme 5 % apmērā.

3. NOVĒRTĒJUMS

3.1. Atbalsta esība

- (55) 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”.
- (56) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai paziņotais pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jāpārbauda, vai ir izpildīti visi iepriekš minētie nosacījumi. Konkrēti, nosaka, vai finansiālais atbalsts:
- (a) ir valsts vai no valsts līdzekļiem piešķirts,
 - (b) sniedz priekšrocības konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai,
 - (c) rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus,
 - (d) ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (57) Konkrētajā gadījumā valsts atbalsts jāaplūko infrastruktūras īpašnieka, t.i., ostas pārvaldes līmenī, koncesionāru līmenī, kā arī ostas lietotāju līmenī.

3.1.1. Atbalsta esība ostas pārvaldes līmenī

3.1.1.1. Uzņēmuma jēdziens

- (58) Tiesa konsekventi ir uzskatījusi, ka subjektu neatkarīgi no tā juridiskā statusa un veida, kādā tas tiek finansēts, var uzskatīt par uzņēmumu konkurences tiesību aktu izpratnē, ja tas veic saimniecisko darbību¹⁰.
- (59) Kā minēts iepriekš, atbilstoši Latvijas Likumam par ostām ostu pārvaldes ir bezpeļņas iestādes, kuru mērķis ir nodrošināt ostas infrastruktūras vispārējo uzturēšanu un attīstību. Attiecīgi ostas pārvaldes rīcībā esošos finanšu resursus drīkst izmantot tikai ostas pārvaldībai un likumā noteikto funkciju īstenošanai. Tiesa jau agrāk ir atzinusi, ka fakts, ka subjekts ir bezpeļņas struktūra vai ka tā mērķi ir nekomerciāli, pats par sevi nav izšķirīgs, lai atzītu, ka tā darbībām nav saimnieciska rakstura¹¹.
- (60) Komisija iepriekš ir atzinusi, ka dažu veidu infrastruktūras izbūve un ekspluatācija var tikt uzskatīta par saimniecisku darbību¹².

¹⁰ Spriedums lietā C-41/90 *Höfner un Elser*, 1991, *Recueil*, I-1979. lpp., 21. punkts; spriedums lietā C-160/91 *Poucet un Pistre/AGF un Cancava*, 1993, *Recueil*, I-637. lpp., 17. punkts; spriedums lietā C-35/96 *Komisija/Itālija*, 1998., *Recueil*, I-3851. lpp., 36. punkts.

¹¹ Tiesas spriedums lietā C-205/03 P *FENIN*/Komisija, 2006, Krājums, I-6295. lpp.

¹² Komisijas 2009. gada 15. decembra lēmums valsts atbalsta lietā N 385/2009 — Publiskais finansējums ostas infrastruktūrai Ventspils ostā, OV C 72, 20.3.2010.; lieta N 60/2006, *Port of Rotterdam*, 42.–52. punkts; lieta N 520/2003 *Flemish ports*, 34.–54. punkts; lieta N 478/2004 *Coras Iompair Eireann (CIE)*, 24.–34. punkts.

