

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

C 62



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

53ο έτος
13 Μαρτίου 2010

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα

Σελίδα

IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2010/C 62/01	Ισοτιμίες του ευρώ	1
2010/C 62/02	Νέα εθνική όψη των κερμάτων ευρώ που προορίζονται να τεθούν σε κυκλοφορία	2

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2010/C 62/03	Σλοβενική εθνική διαδικασία για την κατανομή περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς	3
--------------	--	---

EL

Τιμή:
3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2010/C 62/04

Κρατική ενίσχυση — Λετονική Δημοκρατία — Κρατική ενίσχυση C 39/09 (πρώην N 385/09) — Δημόσια χρηματοδότηση λιμενικής υποδομής στον λιμένα Ventspils — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων κατ'εφαρμογή του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ⁽¹⁾

7

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΑ
ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

12 Μαρτίου 2010

(2010/C 62/01)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα			Νομισματική μονάδα		
		Ισοτιμία			Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,3765	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,4991
JPY	ιαπωνικό γιεν	124,57	CAD	καναδικό δολάριο	1,4013
DKK	δανική κορόνα	7,4412	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	10,6787
GBP	λίρα στερλίνα	0,90830	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,9578
SEK	σουηδική κορόνα	9,7288	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	1,9178
CHF	ελβετικό φράγκο	1,4597	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 553,21
ISK	ισλανδική κορόνα		ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	10,1648
NOK	νορβηγική κορόνα	8,0330	CNY	κινεζικό γιουάν	9,3953
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	HRK	κροατικό κούνα	7,2580
CZK	τσεχική κορόνα	25,517	IDR	ινδονησιακή ρουπία	12 568,35
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ	4,5521
HUF	ουγγρικό φιορίνι	266,15	PHP	πέσο Φιλιππινών	62,856
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	RUB	ρωσικό ρούβλι	40,3055
LVL	λεττονικό λατ	0,7082	THB	ταιϊλανδικό μπατ	44,800
PLN	πολωνικό ζλότι	3,9040	BRL	ρεάλ Βραζιλίας	2,4259
RON	ρουμανικό λέι	4,0915	MXN	μεξικανικό πέσο	17,2641
TRY	τουρκική λίρα	2,1018	INR	ινδική ρουπία	62,5500

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

Νέα εθνική όψη των κερμάτων ευρώ που προορίζονται να τεθούν σε κυκλοφορία

(2010/C 62/02)



Εθνική όψη του νέου αναμνηστικού κέρματος των δύο ευρώ έκδοσης Ιταλίας που προορίζεται για κυκλοφορία

Τα κέρματα ευρώ που προορίζονται για κυκλοφορία αποτελούν νόμιμο υποχρεωτικό μέσο πληρωμής σε ολόκληρη την ζώνη του ευρώ. Η Επιτροπή δημοσιεύει περιγραφή των σχεδίων όλων των νέων κερμάτων, με σκοπό να πληροφορήσει όσους χειρίζονται κέρματα, καθώς και το ευρύτερο κοινό ⁽¹⁾. Σύμφωνα με τα συναφή συμπεράσματα του Συμβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2009 ⁽²⁾, επιτρέπεται στα κράτη μέλη της ζώνης ευρώ και στις χώρες που έχουν συνάψει με την Κοινότητα νομισματική συμφωνία για την έκδοση κερμάτων ευρώ τα οποία προορίζονται για κυκλοφορία, να εκδώσουν ορισμένο αριθμό αναμνηστικών κερμάτων ευρώ προς κυκλοφορία εφόσον τηρούνται ορισμένοι όροι, και ιδίως υπό τον όρο ότι πρόκειται μόνο για κέρματα των 2 ευρώ. Τα εν λόγω κέρματα έχουν τεχνικά χαρακτηριστικά ίδια με εκείνα των υπόλοιπων κερμάτων των 2 ευρώ, αλλά η εθνική τους όψη παριστάνει ένα αναμνηστικό σχέδιο με υψηλή συμβολική αξία, εθνικής ή ευρωπαϊκής εμβέλειας.

Χώρα έκδοσης: Ιταλία

Επετειακό θέμα: 200ή επέτειος της γέννησης του Camillo Benso, κόμη του Cavour.

Περιγραφή του σχεδίου: Στο εσωτερικό μέρος του κέρματος απεικονίζεται, στο κέντρο, λεπτομέρεια από την προσωπογραφία του ιταλού εθνικού ηγέτη. Αριστερά αναγράφονται η λέξη «CAVOUR» και το μονόγραμμα της Ιταλικής Δημοκρατίας «RI». Δεξιά αναγράφονται το γράμμα «R», οι ημερομηνίες «1810» και «2010» και τα αρχικά της χαράκτης Claudia Momoni «C.M.».

Στον εξωτερικό δακτύλιο του κέρματος απεικονίζονται τα 12 άστρα της ευρωπαϊκής σημαίας.

Αριθμός των κερμάτων της έκδοσης, κατά προσέγγιση: 4 εκατομμύρια κέρματα

Ημερομηνία έκδοσης, κατά προσέγγιση: Μάρτιος 2010

⁽¹⁾ Βλ. ΕΕ C 373 της 28.12.2001, σ. 1-30, αναφορικά με τις εθνικές όψεις όλων των κερμάτων που εκδόθηκαν το 2002.

⁽²⁾ Βλ. τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Οικονομικών και Δημοσιονομικών Υποθέσεων, της 10ης Φεβρουαρίου 2009 σε συνδυασμό με τη σύσταση της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις εθνικές όψεις και την έκδοση των κερμάτων ευρώ που προορίζονται για κυκλοφορία (ΕΕ L 9 της 14.1.2009, σ. 52-55).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Σλοβενική εθνική διαδικασία για την κατανομή περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς

(2010/C 62/03)

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών ⁽¹⁾, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει την κάτωθι εθνική διαδικασία κατανομής δικαιωμάτων μεταφοράς μεταξύ των επιλέξιμων κοινοτικών αερομεταφορέων, εφόσον τα δικαιώματα αυτά είναι περιορισμένα με βάση συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες.

Σύμφωνα με το άρθρο 74 του νόμου για τη δημόσια διοίκηση (*Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας* φύλλο 113/05 — επίσημο κωδικοποιημένο κείμενο, 126/07 — ZUP-E και φύλλο. 48/09) και με το άρθρο 81 του νόμου περί αεροπορίας (*Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας* φύλλο 113/06 — επίσημο κωδικοποιημένο κείμενο και φύλλο 33/09), το Υπουργείο Μεταφορών θεσπίζει τους:

ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι κανόνες για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 καθορίζουν τη διαδικασία για την κατανομή των δικαιωμάτων μεταφοράς η οποία εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που η Δημοκρατία της Σλοβενίας συνάπτει διμερή συμφωνία ή τροποποιεί συμφωνία ή τα παραρτήματά της, με τα οποία προβλέπονται περιορισμοί στη χρήση των δικαιωμάτων μεταφοράς ή στον αριθμό των κοινοτικών αερομεταφορέων που είναι επιλέξιμοι για να μπορούν να επωφεληθούν από τα δικαιώματα μεταφοράς.

2. Για την εφαρμογή των κανόνων αυτών, η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που απορρέει από τα άρθρα 16 έως 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) ⁽²⁾ δεν θεωρείται περιορισμένο δικαίωμα μεταφοράς.

Άρθρο 2

Δικαιώματα μεταφοράς και ζήτηση από τους αερομεταφορείς για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών

1. Πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα μεταφοράς και την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών στα αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Δημοκρατία της Σλοβενίας έχει συνάψει συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών, παρέχει το Υπουργείο Μεταφορών (στο εξής «το υπουργείο»), είτε από τα κεντρικά του γραφεία είτε από τον δικτυακό του τόπο (<http://www.mzp.gov.si/>).

2. Το υπουργείο δημοσιεύει στον εν λόγω δικτυακό τόπο λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις προβλεπόμενες διαπραγματεύσεις για τα δικαιώματα μεταφοράς.

3. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς που ενδιαφέρονται για την εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς ή αεροπορικών γραμμών μεταξύ της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και χώρας που δεν είναι κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την οποία η Σλοβενία δεν έχει συνάψει συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μπορούν να κοινοποιήσουν τα σχέδιά τους στο υπουργείο και να υποβάλουν τις σχετικές αιτήσεις. Το υπουργείο λαμβάνει υπόψη τις αιτήσεις αυτές κατά τις διαπραγματεύσεις που αποσκοπούν στη σύναψη συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 157 της 30.4.2004, σ. 7.

⁽²⁾ ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

Άρθρο 3

Αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών

1. Εάν κοινοτικός αερομεταφορέας εκδηλώσει ενδιαφέρον για μη χρησιμοποιούμενη μεταφορική ικανότητα σε αεροπορική γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς, το υπουργείο δημοσιεύει πρόσκληση υποβολής αιτήσεων για χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς σε αεροπορική γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς (στο εξής «άδεια»). Η πρόσκληση υποβολής αιτήσεων αποστέλλεται με ηλεκτρονικά μέσα σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια προς και/ή από τη Δημοκρατία της Σλοβενίας και σε όσους έχουν ζητήσει πληροφορίες για μη χρησιμοποιούμενη μεταφορική ικανότητα. Η πρόσκληση υποβολής αιτήσεων δημοσιεύεται επίσης στον δικτυακό τόπο που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 ανωτέρω. Σ' αυτήν διευκρινίζεται η προθεσμία για την υποβολή των αιτήσεων, η οποία πρέπει να είναι τουλάχιστον 15 ημερών.

2. Οι γραπτές αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα έγγραφα και πληροφορίες:

- α) αντίγραφο της άδειας εκμετάλλευσης,
 - β) περιγραφή του δρομολογίου που σχεδιάζει ο αερομεταφορέας για την εν λόγω αεροπορική γραμμή (εβδομαδιαία συχνότητα πτήσεων, τύποι αεροσκαφών, προβλεπόμενοι ενδιάμεσοι σταθμοί, χαρακτήρας των δρομολογίων — εποχικός ή ετήσιος),
 - γ) διάρκεια των προβλεπόμενων δρομολογίων,
 - δ) τύπος μεταφοράς (επιβατική, εμπορευματική ή άλλη),
 - ε) πρόσβαση των πελατών στις υπηρεσίες και εξυπηρέτηση πελατών (δίκτυο πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων, υπηρεσίες με υποστήριξη μέσω του διαδικτύου, κ.λπ.),
- στ) πληροφορίες σχετικά με τις ενδεχόμενες ανταποκρίσεις,
- ζ) πολιτική τιμολόγησης για κάθε αεροπορική γραμμή.

3. Η γραπτή αίτηση υποβάλλεται στο υπουργείο, στη σλοβενική γλώσσα, εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

4. Σε περίπτωση λήξης ή ανάκλησης άδειας ή σε περίπτωση που προκύψει με οποιονδήποτε άλλο τρόπο διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

5. Με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων σχετικά με την παροχή πληροφοριών, το υπουργείο πρέπει να ενημερώνεται *ex officio* για τα συμβάντα για τα οποία τηρεί το ίδιο επίσημα αρχεία και για τα συμβάντα για τα οποία τηρούνται αρχεία από άλλη αρμόδια σλοβενική αρχή ή από κάτοχο άδειας που έχει χορηγηθεί από σλοβενικό κρατικό φορέα.

