



Vīzija un priekšlikumi par optimālu pārvaldības modeli zemu emisiju ūdenstransporta attīstībai Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā

GALA ZIŅOJUMS

2021. GADA SEPTEMBRIS

SATURA RĀDĪTĀJS

TABULU SARAKSTS.....	4
ATTĒĻU SARAKSTS	5
SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS	6
1. IEVADS	8
2. ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS IETVARŠ PAR ŪDENSMALU UN ŪDENSTRANSPORTA SISTĒMU UN ATTĪSTĪBAS VIRZIENIEM RĪGAS PILSĒTĀ	9
3. SASAISTE AR ĪSTENOTAJIEM INTERREG BJR PROJEKTIEM.....	12
3.1 INTERREG BJR PROJEKTA “MULTIMODĀLAS PILSĒTAS (CITIES.MULTIMODAL)” REZULTĀTI	12
3.2 INTERREG BJR PROJEKTA “ILGTSPĒJĪGA MOBILITĀTE PILSĒTĀS UN IKDIENAS PĀRVIETOŠANĀS BALTIJAS JŪRAS REĢIONA PILSĒTĀS (SUMBA)” REZULTĀTI	12
3.3 INTERREG BJR PROJEKTA “E-MOBILITĀTES RISINĀJUMU IEVIEŠANA PILSĒTU TERITORIJĀS BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ (BSR ELECTRIC)” REZULTĀTI	13
3.4 RĪGAS PAŠVALDĪBAS AĢENTŪRAS “RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS” SAGATAVOTĀS IESTRĀDES PAR ŪDENSTRANSPORTA ATTĪSTĪBU RĪGAS PILSĒTĀ.....	13
4. IESPĒJAMIE PĀRVALDĪBAS SCENĀRIJI.....	15
4.1 PAŠVALDĪBAS FINANSĒTS MODELIS	16
4.2 PRIVĀTO OPERATORU INICIATĪVAS MODELIS	17
4.3 PAŠVALDĪBAS UN PRIVĀTĀ SEKTORA SADARBĪBAS MODELIS (PPP)	18
5. SPECIFISKU KRITĒRIJU IZVĒRTĒJUMS PĀRVALDĪBAS MODEĻOS	20
5.1 MARŠRUTU UN PIESTĀTŅU ATTĪSTĪBA UN UZTURĒŠANA	20
<i>A tips</i>	<i>20</i>
<i>B tips</i>	<i>20</i>
<i>C tips</i>	<i>21</i>
5.2 ŪDENSTRANSPORTA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA UN UZRAUDZĪBA	22
5.3 ŪDENSTRANSPORTA INTEGRĒŠANAS IESPĒJAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA UN MOBILITĀTES SISTĒMĀ	23
5.4 CO ₂ EMISIJU SAMAZINĀŠANAS IESPĒJAS	24
5.5 ATJAUNĪGO ENERĢORESURSU IZMANTOŠANAS IESPĒJAS	24
5.6 APKAIMJU ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS	26
5.7 SADARBĪBA AR KOMERCIĀLAJIEM T.SK. KOPLIETOŠANAS OPERATORIEM	26
5.8 PLĀNOŠANA UN INFORMATĪVAIS ATBALSTS	27
5.9 JURIDISKIE ASPEKTI.....	27
5.9.1 <i>Pašvaldības tiesības un kompetence pārvaldīt iekšzemes publiskos ūdeņus</i>	<i>27</i>
5.9.2 <i>Būvniecības jautājumi</i>	<i>30</i>
5.9.3 <i>Kuģošanas līdzekļu satiksme Latvijas iekšējos ūdeņos</i>	<i>31</i>
5.9.4 <i>Iekšzemes ūdensceļi Eiropas Savienības tiesību izpratnē</i>	<i>33</i>
5.9.5 <i>Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana Latvijas iekšējos ūdeņos.....</i>	<i>34</i>
5.9.6 <i>Pašvaldības tiesības un ierobežojumi veikt saimniecisko darbību</i>	<i>36</i>
5.10 NEPIECIEŠAMIE RESURSI UN IESPĒJAMIE FINANSĒJUMA AVOTI	36
<i>Cilvēkresursi</i>	<i>36</i>
<i>Kuģu flote</i>	<i>37</i>
<i>Investīcijas</i>	<i>38</i>

<i>Saimnieciskās darbības izmaksas</i>	38
<i>Finansējuma avoti</i>	39
6. VALSTS ATBALSTA TIESISKĀ REGULĒJUMA PIEMĒROŠANA	41
6.1 VALSTS ATBALSTA PAZĪMES	41
6.2 VALSTS ATBALSTA VĒRTĒŠANAS LĪMEŅI	46
6.2.1 <i>Atbalsts ieguldījumiem – atbalsta vērtēšana infrastruktūras īpašnieka līmenī</i>	47
6.2.2 <i>Atbalsts uzturēšanai/ apsaimniekošanai – atbalsta vērtēšana infrastruktūras apsaimniekotāja līmenī</i> 47	
6.2.3 <i>Atbalsts ūdenstransporta infrastruktūras gala lietotājiem/ ūdenstransporta pakalpojumu sniedzējiem</i> 47	
6.3 PIEMĒROJAMĀS PROCEDŪRAS LIKUMĪBA VALSTS ATBALSTA SNIEGŠANAI	48
7. VĪZIJA PAR ŪDENSTRANSPORTA PAKALPOJUMIEM RĪGĀ	49
8. PRIEKŠLIKUMI PAR OPTIMĀLU PĀRVALDĪBAS MODELI	50
8.1 PRIVĀTĀS INICIATĪVAS MODELIS.....	50
8.2 PAŠVALDĪBAS UN PRIVĀTĀ SEKTORA SADARBĪBAS MODELIS	51
9. RĪCĪBAS PROGRAMMA OPTIMĀLĀ PĀRVALDĪBAS SCENĀRIJA IEVIEŠANAI	53
<i>Normatīvais regulējums</i>	53
<i>Ūdenstransporta pakalpojumu plānošana</i>	54
<i>Sadarbība ar iesaistītajām pusēm</i>	55
<i>Faktori, kas veicinātu zemu emisiju ūdenstransporta pakalpojumu attīstību</i>	55
10. IZMANTOTĀS LITERATŪRAS/AVOTU SARAKSTS	56

