

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

C 62



Edición  
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

53° año  
13 de marzo de 2010

Número de información      Sumario      Página

### IV Información

#### INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

##### Comisión Europea

2010/C 62/01	Tipo de cambio del euro .....	1
2010/C 62/02	Nueva cara nacional de las monedas en euros destinadas a la circulación .....	2

#### INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

2010/C 62/03	Procedimiento nacional para la asignación de derechos de tráfico aéreo limitados en Eslovenia .....	3
--------------	---	---

**ES**

Precio:  
3 EUR

(continúa al dorso)

V Dictámenes

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

**Comisión Europea**

2010/C 62/04

Ayuda Estatal — República de Letonia — Ayuda Estatal C 39/09 (ex N 385/09) — Financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Ventspils — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE <sup>(1)</sup> ..... 7



<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

## IV

(Información)

## INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN EUROPEA

Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>

12 de marzo de 2010

(2010/C 62/01)

## 1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,3765	AUD	dólar australiano	1,4991
JPY	yen japonés	124,57	CAD	dólar canadiense	1,4013
DKK	corona danesa	7,4412	HKD	dólar de Hong Kong	10,6787
GBP	libra esterlina	0,90830	NZD	dólar neozelandés	1,9578
SEK	corona sueca	9,7288	SGD	dólar de Singapur	1,9178
CHF	franco suizo	1,4597	KRW	won de Corea del Sur	1 553,21
ISK	corona islandesa		ZAR	rand sudafricano	10,1648
NOK	corona noruega	8,0330	CNY	yuan renminbi	9,3953
BGN	lev búlgaro	1,9558	HRK	kuna croata	7,2580
CZK	corona checa	25,517	IDR	rupia indonesia	12 568,35
EEK	corona estonia	15,6466	MYR	ringgit malayo	4,5521
HUF	forint húngaro	266,15	PHP	peso filipino	62,856
LTL	litas lituana	3,4528	RUB	rublo ruso	40,3055
LVL	lats letón	0,7082	THB	baht tailandés	44,800
PLN	zloty polaco	3,9040	BRL	real brasileño	2,4259
RON	leu rumano	4,0915	MXN	peso mexicano	17,2641
TRY	lira turca	2,1018	INR	rupia india	62,5500

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

**Nueva cara nacional de las monedas en euros destinadas a la circulación**

(2010/C 62/02)

*Cara nacional de la nueva moneda conmemorativa de 2 euros destinada a la circulación emitida por Italia*

Las monedas en euros destinadas a la circulación tienen curso legal en toda la zona del euro. Con el fin de informar a las personas que manejan monedas en el ejercicio de su profesión y al público en general, la Comisión publica todos los nuevos diseños de las monedas en euros <sup>(1)</sup>. De conformidad con las conclusiones del Consejo de 10 de febrero de 2009 <sup>(2)</sup>, los Estados miembros y los países que hayan celebrado un acuerdo monetario con la Comunidad en el que se prevea la emisión de monedas en euros pueden emitir monedas conmemorativas en euros destinadas a la circulación en determinadas condiciones, sobre todo que solo se emplee la denominación de 2 euros. Estas monedas tienen las mismas características técnicas que las demás monedas de 2 euros, si bien presentan en su cara nacional un motivo conmemorativo de gran simbolismo en el ámbito nacional o europeo.

**Estado emisor:** Italia

**Tema de la conmemoración:** 200 aniversario del nacimiento de Camillo Benso, conde de Cavour.

**Descripción del motivo:** La parte interior de la moneda representa en el centro un detalle de la efigie del estadista italiano. A la izquierda, «CAVOUR» y el monograma de la República Italiana «RI». A la derecha, «R», las fechas «1810» y «2010» y las iniciales de la artista Claudia Momoni «C.M.».

En la corona circular de la moneda figuran las doce estrellas de la bandera europea.

**Volumen aproximado de emisión:** 4 millones de monedas

**Fecha aproximada de emisión:** marzo de 2010

---

<sup>(1)</sup> Las caras nacionales de todas las monedas en euros emitidas en 2002 figuran en el DO C 373 de 28.12.2001, pp. 1-30.

<sup>(2)</sup> Véanse las conclusiones del Consejo de Asuntos Económicos y Financieros de 10 de febrero de 2009 y la Recomendación de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, relativa a la fijación de directrices comunes respecto de las caras nacionales y la emisión de monedas en euros destinadas a la circulación (DO L 9 de 14.1.2009, pp. 52-55).

## INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

### **Procedimiento nacional para la asignación de derechos de tráfico aéreo limitados en Eslovenia**

(2010/C 62/03)

En aplicación del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 847/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países <sup>(1)</sup>, la Comisión Europea publica el procedimiento nacional siguiente para el reparto de derechos de tráfico aéreo limitados en virtud de acuerdos sobre servicios aéreos suscritos con terceros países entre las compañías comunitarias que pueden optar a tales derechos.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley de administración pública (*Diario Oficial de la República de Eslovenia* n° 113/05 — versión consolidada oficial, 126/07 — ZUP-E y n° 48/09) y en el artículo 81 de la Ley de aviación (*Diario Oficial de la República de Eslovenia* n° 113/06 — versión consolidada oficial, y n° 33/09), el Ministro de Transportes emite las

#### REGLAS DE PROCEDIMIENTO DE REPARTO DE DERECHOS DE TRÁFICO

##### *Artículo 1*

#### **Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento de ejecución del Reglamento (CE) n° 847/2004 define el procedimiento de reparto de los derechos de tráfico aplicable cuando la República de Eslovenia celebre un acuerdo bilateral sobre transporte aéreo o modifique un acuerdo de este tipo o sus anexos que establezca limitaciones sobre el uso de derechos de tráfico o sobre el número de compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ser designadas para beneficiarse de los derechos de tráfico.
2. A efectos del presente Reglamento, la obligación de servicio público contemplada en los artículos 16 a 18 del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios de transporte aéreo en la Comunidad (versión refundida) <sup>(2)</sup>, no supondrá una limitación de los derechos de tráfico.

##### *Artículo 2*

#### **Derechos de tráfico y demanda para ejercerlos por parte de las compañías aéreas**

1. La información relativa a los derechos de tráfico y a su ejercicio en las rutas entre la República de Eslovenia y los Estados no miembros de la Unión Europea con los cuales la República de Eslovenia haya celebrado acuerdos de transporte aéreo podrán recabarse del Ministerio de Transportes (denominado en lo sucesivo «el Ministerio»), sea en su sede, sea en su página web (<http://www.mzp.gov.si/>).
2. El Ministerio publica en la página web a que se refiere el apartado 1 la información relativa a las negociaciones previstas en materia de derechos de tráfico.
3. Las compañías aéreas comunitarias que deseen prestar servicios de transporte aéreo en rutas con derechos de tráfico limitados o en rutas entre la República de Eslovenia y un Estado no miembro de la Unión Europea con quien la República de Eslovenia no haya celebrado un acuerdo de transporte aéreo podrán enviar al Ministerio sus proyectos y sus solicitudes. El Ministerio tendrá en cuenta estas solicitudes en las negociaciones encaminadas a la celebración de acuerdos de transporte aéreo.

<sup>(1)</sup> DO L 157 de 30.4.2004, p. 7.

<sup>(2)</sup> DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

*Artículo 3***Solicitud de autorización**

1. Cuando una compañía aérea comunitaria declare su interés por capacidades no utilizadas en una ruta con derechos de tráfico limitados, el Ministerio emitirá una convocatoria oficial de solicitudes de autorización a efectos del ejercicio de derechos de tráfico en esas rutas (denominada en lo sucesivo «autorización»). La convocatoria se hará llegar por vía electrónica a todas las compañías aéreas comunitarias que exploten servicios de transporte aéreo con origen o destino en la República de Eslovenia y a las compañías aéreas que hayan recabado información sobre las capacidades no utilizadas. La convocatoria se publicará asimismo en la página web a que se refiere el artículo 2, apartado 1. El plazo de presentación de las solicitudes por escrito fijado en la convocatoria no será inferior a 15 días.
2. La solicitud de autorización por escrito constará como mínimo de los siguientes documentos y datos:
  - a) una copia de la licencia de explotación;
  - b) una descripción de los servicios que la compañía aérea prevea prestar en la ruta (número de vuelos por semana, tipos de aeronave, posibles escalas, carácter estacional o anual del servicio);
  - c) duración del servicio considerado;
  - d) tipo de transporte (pasajeros, mercancías u otros);
  - e) información acerca de la accesibilidad de los servicios y de la asistencia a la clientela (red de venta de billetes, servicios de Internet, etc.);
  - f) información sobre las posibles correspondencias;
  - g) política de tarifas para cada ruta.
3. La solicitud se presentará al Ministerio por escrito, en lengua eslovena, en el plazo contemplado en el apartado 1.
4. En caso de resolución o retirada de la autorización o de que se cree de nueva capacidad de alguna otra manera, se aplicará el procedimiento previsto en el apartado 1.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en otros lugares de la presente reglamentación sobre el suministro de información, el Ministerio recibirá de oficio información acerca de los extremos sobre los que mantiene registro oficial él mismo u otra autoridad eslovena competente o el titular de una autorización concedida con este fin por un organismo público esloveno.