Άρθρο 4

Άδεια άσκησης δικαιωμάτων μεταφοράς

1. Μετά την προκαταρκτική εξέταση των επιβατικών και/ή εμπορευματικών δρομολογίων, της προαγωγής του ανταγωνισμού και της ισορροπίας ανάπτυξης των κοινοτικών μεταφορών, το υπουργείο, ανάλογα με τα διαθέσιμα δικαιώματα μεταφοράς, χορηγεί άδεια στον επιλεγέντα υποψήφιο που πληροί τις προϋποθέσεις. Η άδεια ισχύει για τουλάχιστον μία μεταφορική περίοδο και για τρία χρόνια κατ' ανώτατο όριο, πλην αντιθέτων διατάξεων διεθνούς συμφωνίας.

2. Ανάλογα με τα διαθέσιμα δικαιώματα μεταφοράς, ο αερομεταφορέας που επιλέγεται για την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς σε μία συγκεκριμένη γραμμή είναι ο αερομεταφορέας που ανταποκρίνεται καλύτερα στα ακόλουθα κριτήρια:

- ικανοποίηση της ζήτησης αεροπορικών μεταφορών (μικτών ή μόνο εμπορευματικών, απευθείας μεταφορά ή με ενδιάμεσες στάσεις, συχνότητα δρομολογίων, ημέρες εξυπηρέτησης),
- πολιτική τιμολόγησης (τιμές εισιτηρίων, πρόβλεψη μειώσεων και άλλων προσαρμογών),
- ποιότητα εξυπηρέτησης (ιδίως εσωτερική διαμόρφωση των αεροσκαφών, δυνατότητα αλλαγής των εισιτηρίων και ύπαρξη γραφείων έκδοσης εισιτηρίων ανοικτών στο κοινό),
- συμβολή στην εξασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου ανταγωνισμού,
- προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης του δρομολογίου,
- εγγυήσεις όσον αφορά τη βιωσιμότητα του δρομολογίου,

- ανάπτυξη του μεριδίου αγοράς των κοινοτικών αερομεταφορέων και στις δύο σχετικές αγορές,
 - περιβαλλοντικές επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου τύπου αεροσκάφους, ιδίως όσον αφορά την ηχορρύπανση,
- Δευτερευόντως, είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:
- ανάπτυξη των ανταποκρίσεων που προσφέρονται στους επιβάτες,
 - αρχαιότητα της υποβολής του πλήρους φακέλου της αίτησης,
 - συμβολή στον χωροταξικό σχεδιασμό,
 - προοπτική ανάπτυξης του τουρισμού στη Σλοβενία,
 - καταλληλότητα των αεροσκαφών για τους σλοβενικούς αερολιμένες που εξυπηρετούν,
 - καθεστώς του αερομεταφορέα όσον αφορά την καταβολή τελών αερολιμένα και τελών για υπηρεσίες αεροπλοΐας στη Σλοβενία,
 - ύπαρξη υπηρεσίας έκδοσης εισιτηρίων στη σλοβενική γλώσσα.

3. Εάν, για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο, εκδηλώσουν ενδιαφέρον περισσότεροι του ενός αερομεταφορείς, το υπουργείο προβαίνει σε δημόσια ακρόαση στην οποία μπορούν να συμμετάσχουν όλοι οι υποψήφιοι. Σε περίπτωση διεξαγωγής δημόσιας ακρόασης, το υπουργείο δεν χορηγεί άδεια για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφοράς στη συγκεκριμένη αεροπορική γραμμή μέχρις ότου αποσταλούν τα πρακτικά σε όλους τους υποψήφιους και εκπνεύσει η προθεσμία για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την ύπαρξη ανακρίβειών στα εν λόγω πρακτικά.

4. Η διαδικασία κατανομής περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς υπόκειται στον νόμο που δίδει τις γενικές διοικητικές διαδικασίες και η απόφαση για τη χορήγηση της άδειας δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο του υπουργείου.

5. Σύμφωνα με τον νόμο περί αεροπορίας, τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα να προσφύγουν κατά της απόφασης του υπουργείου. Στην περίπτωση αυτή, η οριστική απόφαση όσον αφορά την προσφυγή δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο του υπουργείου.

Άρθρο 5

Επαναξιολόγηση αδειών

1. Το Υπουργείο παρακολουθεί την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 4 των παρόντων κανόνων και, κάθε έτος, εκπονεί ανάλυση σχετικά με την αποτελεσματική χρήση των περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς, στην κατάρτιση της οποίας επιτρέπεται να συμμετέχουν όλοι οι αερομεταφορείς που έλαβαν μέρος στη διαδικασία επιλογής. Εάν διαπιστωθεί ότι τα δικαιώματα μεταφοράς δεν ασκούνται αποτελεσματικά, η εκδοθείσα άδεια επαναξιολογείται.

2. Άδεια επαναξιολογείται επίσης κατόπιν αιτήματος κοινοτικού αερομεταφορέα που εκμεταλλεύεται δρομολόγιο προς ή/και από τη Σλοβενία. Στην περίπτωση αυτή, επαναξιολόγηση επιτρέπεται μόνον αφού παρέλθουν τρία έτη από την έκδοση της άδειας ή προγενέστερη επαναξιολόγηση.

3. Οι κάτοχοι αδειών ενημερώνονται σχετικά με κάθε επαναξιολόγηση. Οι αγγελίες επαναξιολόγησης αναρτώνται στον ιστότοπο του Υπουργείου. Στην αγγελία πρέπει να αναφέρεται η προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να υποβάλουν αίτηση χορήγησης άδειας οι κοινοτικοί μεταφορείς που ενδιαφέρονται να ασκήσουν τα καλυπτόμενα από την οικεία άδεια δικαιώματα μεταφοράς, σε περίπτωση που η άδεια ανακληθεί με βάση την επαναξιολόγηση.

4. Κατά την επαναξιολόγηση άδειας σύμφωνα με την παράγραφο 2, εφαρμόζονται το άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 και το άρθρο 4 των παρόντων κανόνων με τρόπο που να μην θίγεται η τρέχουσα άδεια, υπό τον όρο ότι τα καλυπτόμενα από την άδεια δικαιώματα μεταφοράς ασκούνται αποτελεσματικά και σύμφωνα με τους κανόνες ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τη σχετική νομοθεσία της Σλοβενίας.

Άρθρο 6

Ανάκληση, ακύρωση και περιορισμός αδειών

1. Εάν η εκτέλεση του δρομολογίου για το οποίο εκδόθηκε η άδεια:

- δεν αρχίσει την περίοδο μεταφορών μετά την ημέρα που καθορίζεται ως ημερομηνία έναρξης εκτέλεσης του δρομολογίου, ή

— παύσει και δεν αποκατασταθεί κατά τις δύο επόμενες περιόδους μεταφορών και ο κάτοχος της άδειας δεν δηλώσει,

εντός εύλογης χρονικής προθεσμίας που καθορίζει το Υπουργείο, ότι η μη εκτέλεση ή η διακοπή οφείλεται σε συνθήκες που εκφεύγουν από τον έλεγχό του, η άδεια ανακαλείται

2. Άδεια ανακαλείται επίσης εάν ο κάτοχος της άδειας ενημερώσει γραπτώς το Υπουργείο ότι δεν προτίθεται πλέον να ασκήσει τα δικαιώματα μεταφοράς που καλύπτει η άδεια ή εάν ο αερομεταφορέας δεν διαθέτει πλέον έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή άλλα έγγραφα που απαιτούνται από τη νομοθεσία για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

3. Το Υπουργείο ανακαλεί άδεια πλήρως ή για ορισμένη διάρκεια, ή περιορίζει τις δραστηριότητες που καλύπτει άδεια, εάν ο κάτοχος της άδειας:

- δεν εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους της άδειας, ή
- δεν τηρεί τη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών βάσει της οποίας εκδόθηκε η άδεια ή άλλες διεθνείς υποχρεώσεις, ή
- δεν τηρεί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις που διέπουν την άσκηση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας, ή
- δεν εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα.

Άρθρο 7

Μεταβατική διάταξη

Παρά τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφοι 1 και 2 των παρόντων κανόνων, οι άδειες που εκδόθηκαν προτού αρχίσουν να ισχύουν οι παρόντες κανόνες επιτρέπεται να επαναξιολογηθούν αφού παρέλθουν τρία έτη από την έναρξη ισχύος των παρόντων κανόνων.

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

Οι παρόντες κανόνες αρχίζουν να ισχύουν τη δέκατη πέμπτη ημέρα από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας*.

№ 007-208/2006/20

Λιουμπλιάνα, 26 Οκτωβρίου 2009.
EVA 2009-2411-0063

Patrick VLAČIČ
Υπουργός Μεταφορών

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΛΕΤΟΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Κρατική ενίσχυση C 39/09 (πρώην N 385/09) — Δημόσια χρηματοδότηση λιμενικής υποδομής στον λιμένα Ventspils

Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων κατ'εφαρμογή του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/C 62/04)

Με επιστολή της 15 Δεκεμβρίου 2009 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Λετονική Δημοκρατία την απόφασή της να κινήσει την διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με μέρος των προαναφερθέντων μέτρων.

Η Επιτροπή αποφάσισε να μην εγείρει αντιρρήσεις για ορισμένα άλλα μέτρα που περιγράφονται στην επιστολή που ακολουθεί την παρούσα περίληψη.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα μέτρα για τα οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Transport and Energy
Directorate A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Φαξ +32 22964104

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Λετονική Δημοκρατία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 26 Ιουνίου 2009 η Λετονική Δημοκρατία κοινοποίησε, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, ένα μέτρο με το οποίο προβλέπεται δημόσια χρηματοδότηση λιμενικής υποδομής στον λιμένα Ventspils.

Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ως προς τρία υπο-έργα σχετικά με δημόσια χρηματοδότηση υποδομής για συγκεκριμένους

χρήστες (βλέπε κατωτέρω) και να μην εγείρει αντιρρήσεις για το απομένον τμήμα των κοινοποιούμενων επενδύσεων.

II. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΙΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τα κοινοποιούμενα μέτρα σχετίζονται εν μέρει με τη συγχρηματοδότηση τερματικού σταθμού ξηρών φορτίων χύδην και δύο θέσεων αγκυροβολίας στον λιμένα Ventspils. Η επίμαχη δημόσια χρηματοδότηση συνιστά ενίσχυση στο επίπεδο της λιμενικής αρχής. Η ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Δεν θα διεξαχθεί δημοπρασία για να ανατεθεί η 35ετής παραχώρηση εκμετάλλευσης της νεο-κατασκευασθείσας λιμενικής υποδομής σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Τα τέλη της παραχώρησης προς καταβολή από τους σχετικούς παρόχους λιμενικών υπηρεσιών προσδιορίστηκαν με βάση ανεξάρτητη αποτίμηση.

