**Ministru kabineta rīkojuma projekta**

**“Par līdzekļu piešķiršanu valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" darbības nodrošināšanai (pamatkapitāla palielināšanai)”**

**sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks | Palielināt valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" pamatkapitālu, ieguldot tajā finanšu līdzekļus 49 912 210*euro* apmērā, lai nodrošinātu ekonomiskās krīzes pārvarēšanu un ekonomiskās situācijas stabilizēšanu nozarē. Lēmumu nepieciešams pieņemt pēc iespējas īsākā laikā, lai VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" saņemtu nepieciešamo finansējumu krīzes pārvarēšanai. |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Ministru kabinets 2020. gada 12. martā izdevis rīkojumu Nr.103 “Par ārkārtējās situācijas izsludināšanu” (turpmāk – Rīkojums Nr. 103), lai ierobežotu jaunā koronavīrusa izraisītās saslimšanas Covid-19 izplatību. Ar 2020. gada 14. marta grozījumiem tas papildināts ar 4.16.punktu, kurš nosaka, ka ar 2020. gada 17. martu tiek atcelti starptautiskie pasažieru pārvadājumi caur lidostām, ostām, ar autobusiem un dzelzceļa transportu, izņemot pasažieru pārvadājumus ar valsts gaisa kuģiem un militāro transportu. Satiksmes ministram ir atļauts izdarīt izņēmumus attiecībā uz starptautisko pasažieru pārvadājumu izpildi. Satiksmes ministrs pieņem lēmumu pēc attiecīga pieprasījuma saņemšanas, kā arī 4.17. punktu, kurš nosaka, ka ar 2020. gada 17. martu ir aizliegta personu un transportlīdzekļu pārvietošanās caur lidostu, ostu, dzelzceļa un autoceļu Eiropas Savienības ārējās robežas robežšķērsošanas vietām, kā arī robežšķērsošanas vietās, kas paredzētas vietējai pierobežas satiksmei, izņemot kravu pārvadājumus.Līdzekļi 49,91 miljonu EUR apmērā tiks ieguldīti valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga”” (turpmāk – Lidosta) pamatkapitālā, saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 91. panta otrās daļas 1. punkta nosacījumiem, Satiksmes ministrijai izdarot ieguldījumu Lidostas pamatkapitālā un pretī saņemot attiecīgu skaitu jaunu akciju. Lidosta ir valsts akciju sabiedrība, kuras vienīgais akcionārs ir Satiksmes ministrija. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” kā viens no valsts aviācijas nozares struktūras galvenajiem elementiem, ir lielākais starptautiskās aviācijas uzņēmums Baltijā un ir šī reģiona galvenais gaisa satiksmes centrs, kas nodrošina regulāru pasažieru satiksmi, kravas un pasta pārvadāšanu ar civilās aviācijas gaisa kuģiem uz Eiropas un citām pasaules valstu pilsētām, tādējādi nodrošinot Latvijas valsts starptautisko sasniedzamību. Valsti ir svarīga loma efektīvas un drošas gaisa transporta sistēmas izveidošanā, bet Lidosta šīs sistēmas ietvaros veicina ekonomisko izaugsmi, kas ir būtisks faktors, lai nodrošinātu valsts ilgtspējīgu attīstību. Tāpat gaisa transportam ir liela ietekme uz valsts ekonomikas attīstību kopumā un iekšzemes kopprodukta pieaugumu.Lidosta ir valsts akciju sabiedrība, kuras vienīgais akcionārs ir Satiksmes ministrija, kura kā nozares ministrija nodrošina efektīvu gaisa transporta sistēmas pārvaldību un regulē gaisa transporta politiku, kā arī veicina aviācijas nozares attīstību, kas vistiešākajā veidā skar Lidostas darbību un tās mērķus attīstīt starptautisko lidostu “Rīga” kā rentablu un konkurētspējīgu, dinamiski augošu Baltijas reģiona un Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centru, paplašinot lidojumu tīklu rietumu un austrumu virzienā, veicinot tranzīta pasažieru plūsmas pieaugumu un kravu plūsmas kapacitātes palielināšanu. Lidosta pastāvošos tirgus apstākļos kā valsts akciju sabiedrība, veicot normatīvajiem aktiem atbilstošu komercdarbību, nodrošina sabiedrības interesēm atbilstošus augstas kvalitātes, drošus un pieejamus gaisa satiksmes pakalpojumus aviācijas nozarē, sekmē komercdarbības attīstību un līdz globālajai Covid-19 krīzei ir nodrošinājusi stabilus finanšu rādītājus.**2.1. Covid-19 ietekme uz Lidostas finanšu situāciju** ***2.1.1. Lidostas 2019.gada finanšu rādītāji***Lidosta 2019. gadā apkalpoja 87 tūkstošus gaisa kuģu, 7,8 miljonus pasažieru, 27,3 tūkstošus tonnas kravu un, salīdzinājumā ar 2018. gadu, apkalpoto pasažieru skaits ir palielinājies par 11%, apkalpoto gaisa kuģu skaits ir palielinājies par 4%. Sabiedrības pamatdarbība ir gaisa kuģu, pasažieru un kravu apkalpošana un citu (ne-aviācijas) pakalpojumu nodrošināšana Starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijā. Galvenie ne-aviācijas pakalpojumu virzieni ir telpu un zemes iznomāšana, autostāvvietu un citi pakalpojumi. Lidostas neto apgrozījums 2019. gadā bija 64 986 666 EUR, un tas, salīdzinājumā ar 2018. gadu, ir palielinājies par 7% jeb 4 199 440 EUR. Ieņēmumi no aviācijas pakalpojumiem 2019. gadā bija 40 865 167 EUR, salīdzinot ar 2018. gadu, tie ir palielinājušies par 7% jeb 2 732 236 EUR. Aviācijas ieņēmumu lielāko daļu veido ieņēmumi no pakalpojumiem, kuru maksas nosaka LR Ministru kabineta noteikumi Nr. 823 „Noteikumi par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu”, un Nr. 111 ”Noteikumi par valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga”” lidlaukā sniegto pakalpojumu maksu”. Ienākumi no ne-aviācijas pakalpojumiem pārskata gadā bija 24 121 499 EUR, un tie ir palielinājušies par 6% jeb 1 467 204 EUR. Saskaņā ar Lidostas gada pārskatu 2019.gada sadalāmā pārskata gada peļņa ir 22 541 496 EUR.***2.1.2. Prognozētā Covid-19 ietekme uz Lidostas finanšu rādītājiem*** Jaunā koronavīrusa izraisītās saslimšanas Covid-19 izplatības ierobežošanai Latvijas Republikas Ministru Kabinets ir lēmis no šā gada 17. marta plkst. 00:00 pēc vietējā laika pārtraukt starptautiskos pasažieru pārvadājumus no/uz Lidostu, radot tiešu ietekmi uz lidostas “Rīga” operatīvo darbību, kas praksē nozīmē pilnīgu lidostas “Rīga” saimnieciskās darbības apturēšanu, atskaitot atsevišķu Rīkojumā Nr. 103 noteiktajā kārtībā atļaujas saņēmušo reisu apkalpošanu. No Rīkojumā Nr. 103 noteiktā ceļošanas ierobežojumu datuma Lidosta šos ieņēmumus nesaņem, jo vairs praktiski neapkalpo ne pasažierus, ne arī pasažieru gaisa kuģus. Turklāt globālās Covid-19 krīzes dēļ līdz pat 90% Lidostas klientu un sadarbības partneru ir paziņojuši par “*force majeure*” apstākļu iestāšanos, kā rezultātā Lidosta nesaņems (vai saņems tikai daļēji) ieņēmumus par iepriekšējos periodos sniegtajiem pakalpojumiem, kā arī nav prognozējams, ka klienti un sadarbības partneri par nākotnē saņemtajiem pakalpojumiem norēķinus veiks savlaicīgi un pilnā apmērā. *Tabula Nr.1 “Lidostā apkalpoto pasažieru skaita izmaiņas”*

|  |  |
| --- | --- |
| **Laika** **periods** | **Lidostā apkalpoto pasažieru skaita izmaiņas pret 2019. gada attiecīgo periodu** |
| 03.02.2020-09.02.2020 | 9% |
| 10.02.2020-16.02.2020 | 12% |
| 17.02.2020-23.02.2020 | 12% |
| 24.02.2020-01.03.2020 | 6% |
| 02.03.2020-08.03.2020 | -7% |
| 09.03.2020-15.03.2020 | -28% |
| 16.03.2020-22.03.2020 | -85% |
| 23.03.2020 | -99% |
| 24.03.2020 | -97% |
| 01.04.-13.04.2020 | -99,9% |

Ņemot vērā to, ka Covid-19 radītās krīzes ietekmes apjomi joprojām nav zināmi, Lidosta ir modelējusi dažādus saimnieciskās darbības atjaunošanās scenārijus, kur ieņēmumu atjaunošanās ir cieši saistīta ar vīrusa ietekmes mazināšanos. Šobrīd Covid-19 izplatības tendence un prognozes liecina, ka Lidostai ir jāpiemēro pesimistiskākais ieņēmumu atjaunošanās scenārijs, kur, piemēram, prognozētais ieņēmumu samazinājums aprīlī, maijā, jūnijā sasniedz pat 98%, bet pasažieru aviopārvadājumu lēna atjaunošanās atsāktos tikai 2020. gada 3. ceturksnī. Tādējādi prognozētie apkalpotie pasažieru apjomi 2020. gada ietvaros sastāda aptuveni 1,6 milj. ielidojošos un izlidojošos pasažierus, savukārt 2021. gadā sagaidāmais pasažieru apjoms sastāda 4,6 milj. ielidojošos un izlidojošos pasažierus. Balstoties uz šīm prognozēm, kopējais Lidostas ieņēmumu kritums 2020. gadā pret plānoto veido aptuveni 44,2 milj. EUR, bet 2021. gadā sagaidāms 25,09 milj. EUR ieņēmumu kritums.Attiecīgi, kopējais naudas plūsmas deficīts 2020.gadā veidos 27,54 milj. EUR, bet 2021.gadā 49,42 milj. EUR.Papildus norādām, ka balstoties uz Lidostas klientu un sadarbības partneru paziņojumiem par “*force majeure*” apstākļu iestāšanos, visticamāk sagaidāmais faktiski apmaksāto rēķinu apmērs veidos vien 15% no plānotajiem budžeta ieņēmumiem 2020.gadā un 54% no 2021.gadā plānotā.*Tabula Nr.2 “Lidostas apgrozījums, plānotais apgrozījuma kritums un negūtie ieņēmumi Covid-19 ietekmē”*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Gads / milj. EUR*** | **2019** | **2020** | **2021** |
| Budžetā plāns | 64,99 | 64,5 | 67,7 |
| Fakts/prognoze (izstādītie rēķini) | 64,99 | 20,3 | 41,8 |
| Ieņēmumu kritums (neņemot vērā iespējamos maksājumu kavējumus) | n/a | **-44,2** | **-25,9** |
| Sagaidāmais apmaksāto rēķinu apmērs | n/a | 10,15 | 31,38 |
| Negūtie ieņēmumi pret plānoto | n/a | **-54,35** | **-36,31** |

Lidosta, modelējot saimnieciskās darbības atjaunošanās scenāriju, ir pieņēmusi, ka starptautisko pasažieru pārvadājumi no/uz Lidostu atsāksies tikai 2020.gada augusta otrā pusē, apzinoties, ka, ja arī Latvijas Republikā Covid-19 radītā ietekme būs salīdzinoši zema, ārējie tirgi joprojām tiks ierobežoti, kā rezultātā nebūs iespējams veikt starptautiskos pasažieru pārvadājumus no/uz Lidostu.***2.1.3. Lidostas rīcība izmaksu samazināšanai***Atbilstoši augstāk minētajam, **Lidosta ir uzsākusi kompleksu izmaksu samazināšanas programmu** ar mērķi samazināt Lidostas 2020. gada un 2021. gada sagaidāmos zaudējumus, kā ietvaros ir pieņemts lēmums samazināt 2020.gadā budžetā sākotnēji plānotās saimnieciskās darbības izmaksas, t.sk. personāla izmaksas (līdz pat 40%), kā arī pārējās saimnieciskās darbības izmaksas (līdz 60%). Neskatoties uz izvirzīto mērķi, Lidosta, ņemot vērā augsto fiksēto (pastāvīgo) izmaksu īpatsvaru (virs 80% un kuras nav iespējams samazināt īstermiņā, pilnībā neapturot operatīvo darbību), ir ierobežota īstermiņā rast būtisku izmaksu samazināšanas tūlītēju efektu. *Tabula Nr.3 “Pieņemtie lēmumi par izmaksu samazināšanu 2020. un 2021.gadā”*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Izmaksu samazināšanās grupa** | **Izmaksu samazinājums** | **Aktivitātes** |
| **Kopējās saimnieciskās darbības izmaksas** | 12 miljoni EUR | Samazināti visi saimnieciskās darbības izdevumi, t.sk:* slēgts skrejceļš naktīs no 23:00 līdz 07:00 pēc vietējā laika (komunālo izmaksu, darbinieku resursu samazināšanas nolūkos)
* pilnībā slēgts B un no 23:00 līdz 07:00 pēc vietējā laika slēgts C terminālis
* samazināta apkures intensitāte visās Lidostas ēkās līdz +18C0, apzināti un atslēgti visi elektroenerģijas patērētāji
* pārtraukti ar infrastruktūras uzturēšanu saistītie remontdarbi
* samazināti pakalpojumu/piegādes līgumu apjomi
* apmācību un komandējumu apturēšana un atcelšana līdz gada beigām
* un citu saimniecisko izdevumu maksimāla samazināšana
 |
| **–t.sk. personāla izmaksas** | 8 miljoni EUR | * pieņemts lēmums par kolektīvo atlaišanu (~560 darbinieku jeb 45%)
* pieņemti lēmumi par darba koplīgumā iekļauto piemaksu un pabalstu apturēšanu
* pieņemts lēmums par darbinieku atalgojuma sistēmas izmaiņām
 |
|  | -3 miljoni EUR | * papildus izmaksas 3 milj. EUR apmērā, kas ir saistītas ar ~500 darbinieku atbrīvošanu (ar Darba likumu noteiktie atlaišanas pabalsti un kompensācijas)
 |
| **Investīcijas** | 100 miljoni EUR | * apturēti Stratēģijā iekļautie vidējā termiņā realizējamie infrastruktūras attīstības projekti
 |