TABULU SARAKSTS

2-1. tabula. Nacionālie normatīvie akti un plānošanas dokumenti	9
4-1. tabula. Funkcionālo līmeņu iedalījums dažādiem pārvaldības modeļiem	15
5-1. tabula. Normatīvajos aktos noteiktā pašvaldības kompetence iekšējo ūdensceļu apsaimniekošanas jomā..	29
5-2. tabula. Izmaksu sadalījums starp publisko un privāto sektoru dažādos pārvaldības modeļos	39
8-1. tabula. Normatīvajos aktos noteiktās publisko ūdensresursu lietotāju tiesības un pienākumi.....	51
9-1. tabula. Pašvaldības risināmie jautājumi ar valsts pārvaldes institūcijām	53

ATTĒLU SARAKSTS

4-1. attēls. Pašvaldības finansēts modelis	17
4-2. attēls. Privāto operatoru iniciatīvas modelis	18
4-3. attēls. Pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis	19
5-1. attēls. Hamburgas ūdenstransporta maršrutu shēma	20
5-2. attēls. Amsterdamas ūdenstransporta maršrutu shēma	21
5-3. attēls. Stokholmas ūdenstransporta maršrutu shēma	21
5-4. attēls. Veicamie soļi ūdenstransporta pakalpojumu integrēšanai sabiedriskā transporta tīklā	24
5-5. attēls. "BIC Aluminium" izstrādē esošais elektriskais prāmis	25
5-6. attēls. Būvniecības procesa karte.....	31
5-7. attēls. Eiropas TEN-T pamattīkla iekšējo ūdensceļu karte.....	34
6-1. attēls. Māsholmas un Šlejas līča izvietojums kartē.....	44
6-2. attēls. Māsholmas izvietojums attiecībā pret Ķīles, Strandes un Ekenferdes ostām.....	45
6-3. attēls. Lauversogas ostas izvietojums kartē.....	46
6-4. attēls. Valsts atbalsta esamības vērtēšanas līmeņi.....	46

SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
BJR	Baltijas jūras reģions
BT	Bruto tilpība
CO ₂	Oglekļa dioksīds
EK	Eiropas Komisija
EK lēmums lietā Nr. SA.42219 vai EK lēmums Māsholmas ostas lietā	Eiropas Komisijas 2015. gada 24. novembra lēmums lietā SA.42219 – <i>Refurbishment of the Schuhmacher-quay in the port of Maasholm</i> (Vācija)
EK lēmums lietā SA.39403	Eiropas Komisijas 2015. gada 29. aprīļa lēmums lietā SA.39403 – <i>Investment aid for Lauwersoog port</i> (Nīderlande)
EPOMM	Eiropas mobilitātes pārvaldības platforma (angļu val. <i>European Platform of Mobility Management</i>)
ES	Eiropas Savienība
GMDSS	Pasaules Jūras avāriju un drošības sistēma (angļu val. <i>Global Maritime Distress and Safety System</i>)
Jelgavas pilsētas pašvaldības Saistošie noteikumi	Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017. gada 27. aprīļa Saistošie noteikumi Nr. 17-13 par Jelgavas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes upes daļas un Driksas upes izmantošanu
KAKL	Komercdarbības atbalsta kontroles likuma
KF	Kohēzijas fonds
Komisijas paziņojums par valsts atbalsta jēdzienu	Komisijas paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minētais valsts atbalsta jēdziens (2016/C 262/01)
Komisijas Regula Nr. 1407/2013	Komisijas 2013. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu <i>de minimis</i> atbalstam
kW	Kilovats
LESD	Līgums par Eiropas Savienības darbību
LJA	VSIA "Latvijas Jūras administrācija"
MK	Ministru kabinets
MK noteikumi Nr. 92	Ministru kabineta 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr. 92 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos"
MK noteikumi Nr. 240	Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi"
MK noteikumi Nr. 500	Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumi Nr.500 "Vispārīgie būvnoteikumi"
MK noteikumi Nr. 599	Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr.599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība"
MK noteikumi Nr. 634	Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā"
MK noteikumi Nr. 759	Ministru kabineta 2014. gada 16. decembra noteikumi Nr. 759 "Kārtība, kādā Eiropas Komisijā iesniedz atbalsta programmu un individuālo atbalsta projektu paziņojumus un kopsavilkuma informāciju, un kārtība, kādā piešķir un anulē elektroniskās sistēmas lietošanas tiesības"

