**Ministru kabineta noteikumu projekta “****Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.2. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanas noteikumi”   
sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ministru kabineta (turpmāk – MK) noteikumu projekts **“**Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.2.specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanas noteikumi (turpmāk – noteikumu projekts) ir izstrādāts, lai veicinātu vides un drošības pasākumus starptautiskajā lidostā “Rīga” un uzlabotu Latvijas gaisa telpas drošību gaisa satiksmes vadības zonā.  Noteikumu projekts stājas spēkā Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likuma noteiktajā kārtībā. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 20.panta 6. un 13.punkts.  MK 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 47, 3.§) 5.2.apakšpunkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Atbilstoši MK 2019.gada 23.aprīļa sēdē izskatītajam Finanšu ministrijas (turpmāk – FM) informatīvajam ziņojumam “Par Kohēzijas politikas Eiropas Savienības fondu investīciju aktualitātēm līdz 2018.gada 31.decembrim un 2019.gada februāra ikmēneša operatīvā informācija” un MK sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 21, 23.§) 8.punktam, kā arī MK 2019.gada 13.septembra sēdē izskatītajam FM informatīvajam ziņojumam “Par fiskālās telpas pasākumiem un izdevumiem prioritārajiem pasākumiem valsts budžetam 2020.gadam un ietvaram 2020.–2022.gadam” un MK sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 41, 1.§) 4.punktam FM tika uzdots apkopot nozaru ministriju priekšlikumus darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” grozījumiem un nodrošināt, to virzību saskaņošanai ar Eiropas Komisiju.  MK 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdē tika izskatīts FM informatīvais ziņojums “Informatīvais ziņojums par Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” snieguma ietvarā noteikto mērķu sasniegšanas progresu un snieguma rezerves finansējuma tālāku izmantošanu” un atbilstoši MK 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 47, 3.§) 5.2.apakšpunktam, izvērtējot Eiropas Savienības (turpmāk – ES) fondu snieguma rezerves finansējuma un ES fondu finansējuma atlikuma finansējuma pārdales, lai nodrošinātu efektīvāku publisko resursu pārvaldību, tika pieņemts lēmums daļu no 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros pārtrauktā projekta “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” Kohēzijas fonda (turpmāk – KF) finansējuma 1 500 000 *euro* apmērā novirzīt 6.1.2.specifiskā atbalsta mērķim “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”” (turpmāk – 6.1.2.SAM) jaunu aktivitāšu īstenošanai, kuras paredz Latvijas gaisa telpas drošības uzlabošanas pasākumus, veicot bezpilota gaisa kuģu reģistrācijas informācijas sistēmas izveidi un bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtas iegādi, un kā finansējuma saņēmēju paredzot valsts aģentūru “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk – CAA).  6.1.2.SAM īstenošanas nosacījumus regulē MK 2016.gada 2.augusta noteikumi Nr.510 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.2.specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanas noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr.510).  Atbilstoši MK noteikumu Nr.510 7.punktam 6.1.2.SAM plānotais KF finansējums ir 11 484 765 *euro un* atbilstoši 9.punktam finansējuma saņēmējs ir valsts akciju sabiedrība starptautiskā lidosta “Rīga”, bet saskaņā ar MK 2019.gada 11.oktobra ārkārtas sēdes protokollēmuma (prot. Nr.47, 3.§) 5.2.apakšpunktu 6.1.2.SAM KF finansējums tiek palielināts par 1 500 000 *euro*, kā finansējuma saņēmēju paredzot arī CAA.  Ņemot vērā, ka 6.1.2.SAM ietvaros tiek piešķirts papildu KF finansējums, palielinās arī privātais finansējums un kopējais attiecināmais finansējums.  Līdz ar to ir nepieciešams veikt attiecīgus grozījumus MK noteikumos Nr.510, paredzot precizēt 6.1.2.SAM plānoto kopējo attiecināmo finansējumu, KF un privāto finansējumu, iekļaut papildu atbalstāmās darbības un attiecināmās izmaksas, kā arī noteikt kā finansējuma saņēmēju CAA.  Ņemot vērā, ka, veicamo grozījumu apjoms pārsniedz pusi no spēkā esošo MK noteikumu Nr.510 normu apjoma, atbilstoši MK 2009.gada 3.februāra noteikumu Nr. 108 “Normatīvo aktu projektu sagatavošanas noteikumi” 140. punktam tiek izstrādāts MK noteikumu projekts.  Saskaņā ar MK noteikumu projektu 6.1.2.SAM plānotais kopējais attiecināmais finansējums ir 15 276 195 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējums – 12 984 765 *euro* un privātais finansējums, par kuru nav saņemts valsts atbalsts, – 2 291 430 *euro*:   * + pirmajā projektu iesniegumu atlases kārtā pieejamais kopējais attiecināmais finansējums ir 13 511 489 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējums – 11 484 765 *euro* un privātais finansējums, par kuru nav saņemts valsts atbalsts, – 2 026 724 *euro*;   + otrajā projektu iesniegumu atlases kārtā pieejamais kopējais attiecināmais finansējums ir 1 764 706 *euro*, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējums – 1 500 000 *euro* un privātais finansējums – 264 706 *euro*.   