Apkopojot augstāk minēto, šobrīd izmaksu samazinājums 2020.gadam aplēšams 9,1 milj. EUR apmērā. Norādām, ka Lidostas veikto darba tiesisko attiecību pārtraukšanas darbību rezultātā (t.sk. kolektīvās darbinieku atlaišanas rezultātā) tiks samazināts kopējais darbinieku skaits par 45% jeb vismaz 560 darbinieku, tādējādi mēnesī Lidostai ļaujot samazināt personāla izmaksas par 0,85 milj. EUR, kas periodā 2020.gada jūnijs – decembris veido 5,95 miljonus EUR. Atbilstoši Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem pie jebkuras kolektīvās atlaišanas nepieciešams piešķirt atlaišanas pabalstu un izmaksāt neizmantoto atvaļinājumu, kas Lidostas gadījumā rada papildus izmaksas 3 milj. EUR apmērā un atalgojuma izmaksas vidēji divu mēnešu apmērā, kamēr tiek īstenots kolektīvais darbinieku atlaišanas process. Līdz ar to izmaksu samazinājuma efekts tiks sasniegts ilgtermiņa griezumā. Papildus Lidosta ir apturējusi visus plānotos iepirkumus, tai skaitā investīciju iepirkumus, kurus bija plānots uzsākt 2020.gada ietvaros un īstenot vidējā termiņā, tādējādi ļaujot samazināt vidēja termiņa potenciālās saistības 100 milj. EUR apmērā.***2.1.4. Investīciju projekti***Lidosta īsteno investīcijas ar pašu līdzekļiem, aizņemto kapitālu un atbalstu no ES fondiem. Lidosta veic investīcijas atbilstoši VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga” vidējā termiņa darbības stratēģijai 2017.–2023. gadam (turpmāk - Stratēģija). Stratēģija ir daļa no Lidostas ilgtermiņa stratēģijas 2017.–2036. gadam. Lidostas 2020.gada budžetā tika plānotas investīcijas ~ 30 milj. EUR un uz nākamajiem periodiem ~ 100 milj. EUR apmērā, bet atbilstoši Lidostas lēmumam par izmaksu samazināšanu, investīciju apguve tiek samazinātas līdz tādiem projektiem, kuru īstenošanu ir noteikta kā obligāta saskaņā ar starptautiskajiem un Latvijas Republikas spēkā esošajiem normatīviem aktiem, kā arī uzņemtas saistības noslēgto līgumu ietvaros attiecībā uz lidlauka un lidostas infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, saimnieciskās darbības nodrošināšanu, kuru laušana radītu Lidostai papildus izmaksas un tiesvedību riskus. Šādi projekti ir uzskaitīti Tabulā Nr.4.*Tabula Nr.4 “Investīciju projektu vidēja termiņa saistības līdz 2022.gadam”*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Projekts** | **Īstenošanas pamatojums** | **KOPĀ uzņemtās saistības (EUR)** |
| **Kohēzijas fonda kopējās projekta izmaksas** | Saistība, normatīvo aktu prasību īstenošana[[1]](#footnote-2) | 19 922 394 |
| Saņemamais Kohēzijas fonda līdzfinansējums |  | -9 916 943 |
|  |  |  |
| **Projekti, kuru īstenošana ir noteikta ar ārējiem normatīviem aktiem, saņemta lidlauka infrastruktūras neatbilstība vai uzņemtas saistības noslēgto līgumu ietvaros:** |
| 6. kārtas būvprojekta izstrāde un ekspertīze  | Saistības | 1 797 750 |
| Kravas perona izbūve (5.perons) | Normatīvo aktu prasību īstenošana | 923 166 |
| 2. perona būvdarbi | Normatīvo aktu prasību īstenošana | 1 461 190 |
| Skrejceļa dienvidu gala un sānu drošības joslu rekonstrukcija | Normatīvo aktu prasību īstenošana | 4 735 592 |
| TP-23 un TP-24 rekonstrukcija un pārbūve | Normatīvo aktu prasību īstenošana | 3 453 313 |
| Bagāžas apkalpošanas infrastruktūras uzlabošana | Normatīvo aktu prasību īstenošana | 4 500 000 |
| DHL pievedceļa un autostāvvietas izbūve | Saistība | 1 006 500 |
|  |  |  |
| **Citi noslēgti līgumi**  | Saistības | 3 060 540 |
|  |  |  |
| **Kopā** |  | **30 943 501** |

Kā piemēru norādām, ka Lidostai līdz 2022.gada 1.septembrim atbilstoši Eiropas Komisijas Īstenošanas Regulai 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), piemērojot 12.4.2.3. punktu, Pilnvarotai iestādei atļaujot ieviest šo prasību līdz 2022. gada 1. septembrim, ir jānodrošina 2. standarta EDS iekārtu nomaiņa uz 3. standarta EDS iekārtām, un šo nomaiņu Lidosta īsteno Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” ietvaros. Nesaņemot valsts atbalstu, Lidosta nespēs nodrošināt tālāku Kohēzijas fonda projekta“Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanu ar kopējo investīciju summu 23,04 milj.  EUR, jo projekta īstenošanai rezervētos līdzekļus no Lidostas naudas plūsmas atlikuma (naudas līdzekļu atlikums uz 2020.gada 1.janvāri 20,43 milj., EUR) nāktos novirzīt, lai segtu negūtos ieņēmumus un attiecīgi radītos zaudējumus. Līdz ar to norādām uz risku, ka neīstenojot Kohēzijas fonda projektu, Lidostai būs jāatmaksā līdz šim projekta ietvaros saņemtie līdzekļi, kā arī Lidosta nespēs izpildīt Eiropas Komisijas Īstenošanas Regulas 2015/1998 (2015. gada 5. novembris) prasības. Tāpat norādām, ka attiecībā uz Kohēzijas fonda projektu“Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanai ir pieņemts Eiropas Komisijas lēmums valsts atbalsta lietā SA.46408. Lēmumā kopējā projekta summa norādīta 23 049 010 EUR, attiecīgi, finansējums sadalīts divu veidu aktivitātēm:1. Aktivitātēm, kas nav saistītas ar valsts atbalstu paredzētās izmaksas 9 537 521 EUR;
2. Aktivitātes, kas ir saistītas ar valsts atbalstu paredzētās izmaksas 13 511 489 EUR, kur valsts atbalsts veido 25% apjomā (23.45% Kohēzijas fonda finansējums, 1,55% Valsts kases aizdevums ar samazinātu likmi);

Attiecībā uz aktivitātēm tajā Kohēzijas fondu projekta daļā, kas saistīts ar valsts atbalstu, pārējās investīciju izmaksas Lidosta sākotnēji plānoja 2020.gada budžetā rezervējot pašu finansējumu no naudas plūsmas atlikuma, (naudas līdzekļu atlikums uz 2020.gada 1.janvāri 20,43 milj. EUR) šo saistību izpildei.Piešķirot valsts atbalstu pamatkapitāla palielināšanai, Lidostai būs iespēja jau rezervētos līdzekļus no Lidostas naudas plūsmas atlikuma (uz 2020.gada 1.janvāri 20,43 milj., EUR) novirzīt atbilstoši sākotnējam mērķim, vienlaicīgi neradot ietekmi uz publiskā/privātā finansējuma sadalījuma īpatsvaru, tādejādi nodrošinot šī nosacījuma izpildi atbilstoši Eiropas Komisijas lēmumam valsts atbalsta lietā SA.46408. Detalizēts investīciju projektu apraksts un pamatojums to īstenošanas nepieciešamībai, atrodams Ministru kabineta rīkojuma projekta “Par līdzekļu piešķiršanu valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" darbības nodrošināšanai (pamatkapitāla palielināšanai)” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācija) Pielikumā Nr.1.***2.1.5 Līgumos iekļauto finanšu nosacījumu izpilde un rezultatīvie rādītāji***Līdz šim investīciju projektu īstenošanai Lidosta ir piesaistījusi aizņēmumus, kuru atlikums uz 31.03.2020 veido 40,5 milj. EUR. *Tabula Nr.5 “Lidostas saistības uz 31.03.2020”*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kreditors** | **Atlikums (EUR)** | **Mērķis** |
| Valsts kase | 25 351 722 | Kohēzijas fonda projekts infrastruktūras attīstībai |
| Swedbank | 9 420 168 | Termināla 5.kārtas rekonstrukcija |
| OP Corporate Bank | 5 070 137 | Termināla 5.2.kārtas rekonstrukcija |
| SEB Līzings | 537 583 | Lidlauka tehnikas, automašīnu līzings |
| Valsts kase  | 208 978 | Kohēzijas fonda projekta Drošas infrastruktūras attīstībai |

 Kredītu procentu likmes visiem aizņēmumiem ir noteiktas ar mainīgo procentu likmes komponenti, un 2019. gadā faktiskās procentu likmes svārstījās robežās no 1 – 3% gadā. Aizdevuma līgumi paredz noteiktu finanšu nosacījumu un rādītāju izpildi, kā, piemēram, netDebt/EBITDA (*Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*), DSCR (*Debt Service Coverage Ratio*), pašu kapitāla daļa aktīvos, aizņēmēja kredītrisks, u.c. nosacījumi. Ņemot vērā , ka gan 2020. gadā, gan 2021. gadā (turpmāk – Covid-19 ietekmes periods) Lidostai ir radies dramatisks ieņēmumu samazinājums, radot zaudējumus (attiecīgi, 40,9 miljoni EUR un 16,5 miljoni EUR), tas rada tūlītēju finanšu nosacījumu un rādītāju neizpildi, kā rezultātā automātiski iestājas aizņēmumu pirmstermiņu atmaksas nosacījums par aizdevumu summu līdz 25% no kopējā aizdevumu portfeļa. Sekojoši, līdz ar kredītriska paaugstināšanos aizdevēji ir tiesīgi pārskatīt aizdevumu likmes līdz šim izsniegtajiem aizdevumiem, vēl vairāk pasliktinot Lidostas likviditātes pozīciju. Lai izvairītos no iepriekš minētā riska, Lidostai ir būtiski nodrošināt tādus likviditātes rādītājus, kas mazinātu aizņēmumu pirmstermiņu atmaksas risku.***2.1.6. Apgrozījuma krituma radītās sekas***Atbilstoši ekspertu prognozēm Covid-19 krīzes ietekme uz starptautiskajiem aviācijas pasažieru pārvadājumiem, neskatoties uz potenciālu ārkārtas situāciju atcelšanu pārskatāmā nākotnē Latvijā un citviet pasaulē, saglabāsies līdz pat 2022.gadam[[2]](#footnote-3). Lidosta, izmantojot piesardzīgu pieeju ieņēmumu atjaunošanās jomā paredzot, ka Lidostas ieņēmumi 2020.gada decembrī sasniegs 15% no budžetā plānotajiem, bet 2021.gadā pakāpeniski sasniegs 80% no “*business as usual*” ieņēmumiem.Lai identificētu Covid-19 ietekmi uz Lidostas naudas plūsmu, Lidosta ir veikusi peļņas/zaudējumu un naudas plūsmas aprēķinus. Aprēķinos ņemti vērā sagaidāmie 2020.gada un 2021.gada aviācijas un ne-aviācijas ieņēmumi, tai skaitā uzkrājumi šaubīgo debitoru parādiem, kā arī Lidostas plānotais izmaksu samazinājums personāla izmaksām un saimnieciskās darbības izmaksām, kā rezultātā 2020.gadā sagaidāmie zaudējumi veido aptuveni 40,91 miljoni EUR un 2021.gadā 16,55 miljoni EUR (skat. Tabulu Nr.6). *Tabula Nr.6 “Neto peļņas vai zaudējumu rādītāji”*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **COVID-19 ietekmes periodā radītie zaudējumi** | **2020.gads****(budžets)** | **2020.gads (prognoze)** | **2021.gads (prognoze)** |
| **Neto peļņa/zaudējumi** | **4 144 490**  | **- 40 916 862** | **- 16 552 847** |