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
MK noteikumi Nr. 918	Ministru kabineta 2009. gada 11. augusta noteikumi Nr. 918 "Noteikumi par ūdenstilpju un rūpnieciskās zvejas tiesību nomu un zvejas tiesību izmantošanas kārtību"
MRP ĪRP	Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas īstermiņa rīcības plāns 2019.-2025. gadam
NAP2027	Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam
NVO	Nevalstiskā organizācija
Pētījuma Autori	SIA "Ardenis"
PPP	Pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis
Procesuālā regula	Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai
RD	Rīgas Dome
REA	Rīgas pašvaldības aģentūra "Rīgas enerģētikas aģentūra"
RS	Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas Satiksme"
Regula Nr. 1177/2010	Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regula Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004
Regula Nr. 1315/2013	Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES
Regula Nr. 1370/2007	Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70
Sabiedriskā transporta pasūtījuma līgums	2011. gada 14. novembra Pasūtījuma līgums Nr. RD-11-1490-lī "Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā", kas noslēgts starp Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" un Rīgas Domi
SD	Rīgas domes Satiksmes departaments
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
ST	Sabiedriskais transports
TEN-T	Eiropas Transporta tīkls (angļu val. <i>Trans-European Transport Network</i>)
Valsts atbalsts	Komerccarbības atbalsts Komerccarbības atbalsta kontroles likuma izpratnē. Komerccarbības atbalsta kontroles likumā lietotais termins 'komercdarbības atbalsts' ir ekvivalents Eiropas Savienības tiesību aktu latviešu valodas tulkojumos lietotajam terminam 'valsts atbalsts'.
VGAR	Komisijas 2014. gada 17. jūnija regula Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2017. gada 14. jūnija Regulu (ES) 2017/1084, Komisijas 2020. gada 2. jūlija Regulu (ES) 2020/972 un Komisijas 2021. gada 15. marta Regulu (ES) 2021/452
VK	Latvijas Republikas Valsts kontrole
VK Revīzijas Ziņojums (2021)	Valsts Kontroles 2021. gada 16. augusta revīzijas ziņojums "Kas notiek publiskajos ūdeņos?" (2.4.1-42/2020)
VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību

1. IEVADS

Daudzās Eiropas Savienības (ES) un citu valstu pilsētās, kas atrodas upes vai jūras krastā, tiek sniegti ūdenstransporta pakalpojumi, veidojot savienojumus pa ūdeni starp dažādām apkaimēm un kalpojot dažādām lietotāju vajadzībām. Daudzviet ūdenstransporta pakalpojumi ir integrēti sauszemes sabiedriskajā transportā (ST), tā nodrošinot ērtus savienojumus un izvairoties no gariem maršrutiem pa sauszemi. Arī pa Daugavu kādreiz ir bijusi diezgan intensīva kuģu satiksme, ko pakāpeniski aizstāja sauszemes satiksme līdz ar tiltu pār Daugavu būvniecību un sauszemes sabiedriskā transporta sistēmas attīstību. Līdz ar straujo autotransporta līdzekļu pieaugumu Rīgas pilsētas ielās, ievērojami palielinājies ceļā pavadītais laiks. Ūdenstransporta savienojumi ir potenciāla alternatīva, kas varētu uzlabot iedzīvotāju mobilitāti Rīgas pilsētā un vienlaikus atslogot pilsētas ielas, piedāvājot videi draudzīgus risinājumus.

Pilsētās, kas atrodas upju vai jūras krastos, prāmju satiksme ir efektīvs līdzeklis, kas ļauj paplašināt mobilitātes iespējas, radot papildu kapacitāti noslogotajām pilsētas ielām. Prāmji var apkalpot gan piepilsētas rajonos dzīvojošos piepilsētas pasažierus, gan tūristus, gan tos, kam nepieciešams ātri nokļūt no viena krasta otrā. Ūdenstransporta pakalpojumi var būt izdevīgs risinājums gadījumos, kad ceļojums pa sauszemi ir garāks vai vietās, kurās nav iespējams izveidot sauszemes transportam piemērotu šķērsojumu (tiltu vai tuneli).

Lai novērtētu ūdenstransporta pakalpojumu potenciālu un lietderību Rīgas pilsētā, ir nepieciešams izvērtēt vairākus aspektus – sagaidāmo pieprasījumu, zemes izmantošanas iespējas, krastmalai piegulošo teritoriju attīstību, pilsētas un piepilsētas dzīvojamo teritoriju attīstību, sauszemes ceļu tīkla kapacitāti un noslogojumu, savienojumus ar sauszemes sabiedrisko transportu, tehniskās iespējas, klimatisko apstākļu ierobežojumus un citus aspektus.

Ūdenstransporta pakalpojumu pārvaldības scenāriju analīze ir veikta atbilstoši Pasūtītāja Tehniskajai specifikācijai un darba uzdevumam. Ir veikts apjomīgs pieejamās literatūras apskats un iepazīti pārvaldības modeļi, kas dažādās Eiropas pilsētās tiek izmantoti ūdenstransporta pakalpojumu nodrošināšanai.

Lai noskaidrotu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldītāju, attīstītāju un dalībnieku viedokli par ūdenstransporta attīstības iespējām pilsētā, tika organizētas vairākas diskusijas:

- 2021. gada 30. jūlijā tika organizēta diskusija, kurā piedalījās Rīgas domes Satiksmes departamenta, SIA "Rīgas satiksme" un REA pārstāvji.
- Diskusija par ūdenstransporta attīstības iespējām notika 2021. gada 3. augustā, kuru organizēja SIA "Grupa93" un kurā papildus iepriekš minētajiem dalībniekiem piedalījās arī Rīgas Tehniskās universitātes Arhitektūras fakultātes un RD Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji un projektētāji no SIA "IE.LA inženieri".
- 2021. gada 20. septembrī tika organizēta diskusija "Pasažieru komercpārvadājumi ar ūdenstransportu Rīgas pilsētā – iespējas un šķēršļi", kurā piedalījās RD Satiksmes departamenta, Pilsētas attīstības departamenta, Latvijas Jūras administrācijas (LJA) un REA pārstāvji.