Η Επιτροπή έχει ενδοιασμούς κατά πόσον εν προκειμένω τα τέλη της παραχώρησης αντιπροσωπεύουν αγοραία τιμή και κατά συνέπεια δεν δύναται να συμπεράνει εάν το μέτρο έχει χαρακτήρα ενίσχυσης στο επίπεδο των παραχωρησιούχων. Η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι η δημόσια χρηματοδότηση των τριών υπο-έργων τους προσδίδει επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, οπότε συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

KEIMENO THS EPISTOLHS

«Komisija vēlas informēt Latvijas Republiku, ka, pārbaudījusi Jūsu iestāžu sniegto informāciju par minētajiem pasākumiem, tā ir nolēmusi uzsākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) ⁽¹⁾ 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz iespējamo atbalstu koncesionāru līmenī. Komisija ir nolēmusi necelt iebildumus attiecībā uz publisko finansējumu ostas infrastruktūrai ostas pārvaldes līmenī.

1. PROCEDŪRA

- (1) Latvijas Republika 2009. gada 26. jūnijā atbilstīgi LESD 108. panta 3. punktam elektroniski paziņoja par pasākumu, ar ko nodrošina publisko finansējumu ostas infrastruktūras celtniecībai Ventspils ostā. Šis paziņojums ir reģistrēts ar lietas numuru N 385/2009.
- (2) Komisija 2009. gada 23. jūlijā un 2009. gada 29. septembrī pieprasīja papildu informāciju par ierosināto pasākumu. Latvijas iestādes pieprasīto informāciju sniedza 2009. gada 31. jūlijā un 2009. gada 26. oktobrī.

2. DETALIZĒTS PASĀKUMU APRAKSTS

2.1. Mērķis

- (3) Projekta mērķis ir uzlabot ostas infrastruktūru. Projekts sastāv no šādiem apakšprojektiem, kurus paredzēts īstenot laikposmā no 2010. līdz 2014. gadam:

a) beramkravu termināļa celtniecība;

b) piestātnes Nr. 35 celtniecība;

c) piestātnes Nr. 12 celtniecība;

⁽¹⁾ Sākot ar 2009. gada 1. decembri, EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvis par attiecīgi LESD 107. un 108. pantu. Abi noteikumu kopumi būtībā ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu pēc vajadzības jāsaprot kā atsauces uz attiecīgi EK līguma 87. un 88. pantu.

d) ziemeļu viļņlauža rekonstrukcija;

e) ostas baseina bagarēšana;

f) dzelzceļa pievadceļu izbūve;

g) ostas pārvaldes peldlīdzekļu pietauvošanās molu renovācija;

h) kanāla krasta nostiprināšana.

2.2. Ventspils ostas apraksts

- (4) Osta darbojas kā brīvā ekonomiskā zona, kas nodrošina uzņēmējdarbības stimulus nodokļu atlaižu veidā. Saskaņā ar Komisijas apstiprināto ⁽²⁾ Likumu par nodokļu piemērošanu brīvēstās un speciālās ekonomiskās zonās uzņēmumi var saņemt ievērojamas netiešo nodokļu (PVN, akcīzes nodoklis un muitas nodoklis) atlaides, kā arī tiešo nodokļu (uzņēmumu ienākuma nodoklis un nekustamā īpašuma nodoklis) atlaides līdz 50 % no sākotnējā ieguldījuma.
- (5) Ventspils brīvēstas teritorija ir 2 623,94 ha, no kuriem vairāk nekā 1 000 ha joprojām ir pieejami jaunu ražošanas iekārtu izveidošanai un to izmantošanai atbilstīgi muitas brīvēstas noteikumiem. Ventspils brīvēsta 2008. gadā apstrādāja 28,57 miljonus tonnu kravas. Tā ir pazīstama kā svarīgs transporta mezgls tādām kravām kā jēlnafta, naftas produkti, šķidri ķīmiskie produkti, ogles, dažādi metāli, minerālmēsli un koksnes produkti. No pārkrauto kravu apjoma 62,53 % bija lejamkravas, 30,08 % – beramkravas un 7,39 % – generālkraavas.
- (6) Ostā ir 4 universālie termināļi, 3 beramkravu termināļi un 4 beztaras lejamkravu termināļi. Ostas teritorijā darbojas 26 uzņēmumi, 11 no tiem ir termināļi ar speciālās ekonomiskās zonas statusu.

2.3. Piešķirēja iestāde

- (7) Publisko finansējumu piešķir Latvijas Republikas Satiksmes ministrija.

2.4. Juridiskais pamats

- (8) Valsts līmeņa juridiskais pamats:

a) Latvijas Likums par ostām (1994.);

b) Ventspils brīvēstas likums (1997.);

⁽²⁾ OV C 239, 11.10.2007.

- c) Likums par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās (2002.);
- d) Latvijas Republikas 2008. gada 14. oktobra MK noteikumi Nr. 857 "Noteikumi par darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" papildinājuma 3.3.1.3. aktivitāti "Lielo ostu infrastruktūras attīstība "Jūras maģistrāļu" ietvaros";
- e) Publisko iepirkumu likums (2006.).

2.5. Saņēmējs

- (9) Pārbaudāmā publiskā finansējuma tiešais saņēmējs ir Ventspils brīvostas pārvalde (turpmāk – ostas pārvalde), kas izraudzīta ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā atbilstīgi Latvijas Republikas 2008. gada 14. oktobra MK noteikumiem Nr. 857 "Noteikumi par darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" papildinājuma 3.3.1.3. aktivitāti "Lielo ostu infrastruktūras attīstība "Jūras maģistrāļu" ietvaros". Kā paskaidrots turpmāk (2.9. iedaļa), daļu no infrastruktūras, kas uzbūvēta, izmantojot minēto publisko finansējumu, pēc tam ekspluatēs koncesionāri, kurus tāpēc var uzskatīt par iespējamiem netiešiem publiskā finansējuma saņēmējiem.
- (10) Ostas pārvalde ir bezpeļņas publiska struktūra, ko izveidojusi Ventspils pašvaldība.
- (11) Atbilstīgi Latvijas Likumam par ostām ostu pārvaldes nodrošina ostas infrastruktūras vispārēju uzturēšanu un attīstību. Ostas pārvaldes jo īpaši:
- a) nosaka ostas maksas un maksimālos tarifus par ostas pakalpojumiem;
- b) nodrošina ostas maksu, nodevu un nomas (īres) maksas iekasēšanu;

- c) uzrauga ostas noteikumu ievērošanu;
- d) uzrauga ostā atrodošos uzņēmumu darbības atbilstīgi ostas aprīkojuma drošības plāniem;
- e) pārvalda tās īpašumā nodoto īpašumu – hidrotehniskās būves, kuģu ceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā un tās akvatorijā, kā arī navigācijas ierīces pārvaldības apgabalos, kurus noteikusi Satiksmes ministrija, un ar ostas darbībām saistītu infrastruktūru;
- f) atbilstīgi ostas attīstības programmai organizē ostā būvniecību un tādas infrastruktūras būvniecību, kas saistīta ar ostas darbību.

- (12) Ventspils brīvostas pārvaldes ienākumus veido: ostas maksas (80 %), nomas (īres) maksas (15 %) un citi ienākumi (5 %).

2.6. Atbalsta veids

- (13) Publisko finansējumu piešķir kā tiešu piešķirumu.

2.7. Budžets un atbalsta intensitāte

- (14) Visi apakšprojekti līdzfinansējami no Eiropas Kohēzijas fonda.
- (15) Publiskā finansējuma kopsumma ir EUR 31 397 433. Papildus publiskajam ieguldījumam ostas pārvalde ieguldīs aptuveni 37 % no attiecināmajām izmaksām, izmantojot pašas resursus un aizņēmumus. Latvijas iestādes ir apstiprinājušas, ka aizņēmumi tiks saņemti ar komercnosacījumiem no privātām bankām un bez valsts garantijām.

1. tabula. Attiecināmo izmaksu finansēšana

Apakšprojekts	Attiecināmo izmaksu finansēšana				
	KF piešķirums		Pašu resursi un aizņēmumi		Kopā
	%	EUR	%	EUR	EUR
Beramkravu terminālis	50 %	4 926 227	50 %	4 926 227	9 852 454
Piastātne Nr. 35	50 %	4 288 113	50 %	4 288 113	8 576 226
Piastātne Nr. 12	50 %	6 584 645,5	50 %	6 584 645,5	13 169 291
Ziemeļu viļņlauzis	85 %	4 293 021,9	15 %	757 592,1	5 050 614
Bagarēšanas darbi	85 %	3 947 130,55	15 %	696 552,45	4 643 683
Dzelzceļa pievadceļu izbūve	85 %	3 901 227,15	15 %	688 451,85	4 589 679
Pietauvošanas molu renovācija	85 %	2 736 094,75	15 %	482 840,25	3 218 935
Krastu nostiprināšana	85 %	720 973,4	15 %	127 230,6	848 204
Kopā	62,85 %	31 397 433,25	37,14 %	18 551 652,75	49 949 086

2.8. Izvērstis projektu apraksts

- (16) Kopējie ieguldījumi, kas nepieciešami projekta īstenošanai, ir EUR 49 949 086. Turpinājumā ir sniegts ieguldījumu izmaksu sīkākā izklāsts 3. punktā uzskaitītajiem apakšprojektiem.

2.8.1. Beramkravu termināļa celtniecība (2010.–2011. gads)

- (17) Paredzētie ieguldījumi attiecas uz beramkravu termināļa celtniecību ar kravu kopējo apgrozījumu 300–350 tūkstoši tonnu gadā.

2. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts beramkravu terminālī

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Piestātne (garums 315 m, platums 33 m, dziļums 8 m)	[...] (*)
Iekraušanas zona (3 ha)	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	9 852 454

(*) Informācija izslēgta, balstoties uz profesionālās konfidencialitātes noteikumiem.

2.8.2. Piestātnes Nr. 35 celtniecība lejamkravām (2011.–2012. gads)

- (18) Ieguldījumu mērķis ir atjaunot lejamkravu izkraušanas jaudu un nodrošināt kuģu ar lielāku bruto tilpību uzņemšanu. Piestātne Nr. 35 aizstās demontēto molu Nr. 1 (piestātnes Nr. 28–29), kur tika pārkrautas lejamkravas. Šis mols ir fiziski nolietojies un pašlaik nav ekspluatējams.

3. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts piestātnei Nr. 35

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Piestātne Nr. 35	[...]
Ārkārtas izmaksas	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	8 576 226

2.8.3. Piestātnes Nr. 12 celtniecība ģenerāļkravām un beramkravām (2010.–2013. gads)

- (19) Faktiski projekts attiecas uz savienojoša termināļa rekonstrukciju ar ģenerāļkravu un beramkravu kopējo apgrozījumu 250 tūkstoši tonnu gadā. Ieguldījumu mērķis ir palielināt augstākas vērtības kravu, t. i., ģenerāļkravu, izkraušanas jaudu. Esošās piestātnes tehniskais stāvoklis ir tik slikts, ka patlaban to var izmantot tikai ostas pārvalde, un pie tās nav iespējams apstrādāt kravas.
- (20) Publiskais finansējums attiecas tikai uz projekta pirmā posma īstenošanu. Projekta otrajā posmā tiks izveidota papildu iekraušanas zona ar platību 4,1 ha.

4. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts piestātnei Nr. 12.

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Kanalizācijas un sakaru kabeļa (dīķera) izbūve, kas šķērso Ventu, un esošā demontāža	[...]
Piestātnes celtniecība (garums 280 m, dziļums 12,5 m)	[...]
Piestātnes un pieguļošās teritorijas virsmas seguma izveidošana, inženiertīkli. Platība: 2 ha	[...]
Ārkārtas izmaksas	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	13 169 291

2.8.4. Ziemeļu viļņlauža rekonstrukcija (2013.–2014. gads)

- (21) Paziņotais projekts attiecas uz viļņlauža renovācijas pirmo posmu.

5. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts ziemeļu viļņlauzim

Darbu veids	Summa, EUR
Sagatavošanās darbi	[...]
Pamatkonstrukcijas nostiprināšana	[...]
Ārkārtas izmaksas	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	5 050 614

2.8.5. Ostas baseina bagarēšana (2010.–2012. gads)

- (22) Faktiski bagarēšanas darbi ostas baseinā ir saistīti ar 17.–20. punktā izklāstīto trīs apakšprojektu īstenošanu (beramkravu termināļa un divu piestātņu celtniecība), un to mērķis ir nodrošināt piekļuvi terminālī un piestātnēm Ventas grīvā kuģiem ar bruto tilpību 25 000 tonnas.

6. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts bagarēšanas darbiem

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Bagarēšanas darbi (beramkravu terminālis, piestātne Nr. 35, piestātne Nr. 12)	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	4 643 683

2.8.6. Dzelzceļa pievadceļu izbūve (2010.–2012. gads)

- (23) Lai nodrošinātu gan kravu iekraušanu, gan izkraušanu, kā arī manevrēšanu ārpus beramkravu termināļa teritorijas, tiks finansēta esošo dzelzceļa pievadceļu rekonstrukcija. Jaunie pievadceļi tiks izmantoti gan beramkravu termināļa saimnieciskās darbības vajadzībām, gan kā koplietošanas infrastruktūra lokomotīvu un vagonu manevrēšanai, lai transportētu kravas uz/no citiem termināļiem.

- (24) Attiecībā uz ģenerālkraavu un beramkraavu piestātņi Nr. 12 paredzētie darbi nozīmē, ka jārekonstruē esošais sliežu ceļš, lai nodrošinātu savienojumu ar a/s "Latvijas dzelzceļš" infrastruktūru.

7. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts dzelzceļa pievadceļiem.

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Dzelzceļa pievadceļa izbūve uz beramkraavu termināli	[...]
Esošā dzelzceļa rekonstrukcija un dzelzceļa pievadceļu uz piestātņi Nr. 12 remonts	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	4 589 679

[...] 1. karte. Dzelzceļa pievadceļi uz beramkraavu termināli

2.8.7. Pietauvošanās molu renovācija (2013.–2014. gads)

- (25) Saskaņā ar Latvijas iestāžu paziņoto informāciju, molu stāvoklis ir neapmierinošs. Daži fasādes sienu konstrukciju remontdarbi tika veikti pagājušā gadsimta 60. gados. Tomēr šie remontdarbi nenodrošināja sienu pamatņu necaurlaidīgumu. Turklāt rietumu mola pamatkonstrukcijas bojājumiem ir veikts tikai pagaidu remonts.
- (26) Tāpēc šā apakšprojekta galvenais uzdevums ir atjaunot fasādes sienu pamatņu necaurlaidīgumu, tādējādi nodrošinot drošu pietauvošanos ostas pārvaldes peldlīdzekļiem, proti, naftas savākšanas peldlīdzekļiem, ūdenslīdzēju peldlīdzekļiem un dziļuma mērīšanas peldlīdzekļiem. Šos molus savām vajadzībām izmantos tikai ostas pārvalde.
- (27) Ir paredzēts veikt šādus darbus:
- rietumu mola un rietumu sienas celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām;
 - dienvidu sienas posma celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām;
 - austrumu mola un austrumu sienas celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām, paplašinot ostas ieejas vārtus (saīsinošā molu).
- (28) Latvijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pēc renovācijas darbu pabeigšanas molu funkcionalitāte nemainīsies, proti, tos turpinās izmantot ostas pārvaldei piederošu, nelielu peldlīdzekļu pietauvošanai.

8. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts pietauvošanas moliem

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Rietumu mols. Rietumu siena kuģu pietauvošanai	[...]
Dienvidu sienas posms kuģu pietauvošanai	[...]
Austrumu mols. Austrumu siena kuģu pietauvošanai	[...]
Ārkārtas izmaksas	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	3 218 935

2.8.8. Kanāla krasta nostiprināšana (2010.–2011. gads)

- (29) Lai aizsargātu zvejas kuģu muliņu no vēja un viļņiem, kā arī nepieļautu zvejas ostā izvietotu hidroinženierkonstrukciju turpmākus bojājumus, ir paredzēts uzcelt 78,4 m garu, vertikāla tipa krasta aizsargbūvi piestātnes Nr. 40A zonā.

9. tabula. Ieguldījumu izmaksu izklāsts kanāla nostiprināšanai

Ieguldījumu izmaksas	EUR
Hidrotehniskie darbi	[...]
Celtniecība un seguma renovācijas darbi	[...]
Ārkārtas izmaksas	[...]
Saistītas izmaksas	[...]
Kopējās izmaksas	848 204

2.9. Koncesijas līgumi

- (30) Beramkraavu termināli un abas piestātnes ekspluatēs privātas puses. Ostas pārvalde slēgs koncesijas līgumus uz 35 gadiem. Lai pēc līguma termiņa beigām piešķirtu turpmākas tiesības ekspluatēt jaunuzcelto ostas infrastruktūru, tiks izmantota konkursa procedūra.
- (31) Tomēr netiks izsludināts konkurss, lai noslēgtu sākotnējos koncesijas līgumus. Koncesijas maksa, kas jāmaksā izraudzītajiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, ir noteikta iepriekš, pamatojoties uz neatkarīga eksperta veiktu novērtējumu. Operatori maksās ostas pārvaldei ikgadēju koncesijas maksu EUR [...] par kvadrātmētru par beramkraavu termināļa un piestātnes Nr. 12 ekspluatāciju un EUR [...] gadā par piestātņi Nr. 35.
- (32) Latvijas iestādes ir apstiprinājušas, ka eksperta novērtējums ir saistošs maksas noteikšanai. Turklāt koncesijas līgumos iekļaus noteikumu par to, ka finanšu noteikumi ir attiecīgi jāpārskata, ja pēc koncesijas līguma piešķiršanas tiks izbūvēta papildu infrastruktūra.
- (33) Pašreizējā situācija saistībā ar katru infrastruktūras elementu, par kuriem paredzēts slēgt līgumus, ir izklāstīta turpmākajos punktos.

2.9.1. Beramkraavu termināļa celtniecība

- (34) Koncesijas līgumu par jaunuzceltā termināļa ekspluatāciju Latvijas iestādes ir paredzējušas piešķirt [...]. Patlaban šis uzņēmējs veic kravas apstrādes operācijas teritorijā, kuru ostas pārvalde iznomājusi a/s [...], pamatojoties uz apakšnomas līgumu, kas noslēgts ar [...].
- (35) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju [...] ir paredzējusi paplašināt darbību un pilnībā izmantot nomāto teritoriju. Tāpēc ostas pārvalde ir nolēmusi uzcelt atsevišķu termināli un pēc tam piešķirt koncesijas līgumu a/s [...].

2.9.2. Piestātne Nr. 35 lejāmkravām

- (36) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju lejāmkravu apjoma atjaunošana Ventspils ostā ir nesaraucami saistīta tieši ar šo konkrēto atrašanās vietu. To nosaka ierobežojumi saistībā ar atbilstošas tonnāžas lejāmkravu kuģu uzņemšanai nepieciešamo dziļumu.

- (37) Visa pieguļošā teritorija patlaban ir iznomāta a/s [...]. Latvijas iestādes faktiski ir paredzējušas minētajam uzņēmumam piešķirt koncesijas līgumu jaunās piestātnes ekspluatācijai, pamatojoties uz to, ka šis uzņēmums ir apstrādājis lejamkravas Ventspils ostā, un tāpēc tam jau pieder visas iekārtas, kas nepieciešamas lejamkravu pārkraušanai, tostarp ugunsdzēsības iekārtas.

2.9.3. Piestātne Nr. 12 ģenerāļkravām un beramkravām

- (38) Viens no šīs piestātnes izmantotajiem būs [...] meitasuzņēmums, kas paredzējis ostas teritorijā izveidot celtniecības moduļu ražotni, pamatojoties ar ilgtermiņa zemas nomas līgumu ar ostas pārvaldi. Celtniecības moduļi tiks transportēti uz eksporta tirgiem ar RO-RO tipa kuģiem.
- (39) Moduļu transportēšana no rūpnīcas uz piestātni notiks pa dzelzceļu un ceļu universālā termināļa Nr. 2 teritorijā, ko ekspluatē [...]. Šajā nolūkā pēc piestātnes izbūves starp [...], [...] un ostas pārvaldi tiks slēgts trīspusējs līgums.
- (40) Saskaņā ar Latvijas iestāžu paziņoto informāciju [...] un [...] ir vienīgie potenciālie piestātnes Nr. 12 operatori. Ostas pārvalde ir pieņēmusi lēmumu piešķirt koncesiju [...].

2.10. Kumulācija

- (41) Šo atbalstu nevar kumulēt ar valsts atbalstu, kas to pašu attiecināmo izmaksu segšanai saņemts no citiem avotiem.

3. LATVIJAS IESTĀŽU NOSTĀJA

- (42) Neraugoties uz koncesijas līgumu piešķiršanu bez konkursa procedūras, Latvijas iestādes uzskata, ka nekādas nepamatotas priekšrocības koncesionāriem netiks piešķirtas, ja vien koncesijas maksa ir noteikta, pamatojoties uz neatkarīgu novērtējumu, un ja koncesionāru faktiskie maksājumi neatšķiras no novērtējumā iekļautajām vērtībām. Attiecībā uz līgumu tiešu piešķiršanu Latvijas iestādes būtībā uzskata, ka nav faktiska pamatojuma izsludināt konkursu par līgumu piešķiršanu konkrētam lietotājam piesaistītas infrastruktūras izmantošanai, jo iespējamie piedāvājumi varētu tikt saņemti tikai no tiem ostas operatoriem, kurus jau izraudzījušies ostas pārvalde.
- (43) Tādējādi Latvijas iestādes apgalvo, ka attiecīgā ostas infrastruktūra ir tiktāl specializēta, ka iespējams, tikai tie operatori, kurus izraudzījušies pati osta, varētu iesniegt piedāvājumus, kas īpaši piemēroti ostas konkrētajām vajadzībām. Turklāt Latvijas iestādes uzskata, ka, lai nodrošinātu pietiekamus ienākumus no pašu ieguldījumiem, ostai jāapsver to patlaban ostā darbojošos pakalpojumu sniedzēju izmantošana, kuri nepārprotami izrādījuši vēlmi veikt ieguldījumus ostā.
- (44) Konkrēti, [...] nodarbojas galvenokārt ar kokmateriālu pārkraušanu. Latvijas iestādes skaidro, ka [...] klātbūtne ostā ir ļoti svarīga, jo kokmateriālu eksportam šajā reģionā ir īpaša nozīme. Turklāt Latvijas iestādes apgalvo, ka koncesijas piešķiršana šim konkrētajam operatoram ir

visreālistiskākais un dzīvotspējīgākais risinājums *termināļa* ekspluatācijai, jo tam jau pieder iekārtas, kas nepieciešamas beramkravu apstrādei.