Ņemot vērā 2020.gadā un 2021.gadā sagaidāmos zaudējumus, Lidosta ir modelējusi naudas plūsmas aprēķinu (skat. Tabulu Nr.7), kas ņem vērā sekojošo:* Ienākošā izejošā naudas plūsma, kur no konkrētā gada Neto peļņas/zaudējumiem ir atskaitīti amortizācijas izdevumi, ņemot vērā, ka tie nerada ietekmi uz izejošo naudas plūsmu;
* Investīciju projektus īstenošana, ciktāl to nosaka ārējie normatīvie akti vai nepieciešamība novērst lidlauka infrastruktūras neatbilstības, kas ir noteiktas ar uzraugošo iestāžu lēmumiem, kā arī, lai izpildītu uzņemtās saistības par jau noslēgtiem līgumiem (tai skaitā Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga””), kuru pārtraukšanas rezultātā Lidostai iestātos tiesvedību riski, attiecīgi radot papildu izmaksas;
* Kredīta un līzinga maksājumi;
* Dividenžu maksājums par 2019.gada pārskata gada peļņu tai skaitā uzņēmuma ienākuma nodokļa maksājums par sadalīto dividenžu apmēru;
* 2021.gadā plānotā “OP Corporate Bank plc” aizņēmuma refinansēšana, pieņemot ka pārfinansēšanās būs iespējama;
* Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” saņemtais līdzfinansējums;
* Būvniecības garantijas atmaksa par būvdarbiem, kas ir īstenošanas stadijā;
* Ievērtēts šķīrējtiesas nolēmums par zaudējumu apmaksu aviopārvadātājam Ryanair.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NAUDAS PLŪSMA - BEZ VALSTS ATBALSTA** | **2020. GADS**  | **2021. GADS**  |
| **Naudas atlikums sākumā** | **20 434 361**  | **-27 548 534** |
| Ienākošā/ izejošā naudas plūsma | -29 994 652 | -5 552 847 |
| Pamatlīdzekļu iegāde | -17 453 398 | -15 681 765 |
| Pamatlīdzekļu iegāde Kohēzijas fonds | -9 497 614 | -5 441 009 |
| Pamatlīdzekļu iegāde (citas saistības) | -7 955 784 | -10 240 756 |
| Kredīta un līzinga pamatsummas maksājumi | -3 240 273 | -7 360 751 |
| Dividenžu maksājums | -3 606 639 | 0 |
| UIN no dividendēm | -901 660 | 0 |
| Kredītu saņemšana/atmaksa | 9 569 114 | 4 615 570 |
| Kohēzijas fonda līdzfinansējuma atmaksa | 0 |  |
| Kohēzijas fonda līdzfinansējuma saņemšana | 3 572 920 | 2 107 818 |
| Būvniecības garantijas atmaksa | -1 673 306 |  |
| Ryanair tiesvedība | -4 255 000 | 0 |
| **VALSTS ATBALSTS** | **-**  | - |
| **Nauda perioda beigās (deficīts (-)/atlikums (+))** | **-27 548 534** | **-49 420 509** |

*Tabula Nr.7 “Naudas plūsmas deficīts, lai identificētu nepieciešamo valsts atbalsta apmēru.”*Atbilstoši augstāk minētajiem aprēķiniem, naudas plūsmas deficīts 2020.gadā veido 27,54 miljoni EUR, savukārt naudas plūsmas deficīts uz 2021.gada beigām veido 49,42 miljoni EUR, kas ir arī uzskatāma par nepieciešamo minimālo valsts atbalsta finansējumu, kas nodrošina naudas plūsmas atlikumu periodā beigās nulles apmērā. Lai nodrošinātu to, ka pēc valsts atbalsta piešķiršanas, naudas plūsmas atlikums perioda beigās (2021.gadā) nodrošinātu vismaz minimālo Lidostas likviditātes rezervi , ir nepieciešams papildus piešķirt finansējumu 5 milj. EUR apmērā, kas segtu 2 mēnešu saimnieciskās darbības izmaksas, tādējādi nepieciešamajam valsts atbalsta finansējumam pieaugot līdz 54,42 miljoni EUR.**Priekšlikums naudas plūsmas deficīta samazināšanai** Lidostas gada pārskatu 2019.gada pārskata gada sadalāmā peļņa ir 22 541 496 EUR.Saskaņā ar Ministru kabineta 2018.gada 30.oktobra Rīkojumu Nr.566 (prot. Nr.50 21.§) Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga”” peļņas daļu par 2018.-2023.gadu un Eiropas Komisijas 16.05.2019 atzinumu lietā SA.52865 (2019/PN) – Starptautiskās lidostas “Rīga” dividenžu maksājumu atcelšana, ir noteikts, ka Lidostai jāmaksā atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 20% apmērā no peļņas par 2018.-2022.gadu. Atbilstoši iepriekš minētajam, atšķirīga dividendēs izmaksājamā peļņas daļa 20% apmērā par 2019.gada pārskata gada peļņu, veidotu 4 508 299 EUR. Ņemot vērā Covid-19 ietekmē radīto naudas plūsmas deficītu, Lidostas priekšlikums peļņas sadalei ir sekojošs:* maksājumu par valsts kapitāla daļu izmantošanu paredzēt 0% apmērā no sadalāmās 2019. pārskata gada peļņas;
* ieskaitīt Sabiedrības rezerves kapitālā 100% jeb 22 541 496 EUR no sadalāmās pārskata peļņas.

Jautājumu par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu ir skatāms, pamatojoties uz 2015.gada 22.decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.806 “Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu”. Atbilstoši augstāk minēto Ministru kabineta noteikumu 10.punktam un noteikumu [11. punktā](https://likumi.lv/ta/id/278921#p11) (11.2.1.) minētajiem apstākļiem, valsts kapitāla daļu turētājs priekšlikumu par dividendēs izmaksājamo peļņas daļu (procentos no kapitālsabiedrības pārskata gada peļņas), kas atšķiras no kapitālsabiedrības stratēģijā noteiktā, piecu darbdienu laikā pēc kapitālsabiedrības gada pārskata apstiprināšanas iesniedz Finanšu ministrijai un koordinācijas institūcijai, no kapitālsabiedrības darbības neatkarīgu apstākļu dēļ, neparedzētu notikumu vai ārkārtas situāciju dēļ ir iestājušās faktiskās sekas, kuru novēršanai un kapitālsabiedrības stratēģijā noteikto mērķu īstenošanai kapitālsabiedrības rīcībā nepieciešams atstāt finanšu līdzekļus dividendēs izmaksājamās peļņas daļas apmērā (pilnībā vai daļēji). Ņemot vērā augstāk minēto un, lai mazinātu valsts atbalsta nepieciešamo apmēru, būtu racionāli atcelt dividenžu maksājumu par 2019.gada pārskata gada peļņu, kā rezultātā, naudas plūsmas deficīts tiktu samazināts par 4,5 miljoni EUR (iesk. uzņēmuma ienākuma nodokli), veidojot nepieciešamo valsts atbalstu **49,91 miljoni EUR** apmērā.*Tabula Nr.8 “Nepieciešamā ieguldījuma apmēra aprēķins.”*

|  |  |
| --- | --- |
|  | **EUR** |
| 1. **Covid-19 ietekmes periodā, Lidostai radītais naudas plūsmas deficīts**
 | **49 420 509** |
| 1. **Lidostas minimālais likviditātes buferis**
 | **5 000 000** |
| 1. **KOPĒJAIS NAUDAS PLŪSMAS DEFICĪTS (C=A+B)**
 | **54 420509** |
| **PRIEKŠLIKUMS NAUDAS PLŪSMAS DEFICĪTA SAMAZINĀŠANAI** |  |
| 1. Lidostas maksājamo dividenžu par 2019.gadu atcelšana un atstāšana Lidostas rīcībā, tai skaitā UIN
 | -4 508 299 |
|  |  |
| 1. **Nepieciešamais ieguldījuma apmērs Lidostas pamatkapitālā (E= C+D)**
 | **49 912 210** |

Ņemot vērā iepriekš minēto, ir kritiski svarīgi piešķirt valsts atbalstu **49,91** miljonu EUR apmērā ar mērķi: * nodrošināt Lidostas operatīvo darbību Covid-19 ietekmes periodā, tai skaitā, ārkārtas situācijas laikā nodrošinot gaisa kuģu apkalpošanu atbilstoši Ministru kabineta rīkojumam Nr. 103 “ Par ārkārtējās situācijas izsludināšanu” ;
* segt sagaidāmo naudas plūsmas deficītu Covid-19 ietekmes periodā, kas ļautu nodrošināt Lidostas likviditāti / kredītspēju un līgumos iekļauto finanšu nosacījumu un rezultatīvo rādītāju izpildi (saistības pret komercbankām Swedbank, OP Corporate Bank, Valsts kasi), būtiski samazinot risku aizņēmumu pirmstermiņa atmaksai.

***2.1.7. Valsts atbalsta mehānismu nodrošināšanas rezultātā plānotais līdzekļu izlietojums***Pamatkapitāla palielināšana 49,91 milj. EUR apmērā Lidostai ļaus:* turpināt efektīvi nodrošināt Lidostas operatīvo darbību Covid-19 ietekmes periodā, tai skaitā, ārkārtas situācijas laikā nodrošinot gaisa kuģu apkalpošanu;
* turpināt īstenot prioritāros investīciju projektus, ciktāl to nosaka ārējie normatīvie akti vai lidlauka infrastruktūras neatbilstību novēršana, kas noteikta ar uzraugošo iestāžu lēmumiem, kā arī, lai izpildītu uzņemtās saistības par jau noslēgtiem līgumiem (tai skaitā Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga””), kuru laušanas rezultātā Lidostai iestātos tiesvedību riski, attiecīgi radot papildu izmaksas. Detalizēts investīciju projektu pamatojums noradīts Pielikumā Nr.1;
* nodrošināt minimālo likviditātes rezervi , kas nepieciešama, lai segtu 2 mēnešu saimnieciskās darbības izmaksas.