Izpētē ir aplūkoti trīs ūdenstransporta pakalpojumu pārvaldības scenāriji – pašvaldības finansēts modelis, privāto operatoru iniciatīvas modelis un pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis – balstoties uz pieņemumu, ka šādu pakalpojumu attīstība ir lietderīga pilsētā. Izvērtējumā ir definēts funkciju sadalījums katrā no pārvaldības modeļiem un padziļināti analizēti sekojoši aspekti, kas ir būtiski ūdenstransporta pakalpojumu pārvaldībā:

- Attīstības plānošanas ietvars;
- Maršrutu un pietātņu attīstība un uzturēšana;
- Ūdenstransporta satiksmes organizēšana un uzraudzība;
- Ūdenstransporta integrēšanas iespējas sabiedriskajā transporta sistēmā;
- Negatīvas ietekmes uz vidi samazināšanas iespējas;
- Apkaimju attīstības iespējas;
- Sadarbība ar komerciālajiem operatoriem;
- Plānošana un informatīvais atbalsts;
- Nepieciešamie resursi un iespējamie finansēšanas avoti;
- Juridiskie aspekti;
- Valsts atbalsta tiesiskā regulējuma piemērošana.

Balstoties uz 2. līdz 6. nodaļā aprakstīto izvērtējumu, ir ieskicēta vīzija un sagatavoti priekšlikumi optimālam pārvaldības modelim zemu emisiju ūdenstransporta attīstībai Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā.

2. ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS IETVARŠ PAR ŪDENSMALU UN ŪDENSTRANSPORTA SISTĒMU UN ATTĪSTĪBAS VIRZIENIEM RĪGAS PILSĒTĀ

Attīstības plānošanas ietvaru par ūdenstransporta pakalpojumu attīstību Rīgas pilsētā iezīmē Eiropas Savienības regulējums, nacionālie normatīvie akti un spēkā esošie attīstības plānošanas dokumenti. Nacionālo normatīvo aktu un plānošanas dokumentu apkopojums ir dots zemāk tabulā.

2-1. TABULA. NACIONĀLIE NORMATĪVIE AKTI UN PLĀNOŠANAS DOKUMENTI

Zemes pārvaldības likums	Zemes pārvaldības likuma ¹ 15. panta (Jūras piekrastes joslas un iekšzemes publisko ūdeņu pārvaldība) otrā daļa nosaka, ka vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajai teritorijai piegulošajiem jūras piekrastes ūdeņiem, kā arī tās administratīvajā teritorijā esošajai jūras piekrastes sauszemes daļai un iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, kuru valdītājs nav par vides aizsardzību atbildīgā ministrija vai cita ministrija un kuri nav privātpersonu īpašumā. Ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem noteiktu darbību veikšanai ir nepieciešams īpašnieka saskaņojums, vietējā pašvaldība īpašnieka vārdā saskaņo tās valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos veicamās darbības.
Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums	Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma ² 48.1 prim panta (Kuģošanas līdzekļu satiksme Latvijas iekšējos ūdeņos) otrā daļa paredz pašvaldības domei tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldības dome no Latvijas Jūras administrācijas pieprasa atzinumu par minēto saistošo noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa un ņem to vērā.
Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos	Ministru Kabineta 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr.92 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos" ³ nosaka kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas iekšējos ūdeņos, tai skaitā prasības satiksmes dalībniekiem un izvietotajām navigācijas zīmēm un ugunīm, kā arī iekšējo ūdeņu īpašnieka vai valdītāja pienākumus saistībā ar navigācijas zīmēm un ugunīm un to uzstādīšanu.
Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021-2027	Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam ⁴ (turpmāk – NAP2027) nosaka lielākos valsts budžeta ieguldījumus Latvijas attīstībā un cilvēku dzīves kvalitātes uzlabošanā turpmāko septiņu gadu periodā. Tas ietver valsts attīstības prioritātes, mērķus un investīciju virzienus, kā arī plānotās reformas un politikas izmaiņas. Plāns līdzsvaro ieguldījumus jeb tēriņus un iespējas valstij un iedzīvotājiem "nopelnīt". Plānu īsteno galvenokārt ar publiskiem resursiem, ir paredzēts piesaistīt arī privāto finansējumu. Arī Eiropas Savienības atbalsta instrumenti ir ieguldījums Latvijas iedzīvotāju nākotnē, atbalstot un līdzfinansējot NAP2027 mērķu īstenošanu.
Transporta attīstības pamatnostādnes 2021-2027	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ⁵ ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, un tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmē, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā. Sadaļā "Transporta politikas mērķis" minēts: "Eiropas līmeņa prioritāte būs būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem". Turpat gan norādīts, ka "Latvijā nav kuģojamu iekšējo ūdensceļu ES izpratnē", tomēr ES dalībvalstīm ir tiesības iekļaut iekšzemes ūdenstransporta pakalpojumus sabiedriskā transporta pakalpojumu klāstā.
Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021-2027	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021-2027 ⁶ ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kas nosaka Latvijas reģionālo politiku, aptverot laika periodu līdz 2027. gadam. Pamatnostādnes detalizē NAP2027 uzstādījumus, rīcības virzienus un uzdevumus reģionālajā politikā. Tās atbalstītas ar Ministru kabineta 2019. gada 26. novembra rīkojumu Nr. 587. Pamatnostādņu B.2.4. sadaļā "Mobilitātes uzlabošana Rīgas metropoles areālā" paredz turpmāko rīcību "ūdenstransporta izmantošanas iespēju izpēti savienojošam ūdenstransportam Daugavā starp Pierīgu un Rīgu" (izpildes termiņš – 2023. gads).