6.1.2.SAM īsteno ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā šādu projektu iesniegumu atlases kārtu ietvaros:   1. pirmā projektu iesniegumu atlases kārta – finansējuma saņēmējs – valsts akciju sabiedrība starptautiskā lidosta “Rīga”; 2. otrā projektu iesniegumu atlases kārta – valsts aģentūra “Civilās aviācijas aģentūra”.   Papildus Kohēzijas fonda finansējums 1 500 000 *euro* apmērā tiek piešķirts tikai CAA kā otrās projektu iesniegumu atlases kārtas finansējuma saņēmējam.  Pirmās projektu atlases kārtas ietvaros atbalsts jau tika apstiprināts un tika atzīts par saderīgu ar ES iekšējo tirgu komercdarbības atbalstu saskaņā ar Eiropas Komisijas 2017.gada 29.jūnija lēmumu lietā SA.46408. Līdz ar to pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas finansējuma saņēmējam papildu finansējums netiek piešķirts un Starptautiskā lidosta „Rīga” turpina projekta Nr.6.1.2.0/16/I/001 “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība Starptautiskā lidostā “Rīga”” (turpmāk – Projekts) īstenošanu piešķirtā finansējuma ietvaros līdz 2022.gada 26.decembrim.  ES 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 6.1.2.SAM, kura mērķis ir uzlabot vides un drošības pasākumus starptautiskajā lidostā “Rīga”.  Latvijas Republikas Saeimas 2010.gada 10.jūnijā apstiprinātā Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam paredz, ka ātras ārējās sasniedzamības nodrošināšanai lielākos attālumos joprojām galvenā loma būs gaisa satiksmei un starptautiskajai lidostai „Rīga” kā nozīmīgam Eiropas līmeņa gaisa satiksmes mezglam.  2012.gada 20.decembrī Saeimas apstiprinātajā “Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam”, analizējot uzņēmējdarbības vidi, ir konstatēts, ka nepieciešamas investīcijas uzņēmējdarbībai nacionāli un starptautiski svarīgā transporta infrastruktūrā, lai ne tikai izmantotu valsts izdevīgo stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem.  Atbilstoši „Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.gadam”, kas apstiprinātas ar MK 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683 „Par Transporta attīstības pamatnostādnēm”, kā viens no ilgtspējīgas transporta sistēmas vīzijas virzieniem ir kvalitatīva transporta infrastruktūra, kas ietver lidostu “Rīga” kā centrālo gaisa satiksmes centru reģionā.  6.1.2.SAM plānotās darbības paredz ieguldījumus lidostas attīstībai nepieciešamajā infrastruktūrā, lai vienlaikus tiktu sekmēta klimata un energoefektivitātes politikas mērķu sasniegšana. Plānotās darbības ir saistītas ar lidostas saimnieciskās darbības veikšanu un ir vērstas uz lidostas saimnieciskās darbības negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu un infrastruktūras energoefektivitātes paaugstināšanu.  **6.1.2.SAM pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros īstenošanā esošais projekts**  6.1.2.SAM pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros, valsts akciju sabiedrība “Starptautiskā lidosta “Rīga”” un Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (turpmāk – CFLA) kā ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda sadarbības iestāde 2016.gada 27.decembrī noslēdza līgumu par Projekta īstenošanu, kura īstenošanas termiņš ir 2022.gada 26.decembris.  Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 23 049 010 *euro*, tai skaitā KF finansējums – 11 484 765 *euro* un privātais finansējums – 11 564 245 *euro.*  Projektāplānotās darbības paredz ieguldījumus lidostas attīstībai nepieciešamajā infrastruktūrā, lai vienlaikus tiktu sekmēta klimata un energoefektivitātes politikas mērķu sasniegšana, atbilstoši pieaugošajiem apgrozījuma apjomiem. Plānotās darbības ir saistītas ar lidostas saimnieciskās darbības veikšanu un ir vērstas uz lidostas saimnieciskās darbības negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu un infrastruktūras energoefektivitātes paaugstināšanu. 6.1.2.SAM ir iekļauts Energoefektivitātes politikas alternatīvo pasākumu plānā enerģijas gala patēriņa ietaupījuma mērķa 2014.–2020.gadam sasniegšanai (apstiprināts ar MK 2017.gada 24.maija rīkojumu Nr.257).  Projekta ietvaros plānots īstenot arī tādas darbības, kuras saistītas ar lidostas drošības un aviācijas glābšanas funkciju īstenošanu, kas kvalificējamas kā darbības, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu, nodrošinot civilās aviācijas drošības pasākumu uzlabošanu.  ***Projektā plānotās darbības, kuras saistītas ar lidostas saimnieciskās darbības veikšanu***  Ieguldījumi otrās ātrās nobrauktuves izbūvē ļaus samazināt gaisa kuģu dzinēju radīto CO2 emisiju apjomu, enerģijas patēriņu un trokšņa piesārņojumu, jo, gaisa kuģiem pārvietojoties par perona manevrēšanas ceļiem, gaisā nonāk dažādas piesārņojošas vielas. Emisiju aprēķini rāda, ka gaisa kuģu manevrēšanas pa zemi cikls rada visaugstāko piesārņojošo vielu emisiju apjomu (sevišķi izteikti CO2, ogļūdeņražu un cieto daļiņu emisijas). 