***2.1.9. Nomaksātie nodokļi*** 2019. gadā Lidosta valsts budžetā dažādu nodokļu veidā ir iemaksājusi 15,81 miljonu EUR. Ja tiek nodrošināti augstāk minētie valsts atbalsta mehānismi Lidostai, tā turpinās veikt savu operatīvo darbību, kas ļaus Lidostai nākotnē veikt līdzvērtīgas nodokļu iemaksas valsts budžetā. **2.2. Lidostas funkcijas un pienākumi normatīvo aktu kontekstā** Saskaņā ar likumu “Par aviāciju”, valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauks ir stratēģiski svarīgs, civilās aviācijas infrastruktūras attīstībai un sabiedrības interešu nodrošināšanai vajadzīgs lidlauks, kurā tiek nodrošināti nepieciešamie augstas kvalitātes un drošības standarti. Atbilstoši 2011.gada 5.jūlija Ministru kabineta noteikumu Nr.535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un lidlauka teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu” 1.punktam, Lidostas lidlaukam ir noteikts valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statuss.Lidosta kā Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrība pārvalda īpašumus, kas ir stratēģiski svarīgi valsts drošībai, atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta noteikumiem. Papildus Lidosta pilda virkni atbalsta funkciju valsts aizsardzības vajadzībām, tajā skaitā: pildot NATO rezerves lidlauka funkcijas, atbalstot valstij vitālās finanšu sfēras funkcionēšanu (atbalstot Latvijas Bankai nepieciešamos gaisa pārvadājumus), u.c. Lidosta ir vienīgais starptautiskajiem standartiem atbilstošais lidlauks valsts lielākās iedzīvotāju aglomerācijas – Rīgas – tuvumā, lai nodrošinātu vitāli nepieciešamu medicīnas preparātu un izstrādājumu piegādi, kā arī slimu pacientu vai transplantēšanai nepieciešamu orgānu transportu. ***2.2.1. Lidosta kā valsts līmeņa svarīga kritiskā infrastruktūra***Saskaņā ar atbilstošu Ministru kabineta rīkojumu, Lidosta ir iekļauta kritiskās infrastruktūras kopumā kā B kategorijas objekts. Saskaņā ar Nacionālās drošības likuma 222. pantu – valsts līmeņa svarīga kritiskā infrastruktūra (B kategorijas kritiskā infrastruktūra), ir tāda infrastruktūra, kuras iznīcināšana vai darbības spēju samazināšana apgrūtina valsts pārvaldīšanu un apdraud sabiedrības un valsts drošību. Saskaņā ar 01.06.2014. Ministru kabineta noteikumiem Nr.496 “Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas un drošības pasākumu plānošanas un īstenošanas kārtība” 36. punktu – B un C kategorijas kritiskās infrastruktūras fiziskās drošības pasākumi jāīsteno tās īpašniekam vai tiesiskajam valdītājam, t.i., Lidostai. Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulai (EK) 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā, regula attiecas uz lidostām, kas kādas dalībvalsts teritorijā apkalpo civilo aviāciju, uz ekspluatantiem, kas sniedz pakalpojumus šādās lidostās. Ar šo regulu ir noteikti kopīgi noteikumi civilās aviācijas aizsardzībai no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību. Saskaņā ar minēto Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulu (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā, Ministru kabinets 2010. gada 27. aprīlī ir izdevis noteikumus Nr. 397 "Noteikumi par Valsts civilās aviācijas drošības programmu", kurā paredzēti civilās aviācijas drošības uzturēšanas pasākumi. Ministru kabineta noteikumos paredzēti noteikti pienākumi Lidostai aviodrošības programmas nodrošināšanai.Eiropas Komisijas 2015. gada 5.novembra regulā (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, ir noteikti sīki izstrādāti īstenošanas pasākumi kopīgajiem pamatstandartiem civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, un vispārējie pasākumi, kuri papildina kopīgos pamatstandartus. Regula reglamentē pasākumus, kas dalībvalstīm jānodrošina attiecībā uz lidostu drošību, lai uz/no tām drīkstētu veikt civilos gaisa pārvadājumus. Gadījumā, ja Lidosta finanšu resursu trūkuma dēļ apturēs vai būtiski ierobežos tās saimniecisko darbību, tā nespēs nodrošināt Nacionālās drošības likumā, EK regulā 2015/1998, kā arī Valsts civilās aviācijas drošības programmā pieprasīto civilās aviācijas drošības uzturēšanas pasākumu kopumu, kas, savukārt, radīs būtiskus drošības riskus Latvijas Republikai.***2.2.2. Lidosta kā vienīgais Latvijas Republikas NATO militāro gaisa kuģu apkalpojošais lidlauks ar spēju darboties nakts un ierobežotas redzamības laikā*** Saskaņā ar 2006. gada 18. janvāra ES Direktīvu par gaisa telpas patrulēšanu Igaunijā, Latvijā, Lietuvā un Slovēnijā, tiek nodrošināta vienota šo valstu gaisa telpas drošības aizsardzība. Starpvalstu vienošanās ietvaros, kura ir aktualizēta 2013. gada 21. janvārī, vienīgi lidosta „Rīga” ir kvalificēta uzņemt NATO aviācijas gaisa kuģus (ja atskaita Lielvārdes militāro lidostu, kas nenodrošina lidojumu iespējamību naktī un ierobežotas redzamības apstākļos). Tā rezultātā, vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu ietvaros lidosta „Rīga” nodrošina NATO militāro gaisa kuģu patrulēšanas atbalsta funkciju. Lidosta „Rīga” regulāri tiek izmantota NATO gaisa kuģu treniņlidojumu apkalpošanai, kā arī vairākas reizes ir sniegusi atbalstu šo gaisa kuģu avārijas nosēšanās nodrošināšanai. Tāpat, lidosta „Rīga” ir stratēģiski svarīga nozīme NATO aviācijas pārtverto gaisa kuģu nosēdināšanai. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja Lidostas saimnieciskās darbības apturēšanas dēļ tiks slēgts lidostas “Rīga” lidlauks, tad Latvijas Republika, kā NATO dalībvalsts nespēs pildīt tai, starptautisko publisko tiesību kontekstā pielīgtās saistības. Lidosta laika posmā no 2017. līdz 2020. gadam kopumā ir apkalpojusi 807 militāros reisus, kas norāda uz Lidostas nozīmību valsts aizsardzības kontekstā. Lidosta ir sniegusi atbalstu Nacionālajiem Bruņotajiem spēkiem un kalpojusi par atbalsta bāzi sekojošām NATO un sabiedroto operācijām: • Sabre Strike, 2017, jūnijs • Namejs, 2018, marts• Locked Shield, 2018, aprīlis• Ground Target, 2018, aprīlis• Zaļās smiltis, 2018, maijs• Baltops, 2018, jūnijs• Sabre Strike 2018, jūnijs• Northern Strike, septembris• Crossed Swords, 2019, janvāris• Dynamic Front 2019, marts• Spring Storm, 2019, aprīlis• Furious Hammer, 2019, aprīlis• Summer Shield, 2019, maijs• Sabre Knight, 2019, jūnijs• Baltic Protector, 2091, jūnijs• Mazais Namejs, 2019, augusts• Steadfast Flow, 2019, septembris• Trident Jupiter, 2019, novembris.***2.2.3. Latvijas Republikas kā Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) dalībvalsts noteiktās saistības***Ņemot vērā to, ka Latvija ir Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) dalībvalsts, lidostai „Rīga” ir jānodrošina nepieciešamā infrastruktūra valsts funkciju, kas saistīta ar starptautisko aviācijas glābšanas un meklēšanas darbu nodrošināšanu.Latvijas Republika kā Eiropas Savienības dalībvalsts ir uzņēmusies izpildīt saistības par drošības pasākumu izpildi civilās aviācijas drošības jomā, kas noteiktas ar šādiem normatīvajiem aktiem:* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.300/2008 (2008.gada 11.marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu Nr.2320/2002;
* Eiropas Komisijas Regula Nr.272/2009 ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikumā.
* Eiropas Komisijas Regula (EK) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā;
* Eiropas Komisijas Regula Nr.72/2010 (2010.gada 26.janvāris), ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā;
* Eiropas Komisijas Lēmums C(2010) 774 (2010.gada 13. aprīlis), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus tādu kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, kuros ir 18. panta a) punktā Regulā (EK) Nr.300/2008 minētā informācija;
* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par mašīnām 2006/42/EK;
* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz elektromagnētisko savietojamību 2014/30/ES;
* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/59/EURATOM par drošības pamatstandartiem aizsardzībai pret jonizējošā starojuma radītajiem draudiem;
* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/44/EK prasībām par minimālajām veselības un drošības prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu riskiem, ko rada fizikāli faktori (vibrācija).

