**Ministru kabineta noteikumu projekta**

**„Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1.specifiskā atbalsta mērķa „Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 20.panta 13.punkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Eiropas Savienības fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” (turpmāk – darbības programma), kas apstiprināta Eiropas Komisijā 2014.gada 11.novembrī, prioritārais virziens „Ilgtspējīga transporta sistēma” paredz īstenot 6.1.1.specifiskā atbalsta mērķi „Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti.” (turpmāk – SAM). SAM mērķis ir uzlabot drošības līmenis ostās, un novērst problemātisko punktu radītos ierobežojumus Eiropas transporta tīkla infrastruktūras darbībā.  Eiropas Komisija 2010.gada 3.marta paziņojumā „Eiropa 2020- Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei” ir noteikusi pamatiniciatīvu panākt, ka transporta un loģistikas tīkli visā Savienībā nodrošina rūpniecības nozarei efektīvu piekļuvi vienotajam tirgum un starptautiskajiem tirgiem.  Eiropas Komisija 2011.gada 28.marta Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (turpmāk – Baltā grāmata) redzējumā par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu norāda, ka piekrastē ir vajadzīgs lielāks skaits un efektīvāki ieejas punkti Eiropas tirgos, izvairoties no nevajadzīgas Eiropu šķērsojošas satiksmes. Jūras ostām ir svarīga loma kā loģistikas centriem, un tām ir vajadzīgi efektīvi savienojumi ar iekšzemi. To izveidošana ir būtiski svarīga, lai apstrādātu pieaugošus īsus kravu pārvadājumus pa jūru Eiropas Savienības robežās un ārpus Eiropas Savienības.  Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula Nr.1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES noteic, ka Eiropas transporta pamattīklam būtu jāveido ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla attīstības pamats un jāveicina visa visaptverošā tīkla pilnveidi. Tādējādi Savienības rīcību varētu galvenokārt orientēt uz tiem Eiropas transporta tīkla komponentiem, kam ir visaugstākā Eiropas pievienotā vērtība, jo īpaši pārrobežu posmiem, iztrūkstošajiem savienojumiem, multimodālo savienojumu punktiem un būtiskākajām vājajām vietām, palīdzot sasniegt Baltajā grāmatā izvirzīto mērķi — līdz 2050. gadam transporta nozares radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināt par 60 % salīdzinājumā ar emisijas līmeni 1990. gadā.  Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010, ir izveidots jauns finanšu instruments — "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments" (turpmāk EISI) — ES prioritārās infrastruktūras finansēšanai transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā. EISI instruments atbalsta infrastruktūru, ko raksturo Eiropas un vienotā tirgus dimensija, un ES atbalstu novirza prioritārajiem tīkliem, kas jāpabeidz līdz 2020.gadam, un tām jomām, kurās ir vislielākais pamats Eiropas mēroga rīcībai. EISI veido 33,2 miljardu eiro fonds nākamam finansēšanas periodam no 2014. līdz 2020.gadam, un 26,2 miljardi no tā paredzēti transportam. Transporta nozarē EISI atbalsta kopīgu interešu projektus, kas definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 7. panta 2. punktā.  Projektu iesniegumu atlasi un vērtēšanu veic Eiropas Komisija. Eiropas Komisija 2014.gada 11.septembrī izsludināja pirmo projektu iesniegumu konkursu par finanšu palīdzības piešķiršanu EISI 2014.gada ikgadējās un daudzgadu programmas ietvaros. Projektu iesniegumu iesniegšanas termiņš Eiropas Komisijā bija 2015. gada 3. marts.  Pirmajā projektu iesniegumu konkursā Latvija iesniedza Eiropas Komisijā Ventspils Brīvostas pārvaldes projektu: Pieejas no jūras nodrošināšana Ventspils brīvostas termināļiem un sadarbības projektu, kurā Ventspils Brīvostas pārvalde sadarbībā ar Zviedriju, Franciju, Vāciju, Somiju, Poliju, Lielbritāniju, Igauniju: ScrubbIT - Jaunās paaudzes skrubers iekārtas pieciem kuģiem, kas darbojas Ziemeļu Eiropas sēra emisiju kontroles zonā.  EISI Transporta otrais uzsaukums tika izsludināts 2015.gada 5.novembrī; projektu iesniegumi bija iesniedzami Eiropas Komisijā līdz 2016.gada 16.februārim.  EISI finansējums ir papildinošs, jo EISI izvirzītās prioritātes paredz atbalstīt dalībvalstu kopīgu interešu projektus, kuriem ir augstu pievienotā vērtība Eiropas transporta tīkla attīstībā.  Atbilstoši konkursa nolikumam Latvija var iesniegt projekta pieteikumus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus - novērst problemātiskos posmus, veidot savienojumus trūkstošajos posmos, īpaši uzlabojot pārrobežu posmus; nodrošināt ilgtspējīgas un efektīvas transporta sistēmas ilgtermiņā, visiem transporta veidiem radīt dekarbonizācijas iespējas, pārejot uz jaunām un inovatīvām transporta tehnoloģijām ar zemu oglekļa emisiju līmeni; optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus, uzlabot transporta pakalpojumu sadarbspēju, nodrošināt transporta infrastruktūras pieejamību.  2012. gada 13. septembrī Eiropas Komisija nāca klajā ar paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu Komitejai „Jūras nozaru izaugsme un izaugsmes noturību veicinošās iespējas”. Minētajā paziņojumā Eiropas Komisija iniciatīvu „Jūras nozaru izaugsme” definē kā stratēģijas „Eiropa 2020” jūrlietu dimensiju, kuras mērķis ir izmantot līdz šim neapzināto Eiropas okeānu, jūru un piekrastes potenciālu nodarbinātības un izaugsmes jomā. Paziņojumā atzīmēts, ka jūra un tās piekraste ir ekonomikas virzītājspēki. Ostas un piekrastes kopienas to ģeogrāfiskās atvērtības dēļ tradicionāli ir bijušas jaunu ideju un inovāciju šūpulis.  