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. Ieguldījumi publiskās daļas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas un ielu rekonstrukcijā samazinās piesārņojošo vielu emisijas no lietus ūdeņiem lidostas teritorijā.  Savukārt peronu manevrēšanas ceļu aprīkošana ar ass gaismām nodrošinās lidlauka turpmāku uzlabošanu atbilstoši CAT II standartiem, tostarp nodrošinās gaisa kuģu, kas tiks apkalpoti pie zemākās redzamības laika apstākļiem, kustības drošību. Ass līnijas gaismas sistēmu ierīkošana nodrošinās, ka ierobežotas redzamības laika apstākļos gaisa kuģi varēs efektīvāk atbrīvot skrejceļu, tādejādi samazinot manevrēšanas distanci un laiku, kas, savukārt, sekmēs gaisa kuģu radīto CO2 emisiju un enerģijas patēriņu samazinājumu.  Vienlaikus tiks veikti ieguldījumi lidostas tehnisko dienestu ēku rekonstrukcijā un lidostas teritorijā izvietotos prožektorus ar gāzizlādes spuldzēm tiks nomainīti ar analogiem LED tipa gaismekļiem. LED gaismekļu priekšrocībā ir to energoefektivitātē un iespēja tos vadīt no esošās ēku vadības sistēmas. Lidlauka apgaismojuma vadīšana no ēku vadības sistēmas nodrošinātu apgaismojuma izmantošanu minimāli nepieciešamā līmenī gaisa kuģu stāvvietās, kur nenotiek gaisa kuģu apkalpošana, kā rezultātā tiks būtiski samazināts apgaismojumam nepieciešamais energoresursu daudzums.  ***Projektā plānotās darbības, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu, nodrošinot civilās aviācijas drošības pasākumu uzlabošanu***  Šobrīd neatliekamās medicīniskās palīdzības un aviācijas glābšanas un meklēšanas helikopteri veic nosēšanos uz skrejceļa, tādejādi aizņemot skrejceļu un liekot Rīgas termināla navigācijas zonā esošajiem gaisa kuģiem gaidīt nosēšanos, kā arī uz perona esošajiem gaisa kuģiem gaidīt, kamēr skrejceļš tiek atbrīvots. Šādos apstākļos tiek apgrūtināti aeronavigācijas apstākļi, kas negatīvi var ietekmēt gaisa satiksmes drošību. Attiecīgi helikopteru nosēšanās laukuma izbūve uzlabos drošības pasākumus lidostā un būs iespējams samazināt gaisā esošo un pirms pacelšanās esošo gaisa kuģu gaidīšanas laiku, kā arī netraucējot to kustībai.  Ņemot vērā, ka būtiski ir veikt regulārus ieguldījumus drošības pasākumu stiprināšanā, ko nosaka normatīvie akti, regulas un rekomendācijas, nepieciešams nodrošināt 3. standarta EDS iegādi. Sprāgstvielu atklāšanas sistēmas iekārtas (EDS)  ir iekārtas, kas spēj atklāt un ar trauksmes signālu norādīt uz bagāžā vai citos sūtījumos esošu sprādzienbīstamu materiālu noteiktu vai lielāku atsevišķu daudzumu. Pie esošā pasažieru apjoma lidostai ir nepieciešamas 3.standarta EDS iekārtas. Komisijas 2015.gada 5.novembra Īstenošanas Regulas 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, 12.4.2.punkts noteic, ka lidostās EDS 3.standarta iekārtām jābūt vēlākais līdz 2020.gada 1.septembrim, izņemot gadījumus, kad, piemērojot 12.4.2.3. punktu, pilnvarotā iestāde atļauj ieviest šo prasību vēlākais līdz 2022. gada 1. septembrim.  6.1.2.SAM pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros ieguldījumi tiek veikti starptautiskajā lidostā „Rīga”.  Lai nodrošinātu darbības programmā noteiktā 6.1.2.SAM sasniegšanu, pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros MK noteikumu projekts paredz šādus rādītājus:  1) iznākuma rādītājs - Izbūvēta peronu manevrēšanas ceļa otrā ātrā nobrauktuve – 12 090 m2;  2) iznākuma rādītājs - Modernizēto peronu manevrēšanas ceļu kopējais garums – 11 330 m;  3) rezultāta rādītājs – Ielidojošo reisu ar kursu RWY18 gaisa kuģu dzinēju radītais vidējais CO2 apjoms manevrēšanas laikā (taxi-in) no 211 kg (2012.gadā) uz 179 kg (2023.gadā);  4) rezultāta rādītājs – Notekūdeņu ķīmiskā skābekļa patēriņa vērtība no 168 mg/l (2012.gadā) uz <125 mg/l (2023.gadā).  Īstenojot projektu, VAS “Starptautiskā lidosta „Rīga”” uzkrāj datus un nepieciešamības gadījumā sniedz informāciju izvērtēšanas vajadzībām par kopējo gaisa kuģu un pasažieru skaitu pirms un pēc projekta realizācijas reisiem ar kursu RWY18.  Pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros VAS “Starptautiskā lidosta „Rīga”” pieejamais finansējuma apjoms ir 13 511 489 *euro*, tajā skaitā KF finansējuma apjoms ir 11 484 765 *euro* un privātais finansējums, par kuru nav saņemts valsts atbalsts, ir 2 026 724 *euro*. Nacionālo līdzfinansējumu nodrošina projekta iesniedzējs. Maksimālais attiecināmais KF finansējuma apmērs ir 85 procenti no projektam plānotā attiecināmā finansējuma darbībām, kuras saistītas ar valsts varas īstenošanu, un 25 procenti – darbībām, kuras saistītas ar lidostas saimnieciskās darbības veikšanu.  