*Artículo 4***Autorización a ejercer derechos de tráfico**

1. Tras una evaluación preliminar de los servicios de transporte de pasajeros y/o de mercancías, del fomento de la competencia y del desarrollo equilibrado de los transportes comunitarios, el Ministerio expedirá la autorización a la compañía solicitante elegida que reúna las condiciones previstas, en función de los derechos de tráfico disponibles. El plazo de validez de la autorización no será inferior a una temporada aeronáutica y no superará los tres años, excepto disposición contraria contemplada en un acuerdo internacional.
2. Habida cuenta de los derechos de tráfico disponibles, la compañía aérea elegida para ejercer derechos de tráfico en una ruta determinada será la que reúna de forma óptima los criterios siguientes:
  - satisfacción de la demanda de transporte aéreo (servicios mixtos o solo de mercancías, servicios directos o indirectos, frecuencia de los vuelos, días de servicio),
  - política de tarifas (en especial, precio de los billetes, existencia de descuentos y otros ajustes),
  - calidad del servicio (en especial, configuración de los aparatos, posibilidad de cambiar los billetes y existencia o no de oficinas de venta abiertas al público),
  - contribución al logro de un grado satisfactorio de competencia,
  - fecha prevista del inicio de los servicios de transporte aéreo,
  - garantías de permanencia de los servicios de transporte aéreo,

- fomento de la cuota de mercado de las compañías aéreas comunitarias en la ruta bilateral correspondiente,
- comportamiento medioambiental de los aparatos utilizados, especialmente en lo relativo al ruido.

También podrán tenerse en cuenta los criterios siguientes:

- desarrollo de posibilidades de conexión ofrecidas a los pasajeros,
- antigüedad de la solicitud, debidamente cumplimentada,
- contribución a la ordenación del territorio,
- perspectivas de desarrollo del turismo en la República de Eslovenia,
- adecuación de los aparatos a su explotación en los aeropuertos eslovenos donde operen,
- situación del compañía aérea respecto al pago de las tasas aeroportuarias y de navegación aérea en la República de Eslovenia,
- existencia de un servicio de comercialización en lengua eslovena.

3. Si varias compañías aéreas manifiestan su interés por una ruta determinada, el Ministerio organizará una audiencia pública en la que podrán participar todos los solicitantes. En caso de audiencia pública, el Ministerio no expedirá su autorización a ejercer derechos de tráfico en una ruta determinada antes de que todos los solicitantes hayan recibido el acta de la audiencia y haya transcurrido el plazo fijado para señalar las posibles inexactitudes de aquella.

4. El procedimiento de adjudicación de los derechos de tráfico limitados estará sometida a la ley que regula el procedimiento administrativo general y la decisión de autorización se publicará en la página web del Ministerio.

5. De conformidad con la ley que regula el transporte aéreo, podrá interponerse un recurso contra la decisión del Ministerio. En caso de recurso, la decisión final sobre el mismo se publicará en la página web del Ministerio.

#### *Artículo 5*

#### **Reevaluación de las autorizaciones**

1. El Ministerio garantizará el seguimiento del ejercicio de los derechos asignados conforme a lo dispuesto en el artículo 4 y efectuará cada año un análisis de la eficacia del ejercicio de los derechos de tráfico limitados, en el que podrán participar todas las compañías aéreas que hayan formado parte del proceso de selección. Si se observa que los derechos de tráfico no se ejercen eficazmente, se reevaluarán las autorizaciones expedidas.

2. La autorización expedida se reevaluará también si así lo solicita una compañía aérea comunitaria que preste servicios de transporte aéreo con origen o destino en la República de Eslovenia, en cuyo caso la reevaluación solo será posible transcurrido un plazo de tres años a partir de la concesión de la autorización o de la última reevaluación.