¹ <https://likumi.lv/ta/id/270317-zemes-parvaldibas-likums>

² <https://likumi.lv/ta/id/68491-jurlietu-parvaldes-un-juras-drosibas-likums>

³ <https://likumi.lv/ta/id/280190-noteikumi-par-kugosanas-lidzeklu-satiksmi-ieksejos-udenos>

⁴ https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/20200204_NAP_2021_2027_gala_redakcija_projekts_.pdf

⁵ https://www.sam.gov.lv/lv/sabiedriska-apsriesana-transporta-attistibas-pamatnostadnu-2021-2027gadams-projekts-un-strategiskas-ietekmes-uz-vidi-novertejuma-vides-parskata-projekts/tap-2021-2027_pirma-redakcija.pdf

⁶ <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021-2030	Ar Ministru kabineta 2020. gada 4. februāra rīkojumu Nr. 46 pieņemtais Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam ⁷ paredz līdz 2025. gada beigām izvērtēt iespēju atjaunot ūdens sabiedrisko transportu Rīgas aglomerācijā, kas savienotu Pierīgas teritorijas ar Rīgas pilsētu (Plāna 4.pielikums, 5.6. pasākums "piilnveidot sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas lielajās pilsētās").
Vadlīnijas iekšzemes publisko ūdeņu pārvaldībai pašvaldībās	Vadlīnijas iekšzemes publisko ūdeņu pārvaldībai pašvaldībās ⁸ ir Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2015. gadā izstrādāts metodiskais materiāls ar mērķi izveidot ūdeņu aizsardzības un apsaimniekošanas sistēmu, kas nodrošinātu to ilgtspējīgu pārvaldību, kā arī veicinātu vienotu pieeju un kompleksus jautājumu risinājumus publisko ūdeņu pārvaldībā pašvaldībās.
Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam	Viens no Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam ⁹ mērķiem ir IM3 "Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide", kas ietver uzdevumu attīstīt transporta infrastruktūru t.sk. ūdenstransportu. Sadaļā "Ūdens vienotā telpiskā struktūra" minēts: "[168] Ūdensmalās jāparedz brīva piekļuve ūdenim. Jāveic dažāda tipa un līmeņa krastmalu labiekārtošana, lai veidotu dažādu un interesantu publisko ārtelpu ar skatupunktiem un laukumiem dažādos līmeņos. Būtiski paredzēt arī infrastruktūru krasta sasniegšanai no ūdensobjekta – nelielu piestātņu vai pontonu izveidi dažāda tipa motorizētiem un nemotorizētiem peldlīdzekļiem, kā arī jāveicina ūdens teritoriju izmantošanas dažādošana gan vasaras, gan ziemas sezonās".
Rīgas teritorijas plānojums	Rīgas teritorijas plānojums ¹⁰ ir Rīgas pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei, tajā skaitā funkcionālais zonējums, publiskā infrastruktūra, teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi, kā arī citi teritorijas izmantošanas nosacījumi Rīgas administratīvajā teritorijā. Rīgas teritorijas plānojums tiek izdots ar RD saistošajiem noteikumiem.
Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam izstrādes ietvaros ir apstiprināti 11 tematiskie plānojumi, tai skaitā:	
Transporta attīstības tematiskais plānojums	Transporta attīstības tematiskā plānojuma ¹¹ sadaļā 2.1.4 "Pilsētas sabiedriskais transports" iekļauts iepriekšējā teritorijas plānojumā izvirzīto mērķu izvērtējums, kurā minēts: Mērķis: Izstrādāt un ieviest pasažieru pārvadājumu ar ūdenstransportu attīstības koncepciju. Izvērtējums: Nav uzsākts. "Rīgā nav neviena ūdens transportlīdzekļa, kas nodrošinātu regulāru pasažieru pārvadāšanu Rīgas teritorijā. Plaši izplatīti ir tūristu pārvadājumi, ko nodrošina vairākas privātas kompānijas, piedāvājot dažādus apskates maršrutus. Rīgā kuģu, jahtu un citu privāto peldlīdzekļu skaita pieaugumu kavē gan attiecīgās infrastruktūras trūkums, gan ūdens akvatoriju apsaimniekotāju atbildības sadalījums. Kā galvenā problēma Rīgas pilsētā ūdens transportlīdzekļu izmantošanā, neatkarīgi no tā izmēriem un pielietojuma mērķa, ir minama gan kopēja kuģošanas infrastruktūras novecošanās, pietauvošanās (īslaicīgās un ilglaicīgās) vietu trūkums, gan laivu un jahtu tehniskās apkopes un remonta vietu trūkums." (Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums). Turpmākā plānošanā nepieciešama koncepcijas izstrāde, ņemot vērā Ūdens teritoriju un krastmalu tematisko plānojumu un tur ietvertos nosacījumus.
Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums	Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskā plānojuma ¹² sadaļā 5.2.2. "Piestātnes" minēts "Lai uzlabotu ūdens objektu krastā izvietoto enkurobjektu sasniegšanu, teritoriju savienošanu pa ūdens ceļiem un aktivizētu ūdenstransporta izmantošanu, nepieciešams nodrošināt pietiekama skaita un racionāla izvietojuma jaunu publisku piestātņu izveidi. Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros noteiktais piestātņu izvietojums ir izveidots, par pamatu ņemot esošo piestātņu tīklu un papildinot to ar Pētījumā identificētajām un Rīgas ūdens objektu ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumos ietvertajām potenciālajām piestātņu vietām, kā arī vērtējot tpašumpiederību". Sadaļā 5.3.2. "Pasažieru pārvadāšana" minēts "Šobrīd pastāv pieprasījums pēc pasažieru un auto pārvadāšanai piemērota ūdens transporta savienojuma izveides starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju, kas ļautu paaugstināt gan šo apkaimju, gan tām piegulošo teritoriju pakalpojumu nodrošinājumu un tādējādi veicinātu to attīstību. Maršruta izveides iespējas papildus jāvērtē, izstrādājot tehniski ekonomisko pamatojumu, kā arī identificējot teritorijas, kas būtu piemērotas atbilstoši aprīkotu piestātņu izveidei. Primāri pasažieru pārvadājumus Rīgā varētu uzlabot