- (61) Šajā gadījumā, kā minēts iepriekš, ostas pārvaldēm cita starpā ir uzticēti tādi uzdevumi kā ostas teritorijā izvietoto organizāciju darbību kontrole atbilstoši ostu iekārtu aizsardzības plāniem un navigācijas kontrole un drošība. Tie nepārprotami ir sabiedriskas nozīmes uzdevumi.
- (62) Komisija konstatē, ka paziņotais projekts daļēji attiecas uz noteikta veida infrastruktūru, tostarp ūdens pievadceļiem, auto pievadceļiem uz KS, krasta nostiprināšanas darbiem, padziļināšanas darbiem un komunālo pakalpojumu infrastruktūru. Komisija iepriekš ir atzinusi¹³, ka šādi ieguldījumi ir nepieciešami ostas komerciālās ekspluatācijas nodrošināšanai, un līdz ar to tie var tikt uzskatīti par komerciāliem ieguldījumiem¹⁴.
- (63) Jebkurā gadījumā Komisija norāda, ka šajā lietā nav nepieciešams galīgi izlemt, vai šāda veida infrastruktūras izbūve un ekspluatācija ir uzskatāma par saimniecisku darbību, jo pat tad, ja šajā publiskajā finansējumā tiktu konstatēts valsts atbalsta elements, minētais atbalsts, kā skaidrots turpmāk, tiktu atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (64) Projekts ietver arī dzelzceļa un auto pievadceļu izbūvi uz pietātnēm KS teritorijā. Tā kā šķiet, ka šie KS teritorijā esošie pievadceļi vismaz daļēji tiks izmantoti pašu pietātņu apkalpošanai, šo daļu var uzskatīt par tieši saistītu ar ostas komerciālu izmantošanu, jo tā pamatā ir saistīta ar lietotājam specifiskas infrastruktūras attīstīšanu.
- (65) Savukārt attiecībā uz drošības un aizsardzības pasākumiem Komisija uzskata, ka tie pieder pie valsts pamatfunkcijām, un līdz ar to būtu jāuzskata, ka uz publisko finansējumu drošības un aizsardzības infrastruktūrai valsts atbalsta noteikumi neattiecas. Šajā gadījumā visas trīs administratīvās ēkas nodrošinās vienīgi pašas ostas pārvaldes vajadzības un kalpos dažām darbībām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, piemēram, attiecībā uz muitas kontroli, ostas drošību un pirmo palīdzību. Tas pats attiecas uz iepriekš minētajiem vides aizsardzības pasākumiem. Tiesa iepriekš ir lēmusi¹⁵, ka vides aizsardzības pienākumi ir uzskatāmi par tādiem, kurus parasti īsteno publiskās pārvaldes iestāde, un tādējādi tie pieder pie valsts pamatfunkcijām attiecībā uz vides aizsardzību.
- (66) Attiecībā uz izraktās grunts uzbēršanu un dzelzceļa kontrolpunkta būvniecību Komisija konstatē, ka šie pasākumi ir saistīti ar lietotājam specifiskas infrastruktūras ekspluatāciju.
- (67) Visbeidzot, publiskais finansējums ir daļēji paredzēts ieguldījumiem septiņās jaunās pietātnēs. Šādu infrastruktūru komerciāli izmanto ostas pārvalde, kura to nodod koncesionāriem, pretī saņemot koncesijas maksu, tāpēc attiecīgā būvniecība un ekspluatācija ir jāuzskata par saimniecisku darbību.

¹³ Komisijas 2009. gada 15. decembra lēmums valsts atbalsta lietā N 385/2009 — Publiskais finansējums ostas infrastruktūrai Ventspils ostā, OV C 72, 20.3.2010.

¹⁴ Skatīt arī Vispārējās tiesas 2011. gada 24. marta spriedumu apvienotajās lietās T-443/08 un T-445/08 *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*/Komisija.

¹⁵ 1997. gada 18. marta spriedums lietā C-343/95 *Diego Cali&Figli*, *Recueil*, 1547. lpp.

- (68) Ņemot vērā iepriekš minēto un Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi¹⁶, Komisija secina, ka ostas pārvalde veic saimniecisko darbību un konkurences tiesību aktu izpratnē, ciktāl runa ir par saimniecisko darbību, tā ir uzskatāma par uzņēmumu.

3.1.1.2. Valsts līdzekļi

- (69) Uzskatāms, ka Kohēzijas fonda līdzekļi, kurus, pirms tie tiek izmaksāti ostas pārvaldei, pārskaita attiecīgajai valsts iestādei vai struktūrai, kuru šim nolūkam norīkojusi dalībvalsts, ir Latvijas iestāžu rīcībā un tādējādi ir pielīdzināmi valsts līdzekļiem.
- (70) Attiecībā uz publiskā finansējuma piedāvējamību valstij Komisija konstatē, ka Latvijas iestādēm ir plašas lēmumu pieņemšanas pilnvaras, valsts līmenī izvēloties subsidējamus projektus, un ka paziņotos pasākumus tieši izvēlas Latvijas valsts, kurai tie līdz ar to ir piedāvājami.
- (71) Attiecībā uz visiem iepriekš 19. punktā norādītajiem finansējuma veidiem Komisija konstatē, ka tie nepārprotami ir pielīdzināmi valsts līdzekļiem.

3.1.1.3. Selektivitāte

- (72) Tā kā šis pasākums ir paredzēts vienīgi Rīgas brīvostas pārvaldei, tas ir selektīvs.

