**Likumprojekta „Grozījumi Likumā par ostām”**

**sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Likumprojektā “Grozījumi Likumā par ostām” (turpmāk - Likumprojekts) paredzēts, ka Ministru kabinets izveido kapitālsabiedrību ostas pārvaldes funkciju veikšanai Rīgas ostā un Ventspils ostā. Tādējādi paredzēts modelis, ka katras ostas pārvaldīšanai tiek izveidota kapitālsabiedrība. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 82.punkts, kas paredz apņemšanos lielo ostu darbībā piemērot OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināt efektīvāku resursu izmantošanu; izvērtēt un reformēt lielo ostu pārvaldības modeli, kā prioritāro risinājumu paredzot to pārveidošanu par valsts kapitālsabiedrībām.  Likuma par ostām pārejas noteikumu 14.punkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Likuma par ostām pārejas noteikumu 14.punktā noteikts uzdevums Ministru kabinetam izvērtēt Latvijas ostu pārvaldības modeļa atbilstību starptautiskajiem labas pārvaldības principiem un līdz 2020. gada 1. jūlijam iesniegt Saeimā likumprojektu par Latvijas ostu pārvaldības modeļa maiņu.  Izpildot Likuma par ostām pārejas noteikumu 14.punktā doto uzdevumu, Satiksmes ministrijas uzdevumā zvērinātu advokātu birojs “Kronbergs Čukste LEVIN” sagatavoja atzinumu par Latvijas lielo ostu pārvalžu iespējamo pārveidošanu par valsts kapitālsabiedrībām, tostarp , izvērtēja arī citu valstu praksi ostu pārvaldībā (turpmāk – Atzinums par ostu modeli). Atzinums par ostu modeli ir pieejams Pārresoru koordinācijas centra tīmekļvietnē ( *http://petijumi.mk.gov.lv/node/3351 )* un Satiksmes ministrijas tīmekļvietnē (https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/content/p%C4%93t%C4%ABjumi/ atzinums-par-ostu-parvaldibas-modela-mainu\_09072020.pdf).  Ostu pārvaldības modeļa nomaiņas uz kapitālsabiedrībām galvenā priekšrocība ir precīzais regulējums. Normatīvie akti, kas regulē kapitālsabiedrību darbību Latvijā atbilst Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (turpmāk – OECD) standartiem, kā arī ir skaidri un saprotami arī starptautiskā līmenī.  Ostu pārvaldēm kā atvasināto publisko tiesību juridiskajām personām iespējams pildīt tikai funkcijas, kas minētas Likumā par ostām un nav pretējas likuma mērķim. Kapitālsabiedrībai ir lielākas iespējas jaunu klientu piesaistīšanā, kopuzņēmumu dibināšanā un ostu darbības attīstīšanā.  Atzinumā par ostu modeli, definējot problēmas esošajā ostu pārvaldības modelī, secināts, ka liela daļa principu no OECD korporatīvās pārvaldības vadlīnijām jau tiek piemēroti Latvijas ostu pārvaldībā, kā arī vairākas normas, kas saistītas ar lēmumu pieņemšanas kārtību un kompetencēm, informācijas atklātību, komunikāciju ar ostas klientiem un sabiedrību, vienlīdzīgu un nediskriminējošu noteikumu piemērošanu, jau iestrādātas ostu nolikumos.  Tomēr secināts, ka būtisks aspekts, kurš nav ietverts ostu pārvaldībā, bet ir viens no svarīgākajiem valsts kapitālsabiedrību pārvaldībā, ir politiskās neatkarības nodrošināšana. Tas attiecas uz attiecībām starp kapitālsabiedrību un akcionāru, īpašumtiesībām, pārraudzības nodrošināšanu, neatkarības nodrošināšanu, skaidru vadības, valdes un padomes locekļu atlases procesu, kvalifikāciju un atlīdzību. Līdzšinējā ostu pārvaldības modelī gan valsts, gan pašvaldība ir tieši iesaistītas lēmumu pieņemšanā, jo tās deleģē pārstāvjus valdē un valde ir augtākā lēmējinstitūcija.  Likumprojekta mērķis ir ieviest valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus ostu pārvaldībā atbilstoši regulējumam, kas izriet no Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma. Šis likums un ar to saistītie normatīvie akti izstrādāti ievērojot Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) vadlīnijas valsts kapitālsabiedrību pārvaldībā. Būtiski ieguvumi no šādas pārmaiņas ir Atzinumā par ostu modeli norādītas attiecības starp kapitālsabiedrību un akcionāru, īpašumtiesībām, pārraudzības nodrošināšanu, neatkarības nodrošināšanu, skaidru vadības, valdes un padomes locekļu atlases procesu, kvalifikāciju un atlīdzību.  Kapitālsabiedrības izveides mērķis atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.panta pirmās daļas 3.punktā minētajam mērķim: pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.  Atzinumā par ostu modeli izvērtēti divi iespējamie modeļi: A variants. Veidot trīs atsevišķas valsts kapitālsabiedrības (ostu pārvalžu komercializācija), kuras pārņemtu attiecīgo ostu pārvalžu funkcijas un saistības. Kapitālsabiedrības veiktu gan publiskās, gan privātās funkcijas. Tām būtu tiesības iesaistīties komercdarbībā, ievērojot valsts kapitālsabiedrībām saistošos ierobežojumus iesaistei komercdarbībā.  B variants.  Veidot vienu valsts kapitālsabiedrību, kas pārņemtu ostas pārvalžu funkcijas un saistības. Kapitālsabiedrība veiktu gan publiskās, gan privātās funkcijas. Publisko funkciju uzraudzību veiktu vai nu Satiksmes ministrija vai neatkarīga iestāde (piemēram, VAS “Latvijas Jūras administrācija”). Kapitālsabiedrība veiktu gan publiskās, gan privātās funkcijas. Tai būtu tiesības iesaistīties komercdarbībā, ievērojot valsts kapitālsabiedrībām saistošos ierobežojumus iesaistei komercdarbībā.  