- (45) Tāpat arī Latvijas iestādes apgalvo, ka koncesijas piešķiršana *piestātnes* Nr. 35 ekspluatācijai citam uzņēmumam praksē nav iespējama. Tas tāpēc, ka lejamkravas uzskata par ļoti bīstamām un, kā paskaidrots iepriekš, izraudzītajam operatoram pieder nepieciešamās iekārtas.
- (46) Attiecībā uz *piestātņi* Nr. 12 Latvijas iestādes uzsvēr kopējos ieguvumus nodarbinātības un reģionālās attīstības izteiksmē, ko nodrošinās celtniecības moduļu ražotnes izveidošana ostas teritorijā. Jo īpaši Latvijas iestādes apgalvo, ka minētajā ražotnē tiks nodarbināti līdz 1 000 cilvēki. Tiek apgalvots arī, ka, ņemot vērā gan piestātnes atrašanās vietu, gan tās tehniskos raksturlielumus, to izmantos kravu eksportatori, kas atrodas līdz 12 ha plašā zonā neatkarīgi no apstrādātās kravas tipa. Saskaņā ar Latvijas iestāžu paziņoto informāciju [...] un [...] ir vienīgie potenciālie piestātnes Nr. 12 operatori. Ostas pārvalde ir pieņēmusi lēmumu piešķirt koncesiju [...].
- (47) Visbeidzot, Latvijas iestādes uzsvēr, ka minētos trīs operatorus, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, ir izraudzījušies ostas pārvalde un kā koncesionāri tie ir visizdevīgākā alternatīva.
- (48) Attiecībā uz neatkarīgo novērtējumu Latvijas iestādes apgalvo, ka izraudzītais eksperts novērtējumu ir veicis neatkarīgi un bez jebkādas ostas pārvaldes iejaukšanās vai ietekmes.

4. PAZIŅOTO PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (49) Komisija ir pieņēmusi lēmumu uzsākt oficiālo izmeklēšanas procedūru, kas paredzēta LESD 108. panta 2. punktā, attiecībā uz iespējamajiem atbalsta pasākumiem par labu trijiem koncesionāriem saistībā ar konkrētam lietotājam piesaistītu (*user-specific*) ostas infrastruktūru.

4.1. Atbalsta esība

- (50) 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".
- (51) Kritēriji, kas noteikti 107. panta 1. punktā, ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai paziņotais pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jāizpildās visiem iepriekšminētajiem nosacījumiem. Proti:
- a) finansiālo atbalstu piešķir valsts, vai arī tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem;
 - b) finansiālais atbalsts dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;

c) finansiālais atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus;

d) finansiālais atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(52) Konkrētajā gadījumā valsts atbalsts jāaplūko ostas pārvaldes līmenī, koncesionāru līmenī, kā arī ostas izmantotāju līmenī.

4.1.1. Atbalsta esība ostas pārvaldes līmenī

4.1.1.1. Uzņēmuma jēdziens

(53) Eiropas Kopienų Tiesas konsekvēti ir uzskatījusi, ka vienmēr, kad kāda persona neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta, ir iesaistījusies saimnieciskā darbībā, konkurences tiesību aktu izpratnē to var uzskatīt par uzņēmumu⁽³⁾.

(54) Atbilstīgi Latvijas Likumam par ostām ostu pārvaldes ir bezpeļņas iestādes, kuru mērķis ir nodrošināt ostas infrastruktūras vispārēju uzturēšanu un attīstību. Šajā nolūkā ostas pārvaldes rīcībā esošos finanšu resursus drīkst izmantot tikai ostas pārvaldībai un likumā noteikto funkciju īstenošanai. Tomēr Tiesa jau ir noteikusi, ka fakts, ka persona ir bezpeļņas struktūrvienība vai ka tās mērķi ir nekomerciāli, pats par sevi nav izšķirošs attiecībā uz tās īstenoto darbību ekonomisko raksturu. Pat tad, ja tiek veiktas bezpeļņas darbības, var notikt piedalīšanās tirgū, kas var apdraudēt konkurences tiesību aktu mērķus⁽⁴⁾.

(55) Šajā gadījumā, kā sīki izklāstīts 11. punktā (sk. iepriekš), ostas pārvaldei cita starpā ir uzticēta ostā izvietotu uzņēmumu darbības uzraudzība atbilstīgi ostas iekārtu drošības plāniem, navigācijas kontrole un drošība. Tie nepārprotami ir uzdevumi publiskās interesēs. Tomēr Komisija uzskata, ka, neraugoties uz noteiktām darbībām, kuras var uzskatīt par likumā noteikto oficiālo pilnvaru īstenošanu, ostas pārvalde iesaistās arī darbībās, kas līdzvērtīgas dalībai tirgū, tāpēc to nevar izslēgt no valsts atbalsta noteikumu piemērošanas. Šo slēdzienu atbalsta vairāki apsvērumi.

(56) Pirmkārt, ostas pārvalde īsteno komercpolitiku atbilstīgi saviem ekonomiskajiem kritērijiem. Proti, ostas pārvalde nosaka ostas pakalpojumu maksimālos tarifus. Turklāt ostas pārvalde kuģu īpašniekiem sniedz virkni tehnisku ar kuģošanu saistītu pakalpojumu, proti, loču pakalpojumus un pietauvošanu. Nav šaubu, ka par šiem pakalpojumiem noteiktajiem maksājumiem ir komerciāls raksturs.

(57) “Aéroport de Paris” spriedumā⁽⁵⁾ Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka lidostas pārvaldība un ekspluatācija (telpu un iekārtu nodrošināšana) ir saimnieciska darbība. Šajā sakarā Komisija uzskata, ka, ja ostas zeme un konkrēta infrastruktūra par maksu tiek darīta pieejama ostas pakalpojumu sniedzējiem, to var uzskatīt par dalību tirgū, ja minētās maksas ir brīvi noteikusi ostas pārvalde, valstij neveicot regulatīvu iejaukšanos.

(58) Ņemot vērā iepriekš minēto un Komisijas lemsšanas praksi⁽⁶⁾, Komisija secina, ka ostas pārvalde ir iesaistījusies saimnieciskā darbībā un konkurences tiesību aktu izpratnē, ciktāl tas attiecas uz saimniecisko darbību, tā ir uzskatāma par uzņēmumu.

4.1.1.2. Valsts līdzekļi

(59) Uzskata, ka Kohēzijas fonda līdzekļi, kurus pārskaita valsts budžetā, pirms tie tiek izmaksāti ostas pārvaldei, ir Latvijas iestāžu rīcībā un tāpēc ir valsts līdzekļi.

(60) Attiecībā uz valstij uzticēto finansēšanu Komisija norāda, ka Latvijas iestādēm ir plašas pilnvaras lēmumu pieņemšanai, lai izvēlētos subsīdētus projektus darbības programmas ietvaros, un ka paziņotos pasākumus tieši izvēlas Latvijas valsts, kurai tie tādējādi piedēvējami.

4.1.1.3. Selektivitāte

(61) Tā kā šo pasākumu piešķir tikai Ventspils ostas pārvaldei, tas ir selektīvs.

4.1.1.4. Ekonomiskās priekšrocības

(62) Jūras ostu infrastruktūras publiska finansēšana attiecīgās infrastruktūras īpašniekam var nodrošināt ekonomiskas priekšrocības, ja publiskais ieguldījums ļauj tam izvairīties no tādu izmaksu segšanas, kuras parasti būtu jāsedz, izmantojot uzņēmuma paša finanšu resursus, tādējādi neļaujot normāli darboties tirgus spēkiem⁽⁷⁾. Šādos apstākļos publiskais finansējums var būt jāskata saistībā ar valsts atbalstu. Būtiskais jautājums šajā sakarā ir tas, vai attiecīgo infrastruktūru iespējams ekspluatēt ekonomiski izdevīgā veidā.

(63) Konkrētajā gadījumā Komisija norāda, ka daļa no paziņotā projekta attiecas uz ziemeļu viļņlauža renovāciju un kanāla krasta nostiprināšanu. Attiecībā uz viļņlauzi Komisija norāda, ka papildus tā primārajai funkcijai, t. i., pašas ostas aizsardzībai, šī infrastruktūra nodrošina arī vispārēju aizsardzību ne tikai ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas darbojas ostā, bet arī visiem uzņēmumiem, kas atrodas brīvajā ekonomiskajā zonā (sk. iepriekš 2.2. iedaļu), tādējādi ļaujot tiem darboties drošos apstākļos. Komisija jau ir atzinusi, ka piekļuves un krasta aizsardzības infrastruktūras darbi ir ārkārtīgi riskanti no finanšu perspektīvas

⁽³⁾ Lieta C-41/90 *Höfner un Elser*, 1991., ECR I-1979, 21. punkts; C-160/91, *Poucet un Pistre* pret AGF un *Cancava*, 1993, ECR I-637, 17. punkts; lieta C-35/96 Komisija pret Itāliju, 1998., ECR I-3851, 36. punkts.

⁽⁴⁾ Tiesas spriedums lietā C-205/03 P *FENIN* pret Komisiju, 2006., ECR I-6295.

⁽⁵⁾ 2002. gada 24. oktobra spriedums, lieta C-82/01P *Aéroport de Paris*, ECR 2002., I-9297.

⁽⁶⁾ Komisijas 2009. gada 13. jūlija lēmums. Valsts atbalsts – Grieķija – Infrastruktūras un iekārtu publiskais finansējums Pirejas ostā. Vēl nav publicēts.

⁽⁷⁾ 1990. gada 14. februāra spriedums, lieta C-301/87 Francija/Komisija, 1990., ECR I-307, 41. punkts.

viedokļa. Šādi darbi parasti ir ļoti kapitālietilpīgi. Tas pats attiecas arī uz kanāla krasta nostiprināšanu, kura funkcija ir aizsargāt zvejas kuģu ostas pietātni pret vēju un viļņiem. Tāpēc Komisija norāda, ka šie apsvērumi var runāt par labu lēmumam, ka šie ieguldījumi nenodrošina ekonomiskas priekšrocības.