Latvija savā pozīcijā par minēto paziņojumu pauž tam atbalstu un norāda, ka paziņojumā minētās piecas jomas – jūras enerģija, akvakultūra, jūras un piekrastes tūrisms, jūras zemes dzīļu resursu ieguve, jūras biotehnoloģija- varētu perspektīvā radīt jaunas darba vietas un nodrošināt ekonomisko izaugsmi. Tai pat laikā jāvērš uzmanība uz to, ka veicinot attīstību paziņojumā minētajās piecās perspektīvajās jomās, jāvērtē, lai tas nerada šķēršļus un ierobežojumus citām ar jūras izmantošanu saistītām nozarēm, kuras jau šobrīd nodrošina ekonomisko ieguvumu un darba vietas. Latvijas gadījumā tas galvenokārt attiecas uz ostu infrastruktūras modernizāciju un attiecīgo pievadceļu izbūvi, kas ir viens no svarīgākajiem faktoriem turpmākai jūras nozaru attīstībai ne tikai tradicionāli jau esošajās nozarēs – kuģošanā un zvejniecībā, bet arī ir būtisks aspekts tādu jūras nozaru attīstībā kā jūras, piekrastes un kruīza tūrisms, jūras akvakultūra, jūras dzīļu ieguve, jūras biotehnoloģija un jūras enerģija. Attīstīta ostu infrastruktūra rada pieprasījumu pēc augsti kvalificēta darbaspēka, nodrošina darba vietas saistītajās nozarēs un veicina piekrastes iedzīvotāju dzīves līmeņa paaugstināšanos, kā arī samazina jūras piesārņojuma riskus.  Eiropas Komisija 2015.gada 10.septembrī izplatīja Eiropas Savienības stratēģiju Baltijas jūras reģionam (turpmāk – ESSBJR) Rīcības plāna aktualizētu redakciju, kurā noteikts apakšmērķis „Nodrošināt reģiona pieejamību”, jo Baltijas jūras reģiona ģeogrāfijas dēļ pārvadājumi ir īpaši apgrūtināti. Uzlabojot iekšējos un ārējos transporta savienojumus, kāpinot transporta sistēmu efektivitāti, mazinot to ietekmi uz vidi un uzlabojot infrastruktūras izturētspēju pret dabas un cilvēka izraisītām katastrofām (tas attiecas arī uz piekrastes attīstību un infrastruktūru), būtu iespējams sekmēt Baltijas jūras reģiona konkurētspēju un vairot tā pieejamību un pievilcību.  Latvijas Nacionāla attīstības plāna 2014. – 2020. gadam (turpmāk - NAP2020) prioritātes – “Tautas saimniecības izaugsme” rīcības virziens “Izcila uzņēmējdarbības vide” paredz nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību, lai ne tikai racionāli izmantotu valsts izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem.  Atbilstoši „Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.gadam”, kas apstiprinātas ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683 „Par Transporta attīstības pamatnostādnēm”, lai veicinātu Latvijas kā ilgtspējīga transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzēja atpazīstamību, Latvijas transporta politikas veidošanā jārisina šādi jautājumi:  infrastruktūra – ilgtermiņa vajadzībām adekvāts un šodienas prasībām piemērots transporta tīkls un gudra tā izmantošana, lai nodrošinātu nepieciešamo mobilitāti;  jaunas transportlīdzekļu tehnoloģijas un satiksmes organizācija, lai samazinātu transporta nozares radītos izmešus un palielinātu drošību, kvalitāti un komfortu;  jauni transporta sistēmas modeļi, izmantojot visefektīvāko transporta veidu vai to kombināciju (komodalitāte);  investīciju piesaistei un darba vietu radīšanai pievilcīgs nodokļu režīms brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās;  starptautiskajiem standartiem un ES prasībām atbilstoša karoga valsts, ostas valsts un piekrastes valsts pienākumu izpildi jūras pārvadājumos.  „Latvijas ostu attīstības programmā 2014.-2020.gadam”, kas apstiprināta Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē 2015.gada 15.aprīlī Protokols Nr.3, kā darbības virzieni noteikti, ka nepieciešams panākt ciešāku sadarbību starp ostām, dzelzceļu un citiem transporta veidiem, lai spētu piedāvāt kompleksus loģistikas pakalpojumus vienotajā transporta ķēdē. Attīstīt īso distanču jūras kravu pārvadājumus, atslogojot autoceļus no kravu pārvadājumiem, vienlaicīgi samazinot videi kaitīgo izmešu daudzumu, un nodrošināt Latvijas ostu attīstību atbilstoši mūsdienu drošības un vides aizsardzības prasībām, kā arī maksimāli draudzīgu pilsētu iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostām pieguļošajās teritorijās, tai skaitā sniedzot atbalstu ostu infrastruktūras pielāgošanā, kas vērsta uz ostu darbībā radīto emisiju ierobežošanu.  Latviju, Baltijas jūras reģiona kopējā kontekstā raksturo stratēģisks ģeogrāfisks novietojums ar neaizsalstošām trim lielajām ostām (Ventspils, Rīga un Liepāja), kuras ir Eiropas transporta tīkla infrastruktūras komponenti.  Eiropas Savienības fondu 2007. - 2013. gada plānošanas periodā 3.3.1.3.aktivitātes „Lielo ostu infrastruktūras attīstības „Jūras maģistrāļu” ietvaros” ietvaros ir pieejams Kohēzijas fonda līdzfinansējums 171 798 583 euro apmērā un virssaistības 12 195 701 euro apmērā ir noslēgti septiņi civiltiesiskie līgumi par Kohēzijas fonda projektu īstenošanu, lai palielinātu ostu caurlaides spēju un drošības līmeni, kā arī veicinātu ostu attīstību un nodrošinātu to funkcionalitāti.  Nr.3DP/3.3.1.3.0/08/IPIA/SM/001 „Ventspils brīvostas sauskravu termināļa būvniecība”. Projekta ietvaros tika izveidota infrastruktūra, lai varētu piegādāt, novietot un iekraut kuģos ģenerālās kravas un beramkravas kravas, tādejādi nodrošinot Ventspils brīvostas teritorijas kompleksa ilgtermiņa attīstību. Projekta ietvaros ir izbūvēts:  - piestātne ar krasta stiprinājumu;  - termināļa inženiertīkli;  - dzelzceļa pievadceļi, kā arī lokomotīves manevrēšanas ceļi ārpus termināļa;  - kraujlaukumi;  - termināla iekšējie ceļi un pievadceļi.  Projekta kopējās izmaksas 14 260 914.91 *euro* t.sk. KF finansējums 8 054 355.08 *euro*. Projekta īstenošana ir pabeigta 2013.gada 31.decembrī.;  Nr.3DP/3.3.1.3.0/09/IPIA/SM/001 „Liepājas ostas padziļināšana”. Projekta vispārējais mērķis ir, uzlabojot Liepājas ostas pieejamību no jūras puses un palielinot kravu transportēšanas efektivitāti, saglabāt Liepājas ostas tirgus daļu. Lai sasniegtu šo mērķi ir būtiski palielināt kravu transportēšanas efektivitāti un uzlabot kuģošanas drošību, uzlabojot piekļuvi Liepājas ostai no jūras puses.  