Saskaņā ar Komisijas paziņojuma – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (2014/C 99/03) (turpmāk – pamatnostādnes) 25.punkta 9) apakšpunktu un 88.zemsvītras atsauci, nosakot lidostas lielumu, tiesības pretendēt uz komercdarbības atbalstu un piemērojamo atbalsta procentu nosaka, ņemot vērā ienākošo un izejošo pasažieru plūsmu divos pēdējos finanšu gados pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots Eiropas Komisijai.  Starptautiskā lidosta „Rīga” 2014.gadā apkalpojusi 4 813 959 pasažieru, savukārt 2015.gadā apkalpoti 5 162 149 miljoni pasažieru. Līdz ar to vidējā ikgadējā pasažieru plūsma 2014.–2015.gados lidostai bija 4 988 054. Līdz ar to atbilstoši pamatnostādņu 89.punkta d) apakšpunktā un 101.punktā noteiktajam, lidostai, kuras pasažieru plūsma ir starp 3 un 5 miljoniem pasažieru, publiskais atbalsts ir pieļaujams un maksimālā atbalsta intensitāte šādai lidostai darbībām, kuras saistītas ar lidostas saimnieciskās darbības veikšanu un kuras kvalificējams kā komercdarbības atbalsts, nedrīkst pārsniegt 25 procentus no plānotajiem saimnieciska rakstura ieguldījumiem.  Saskaņā ar pamatnostādņu 89.punkta e) apakšpunktu, komercdarbības atbalstu nepiešķir lidostām, kuru vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots vai faktiski piešķirts vai izmaksāts (nepaziņota atbalsta gadījumā) pārsniedz piecus miljonus pasažieru.  Savukārt pamatnostādņu 35.punkts noteic, ka Eiropas Savienības Tiesa ir lēmusi, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciska rakstura darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policijas darbības, muita un darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kā arī ieguldījums tādā infrastruktūrā un aprīkojumā, kas nepieciešams minēto darbību veikšanai, netiek uzskatītas par saimniecisko darbību.  Savukārt pamatnostādņu 37.punkts noteic, ka darbību, kurām nav saimniecisks raksturs, finansēšana no publiskajiem resursiem nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp lidostām.  Atbilstoši likuma “Par aviāciju” 27.panta piektajai daļai MK nosaka civilās aviācijas lidlaukus, kuros civilās aviācijas drošības uzturēšanas pasākumi tiek finansēti no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem, nosaka Ministru kabinets. Savukārt, lai lidosta pretendētu uz citu publisko finansējumu, darbībām, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu, nepieciešams saņemt saskaņojumu no atbildīgās nozares ministrijas, t.i., Satiksmes ministrijas.  Projekta ietvaros atbalstāmas darbības ir vides un drošības pasākumu uzlabošana starptautiskajā lidostā “Rīga” – manevrēšanas ceļu tīkla uzlabošana un aprīkošana ar ass gaismām, lietus ūdens kanalizācijas sistēmas rekonstrukcija, kā arī energoefektīvākas tehnikas, iekārtu un aprīkojuma iegāde, apgaismojuma infrastruktūras modernizācija, kas atbilst Komisijas 2014.gada 7.marta Īstenošanas Regulai Nr.215/2014, ar kuru paredz noteikumus, kā īstenot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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, attiecībā uz metodoloģiju klimata pārmaiņu mērķu sasniegšanas atbalstam, starpposma mērķu un galamērķu noteikšanu darbības rezultātu satvarā un intervences kategoriju nomenklatūru Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (turpmāk – Regula Nr.215/2014) noteiktajai intervences kategorijai “Transporta infrastruktūra” – 037: Lidostas (TEN-T) un intervences kategorijai “Vides infrastruktūra”, 022: Notekūdeņu attīrīšana; 13: Publiskās infrastruktūras atjaunošana energoefektivitātes uzlabošanai, projektu demonstrēšana un atbalsta pasākumi.  Intervences kategorijas kodam 037 atbilst MK noteikumos Nr.510 plānotās atbalstāmās darbības drošības pasākumu uzlabošanā, manevrēšanas ceļu tīkla uzlabošana un aprīkošana ar ass gaismām.  ***6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros plānotais projekts***  6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas CAA veikts bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtu iegādi un izveidos gaisa telpas drošības uzlabošanas informācijas sistēmu, lai gaisa telpas izmantošana starptautiskās lidostas „Rīga” gaisa satiksmes vadības zonā un gaisa telpā citur Latvijā būtu droša un pieņemtie lēmumi gaisa satiksmes pārvaldības uzraudzības jomā Latvijas gaisa telpā būtu balstīti uz faktisko informāciju par gaisa telpas izmantotāju ieradumiem.  6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros kā atbalstāmās darbības tiek noteiktas:   * bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtu iegāde, uzstādīšana un konfigurēšana, tostarp nepieciešamās dokumentācijas izstrāde; * gaisa telpas drošības uzlabošanas sistēmas izveide un ieviešana, tai skaitā nepieciešamās dokumentācijas izstrāde.   