⁷ <https://www.em.gov.lv/lv/nacionalais-energetikas-un-klimata-plans>

⁸ https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/content/files/iekszemes_publ_uden_i_vadlinijas_2016.pdf

⁹ https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

¹⁰ <https://www.rdpad.lv/rtp/speka-esosais/>

¹¹ <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/transporta/Transporta%20att%C4%ABst%C4%ABbas%20TmP%20Paskaidrojuma%20raksts.pdf>

¹² https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/udensteritoriju/UD_TmP_paskaidrijuma_raksts.pdf

	<p>pietiekama skaita, aprīkojuma un izvietojuma piestātņu izveide, kā arī jaunu galamērķu veidošanās ūdensmalās”.</p>
Rīgas brīvostas tematiskais plānojums	<p>Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma¹³, kas apstiprināts 2017. gadā, sadaļā 1.3. “Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai” paredzēts: <i>Rīgas domes politika:</i> Veicināt prāmja satiksmes organizāciju starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju kravas pārvadājumiem. <i>Stratēģijā ietvertie nosacījumi:</i> Jāuzlabo Rīgas brīvostas savienojums ar plānotajiem transporta infrastruktūras objektiem, kas uzlabos tranzīta kravu plūsmu caur pilsētu un uz/no ostas. <i>Izvērtējums:</i> Rīgas brīvostas tematiskais plānojums skata esošo Rīgas brīvostas sasaisti ar pilsētas transporta tīklu, identificējot problēmas un definējot uzdevumus Rīgas teritoriālajā plānojumā 2030.</p>
Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma	<p>Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma¹⁴ apstiprināta 2019. gadā ar mērķi nodrošināt cilvēku un komercdarbības vides mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un objektu pieejamību labākai dzīves vides kvalitātes nodrošināšanai. Tās ietvaros izstrādāts “Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam”, kurā cita starpā iekļauti: Uzdevums U.1.3. “Satiksmes infrastruktūras plānošanas sistēma” [...] (4) Ūdensmalu attīstības un ūdens transporta izmantošanas attīstības vadlīnijas: a. Normatīvo aktu un regulējumu izstrāde ūdensmalu attīstībai, piestātņu izbūvei; b. Regulējums ūdens transporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā un sasaistē ar Pierīgu. Uzdevums U.3.3. “Rīgas pilsētas sabiedriskais transports” U.3.3.5. “Pasažieru ūdens transports” [...] No šobrīd neattīstītiem, bet vēsturiski Rīgā agrāk aktīvi izmantotiem ST veidiem pieminami pasažieru pārvadājumi ar ūdens transportu. Rekomendējamās aktivitātes, ko var veikt pašvaldība: (1) Ūdens transporta attīstības veicināšana, piestātņu attīstība, plānošanas un informatīvais atbalsts. Komercpārvadājumu - regulāro maršrutu attīstības atbalsts; (2) Atbalstīt ūdens taksometru pakalpojumu attīstību Rīgā, radot regulējumu privātu ūdens taksometru pakalpojumu sniegšanai. (3) Izvērtēt un radīt priekšnoteikumus prāmju satiksmes izveidošanai pār Daugavu pilsētas ziemeļu daļā. <i>Sagaidāmais rezultāts:</i> Radīti priekšnoteikumi un regulējums pasažieru ūdens transporta attīstībai Uzdevums U.3.8. “Ūdens satiksme Rīgas pilsētā” Kā galvenās attīstības prioritātes ūdens transporta jomā ir jāmin: a. Ūdens transporta (t.sk. arī ST) attīstības veicināšana; b. Publiski pieejamo piestātņu attīstība, c. Plānošanas un informatīvais atbalsts komercpārvadājumu attīstībai (t.sk. kravu pārvadājumu ar ūdens transportu attīstības atbalsta programmas izstrāde un ieviešana)</p>

Eiropas Komisija ir publicējusi pārskatu par ES likumdošanas aktiem iekšējo ūdensceļu jomā¹⁵ (pēdējo reizi aktualizēts 27.04.2020). Latvija nav tiešā veidā minētā ES tiesiskā regulējuma subjekts, jo Latvijas iekšējie ūdens ceļi netiek izmantoti starptautiskā satiksmē. Tai pašā laikā, ieviešot iekšējā ūdenstransporta pārvadājumus Latvijas iekšējos ūdeņos, arī Latvijā varētu būt nepieciešams pārņemt vismaz daļu no ES tiesību normām, kas reglamentē pārvadājumus iekšējos ūdensceļos.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu ES reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70. Šī regula tiešā veidā nav attiecināma uz ūdenstransporta pakalpojumiem, taču dalībvalsts pēc savas izvēles var tos iekļaut sabiedriskā transporta pakalpojumu sistēmā.