Projekts sastāv no šādām trīs komponentēm:   * Kuģu ceļa un Brīvostas akvatorijas padziļināšana; * „Loču” kanāla un Ziemas ostas akvatorijas padziļināšana; * Kuģu satiksmes vadības aprīkojuma modernizācija, lai palielinātu kuģošanas drošību (a) uzlabojot kuģošanas nosacījumus stiprāku vēju gadījumos un (b) samazinot iespējamo jūras negadījumu risku, kuģiem kustoties pa kuģu ceļiem. Projekta kopējās izmaksas 55 275 404.81 *euro* t.sk. KF finansējums 33 725 158.11 *euro*.   Projekta īstenošana ir pabeigta 2015.gada 31.oktobrī.;  Nr.3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/001 „Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība” Projekta vispārējais mērķis ir nodrošināt Ventspils brīvostas teritorijas kompleksa ilgtermiņa attīstību, saglabājot un paplašinot ostas kravu apgrozījumu. Projekta specifiskais mērķis ir konkurētspējas veicināšana. Lai sasniegtu nospraustos mērķus, projekta ietvaros ir paredzēts:   * Palielināt augstākas vērtības kravu (ģenerālkravu) caurlaides spēju (piestātnes Nr. 12 ar kraujlaukumu izbūve), * Paaugstināt navigācijas drošību iekšējā ostas akvatorijā (Ziemeļu mola renovācija, kuģošanas kanāla krasta nostiprinājuma izbūve), * Nodrošināt piekļuvi kuģiem ar kravnesību BT=85000t piestātnēm Ventas grīvā (kuģošanas kanāla padziļināšana līdz 15m posmā no apgriešanās baseina līdz Ventas tiltam). * Nodrošināt ostas pārvaldes kuģiem (naftas savācējkuģiem, ūdenslīdēju kuģim, dziļuma mērīšanas kuģim u.c.) stāvēšanas drošību pie prasītajām ekspluatācijas slodzēm (Brīvostas pārvaldes kuģu stāvēšanas piestātnes – Vecā zvejas osta renovācija).   Projekta kopējās izmaksas 26 058 145.56 euro t.sk. KF finansējums 13 409 103.85 euro. Projekta mērķis tiks sasniegts līdz 2016.gada 30.jūnijam;  Nr.3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/002 „Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām”. Projekta mērķis ir nodrošināt pievadceļu sabalansētu attīstību Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, paaugstinot kravu pārvadājumu efektivitāti, kas veicinās Ventspils ostas kapacitātes un konkurētspējas paaugstināšanos. Projekta kopējās izmaksas 37 356 065 euro t.sk. KF finansējums 30 535 891.36 euro. Projekta īstenošana pabeigta 2015.gada 31.decembrī;  Nr.3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/003 „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”. Projekta mērķis ir novērst ostas aktivitāšu izraisīto vides degradāciju Andrejsalas un Eksportostas teritorijās un nodrošināt ostas konkurētspējas saglabāšanu Baltijas jūras reģionā, pārceļot ostas terminālus uz to darbībai piemērotāku vietu. Projekta īstenošanas rezultātā, izbūvējot infrastruktūru Krievu salā, no ostas aktivitātēm ir jāatbrīvo Andrejsalas un Eksportostas teritorija (123 ha) Rīgas pilsētas plānošanas vajadzībām, līdz ar to samazinot vides piesārņojumu (ar aptuveno diskontēto vērtību (indikatīvi) – 22 219 060 euro apmērā). Projektam tiks piemērots nefunkcionējošā projekta statuss atbilstoši Eiropas Komisijas 2015.gada 30.aprīļa pielikumu lēmumam Nr.C(2015) 2771, ar kuru groza lēmumu Nr.C(2013) 1573, ar ko apstiprina Pamatnostādnes par to darbības programmu slēgšanu, kuras pieņemtas atbalsta saņemšanai no Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Eiropas Sociālā fonda un Kohēzijas fonda (2007.–2013. gada periodam) 3.5.apakšpunktanosacījumiem. Projekta kopējās izmaksas 162 809 343.95 *euro* t.sk. KF finansējums 77 188 429.49 *euro*.;  Nr.3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/004 „Zirņu - Ganību ielu rekonstrukcija un pieslēguma Zemnieku ielai izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai)” Projekta ietvaros uzlabota Zirņu – Ganības ielu caurlaides kapacitāte un ceļu satiksmes drošība pilsētas centrālajā daļā un nodrošināts autotransporta pieslēgums Liepājas ostai no dienvidu puses – Klaipēdas virziena, tādejādi sekmējot turpmāku ostas attīstību. Projekta kopējās izmaksas 24 552 527.38 *euro* t.sk. KF finansējums 16 272 278.76 *euro*. Projekta īstenošana ir pabeigta 2013.gada 30.jūnijā.;  Nr.3DP/3.3.1.3.0/13/IPIA/SM/001 „Ventspils ostas Ventas upes kanāla krasta nostiprinājuma - piestātņu Nr.2 un Nr.3 pastiprināšana” Projekta mērķis ir nodrošināt pastāvīgu navigācijas drošību iekšējā ostas akvatorijā un Ventas upes kuģošanas kanālā. Lai sasniegtu nosprausto mērķi, projekta ietvaros ir paredzēta Ventspils ostas Ventas upes kuģošanas kanāla krasta nostiprinājuma – piestātņu Nr.2 un Nr.3 pastiprināšana. Projekta kopējās izmaksas 7 119 999.12 euro t.sk. KF finansējums 4 290 763.55 euro.  Turpinot ES fondu 2007. – 2013.gada plānošanas periodā uzsāktos darbus pie lielo ostu (Ventspils, Rīga un Liepāja) infrastruktūras attīstības ir noskaidroti nepieciešamie transporta infrastruktūras investīciju virzieni, kas vērsti uz ostas pieejamības, kuģošanas drošības un loģistikas efektivitātes uzlabošanu, veicot ostas pārvaldes valdījumā esošās ostas publiskās infrastruktūras uzlabošanu.  Uzlabotā ostas pieejamība no jūras puses paaugstinās kuģošanas drošību, savukārt uzlabotā ostas pieejamība no sauszemes paaugstinās kravu pārvadājumu efektivitāti, jo tiks pilnveidoti publiskās infrastruktūras savienojumi ar valsts autoceļu un dzelzceļa tīklu. Tādejādi identificētie nepieciešamie transporta infrastruktūras investīciju virzieni veicinās ESSBJR mērķa “Glābt jūru” sasniegšanu, īstenojot prioritātes “Tīra un droša kuģošana” ietvaros izvirzītos priekšlikumus, proti, samazinot videi kaitīgo izmešu daudzumu ostās un ostu pilsētās, uzlabojot to infrastruktūru un loģistiku ar iekšzemes teritoriju.  