Pēdējo gadu laikā ir palielinājies atgadījumu skaits, kuros iesaistīti bezpilota gaisa kuģi, 2019.gadā, tāpat kā 2018.gadā fiksēti trīs atgadījumi komercaviācijā. Vienlaikus palielinās atgadījumu skaits, kad bezpilota gaisa kuģi tiek vadīti bīstami tuvu pārējiem gaisa kuģiem, līdz ar to radot draudus lidojumu drošumam. Lidojumu drošums ir tas, ko tieši var ietekmēt bezpilotu gaisa kuģu skaita palielināšanās. Lai to veiksmīgi koordinētu un nesamazinātu kopējo aviācijas drošumu, nepieciešams izstrādāt uz ieviest sistēmu, kas reģistrē bezpilota gaisa kuģus, sistēmu, kurā veic tiešsaistes tālvadības pilotu pārbaudes, kā arī nodrošina efektīvu datu apmaiņu starp sistēmas lietotājiem un bezpilotu gaisa kuģu pilotiem.  Ņemot vērā, ka bezpilota gaisa kuģu nozare ir viena no tām aviācijas apakšnozarēm, kurām ir paredzama strauja attīstība, valsts pārvaldei ir jāspēj nodrošināt mūsdienu prasībām atbilstoši pakalpojumi.  2012.gada 20.decembrī Saeimas apstiprinātajā “Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020.gadam”, analizējot uzņēmējdarbības vidi, ir konstatēts, ka nepieciešamas investīcijas uzņēmējdarbībai nacionāli un starptautiski svarīgā transporta infrastruktūrā, lai ne tikai izmantotu valsts izdevīgo stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem. Bezpilota gaisa kuģu nozare ir visstraujāk augošā aviācijas nozare, kuras attīstībai nepieciešams veikt ieguldījumus, lai nodrošinātu nozares izaugsmi un vienlaikus nesamazinātu drošuma līmeni aviācijā. Bezpilota gaisa kuģu sistēmu (*Unmanned Aircraft Systems, turpmāk – UAS*) operācijas ietekmē daudzas jomas, tostarp atpūtu un uzņēmējdarbību un turpmākajos gados UAS aktivitātes un operatoru skaits turpinās pieaugt. Bezpilota gaisa kuģi, kas sākotnēji tika izstrādāti militāram lietojumam, tagad tiek izmantoti dažādām darbībām — no fotografēšanas un filmēšanas līdz glābšanas darbiem, cauruļvadu pārbaudēm un kultūraugu apsmidzināšanai.  Eiropas Parlaments un Padome 2018.gada 4.jūlijā pieņēma Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (turpmāk – Regula (ES) 2018/1139), ierosinot jaunu tiesisko regulējumu, tostarp bezpilota gaisa kuģiem ar ekspluatācijas masu, kas nepārsniedz 150 kg. Līdz ar jaunu deleģēto un īstenošanas aktu stāšanos spēkā, UAS operācijas tiks būtiski ietekmētas. UAS operācijas ir jāreglamentē, pamatojoties uz darbības būtību un risku.  Eiropas Komisija uzsver, ka līdz 2050.gadam bezpilota gaisa kuģu nozare radīs vairāk nekā 150 000 jaunu darbvietu. Aplēses liecina, ka pēc 10 gadiem bezpilota gaisa kuģu aviācijas nozare varētu veidot 10 procentus no kopējā ES aviācijas tirgus (apmēram 15 miljardus euro gadā) (*avots: European Drones Outlook Study, SEESAR, 2016*). Kā uzsver pētnieki, turpmāk bezpilota gaisa kuģu attīstība visstraujāk notiks lauksaimniecībā, enerģētikas sektorā, sabiedrības drošībā, e-komercijā, transporta sektorā, nekustamo īpašumu sektorā, telekomunikācijās u.c. Līdz ar to valstīm ir jābūt gatavām no savas puses nodrošināt atbilstošu infrastruktūru un pakalpojumus uzņēmējdarbības kopējai attīstībai valstī, uz ko arī vērsts 6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros plānotais CAA projekts.  Valsts uzdevums ir nodrošināt atbilstošu infrastruktūru, uzņēmējiem un iedzīvotājiem ērtu informāciju tehnoloģiju platformu, kas palīdzētu bezpilota gaisa kuģus reģistrēt, saņemt atļauju tā lidojumam u.c., vienlaikus nesamazinot kopējo drošības līmeni Latvijas aviācijā. Tādā veidā tiktu radīta labvēlīga vide šādai uzņēmējdarbības attīstībai, kas ir viena no straujāk augošajām nozarēm pasaulē.  Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 un Komisijas Īstenošanas 2019.gada 24.maija Regulu Nr. 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām, no 2020.gada 1.jūlija dalībvalstīm ir jāievieš bezpilota gaisa kuģu reģistrs. Vienlaikus nepieciešams nodrošināt tiešsaistes sistēmu, kas paredzēta tālvadības pilotu pārbaužu veikšanai un datu apmaiņai ar citām valsts iestāžu lietošanā esošām informācijas tehnoloģijās balstītām sistēmām (Sodu reģistrs u.c.).  6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros plāno šādas tiešās attiecināmās izmaksas: bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtu iegādes, uzstādīšanas un konfigurēšanas izmaksas, projekta ieviešanas dokumentācijas izstrādes izmaksas, tai skaitā autoruzraudzības izmaksas, biznesa procesu un biznesa specifikāciju izstrādes izmaksas, tai skaitā ietekmes izvērtējuma, koncepcijas izstrādes izmaksas, informācijas sistēmas izstrādes vai iegādes iepirkuma tehniskās specifikācijas izstrādes izmaksas, tehniskās infrastruktūras un ražotāja sērijveida programmatūras iegādes tehniskās specifikācijas izstrādes izmaksas, ja attiecināms, informācijas sistēmas izstrādes vai iegādes izmaksas, informācijas sistēmas programmatūras izstrādes vai iegādes izmaksas, sērijveida programmatūras iegādes izmaksas, tai skaitā licenču atjauninājumu izmaksas licenču darbības periodā, kas nepārsniedz projekta īstenošanas termiņu, programmatūras uzstādīšanas un konfigurēšanas izmaksas, izmaksas, kas saistītas ar datu apmaiņas saskarnes izveidi ar ārējām sistēmām, ietverot informācijas sistēmas un Valsts informācijas sistēmu savietotāja sadarbspējas nodrošināšanas izmaksas un izmaksas sadarbspējas nodrošināšanai ar pašvaldību informācijas sistēmām, administratoru un informācijas sistēmas lietotāju apmācību izmaksas, administratoru un informācijas sistēmas lietotāja atbalsta materiālu, tai skaitā rokasgrāmatu izstrādes izmaksas, publicitātes pasākumu izmaksas sabiedrības informēšanas, izglītošanas un iesaistes aktivitātēm.  