

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

C 62



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 53

13 marca 2010

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

IV *Informacje*

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisji Europejskiej

| | | |
|---------------------------------|--|---|
| 2010/C 62/01 | Kursy walutowe euro | 1 |
| 2010/C 62/02 | Nowa strona narodowa obiegowych monet euro | 2 |
| INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH | | |
| 2010/C 62/03 | Słoweńska krajowa procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych | 3 |

PL

Cena:
3 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

V Ogłoszenia

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisji Europejskiej

2010/C 62/04

Pomoc państwa – Republika Łotewska – Pomoc państwa C 39/09 (ex N 385/09) – Finansowanie ze środków publicznych infrastruktury w porcie Ventspils – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE ⁽¹⁾

7



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJI EUROPEJSKIEJ

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

12 marca 2010 r.

(2010/C 62/01)

1 euro =

| Waluta | Kurs wymiany | Waluta | Kurs wymiany | | |
|--------|-------------------|---------|--------------|---------------------|-----------|
| USD | Dolar amerykański | 1,3765 | AUD | Dolar australijski | 1,4991 |
| JPY | Jen | 124,57 | CAD | Dolar kanadyjski | 1,4013 |
| DKK | Korona duńska | 7,4412 | HKD | Dolar hong kong | 10,6787 |
| GBP | Funt szterling | 0,90830 | NZD | Dolar nowozelandzki | 1,9578 |
| SEK | Korona szwedzka | 9,7288 | SGD | Dolar singapurski | 1,9178 |
| CHF | Frank szwajcarski | 1,4597 | KRW | Won | 1 553,21 |
| ISK | Korona islandzka | | ZAR | Rand | 10,1648 |
| NOK | Korona norweska | 8,0330 | CNY | Yuan renminbi | 9,3953 |
| BGN | Lew | 1,9558 | HRK | Kuna chorwacka | 7,2580 |
| CZK | Korona czeska | 25,517 | IDR | Rupia indonezyjska | 12 568,35 |
| EEK | Korona estońska | 15,6466 | MYR | Ringgit malezyjski | 4,5521 |
| HUF | Forint węgierski | 266,15 | PHP | Peso filipińskie | 62,856 |
| LTL | Lit litewski | 3,4528 | RUB | Rubel rosyjski | 40,3055 |
| LVL | Łat łotewski | 0,7082 | THB | Bat tajlandzki | 44,800 |
| PLN | Złoty polski | 3,9040 | BRL | Real | 2,4259 |
| RON | Lej rumuński | 4,0915 | MXN | Peso meksykańskie | 17,2641 |
| TRY | Lir turecki | 2,1018 | INR | Rupia indyjska | 62,5500 |

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

Nowa strona narodowa obiegowych monet euro

(2010/C 62/02)



Nowa strona narodowa nowej obiegowej monety okolicznościowej o nominale 2 euro emitowanej przez Włochy

Obiegowe monety euro mają status prawnego środka płatniczego w całej strefie euro. W celu poinformowania podmiotów obracających monetami, a także ogółu społeczeństwa, Komisja ogłasza wszystkie nowe wzory monet euro ⁽¹⁾. Zgodnie z konkluzjami Rady z dnia 10 lutego 2009 r. ⁽²⁾, państwom członkowskim należącym do strefy euro oraz państwom, które zawarły układ monetarny ze Wspólnotą przewidujący emisję monet euro, przysługuje prawo do emisji okolicznościowych obiegowych monet euro, przy czym emisja ta musi spełniać określone warunki, a w szczególności monety muszą mieć nominal 2 euro. Monety okolicznościowe mają parametry techniczne zwykłych obiegowych monet o nominale 2 euro, lecz na ich stronie narodowej znajduje się wzór okolicznościowy mający istotne symboliczne znaczenie dla danego kraju lub całej Europy.

Państwo emitujące: Włochy

Upamiętniane wydarzenie: 200. rocznica urodzin Camillo Benso, hrabiego Cavour.