¹³ <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/osta/Paskaidrojumaraksts.pdf>

¹⁴ https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

¹⁵ “List of EU regulation in the field of inland waterways”, pieejams vietnē https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/summary_of_eu_legislation_in_the_field_of_inland_waterways.pdf

3. SASAISTE AR ĪSTENOTAJIEM INTERREG BJR PROJEKTIEM

3.1 INTERREG BJR PROJEKTA “MULTIMODĀLAS PILSĒTAS (CITIES.MULTIMODAL)” REZULTĀTI

Interreg Baltijas jūras reģiona projekts “Multimodālas pilsētas (cities.multimodal)”¹⁶ tika realizēts 2017.-2021. gadā.

Projektā piedalījās 16 partneri no Vācijas, Dānijas, Zviedrijas, Somijas, Polijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Krievijas. Latvijā projektu realizēja Rīgas Dome (Rīgas enerģētikas aģentūra).

Izmantojot dažādus pasākumus, 10 partneru pilsētas uzlaboja apstākļus, lai iedzīvotāji varētu viegli apvienot pastaigas, riteņbraukšanu, sabiedriskā transporta izmantošanu, kā arī koplietošanas mobilitāti (velosipēdi, automašīnas, e-automāšīnas un e-velosipēdi) kā ilgtspējīgāku alternatīvu individuālai personīgās automašīnas lietošanai. Pašvaldību, NVO, augstskolu un ekspertu partneru konsorcijs izmantoja aktīvas līdzdalības pieeju, lai veicinātu ilgtspējīgu pilsētas mobilitāti. Projekta ietvaros partneru pilsētas izveidoja pilotprojektu zonas, kurās tās īstenoja dažādus pasākumus multimodalitātes un mobilitātes pārvaldības jomā.

Projekta ietvaros gūtā pieredze mobilitātes punktu izveidē var tikt izmantota, lai attīstītu ūdenstransporta pietātņu savienojumus ar sauszemes transportu, tai skaitā mikromobilitātes un koplietošanas transporta pakalpojumiem.

Projekta partneri aktivitātēm izmantoja Mobilitātes pārvaldības konceptu, kas var tikt izmantots arī ūdenstransporta attīstības plānošanai un sabiedrības informēšanai.

3.2 INTERREG BJR PROJEKTA “ILGTSPĒJĪGA MOBILITĀTE PILSĒTĀS UN IKDIENAS PĀRVIETOŠANĀS BALTIJAS JŪRAS REĢIONA PILSĒTĀS (SUMBA)” REZULTĀTI

Interreg Baltijas jūras reģiona projekts “Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās (SUMBA)”¹⁷ tika realizēts 2017.-2021. gadā.

Projektā piedalījās 12 partneri no Vācijas, Zviedrijas, Polijas, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas. Latvijā projektu realizēja Rīgas Dome, Rīgas Plānošanas reģions un Baltijas Vides forums.

Tā kā arvien vairāk cilvēku dzīvo piepilsētās, aizvien lielāks skaits dzīvotāju ikdienā brauc uz pilsētas centru. Piepilsētas satiksmē dominē privātās automašīnas, kas izraisa satiksmes sastrēgumus, gaisa piesārņojumu, stāvvietu trūkumu un sabiedriskā transporta ienākumu samazināšanos. Projekta SUMBA mērķis bija izstrādāt ilgtspējīgāku un videi draudzīgāku pārvietošanās sistēmu, kas apvieno dažādus transporta veidus – sabiedrisko transportu, automašīnu koplietošanu, pārvietošanos kājām un ar velosipēdu.

Projekts palīdzēja pilsētu un transporta plānotājiem novērtēt, izplānot un integrēt alternatīvas mobilitātes iespējas pilsētu un pašvaldību transporta plānos un politikā. Instrumenti un vadlīniju dokumenti, kas atvieglo šī mērķa īstenošanu, vispirms tiek pārbaudīti desmit pilota reģionos septiņās valstīs: Hamburgā (Vācija); Tallinā/Harju apgabalā un Tartu (Igaunija); Rīgā (Latvija); Vāxjö (Zviedrija); Šauļos (Lietuva); Helsinkos (Somija); Olštīnā, Gdiņā un Varšavas piepilsētas reģionā (Polija). Pēc tam šajos reģionos tika izstrādāti mobilitātes plāni.

Projekta ietvaros tika veikta māsaimniecību mobilitātes aptauja par izmantotajiem pārvietošanās veidiem un maršrutiem, kuras rezultāti var tikt izmantoti optimālai ūdenstransporta maršrutu plānošanai.

¹⁶ <https://www.cities-multimodal.eu/>

¹⁷ <https://sumba.eu/en>

3.3 INTERREG BJR PROJEKTA “E-MOBILITĀTES RISINĀJUMU IEVIEŠANA PILSĒTU TERITORIJĀS BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ (BSR ELECTRIC)” REZULTĀTI

Interreg Baltijas jūras reģiona projekts “E – mobilitātes risinājumu ieviešana pilsētu teritorijās Baltijas jūras reģionā (BSR electric)”¹⁸ tika realizēts 2017.-2020. gadā.