Ņemot vērā ostu attīstību pasaulē, ostas vairs nenodarbojas tikai ar kravu pārkraušanu, bet arī veicina ražošanu, tirdzniecību un preču apmaiņu caur Latviju.  Atzinumā par ostu modeli norādīts, ka esošā ostu pārvaldības struktūra saskaņā ar to darbību regulējošajiem speciālajiem normatīvajiem aktiem būtiski atšķiras no valsts kapitālsabiedrību pārvaldības struktūras. Tomēr nav konstatēti būtiski šķēršļi, lai ostu pārvaldība varētu tikt īstenota valsts kapitālsabiedrību pārvaldības struktūras ietvaros.  Lai saņemtu Eiropas Komisijas apstiprinājumu ostu pārvaldīšanas funkciju nodošanai kapitālsabiedrībai, būtiski ir izvērtēt valsts atbalsta iespējamību atbilstoši Komercdarbības atbalsta kontroles likuma prasībām. Paralēli Likumprojekta virzībai uz Ministru kabinetu ir sagatavots un nosūtīts pirmspaziņojums Eiropas Komisijai ar izvērtējumu par kapitālsabiedrību izveidi, ieguldot to pamatkapitālā publiskos aktīvus. Pēc Eiropas Komisijas viedokļa saņemšanas Satiksmes ministrija veiks tālākās darbības, t.sk., likumprojektu nepieciešamības gadījumā papildinās/ precizēs ar nosacījumiem, kas izriet no komercdarbības atbalsta regulējuma.  Ņemot vērā valsts kapitālsabiedrību pārvaldības kārtību, lielākā daļa ostas pārvaldnieka funkciju visticamāk piekristu valsts kapitālsabiedrības valdei, kā arī valsts kapitālsabiedrības valdei piekristu virkne ostas pārvaldes valdes funkciju. Vienlaikus virkne būtisku funkciju piekristu valsts kapitālsabiedrības padomei vai dalībnieku /akcionāru sapulcei.  Raugoties no valsts kapitālsabiedrību pārvaldības struktūras juridiskā regulējuma viedokļa, nav būtisku atšķirību, vai ostu pārvaldību nodrošina viena kapitālsabiedrība, vai trīs kapitālsabiedrības, proti, konkrēta pārvaldības modeļa izvēles rezultātā varētu mainīties vien valdes locekļu skaits, kā arī pienākums izveidot padomi. Vienlaikus jāņem vērā, ka kapitālsabiedrības pārvaldīšana notiek vienoti, tādejādi strikta katras konkrētās ostas pārvaldības nodalīšana vienas kapitālsabiedrības ietvaros nav iespējama.  Izvēloties veidot vienu kapitālsabiedrību, kura pārvalda visas trīs lielās ostas, tā darbotos saskaņā ar vienu kopīgu vispārējo stratēģisko mērķi un vidēja termiņa darbības stratēģiju, kas gan neizslēdz iespēju vispārējā stratēģiskajā mērķī un vidēja termiņa darbības stratēģijā diferencēt pasākumus, kuri veicami attiecībā uz katras konkrētās ostas attīstību. Savukārt, ja katras ostas pārvaldību veiks atsevišķa kapitālsabiedrība, katras konkrētās ostas attīstības scenārijus būtu iespējams vēl vairāk nodalīt, jo katru ostu pārvaldošajai kapitālsabiedrībai būtu tās individuālais vispārējais stratēģiskais mērķis un vidēja termiņa darbības stratēģija.  Viens no būtiskākajiem faktoriem par labu vairāku kapitālsabiedrību izveidei ir tas, ka katra osta atrodas un darbojas konkrētas pašvaldības teritorijā un katrai pašvaldībai ir nozīmīga ietekme uz ostas darbību. Pašvaldību aktīvā iesaiste ostu pārvalžu darbībā ir nepieciešama un arī turpmāk tām svarīgi piedalīties lēmumu pieņemšanā un nodrošināt pašvaldības un pašvaldības teritorijā dzīvojošo iedzīvotāju un strādājošo uzņēmumu intereses. Tādēļ optimālāk ir veidot atsevišķas kapitālsabiedrības ar katru konkrēto pašvaldību.  Tomēr risinājums ar vienu kapitālsabiedrību nākotnē arī ir iespējams, tālāk attīstot ostu pārvaldību un optimizējot valsts resursu izmantošanu.  Ir veiktas konsultācijas ar Centrālo statistikas pārvaldi par to, vai veidojamās ostu kapitālsabiedrības būtu iekļaujamas vispārējās valdības sektorā atbilstoši Eiropas nacionālo un reģionālo kontu sistēmas Eiropas Savienībā metodoloģijai. Ņemot vērā to, ka līdzšinējās ostu pārvaldes pēc savas saimnieciskās darbības rakstura nav iekļautas vispārējā valdības sektorā un ņemot vērā to, ka nav plānotas nekādas tādas izmaiņas, kas liktu tās iekļaut vispārējā valdības sektorā, tās arī turpmāk finansēs savas izmaksas no saviem ieņēmumiem un no valdības puses nav plānota iejaukšanās kapitālsabiedrības darbā, padomes un valdes locekļus plānots iecelt atklātā konkursā, uzskatāms, ka arī turpmāk jaunās ostu kapitālsabiedrības atbilstu 11.sektoram Nacionālo kontu sistēmā. Konkrētu katras kapitālsabiedrības izvērtējumu varēs veikt tikai pēc tam, kad Likumprojekts būs stājies spēkā un tiks nodibinātas jaunās kapitālsabiedrības.  