Opis motywu:: Wewnętrzna część monety w części środkowej przedstawia portret włoskiego polityka Camillo Benso. Po lewej stronie widnieje napis „CAVOUR” oraz monogram Republiki Włoskiej „RI”. Po prawej stronie widnieją litera „R”, daty „1810” i „2010” oraz inicjały artystki Claudii Momoni „C.M.”.

Dwanaście gwiazd flagi europejskiej umieszczonych jest na zewnętrznym otoku.

Przybliżony nakład: 4 miliony monet

Przybliżona data emisji: Marzec 2010

⁽¹⁾ Zob. Dz.U. C 373 z 28.12.2001, s. 1—30, zawierający odniesienie do wszystkich narodowych stron monet, które zostały wyemitowane w 2002 r.

⁽²⁾ Zob. konkluzje Rady ds. Gospodarczych i Finansowych z dnia 10 lutego 2009 r. i zalecenie Komisji z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie wspólnych wytycznych dotyczących narodowych rewersów i emisji monet euro przeznaczonych do obiegu (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 52—55).

INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Słoweńska krajowa procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych

(2010/C 62/03)

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi ⁽¹⁾ Komisja Europejska publikuje poniższą krajową procedurę podziału praw przewozowych, które są ograniczone na mocy umów o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi, pomiędzy kwalifikujących się przewoźników Wspólnoty.

Zgodnie z art. 74 ustawy o administracji państwowej (Dziennik Urzędowy Republiki Słowenii nr 113/05 – skonsolidowana wersja urzędowa, 126/07 – ZUP-E i nr 48/09) i art. 81 ustawy o lotnictwie (Dziennik Urzędowy Republiki Słowenii nr 113/06 – skonsolidowana wersja urzędowa – i nr 33/09) Minister Transportu przyjmuje:

ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE PROCEDURY PODZIAŁU PRAW PRZEWOZOWYCH

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze przepisy wykonawcze do rozporządzenia (WE) nr 847/2004 określają procedurę podziału praw przewozowych, którą stosuje się od momentu zawarcia przez Republikę Słowenii umowy dwustronnej w sprawie transportu lotniczego lub wprowadzenia przez nią zmian przedmiotowej umowy lub jej załączników, które przewidują ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych lub w liczbie wspólnotowych przewoźników lotniczych kwalifikujących się do korzystania z praw przewozowych.
2. Do celów niniejszych przepisów wykonawczych obowiązek użyteczności publicznej przewidziany w art. 16–18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) ⁽²⁾ nie powoduje ograniczenia praw przewozowych.

Artykuł 2

Prawa przewozowe i konieczność wykonywania ich przez przewoźników lotniczych

1. Informacje dotyczące praw przewozowych i ich wykonywania na trasach lotniczych między Republiką Słowenii i państwami nienależącymi do Unii Europejskiej, z którymi Republika Słowenii zawarła umowy o komunikacji lotniczej, można uzyskać w Ministerstwie Transportu (zwanym dalej „ministerstwem”): w siedzibie ministerstwa lub na jego stronie internetowej (<http://www.mzp.gov.si/>).
2. Na powyższej stronie internetowej ministerstwo publikuje informacje dotyczące negocjacji przewidzianych w zakresie praw przewozowych.
3. Przewoźnicy wspólnotowi, którzy chcą obsługiwać trasy, w przypadku których prawa przewozowe są ograniczone lub trasy między Republiką Słowenii a państwem nienależącym do Unii Europejskiej, z którym Republika Słowenii nie zawarła umowy o komunikacji lotniczej, mogą poinformować ministerstwo o swoich planach i wymaganiach w tym zakresie. Ministerstwo uwzględni te wymagania w trakcie negocjacji mających na celu zawarcie umów o komunikacji lotniczej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 157 z 30.4.2004, s. 7.