3.1.1.4. Ekonomiskās priekšrocības

- (73) Tā kā dažu veidu ostas infrastruktūras izbūve un ekspluatācija ir uzskatāma par saimniecisku darbību, tās publiska finansēšana attiecīgās infrastruktūras īpašniekam var radīt ekonomiskas priekšrocības, ja publiskais ieguldījums tam dod iespēju izvairīties no tādu izmaksu segšanas, kuras parasti būtu jāsedz no paša uzņēmuma finanšu resursiem, un tādējādi tiek izjaukta tirgus spēku normāla darbība¹⁷.
- (74) Tomēr, lai būtu iespējams secināt, vai ostas pārvaldei piešķirtie valsts līdzekļi sniedz tai ekonomiskas priekšrocības, Komisijai vispirms jānovērtē, vai konkrētais pasākums atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam. Tiesa ir precizējusi, ka jānosaka, “vai līdzīgos apstākļos privāts akcionārs, ņemot vērā ienākumu gūšanas prognozējamību un neņemot vērā nekādus sociālus, reģionālās politikas un nozares apsvērumus, būtu parakstījies uz attiecīgo kapitālu”¹⁸. Šāda privāta ieguldītāja rīcībai ir jābūt vismaz tādai rīcībai, kura būtu raksturīga privātai kontrolācijai sabiedrībai vai privātai uzņēmumu grupai, kas īsteno strukturālu politiku un savā rīcībā vadās pēc ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvām¹⁹.

¹⁶ Komisijas 2009. gada 15. decembra lēmums valsts atbalsta lietā N 385/2009 — Publiskais finansējums ostas infrastruktūrai Ventspils ostā, OV C 72, 20.3.2010.; Komisijas lēmums par valsts atbalstu N 105/2008, N 168/2008, N 169/2008 — Grieķija — Publiskais finansējums, kas paredzēts Pirejas ostas infrastruktūrai un iekārtām (C 21/2009), OV C 245, 13.10.2009.

¹⁷ 1990. gada 14. februāra spriedums lietā C-301/87 Francija/Komisija, 1990, *Recueil*, I-307. lpp., 41. punkts.

¹⁸ Spriedums apvienotajās lietās T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija, 1999, *Recueil*, II-17. lpp., 120. punkts.

¹⁹ Spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija, 1991, *Recueil*, I-1603. lpp., 20. punkts.

- (75) Šajā konkrētajā lietā Komisijai ir jānovērtē, vai ir paredzams, ka valsts ieguldījumi ostas infrastruktūrā nodrošinātu tādu peļņas normu, kas būtu pieņemama privātam ieguldītājam tirgus ekonomikas apstākļos. Lai to noteiktu, Komisijai ir jāizskata projekta finansiālais novērtējums.
- (76) Šajā jautājumā *Guide to cost-benefit analysis of investment projects* (turpmāk "rokasgrāmata")²⁰ ir īpaši uzsvērti divi finanšu rādītāji, kas izmantojami, lai novērtētu ieguldījuma finansiālo ilgtspēju, proti, finansiālā neto pašreizējā vērtība (*FNPIV*) un finansiālā iekšējā peļņas norma (*FRR*). Ar šiem rādītājiem mēra attiecīgi no ieguldījuma gūto tīro ienākumu plūsmas pašreizējo vērtību un tīro ienākumu spēju kompensēt ieguldījuma izmaksas. Šajā konkrētajā gadījumā no finanšu datiem izriet negatīva finansiālā neto pašreizējā vērtība, t.i., gūtie ienākumi nesedz projekta ieguldījumu izmaksas.
- (77) Ņemot vērā Latvijas iestāžu iesniegtās finanšu analīzes rezultātu, privāts ieguldītājs šādu ieguldījumu nebūtu veicis. Tāpēc Komisija secina, ka šajā gadījumā valsts nav rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu un ka konkrētais pasākums ostas pārvaldei sniedz ekonomiskas priekšrocības.