Ņemot vērā Atzinumā par ostu modeli veikto izvērtējumu, Satiksmes ministrija ir sagatavojusi Likumprojektu, paredzot tajā šādus būtiskākos grozījumus:  1. Likumprojektā paredzēts, ka ostas pārvaldes funkciju veikšanai Rīgas ostā un Ventspils ostā izveido kapitālsabiedrību. Tādējādi paredzēts modelis, ka katras ostas pārvaldīšanai tiek izveidota kapitālsabiedrība. Likumprojektā ietverta norma, ka kapitālsabiedrības akciju turētāja no valsts puses ir Satiksmes ministrija, Finanšu ministrija, Ekonomikas ministrija un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Minētās kapitālsabiedrības kapitāla daļas (akcijas) nav atsavināmas vai ieķīlājamas. Valstij piederošās akcijas paredzēts nodot turējumā šādās proporcijās: 40 procenti Satiksmes ministrijai kā vadošai valsts pārvaldes iestādei transporta un sakaru nozarēs, tostarp ostu sektorā, 20 procenti - Finanšu ministrijai, 20 procenti - Ekonomikas ministrijai un 20 procenti - Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai.  Lielās Latvijas ostas ieņem stratēģiski nozīmīgu lomu ne tikai no transporta politikas viedokļa, bet arī no vispārējās tautsaimniecības, ieņēmumu un vides aspektiem. Tādēļ līdzīgi, kā līdz šim ostu pārvaldībā ir iesaistītas četru nozaru ministrijas, arī turpmāk kapitālsabiedrībā nepieciešams nodrošināt Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas līdzdalību.  Līdzīgs akciju sadales modelis ir akciju sabiedrībai “Attīstības finanšu institūcija Altum”, kur sabiedrības 40 procentu akciju turētājs ir Finanšu ministrija, 30 procentu akciju turētājs — Ekonomikas ministrija un 30 procentu akciju turētājs — Zemkopības ministrija. Šādā veidā nepieciešamības gadījumā tiek nodrošināta aktīva ministriju pārstāvju sadarbība ostu attīstības veicināšanā un problemātisko jautājumu risināšanā. Neskatoties uz to, ka atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 10. panta trešajai daļai vienai valsts kapitālsabiedrībai var būt tikai viens akciju turētājs, Likums par ostām ir speciālais likums un tajā var būt noteikts atšķirīgs kapitāldaļu turētāju loks.  Ņemot vērā plašo kapitāldaļu turētāju struktūru, kapitālsabiedrības stratēģisko nozīmi valsts un pašvaldību līmenī dažādās tautsaimniecības jomās un ciešo sinerģiju ar pašvaldībām, atsevišķi stratēģiskas dabas jautājumi tiek deleģēti izlemšanai akcionāru sapulcē. Tādējādi tiek nodrošināta četru ministriju un pašvaldību iesaiste stratēģiski svarīgu un labas pārvaldības jautājumu izlemšanā, iekšējā audita un iekšējās kontroles nodrošināšanā.  Īpašumus, kas šobrīd pieder Rīgas brīvostas pārvaldei un Ventspils brīvostas pārvaldei kā atvasinātām publisko tiesību juridiskām personām, paredzēts ieguldīt jaunizveidotās kapitālsabiedrības pamatkapitālā kā ieguldījumu no valsts puses (Rīgas ostas gadījumā) un AS “Ventas osta” pamatkapitālā (Ventspils ostas gadījumā). Īpašumus, ko valsts iepriekš bija nodevusi valdījumā ostas pārvaldei, plānots turpmāk nodot valdījumā kapitālsabiedrībai, kas veiks ostas pārvaldes funkcijas attiecīgajā ostā. Ostas pārvaldošajām kapitālsabiedrībām ir ierobežojums pārdot, mainīt, dāvināt vai citādi atsavināt saglabājams tikai uz valdījumā nodoto ostas zemi un nekustamo īpašumu. Visa šī regulējuma pastāvēšanas laikā nav bijuši gadījumi, kas būtu par iemeslu noteikt liegumu ostas pārvaldei atsavināt tās īpašumā esošo nekustamo īpašumu. Tiesību akta projektā jēdziena “valdījums” lietošanas mērķis ir noteikt, ka Ostas pārvaldei valsts nekustamais īpašums tiek nodots faktiskā valdījumā atbilstoši Civillikuma 876.panta otrās daļai. Šīs tiesības atbilst līdz šim Likumā par ostām paredzētajām ostas pārvaldes tiesībām. Ostas pārvalde darījumos ar valdījumā nodoto nekustamo īpašumu pārstāv nekustamā īpašuma īpašnieku.  Ņemot vērā, ka atbilstoši Civillikuma regulējumam valdījums ir tiesībām atbilstoša faktiska vara, Likumprojektā ar valdījuma tiesību piešķiršanu tā valdītājam (ostas pārvaldei) tiek piešķirtas tiesības rīkoties ar attiecīgo lietu kā pašam īpašniekam. Ar šādu regulējumu ir svarīgi paust nostāju, ka attiecīgās lietas valdītājs ir atbildīgs par tās saglabāšanu un visām uz to gulstošām nastām. Valstij piederoša nekustamā īpašuma valdītājs ir atzīstams par nekustamā īpašuma nodokļa maksātāju. Nekustamā īpašuma valsts kadastra likumā par nekustamā īpašuma valdītāju atzīstama persona, kura atbilst Civillikumā noteiktajam tiesiskā valdītāja jēdzienam. Pašvaldību saistošajos noteikumos nekustamā īpašuma uzturēšanas pienākums attiecas uz faktisko valdītāju.  2. Ņemot vērā, ka ir mainījies regulējums un ir izveidots apbūves tiesības institūts, papildināta Likumprojektā 2.pantā ietvertā 4. panta sestā daļa, paredzot iespēju ostas pārvaldei piešķirt apbūves tiesību zemes lietotājiem.  Ņemot vērā, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumu Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums” 4.punktu Satiksmes ministrijas kompetencē ir valsts pārvaldes funkcija - organizēt un koordinēt transporta un sakaru politikas īstenošanu, nepieciešams papildināt Likuma par ostām 3.panta regulējumu ar Satiksmes ministrijas tiesībām ierosināt izmaiņas ostu robežās.  