Likuma “Par aviāciju” 24.pants noteic, ka civilās aviācijas lidlauka ekspluatācija ir atļauta tikai tad, ja tas atbilst šā likuma 27. un 62.panta noteikumiem un Ministru kabineta noteiktajām prasībām un ja ir izsniegta apliecība par civilās aviācijas lidlauka derīgumu ekspluatācijai.Saskaņā ar likuma “Par aviāciju” 27.pantu, civilās aviācijas lidlaukā, no kura veic gaisa pārvadājumus, jābūt ēkām un citiem objektiem, lai nodrošinātu ar pasažieru, bagāžas, kravas un pasta gaisa pārvadājumiem saistīto operāciju veikšanu un citu pakalpojumu sniegšanu atbilstoši Latvijas Republikā noteiktajiem standartiem, kā arī aviācijas lidlaukā jābūt attiecīgām iekārtām un sistēmām un īpaši sagatavotam personālam, lai atbilstoši Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas izstrādātajiem standartiem un rekomendācijām novērstu nelikumīgas iejaukšanās aktus civilās aviācijas darbībā un nodrošinātu civilās aviācijas drošības uzturēšanas pasākumu veikšanu.Likuma “Par aviāciju” 62.pants uzliek par pienākumu lidlauka ekspluatantam (Lidostai) nodrošināt, ka lidlauka personāls tiek speciāli sagatavots un organizēts un lidlaukā atrodas nepieciešamais inventārs un iekārtas, lai lidlauka personāls varētu patstāvīgi glābt lidlauka teritorijā nelaimes gadījumā cietušo gaisa kuģi un cilvēkus un sniegt neatliekamo medicīnisko palīdzību līdz brīdim, kad glābšanas darbus uzsāk iesaistītās valsts institūcijas. Arī Eiropas Savienības normatīvie akti, piemēram, Komisijas Regula (EK) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris) nosaka virkni prasību drošības iekārtām (piemēram, arkveida metāla detektori (WTMD), sprāgstvielu palieku detektori (ETD), rokas metālu detektori (HHMD), sprāgstvielu atklāšanas sistēmu (EDS) iekārtas), kas ir jānodrošina lidostu operatoriem. Lidostas pienākums ir nodrošināt visā tās darbības laikā, lai regulā Nr.2015/1998 norādītās iekārtas atbilstu izklāstītajiem standartiem, tajā skaitā lai tās tiktu nepārtraukti uzturētas, kalibrētas un tiktu veikti uzturēšanas pieraksti. Papildus, Lidostai līdz 2022.gada 1.septembrim atbilstoši Eiropas Komisijas Īstenošanas Regulai 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), piemērojot 12.4.2.3. punktu, Pilnvarotai iestādei atļaujot ieviest šo prasību līdz 2022. gada 1. septembrim, ir jānodrošina 2. standarta EDS iekārtu nomaiņa uz 3. standarta EDS iekārtām, un šo nomaiņu Lidosta īsteno Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” ietvaros.Tāpat uz Lidostu var tikt attiecināti Regulā Nr. 139/2014 un Ministra kabineta noteikumos Nr.635 “Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju” noteiktie ierobežojumi.**Ja lidlauka un lidostas infrastruktūra netiek uzturēta un atjaunota, kā arī personāls netiek apmācīts atbilstoši Regulai (EK) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, tad Lidostai izsniegtais lidlauka sertifikāts var tikt apturēts/anulēts, kā rezultātā var tikt apturēti uz/no Lidostu veiktie starptautiskie pasažieru, valsts militārie gaisa pārvadājumi.** Jāuzsver, ka atkārtota lidlauka un lidostas infrastruktūras pārsertificēšana var prasīt no 1 līdz 1,5 gadiem. Ja atbalsts Lidostas darbībai netiek piešķirts un Lidostas darbinieku kolektīvā atlaišana notiek maksimālajā apjomā (ap 560 darbinieku), tās rezultātā tiks pazaudēti augsti kvalificēti darbinieki, kuriem analogu Latvijas darba tirgū nav. Pārsertificēšanas periods šādā gadījumā var pagarināties par darbinieku apmācībai un profesionālajai praksei (stažēšanās laikam) nepieciešamo periodu. ***2.2.4. Lidostas saistības ES kontekstā***Lidostai kā Eiropas Savienības fondu saņēmējai ir saistoša Padomes regula (EK) Nr. 1083/2006 (2006. gada 11. jūlijs), ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr. 1260/1999 (turpmāk – ES fondu regula). Noslēgtie līgumi par Eiropas Savienības fondu projektu īstenošanu paredz turpmākās saistības Lidostai kā Eiropas Savienības fondu saņēmējai attiecībā uz izbūvētās infrastruktūras un iegādāto iekārtu uzturēšanu. Pēc Eiropas Savienības fonda projekta „Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstība” īstenošanas, Lidostai jānodrošina, ka vismaz 25 (divdesmit piecus) gadus pēc attiecīgā Projekta pabeigšanas Projekta īstenošanas rezultāts pienācīgā kārtā tiek uzturēts un lietots Projektā paredzētajiem mērķiem. Tas nozīmē, ka nenodrošinot Eiropas Savienības fondu projektu rezultātu saglabāšanu un ilgtspēju, ievērojot Regulas Nr. 1303/2013 un specifiskā atbalsta mērķa noteikumos noteiktos nosacījumus, gadījumā, ja finanšu resursu trūkuma dēļ, nepareizas ekspluatēšanas vai apkopju neveikšanas rezultātā Lidosta nevarēs lietot vai tai nebūs pieejamas iekārtas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu likumā “Par aviāciju” un citos tai skaitā starptautiskajos tiesību aktos noteiktās prasības, Lidosta nevarēs sniegt tās pakalpojumus, jo tas būtu pretrunā tiesību aktu prasībām un attiecīgi arī apdraudētu gaisa kuģu lidojumu drošību. Finanšu resursu zaudējumu risks attiecināms arī uz Eiropas Savienības fondu projektu rezultātā iegādātām iekārtām, kuru nepareizas ekspluatēšanas vai uzturēšanas gadījumā būtu jāatmaksā attiecīgajā projektā saņemtais Eiropas Savienības fondu, kā arī citu publisko līdzekļu līdzfinansējums, vai jāveic papildus finanšu resursu ieguldījums attiecīgās kustamās un nekustamās mantas rezultātu saglabāšanai.**2.3. Valsts īpašuma vērtības samazināšanās ilgtermiņā**Jebkurai motorizētai un nemotorizētai tehnikai, kura atrodas Lidostas ierobežotās piekļuves teritorijā (t.i., uz perona un skrejceļa), saskaņā ar starptautiskajiem normatīvajiem aktiem, kas valstij saistoši caur pievienošanos Čikāgas konvencijai (ICAO), ir jānodrošina nepārtraukta uzturēšana, kura ir attiecīgi jādokumentē. Tas iekļauj tehnikas un iekārtu regulāru uzturēšanu, kalibrēšanu, verificēšanu u.c. darbības, lai nodrošinātu to augstu darbības uzticamību un precizitāti, kad tie tiek izmantoti Lidostas darbības nodrošināšanā. Šādi uzturēšanas, kalibrēšanas, verificēšanas u.c. darbi nav iespējami bez augsti kvalificēta Lidostas personāla iesaistes un finanšu resursiem. Ja Lidostas pamatkapitāls netiek palielināts, ar lielu daļu no kvalificētā Lidostas personāla tiks pārtrauktas darba tiesiskās attiecības, lai nodrošinātu Lidostas turpmāku eksistenci. Jāpiezīmē, ka jebkurš pārrāvums tehnikas un iekārtu dokumentācijā var radīt virkni neatbilstību gan no vietējo uzraudzības iestāžu (v/a Civilās aviācijas aģentūra), gan arī no Eiropas Savienības (*European Union Aviation Safety Agency*) un trešo valstu analogu institūciju puses, kuri uzrauga savu pārvadātāju darbību Lidostā. Ja Lidostas pamatkapitāla palielinājums netiks akceptēts, pastāv risks, ka ilgstošas tehnikas un iekārtu uzturēšanas/remontdarbu neesamības dēļ vairākas būtiskas Lidostas pamatdarbībai nepieciešamās iekārtas un tehnikas vienības nebūs izmantojamas ne civilās, ne militārās aviācijas vajadzībām, jo tām nebūs veiktas nepieciešamās regulārās apkopes un neveikto apkopju/kalibrācijas dēļ tās lietošanai vairs nebūs formāli vai fiziski derīgas. Jāuzsver, ka aviācijas nozarē iekārtu kalibrācijai, regulārai uzturēšanai ir ļoti liela nozīme, jo no tās ir atkarīgas cilvēku dzīvības. Tāpat jāuzsver, ka ja pat vissīkākajai Lidostas operatīvo darbību nodrošinošajai tehniskajai detaļai nav veiktas nepieciešamās tehniskās apkopes, kalibrācijas vai verifikācijas, tas, iespējams, var radīt iemeslu slēgt lidlauku (un, līdz ar to, Lidostu), radot būtiskus paredzamus finansiālus zaudējumus valstij kā Lidostas kapitāldaļu turētājam nākotnē. **Pamatojoties uz augstāk minētajiem faktiem un apsvērumiem, kā arī balstoties uz Ministru kabineta 2020. gada 12. marta rīkojumu Nr. 103 “Par ārkārtējās situācijas izsludināšanu” 5. punktā noteikto, lūdzam:****1. Atbalstīt valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" (turpmāk arī -sabiedrība) pamatkapitāla palielināšanu, ieguldot tajā finanšu līdzekļus 49 912 210 euro apmērā, lai nodrošinātu ekonomiskās krīzes pārvarēšanu un ekonomiskās situācijas stabilizēšanu nozarē.** **2. Finanšu ministrijai, pamatojoties uz likuma “Par valsts apdraudējuma un tā seku novēršanas un pārvarēšanas pasākumiem sakarā ar Covid-19 izplatību” 22. pantu, palielināt apropriāciju Satiksmes ministrijas programmā 97.00.00 "Nozaru vadība un politikas plānošana" šā rīkojuma 1. punktā minētajā apmērā resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem un paredzēt apropriāciju kategorijā "Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā" sabiedrības pamatkapitāla palielināšanai.****3. Satiksmes ministrijai, veicot ieguldījumu sabiedrības pamatkapitālā, ieskaitīt šā rīkojuma 1.punktā noteiktos, pamatkapitāla palielināšanai paredzētos naudas līdzekļus sabiedrības kontā, kas atvērts Valsts kasē.****4. Saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 22. decembra noteikumu Nr. 806 "Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu" 5. punktu, atļaut sabiedrībai noteikt, ka sabiedrība maksā atšķirīgu dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0 % no peļņas par 2019. gadu.****5. Satiksmes ministrijai kā sabiedrības kapitāla daļu turētājai nodrošināt, ka 2019. pārskata gadā gūtās peļņas daļa 20 % apmērā (4 508 299 euro) tiek novirzīta, lai segtu Covid-19 epidēmijas krīzes rezultātā radītos zaudējumus.** **6. Finanšu ministram normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā informēt Saeimu par šā rīkojuma 2. punktā minēto apropriācijas palielināšanu.****7. Satiksmes ministrijai iesniegt Finanšu ministrijā izstrādāto sabiedrības komercdarbības atbalsta pasākumu plānu Covid-19 izraisīto seku novēršanai, lai nodrošinātu paziņojuma iesniegšanu Eiropas Komisijā un tās saskaņojuma saņemšanu.****8. Satiksmes ministrijai šā rīkojuma 1., 2., 3., 4., un 5. punktā minētos pasākumus veikt pēc saskaņojuma saņemšanas no Eiropas Komisijas, ievērojot Komerclikuma noteikumus par akcionāru pirmtiesībām, un Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma noteikumus.****Gadījumā, ja valsts atbalsts augstāk minētajā apmērā netiks piešķirts, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” ar 2020. gada 1. jūniju būs spiesta pārtraukt operatīvo darbību, jo nespēs segt radītās izmaksas un uzņemtās saistības.** |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija.Valsts akciju sabiedrība „Starptautiskā lidosta „Rīga””. |
| 4. | Cita informācija | Uz 2020. gada 20. martu valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga”” pamatkapitāls ir 28 608 932 *euro*, kas sastāv no 28 608 932 parastajām daļām un katras daļas nominālvērtība 1 *euro*. Valsts akciju sabiedrības pamatkapitāla apmērs un akciju skaits pēc rīkojuma projektā norādītā kārtējā pamatkapitāla palielinājuma veikšanas būs 78 521 142 *euro.*  |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| Projekts šo jomu neskar.  |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| **Rādītāji** | **2020** | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| **2021** | **2022** | **2023** |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+1 gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 |  49 912 210 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.4. Ieņēmumi no Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā (dividendes) | 0 | -4 508 299 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Finansiālā ietekme: | 0 | 49 912 210 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 49 912 210 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| F50 01 00 00 Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā | 0 | -49 912 210 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | X | 0 | X | 0 | X | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme: | X | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā): | Lai identificētu Covid-19 ietekmi uz Lidostas naudas plūsmu, Lidosta ir veikusi peļņas/zaudējumu un naudas plūsmas aprēķinus. 2020.gada un 2021.gada peļņas/zaudējumu prognozes aprēķins ir balstīts atbilstoši sagaidāmajai pasažieru plūsmas prognozei, kas, attiecīgi, korelē ar aprēķinātajiem 2020.gada un 2021.gada aviācijas un ne-aviācijas ieņēmumiem. Par izmaksu bāzi 2020. un 2021.gada peļņas/zaudējumu aprēķiniem tiek pieņemts 2020.gada apstiprinātais budžets, kur ievērtēti izmaksu samazināšanas pasākumi, kā arī veikti uzkrājumi šaubīgo debitoru parādiem. Atbilstoši iepriekš minētajam, 2020.gadā sagaidāmie zaudējumi veido aptuveni 40,91 miljoni EUR un 2021.gadā 16,55 miljoni EUR (skat. Tabulu Nr.9).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **COVID-19 ietekmes periodā radītie zaudējumi** | **2020.gads (prognoze)** | **2021.gads (prognoze)** | **2020.gada (budžets)** |
| **Ienākumi** | **20 296 876** | **41 852 763** | **64 499 000** |
| Aviācijas ieņēmumi | 10 906 824 | 22 490 195 | 38 856 110 |
| Ne-aviācijas ieņēmumi | 9 390 053 | 19 362 568 | 23 061 348 |
| **Izdevumi** | **- 50 069 704** | **- 47 116 969** | **- 59 115 776** |
| Personāla izdevumi | - 27 232 968 | - 24 000 000 | - 31 985 145 |
| Amortizācijas izdevumi | - 10 920 003 | - 11 000 000 | - 10 919 590 |
| Saimnieciskās darbības izdevumi | - 11 916 733 | - 12 116 969 | - 16 211 040 |
| **Bruto peļņa** | **- 29 772 828** | **- 5 264 206** | **5 383 224** |
| Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi | 30 761 | - | - |
| Pārējie saimnieciskās darbības izdevumi | - 11 174 795 | - 11 288 641 | - 1 238 734 |
| **Neto peļņa/zaudējumi** | **- 40 916 862** | **- 16 552 847** | **4 144 490** |

*Tabula Nr.9 “COVID-19 ietekmes periodā radīto zaudējumu aprēķins Lidostai.”*Balstoties uz 2020.gadā un 2021.gadā sagaidāmiem zaudējumiem, Lidosta ir izstrādājusi naudas plūsmas aprēķinu (skat. Tabulu Nr.10), kur ievērtēti:1. 2020.gada un 2021.gada neto peļņa/zaudējumi;
2. Naudas plūsma tiek atskaitīti 2020.gada un 2021.gada amortizācijas izdevumi, ņemot vērā, ka tie nerada ietekmi uz izejošo naudas plūsmu;
3. Investīciju projektus īstenošana, ciktāl to nosaka ārējie normatīvie akti vai nepieciešamība novērst lidlauka infrastruktūras neatbilstības, kas ir noteiktas ar uzraugošo iestāžu lēmumiem, kā arī, lai izpildītu uzņemtās saistības par jau noslēgtiem līgumiem (tai skaitā Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga””), kuru pārtraukšanas rezultātā Lidostai iestātos tiesvedību riski, attiecīgi radot papildu izmaksas;
4. Kredīta un līzinga maksājumi;
5. Dividenžu maksājums par 2019.gada pārskata gada peļņu tai skaitā uzņēmuma ienākuma nodokļa maksājums par sadalīto dividenžu apmēru;
6. 2021.gadā plānotā “OP Corporate Bank plc” aizņēmuma refinansēšana, pieņemot ka pārfinansēšanās būs iespējama;
7. Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” saņemtais līdzfinansējums;
8. Būvniecības garantijas atmaksa par būvdarbiem, kas ir īstenošanas stadijā;
9. Ievērtēts šķīrējtiesas nolēmums par zaudējumu apmaksu aviopārvadātājam Ryanair.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NAUDAS PLŪSMA - BEZ VALSTS ATBALSTA** | **2020. GADS**  | **2021. GADS**  |
| **Naudas atlikums sākumā** | **20 434 361**  | **-27 548 534** |
| **Neto peļņa/zaudējumi** | - 40 916 862 | - 16 552 847 |
| Amortizācijas izdevumi | 10 920 000 | 11 000 000 |
| Pamatlīdzekļu iegāde | -17 453 398 | -15 681 765 |
|  *- Pamatlīdzekļu iegāde Kohēzijas fonds* | *-9 497 614* | *-5 441 009* |
|  *- Pamatlīdzekļu iegāde (citas saistības)* | *-7 955 784* | *-10 240 756* |
| Kredīta un līzinga pamatsummas maksājumi | -3 240 273 | -7 360 751 |
| Dividenžu maksājums | -3 606 639 | 0 |
| UIN no dividendēm | -901 660 | 0 |
| Kredītu saņemšana/atmaksa | 9 569 114 | 4 615 570 |
| Kohēzijas fonda līdzfinansējuma atmaksa | 0 |  |
| Kohēzijas fonda līdzfinansējuma saņemšana | 3 572 920 | 2 107 818 |
| Būvniecības garantijas atmaksa | -1 673 306 |  |
| Ryanair tiesvedība | -4 255 000 | 0 |
| **VALSTS ATBALSTS** | **-**  | - |
| **Nauda perioda beigās (deficīts (-)/atlikums (+))** | **-27 548 534** | **-49 420 509** |