- (64) Kā uzsvērts 26. punktā (sk. iepriekš), no pietauvošanās molu renovācijas labumu gūst tikai ostas pārvalde, kas pati izmanto šo infrastruktūru saistībā ar publisko uzdevumu īstenošanu. Komisija norāda, ka šajā gadījumā minēto infrastruktūru ostas pārvalde nevar izmantot komerciālos nolūkos. Molu renovācija ļaus droši pietauvot ostas pārvaldes kuģus, kas veic noteiktus uzdevumus, lai nodrošinātu drošības prasību ievērošanu (naftas savākšanas peldlīdzekļi, ūdenslīdzēju peldlīdzekļi, dziļuma mērīšanas peldlīdzekļi). Konkrēti, Ventspils brīvostas pārvaldes naftas savākšanas peldlīdzekļi nodrošina naftas un naftas produktu savākšanu, kuri piesārņo ostas baseinu. Eiropas Kopienų Tiesa jau ir lēmusi ⁽⁸⁾, ka šādi vides aizsardzības pienākumi uzskatāmi par tādiem, kurus parasti īsteno varas iestāde, un tādējādi tie ir daļa no valsts būtiskas funkcijas attiecībā uz vides aizsardzību jūras apgabalos. Ūdenslīdzēju peldlīdzekļus un dziļuma mērīšanas peldlīdzekļus pašus izmanto, lai nodrošinātu navigāciju un cilvēku drošību.
- (65) Turklāt ostas pārvalde ir apstiprinājusi, ka pēc renovācijas darbu pabeigšanas molu funkcijas nemainīsies, proti, ilgtermiņā tos joprojām izmantos to pašu ostas pārvaldei piederošu peldlīdzekļu pietauvošanai. Tādējādi Komisija uzskata, ka konkrētais publiskais finansējums principā nerada priekšrocības ostas pārvaldei.
- (66) Tomēr visi šie ieguldījumi ir nepieciešami, lai nodrošinātu ostas komerciālu darbību. Šīs saistības dēļ tos var arī uzskatīt par komerciāliem.
- (67) Komisija norāda, ka šajā lietā nav vajadzības galīgi izlemt par viļņlauža un pietauvošanās molu (ko izmanto ostas pārvaldes kuģi, veidami sabiedriskus uzdevumus) renovācijas un kanāla krasta nostiprināšanas publisko finansējumu. Pat ja šajā publiskajā finansējumā būtu atbalsta elements, šāds atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu, kā sīkāk aprakstīts turpmāk.
- (68) Attiecībā uz bagarēšanu Komisija norāda, ka šādus darbus var veikt, lai sasniegtu vairākus atšķirīgus mērķus. Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka tiktāl, ciktāl šie ieguldījumi ir tieši saistīti ar 17.–20. punktā aprakstītās infrastruktūras attīstīšanu, proti, beramkravu termināli un divām pietātnēm, kas ir komerciāli izmantojamas, šādu darbu īstenošanu nevar uzskatīt par tādu, kas nepārprotami ir valsts politikas kompetencē. Tādējādi Komisija nevar *a priori* izslēgt, ka konkrētais publiskais finansējums var radīt priekšrocības ostas pārvaldei.
- (69) Projektā iekļauta arī dzelzceļa pievadceļu izbūve gan saistībā ar beramkravu termināli, gan pietātni Nr. 12. Attiecībā uz pietātni Nr. 12 projektā paredzēta dzelzceļa

rekonstrukcija, un galvenais mērķis ir nodrošināt savienojumu ar valsts dzelzceļa tīklu. Attiecībā uz beramkravu termināli pievadceļi daļēji apkalpos arī pašu termināli. Šo daļu var uzskatīt par tieši saistītu ar ostas komerciālu izmantošanu, jo tā pamatā ir saistīta ar beramkravu termināļa attīstīšanu. Attiecībā uz atlikušo daļu šī saikne nav tik acīmredzama. Komisija norāda, ka konkrētajā gadījumā ir grūti precīzi nodalīt infrastruktūras dažādas daļas. Tādējādi Komisija nevar izslēgt priekšrocību esību ostas pārvaldei.

- (70) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka publiskais finansējums bagarēšanai un dzelzceļa pievadceļiem ostas pārvaldei rada ekonomiskas priekšrocības.
- (71) Visbeidzot, publiskais finansējums daļēji sedz ieguldījumus jaunā beramkravu terminālī un divās pietātnēs. Šādu infrastruktūru komerciāli izmanto ostas pārvalde, kura to par maksu izīrē stividoru un noliktavu uzņēmumiem. Tādējādi publiskais finansējums šādai infrastruktūrai noteiktos apstākļos var nozīmēt selektīvas priekšrocības ostas pārvaldei.
- (72) Tomēr, lai secinātu, vai ostas pārvaldei piešķirtie valsts līdzekļi sniedz tai ekonomiskas priekšrocības, Komisijai vispirms jānovērtē, vai šajā gadījumā ir piemērojams tirgus ekonomikas ieguldītāja princips. Eiropas Kopienų Tiesa ir precizējusi, ka jānosaka, “vai līdzīgos apstākļos privāts akcionārs, ņemot vērā ienākumu gūšanas prognozes un neņemot vērā nekādus sociālus, reģionālās politikas un nozares apsvērumus, būtu pieteicies uz attiecīgo kapitālu” ⁽⁹⁾.
- (73) Šajā gadījumā Komisijai ir jāizvērtē, vai valsts ieguldījums konkrētam lietotājam piesaistītā ostas infrastruktūrā būtu valstij finansiāli izdevīgs – tādā gadījumā attiecīgais publiskais finansējums nav valsts atbalsts.
- (74) Lai noteiktu, vai lēmums par infrastruktūras finansēšanu balstījās uz apsvērumu par ienesīgumu ilgtermiņā, Komisijai ir jāaplūko projekta finansiālais novērtējums, jo no privāta ieguldītāja viedokļa galvenie mērķi ir maksimāla peļņa iepriekšnoteiktā laika periodā un projekta finansiālā dzīvotspēja.
- (75) Šajā sakarībā Ieguldījumu projektu izmaksu un ieguvumu analīzes rokasgrāmatā (turpmāk “rokasgrāmatā”) ⁽¹⁰⁾ īpaši uzsvērti divi finanšu rādītāji, kas izmantojami, lai novērtētu ieguldījuma finansiālo ilgtspējību, proti, finansiālā neto pašreizējā vērtība (FNPV) un finansiālā ienesīguma norma (FRR). Ar šiem rādītājiem attiecīgi mēra tirā ieguvuma no ieguldījuma plūsmas pašreizējo apmēru un iespējas ar tirājiem ieņēmumiem kompensēt ieguldījuma izmaksas. Šajā gadījumā finanšu analīze liecina, ka FNPV ir negatīva vērtība. Tas nozīmē, ka, noslēdzoties paredzētajam 25 gadu periodam, ieņēmumi nesešs projektu ieguldījumu izmaksas.

⁽⁹⁾ Apvienotās lietas T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke un Lech-Stahlwerke pret Komisiju*, 1999, ECR II-17, 120. punkts.

⁽¹⁰⁾ Ieguldījumu projektu izmaksu un ieguvumu analīzes rokasgrāmatā, struktūrfondi, Kohēzijas fonds un Pirmsiestāšanās instruments, galīgais ziņojums, 16.6.2008.

⁽⁸⁾ 1997. gada 18. marta spriedums, lieta C-343/95, *Diego Cali&Figli*, ECR – 1547.

- (76) Tā kā privāts ieguldītājs pievērstos tikai projekta finanšu analīzei, ir maz ticams, ka piesardzīgs ieguldītājs izvēlētos ieguldīt šādā projektā. Tādējādi Komisija provizoriski secina, ka šajā gadījumā valsts nav rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu un ka šis pasākums sniedz ekonomiskas priekšrocības ostas pārvaldei.

4.1.1.5. Konkurences traucējumi un ietekme uz tirdzniecību

- (77) Saskaņā ar tiesu praksi ikreiz, kad dalībvalsts piešķirtais valsts atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirdzniecībā, ir jānoskaidro, ka šis atbalsts ietekmē pārējos uzņēmumus⁽¹¹⁾.
- (78) Kravu apgrozības ziņā Ventspils osta pašlaik ir viena no lielākajām Baltijas jūras ostām. Jēlnaftas, naftas produktu un šķidro ķīmisko produktu pārkraušanas termināļi, kas darbojas Ventspils ostā, ir vieni no lielākajiem Baltijas jūras reģionā. Citi nozīmīgi termināļi Austrumbaltijas reģionā ir Tallinas, Klaipēdas, Rīgas un Liepājas ostā. Lielā mērā tajos pārkrauj tranzīta kravas no Krievijas, kas nozīmē, ka termināļi cits uz citu izdara konkurences spiedienu. Termināļu priekšrocības ir izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis un neaizsalstošas ostas, kam ir labi dzelzceļa savienojumi ar Krievijas vidi.
- (79) Tāpēc Komisija uzskata, ka šis atbalsts var ietekmēt ES iekšējo tirdzniecību.

4.1.1.6. Secinājums

- (80) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija secina, ka
- šajā lietā nav vajadzības galīgi izlemt, vai viņš lauza un pietauvošanās molu (ko izmanto ostas pārvaldes kuģi, veidami sabiedriskus uzdevumus) renovācijas un kanāla krasta nostiprināšanas publiskais finansējums ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo jebkāds atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu;
 - publiskā finansējuma piešķiršana bagarēšanas darbiem un dzelzceļa pievadceļu izbūvei ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē;
 - publiskā finansējuma piešķiršana jaunā termināļa un divu pietāktņu izbūvei ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

4.1.2. Atbalsta pastāvēšana koncesionāru līmenī

- (81) Jāatgādina, ka Komisijai jau reiz bija iespēja precizēt, kādos gadījumos, pēc Komisijas uzskatiem, tādas darbības

kā zemes vai ēku pārdošana⁽¹²⁾ vai uzņēmuma privatizācija⁽¹³⁾ neskar valsts atbalsta jautājumus. Galvenokārt tas ir gadījumos, kad šīs darbības veic par tirgus cenu, jo īpaši, ja šī cena izriet no konkursa procedūras, kas ir atklāta, pienācīgi publiskota, bez nosacījumiem, nediskriminējoša un nodrošinājusi vienlīdzīgu attieksmi pret potenciālajiem pretendentiem. Neskarot prasības, kas izriet no noteikumiem un principiem, ko piemēro valsts iepirkumiem un koncesijām – kad tie ir piemērojami –, šāda veida apsvērumus pēc analogijas piemēro gadījumos, kad valsts iestādes pārdod vai nodrošina infrastruktūru⁽¹⁴⁾.