Ostas teritorijā publiskās personas zeme daudzos gadījumos ir apbūvēta un kopā ar būvēm veido vienotu īpašumu. Līdz ar to nav iespējama zemes nodošana ostas pārvaldei bez šīm būvēm. Tādēļ Likuma par ostām 4.panta normas ir papildinātas, attiecinot tās uz visu nekustamo īpašumu. Ostas teritorijā valsts nekustamo īpašumu valdītāji bez Satiksmes ministrijas ir arī citas valsts pārvaldes iestādes. Tādēļ attiecīgajām institūcijām ir paredzamas tiesības šos īpašumus bez Satiksmes ministrijas starpniecības nodot valdījumā ostas pārvaldei, ja attiecīgais īpašums ir nepieciešams ostas attīstībai un funkcijai.  Liela apjoma būvprojektu īstenošanai ostas teritorijā ir nepieciešams sakārtot zemes piederības jautājumus tā, lai būvprojekts būtu realizējams uz būves īpašniekam piederošiem zemesgabaliem vai uz būves īpašniekam lietošanā esošiem zemesgabaliem (piemēram, apbūves tiesības gadījumā). Līdz ar to rodas objektīva nepieciešamība savienot zemes gabalus un izveidot vienotu īpašumu. To ir iespējams izdarīt tikai, ja zemei ir viens īpašnieks. Tādēļ Likuma par ostām 4.pants ir papildināts ar regulējumu par pašvaldības un valsts tiesībām nekustamos īpašumus savstarpēji atsavināt, nododot tos bez atlīdzības. Ņemot vērā situācijas, kad valsts nekustamais īpašums ostas teritorijā ir nepieciešams kādas citas valsts institūcijas vajadzībām, ir nosakāmas valdītāja maiņas iespējas. Tādēļ Likuma par ostām 4.pants ir papildināts ar publiskas personas tiesībām nodot nekustamā īpašuma valdījuma tiesības citai valsts institūcijai, pamatojoties uz Ministru kabineta rīkojumu.  3. Ostas darbības vajadzībām juridisko un fizisko personu zemes ostas teritorijās ir apgrūtinātas ar personālservitūtiem ostām vajadzīgo būvju un inženierbūvju būvniecībai, uzturēšanai un izmantošanai. Ņemot vērā, ka saskaņā ar Civillikuma 1259.pantu juridiskai personai par labu nodibināts servitūts izbeidzas ar šīs juridiskās personas izbeigšanos, pārejas noteikumos iestrādāts 19. punkts, kas reglamentē šādu servitūtu pāriešanu uz attiecīgās juridiskās personas saistību un tiesību pārņēmēju.  4. Ņemot vērā ostas darbības ietekmi uz pašvaldību, kā arī pašvaldībai piederošo īpašumu skaitu, kas jau šobrīd ir nodoti ostu pārvaldēm valdījumā, Likumprojektā paredzēts, ka kapitālsabiedrībā, kas veic ostas pārvaldes funkcijas Rīgas ostā un Ventspils ostā, arī pašvaldībai ir tiesības iegūt akcijas ar nosacījumu, ka valstij paliek ne mazāk kā divas trešdaļas akciju. Tādejādi pašvaldība arī turpmāk saglabātu aktīvu līdzdalību ostā, kontrolētu tās īpašuma lietošanu un pašvaldības interešu ievērošanu. Likumprojekta 20.pantā ietvertajā pārejas noteikumu 16.punktā noteikts princips, ka valsts līdzdalība kapitālsabiedrībā nav mazāka par divām trešdaļām. Līdz ar to pašvaldībai ir iespēja piedalīties kapitālsabiedrībā, veicot ieguldījumus līdz vienai trešdaļai.  Konkrētāki jautājumi par akcionāru sadarbību var tikt risināti arī akcionāru līgumā, savstarpēji vienojoties.  5. Attiecībā uz mazajām ostām paredzēta iespēja, ka mazās ostas pārvaldīšanai iespējams izmantot gan esošo modeli, ka ostas pārvaldes funkcijas veic pašvaldības izveidota iestāde, gan arī iespēju mazās ostas pārvaldi organizēt, dibinot kapitālsabiedrību. Pašvaldībai, pieņemot lēmumu dibināt kapitālsabiedrību, nepieciešams segt visas ar to saistītās izmaksas – gan pamatkapitāla apmaksa, gan arī segt līdzšinējās ostas pārvaldes saistības pret to kreditoriem.  Pašvaldībai tiek saglabātas izvēles tiesības dibināt vai nedibināt kapitālsabiedrību mazās ostas pārvaldīšanai. Nodibinot kapitālsabiedrību ostas pārvaldīšanai, tā pārņem visus pienākumus un saistības no līdzšinējās pašvaldības iestādes.  Ņemot vērā, ka daļa normu, kas paredzēja regulējumu līdzšinējam ostu modelim, no Likuma par ostām ir izslēgta, mazo ostu regulējums pārnests uz Likumprojektā 18.pantā ietverto 26. pantu.  6. Likumprojekta izstrādes laikā tika izvērtētas šobrīd ostu pārvaldēm noteiktās privātās un publiskās funkcijas un to atbilstība jaunajam ostu pārvaldības modelim. Ņemot vērā, ka kapitālsabiedrības darbosies privāto tiesību jomā atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam, ostas attīstības programmu aizstās vidēja termiņa stratēģija. Vienlaikus turpmāk Likumā par ostām nav nepieciešams saglabāt normu par ostas pārvaldes finanšu līdzekļu izlietojuma tāmes projekta izstrādāšanu un apstiprināšanu, kuru kapitālsabiedrībai aizstās budžets. Ostu maksu noteikšana ir saglabājama ostas pārvaldošās kapitālsabiedrības kompetencē. Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regulas (ES) 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību , (turpmāk - Ostu regula) 13. panta 3. punktam ostu maksas nosaka saskaņā ar ostas komercstratēģiju un investīciju plāniem, ievērojot konkurences noteikumus. Ņemot vērā, ka kapitālsabiedrības darbojas privāto tiesību jomā, pašas nosaka attīstības stratēģiju, plāno investīcijas, tām ir nepieciešams instruments savas saimnieciskās darbības plānošanai un mērķu sasniegšanai. Tāpat minētā regulas 13. panta 4.punkts paredz ka infrastruktūras lietošanas maksas var atšķirties saskaņā ar attiecīgas ostas ekonomisko stratēģiju un tās telpiskās plānošanas politiku konkrētām lietotāju kategorijām, kā arī var tikt samazinātas, lai veicināt tuvsatiksmes kuģošanu, lai palielināt transporta operāciju efektivitāti, enerģijas, vai oglekļa dioksīda efektivitāti pārsniedzot vidējo līmeni. Tādejādi ostu maksas ir instruments, ar kura palīdzību ostas pārvalde var veicināt ostas attīstību, turklāt šim instrumentam jābūt viegli pielāgojamam atkarībā no faktiskās situācijas tirgū.  