3. Se informará al titular de la autorización de cualquier reevaluación. Se publicará un anuncio de reevaluación en la página web del Ministerio. Cuando se retire una autorización, dicho anuncio indicará el plazo en que las compañías aéreas comunitarias interesadas por los derechos de tráfico correspondientes deberán presentar su solicitud de autorización.

4. En caso de reevaluación de una autorización conforme a lo dispuesto en el apartado 2, la aplicación del artículo 3, apartados 2 y 3, y del artículo 4 no afectará a las autorizaciones en vigor si los derechos de tráfico correspondientes se ejercen eficazmente y de acuerdo con las normas de competencia comunitarias y las disposiciones aplicables de la República de Eslovenia.

#### *Artículo 6*

#### **Revocación, cancelación y limitación de la autorización**

1. Si el servicio aéreo objeto de la autorización:

- no empieza en la temporada aeronáutica siguiente a la fecha fijada de inicio de la prestación de los servicios de transporte aéreo, o

— se interrumpe y no se reanuda durante las dos temporadas aeronáuticas siguientes,

y si el titular de la autorización no justifica, en un plazo razonable fijado por el Ministerio, que la falta o la interrupción del servicio se debe a circunstancias independientes de su voluntad, se revocará la autorización.

2. La autorización también se revocará cuando el titular de la autorización notifique por escrito al Ministerio que ya no tiene la intención de ejercer los derechos de tráfico correspondientes o cuando la compañía aérea deje de poseer una licencia de explotación válida u otros documentos necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo.

3. El Ministerio revocará completa o temporalmente la autorización o limitará las actividades contempladas en la misma, si el titular de la autorización:

- no garantiza los servicios de transporte aéreo de acuerdo con las condiciones de la autorización, o
- no respeta el acuerdo relativo a los servicios de transporte aéreo en virtud del cual se haya expedido la autorización, ni otras obligaciones internacionales, o
- no cumple las condiciones requeridas para ejercer los derechos de tráfico correspondientes, o
- no garantiza los servicios de transporte aéreo conforme a la programación de horarios.

#### *Artículo 7*

#### **Disposiciones transitorias**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartados 1 y 2, las autorizaciones expedidas antes de la entrada en vigor de la presente reglamentación podrán ser objeto de reevaluación al expirar el plazo de tres años a partir de su entrada en vigor.

#### *Artículo 8*

#### **Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el decimoquinto día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la República de Eslovenia*.

Nº 007-208/2006/20

Liubliana, el 26 de octubre de 2009.

EVA 2009-2411-0063

Patrick VLAČIČ  
*Ministro de Transportes*

---



## V

(Dictámenes)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE  
COMPETENCIA

## COMISIÓN EUROPEA

## AYUDA ESTATAL — REPÚBLICA DE LETONIA

Ayuda Estatal C 39/09 (ex N 385/09) — Financiación pública de infraestructuras portuarias en el  
puerto de Ventspils

## Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/C 62/04)

Mediante carta de 15 de diciembre de 2009, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a la República de Letonia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado TFUE, en relación con parte de las medidas antes citadas.

La Comisión decidió no formular objeciones con respecto a otras medidas, descritas en la carta que sigue al presente resumen.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones sobre las medidas respecto a las cuales la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Energía y Transportes  
Dirección A  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 22964104

Dichas observaciones serán comunicadas a la República de Letonia. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

## TEXTO DEL RESUMEN

## I. PROCEDIMIENTO

El 26 de junio de 2009, la República de Letonia notificó, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE, una medida que contemplaba la financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Ventspils.

La Comisión ha decidido incoar el procedimiento de investigación formal de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE respecto a tres subproyectos relativos a la financiación

pública de infraestructuras específicas para los usuarios (véase más adelante) y no formular ninguna objeción al resto de las inversiones notificadas.

II. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS RESPECTO A LAS CUALES  
SE INCOA EL PROCEDIMIENTO

Las medidas notificadas se relacionan en parte con la cofinanciación de una terminal de buques de carga seca y de dos amarraderos en el puerto de Ventspils. Esta financiación pública es constitutiva de ayuda en lo que respecta a la autoridad portuaria. La ayuda es compatible con el mercado interior.

No se llevará a cabo ninguna licitación para adjudicar a proveedores de servicios portuarios la concesión por 35 años de la explotación de las nuevas infraestructuras portuarias. Los cánones de concesión que deben pagar los proveedores de servicios portuarios correspondientes se han fijado mediante un peritaje independiente.