- (82) Tomēr, kā uzsvērusi Komisija⁽¹⁵⁾, nav iespējams izslēgt varbūtību, ka atsevišķos gadījumos pastāv valsts atbalsta elementi. Piemēram, atbalsts var būt tad, ja izrādās, ka infrastruktūra ir piešķirta iepriekšnoteiktam pārvaldītājam, kas no tā gūst nelikumīgu priekšrocību, vai arī tad, ja pircējs gūst nelikumīgu priekšrocību no neattaisnotas starpības starp pārdošanas cenu un neseno būvniecības cenu.
- (83) Runājot par koncesijas ilgumu, Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā ostas pārvalde slēgs koncesijas līgumus uz 35 gadiem, lai jaunbūvētās ostas infrastruktūras ekspluatācijas tiesības piešķirtu privātiem uzņēmumiem. Saskaņā ar pieņemto praksi Komisija uzskata, ka šāds līguma termiņš šajā nozarē ir pieņemams⁽¹⁶⁾.
- (84) Kā minēts 81. punktā, Komisijas paziņojumā par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic publiskās pārvaldes iestādes⁽¹⁷⁾ (turpmāk "paziņojums"), ir noteikti kritēriji, lai varētu izvērtēt, vai publiskās pārvaldes iestāžu veikta ēku vai zemes pārdošanai piemīt valsts atbalsta elementi. Komisija uzskata, ka nevar konstatēt valsts atbalstu pircēja līmenī, ja pārdošana notiek pēc pietiekami publiskotas, atklātas un beznosacījumu konkursa procedūras vai ja pārdošanas cena ir vismaz vienāda ar vērtību, ko iepriekš noteikuši viens vai vairāki neatkarīgi aktīvu vērtētāji, pamatojoties uz vispārpieņemtiem tirgus rādītājiem un vērtēšanas standartiem.
- (85) Pēc analogijas piemērojot šos principus, Komisija uzskata, ka tas, ka ostas pārvalde piešķir koncesijas līgumu, nesniedz netaisnas priekšrocības koncesionāram, ar

⁽¹²⁾ Komisijas paziņojums par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic publiskās pārvaldes iestādes, OV C 209, 10.7.1997., 3.–5. lpp.

⁽¹³⁾ Eiropas Komisijas ziņojums par konkurences politiku, 1993., 402. un 403. punkts.

⁽¹⁴⁾ Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām, OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp., 58. punkts.

⁽¹⁵⁾ Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām, OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp., 59. punkts.

⁽¹⁶⁾ Sk., piemēram, Komisijas 2008. gada 10. decembra Lēmumu par valsts atbalstu Nr. 110/2008 – Vācija – valsts finansējums JadeWeserPort projektam, OV C 137, 17.6.2009., un Komisijas 2009. gada 13. jūlija Lēmumu par valsts atbalstu Nr. 169/2008, Nr. 105/2008 un Nr. 168/2008 – Grieķija – Publiskais finansējums infrastruktūrai un iekārtām Pirejas ostā, vēl nav publicēts.

⁽¹⁷⁾ Skatīt 12. zemsvītras piezīmi.

⁽¹¹⁾ Lieta 730/79 Philip Morris pret Komisiju, (1980) ECR 2671, 11. punkts; Lieta C-53/00 Ferring (2001) ECR I-9067, 21. punkts; un lieta C-372/97 Itālija pret Komisiju (2004) ECR I-3679, 44. punkts.

nosacījumu, ka koncesionārs konkrētās ostas būves lietošanas un ekspluatācijas tiesības nav ieguvis ar tādiem noteikumiem, kādi parastos tirgus apstākļos nebūtu pieejami. Citiem vārdiem sakot, ja cena nav zemāka par tirgus vērtību, uzskata, ka koncesionāram nav piešķirtas priekšrocības.

- (86) Paziņojumā ir norādīts, kādi ir pienācīga neatkarīga vērtējuma obligātie elementi. Vērtējums jau iepriekš jāveic neatkarīgam aktīvu vērtētājam, pamatojoties uz vispārpieņemtiem tirgus rādītājiem un standartiem.
- (87) Konkrētajā gadījumā Komisija atzīmē, ka koncesijas maksa neapšaubāmi ir noteikta iepriekš, proti, neatkarīgs eksperts ir veicis novērtējumu. Latvijas iestādes ir iesniegušas pierādījumus tam, ka šim ekspertam ir pienācīga akadēmiskā kvalifikācija un pieredze, kā paredzēts paziņojumā.
- (88) Tomēr fakts, ka nomas maksa noteikta *ex-ante* novērtējumā, pats par sevi neliecina par valsts atbalsta pastāvēšanu ostas infrastruktūras operatora līmenī. Atšķirībā no gadījuma, kad tiek rīkota konkursa procedūra, no minētā fakta vien nevar secināt, ka koncesionāri maksā tirgus cenu. Komisijai ir jāveic padziļināta analīze, nevis tikai jānovērtē, vai ir ievērotas paziņojumā noteiktās procesuālās prasības. Saskaņā ar paziņojumu šādā analīzē jāņem vērā, vai ir izmantoti vispārpieņemti tirgus rādītāji un standarti, kuri izmantojami koncesijas maksas noteikšanā.
- (89) Ņemot vērā dažādu infrastruktūras veidu specifiku, Komisija uzskata, ka trīs koncesijas līgumu piešķiršana par konkrētam lietotājam piesaistītu infrastruktūru, kā izklāstīts 2.8. sadaļā, ir jāizvērtē atsevišķi, lai noteiktu, vai ir ievēroti iepriekš uzskaitītie nosacījumi un vai katrs no minētajiem pasākumiem ietver atbalsta elementus koncesionāru līmenī. Nākamajos punktos Komisija atsevišķi izvērtēs katru no trim pasākumiem.
- (90) Sākumā Komisija atzīmē, ka ir veikti atsevišķi novērtējumi par katru koncesijas līgumu, kura priekšmets ir attiecīgais konkrētam lietotājam piesaistītais infrastruktūras objekts.
- (91) Novērtējums par beramkravu termināli un piestātņi Nr. 12 ir balstīts uz divām metodēm, t. i., salīdzinājuma metodi un ienākumu metodi. Pirmās metodes pamatā ir dažādu koncesijas līgumu salīdzināšana. Tas nozīmē, ka vērtējamo īpašumu salīdzinoši novērtē attiecībā uz trim līgumiem, kas uzskatāmi par salīdzināmiem:
- a) koncesijas līgums, ko ostas pārvalde parakstījusi ar [...] un ar ko piešķir tiesības ekspluatēt ģenerālkravas termināli;
- b) apakšnomas līgums starp [...] un [...] par kokmateriālu kravu apstrādi;

c) koncesijas līgums, ko ostas pārvalde parakstījusi ar [...] par beramkravu termināļa ekspluatāciju.

- (92) Ņemot vērā to infrastruktūras objektu īpašos parametrus un iezīmes, uz kuriem attiecas šie trīs līgumi, vērtētājs izmantoja korekcijas koeficientus, lai noteiktu adekvātu koncesijas maksu. Izrēķinātā vērtība bija EUR [...] par kvadrātmētru gadā.
- (93) Otrās metodes pamatā ir ienākumu aprēķins, proti, lai aprēķinātu ieguldījumu atgūšanas periodu, ņem vērā infrastruktūras ieguldījumu izmaksas un ienākumus, ko ostas pārvalde gūst no infrastruktūras.
- (94) Runājot par lejāmkravu piestātņi, ziņojumā izklāstīts pieņēmums, ka ieguldījumu atgūšanas periods būs 30 gadi. Jāuzsver, ka koncesijas maksas noteikšanas metodika ietilpst to pieņemamo metožu skaitā, kas izmantotas līdzīgu līgumu izvērtēšanai kaimiņostās. Salīdzinošā metode nav pienācīgi pamatota ar aprēķiniem.
- (95) Pamatojoties uz minēto, Komisija uzskata, ka šajā lietā *prima facie* nav pilnībā izpildīti vairāki kritēriji, kas ir jāievēro, lai varētu secināt, ka noteiktā maksa (kā izklāstīts iepriekš) atbilst tirgus cenai.
- (96) Pirmkārt, neatkarīgā vērtētāja vērtējums galvenokārt balstās uz salīdzinošo analīzi un daudz mazākā mērā uz reāliem aprēķiniem, kuru pamatā būtu standarta finanšu rādītāji. Komisija arī atzīmē, ka salīdzināšanas metode liekas esam neprecīzāka nekā citas metodes, kuras balstās uz standarta rādītājiem, jo mazākā mērā tiek ņemti vērā īpašuma parametri un paredzamais lietojums. Turklāt Komisija ņem vērā faktu, ka koncesijas maksas, kuras samaksātas saistībā ar līgumiem, kas izmantoti par atsauci, nebūt nav noteikti uzskatāmas par reprezentatīvu tirgus cenu ostu gadījumā. Tāpēc Komisija *a priori* uzskata, ka, ja izmantota tikai šī metode, tā nav garantija, ka šajā gadījumā par koncesiju ir maksāta tirgus apstākļiem atbilstoša cena.
- (97) Otrkārt, Komisijai ir šaubas par salīdzināšanas metodes drošticamību konkrētajā gadījumā, ciktāl analīze ir veikta attiecībā uz tiem pašiem trīs koncesijas līgumiem gan attiecībā uz beramkravu termināli, gan piestātņi Nr. 12, kas paredzēta ģenerālkravai un beramkravai. Komisija uzskata, ka šāda pieeja zināmā mērā ir pretrunā ar Latvijas iestāžu apgalvojumu par to, ka šī ir sevišķi specializēta infrastruktūra. Kas attiecas uz lejāmkravu piestātņi, vērtējumā tikai konstatēts ieguldījumu atgūšanas periods un kopējās ieguldījumu izmaksas sadalītas 30 vienādās daļās. Nav minēti nekādi citi argumenti, lai pamatotu standarta rādītāju izmantošanu.
- (98) Nav sniegti nekādi faktiski aprēķini, kuru pamatā būtu naudas plūsmas analīze un kas būtu veikti, ņemot vērā ostas pārvaldes ieņēmumus nākotnē. Turklāt vērtējumā izmantotā t. s. ienākumu metode neatspoguļo visas ieguldījumu izmaksas saistībā ar beramkravu termināli un piestātņi Nr. 12.