⁽²⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

*Artykuł 3***Wniosek o zezwolenie**

1. Po wyrażeniu przez przewoźnika wspólnotowego zainteresowania niewykorzystaną przepustowością trasy z ograniczonymi prawami przewozowymi, ministerstwo wydaje urzędowe pisemne zaproszenie do składania wniosków o zezwolenie w celu wykonywania praw przewozowych na danej trasie (zwane dalej „zezwoleńm”). Zaproszenie przekazuje się drogą elektroniczną wszystkim przewoźnikom wspólnotowym obsługującym połączenia lotnicze z lub do Republiki Słowenii oraz przewoźnikom, którzy złożyli wniosek o informacje na temat niewykorzystanej przepustowości. Urzędowe zaproszenie publikuje się również na stronie internetowej podanej w art. 2 ust. 1. Termin składania pisemnych wniosków podany w zaproszeniu nie może być krótszy niż 15 dni.
2. Pisemny wniosek o zezwolenie zawiera co najmniej następujące dokumenty i informacje:
 - a) kopię koncesji;
 - b) opis przewozów, jakie przewoźnik zamierza wykonywać na danej trasie (liczba lotów w tygodniu, statki powietrzne, ewentualne międzylądowania, charakter przewozów – sezonowe czy całoroczne);
 - c) sezony wykonywania planowanych przewozów;
 - d) rodzaj przewozów (pasażerskie, towarowe lub inne);
 - e) informacje o dostępności przewozów dla klientów i o obsłudze klienta (sieci sprzedaży biletów, obsłudze internetowej itd.);
 - f) informacje dotyczące ewentualnych przesiadek;
 - g) polityka cenowa w odniesieniu do każdej trasy.
3. Wniosek na piśmie składa się w ministerstwie w języku słoweńskim w terminie, o którym mowa w ust. 1.
4. W przypadku odmowy wydania lub wycofania zezwolenia, lub jeżeli w jakikolwiek sposób pojawia się niewykorzystana przepustowość, stosuje się procedurę opisaną w ust. 1.
5. Nie naruszając innych postanowień niniejszych przepisów wykonawczych dotyczących dostarczania informacji, ministerstwo otrzymuje z urzędu informacje o stanie faktycznym, których urzędową rejestrację zapewnia we własnym zakresie, oraz informacje, których urzędową rejestrację zapewnia inny właściwy organ słoweński lub posiadacz upoważnienia wydanego przez słoweński organ państwowy.

*Artykuł 4***Zezwolenie na wykonywanie praw przewozowych**

1. Na podstawie uprzedniej oceny przewozów pasażerskich lub towarowych, ożywienia konkurencji i zrównoważonego rozwoju przewozów wspólnotowych ministerstwo udziela zezwolenia wybranemu kandydatowi, który spełnia wszystkie warunki, w zależności od dostępnych praw przewozowych. Okres ważności zezwolenia jest nie krótszy niż jeden sezon lotniczy i nie dłuższy niż trzy lata, chyba że postanowienia umowy międzynarodowej stanowią inaczej.
2. Uwzględniając dostępne prawa przewozowe, przewoźnikiem lotniczym wybranym w celu wykonywania praw przewozowych na określonej trasie zostaje przewoźnik, który najlepiej spełnia następujące kryteria:
 - zaspokojenie zapotrzebowania na przewozy lotnicze (przewozy mieszane lub towarowe, bezpośrednie lub z międzylądowaniem, częstotliwość lotów, dni wykonywania lotów),
 - polityka cenowa (w szczególności cena biletów, istnienie rabatów i innych możliwości),
 - jakość usług (w szczególności wyposażenie statku powietrznego, możliwość dokonywania zmian biletów i ewentualne istnienie ogólnodostępnej sieci biur sprzedaży biletów),
 - wkład w tworzenie oferty na zadawalającym poziomie konkurencyjności,
 - przewidywana data rozpoczęcia obsługi,
 - gwarancja ciągłości obsługi połączeń,

- zwiększenie udziału przewoźników wspólnotowych w rynku w zakresie przedmiotowego połączenia dwustronnego,
- efektywność środowiskowa eksploatowanych statków powietrznych, w szczególności w zakresie poziomu hałasu.