Ostas pārvaldošo kapitālsabiedrību funkcijas publisko tiesību jomā paliek nemainīgas, tomēr attiecībā uz 7.panta otrās daļas 1.punktā minēto funkciju publisko tiesību jomā, ietverts deleģējums Ministru kabinetam noteikt kārtību, kādā ostas pārvalde nosaka ostas maksu un tarifu robežlīmeņus šā likuma 15.pantā minētajiem pakalpojumiem.  Privāto tiesību jomā paredzētas šādas ostas pārvaldes funkcijas:  - nodrošināt Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē akceptētās ostas attīstības programmas realizāciju;  - apsaimniekot īpašumā esošo vai valdījumā nodoto nekustamo īpašumu — hidrotehniskās būves, piestātnes, kuģuceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, akvatoriju un navigācijas ierīces apsaimniekošanas rajonos, kā arī ar ostas darbību saistīto infrastruktūru;  - organizēt ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai;  - izpētīt ostas pakalpojumu pieprasījumu un piedāvājumu un nodrošināt ostas pakalpojumu kompleksu, slēdzot līgumus ar komersantiem. Ostas pārvalde var pieņemt lēmumu sniegt pakalpojumu pati vai ar juridiski patstāvīgu vienību, kuru tā kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības, atbilstoši Ostu regulas un Valsts pārvaldes iekārtas likuma prasībām.  Atbilstība Valsts pārvaldes iekārtas likuma prasībām likumprojekta 7.panta trešās daļas 6.punktā ietverta, lai novērstu iespējamos pārpratumus, kas var rasties attiecībā uz publiskas personas kapitālsabiedrības iesaistīšanos komercdarbībā. Ostu regula nosaka zināmus ierobežojumus un gadījumus, kad ostas pārvaldes iestāde var iesaistīties ostas pakalpojumu sniegšanā, bet svarīgi akcentēt, ka arī Valsts pārvaldes iekārtas likums nosaka nosacījumus, pie kādiem publiska persona var dibināt kapitālsabiedrību un attiecīgi sniegt pakalpojumus, ja tiek novērsta tirgus nepilnība, tiek radītas preces vai pakalpojumi, vai pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.  7. Velkoņu pakalpojumu jomā kopš 2015. gada 10. jūnija Rīgas brīvostai ar Konkurences padomi administratīvā procesa ietvaros ir noslēgts Līgums Nr. 2-AL, saskaņā ar kuru Rīgas brīvostas pārvaldei ir liegtas tiesības sniegt velkoņu pakalpojumus, tostarp veidojot savu struktūrvienību kā iekšējo operatoru Rīgas brīvostā. Tādejādi nav pamata šaubām, ka stājoties spēkā jaunajam ostu regulējumam kapitālsabiedrība, kas pārvalda Rīga vai jebkuru citu lielo ostu, varētu uzsākt velkoņu pakalpojumu sniegšanu neievērojot normatīvajos aktos noteiktās prasības un nesaņemot atbildīgo institūciju, tostarp Konkurences padomes, atļaujas.  8. Ostas kapteiņa pienākumi ir reglamentēti Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, Likumā par ostām, Ministru kabineta 2000. gada 15. augusta noteikumos Nr. 277 “Noteikumi par ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām”, Ministru kabineta 2015. gada 22. decembra noteikumos Nr. 746 “Noteikumi par kuģu, kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju sadalījumu, izpildi un uzraudzību”, Ministru kabineta 2006. gada 19. decembra noteikumos Nr. 1031 “Noteikumi par kuģu satiksmes vadības operatoru apmācību, sertifikāciju un kvalifikācijas pārbaudēm”, Ministru kabineta 2006. gada 6. februāra noteikumos Nr. 102 “Noteikumi par ločiem” un citos normatīvajos aktos. Pārveidojot ostu par kapitālsabiedrību, nav plānots mainīt ostas kapteiņa amatā iecelšanas kārtību.  Atbilstoši Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumam ostas kapteinis ir ostas pārvaldes amatpersona, kas saskaņā ar normatīvajiem aktiem, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas normatīvajiem aktiem, Helsinku konvencijas un Helsinku komisijas rekomendāciju prasībām organizē un kontrolē kuģu satiksmi ostā un ostas pievedceļos, veic kuģošanas drošības kontroles funkcijas attiecībā uz kuģu satiksmi ostā, ostas akvatorijā, kuģuceļos, piestātnēs un terminālos. Tādejādi ostas kapteiņa lēmumi un rīkojumi, kas saistīti ar kuģošanas drošības pasākumiem, tostarp vides piesārņojuma draudu novēršanu un ziemas navigāciju ledus apstākļos, ir obligāti visiem kuģiem, organizācijām, komercsabiedrībām, kā arī citām juridiskajām un fiziskajām personām. Atbilstoši līdzšinējam tiesību aktu regulējumam ostas kapteiņa lēmumu un rīkojumu kā administratīvo aktu apstrīdēšana vai pārsūdzēšana neaptur to izpildi un šāda pieeja tiks saglabāta arī turpmāk. Ostas kapteiņa lēmumu un rīkojumu spēkā esamība neatkarīgi no to apstrīdēšanas vai pārsūdzēšanas ir būtiska, jo šo lēmumu un rīkojumu neievērošana var radīt avārijas situācijas un apdraudēt kuģošanas satiksmi vai kravu apstrādes drošību ostā. Minētie lēmumi un rīkojumi attiecas uz pieļaujamām iegrimēm kuģošanas kanālos un pie piestātnēm, kuģošanu ledus navigācijas apstākļos, darbu veikšanu ostā un akvatorijā, piestātņu izmantošanas aizliegumu un drošas kuģu satiksmes nodrošināšanu.  