Saskaņā ar Likuma par ostām 6.panta 1.punktu ostas pārvaldes izstrādā ostas noteikumus, kuros norāda kuģu pieņemšanas tehniskās iespējas sadalījumā pa ostas rajoniem (piestātnēm), noteikumus par kuģu satiksmi akvatorijā un kuģu stāvēšanas noteikumus. Kuģu satiksmi regulē Kuģu satiksmes dienests, Kuģu satiksmes dienesta galvenie uzdevumi ir organizēt drošu kuģu satiksmi ostas akvatorijā, reģistrēt kuģu satiksmei nepieciešamos datus un nodrošināt kuģus ar navigācijas un hidrometeoroloģiskajām ziņām. Kuģu satiksmes (ienākšana vai iziešana) ierobežojumiem, vēja ātrumam un redzamībai lielajās ostās ir līdzvērtīgi nosacījumi, proti, kuģu satiksme ostas akvatorijā tiek pārtraukta, ja redzamība ir mazāka par 0.3 līdz 0,5 jūras jūdzēm vai, ja vēja ātrums pārsniedz 12-14 m/sek, vienlaikus ar atsevišķiem specifiskiem izņēmumiem, kuri atkarīgi no kuģu parametriem (garums un iegrime) un kravas veida. Realizējot SAM ietvaros plānotās darbības, tiks uzlabota kuģošanas drošība un ostas funkcionalitāte, saglabājot iespēju kuģu kustībai nelabvēlīgos laika apstākļos, kādos, ja investīcijas netiktu veiktas, kuģu kustība būtu jāierobežo.  Ventspils brīvosta ir daudzfunkcionāla osta ar spēcīgu rūpnieciskā sektora klātbūtni. Osta visa gada garumā ir neaizsalstoša un spēj pieņemt lielākos kuģus, kādi var ienākt Baltijas jūrā – kuģus ar 150 000 DWT kravnesību.  Ostas uzņēmumi specializējušies naftas, tās produktu, minerālmēslojuma, šķidro ķīmisko produktu, konteineru, ro-ro, graudu, ģenerālo kravu, tai skaitā metālu, koksnes, pārtikas (arī saldētās) pārkraušanā un pasažieru apkalpošanā Kopējais kravu apgrozījums Ventspils brīvostā 2015.gadā bija 22.5 milj.t.  Saskaņā ar likumu „Par ostām” ostas pārvaldes pienākumos ietilpst:  ­ kuģošanas drošības nodrošināšana ostas akvatorijā un priekšostā, kā arī kuģu stāvēšanas un apkalpošanas drošība,  ­ ostas teritorijā radušos avāriju seku likvidēšana, ka arī piedalīšanās piesārņojuma seku likvidēšanā jūrā.  Lai izpildītu šos uzdevumus, kā arī nodrošinātu vides aizsardzības prasību ievērošanu ostās, ir nepieciešams uzturēt lietošanas kārtībā hidrotehniskās būves, piestātnes, kuģu ceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, kā arī ar ostas darbību saistīto infrastruktūru.  Ziemeļu un Dienvidu molu renovācijas darbu rezultātā tiks samazināts risks, ka spēcīgas vētras laikā viļņu nodarītie postījumi mola konstrukcijā var radīt draudus kuģu kustībai ostas akvatorijā. Uzlabojot mola tehnisko stāvokli, tiek arī ierobežota sanesumu uzkrāšanās ostas iekšējos kuģošanas ceļos, līdz ar to nodrošinot nepieciešamos dziļumus ostā. Uzlabotie kuģošanas apstākļi vienlaicīgi nodrošina vides piesārņojuma risku samazināšanu dažādu avāriju rezultātā.  Pārbūvētie moli nodrošinās kuģošanas drošības un ostas funkcionalitātes ilgtspēju, proti, tiks saglabāta ostas darbspēja pie vēja ātrumiem līdz 14 m/s.  Dziļūdens piestātnes, ir paredzētas lieltonnāžas Aframax tipa kuģu apkalpošanai. Ar šiem kuģiem pārvadātās kravas ostas apgrozījuma īpatsvarā veido vairāk nekā 53%. Tāpēc jebkādas kļūmes, kavēšanās, avārijas situācijas dziļūdens piestātņu darbā rada ievērojamus zaudējumus ne tikai ostas pārvaldei, bet arī kuģniecības kompānijām un termināļu operatoriem.  Avārijas situācija kādā no krastu nostiprinājumiem atkarībā no tās atrašanās vietas var daļēji vai pilnībā bloķēt kuģošanu Ventas upes kuģošanas kanālā un rezultātā traucēt vai pārtraukt termināļu darbību, kas atrodas augšup pa upi no avārijas vietas.  Identificētie ieguldījumi Ventspils brīvostā ir saskaņā ar Ventspils pilsētas attīstības programmā 2014.-2020.gadam ietverto rīcības virziena E-2 “Ventspils brīvostas stiprināšana un ar ostas darbību saistītu uzņēmumu attīstība” uzdevumu E-2-1 “Paplašināt, dažādot, uzlabot un atjaunot Ventspils ostas infrastruktūru” . Rīcības virziena izpildei uzdevuma ietvaros paredzēti šādi pasākumi:  E-2-1-2 Pievadceļu izbūve ostas termināļiem un industriālajām zonām;  E-2-1-3 Ventspils brīvostas piestātņu un molu kapitālie remonti.  Liepājas osta ir neaizsalstoša daudzfunkcionāla tirdzniecības osta, kuru raksturo sabalansēta Latvijas importa/eksporta un tranzīta kravu plūsmu attiecība, kā rezultātā osta funkcionē ne tikai kā starptautiskas nozīmes transporta mezgls, bet arī nozīmīgs reģionālās attīstības veicinātājs. Ostas darbība ir neatraujami saistīta ar speciālo ekonomisko zonu, kas veido vispārējo komercdarbības vidi, tādejādi, līdz ar ostas sniegtajiem pakalpojumiem, radot rūpniecības un pievienotās vērtības pakalpojumu attīstībai labvēlīgu vidi. Liepājas ostas darbība galvenokārt ir orientēta uz eksporta un tranzīta pakalpojumu sniegšanu. Kopējais kravu apgrozījums 2015.gadā veidoja 5.6 milj.t. Liepājas ostas pilnvērtīgai darbībai un attīstībai ir nepieciešama ostas hidrotehnisko būvju pārbūve. Daļa ostas hidrotehnisko būvju, kuras nodrošina ostas akvatorijas aizsardzību no vēja un viļņu iedarbības atrodas neapmierinošā stāvoklī, nespējot nodrošināt pilnvērtīgu ostas akvatorijas aizsardzību, tādējādi apgrūtinot kuģu kustību akvatorijā. Ostas ārējo viļņlaužu pašreizējais tehniskais stāvoklis neaizsargā akvatoriju no smilšu sanesu iekļūšanas, kā rezultātā palielinās akvatorijas dziļuma uzturēšanai nepieciešamo padziļināšanas darbu apjomi. Minētie apstākļi ierobežo pilnvērtīgu ostas jaudu izmantošanu, kā rezultātā tiek kavēta ne tikai iespējamā Liepājas ostas, bet arī Eiropas transporta tīkla kopējā attīstība, ierobežojot tās viena posma potenciāla pilnvērtīgu izmantošanu.  Identificētie ieguldījumi Liepājas ostā ir saskaņā ar Liepājas pilsētas attīstības programmā 2015. – 2020. gadam noteiktajiem attīstības virzieniem, mērķiem un plānoto rīcību:  Attīstības virziens: Liepājas ekonomikas attīstība. Mērķis (M3-2020): Liepājā ir attīstītas tradicionālās ražotnes nozares un vidējo pakalpojumu uzņēmumu darbībā.  