Dodatkowo można uwzględnić następujące kryteria:

- rozwój siatki połączeń proponowanych pasażerom,
- odpowiednio dowiedzione starszeństwo wniosku,
- wkład w zagospodarowanie terenu,
- perspektywę rozwoju turystyki w Republice Słowenii,
- dostosowanie statków powietrznych do obsługiwanych słoweńskich portów lotniczych,
- sytuację przewoźnika w zakresie regulowania opłat lotniczych i opłat związanych ze służbami żeglugi powietrznej w Republice Słowenii,
- istnienie obsługi pasażerskiej w zakresie sprzedaży biletów w języku słoweńskim.

3. Jeżeli wielu przewoźników wyraża zainteresowanie daną trasą, ministerstwo organizuje wysłuchanie publiczne, w którym mogą wziąć udział wszyscy kandydaci. W przypadku wysłuchania publicznego ministerstwo udziela zezwolenia na wykonywanie praw przewozowych na danej trasie lotniczej dopiero po otrzymaniu przez wszystkich kandydatów protokołu z wysłuchania i po upływie terminu wyznaczonego na zgłoszenie ewentualnych nieścisłości w tym protokole.

4. Procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych podlega ustawie o postępowaniu administracyjnym, a decyzję o udzieleniu zezwolenia publikuje się na stronie internetowej ministerstwa.

5. Od decyzji ministerstwa przysługują środki odwoławcze zgodnie z ustawą o lotnictwie. W przypadku odwołania prawomocną decyzję w sprawie odwołania publikuje się na stronie internetowej ministerstwa.

Artykuł 5

Przegląd zezwoleń

1. Ministerstwo zapewnia monitorowanie wykonywania praw przyznanych zgodnie z art. 4 i przeprowadza co roku analizę skuteczności wykonywania ograniczonych praw przewozowych, w którą można włączyć wszystkich przewoźników, którzy wzięli udział w procedurze wyboru. W przypadku stwierdzenia, że prawa przewozowe nie są skutecznie wykonywane, wydane zezwolenia stają się przedmiotem przeglądu.

2. Wydane zezwolenie poddaje się przeglądowi również w przypadku, gdy z takim wnioskiem występuje przewoźnik wspólnotowy, który obsługuje przewozy lotnicze do lub z Republiki Słowenii. W takim przypadku przegląd można przeprowadzić dopiero po upływie trzech lat od udzielenia zezwolenia lub od ostatniego przeglądu.

3. Posiadacza zezwolenia informuje się o każdym przeglądzie. Zawiadomienie o przeglądzie publikuje się na stronie internetowej ministerstwa. W przypadku cofnięcia zezwolenia w zawiadomieniu określa się termin, w którym przewoźnicy wspólnotowi zainteresowani odpowiednimi prawami przewozowymi muszą złożyć wniosek o zezwolenie.

4. W przypadku przeglądu zezwolenia w rozumieniu ust. 2, stosowanie art. 3 ust. 2 i 3 i art. 4 nie ma wpływu na obowiązujące zezwolenia, jeżeli odpowiednie prawa przewozowe wykonuje się skutecznie oraz zgodnie ze wspólnotowymi regułami konkurencji i mającymi zastosowanie przepisami Republiki Słowenii.

Artykuł 6

Cofnięcie, zrzeczenie się i ograniczenie zezwolenia

1. Jeżeli przewozy lotnicze będące przedmiotem zezwolenia:

- nie rozpoczną się w trakcie sezonu lotniczego następującego po dniu wybranym na rozpoczęcie obsługi połączenia, lub

— zostaną przerwane i nie zostaną wznowione w ciągu dwóch kolejnych sezonów lotniczych, a także jeżeli posiadacz zezwolenia nie przedstawi w terminie określonym przez ministerstwo dowodów na to, że brak przewozów lub przerwa w przewozach wynika z okoliczności pozostających poza jego kontrolą, zezwolenie zostaje cofnięte.