Mainoties ostas pārvaldes juridiskajai formai no atvasinātas publisko tiesību juridiskas personas, kuras amatpersona ir ostas kapteinis, uz kapitālsabiedrību, nepieciešams likumā ietvert normu, ka ostas kapteinis kā publiskas personas kapitālsabiedrības nodarbinātais vienlaicīgi ir arī valsts amatpersona. Tas paredzēts likumprojekta 14.pantā.  9. Ar Likumprojektu Likumā par ostām papildus jaunajam pārvaldības modelim tiek pārņemtas arī Ostu regulas normas.  Ostu regula uzliek pienākumu ostas pārvaldei izpētīt un analizēt ostu pakalpojumu pieejamību ostās, lai ostu lietotājiem pakalpojumi būtu pieejami atbilstošā kvalitātē, droši un konkurētspējīgi. Pakalpojumu lokā ietverami Ostu regulā minētie:  - degvielas uzņemšana;  - kravas apstrāde;  - tauvošana;  - pasažieru pakalpojumi;  - kuģu atkritumu un kravu atlieku savākšana;  - loča pakalpojumi;  - velkoņu pakalpojumi.  Būtiski ieguvumi no šādas pārmaiņas ir Atzinumā par ostu modeli norādītas attiecības starp kapitālsabiedrību un akcionāru, īpašumtiesībām, pārraudzības nodrošināšanu, neatkarības nodrošināšanu, skaidru vadības, valdes un padomes locekļu atlases procesu, kvalifikāciju un atlīdzību.  10. Ņemot vērā, ka kapitālsabiedrības struktūru un pārvaldību regulē Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, no Likuma par ostām tiek izslēgts 8. un 9. pants, kas līdz šim saturēja regulējumu par pārvaldības struktūru un ierobežojumiem valdes locekļiem ostās un nepieciešamību Ministru kabinetam Rīgas un Ventspils ostā izdot ostu nolikumus.  11. Ņemot vērā, ka uz valsts kapitālsabiedrībām attiecināmais regulējums ir plašāks nekā līdzšinējām atvasinātām publisko tiesību juridiskām personām, no Likuma par ostām 12. panta paredzēts izslēgt otro un trešo daļu, paredzot ostas pārvaldei iespēju iesaistīties arī citā saimnieciskā darbībā, līdzīgi kā tas ir ārvalstu ostās, ievērojot Valsts pārvaldes iekārtas likuma prasības un veicot attiecīgo izvērtējumu.  12. Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 43.1 pantā noteiktajam, Latvijas Republikas valsts pārvaldes uzdevuma ietvaros privātpersonu sniegto pakalpojumu maksas apmēru vai tā noteikšanas un apstiprināšanas kārtību, kā arī atbrīvojumus nosaka Ministru kabinets. Līdz ar to likumprojekta 13.pantā ietverta jauna 3.1 daļa, kas nosaka deleģējumu Ministru kabinetam noteikt kārtību, kādā ostas pārvalde nosaka un apstiprina kanāla maksas apmēru un atbrīvojumu no tās. Pārejas noteikumos paredzēts termiņš Ministru kabinetam minēto kārtību izdot sešu mēnešu laikā no šīs normas spēkā stāšanās.  Likumprojekta 13.panta trešā daļā precizēts ostas maksu publicēšanas termiņš no līdzšinējām 45 dienām uz 60 dienām, kā to paredz Ostu regula.  13. Sakarā ar grozījumiem likumā “Par pašvaldību budžetiem”, kas stājās spēkā 2020.gada 1.janvārī, Likuma par ostām 14. pantā paredzēts izslēgt vārdu “speciālajā” budžetā, jo pašvaldību budžets sastāv tikai no pamatbudžeta, ziedojumiem un dāvinājumiem.  Maksājums no ostu maksām pašvaldībai nav saistāms ar to, vai pašvaldība kļūst vai nekļūst par kapitāldaļu turētāju. Šis maksājums ir pašvaldībai ar konkrētu mērķi - ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstībai. Nepārprotami, ka ostas klienti izmanto arī pašvaldības infrastruktūru un tā ir jāuztur un jāattīsta pienācīgā līmenī, tādēļ Likumā par ostām ir paredzēts šis maksājums no ostu maksām. Cits jautājums ir, vai šie līdzekļi vienmēr tiek efektīvi izmantoti tieši šim mērķim. Tādēļ likumprojekts papildināts ar pašvaldības pienākumu divas reizes gadā atskaitīties par šo līdzekļu izmantošanu.  14. Likumprojekts nosaka Likuma par ostām 17. pantā definēto ostas kapteiņa juridisko statusu, tā tiesības izdot administratīvos aktus, pienākumus kuģošanas drošības nodrošināšanai ostas akvatorijā un sauszemes teritorijā un uzņēmumos.  15. Likumprojektā 15.pantā ietvertā 19. panta astotā daļa paredz normu, kas iepriekš bija iekļauta ostas noteikumos un izriet no Ostu regulas. Norma nosaka sūdzību izskatīšanas tiesiskos mehānismus Ostu regulā noteikto prasību izpildei, paredzot, ka sūdzības par Ostu regulas pārkāpumiem izskata Satiksmes ministrija administratīvā procesa kārtībā, izņemot par pārkāpumiem konkurences jomā, kur sūdzību izskata Konkurences padome.  