Rīcībpolitika (3.1.): Pilsētas ekonomiskas konkurētspējas uzlabošana tradicionālajās nozarēs un vietējai nodarbinātībai svarīgajās nozarēs:  • Rīcība 3.1.5.(2) Nodrošināt ostas infrastruktūras attīstību atbilstoši tās izaugsmei, iekaujoties TEN – T tīklā.  Attīstības virziens: Liepājas sasniedzamība, atpazīstamība. Mērķis (M4-2020): Liepāja ir veicinājusi daudzveidīgu sasniedzamību Baltijas jūras reģionā.  Rīcībpolitika (4.1): Liepājas starptautiskā sasniedzamība, pilsētas tēls un atpazīstamība.  • Rīcība 4.1.1.(5) Veicināt konkurētspējīgus kravas pārvadājumus pa dzelzceļu līdz Liepājas ostai (t.i., dzelzceļa infrastruktūras attīstība un konkurētspējīgi tarifi), nodrošinot sauszemes un ūdensceļu sasaisti konkurētspējīgai ostas kravu loģistikai;  • Rīcība 4.1.1.(6) Attīstīt Liepājas ostā prāmju satiksmi ar Baltijas jūras reģiona pilsētām, paplašinot Liepājas sasniedzamību pa ūdensceļiem.  Rīgas brīvosta ir nozīmīga daudzprofilu osta Baltijas valstu reģionā. Rīgas brīvostā pārkrauj praktiski visa veida kravas, izņemot jēlnaftu. Kopējā kravu struktūrā dominē ogles, naftas produkti, kokmateriāli, kravas konteineros un minerālmēsli. Straujākais pieaugums pēdējo gadu laikā ir bijis ogļu kravām un arī konteinerkravām. Kopējais kravu apgrozījums 2015.gadā veidoja 40.06 milj.t. galvenie kravu veidi ostā bija ogles (36.27%), naftas produkti (26.46%), konteinerizētās kravas (9.5%), pārējo apgrozījumu sastāda ķīmiskās beramkravas un kokmateriāli (t.sk. šķelda, koksne, zāģmateriāli) un citas kravas.  Lai nodrošinātu kuģu ienākšanu un apkalpošanu Rīgas ostā, kā arī drošu kuģu satiksmi, samazinot kuģošanas negadījumu notikšanas iespējamību jāveic Austrumu un Rietumu molu pārbūvi, kuru galvenais uzdevums ir garantēt kuģiem drošu ieeju ostā visos laika apstākļos, kā arī pasargāt ostas kuģošanas kanālu no smilšu sanesumiem un viļņu postošās ietekmes. Rīgas brīvostas molu tehniskais stāvoklis uz šo brīdi tiek vērtēts kā neapmierinošs. Rietumu mols ir celts 1881. – 1883.gadā, laika gaitā tas vairākkārt remontēts, atjaunoti atsevišķi iecirkņi, pēdējais kapitālais remonts veikts mola galvas daļā 1997 gadā. 1996.gadā tika veikts Austrumu mola galvas daļas kapitālais remonts. Piesaistot Eiropas Savienības TEN-T programmas līdzfinansējumu, tika izstrādāts Austrumu un Rietumu molu pārbūves tehniskais projekts. Līdz ar hidrotehnisko būvju pārbūvi tiks uzlabota kuģošanas drošība un ostas funkcionalitāte. Projekta realizācija sekmēs ne tikai Rīgas brīvostas, bet arī Eiropas transporta tīkla kopējo attīstību, nodrošinot drošu kuģošanu Rīgas ostas pieejas kanālā.  Identificētie ieguldījumi Rīgas ostā atbilst Rīgas attīstības programmas 2014.-2020.gadam Rīcības plāna rīcības virzienam RV10 “Ērta starptautiskā sasniedzamība” un RV17 “Augoša daudzprofilu osta”. Sabalansēta publiskās lietošanas pievadceļu attīstība ostu teritorijās esošajiem termināļiem un industriālajām zonām sniegs šādus ieguvumus:  samazinās avārijas risku, kas saistīts ar bīstamo kravu transportlīdzekļu kustību / pārvadājumiem;  uzlabos avārijas, tehnisko, komunālo dienestu piekļuvi ostas termināļiem un industriālajām zonām;  sekmēs pilsētas transporta infrastruktūras attīstību, kura ļautu tranzīta satiksmei iespējami ātri nokļūt svarīgākajos kravu pārkraušanas punktos izvairoties no dzīvojamo zonu šķērsošanas, kā rezultātā tiks veicināts piesārņojuma un trokšņu līmeņa samazinājums pilsētā.  SAM ietvaros definētā mērķteritorija ir Rīga, Ventspils un Liepāja.  MK noteikumu projektā paredzēts, ka SAM īsteno ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā.  Projekta iesniedzējs ir Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.  SAM mērķis ir uzlabot drošības līmeni ostās un novērst problemātisko punktu radītos ierobežojumus Eiropas transporta tīkla infrastruktūras darbībā.  Projektu ietvaros plānotās darbības atbilstoši projekta specifikai pilnveidos Eiropas transporta tīkla komponentes - ostas funkcionalitāti un uzlabos kuģošanas drošību, saglabājot iespēju kuģu kustībai nelabvēlīgos laika apstākļos, kādos, ja investīcijas netiktu veiktas, kuģu kustība būtu jāierobežo. Tas ļaus palielināt kuģošanas drošību, kā arī nepalielināt kuģu dīkstāves, atrodoties reidā, tādejādi nodrošinot darbības programmā noteikto mērķu sasniegšanu.  Eiropas Savienības fondu 2014.-2020.gada plānošanas periodā atbalsts brīvostas pārvaldei un speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei ir paredzēts arī 3.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām" (turpmāk – SAM 3.3.1.) un 5.6.2. specifiskā atbalsta mērķa "Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām" (turpmāk – SAM 5.6.2.) ietvaros.  Atbilstoši Ministru kabineta 2015.gada 13.oktobra noteikumu Nr.593 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 3.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām" īstenošanas noteikumi” (turpmāk SAM 3.3.1. īstenošanas noteikumi) 7.punktam SAM 3.3.1. mērķis ir palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus komercdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz mazo (sīko) un vidējo komersantu bez valsts vai pašvaldību kapitāla daļas, individuālo komersantu, kā arī zemnieku un zvejnieku saimniecību vajadzībām. Savukārt, atbilstoši Ministru kabineta 2015.gada 10.novembra noteikumu Nr.645 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 5.6.2. specifiskā atbalsta mērķa "Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām" īstenošanas noteikumi” (turpmāk SAM 5.6.2. īstenošanas noteikumi) 7.punktam SAM 5.6.2. mērķis ir teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību attīstības programmām, nodrošinot videi draudzīgu un vides ilgtspēju veicinošu teritoriālo izaugsmi un jaunu darba vietu radīšanu. Vienlaikus, minētos specifiskos atbalsta mērķus vieno nosacījums, kas paredz, ka atbalstu brīvostas pārvaldei vai speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei sniedz tikai darbībām ārpus teritorijas, kurā tiek veikta ostas pamatdarbība.  