La Comisión duda de que el canon de concesión represente en este caso un precio de mercado y, en consecuencia, no puede llegar a una conclusión sobre el carácter constitutivo de ayuda de la medida en lo que respecta a los titulares de la concesión. La Comisión opina, de forma preliminar, que la financiación pública de los tres subproyectos les aporta una ventaja económica selectiva y, por lo tanto, que es constitutiva de ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

#### TEXTO DE LA CARTA

«Komisija vēlas informēt Latvijas Republiku, ka, pārbaudījusi Jūsu iestāžu sniegto informāciju par minētajiem pasākumiem, tā ir nolēmusi uzsākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) <sup>(1)</sup> 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;

<sup>(1)</sup> 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 atlaizņu veidā. Saskaņā ar Komisijas apstiprināto <sup>(2)</sup> Likumu par nodokļu piemērošanu brīvistās 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 brīvostas 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 brīvzonas noteikumiem. Ventspils brīvosta 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 % – ģenerālkraavas.
- (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 piešķirs Latvijas Republikas Satiksmes ministrija.

#### 2.4. Juridiskais pamats

- (8) Valsts līmeņa juridiskais pamats:
  - a) Latvijas Likums par ostām (1994.);
  - b) Ventspils brīvostas likums (1997.);

<sup>(2)</sup> 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 piešķirs 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
Piestātne Nr. 35	50 %	4 288 113	50 %	4 288 113	8 576 226
Piestātne 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. Izvērsti 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 terminālim

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 ģenerālkravām un beramkravām (2010.–2013. gads)

- (19) Faktiski projekts attiecas uz savienojoša termināļa rekonstrukciju ar ģenerālkravu un beramkravu kopējo apgrozījumu 250 tūkstoši tonnu gadā. Ieguldījumu mērķis ir palielināt augstākas vērtības kravu, t. i., ģenerālkravu, 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 (dīkera) 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 terminālim 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 neaurlaidīgumu. Turklāt rietumu mola pamatkonstrukcijas bojājumiem ir veikts tikai pagaidu remonts.
- (26) Tāpēc šā apakšprojekta galvenais uzdevums ir atjaunot fasādes sienu pamatņu neaurlaidīgumu, tādējādi nodrošinot drošu pietauvošanos ostas pārvaldes peldlīdzekļiem, proti, naftas savākšanas peldlīdzekļiem, ūdenslidēju 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;
  - dienviņu sienas posma celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām;
  - austrumu mola un austrumu sienas celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām, paplašinot ostas ieejas vārtus (saīsnot 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	[...]
Dienviņu 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 moliņu 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 lejamkravām

- (36) Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju lejamkraavu apjoma atjaunošana Ventspils ostā ir nesaraucami saistīta tieši ar šo konkrēto atrašanās vietu. To nosaka ierobežojumi saistībā ar atbilstošas tonnāžas lejamkraavu 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 ģenerālkrovām 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 faktiskā pamatojuma izsludināt konkursu par līgumu piešķiršanu konkrētam lietotājam piesaistītas infrastruktūras izmantošanai, jo iespējamie piedāvājumi varētu tikt saņemti tikai no tiem ostas operatoriem, kurus jau izraudzījusies ostas pārvalde.

(43) Tādējādi Latvijas iestādes apgalvo, ka attiecīgā ostas infrastruktūra ir tiktāl specializēta, ka, iespējams, tikai tie operatori, kurus izraudzījusies 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 uzsver 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 uzsver, ka minētos trīs operatorus, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, ir izraudzījusies 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 izkropojumus;
- 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 Kopienu Tiesa konsekventi ir uzskatījusi, ka vienmēr, kad kāda persona neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta, ir iesaistījies saimnieciskā darbībā, konkurences tiesību aktu izpratnē to var uzskatīt par uzņēmumu <sup>(3)</sup>.
- (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 <sup>(4)</sup>.
- (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 <sup>(5)</sup> 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 lemsanas praksi <sup>(6)</sup>, Komisija secina, ka ostas pārvalde ir iesaistījies 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 subsidētus 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 <sup>(7)</sup>. 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 brīvāji 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

<sup>(3)</sup> 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.