3.1.1.5. Konkurences kroplošana un ietekme uz tirdzniecību

- (78) Saskaņā ar iedibināto judikatūru, ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts nostiprina viena uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirdzniecībā, ir uzskatāms, ka šis atbalsts ietekmē pārējos uzņēmumus²¹.
- (79) Rīgas brīvosta pašlaik ir viena no lielākajām Baltijas jūras ostām. Kopējā kravu apgrozījuma ziņā Baltijas jūras austrumu reģiona lielākās ostas ir Primorska un Sanktpēterburga, kurām seko Klaipēda, Tallina un Ventspils. Attiecībā uz beramkravu un ģenerālkravu apstrādi Rīgas brīvostas galvenās konkurentes ir šādas ostas: Hamina, Helsinki, Kotka (Somija), Kaļiņingrada, Sanktpēterburga, Ustluga (Krievija), Tallina (Igaunija), Ventspils un Liepāja (Latvija), Klaipēda (Lietuva), Gdaņska, Gdiņa (Polija). Šo ostu vidū lielākās beramkravu apgrozījuma ziņā ir Rīgas, Sanktpēterburgas, Klaipēdas, Ventspils ostas un pēdējā laikā arī Ustlugas osta.
- (80) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju attiecībā uz beramkravu apstrādes operācijām brīvosta ir lielākā osta ar tirgus daļu 43 % apmērā. Tajā pašā laikā brīvostas tirgus daļa attiecībā uz ģenerālkravām ir salīdzinoši neliela (5,2 %), un 2008. gadā tā samazinājās par 14,5 % salīdzinājumā ar 2007. gadu.
- (81) Tāpēc Komisija uzskata, ka konkrētais atbalsts spēj ietekmēt konkurenci un ES iekšējo tirdzniecību.

²⁰ *Guide to cost-benefit analysis of investment projects, Structural Funds, Cohesion Fund and Instrument for Pre-Accession, Final Report*, 16.6.2008.

²¹ Spriedums lietā 730/79 *Philip Morris*/Komisija, 1980, *Recueil*, 2671. lpp., 11. punkts; spriedums lietā C-53/00 *Ferring*, 2001, *Recueil*, I-9067. lpp., 21. punkts; spriedums lietā C-372/97 Itālija/Komisija, 2004, *Recueil*, I-3679. lpp., 44. punkts.

3.1.2. *Atbalsta pastāvēšana koncesionāru līmenī*

- (82) Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā ostas pārvalde slēgs koncesijas līgumus, lai jaunizbūvētās ostas infrastruktūras ekspluatācijas tiesības piešķirtu privātiem uzņēmumiem.
- (83) Turpmākajā izklāstā Komisija novērtēs, vai koncesionāru līmenī konstatējamas nepamatotas priekšrocības.

3.1.2.1. Ģenerālkravu pietātnes

- (84) Kā skaidrots iepriekš, tiesības ekspluatēt ģenerālkravu pietātnes ostas pakalpojumu sniedzējiem tiks piešķirtas iepirkuma procedūras kārtībā. Latvijas iestādes norāda, ka iepirkumā tiks ievēroti pārredzamības un nediskriminācijas kritēriji, un tiks izvēlēts ekonomiski visizdevīgākais piedāvājums.
- (85) Šajā lietā Komisijai nav nepieciešams izlemt, vai ģenerālkravu pietātņu koncesionāru līmenī ir konstatējams atbalsts, jo Latvijas iestādes rīkotā iepirkuma procedūra izslēgs vai līdz minimumam samazinās jebkādu iespējamo valsts atbalsta elementu par labu koncesionāriem, nodrošinot, ka atbalsts nepārsniedz to, kas ir absolūti nepieciešams ostas infrastruktūras ekspluatācijas nodrošināšanai.