- (99) Bez tam nav pilnīgi skaidrs, kāpēc lejamkravu termināļa gadījumā ir izmantota cita vērtēšanas metodika.
- (100) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka ostas valdes 2006. gada martā pieņemtais lēmums liecina, ka osta ir nolēmusi pēc būvdarbu pabeigšanas koncesiju piestātnes Nr. 35 ekspluatācijai piešķirt [...]. Lēmumā ir izklāstīta koncesijas maksas aprēķina metode, kuras pamatā ir tādi paši principi kā neatkarīgajam vērtējumam. Turklāt Latvijas iestādes ir vairākkārt apgalvojušas, ka izmantoto metodi piemēro visiem ostas pārvaldes piešķirtajiem koncesijas līgumiem, lai piešķirtu tiesības ekspluatēt lejamkravu piestātnes. Tāpēc Komisija pauž šaubas par vērtējuma neatkarību kā tādu.
- (101) Latvijas iestādes ir izklāstījušas pamatojumu, kāpēc šajā gadījumā nav izmantotas konkursa procedūras. Galvenais pieņēmums ir tāds, ka gadījumā, ja par līgumiem rīkotu konkursu, citi reāli piedāvājumi tāpat netiktu saņemti. Tomēr Komisija uzskata, ka pašreizējā posmā ar šādu apgalvojumu nepietiek, lai pamatotu līgumu piešķiršanu, jo trūkst plašu un pārliecinošu apsvērumu šajā sakarā. Jo īpaši attiecībā uz piestātņi Nr. 12 vienīgais Latvijas iestāžu sniegtais pamatojums, šķiet, ir saistīts ar to, vai ir pareizs ostas pārvaldes lēmums iznomāt ostai piederošu zemes gabalu celtniecības moduļu ražotnes būvei un lēmums pēc tam izbūvēt piestātņi, nevis ar koncesijas piešķiršanu piestātnes ekspluatācijai.
- (102) Komisijai nav pārliecības, ka koncesijas maksa neietver valsts atbalstu. Pamatojoties uz patlaban pieejamo informāciju, Komisijai nav iespējams izdarīt secinājumus, vai paziņotais projekts ietver atbalstu koncesionāru līmenī. Raksturotie pasākumi *a priori* šķiet esam tādi, kas sniedz selektīvas ekonomiskas priekšrocības attiecīgo infrastruktūras objektu operatoriem, un tāpēc ir uzskatāmi par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

4.1.3. Valsts atbalsta pastāvēšana ostas galalietotāju līmenī

- (103) Runājot par iespējamām priekšrocībām par labu ostas galalietotājiem, Komisija uzskata, ka visumā valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē kuģu īpašnieku līmenī nepastāv, ciktāl attiecīgā infrastruktūra ar vienlīdzīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem ir pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem.
- (104) Izskatāmajā gadījumā šāds noteikums tiks iekļauts koncesijas līgumā, kas parakstāms ar ostas infrastruktūras operatoriem. Visiem potenciālajiem kravu ekspeiditoriem un kuģu īpašniekiem būs vienlīdzīga piekļuve ostas infrastruktūrai. Tāpēc Komisija secina, ka koncesija nerada nekādas priekšrocības ostas termināļu lietotājiem.

4.2. Atbalsta saderība

- (105) Komisijai ir jānosaka, vai iepriekš minētais valsts atbalsts ostas pārvaldei ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Bez tam jāizvērtē arī iespējamā koncesionāriem sniegtā valsts atbalsta saderība.

4.2.1. Atbalsta saderība ostas pārvaldes līmenī

- (106) Ciktāl pasākumi par labu ostas pārvaldei ir valsts atbalsts, to saderība ir jāizvērtē, ņemot vērā izņēmumus, kas paredzēti LESD 107. panta 2. un 3. punktā.
- (107) Tā kā nav konkrētāka noteikuma, 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.
- (108) Tāpēc Komisijai ir jāizvērtē, vai paziņotie pasākumi saskan ar ES transporta politikas vispārīgajiem mērķiem. Tas nozīmē, ka konkrētajam atbalstam ir jāatbilst nepārprotami noteiktam mērķim, kas ir ES interesēs, ir jābūt nepieciešamam šā mērķa sasniegšanai un samērīgam ar to, turklāt tas nedrīkst iespaidot tirdzniecību tādā mērā, kas būtu pretrunā ar ES interesēm.

Gan objekta būve vai uzlabošana, gan objekta ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam mērķim ES interesēs, un atbalsts ir nepieciešams un samērīgs ar nosprausto mērķi.

- (109) 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 veidiem⁽¹⁸⁾.
- (110) Komisijas paziņojumā "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā"⁽¹⁹⁾ uzsvērts, ka ir svarīgi nodrošināt jaunu infrastruktūru un uzlabot esošās kapacitātes izmantojumu, lai nodrošinātu, ka ostas var efektīvā veidā pildīt savu "vārtu" funkciju.
- (111) Tāpēc Komisija uzskata, ka valsts intervence abos projektos palīdzēs veidot optimālāku un ilgtspējīgāku satiksmes plūsmu un tādējādi ir saderīga ar ES transporta politikas mērķiem.
- (112) Komisija atzīst, 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. Konkrētajā gadījumā Komisija atzīmē, ka ostas pārvalde pati nodrošina aptuveni 50 % no

⁽¹⁸⁾ COM(2009) 279/4, 46. punkts.

⁽¹⁹⁾ 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.

ieguldījumiem beramkravu termināli un pietātnēs un 15 % pārējos projektos. Tāpēc Komisija uzskata, ka ierosinātais publiskā finansējuma līmenis ir samērīgs.

Tirdzniecības attīstība nav ietekmēta tādā mērā, kas būtu pretrunā ar ES interesēm.

(113) Osta konkurē ar citiem ostu operatori reģionā, proti, ar Tallinas, Klaipēdas, Rīgas un Liepājas ostām. Kā minēts iepriekš, šīs ostas lielā mērā apkalpo tranzīta plūsmas no Krievijas.

(114) Tomēr Komisija atzīmē, ka Kohēzijas fonda līdzfinansējums ir pieejams visām ES ostām Austrumbaltijā. Turklāt kravas, ko apstrādā, izmantojot jauno infrastruktūru, daļēji ir Latvijas izcelsmes un lielā mērā jau ir pārkrautas ostā. Maz ticams, ka šis publiskais finansējums būtiski ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm. Komisija uzskata, ka atbalsta iespējamo ietekmi uz konkurences kropļojumiem atsver ieguvumi, ko atbalsts sniegs ilgtspējīgākas transporta sistēmas veidošanai (sk. 109.–111. punktu). Tāpēc Komisija uzskata, ka valsts finansējums šādai ostas infrastruktūrai tirdzniecību starp dalībvalstīm neietekmēs tādā mērā, kas būtu pretrunā ES interesēm.

Secinājums

(115) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka pasākums par labu ostas pārvaldei ir nepieciešams, lai sasniegtu ES mērķi, un ka līdz ar atbalstu sniegtās priekšrocības nav tik nesamērīgas, lai ietekmētu konkurenci un ES tirdzniecību pretrunā ES interesēm. Tāpēc Komisija secina, ka atbalsts ostas pārvaldei ir saderīgs ar LESD.

4.2.2. Iespējamā atbalsta saderība koncesionāru līmenī

(116) Komisija uzskata, ka jebkāds atbalsts koncesionāriem būtu darbības atbalsts, kas atsvabinātu tos no izmaksām, kuras tiem parasti būtu radušās, tāpēc šāds atbalsts ir aizliegts saskaņā ar Līguma noteikumiem par valsts atbalstu.

4.3. Secinājums

(117) Jebkāds atbalsts ostas pārvaldei ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(118) Runājot par iespējamo atbalstu koncesionāru līmenī, Komisija secina, ka Latvijas iestādes nav iesniegušas pārliecinošus argumentus, kas pierādītu, ka aplūkojamās līgumus varētu noslēgt tikai ostas sākotnēji izraudzītie koncesionāri. Jāpiebilst, ka Latvijas iestādes uzskata, ka pasākumi nav atbalsts koncesionāriem, ciktāl koncesionāri maksā tirgus apstākļiem atbilstošu cenu par ostas infrastruktūru, uz kuru attiecas koncesijas līgumi. Tāpēc nav iesniegti pierādījumi, kas apliecinātu šo pasākumu saderību.

(119) Komisijai ir labi zināms, cik nozīmīgi ieguldījumi ir vajadzīgi ostas infrastruktūrā, kā arī tas, cik specifiska ir šāda infrastruktūra. Tomēr Komisija uzskata, ka vispārīgie transporta politikas mērķi nav pietiekams pamatojums tam, lai piešķirtu līgumus par cenu, kas zemāka par tirgus cenu, nedz arī tas ir pietiekams pamatojums tam, lai nevajadzētu veikt sīkāku izvērtējumu par pasākumiem, kas nāk par labu koncesionāriem.

(120) Komisija uzskata – tā kā pirms līgumu piešķiršanas nav rīkots publiskais konkurss un ir pamats domāt, ka par minēto līgumu piešķiršanu nav rīkotas nekādas sarunas ar dažādiem operatori, koncesijas cena ir jāpamato ar ticamiem rādītājiem. Balstoties uz pašlaik pieejamo informāciju, Komisijai nav pārliecības, ka koncesijas maksa neietver valsts atbalstu.

(121) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija lūdz Latvijas iestādes iesniegt sīkāku informāciju un komentārus par to, kā ir ievēroti paziņojumā paredzētie nosacījumi par vērtējuma neatkarību un vispārpieņemtu tirgus rādītāju un vērtēšanas standartu izmantošanu.

5. LĒMUMS

(122) Komisija ir nolēmusi necelt iebildumus pret publiskā finansējuma piešķiršanu ostas infrastruktūrai ostas pārvaldes līmenī, ar pamatojumu, ka jebkāds atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

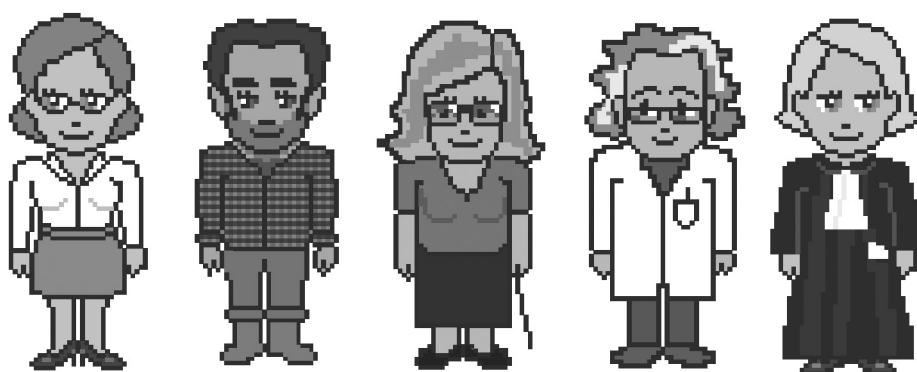
(123) Kas attiecas uz iespējamo atbalstu koncesionāru līmenī, Komisija, rīkodamās saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru, lūdz Latvijas Republiku viena mēneša laikā pēc šīs vēstules saņemšanas dienas iesniegt komentārus un visu informāciju, kas varētu palīdzēt pasākumu novērtējumā. Komisija lūdz Latvijas iestādes šīs vēstules kopiju nekavējoties pārsūtīt atbalsta potenciālajam saņēmējam.

(124) Komisija atgādina Latvijas Republikai, ka LESD 108. panta 3. punkts nozīmē, ka pasākums ir jāatliek, un vērš uzmanību uz Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. pantu, kurā paredzēts, ka no saņēmēja var atgūt visu nelikumīgo atbalstu.

(125) Komisija brīdina Latvijas Republiku, ka tā informēs ieinteresētās personas, publicējot šo vēstuli un tās izsmeļošu kopsavilkumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Tā arī izsmeļoši informēs visas ieinteresētās personas EBTA valstīs, kuras ir parakstījušas Līgumu par EEZ, publicējot paziņojumu EEZ papildinājumā *Eiropas Savienības Oficiālajam Vēstnesim*, un informēs EBTA Uzraudzības iestādi, nosūtot tai šīs vēstules kopiju. Visas ieinteresētās personas tiks aicinātas iesniegt komentārus viena mēneša laikā pēc minētās publikācijas.»

EU Book shop

Όλες οι εκδόσεις
της ΕΕ που ψάχνετε!



bookshop.europa.eu

Τιμή συνδρομής 2010 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, CD-ROM, δύο εκδόσεις την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο CD-ROM.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τα CD-ROM θα αντικατασταθούν από DVD εντός του 2010.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