Biznesa procesu un biznesa specifikāciju izstrāde ietvers ietekmes izvērtēšanu pirms informācijas sistēmas izstrādes, lai nodrošinātu uz pierādījumiem balstītu politikas veidošanu Latvijā un drošu bezpilotu gaisa kuģu integrēšanu Latvijas gaisa telpā, tādējādi tiks izvērtēti vairums aspektu, kas saistīti ar gaisa telpas drošības uzlabošanas sistēmas izveidi un ieviešanu.  Lai nodrošinātu bezpilota gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu lietotāju precīzu reģistrāciju, CAA projekta ietvaros tiks izveidota informācijas sistēma, kurā tiks iekļautas bezpilotu gaisa kuģu un to lietotāju reģistrācijas, tālvadības pilotu pārbaužu un datu apmaiņas sistēmas.  Tiks nodrošināta datu pieejamība un elektronisko pakalpojumu pieteikšana aviācijas nozarē, izmantojot tīmekļa vietnes www.latvija.lv autentifikāciju, izveidojot nepieciešamās saskarnes ar citām valsts pārvaldes institūcijām ar tām nepieciešamo informāciju. CAA izveidotā sistēma nākotnē palīdzēs Latvijā ieviest digitālu sistēmu pakalpojumu un procedūru kopumu (turpmāk – U-Space konceptu), kas sākotnēji ir balstīts uz bezpilota gaisa kuģu lidojumiem ļoti zemā un zemā līmenī, ar laiku attīstot U-Space konceptu arī citās gaisa telpas klasēs. U-Space koncepts nodrošinās jaunu pakalpojumu pieejamību un savietojamību, tā ieviešana Latvijā veicinās arī kopējo aviācijas nozares attīstību Latvijā, veicinot drošus un efektīvus lidojumus Latvijas teritorijā.  Līdz ar to CAA projekta ietvaros nepieciešams veikt darbības, kas paredz U-Space koncepta izstrādi, tādējādi izvērtējot visus aspektus, kas saistīti ar U-Space koncepta ieviešanu Latvijā. Šādas aktivitātes ietver arī ietekmes izvērtēšanu pirms informācijas sistēmas izstrādes, lai nodrošinātu uz pierādījumiem balstītas politikas veidošanu Latvijā.  Vienlaikus nepieciešams nodrošināt pietiekamu infrastruktūru bezpilota gaisa kuģu signālu uztveršanai. Lai gaisa telpas izmantošana starptautiskās lidostas “Rīga” gaisa satiksmes vadības zonā un gaisa telpā citur Latvijā būtu pieņemami droša un CAA kompetencē pieņemtie lēmumi gaisa satiksmes pārvaldības uzraudzības jomā Latvijas gaisa telpā būtu balstīti uz faktisko informāciju par gaisa telpas izmantotāju ieradumiem, tiks veikta bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtu iegāde, uzstādīšana un konfigurācija. Iekārtu iegāde uzlabos CAA spēju pieņemt lēmumus par gaisa telpas izmantošanas nosacījumiem un nepieciešamajiem riska mazināšanas pasākumiem.  6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros ieguldījumus plānots veikt Latvijas gaisa satiksmes vadības zonā.  MK noteikumu projektā paredzēts, ka 6.1.2.SAM otro projektu iesniegumu atlases kārtu īsteno ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā. Projekta iesniedzējs un pēc projekta apstiprināšanas arī finansējuma saņēmējs ir CAA.  Lai nodrošinātu darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība” noteiktā 6.1.2.SAM mērķa sasniegšanu, MK noteikumu projekts paredz noteikt šādu 6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas rādītāju – iegādātas bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtas un izveidota gaisa telpas drošības uzlabošanas informācijas sistēma – viens komplekts.  Īstenojot projektu, CAA ir jānodrošina datu uzkrāšana par autorizēto lidojumu skaita ar bezpilota gaisa kuģiem pieaugumu Latvijas gaisa satiksmes vadības zonā pirms projekta īstenošanas un piecus gadus pēc projekta īstenošanas un nepieciešamības gadījumā jāsniedz informācija izvērtēšanas vajadzībām.  6.1.2.SAM otrās kārtas ietvaros indikatīvais nepieciešamais finansējums ir 2021.gadā – 525 058 *euro*, 2022.gadā – 808 427 *euro* un 2023.gadā – 431 221 *euro*.  6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros kā atbalstāmās darbības ir bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtu iegāde, uzstādīšana un konfigurēšana, tai skaitā nepieciešamās dokumentācijas izstrāde; gaisa telpas drošības uzlabošanas informācijas sistēmas izveide un ieviešana, tai skaitā nepieciešamās dokumentācijas izstrāde, kas atbilst Regulas Nr.215/2014 noteiktajai intervences kategorijai “ Transporta infrastruktūra” – 037: Lidostas (TEN-T).  Lai nodrošinātu 6.1.2.SAM un plānoto rādītāju sasniegšanu, vairākām izmaksu pozīcijām tiek noteikti procentuālie ierobežojumi no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām.  MK noteikumu projekts paredz iespēju projekta finansēšanai saņemt avansu, atbilstoši normatīvajam aktam par valsts budžeta līdzekļu plānošanu ES struktūrfondu un KF projektu īstenošanai un maksājumu veikšanu.  2014.