*Tabula Nr.10 “Naudas plūsmas deficīts, lai identificētu nepieciešamo valsts atbalsta apmēru.”*Atbilstoši augstāk minētajiem aprēķiniem, naudas plūsmas deficīts 2020.gadā veido 27,54 miljoni EUR, savukārt naudas plūsmas deficīts uz 2021.gada beigām veido 49,42 miljoni EUR, kas ir arī uzskatāma par nepieciešamo minimālo valsts atbalsta finansējumu, kas nosedz naudas plūsmas deficītu. Lai nodrošinātu to, ka pēc valsts atbalsta piešķiršanas, naudas plūsmas atlikums perioda beigās (2021.gadā) nodrošinātu minimālo likviditātes rezervi, ir nepieciešams papildus piešķirt finansējumu 5 milj. EUR apmērā, kas sedz 2 mēnešu saimnieciskās darbības izmaksas, tādējādi nepieciešamajam valsts atbalsta finansējumam pieaugot līdz 54,42 miljoni EUR.Balstoties uz līdzvērtīgu principu kā naudas plūsmas aprēķinā, kas atspoguļots tabulā Nr.11, Lidosta ir sagatavojusi naudas plūsmas aprēķinus, kur:* ievērtēts valsts atbalsta priekšlikums, ar dažādiem valsts atbalsta pasākumiem, lai kompensētu naudas plūsmas deficītu;
* naudas plūsmas aprēķinā ir ievērtēts, ka Lidosta turpina īstenot investīciju projektus, ciktāl to nosaka ārējie normatīvie akti vai nepieciešamība novērst lidlauka infrastruktūras neatbilstības, kas ir noteiktas ar uzraugošo iestāžu lēmumiem, kā arī, lai izpildītu uzņemtās saistības par jau noslēgtiem līgumiem (tai skaitā Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga””), kuru pārtraukšanas rezultātā Lidostai iestātos tiesvedību riski, attiecīgi radot papildu izmaksas.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NAUDAS PLŪSMA - AR VALSTS ATBALSTU** | **2020. GADS** | **2021. GADS** |
| **Naudas atlikums sākumā** | **20 434 361** | **26 871 975** |
| **Neto peļņa/zaudējumi** | - 40 916 862 | - 16 552 847 |
| Amortizācijas izdevumi | 10 920 000 | 11 000 000 |
| Pamatlīdzekļu iegāde | -17 453 398 | -15 681 765 |
| Pamatlīdzekļu iegāde KF | -9 497 614 | -5 441 009 |
| Pamatlīdzekļu iegāde (citas saistības) | -7 955 784 | -10 240 756 |
| Kredīta un līzinga pamatsummas maksājumi | -3 240 273 | -7 360 751 |
| Dividendes maksājums | - | - |
| UIN no dividendēm | - | - |
| Kredītu saņemšana/atmaksa | 9 569 114 | 4 615 570 |
| Kohēzijas fonda līdzfinansējuma atmaksa | - |  |
| Kohēzijas fonda līdzfinansējuma saņemšana | 3 572 920 | 2 107 818 |
| Būvniecības garantijas atmaksa | -1 673 306 | - |
| Ryanair tiesvedība | -4 255 000 | - |
| **VALSTS ATBALSTA PASĀKUMI** | **49 912 210**  | **-** |
| Ieguldījuma apmērs Lidostas pamatkapitālā | 49 912 210 | - |
| **Nauda perioda beigās (deficīts (-)/atlikums (+))** | **26 871 975** | **5 000 000** |

*Tabula Nr.11 “Naudas plūsmas atlikums atbilstoši pamatkapitāla palielināšanas priekšlikumam.”*Atbilstoši augstāk minētajiem aprēķiniem, kas atrodami tabulā Nr.10, naudas plūsmas atlikums 2020.gadā veido 26,87 miljoni EUR, un 2021.gadā 5,00 miljoni EUR.Norādām, ka naudas plūsmas atlikums uz 2020.gada beigām 26,87 miljoni EUR ir nepieciešams, lai tiktu rezervēti finanšu līdzekļi pārejošo saistību finansēšanai 2021.gadā. Ja, Lidosta nespēs nodrošināt šāda līdzekļu pieejamību, tā nespēs segt pārejošās saistības, tai skaitā nodrošināt tālāku Kohēzijas fonda projekta īstenošanu.Aprēķinā norādītais 2021.gada naudas plūsmas atlikums perioda beigās 5 miljoni EUR ir minimālā likviditātes rezerve Lidostas 2 mēnešu saimnieciskās darbības izmaksu segšanai.  |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |  |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |  |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Projekts šo jomu neskar. |
| 8. Cita informācija | Satiksmes ministrijas programmā 97.00.00 “Nozaru vadība un politikas plānošana” tiks palielināta apropriācija 49 912 210 *euro* apmērā resursiem no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem un tādā pašā apmērā tiks paredzēta apropriācija kategorijā “Akcijas un cita līdzdalība komersantu pašu kapitālā” pamatkapitāla palielināšanai valsts akciju sabiedrībā “Starptautiskā lidosta “Rīga””. Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 549/2013 (2013. gada 21. maijs) par Eiropas nacionālo un reģionālo kontu sistēmu Eiropas Savienībā 4.165 punkta (b) apakšpunktam paredzēto ieguldījumu kapitālsabiedrības pamatkapitālā kompetentās statistikas iestādes var uzskaitīt kā vispārējās valdības izdevumus, tādējādi radot negatīvu ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci 2020. gadā. Vienlaicīgi, reaģējot uz Covid-19 izraisīto ekonomisko šoku un nepieciešamību dalībvalstīm īstenot nozīmīgus atbalsta pasākumus Covid-19 negatīvās ietekmes mazināšanai, Eiropas Komisija ir informējusi, ka ļaus dalībvalstīm pilnībā izmantot Stabilitātes un izaugsmes pakta elastības nosacījumus. Tas nozīmē, ka Eiropas Komisija ļaus dalībvalstīm novirzīties no līdzšinējo fiskālo mērķu izpildes, lai tās varētu īstenot budžeta atbalsta pasākumus Covid-19 negatīvās ietekmes mazināšanai nepieciešamajā apjomā. Līdzvērtīgu elastību fiskālo nosacījumu ieviešanā paredz arī Fiskālās disciplīnas likums. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Projekts šo jomu neskar.  |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Valsts atbalsta mehānismu nodrošināšanaVAS “Starptautiskai lidostai “Rīga”” ir nepieciešams, lai kompensētu zaudējumus aviācijas nozarei tiešā saistībā ar Covid-19 slimības uzliesmojumu. Atbalsta sniegšana transporta nozarei kā tieši skartai tautsaimniecības nozarei ir pieļaujama saskaņā ar 2020. gada 19. marta Komisijas paziņojuma “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā”.  |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **1.tabulaTiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums |  Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkts;Komisijas paziņojums par valsts atbalsta jēdzienu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu (2016/C 262/01). |
| 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 |
| 2020. gada 19. marta Komisijas paziņojuma “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā” 15.punkts  | MK rīkojuma projekta 2. punkts  | Nacionālais regulējums atbilst ES pamatnostādnēm  | MK rīkojuma projekts neparedz stingrākas prasības nekā ES pamatnostādņu regulējums  |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas?Kādēļ? | 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 | Satiksmes ministrija iesniegs valsts atbalsta paziņojumu Eiropas Komisijā, saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108.panta 3.punktu. Ņemot vērā Eiropas Komisijas noteikto prioritāti valsts atbalsta paziņojumiem, kas iesniegti par Eiropas Savienības dalībvalsts ieviestiem atbalsta pasākumiem saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu, Eiropas Komisijas lēmums varētu tikt saņemts 1 nedēļas laikā no brīža, kad Eiropas Komisijai nebūs papildus jautājumi par iesniegtā paziņojuma saturu un plānotā komercdarbības atbalsta būtiskajiem elementiem. |
| Cita informācija | Nav |
| **2.tabulaAr tiesību akta projektu izpildītās vai 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 | 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 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 skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā |
| Tiesību akta projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | Tiesību akta projekts šo jomu neskar. |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| Projekts šo jomu neskar.  |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Rīkojuma izpildi nodrošinās Satiksmes ministrija un valsts akciju sabiedrība „Starptautiskā lidosta „Rīga““. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vizē:

Valsts sekretāre I. Stepanova

Strautmane 67028231

inguna.strautmane@sam.gov.lv

**Pielikums Nr. 1**

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam nosaka, ka VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””, turpmāk - Lidosta “Rīga” vai Lidosta, ir jākļūst par Eiropas līmeņa gaisa satiksmes centru, sekmējot gan Rīgas metropoles reģiona konkurētspēju, gan arī visas valsts ekonomisko izaugsmi. Lidosta “Rīga” – pirmās izvēles lidosta Baltijas valstīs ceļotājiem un uzņēmējiem, nodrošinot klientiem uzticamu infrastruktūru un izcilus aviācijas un ne-aviācijas pakalpojumus, sekmējot ilgtspējīgu maršruta tīkla piedāvājumu, paplašinot valsts savienojamību ar stratēģiski svarīgiem galamērķiem un veicinot tautsaimniecības izaugsmi. Ir jāattīsta lidostas infrastruktūra un maršrutu piedāvājums, kas ļautu palielināt pārvadāto pasažieru skaitu vismaz līdz 10 miljoniem gadā.

Saskaņā ar KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULĀ (ES) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (Dokuments attiecas uz EEZ), turpmāk tekstā Regula Nr. 2015/1998, 1. pantu – Regulā izklāstīti sīki izstrādāti pasākumi, ar kuriem īsteno Regulas (EK) Nr. 300/2008 4. panta 1. punktā minētos kopīgos pamatstandartus civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgu iejaukšanos, kas apdraud civilās aviācijas drošību, un minētās regulas 4. panta 2. punktā norādītos vispārējos pasākumus, ar ko papildina kopīgos pamatstandartus. Regulas Nr. 2015/1998 12.4.2.2. apakšpunktu - EDS [[3]](#footnote-4)2. standarts zaudē spēku 2020. gada 1. septembrī, savukārt šīs pašas Regulas 12.4.2.3. apakšpunkts nosaka, ka - pilnvarotā iestāde var atļaut vēlākais līdz 2022. gada 1. septembrim turpināt izmantot 2. standartam atbilstošas EDS, kas uzstādītas laikā no 2011. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 1. septembrim.

Saskaņā ar KOMISIJAS REGULAS (ES) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (Dokuments attiecas uz EEZ), turpmāk tekstā Regula Nr. 139/2014, 2. panta pirmo punktu - “lidlauks” ir noteikts zemes vai ūdens virsmas iecirknis (ieskaitot jebkuras ēkas, būves un iekārtas) vai iecirknis uz stacionāras konstrukcijas, stacionāras konstrukcijas atklātā jūrā vai peldošas konstrukcijas, kurš ir pilnīgi vai daļēji paredzēts gaisa kuģu atlidošanai, aizlidošanai un kustībai pa tā virsmu. Saskaņā ar Regulas Nr. 139/2014 2. panta ceturto daļu - “perons” ir noteikts iecirknis, kas paredzēts gaisa kuģu novietošanai, pasažieru izkāpšanai vai iekāpšanai, pasta vai kravas iekraušanai un izkraušanai, degvielas uzpildei, stāvēšanai un tehniskajai apkopei, savukārt šī paša panta septītais punkts, nosaka, ka sertifikācijas specifikācijas ir Aģentūras pieņemtie tehniskie standarti, kuros norādīts, kā apliecināt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, un kurus organizācija var izmantot sertifikācijas nolūkā, astotais punkts, ka kompetentā iestāde ir katrā dalībvalstī izraudzīta iestāde, kurai ir pilnvaras un atbildība, kas vajadzīgas, lai sertificētu un uzraudzītu lidlaukus, kā arī to darbībā iesaistīto personālu un organizācijas, bet desmitais, ka novirzes apstiprinājuma dokuments” (Deviation Acceptance and Action Document – DAAD) ir kompetentās iestādes sagatavots dokuments, kurā apkopoti pierādījumi, kas sniegti, lai pamatotu, kāpēc ir apstiprinātas novirzes no Aģentūras izdotajām sertifikācijas specifikācijām. Saskaņā ar Regulas 1. pielikumu - sertifikāta noteikumi ir - ICAO atrašanās vietas indekss, ekspluatācijas apstākļi (VFR/IFR, dienā/naktī), skrejceļš – deklarētās distances, skrejceļa tips(-i) un nodrošinātās pieejas, lidlauka kodētais apzīmējums, gaisa kuģu ekspluatācijas darbību tvērums ar augstāko lidlauka kodētā apzīmējuma burtu, perona pārvaldības pakalpojumu sniegšana, aizsardzības līmenis glābšanas un ugunsdzēšanas ziņā. Saskaņā ar Regulas Nr. 139/2014 ADR.AR.C.055 apakšpunktu d) -ja uzraudzības ceļā vai ar citiem līdzekļiem ir konstatēta neatbilstība, kompetentā iestāde, neskarot Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos pieprasītās papildu darbības, rakstveidā paziņo lidlauka ekspluatantam vai perona pārvaldības pakalpojumu sniedzējam par šo neatbilstības konstatējumu un pieprasa veikt korektīvas darbības šīs neatbilstības novēršanai. Savukārt ADR.AR.C.055 (d) apakšpunkta 1. punkts nosaka, ka gadījumā, kad konstatēta 1. līmeņa neatbilstība, kompetentā iestāde nekavējoties un atbilstīgi rīkojas, lai aizliegtu vai ierobežotu darbības un, ja vajadzīgs, lai atsauktu sertifikātu vai anulētu deklarāciju, vai arī attiecīgo sertifikātu vai deklarāciju ierobežotu vai apturētu pilnībā vai daļēji atkarībā no konstatētās neatbilstības pakāpes, līdz lidlauka ekspluatants vai perona pārvaldības pakalpojumu sniedzējs ir sekmīgi izpildījis korektīvo darbību, bet 2. punktā - gadījumā, kad konstatētas 2. līmeņa neatbilstības, kompetentā iestāde: (a) lidlauka ekspluatantam vai perona pārvaldības pakalpojumu sniedzējam piešķir termiņu korektīvo darbību izpildei, to iekļaujot konstatējuma raksturam atbilstošā darbības plānā; un (b) izvērtē lidlauka ekspluatanta vai perona pārvaldības pakalpojumu sniedzēja ierosināto korektīvo darbību un īstenošanas plānu un to pieņem, ja novērtējumā secināts, ka šī darbība un šis plāns ir pietiekami neatbilstības novēršanai, bet 3. Ja lidlauka ekspluatants un perona pārvaldības pakalpojumu sniedzējs neiesniedz pieņemamu korektīvo darbību plānu vai kompetentās iestādes pieņemtajā vai pagarinātajā laika periodā korektīvo darbību neveic, neatbilstības līmeni paaugstina līdz 1. līmenim un veic d) apakšpunkta 1. punktā paredzētās darbības.