3.1.2.2. Beramkravu pietātnes

- (86) Komisija konstatē, ka konkrētajā gadījumā koncesijas maksa neapšaubāmi ir noteikta iepriekš, pamatojoties uz neatkarīga eksperta veiktu vērtējumu. Latvijas iestādes ir iesniegušas pierādījumus tam, ka šim ekspertam, kā paredzēts paziņojumā, ir atbilstīga akadēmiskā kvalifikācija un pieredze.
- (87) Kā minēts iepriekš, vērtējums ir balstīts uz divām metodēm, t.i., salīdzināšanas metodi un diskontētas naudas plūsmas metodi.
- (88) Pirmkārt, kā minēts iepriekš, koncesijas maksa salīdzināta ar tām, kas noteiktas par līdzīgiem uzskatāmos līgumos Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās. Konstatēts, ka koncesijas maksa atbilst salīdzināmajiem lielumiem attiecībā uz Ventspils un Liepājas ostām. Tomēr, tā kā pietiekamu informāciju iesniedza tikai Rīgas brīvdostas pārvalde, koncesija tika salīdzināta, pamatojoties uz trim spēkā esošiem līgumiem, kas uzskatāmi par salīdzināmiem un kuri attiecas uz Rīgas brīvdostas zemes gabaliem un infrastruktūru.
- (89) Ņemot vērā to infrastruktūras objektu īpašos parametrus un iezīmes, uz kuriem attiecas šie līgumi, adekvātas koncesijas maksas noteikšanai neatkarīgais eksperts izmantoja korekcijas koeficientus. Rezultātā iegūtā vērtība bija LVL 2,15 par kvadrātmetru gadā.
- (90) Komisija uzskata, ka šis salīdzinājums, kas pamatojas vienīgi uz Rīgas brīvdostas pašreizējiem līgumiem, nav pietiekami uzticams un tādējādi ar to nepietiek, lai izslēgtu iespēju, ka koncesionāriem tiks sniegtas priekšrocības.

- (91) Saskaņā ar otro metodi koncesijas maksas un citi ostas pārvaldes ienākumi nodrošinātu uz koncesionāriem attiecināto izmaksu atgūšanu un konkrētu peļņas normu.
- (92) Komisija nav konstatējusi acīmredzamas kļūdas Latvijas iestāžu veiktajā izmaksu attiecināšanā, tāpēc koncesijas maksas un citi ostas pārvaldes ienākumi nodrošinātu uz koncesionāriem attiecināto izmaksu atgūšanu un konkrētu peļņas normu.
- (93) Komisija izvērtēja koncesionāru uzņēmējdarbības plānus, pārbaudot, vai koncesionāri negūst nesamērīgu peļņu. Finanšu novērtējums liecina, ka koncesionāru attiecīgās iekšējās peļņas normas (*IRR*) ir aptuveni 8 % un 9 %.
- (94) Latvijas iestādes nav iesniegušas konkrētu salīdzināmo lielumu attiecībā uz vidējo *IRR*. Tomēr saskaņā ar publiski pieejamo informāciju šķiet, ka *IRR* 9 % apmērā nav nesamērīga²².
- (95) Turklāt pārskatīšanas noteikuma iekļaušana nodrošina iespēju koncesijas maksu periodiski pārskatīt.
- (96) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā konkrētajā lietā var secināt, ka iepriekš izklāstītajā veidā noteiktā koncesijas maksa nerada nekādas priekšrocības beramkravu piestātņu koncesionāriem.
- (97) Šis lēmums nekādā ziņā neskar jebkādu turpmāku Komisijas analīzi attiecībā uz to, vai ir ievēroti ES publiskā iepirkuma noteikumi vai citi Līguma vispārīgie principi.

3.1.3. *Nediskriminējošas piekļuves nodrošināšana kuģu īpašniekiem*

- (98) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju izskatāmajā gadījumā visiem potenciālajiem kravu ekspeditoriem un kuģu īpašniekiem būs vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve ostas infrastruktūrai.

3.1.4. *Secinājums*

- publiskais finansējums drošības, aizsardzības un vides aizsardzības pasākumiem nav uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē;
- publiskais finansējums auto un dzelzceļa pievadceļiem KS teritorijā, dzelzceļa kontrolpunktam, izraktās grunts uzbēršanai un piestātnēm ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ostas pārvaldes līmenī;
- šajā konkrētajā lietā nav nepieciešams galīgi izlemt, vai publiskais finansējums ūdens pievadceļiem, auto pievadceļiem uz KS, krasta nostiprināšanas darbiem, padziļināšanas darbiem un komunālo pakalpojumu infrastruktūrai ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ostas pārvaldes līmenī;

²² *ACCC Regulatory conference. The changing face of the terminal operator business.* Goldkousta, 2007. gada jūlijs.

- turpmāko beramkravu piestātņu koncesionāru līmenī nav konstatējama priekšrocību un tātad atbalsta piešķiršana. Attiecībā uz ģenerālkravu piestātņu koncesionāriem Komisijai šajā lietā nav jāizlemj, vai šie koncesionāri saņems valsts atbalstu, jo tas jebkurā gadījumā būtu saderīgs ar noteikumiem nākamajā iedaļā izklāstīto iemeslu dēļ;

- ostas lietotājiem būs nodrošināta vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai.