Likumprojektā 16.pantā ietvertajā 19.1 pantā paredzēts pienākums ostas pārvaldei izveidot konsultatīvo padomi, tādejādi nodrošinot apspriešanās mehānismu atbilstoši Ostu regulai, kurā uzskaitītas jomas, par kādām ir pienākums apspriesties ar ostas lietotājiem:  - ostu infrastruktūras maksu iekasēšanas politiku un būtiskām izmainām ostas infrastruktūras lietošanas maksās un ostas pakalpojumu maksās;  - ostas pakalpojumu koordinēšanu ostas teritorijā;  - pasākumiem, lai uzlabotu savienojumus ar iekšzemi, tostarp pasākumiem, lai attīstītu un uzlabotu dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu transportu;  - administratīvo procedūru efektivitāti ostā un pasākumiem, lai tās vienkāršotu;  - vides jautājumiem;  - teritorijas plānošanu;  - pasākumiem, ar kuriem garantē drošību ostas teritorijā, tostarp, vajadzības gadījumā̄, ostas darba ņēmēju darba aizsardzību.  16. Ņemot vērā, ka pēc grozījumu veikšanas mazajās ostās tiesiskā forma var saglabāties līdzšinējā, mazo ostu regulējums tiek pārnests uz Likuma par ostām 26. pantu, paredzot tiesības pašvaldībai izveidot kapitālsabiedrību ostas efektīvākai pārvaldīšanai.  Likuma par ostām 26. pantā esošais regulējums ir saistošs ostu pārvaldēm, kas turpina darboties pēc līdzšinējā modeļa, savukārt pašvaldības nodibinātā kapitālsabiedrība darbosies Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktā kārtībā. Ostām, kuras turpinās darboties pēc līdzšinējā modeļa, valdes kompetences izriet no Likuma par ostām, ostu pārvalžu paraugnolikuma un katras ostas pārvaldes nolikuma, kur noteiktas konkrētas valdes kompetences. Savukārt ostās, kur tiks izveidotas kapitālsabiedrības, valdes kompetences izriet no kapitālsabiedrību darbību reglamentējošiem normatīviem aktiem.  17. Likumprojektā 20.pantā ietvertais pārejas noteikumu 16.punkts paredz deviņu mēnešu laikā no šo grozījumu spēkā stāšanās dienas likvidēt atvasināto publisko personu - Rīgas brīvostas pārvaldi un Ventspils brīvostas pārvaldi - un nodot attiecīgās atvasinātās publiskās personas tiesības, saistības, funkcijas, mantu un finanšu līdzekļus ostas pārvaldes funkciju veikšanai nodibinātajai kapitālsabiedrībai.  Paredzēts, ka Ventspils ostas pārvaldīšanu nodrošinās ar Ministru kabineta 2019.gada 18.decembra rīkojumu Nr.640 “Par valsts akciju sabiedrības “Ventas osta” dibināšanu” izveidotā akciju sabiedrība “Ventas osta”. Minētā akciju sabiedrība tika izveidota, lai īstenotu Ventspils ostas pārvaldīšanu, aizstājot sankcionēto Ventspils brīvostas pārvaldi.  18. Likumprojektā ietverti pārejas noteikumi, ar kuriem paredzēta Likumprojektā ietvertā ostu pārvaldes modeļa maiņas īstenošana deviņu mēnešu laikā no Likumprojekta spēkā stāšanās.  Atbilstoši Likumprojekta 20.pantā ietvertajam pārejas noteikumu 16.punkta 1.apakšpunktam Rīgas pilsētas pašvaldība un Ministru kabinets izveidos kapitālsabiedrību ostas pārvaldes funkciju veikšanai Rīgas ostā ar nosacījumu, ka valsts pusei ir ne mazāk kā divas trešdaļas kapitāldaļu. Šī kapitālsabiedrība būs Rīgas brīvostas pārvaldes tiesību un saistību, mantas, finanšu līdzekļu un aktīvu pārņēmēja.  Likumprojekta 20.pantā ietvertais pārejas noteikumu 16.punkta 1.apakšpunkts paredz, ka ostas pārvaldes funkcijas Ventspils ostā veiks AS “Ventas osta”, kas šobrīd atbilstoši Likuma par ostām 7.panta 1.2 daļai veic ostas pārvaldes funkcijas, uzdevumus un pienākumus Ventspils ostā. Šī kapitālsabiedrība būs Ventspils brīvostas pārvaldes tiesību un saistību, mantas, finanšu līdzekļu un aktīvu pārņēmēja. Pēc Likumprojekta pieņemšanas valsts un Ventspils pilsētas pašvaldība vienosies par nosacījumiem un kārtību, kādā pašvaldība kļūs par AS “Ventas osta” akciju turētāju ar nosacījumu, ka valsts pusei ir ne mazāk kā divas trešdaļas kapitāldaļu.  Atbilstoši Likumprojekta 20.pantā ietvertajam pārejas noteikumu 16.punkta 2.apakšpunktam deviņu mēnešu laikā pēc Likumprojekta spēkā stāšanās būs jāpieņem attiecīgi tiesību akti, lai likvidētu Rīgas brīvostas pārvaldi un Ventspils brīvostas pārvaldi, vienotos ar pašvaldībām par ieguldījumiem kapitālsabiedrību pamatkapitālā un nodotu kapitālsabiedrībām likvidētās Rīgas brīvostas pārvaldes un Ventspils brīvostas pārvaldes tiesības, saistības, mantu un finanšu līdzekļus kopā ar visiem saistītajiem pienākumiem, tiesībām un apgrūtinājumiem, tostarp kredītsaistībām.  Plānots, ka, apstiprinot grozījumus Likumā par ostām, Ministru kabinets ar protokollēmumu noteiks atbildīgās personas, nepieciešamās rīcības un termiņus pārejas noteikumos paredzēto darbību veikšanai attiecībā uz jaunu kapitālsabiedrību izveidi, brīvostu pārvalžu likvidāciju un tiesību un saistību pārņemšanu. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija, Ventspils brīvostas pārvalde, Rīgas brīvostas pārvalde, AS “Ventas osta”. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Personas, kas izmanto Latvijas lielās ostas – Rīgas brīvostu, Ventspils brīvostu, Liepājas ostu - komercdarbībai un šo ostu sniegtos pakalpojumus, personas, kas atrodas līgumattiecībās ar attiecīgo ostu pārvaldēm. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Ar Likumprojektu netiks mainītas administratīvās procedūras un procesi attiecībā uz komersantiem, kas veic komercdarbību Ventspils ostas un Rīgas ostas teritorijā, kā arī nav sagaidāma negatīva ietekme uz pakalpojumu sniegšanu ostās un ostu budžetiem. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | | | |
| Rādītāji | 2020. gads | | Turpmākie trīs gadi (*eiro*) | | | | |