Lidostai, kā lidlauka ekspluatantam, ir jānodrošina lidlauka atbilstību sekojošiem EK regulas 139/2014 un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) Pieņemamo atbilstības nodrošināšanas līdzekļu (AMC) un vadlīniju dokumentu (GM) attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām punktiem:

Regulas 139/2014 B apakšdaļa. Lidlauka ekspluatācijas pakalpojumi, aprīkojums un iekārtas.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

Šobrīd Lidostas “Rīga” lidlaukam ir konstatētas sekojošas 2. līmeņa neatbilstības:

1. **EVRA-DAAD-05**

Neatbilstība pret EK regulas 139/2014 punktu CS ADR – DSN. M.710 Manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis (b)(1) apakšpunkts.

GK manevrēšanas joslās stāvvietā P, C, U1, U, V, W, kuras paredzētas izmantošanai, kad redzamība uz skrejceļa ir mazāka par 350 metriem, nav nodrošinātas manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis. 1. peronā uz GK manevrēšanas joslām stāvvietā R, S, Q, T manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis ir izbūvētas, bet to izmantošana ir atlikta līdz brīdim, kad tādas tiks nodrošinātas uz 2. un 3. perona GK manevrēšanas joslām stāvvietā. **Novēršanas termiņš: 2021. gada 31. decembris.**

1. **EVRA-DAAD-08**

Neatbilstība pret EK regulas 139/2014 punktu CS ADR – DSN. M.765 Gaisa kuģa stāvvietas manevrēšanas vadības ugunis (a) apakšpunkts.

GK stāvvietās, kuras paredzētas izmantošanai ierobežotas redzamības apstākļos, nav nodrošinātas GK stāvvietas manevrēšanas vadības ugunis.

GK stāvvietas manevrēšanas vadības ugunis 1. peronā ir izbūvētas, bet to izmantošana ir atlikta līdz brīdim, kad tādas tiks nodrošinātas GK stāvvietās 2. un 3. peronā. **Novēršanas termiņš: 2021. gada 31. decembris.**

1. **EVRA-DAAD-01**

Neatbilstība pret EK regulas 139/2014 punktu CS ADR – DSN. B.130. Skrejceļa sānu drošības joslu slīpus a) un b) apakšpunkts.

Uz skrejceļa sānu drošības joslas posmā starp manevrēšanas ceļu B un manevrēšanas ceļu G netiek nodrošināta pilnvērtīga ūdens novade, t.i. nenotiek iespējami ātrākā ūdens drenāža no skrejceļa sānu drošības joslām, uz tām paliek stāvošas peļķes. Lidlauka skrejceļa sānu drošības joslas virmas šķērsslīpums lokāli ap ūdens novades gūlijām pārsniedz 2.5 %, sasniedzot 6.1%.

**Novēršanas termiņš: 2020. gada 31. decembris.**

1. **EVRA-DAAD-02**

Neatbilstība pret EK regulas 139/2014 punktu CS ADR – DSN. B.145. Skrejceļu sānu drošības joslu virsma

Lidlaukā uz skrejceļu sānu drošības joslas virsma posmā starp manevrēšanas ceļu B un manevrēšanas ceļu G nav noturīga pret eroziju, jo uz tās atklāti izdrupumi.

 **Novēršanas termiņš: 2020. gada 31. decembris.**

1. **EVRA-DAAD-03**

Neatbilstība pret EK regulas 139/2014 punktu CS ADR – DSN. E.355. Peronu nestspēja

2. perona stāvvietas 226 un 4. perona gaisa kuģa (turpmāk - GK) manevrēšanas josla stāvvietā E posmā, kā arī 401. un 402. gaisa kuģu stāvvietu mākslīgā seguma nestspējas rādītājs PCN, kurš aprēķināts, pieņemot 10 gadu kalpošanas laiku, neatbilst GK, kuriem paredzēts izmantot attiecīgās lidlauka daļas, maksimālajām klasifikācijas skaitļa ACN vērtībām. Lidlauka iecirkņa Z3, ko izmanto gaisa kuģu apkalpošanai un galvenokārt dzinēju izmēģināšanai, mākslīgā seguma nestspējas rādītājs PCN, kurš aprēķināts, pieņemot 10 gadu kalpošanas laiku, neatbilst GK, kuriem paredzēts izmantot attiecīgās lidlauka daļas, maksimālajām klasifikācijas skaitļa ACN vērtībām.

**Novēršanas termiņš: 2021. gada 31. decembris.**

1. **EVRA-DAAD-07**

Neatbilstība pret EK regulas 139/2014 punktu CS ADR – DSN. M.750. Perona apgaismošana ar starmešiem (d) (2) apakšpunkts

Nav veikta 2. perona apgaismošanas starmešu rekonstrukcija/uzlabošana un 4. perona apgaismošanas starmešu uzlabošana nav pilnībā pabeigta. Nakts laikā izmantojamajos peronos Nr. 2 un Nr. 4 netiek nodrošināta vidējā apgaismojuma līmenis , kāds noteikts CS ADR-DSN.M.75. punkta (d) (2) apakšpunktā.

**Novēršanas termiņš: 2020. gada 31. decembris.**

Ņemot vērā augstāk minēto, kā arī to, ka nenovēršot 2. līmeņa neatbilstības korektīvo darbību plānā noteiktajā termiņā, neatbilstībām atbilstoši ADR.AR.C.055 tiks noteikts 1. līmenis, kas likumsakarīgi var rezultēties ar lidlauka darbības būtisku ierobežošanu vai slēgšanu atbilstoši Regulas Nr. 139/2014 ADR.AR.C.055 (d) apakšpunkta 1. punktam.

Lai realizētu iepriekš minēto, kā arī nodrošinātu lidlauka un saistītās infrastruktūras neatbilstību Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem novēršanu, veiktu savlaicīgu Eiropas Savienības normatīvo aktu ieviešanu, tādējādi nodrošinot Lidosta “Rīga” darbības nepārtrauktību, Lidosta “Rīga” ir uzsākusi sekojošu investīciju projektu realizāciju.

**Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” (ID Nr.6.1.2.0/16/I/001)**

Lai novērstu neatbilstības Regulai Nr. 139/2014 ar numuriem EVRA-DAAD-03, EVRA-DAAD-01, EVRA-DAAD-08, EVRA-DAAD-07, kā arī, lai ieviestu Regulā Nr. 2015/1998, noteiktās prasības attiecībā uz 3. standarta Sprāgstvielu atklāšanas sistēmu (EDS), 2016.gada 27.decembrī tika noslēgts līgums Nr.J-16/37 ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru (2017.gada 28.decembra grozījumi līgumā Nr.J-16/37) par Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” (ID Nr.6.1.2.0/16/I/001) (turpmāk – Projekts) īstenošanu iekļaujot Projektā 7 aktivitātes:

1. Otras ātrās nobrauktuves izbūve – darbības realizācijas rezultātā gaisa kuģu pārvietošanās ceļa garums nobraukšanai no skrejceļa un manevrēšanas zonā tiks saīsināts, tādejādi būtiski samazināsies uz sauszemes veiktajos manevros patērētās degvielas daudzums un laiks, kas samazinās CO2 emisiju apjomus Lidostā “Rīga”.
2. Peronu manevrēšanas ceļu aprīkošana ar ass gaismām – ass līnijas gaismas sistēmas ierīkošana atbilstoši CAT II standartiem 2. un 3. peronu manevrēšanas ceļos nodrošinās, ka ierobežotas redzamības laika apstākļos gaisa kuģi varēs ātri nobraukt uz gaisa kuģu stāvvietām, atbrīvojot skrejceļu, tādējādi palielinot skrejceļa kapacitāti un samazinot manevrēšanas distanci un laiku, kas, savukārt, sekmēs gaisa kuģu radīto CO2 emisiju un enerģijas patēriņu samazinājumu.
3. Tehnisko dienestu ēkas rekonstrukcija - ēkas rekonstrukcijas rezultātā tiks ievērojami paaugstināta ēkas energoefektivitāte, kā arī tiks optimāli izmantoti resursi, tādejādi samazinot siltumnīcas efekta radītās globālās klimata izmaiņas, limitējot emisijas (tai skaitā arī CO2 emisijas), kas kaitīgas videi un cilvēka veselībai..
4. Publiskās daļas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas rekonstrukcija un Muzeja ielas rekonstrukcija – darbības realizācijas rezultātā tiks sakārtota lietus kanalizācijas sistēma, uzlabota satiksmes drošība, samazināts piesārņojošo vielu emisiju apjoms.
5. Oglekļa dioksīda emisiju samazināšana lidostas teritorijas apgaismojuma infrastruktūrā - paredz lidostas teritorijā izvietoto prožektoru ar gāzizlādes spuldzēm nomainīt ar analogiem LED tipa gaismekļiem. Līgums noslēgts un izpildīts 2019.gadā.
6. Helikoptera nosēšanās laukuma izbūves gadījumā būs iespējams samazināt gaisā esošo un pirms pacelšanās esošo gaisa kuģu gaidīšanas laiku un līdz ar to samazināt patērētās degvielas daudzumu un izmešu apjomu, kā arī būs iespēja operatīvi veikt neatliekamās medicīniskās palīdzības un aviācijas glābšanas un meklēšanas (SAR) helikopteru nosēšanos, netraucējot gaisa kuģu kustībai.
7. Trešā standarta EDS iekārtu iegāde - Komisijas Īstenošanas Regula 2015/1998 (2015. gada 5. novembris) nosaka, ka lidostās 3. standarta EDS, kas spēj atklāt un ar trauksmes signālu norādīt uz bagāžā vai citos sūtījumos esošu sprādzienbīstamu materiālu, jābūt ieviestām līdz 2020.gada 1.septembrim, izņemot gadījumus, kad, piemērojot 12.4.2.3. punktu, Pilnvarotā iestāde atļauj ieviest šo prasību līdz 2022.gada 1.septembrim. Saskaņā ar Regulu 2015/1998 Lidostai trešā standarta sprāgstvielu atklāšanas sistēmu iekārtas (EDS) pilna ekspluatācija ir jāuzsāk ne vēlāk kā līdz 2022. gada 01. septembrim.

Lai pabeigtu īstenot Projektu, kopējās izmaksas sastāda EUR 19 922 394 (deviņpadsmit miljoni deviņi simti divdesmit divi tūkstoši trīs simti deviņdesmit četri eiro). Projekta realizācija uzsākta 2017. gadā, Projektu plānots pabeigt 2022. gadā.

**Infrastruktūras, tai skaitā pasažieru termināla, paplašināšana un pielāgošana 3. standarta EDS**

Neskatoties uz to, ka Lidostas “Rīga” 6. kārtas (pasažieru termināla paplašināšana un savienojuma ar dzelzceļa staciju Rail Baltica projekta ietvaros) būvniecības projekta realizācija ir apturēta, ņemot vērā Regulā Nr. 2015/1998 noteikto ir jāuzsāk 3. standarta EDS ekspluatācija ne vēlāk kā līdz 2022. gada 01. septembrim. Šobrīd ir izstrādāts infrastruktūras risinājums, kas paredz būtiski savādāku infrastruktūru, tajā skaitā bagāžas karuseļu pilnīgu nomaiņu, apstrādes sistēmas pilnīgu pārbūvi un rekonstrukciju, lai būtu iespējama EDS integrēšana esošajā bagāžas komplektācijas sistēmā.

Projekta realizācija uzsākta 2019. gadā, projektu plānots pabeigt 2021. gadā. Neskatoties uz to, ka attiecībā uz projektu Lidostas “Rīga” 6. kārtas (pasažieru termināla paplašināšana un savienojuma ar dzelzceļa staciju Rail Baltica projekta ietvaros) būvniecība ir pieņemts lēmums par tā daļēju realizāciju, saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kā arī Lidostas uzņemtajām saistībām būvprojekta izstrāde ir jāpabeidz atbilstoši jomu regulējošajiem normatīviem, pretējā gadījumā arī tā daļēja realizācija nav pieļaujama.

Bagāžas apkalpošanas infrastruktūiras uzlabošanas būvniecības kopējās izmaksas sastāda EUR 4 500 000 (četri miljoni pieci simti tūkstoši eiro). Projekta realizācija uzsākta 2019. gadā, projektu plānots pabeigt 2022. gadā.

**Lidostas “Rīga” 5. perona būvniecība**

Realizējot projektu tiks novērstas neatbilstības Regulai Nr. 139/2014 ar numuriem EVRA-DAAD-03, EVRA-DAAD-07. Tiks veikta apgaismojuma rekonstrukcija, kā arī izbūvēta jauna perona infrastruktūra E koda kravas gaisa kuģu apkalpošanai, nodrošinot atbilstību CS ADR-DSN.E.355, tiks veiktas atbilstošas izmaiņas gaisa kuģu stāvvietu procedūrās. Tiks nodrošinātas gaisa kuģu stāvvietas, lai aizvietotu tās, kuru ierobežojumi noteikti saskaņā ar mākslīgā seguma klasifikācijas rādītāja PCN mērījumiem.