SAM 6.1.1. mērķis ir uzlabot drošības līmeni ostās un novērst problemātisko punktu radītos ierobežojumus Eiropas transporta tīkla infrastruktūras darbībā, kā arī izvērtējot MK noteikumu projektā paredzētās atbalstāmās darbības (hidrotehnisko būvju, autotransporta un dzelzceļa pievadceļu un ar tiem saistītās infrastruktūras būvniecība) un to ieguldījumu intervences kodus, secināms, ka potenciālā SAM 6.1.1.sinerģija ar SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2., ir konstatējama tikai attiecībā uz ieguldījumiem atbilstoši intervences kodam 34 “Citi rekonstruēti vai uzlaboti ceļi (maģistrāles, valsts, reģionālie vai vietējie)”.  SAM 6.1.1. ietvaros paredz atbalstīt publiskos koplietošanas (nedod selektīvu labumu konkrētam uzņēmumam) sauszemes ostu pievedceļus, tai skaitā pievedceļus līdz ostu teritorijā esošajām piestātnēm, termināļiem un industriālajām zonām. Savukārt SAM 3.3.1. īstenošanas noteikumu anotācijā norādīts, ka ieguldījumi attiecībā uz intervences kodu 34 - kā funkcionāls savienojums pie pašvaldības noteiktās ar komercdarbību saistītās teritorijas, nepārsniedzot divu kilometru garumu, bet SAM 5.6.2. īstenošanas noteikumu anotācijā norādīts, ka ieguldījumi attiecībā uz intervences kodu 34 - kā funkcionāls savienojums pie degradētās teritorijas, nepārsniedzot divu kilometru garumu.  Ņemot vērā minēto, SAM 6.1.1. demarkācija attiecībā uz SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2., tiks nodrošināta Reģionālās attīstības koordinācijas padomē izskatot un saskaņojot projektu idejas un projektu konceptus, proti, ņemot vērā projektos plānotās darbības un finansējuma saņēmējus, tiks vērtēta projektu nepārklāšanās ar citiem nacionāla līmeņa projektiem, tādejādi nodrošinot minēto SAM darbību (teritoriju) un finanšu avotu nepārklāšanos. Lai nodrošinātu darbības programmā noteiktā SAM mērķa sasniegšanu, MK noteikumu projekts paredz noteikt šādus kopējos uzraudzības rādītājus:  1) iznākuma rādītājs - Pārbūvēto hidrotehnisko būvju skaits 4;  2) iznākuma rādītājs - pārbūvēto ielu un dzelzceļa garums 12 km  3) rezultāta rādītājs - laika apstākļu ietekmētās kuģu dīkstāves reidā vidēji gadā 70 stundas;  4) rezultāta rādītājs - pievadceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī īpatsvars samazināts no 62% līdz 47%  6) finanšu rādītājs – līdz 2018.gada 31.decembrim sertificēti izdevumi vismaz 30 527 277 *euro* apmērā;  MK noteikumu projektā paredzētais rezultāta rādītājs attiecībā uz kuģu dīkstāvēm ir kopējais SAM ietvaros un ietekme uz konkrētā rezultāta sasniegšanu tiks vērtēta pēc SAM īstenošanas nevērtējot atsevišķu projektu ietekmi, bet nosakot kopējo SAM rezultatīvo izpildi. MK noteikumu projekts, kā arī projektu iesniegumu vērtēšanas kritēriji neparedz izdalīt atsevišķu sasniedzamo vērtību rezultāta rādītājam projekta līmenī, līdz ar to mērķa vērtība projekta pieteikumā, ievērojot projekta specifiku var netikt norādīta, jo nodrošinot darbības programmā noteikto SAM mērķi, ietekme uz rezultatīvo rādītāju projektu līmenī var būt atšķirīga, tai skaitā īstenojot darbības, kas paredzētas, lai kuģu dīkstāvju skaits nepalielinātos. Šajā gadījumā osta nepiedalās kuģa dīkstāvju rādītāja aprēķinā.  SAM ietvaros viens projekta iesniedzējs var iesniegt vairākus projektus. Tādejādi, katrā projekta tiks skaidrots konkrētā projekta pienesums darbības programmā noteiktajam specifiskā atbalsta mērķim atbilstoši projekta specifikai. MK noteikumu projekts nosaka, ka SAM plānotais kopējais attiecināmais finansējums ir 87 191 324 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 74 112 625 *euro* un privātais finansējums vismaz 13 078 699 *euro*. Privāto līdzfinansējumu nodrošina projekta iesniedzējs.  Savukārt maksimālais plānotais Kohēzijas fonda finansējums vienam projekta iesniedzējam ir 24 704 208 euro. Pieejamais Kohēzijas fonda finansējums līdz 2018. gada 31. decembrim, lai slēgtu līgumus par projektu īstenošanu, ir 23 175 840 euro.  No 2019.gada 1.janvāra atbildīgā iestāde pēc Eiropas Komisijas lēmuma par snieguma ietvara izpildi var ierosināt palielināt projektā noteikto attiecināmo izmaksu kopsummu līdz maksimāli pieejamajam apmēram, ja līdz 2018.gada 31.decembrim ir sasniegts MK noteikumos noteiktais finanšu rādītājs, pie nosacījuma, ja:   * projekts ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts, projekta iesniedzējs projekta īstenošanai papildu līdz 2018. gada 31.decembrim pieejamajam Kohēzijas fonda līdzfinansējumam piesaista citus publiskos līdzekļus, snieguma rezerves finansējuma apjomā un sadarbības iestādē līdz civiltiesiskā līguma par projekta īstenošanu un Eiropas Savienības fondu līdzfinansējuma piešķiršanu noslēgšanai iesniedz apliecinājumu par citu publisko līdzekļu pieejamību. * projekts nav kvalificējams kā komercdarbības atbalsts, projekta iesniedzējs projekta īstenošanai papildu līdz 2018. gada 31.decembrim pieejamajam Kohēzijas fonda līdzfinansējumam paredz privātos līdzekļus, lai priekšfinansētu snieguma rezervi.   SAM īstenošanai indikatīvais Kohēzijas fonda finansējums 2016.gadā ir 4 700 000 *euro*, 2017.gadā – 12 608 144 *euro*, 2018.gadā – 17 079 415 *euro*, 2019.gadā – 18 280 721 *euro*, 2020.gadā – 11 590 626 *euro,* 2021.gadā -9 853 719 *euro.