3.2. Atbalsta saderība

- (99) Ciktāl paziņotais publiskais finansējums uzskatāms par valsts atbalstu ostas pārvaldes līmenī, tā saderība ir jānovērtē, ņemot vērā LESD 107. panta 2. un 3. punktā noteiktos izņēmumus.
- (100) Komisija uzskata, ka piemērots juridiskais pamats, lai novērtētu atbalstu ostas pārvaldei, ir LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts, kurā noteikts, ka “atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm”, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (101) Tādējādi Komisijai ir jānosaka, vai paziņotais publiskais finansējums atbilst skaidri noteiktam mērķim, kas ir kopīgās interesēs, ir nepieciešams šā mērķa sasniegšanai un samērīgs ar to un neietekmē tirdzniecību tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

Vispārējais nozīmes mērķis

- (102) Komisija ir uzsvērusi, cik izšķirīga nozīme ir jūras ostām, veidojot efektīvu un ilgtspējīgu transporta tīklu. Nesen publicētajā Komisijas paziņojumā “Ilgtspējīga nākotne transportam: ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu” uzsvērts, ka preču pārvadājumu jomā par realitāti ir jāpadara automatizēta un integrēta loģistikas sistēma, kuras galvenais komponents ir ostu un kombinētā transporta termināļu attīstība. Paziņojumā arī uzsvērts, cik svarīga ir pārvadājumu novirzīšana uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem²³.
- (103) Komisijas paziņojumā “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”²⁴ uzsvērts, ka ir svarīgi nodrošināt jaunu infrastruktūru un uzlabot esošās kapacitātes izmantojumu, lai nodrošinātu, ka ostas var efektīvā veidā pildīt savu “vārtu” funkciju.
- (104) Konkrētā osta ir savienojuma punkts starp *TEN-T* autoceļu tīklu, *TEN-T* dzelzceļa tīklu un Baltijas jūras maģistrālēm. Turklāt ostas pārvaldes pasūtītais ietekmes novērtējums norāda uz ievērojamiem ieguvumiem vides aizsardzības ziņā. Pirmkārt un galvenokārt, ievērojama labvēlīga ietekme uz vidi būs tam, ka akmeņogļu apstrādes operācijas tiek

²³ COM(2009)279/4, 46. punkts.

²⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”, COM(2009)8.

pārceltas ārpus pilsētas centra. Otrkārt, ievērojami samazināsies akmeņogļu putekļu emisijas, jo tiks izmantota videi nekaitīga akmeņogļu apstrādes tehnoloģija.

- (105) Līdz ar to Komisija uzskata, ka šis pasākums veicina konkrētu saimniecisko darbību attīstību.

Pasākuma nepieciešamība un samērīgums

- (106) Visa projekta negatīvā *FNPV* norāda, ka no kopējiem ieguldījumiem gūtie tīrie ienākumi koncesijas 35 gadu posmā nesedz ieguldījumu izmaksas.
- (107) Turklāt Latvijas iestādes paskaidroja, ka atbalsta nepiešķiršanas gadījumā ieguldījumu kopsummas finansēšanai ostas pārvaldei būtu jāņem aizņēmums. Latvijas iestādes apgalvo, ka ostas pārvalde nepieciešamos finanšu resursus nevarētu iegūt no komercbankām, jo neviena finanšu iestāde, ieskaitot Eiropas Investīciju banku, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku un Ziemeļvalstu Investīciju banku, neapsvērtu šāda aizdevuma izsniegšanu. Turklāt, ņemot vērā pašreizējo Latvijas ekonomisko situāciju un Latvijas valdības līgumus ar ES un SVF, Latvija 2010. un 2011. gadā nedrīkst palielināt budžeta deficīta līmeni, ieskaitot valsts galvojumu apjomu.
- (108) Līdz ar to, ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka atbalsts ostas pārvaldes līmenī ir nepieciešams, lai novērstu tirgus nepilnību, un tam ir stimulējoša iedarbība, jo tas dod ostas pārvaldei iespēju ieguldīt infrastruktūrā, kuru atbalsta nepiešķiršanas gadījumā nebūtu iespējams izbūvēt.
- (109) Turklāt Komisija ir konsekventi atzinusi, ka ostas infrastruktūras projektos ir vajadzīgi ievērojami kapitālieguldījumi, kuru atgūšanas periods ir ļoti ilgs, un tāpēc šo projektu ekonomisko dzīvotspēju parasti nav iespējams nodrošināt bez publiskā finansējuma. Attiecībā uz konkrēto gadījumu Komisija atzīmē, ka ostas pārvalde pati finansē 50 % no ieguldījumiem lietotājam specifiskajā infrastruktūrā.

Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību

- (110) Attiecībā uz konkurenci ostu starpā konkrētā osta beramkravu jomā nepārprotami konkurē ar tādām tuvējām ostām kā Tallina, Ventspils, Liepāja un Klaipēda. Tomēr Komisija atzīmē, ka pasākuma mērķis ir pārcelt ostas aktivitātes prom no pilsētas centra, nevis palielināt pašas ostas konkurētspēju, radot papildu jaudas.

- (111) Šajā saistībā Latvijas iestādes KS darbības apstākļus salīdzinājumā ar A&E ir raksturojušas šādi:

	A&E	KS
Platība (ha)	123	50
Piastātnes (m)	3 128	1 180

- (112) Līdz ar to Komisija uzskata, ka atbalsta iespējamo ietekmi uz ostu konkurences kropļojumiem atsvēr ieguvumi, ko atbalsts nodrošinās, veicinot ilgtspējīgāku transporta sistēmu.
- (113) Attiecībā uz ostu konkurenci Komisija atzīmē, ka jaunizbūvētā infrastruktūra esošajiem operatoriem tiks darīta pieejama ar vienādiem nosacījumiem.
- (114) Tāpēc Komisija uzskata, ka valsts finansējums šādai ostas infrastruktūrai nekropļos konkurenci un neietekmēs tirdzniecību starp dalībvalstīm tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

Secinājums

- (115) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka paziņotais pasākums ir nepieciešams tirgus nepilnības novēršanai un rada pozitīvu ārējo ietekmi. Atbalsta radītās priekšrocības nav nesamērīgas — to ietekme uz konkurenci un ES tirdzniecību nav pretrunā kopīgām interesēm. Tāpēc Komisija secina, ka konkrētais atbalsts ir saderīgs ar LESD.

3.3. Secinājums

- (116) Paziņotais pasākums attiecībā uz finansējumu projektam “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

4. LĒMUMS

- (117) Komisija ir nolēmusi necelt iebildumus pret paziņotā publiskā finansējuma piešķiršanu ostas infrastruktūrai, pamatojoties uz to, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (118) Šis lēmums attiecas vienīgi uz valsts atbalsta aspektiem un neskar citu Līguma noteikumu piemērošanu, jo īpaši attiecībā uz pakalpojumu koncesijām.

- (119) Šis lēmums nekādā ziņā neskar jebkādu Komisijas novērtējumu par to, vai Rīgas brīvostas pārvalde ievēro LESD 101. un 102. panta noteikumus.
- (120) Komisija Latvijas iestādēm atgādina, ka, izmantojot ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzfinansējumu, ir jāievēro šiem fondiem piemērojamie noteikumi, jo īpaši noteikumi, kas paredzēti Padomes Regulā (EK) Nr. 1083/2006 (“Struktūrfondu vispārīgā regula”) un Padomes Regulā (EK) Nr. 1084/2006 (“Kohēzijas fonda regula”).
- (121) Šis lēmums (un jebkādi tā turpmāki grozījumi) neskar Komisijas lēmumu par lielo projektu, ko tā pieņems saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1083/2006 40. un 41. pantu.
- (122) Ja šajā vēstulē ir konfidenciāla informācija, ko nedrīkst izpaust trešām personām, lūdzam informēt Komisiju piecpadsmit darba dienu laikā no šīs vēstules saņemšanas dienas. Ja Komisija noteiktajā termiņā nesaņems pamatotu pieprasījumu, 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/eu_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
B-1049 Brussels
Faksa Nr.: 0032 (0) 2 296 12 42.

Ar cieņu,
Komisijas vārdā —

Joaquín ALMUNIA
Priekšsēdētāja vietnieks