Projekta kopējās izmaksas sastāda EUR 14 949 839,23 (četrpadsmit miljoni deviņi simti četrdesmit deviņi tūkstoši astoņi simti trīsdesmit deviņi eiro un 23 centi). Atlikusī maksājuma summa EUR 923 166,00 (deviņi simti divdesmit trīs tūkstoši viens simts sešdesmit seši eiro), papildus pēc objekta nodošanas ekspluatācijā ir jāveic būvniecības garantijas atmaksa, kas sastāda līdz EUR 1 673 306,00 (viens miljons seši simti septiņdesmit trīs tūkstoši trīs simti seši eiro). Projekta realizācija uzsākta 2019. gadā, projektu plānots pabeigt 2020. gadā.

**Lidostas “Rīga” 2. perona rekonstrukcija**

Realizējot projektu tiks novērstas neatbilstības Regulai Nr. 139/2014 ar numuriem EVRA-DAAD-03, EVRA-DAAD-07. Papildus projekts tiek realizēts vienlaicīgi ar Kohēzijas fonda projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” aktivitāti Helikoptera nosēšanās laukuma izbūve, tādējādi nodrošinot to gan ar atbilstošu lidlauka infrastruktūru (seguma, apgaismojuma maiņa), gan nepieciešamajām inženiertehkomunikācijām.

ES fondu projekta “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā  lidostā “Rīga””” ietvaros tiek paredzēta Helikoptera nosēšanās laukuma izbūve 2. perona dienvidu daļā. Ņemot vērā helikopteru nosēšanās laukuma izvietojumu, kas tika rūpīgi izvērtēts vairākās darba grupas sanāksmēs, nepieciešama 2. perona dienvidu daļas piebūve, lai nodrošinātu funkcionālu helikopteru nosēšanās laukuma izmantošanu.

Tāpat jāņem vērā, ka pēc 5. perona izbūves 2. peronā tiks likvidētas C koda gaisa stāvvietas, kuru nestspēja neatbilsts normatīvajiem aktiem, līdz ar to, izbūvējot 2. perona paplašinājumu, tiks nodrošinātas gaisa kuģu stāvvietas, lai aizvietotu tās, kuru ierobežojumi noteikti saskaņā ar mākslīgā seguma klasifikācijas rādītāja PCN mērījumiem, kā arī pārplānojot 2. perona gaisa kuģu stāvvietu izvietojumu, papildus tiks iegūtas divas jaunas C klases gaisa kuģu stāvvietas uzlabojot perona kapacitāti.

Lai pabeigtu īstenot Projektu, kopējās izmaksas sastāda EUR 1 461 190,00 (viens miljons četri simti sešdesmit viens tūkstotis viens simts deviņdesmit eiro). Projekta realizācija uzsākta 2019. gadā, projektu plānots pabeigt 2020. gadā.

**Skrejceļa apakšstacijas TP23 un TP24**

Investīciju projekta “Apakšstaciju TP-23 un TP-24 pārbūve” mērķis ir rekonstruēt un papildināt lidlauka kritisko infrastruktūru, nepārtraucot lidlauka darbību. Projekta ietvaros ir plānots nomainīt Nepārtrauktās barošanas iekārtu (UPS) un Dīzeļģeneratoru (DG), kas šobrīd nespēj īstenot EK Regulā Nr. 139/2014 noteiktās elektroapgādes atjaunošanās prasības (atjaunošanās laiks 1 sekunde, ja sistēmai ir iestatīti vissmagākie darba apstākļi – maksimāls uguņu spilgtums un nesimetriska slodze fāzēs).

Projekta realizācija ir ar būtisku ietekmi uz lidlauka uguņu sistēmas drošību, t.i., jau šobrīd esošā sistēma mēdz strādāt ar 107% slodzi, kas gan īslaicīgi ir pieļaujams, bet rada regulārus brīdinājuma signālus lietotājiem par iespējamu pārslodzes tuvošanos. Lietotāji, kas šos signālus saņem ir Lidostas “Rīga” Elektrotehniskā nodaļa un VAS “Latvijas gaisa satiksme”. Projekta realizācija ir obligāts pasākums, lai novērstu elektroapgādes un uguņu sistēmas potenciālos bojājumus un atteices saistīto projektu realizācijā.

TP-23 un TP-24 ir lidlauka apgaismojuma sistēmu barojošās apakšstacijas, kas vienlaicīgi veic vadības un regulācijas funkcijas visai apgaismojuma sistēmai kopumā. Šis projekts ir nepieciešams, jo esošo apakšstaciju telpas un aprīkojums neparedz iespēju sistēmu paplašināt, bet lidostas vidēja termiņa stratēģijā/plānos ir vairāki investīciju projekti, kas ievērojami paplašinās lidlauka uguņu sistēmu, piemēram, Kohēzijas fonda projekta ietvaros “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” tiks realizētas aktivitātes “Ātrās nobraukšanas manevrēšanas ceļa Y izbūve”, “Peronu ass līniju uguņu ierīkošana” un “Helikoptera nosēšanās laukuma izbūve”. Projektu “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība starptautiskajā lidostā “Rīga”” , “Skrejceļa dienvidu gala, sānu drošības joslu un manevrēšanas ceļa A seguma atjaunošana”, “2.perona paplašināšana”, “5.perona izbūve”. Šo visu projektu realizācija nav tehniski iespējama bez minēto apakšstaciju pārbūves.

Projekta kopējās izmaksas sastāda EUR 3 453 313,00 (trīs miljoni četri simti piecdesmit trīs tūkstoši trīs simti trīspadsmit eiro). Projekta realizācija uzsākta 2020. gadā, projektu plānots pabeigt 2022. gadā.

**Skrejceļa dienvidu gala un sānu drošības joslu rekonstrukcija**

Tiks novērstas Regulas Nr. 139/2014 neatbilstības ar numuriem EVRA-DAAD-01, EVRA-DAAD-02. Tiks novērsti manevrēšanas ceļa A asfaltbetona seguma defekti - lokāli izdrupumi un plaisas, kuru novēršanai nepieciešams piemērot skrejceļa seguma nomaiņu visā bojājumu vietu lokācijas posmā. Tiks veikta sānu drošības joslu rekonstrukcija – novēršot seguma virsmas šķērsslīpumu neatbilstību tehniskajām prasībām.

Projekta kopējās izmaksas sastāda EUR 4 735 592,00 (četri miljoni septiņi simti trīsdesmit pieci tūkstoši pieci simti deviņdesmit divi eiro). Projekta realizācija uzsākta 2019. gadā, projektu plānots pabeigt 2020. gadā.

**Citas saistības, lai nodrošinātu lidlauka un Lidostas saimniecisko darbību**

Lidlauka ekspluatants, tas ir Lidosta, nodrošina, lai piemērota un atbilstoša infrastruktūra būtu pieejama gan viņa personālam, gan to personu personālam, ar kurām ekspluatants noslēdzis līgumu lidlauka ekspluatācijas un apkopes pakalpojumu sniegšanai.

2019.gada 6.novembrī ir noslēgts apbūves tiesību līgums par DHL aviācijas kravu loģistikas centra izbūvi un tā nodošanu ekspluatācijā līdz 2021.gada sākumam, kas paredz noteiktu garantētu aviācijas kravu apjoma un Lidostas perspektīvo kravas apstrādes plānu realizāciju. Lai nodrošinātu šī projekta veiksmīgu realizāciju, Līguma ietvaros Lidostai ir apņēmusies veikt pievadceļu un saistītās infrastruktūras izbūvi, darījuma summa EUR 1 006 500 (viens miljons seši tūkstoši pieci simti eiro). Būvdarbus paredzēts sākt 2020. gadā, pabeigt 2021. gadā.

 Ir uzsākts un faktiski realizēts projekts “Elektroenerģijas skaitītāju uzstādīšana un energopārvaldības datu monitoringa rīka ieviešana un uzturēšana”, kura realizēšana ir nepieciešama Lidostas attīstībai, jo esošā energoresursu uzskaites sistēma neizpilda ISO50001:2011 standarta prasības, kā arī netiek izpildītas MK noteikumiem Nr.50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi” prasības, līdz ar to, ja Lidosta neieviesīs energopārvaldības datu monitoringa rīku, Lidosta netiks sertificēta atbilstoši ISO50001:2018 standartam 2020. gadā. Šī projekta ietvaros ir plānots izveidot attālināto energoresursu monitoringa sistēmu Lidostas energopārvaldības objektiem, kas ir viena no galvenajām pamatprasībām ISO50001:2018 standartam. Pēc projekta realizācijas būs iespējams veikt ēku un objektu diennakts patēriņa analīzi, kas dos iespēju noteikt objekta elektroenerģijas, siltumenerģijas un citu resursu patēriņa pieaugumu un operatīvo rīcību cēloņa noteikšanai, un risinājuma rašanai, kā rezultātā iegūstot patēriņa un izmaksu samazinājumu. Lidosta ir arī Sadales Sistēmas operators, kam ir jānodrošina elektroenerģijas kvalitāti un uzskaites precizitāti. Minētais projekts sekmē kvalitātes uzlabošanu, veicot barojošo apakšstaciju elektrisko parametru monitoringu un analīzi.

Ir noslēgti līgumi par novecojušās un normatīvajiem aktiem neatbilstošās perona tehnikas iegādi, kas nepieciešama drošai gaisa kuģu apkalpošanai.

Ir uzsākta ACDM projekta ieviešanas saskaņā ar Dotāciju nolīguma Nr. INEA/CEF/TRAN/M2015/1125909 (D-16/203), kas noslēgts ar Inovāciju un komunikācijas tīklu izpildaģentūru. ACDM (Airport Collaborative Decission Making) vienota lēmumu pieņemšanas sistēmas platforma. A-CDM īstenošanas mērķis ir palielināt starptautiskās lidostas "Rīga" kapacitāti un uzlabot koordinētas rīcības procesus starp visām lidojumu apkalpošanā iesaistītajām pusēm: gaisa satiksmes vadību, virszemes pakalpojumu sniedzējiem, aviokompānijām un lidostu. ACDM procedūru ieviešana nodrošinās efektīvāku lēmumu pieņemšanas procesu, balstoties uz daudz precīzāku un savlaicīgāku informācijas apmaiņu un visu iesaistīto vienādu kopainas izpratni. Projekta īstenošanas rezultātā tiks būtiski uzlabota pakalpojumu kvalitāte un drošums gan gaisa telpas lietotājiem, gan pasažieriem. Tas tiks paveikts, precīzāk plānojot gaisa kuģu pacelšanās laiku, samazinot gaidīšanas laiku gan pie termināla, gan uz skrejceļa, jo īpaši “pīķa” stundās, kā arī samazinot aviosabiedrībām resursu un degvielas patēriņa izmaksas, kas saistītas ar gaidīšanas laiku pirms pacelšanās un ar gaisa kuģu sagatavošanu lidojumam. Tāpat tiks samazināts vides piesārņojums.

Ir uzsākts elektroapgādes modernizācijas projekti, kas ļauj veidot Lidostas elektroapgādi no ekonomiski izdevīgākā jaudas avota. Projektu realizācijas rezultātā tiks rasts tehniskais risinājums, lai minētajam jaudas avotam varētu pieslēgt pēc iespējas vairāk patērētājus. Vienlaikus tiks mazināta pārslodze esošajā 10kV tīklā, atslogojot novecojušo 10kV tīklu.

Ir uzsākts ventilācijas un dzesēšanas sistēmas modernizācijas projekts, kā arī pasažieru apkalpošanas infrastruktūras (terminālī) un administratīvo ēku uzturēšanas remontdarbi.

Ir uzsākta persona apgaismojuma nomaiņa atbilstoši Regulas 139/2014 prasībām, kā arī ar to saistītās infrastruktūras izveide.

Ir uzsākta IKT infrastruktūras modernizācija un pielāgošana, tai skaitā kritiskās infrastruktūras modernizēšana.

Kā arī ir uzsākta citu projektu realizācija ar mērķi nodrošināt Lidostas un Lidlauka drošu un prasībām atbilstošu ekspluatāciju.

Lai nodrošinātu augstāk minētā izpildi, kā arī Lidostas saimniecisko darbību Lidosta ir uzņēmusies saistības (noslēgti līgumi, lielā daļā darbi veikti) par kopējo summu EUR 3 060 540,00 (trīs miljoni sešdesmit tūkstoši pieci simti četrdesmit tūkstoši eiro).

1. Normatīvie akti un to attiecināmība atrunāta Pielikumā Nr.1. [↑](#footnote-ref-2)
2. COVID 19: Impact on Travel & Hospitality, McKinsey & Company, 25 March 2020, 3.lpp [↑](#footnote-ref-3)
3. Sprāgstvielu atklāšanas sistēma [↑](#footnote-ref-4)