2. Zezwolenie cofa się również, jeżeli posiadacz zezwolenia informuje ministerstwo na piśmie, że nie zamierza już wykonywać odpowiednich praw przewozowych lub jeżeli przewoźnik nie posiada już ważnej koncesji lub innych dokumentów wymaganych do wykonywania przewozów lotniczych.

3. Ministerstwo cofa całkowicie lub tymczasowo zezwolenie lub ogranicza działalność, której zezwolenie dotyczy, jeżeli posiadacz zezwolenia:

- nie zapewnia przewozów lotniczych zgodnie z warunkami zezwolenia,
- nie przestrzega umowy dotyczącej przewozów lotniczych, na mocy której wydano zezwolenie, lub innych zobowiązań międzynarodowych,
- nie spełnia wymagań dotyczących wykonywania danych praw przewozowych, lub
- nie zapewnia przewozów lotniczych zgodnie z rozkładem lotniczym.

Artykuł 7

Przepisy przejściowe

Nie naruszając przepisów art. 5 ust. 1 i 2, zezwolenie wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia może stać się przedmiotem przeglądu po upływie trzech lat od jego wejścia w życie.

Artykuł 8

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie piętnastego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Republiki Słowenii*.

Nr 007-208/2006/20

Lublana, dnia 26 października 2009 r.
EVA 2009-2411-0063

Patrick VLAČIČ
Minister Transportu

V

(Ogłoszenia)

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI
KOMISJI EUROPEJSKIEJ

POMOC PAŃSTWA – REPUBLIKA ŁOTEWSKA**Pomoc państwa C 39/09 (ex N 385/09) – Finansowanie ze środków publicznych infrastruktury w porcie Ventspils****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/C 62/04)

Pismem z dnia 15 grudnia 2009 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Republikę Łotewską o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE dotyczącego wyżej wymienionych środków pomocy.

Komisja postanowiła nie zgłaszać zastrzeżeń co do pozostałych środków, zgodnie z opisem następującym po niniejszym streszczeniu.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środków pomocy, w odniesieniu do których Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować na następujący adres lub numer faksu:

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

Otrzymane uwagi zostaną przekazane Republice Łotewskiej. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

I. PROCEDURA

W dniu 26 czerwca 2009 r. Republika Łotewska zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE zgłosiła środek przewidujący finansowanie ze środków publicznych infrastruktury portowej w porcie Ventspils.

Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na mocy art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do trzech podprojektów, obejmujących finansowanie ze środków publicznych infrastruktury właściwej dla potrzeb konkretnych

użytkowników (zob. niżej), jednocześnie postanawiając nie wnosić zastrzeżeń do pozostałych elementów zgłoszonych inwestycji.

II. OPIS ŚRODKA, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Zgłoszony środek odnosi się w części do współfinansowania terminalu suchych ładunków masowych oraz dwóch nabrzeży w porcie Ventspils. Przedmiotowe finansowanie ze środków publicznych stanowi pomoc na poziomie władz portowych. Pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

Nie planuje się przeprowadzania żadnej procedury przetargowej zmierzającej do przydzielenia trzydziestoletniej koncesji na eksploatację nowo zbudowanej infrastruktury portowej dostawcom usług portowych. Opłaty koncesyjne, jakie będą pobierane od właściwych dostawców usług portowych, ustalono na podstawie niezależnej wyceny.

Komisja ma wciąż wątpliwości, czy opłaty koncesyjne odzwierciedlą w tym przypadku ceny rynkowe, a tym samym nie może rozstrzygnąć kwestii ewentualnego charakteru pomocowego przedmiotowego środka na poziomie koncesjonariuszy. Komisja przyjmuje jako wstępne założenie pogląd, iż finansowanie publiczne trzech podprojektów wiąże się z udzieleniem selektywnej korzyści gospodarczej, a zatem stanowi pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

TEKST PISMA

„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 atlaizņu veidā. Saskaņā ar Komisijas apstiprināto ⁽²⁾ Likumu par nodokļu piemērošanu brīvostās 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.);

⁽²⁾ OV C 239, 11.10.2007.