–2020.gada plānošanas periodā sadarbības iestāde, veicot avansa un starpposma maksājumus, ievēro nosacījumu, ka avansa maksājuma kopsumma nepārsniedz 90 procentus no projektam piešķirtā KF finansējuma un projektā ir noslēgts pakalpojumu, preču piegādes vai būvdarbu līgums. 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.  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:   1. pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros projekta izmaksas ir attiecināmas finansēšanai no KF līdzfinansējuma, ja tās atbilst ietvertajām izmaksu pozīcijām un to ierobežojumiem, turklāt tās ir radušās ne agrāk kā 2014.gada 1.janvārī, ja plānotās darbības ir saistītas ar valsts varas īstenošanu, nodrošinot civilās aviācijas drošības pasākumu uzlabošanu. Komercdarbības atbalsta gadījumā uzņemties saistības un uzsākt darbus, kas saistīti ar ieguldījumiem lidostas infrastruktūrā drīkst tikai pēc projekta iesnieguma iesniegšanas CFLA. Turklāt, ja nepieciešams piesaistīt finansējumu tehniskā projekta vai citas dokumentācijas sagatavošanai vai priekšizpētes veikšanai, izdevumi tiek segti no privātiem līdzekļiem. 2. otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros projekta izmaksas ir attiecināmas finansēšanai no KF līdzfinansējuma, ja tās atbilst ietvertajām izmaksu pozīcijām un to ierobežojumiem, turklāt tās ir radušās ne agrāk kā 2020.gada 28.janvārī, kad MK sēdē (prot. Nr.56, 15.§) apstiprinātie “Grozījumi Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”” tika iesniegti oficiālai saskaņošanai Eiropas Komisijā.   MK noteikumu projektā ir noteikts pirmās un otrās atlases kārtas projektu īstenošanas maksimālais termiņš – 2023.gada 31.decembris.  MK noteikumu projektā CAA ir noteikts termiņš vienošanās noslēgšanai ar CFLA – 2021.gada 1.jūnijs.  MK noteikumu projektā noteikts, ka projektu iesniedzēji nodrošina sasniegto rezultātu uzturēšanu un nepieciešamos līdzekļus rezultātu uzturēšanai piecus gadus pēc projekta noslēguma maksājuma veikšanas. Projektos iegādāto un radīto vērtību saglabāšanu un uzturēšanu projekta iesniedzējs sedz pilnībā no privātiem līdzekļiem, neieguldot publiskos līdzekļus.  6.1.2.SAM otro projektu iesniegumu atlases kārtu organizē CFLA, kas izstrādā projektu iesniegumu atlases nolikumu. Projekta iesnieguma vērtēšanu veic CFLA un pēc projekta iesnieguma apstiprināšanas noslēdz vienošanos ar projekta iesniedzēju par projekta īstenošanu.  MK noteikumu projekts paredz, ka projektu iesniedzēji veic izmaksu un ieguvumu analīzi.  MK noteikumu projektā tiek noteikti gadījumi, kādos sadarbības iestādei ir tiesības vienpusēji atkāpties no noslēgtā līguma ar finansējuma saņēmēju par projekta īstenošanu.  Īstenojot horizontālo principu “Ilgtspējīga attīstība”, 6.1.2.SAM ietvaros piemēro specifisko atbilstības un kvalitātes kritēriju. Specifiskā atbalsta ietvaros ir atbalstāma vides prasību integrācija būvdarbu iepirkumos (zaļais publiskais iepirkums). Pirmās atlases kārtas ietvaros zaļais publiskais iepirkums ir atbalstāms tikai būvdarbu iepirkumos.  Ņemot vērā, ka 6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros ir paredzēts sniegt finansējumu CAA un atbalsta mērķis ir Latvijas gaisa telpas drošības uzlabošanas bezpilota gaisa kuģu reģistrācijas informācijas sistēmas izveide un pilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtas iegāde, kas ietilpst CAA valsts pārvaldes funkciju ietvarā, komercdarbības atbalsts otrās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros nav konstatējums. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija, valsts akciju sabiedrība “Starptautiskā lidosta “Rīga””, valsts aģentūra “Civilās aviācijas aģentūra”. |
| 4. | Cita informācija | Satiksmes ministrijas 6.1.2.SAM otrās projektu iesniegumu atlases kārtas projektu iesniegumu vērtēšanas [kritēriji](https://komitejas.esfondi.lv/Lists/dkartiba/DispForm.aspx?ID=364&Source=https%3A%2F%2Fkomitejas%2Eesfondi%2Elv%2FSitePages%2F6%2Easpx&ContentTypeId=0x0100782499B3A35971418D11E4830B7B3BA3&InitialTabId=Ribbon%2EListForm%2EDisplay&VisibilityContext=WSSTabPersistence) 2020.gada 25.maijā ir saskaņoti ES struktūrfondu un KF 2014.–2020.gada plānošanas perioda apakškomitejā un tiek virzīti tālākai apstiprināšanai Uzraudzības komitejā. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Satiksmes ministrija, Centrālā finanšu un līgumu aģentūra, valsts akciju sabiedrība “Starptautiskā lidosta „Rīga”” un valsts aģentūra “Civilās aviācijas aģentūra”. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | MK noteikumu projekts neparedz ietekmi uz administratīvo slogu un tautsaimniecību. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | | | |
| Rādītāji | 2020.gads | | Turpmākie trīs gadi (*euro*) | | | | |
| 2021.g. | | 2022.g. | | 2023.g. |