*  SAM ietvaros atbalstāmas darbības ir molu un viļņlaužu, krasta nostiprinājumu un piestātņu, kas nav iznomātas vai plānotas iznomāšanai komercdarbībai, pārbūve un atjaunošana kuģošanas drošības nodrošināšanai ostas akvatorijā un priekšostā, lielo ostu infrastruktūras kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecība, autotransporta un dzelzceļa pievadceļu un ar tiem saistītās infrastruktūras pārbūve, ar ugunsdzēsības un vides aizsardzības prasību ievērošanu, vides nosacījumu integrācija preču un pakalpojumu iepirkumos („zaļais publiskais iepirkums”), kas atbilst EK īstenošanas regulā (ES) Nr. 215/2014 noteiktajai intervences kategorijai „ Transporta infrastruktūra” - 39 Jūras ostas (TEN-T); 34 Citi rekonstruēti vai uzlaboti ceļi (maģistrāles, valsts, reģionālie vai vietējie); 26 Citi dzelzceļi.  Lai nodrošinātu SAM un plānoto rādītāju sasniegšanu, vairākām izmaksu pozīcijām tiek noteikti procentuālie ierobežojumi no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām.  Neattiecināmajās izmaksās iekļaujamas tās izmaksas, kas pārsniedz attiecināmo izmaksu apjomu, vai kas nav noteiktas kā attiecināmās izmaksas, bet ir tieši saistītas ar projektu un ir nepieciešamas projekta mērķa sasniegšanai. MK noteikumu projekts neparedz ierobežojumu neattiecināmo izmaksu apjomam, tomēr, paredzot neattiecināmās izmaksas projektā, projekta iesniedzējam ir jāņem vērā, ka šādas izmaksas projekta iesniedzējs sedz pilnībā no saviem līdzekļiem.  MK noteikumu projekts paredz, ka projekta izmaksas ir attiecināmas finansēšanai no Kohēzijas fonda līdzfinansējuma, ja tās atbilst ietvertajām izmaksu pozīcijām un to ierobežojumiem, turklāt tās ir radušās ne agrāk kā 2014.gada 1.janvārī un projekts saskaņā ar Finanšu ministrijas sākotnējās izvērtēšanas atzinumu nav kvalificējams kā komercdarbības atbalsts.  Savukārt aktivitātes, kas kvalificējamas kā komercdarbības atbalsts, tiks uzsāktas tikai tad, kad Eiropas Komisija būs pieņēmusi lēmumu par projekta saderību ar Eiropas Savienības iekšējo tirgu un, ja nepieciešams piesaistīt finansējumu tehniskā projekta vai citas dokumentācijas sagatavošanai vai priekšizpētes veikšanai, izdevumi tiek segti no privātiem līdzekļiem.  MK noteikumu projekts paredz iespēju projektu finansēšanai saņemt avansu maksājumus, atbilstoši normatīvajam aktam par valsts budžeta līdzekļu plānošanu Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda projektu īstenošanai un maksājumu veikšanu 2014.–2020.gada plānošanas periodā, kuru kopsumma nepārsniedzot 90 procentus no projektam piešķirtā Kohēzijas fonda finansējuma. Projektā ir jābūt noslēgtam pakalpojumu, preču piegādes vai būvdarbu līgumam. Avansu var izmaksāt vairākos maksājumos.  Nosakot projekta avansa apmēru, ir jāņem vērā finansējuma saņēmēja spēja sešu mēnešu laikā pēc avansa maksājuma saņemšanas iesniegt sadarbības iestādē maksājuma pieprasījumu piešķirtā avansa maksājuma apmērā.  Projektu iesniegumu atlasi organizē Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (turpmāk – CFLA), kas izstrādā projektu iesniegumu atlases nolikumu. Projektu iesniegumu vērtēšanu veic CFLA un pēc projekta iesnieguma apstiprināšanas noslēdz vienošanos ar projekta iesniedzēju par projekta īstenošanu.  MK noteikumu projekts paredz, ka projekta iesniedzējs veic izmaksu un ieguvumu analīzi.  MK noteikumu projektā tiek noteikti gadījumi, kādos sadarbības iestādei ir tiesības vienpusēji atkāpties no noslēgtās vienošanās ar finansējuma saņēmēju par projekta īstenošanu.  SAM ir netieša ietekme uz horizontālo principu „Vienlīdzīgas iespējas” un „Ilgtspējīga attīstība”. Veicot ieguldījumus ostas publiskās koplietošanas infrastruktūras attīstībā, tiks īstenotas specifiskas vides un informācijas pieejamības nodrošināšanas darbības personām ar redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumiem, ja attiecināms. Projektos, kuros tiks realizēti specifiski pasākumi attiecībā uz horizontālo principu „Vienlīdzīgas iespējas”, finansējuma saņēmējs nodrošinās sasniegto rezultātu uzskaiti, piemēram, izbūvētu infrastruktūras objektu skaits, kas veicina vides pieejamību personām ar funkcionāliem traucējumiem, ja ir attiecināms.  Nepieciešamības gadījumā, ja tiek īstenoti specifiski vides un informācijas risinājumi, papildu būvnormatīvos noteiktajam, projektu ietvaros ievērojot Publisko iepirkumu likumā noteikto regulējumu var tikt veiktas konsultācijas ar personu ar invaliditāti intereses pārstāvošo nevalstisko organizāciju ekspertiem.  Projektos, kuros tiks realizēti specifiski pasākumi attiecībā uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”, finansējuma saņēmējs nodrošinās datu uzkrāšanu par zaļo publisko iepirkumu skaitu, ja ir attiecināms. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Nav. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Nav. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | |
| **Rādītāji** | **2016.gads** | | **Turpmākie trīs gadi (*euro*)** | | |
| **2017.g.** | **2018.g.** | **2019.g.** |
| **saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam** | **izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam** | **izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu** | **izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu** | **izmaiņas, salīdzinot ar kārtējo (n) gadu** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Budžeta ieņēmumi: | 0 | 4 700 000 | 12 608 144 | 17 079 415 | 18 280 721 |
| 2. Budžeta izdevumi: | 0 | 4 700 000 | 12 608 144 | 17 079 415 | 18 280 721 |