- c) Likums par nodokļu piemērošanu brīvistās 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 |
| 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 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 (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 viļņlauzum

| 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 ģenerālkravu un beramkravu 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 beramkravu termināli | [...] |
| Esošā dzelzceļa rekonstrukcija un dzelzceļa pievadceļu uz piestātņi Nr. 12 remonts | [...] |
| Saistītas izmaksas | [...] |
| Kopējās izmaksas | 4 589 679 |

[...] 1. karte. Dzelzceļa pievadceļi uz beramkravu 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, 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;
 - dienviņu sienas posma celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām;
 - austrumu mola un austrumu sienas celtniecība kuģu pietauvošanas vajadzībām, paplašinot ostas ieejas vārtus (saīsinot 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 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) Beramkravu 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 kvadrātmetru par beramkravu 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. Beramkravu 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 lejamkravu apjoma atjaunošana Ventspils ostā ir nesaraunami saistīta tieši ar šo konkrēto atrašanās vietu. To nosaka ierobežojumi saistībā ar atbilstošas tonnāžas lejamkravu 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 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 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 ekspeidori, 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) finansālais atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropojumus;
- d) finansālais 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 ⁽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 lemtānās praksi ⁽⁶⁾, 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 ⁽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 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

⁽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 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, 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, veicdami 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 šādu 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"⁽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 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.

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

⁽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.

- (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 rikojusies 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⁽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
- 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, 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 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⁽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 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 atsvēr 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 pārlicinošus argumentus, kas pierādītu, ka aplūkojamos 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.

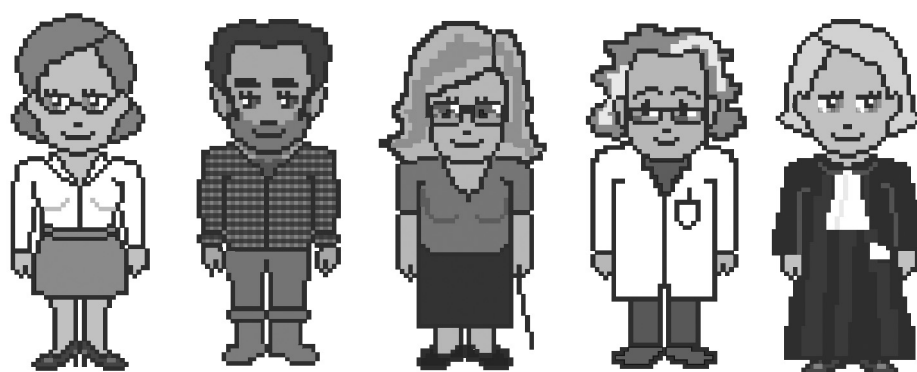
(121) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija lūdz Latvijas iestādes iesniegt sīkāku informāciju un komentārus par to, kā ir ievēroti paziņojumā paredzētie nosacījumi par vērtējuma neatkarību un vispārpieņemtu tirgus rādītāju un vērtēšanas standartu izmantošanu.

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 vērs 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 izsmeļošas 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

Publikacje UE – wszystko, czego szukasz!



bookshop.europa.eu

CENY PRENUMERATY w 2010 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

| | | |
|--|--|---------------|
| Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa | w 22 językach urzędowych UE | 1 100 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM | w 22 językach urzędowych UE | 1 200 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa | w 22 językach urzędowych UE | 770 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet) | w 22 językach urzędowych UE | 400 EUR/rok |
| Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu | wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE | 300 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy | w językach, których dotyczy konkurs | 50 EUR/rok |

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Format CD-ROM zostanie w ciągu roku 2010 zastąpiony formatem DVD.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