| 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 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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 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 |
| 2. Budžeta izdevumi | 0 | 0 | 0 | 35 377,03 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 35 377,03 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 |  | 0 | 0 |  |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 |  | 0 | 0 |  |
| 3. Finansiālā ietekme | 0 | 0 | 0 | -35 377,03 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 |  | -35 377,03 |  | 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 |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1. valsts pamatbudžets |  |  |  |  |
| 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) |  | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Nav attiecināms. | | | | | | |
| 8. Cita informācija | Ņemot vērā pieredzi veidojot akciju sabiedrību “Ventas osta”, prognozējamās izmaksas kapitālsabiedrības dibināšanai ir šādas:  1. kapitālsabiedrības pamatkapitāls 35 000 EUR;  2. Valsts nodeva par 1 dibinātāja akciju sabiedrības reģistrāciju 350 EUR;  3. Maksa par publikāciju "Latvijas Vēstnesī" 27,03 EUR.  Izmaksas saistībā ar funkciju pārņemšanu un aktīvu nodošanu kapitālsabiedrībai tiks precizētas uzsākot kapitālsabiedrību veidošanu, veicot aktīvu novērtēšanu un citas ar to saistītas darbības.  Valsts ieguldījums jaunizveidojamās kapitālsabiedrības pamatkapitālā tiks veikts Satiksmes ministrijas esošo budžeta līdzekļu ietvaros.  Papildus ieņēmumu daļā pašvaldībām paredzēts novirzīt 10% no ostu maksām kā arī dividendes no jauno kapitālsabiedrību darbības nākotnē gan valstij, gan pašvaldībai. | | | | | | |

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

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regulas (ES) 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finansēšanas pārredzamību prasībām, likumprojektā paredzēts precizēt:   * likuma 15.panta otro daļu nosakot, ka ostas maksas pakalpojumu tarifu robežlīmeņus ostas pārvalde publicē savā tīmekļvietnē un Latvijas Republikas oficiālajā izdevējā “Latvijas Vēstnesis”. Ostas maksas tarifu robežlīmeņi stājas spēkā sešdesmit dienas pēc to publicēšanas atbilstoši Regulas 13.panta 5.punktam; * likuma 19.panta astotā daļā noteikt, ka sūdzības par Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regulas (ES) 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finansēšanas pārredzamību, pārkāpumiem izskata Satiksmes ministrija administratīvā procesa kārtībā, izņemot par pārkāpumiem konkurences jomā, kur sūdzības izskata Konkurences padome. Tas izriet no Regulas 16.panta. |

|  |  |
| --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | |
| Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Likumprojekts ievietots Satiksmes ministrijas tīmekļvietnē sadaļā ”Sabiedrības līdzdalība” šī gada 30.jūnijā, izskatīts Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes 15.jūlija sēdē un Satiksmes ministrijā šī gada 3.augustā rīkota sanāksme ar ostu lietotājiem, kurā piedalījās 48 dalībnieki no dažādiem ostu uzņēmumiem, nevalstiskām organizācijām un ostu pārvaldēm. 2020. gada 26. augustā notika starpministriju un starpinstitūciju sanāksme un 11. septembrī likumprojekti tika izsūtīti uz piecu dienu saskaņošanu visiem iebildumu sniedzējiem. |
| Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Paziņojums par līdzdalības iespējām Likumprojekta izstrādes procesā ievietots 2020.gada 30.jūnijā Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē https://www.sam.gov.lv/lv/izstrade-esosie-attistibas-planosanas-dokumenti-un-tiesibu-akti |
| Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Tika saņemti priekšlikumi un iebildumi no AS “PKL Flote, Latvijas Kuģu Brokeru un Aģentu Nacionālā Asociācijas, Latvijas Mazo ostu asociācijas, SIA “VK Terminal Services”, SIA “Bio-Venta”, SIA “Ventall Termināls”, SIA CORVUS COMPANY, Liepājas ostas nomnieku asociācijas un Latvijas Stividorkompāniju asociācijas, kā arī viedoklis no biedrības “Rīgas brīvostas padome”. Saņemtie priekšlikumi un iebildumi daļēji tika ņemti vērā. |
| Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija, Finanšu ministrija, Ekonomikas ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Likumprojekta izpilde tiks nodrošināta institūcijas līdzšinējo funkciju un cilvēkresursu ietvaros.  Likumprojekta izpildei nepieciešama kapitālsabiedrības izveide un atvasināto publisko personu - Rīgas brīvostas pārvaldes un Ventspils brīvostas pārvaldes - likvidācija, atbilstoši Likumprojekta pārejas noteikumiem. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza:

valsts sekretāre I. Stepanova