| 3. Finansiālā ietekme: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā): | SAM plānotais kopējais attiecināmais finansējums ir 87 191 324 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 74 112 625 *euro* un privātais finansējums vismaz 13 078 699 *euro*.  Plānotais Kohēzijas fonda finansējums: 2016.gadā - 4 700 000 *euro*, 2017.gadā - 12 608 144 *euro*, 2018.gadā - 17 079 415 *euro*, 2019.gadā - 18 280 721 *euro*, 2020.gadā - 11 590 626 *euro,* 2021.gadā -9 853 719 *euro.*  Plānotais privātais līdzfinansējums no projektu iesniedzējiem: 2016.gadā - 829 411 *euro*, 2017.gadā – 2 224 966 *euro*, 2018.gadā – 3 014 014 *euro*, 2019.gadā – 3 226 010 *euro*, 2020.gadā – 2 045 405 *euro,* 2021.gadā –1 738 893 *euro.* | | | | |
| 7. Cita informācija | Finanšu ministrija pēc attiecīgā projekta apstiprināšanas 2016.gadā, pamatojoties uz CFLA kā sadarbības iestādes sniegto informāciju, sagatavos pieprasījumu pārdalīt finansējumu no valsts budžeta 74.resora “Gadskārtējā valsts budžeta izpildes procesā pārdalāmais finansējums” valsts budžeta programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai” atbilstoši plānotajām naudas plūsmām projektu īstenošanai, tajā skaitā avansa maksājumiem. | | | | |

|  |  |
| --- | --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** | |
| Nepieciešamie saistītie tiesību aktu projekti | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. |
| Atbildīgā institūcija | Satiksmes ministrija. |
| Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regulas (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006 (turpmāk – Eiropas Parlamenta un Padomes regula Nr. 1303/2013). |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | MK noteikumu projekts izstrādāts ņemot vērā „Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.– 2020. gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **1.tabula. Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | 1) Eiropas Parlamenta un Padomes regula Nr.1303/2013. | | |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta  vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.  Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, – sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.  Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.  Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, – norāda pamatojumu un samērīgumu.  Norāda iespējamās alternatīvas (t.sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Komisijas regula Nr.1303/2013 XII pielikuma 2.2.apakšpunkts. | MK noteikumu projekta 26.3.punkts. | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas?  Kādēļ? | | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. | |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | | Komercdarbības atbalsta paziņojums ievērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108.panta piemērošanas nosacījumus. | |
| Cita informācija | | Nav. | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2.tabula. Ar tiesību akta projektu uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem**  **Pasākumi šo saistību izpildei** | | |
| Attiecīgā starptautiskā tiesību akta vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumenta (turpmāk – starptautiskais dokuments) datums, numurs un nosaukums | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. | |
| A | B | C |
| Starptautiskās saistības (pēc būtības), kas izriet no norādītā starptautiskā dokumenta.  Konkrēti veicamie pasākumi vai uzdevumi, kas nepieciešami šo starptautisko saistību izpildei | Ja pasākumi vai uzdevumi, ar ko tiks izpildītas starptautiskās saistības, tiek noteikti projektā, norāda attiecīgo projekta vienību vai norāda dokumentu, kurā sniegts izvērsts skaidrojums, kādā veidā tiks nodrošināta starptautisko saistību izpilde | Informācija par to, vai starptautiskās saistības, kas minētas šīs tabulas A ailē, tiek izpildītas pilnībā vai daļēji.  Ja attiecīgās starptautiskās saistības tiek izpildītas daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā.  Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā |
| Noteikumu projekts šo jomu neskar. | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. | |
| Cita informācija | Nav. | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | MK noteikumu projekts kā informatīvs materiāls papildu 6.1.1. SAM projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijiem virzīts izskatīšanai 2014. – 2020.gada plānošanas perioda Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda Ilgtspējīgas transporta sistēmas prioritārā virziena apakškomitejā.  MK noteikumu projekts izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē.  Īstenojot projektu, finansējuma saņēmējs nodrošina informācijas un publicitātes pasākumus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regulā (ES) Nr.1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr.1083/2006 prasību nodrošināšanu, un normatīvajos aktos par Eiropas Savienības fondu publicitātes un vizuālās identitātes prasību nodrošināšanu un Ministru kabineta 2015.gada 17.februāra noteikumos Nr.87 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda ieviešanā 2014.–2020.gada plānošanas periodā nodrošināma komunikācijas un vizuālās identitātes prasību ievērošana”. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sabiedrības pārstāvji varēja līdzdarboties noteikumu projekta izstrādē, sniedzot atzinumu un viedokli par Valsts sekretāru sanāksmē izsludināto MK noteikumu projektu. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Nav saņemts neviens priekšlikums vai iebildums par MK noteikumu projektu. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija kā atbildīgā iestāde, Centrālā finanšu un līgumu aģentūra kā sadarbības iestāde. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.  Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Nav plānota jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs U.Augulis

Vīza: Valsts sekretārs K.Ozoliņš

11.05.2016

6060

A.Strods, 67028038

Andis.Strods@sam.gov.lv