| 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 2021.gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022.gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022.gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi | 0 | 0 | 446 299 | 0 | 687 163 | 0 | 366 538 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 446 299 | 0 | 687 163 | 0 | 366 538 |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi | 0 | 0 | 446 299 | 0 | 687 163 | 0 | 366 538 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 446 299 | 0 | 687 163 | 0 | 366 538 |
| 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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 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) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) | Otrajā projektu iesniegumu atlases kārtā pieejamais kopējais attiecināmais finansējums ir 1 764 706 *euro*, tai skaitā KF finansējums – 1 500 000 *euro* un privātais finansējums – 264 706 *euro*.  Plānotais KF finansējums: 2021.gadā – 446 299 *euro*, 2022.gadā – 687 163 *euro*, 2023.gadā – 366 538 *euro*,  Plānotais privātais līdzfinansējums no projekta iesniedzēja: 2021.gadā – 78 758,68 *euro*, 2022.gadā – 121 264,11 *euro*, 2023.gadā – 64 683,21 *euro*.  Finansējuma sadalījums pa gadiem norādīts indikatīvi un var tikt precizēts. | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Projekts neietekmē amata vietu skaita izmaiņas. | | | | | | |
| 8. Cita informācija | Projekta īstenošanai nepieciešamie valsts budžeta līdzekļi normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiks pieprasīti no 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”. | | | | | | |

|  |  |
| --- | --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** | |
| Saistītie tiesību aktu projekti | Ar MK noteikumu projekta stāšanos spēkā atzīt par spēku zaudējušiem Ministru kabineta 2016.gada 2.augusta noteikumus Nr.510 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.2. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanas noteikumi” (Latvijas Vēstnesis, 2016, 152.nr.). |
| 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 Regula (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). * Komisijas paziņojuma – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (2014/C 99/03). * Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2019/947 (2019. gada 24. maijs) par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām (turpmāk – Komisijas Īstenošanas Regula 2019/947). |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | MK noteikumu projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | * Pamatnostādņu 25.punkta 9) apakšpunkta; 36.punkta; 89.punkta d) apakšpunkta; 99.punkta, 101.punkta prasības atbilst MK noteikumu projekta 7.punktam, 8.punktam, 9.1.apakšpunktam. * Pamatnostādņu 35. un 36.punkta prasības atbilst MK noteikumu projekta 8.1.apakšpunktam, 14.1. apakšpunktam, 16.,18.,19.,20.,23.-25.punktam. * Pamatnostādņu 97.punkta prasības atbilst MK noteikumu projekta 18.-24.punktam. * Pamatnostādņu 159.punkta prasības atbilst MK noteikumu projekta 32.11.apakšpunktam. * Pamatnostādņu 162.punkta prasības atbilst MK noteikumu projekta 32.13.apakšpunktam. * Pamatnostādņu 164.punkta prasības atbilst MK noteikumu projekta 32.14.apakšpunktam.   Stingrākas prasības MK noteikumu projektā netiek paredzētas. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **1.tabula. Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | 1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 17.decembra Regula 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. 2. Komisijas 2014.gada 17.jūnija Regula (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108.pantu. | | |
| 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 regulas Nr.1303/2013 XII pielikuma 2.2.apakšpunkts. | MK noteikumu projekta 32.9.apakšpunkts | Vienība tiek ieviesta pilnībā. | Netiek paredzētas stingrākas prasības. |
| Komisijas regulas Nr. 651/2014 2.panta 18.punkts | MK noteikumu projekta 11.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, ir iesniegts Eiropas Komisijā 2016.gada 28.augustā. | |
| 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 | Atbilstoši MK 2009.gada 25.augusta noteikumiem Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai tika sniegta iespēja rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes posmā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Paziņojums par sabiedrības līdzdalības iespējām noteikumu projekta izstrādes posmā 2020.gada 25.maijā tika ievietots Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē <https://www.sam.gov.lv/lv/izstrade-esosie-attistibas-planosanas-dokumenti-un-tiesibu-akti> un MK tīmekļa vietnē [www.mk.gov.lv](http://www.mk.gov.lv) |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Iebildumi vai priekšlikumi netika saņemti. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija, Centrālā finanšu un līgumu aģentūra. |
| 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. |

Iesniedzējs:

satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I. Stepanova

Muižniece, 67028006

[laura.muizniece@sam.gov.lv](mailto:laura.muizniece@sam.gov.lv)