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

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

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

<sup>(7)</sup> 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 izmantos 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, Ventpils brīvostas pārvaldes naftas savākšanas peldlīdzekļi nodrošina naftas un naftas produktu savākšanu, kuri piesārņo ostas baseinu. Eiropas Kopienų Tiesa jau ir lēmusi<sup>(8)</sup>, 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 stīvidoru 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, ņemot vērā nekādus sociālus, reģionālās politikas un nozares apsvērumus, būtu pieteicies uz attiecīgo kapitālu"<sup>(9)</sup>.
- (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")<sup>(10)</sup> 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 tīrā ieguvuma no ieguldījuma plūsmas pašreizējo apmēru un iespējas ar tīrājiem 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.

<sup>(9)</sup> 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.

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

<sup>(8)</sup> 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 jāuzskata, ka šis atbalsts ietekmē pārējos uzņēmumus<sup>(11)</sup>.
- (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
- a) šajā lietā nav vajadzības galīgi izlemt, vai viņplauža 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;
- b) publiskā finansējuma piešķiršana bagarēšanas darbiem un dzelzceļa pievadceļu izbūvei ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē;
- c) publiskā finansējuma piešķiršana jaunā termināļa un divu piestātņu 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, tādās darbības kā zemes vai ēku pārdošana<sup>(12)</sup> vai uzņēmuma privatizācija<sup>(13)</sup> 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<sup>(14)</sup>.
- (82) Tomēr, kā uzsvērusi Komisija<sup>(15)</sup>, 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<sup>(16)</sup>.
- (84) Kā minēts 81. punktā, Komisijas paziņojumā par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic publiskās pārvaldes iestādes<sup>(17)</sup> (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
- <sup>(11)</sup> 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.
- <sup>(12)</sup> Komisijas paziņojums par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic publiskās pārvaldes iestādes, OV C 209, 10.7.1997., 3.–5. lpp.
- <sup>(13)</sup> Eiropas Komisijas ziņojums par konkurences politiku, 1993., 402. un 403. punkts.
- <sup>(14)</sup> 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.
- <sup>(15)</sup> 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.
- <sup>(16)</sup> 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.
- <sup>(17)</sup> Skatīt 12. zemsvītras piezīmi.

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 procedurālās 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 kvadrātmetru 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 lejamkravu 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 lejamkravu 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 rīkoti konkursi, 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 pārlicības, 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 pārveidājumam 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 pārveidājumu novirzīšana uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem<sup>(18)</sup>.
- (110) Komisijas paziņojumā "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā"<sup>(19)</sup> 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

<sup>(18)</sup> COM(2009) 279/4, 46. punkts.

<sup>(19)</sup> 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 piestātnēs 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 operatoriem 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 pārliciecinātos argumentus, kas pierādītu, ka aplūkojamajos 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 publisks konkurss un ir pamats domāt, ka par minēto līgumu piešķiršanu nav rīkotas nekādas sarunas ar dažādiem operatoriem, 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.

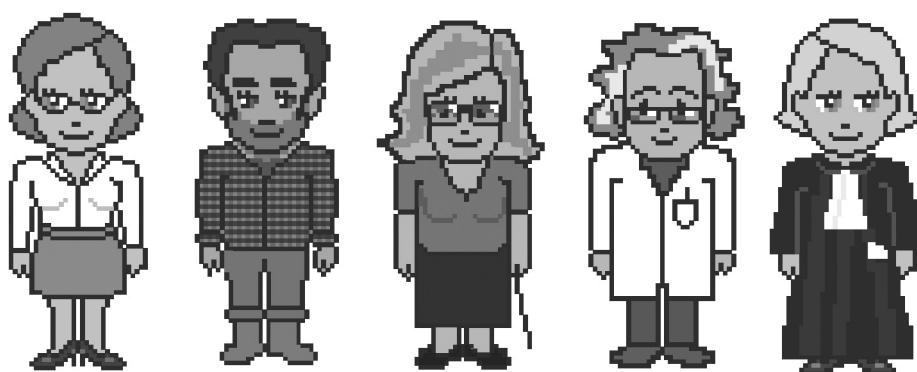
#### 5. LĒMUMS

- (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 izsmeļo 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

Todas las publicaciones de la UE  
a su disposición !



[bookshop.europa.eu](http://bookshop.europa.eu)





## Precio de suscripción 2010 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + CD-ROM anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, CD-ROM mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), CD-ROM, dos ediciones a la semana	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) nº 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo CD-ROM plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El formato CD-ROM se sustituirá por el formato DVD durante el año 2010.

## Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_es.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.**

**Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>**