Projekta mērķis bija veicināt e-mobilitāti pilsētas transportā, izpētot līdz šim neizmantotās iespējas un dažāda veida pilsētas e-mobilitātes risinājumus, piemēram, pilsētas loģistikā, e-velosipēdu, e-autobusu, e-skūteru un e-prāmju izmantošanā.

Projektā piedalījās 15 partneri no Vācijas, Dānijas, Zviedrijas, Norvēģijas, Somijas, Igaunijas, Polijas un Latvijas. Latvijā projektu realizēja Rīgas Dome (Rīgas enerģētikas aģentūra) un SIA “Ardenis”.

Vienas no projekta darba pakām ietvaros tika pētītas iespējas integrēt pasažieru elektrisko ūdenstransportu Baltijas jūras reģiona ostas pilsētu sabiedriskā transporta sistēmās.

Izpētē piedalījās projekta partneri *ATI Küste GmbH* (Rostoka, Vācija), *Zero Emission Resource Organisation (ZERO)* (Oslo, Norvēģija) un Gdaņskas pašvaldība (Polija).

ATI Küste 2019. gada jūnijā organizēja semināru “Elektromobilitāte uz ūdens – ieguldījums bezizmešu kuģniecībā”, kurā tika apskatīti alternatīvie enerģijas avoti un autonomā kustība ūdenstransporta jomā. 2020. gada martā Leipcigā notika seminārs “E-prāmji un elektromobilitāte pilsētās - ieguvumi no autobūves nozares”, kurā piedalījās ieinteresētās personas no dažādām nozarēm, tai skaitā, aviācijas, autotransporta un ūdenstransporta.

Projekta noslēgumā tika sagatavots ziņojums, kurā tika apkopota pieredze un ieteikumi gan tehniskos, gan administratīvos jautājumos. Tajā tika uzsvērtā pieredzes pārnesamība visā Baltijas jūras reģionā un ārpus tā. Galvenie secinājumi:

- Enerģijas apgādes izmaksas elektriskajiem prāmjiem joprojām ir ļoti augstas. Elektriskie prāmji, iespējams, ar papildu saules paneļiem, ir saprātīgs risinājums pilsētas sabiedriskajam transportam nelielos attālumos un pret piesārņojumu jutīgus ūdeņos. Šie peldlīdzekļi ir salīdzinoši nelieli, un tādējādi infrastruktūras izmaksas var samazināt līdz minimumam. Lielākiem kuģiem, kas paredzēti garākiem maršrutiem, ūdeņraža hibrīda tehnoloģija būs saprātīga alternatīva, ja ir pieejama atbilstoša uzlādes infrastruktūra.
- Saules enerģijas sistēmas var palielināt ar baterijām darbināmu elektrisko prāmju nobraukumu arī ziemeļu platuma grādos, piemēram, Berlīnē, ne tikai dienvidu apgabalos.
- Elektriskie prāmji var tikt izmantoti ne tikai kā pilsētas sabiedriskā transporta sastāvdaļa, bet arī tūrisma nozarē, tādējādi veidojot pozitīvu pilsētas tēlu.

3.4 RĪGAS PAŠVALDĪBAS AĢENTŪRAS “RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS” SAGATAVOTĀS IESTRĀDES PAR ŪDENSTRANSPORTA ATTĪSTĪBU RĪGAS PILSĒTĀ

Rīgas pašvaldības aģentūra “Rīgas pilsētas arhitekta birojs” 2020. gada oktobrī sagatavoja sākotnējo aprakstu projektam “Regulāras pasažieru (bezizmešu) ūdens satiksmes atjaunošana Rīgas pilsētā un ar to saistīto multimodālo pieturvietu (mobilitātes punkti) attīstīšana Rīgas un Pierīgas mobilitātei”¹⁹.

Tas veidots, lai uzsāktu projektu pieteikumu sagatavošanu iesniegšanai Atvērto finanšu mehānisma finansējuma saņemšanai, kā arī, lai apsvērtu citus iespējamus finanšu avotus projekta ieviešanai.

Kā galvenie projekta mērķi un uzdevumi minēti:

- Klimata un vides ieguvumi;
- Transporta sistēmas optimizācija;
- Stratēģiska un zaļa teritoriju attīstība;

¹⁸ <https://www.bsr-electric.eu/>

¹⁹ <http://www.arhitekts.riga.lv/index.php/projekti-petijumi/petijumi-2020-g/833-bus-diskusija-kugisu-satiksmes-2>

- Paradumu maiņa;
- Ūdens satiksme kā mikromobilitātes elements;
- Rīgas transporta infrastruktūras trūkstošo elementu sloga mazināšana;
- Sezonāli mainīgi tūrisma galamērķi.

Jau 2018. gadā Rīgas pilsētas arhitekta birojs sarīkoja diskusiju par pasažieru kuģu satiksmes kā sabiedriskā transporta Rīgā iespējām, kurā piedalījās pilsētplānotāji, Rīgas pilsētas un ostas vadība, uzņēmēji un apkaimju iedzīvotāju biedrību pārstāvji.

Diskusijas gaitā ideju pozitīvi novērtēja pilsētplānotāji, uzņēmēji un Bolderājas, Mangaļsalas un Vecmīlgrāvja iedzīvotāju kopienu pārstāvji, tomēr pašvaldības amatpersonu attieksme pret kuģu satiksmes atjaunošanu bija diezgan vēsa.

Rezumējot sarunu, tika secināts, ka Rīgas kontekstā veidot regulārus kuģu satiksmes maršrutus kā sabiedriskā transporta tīkla papildinājumu ir par agru. Sākumā ir jāatjauno un jāpapildina pietātņu infrastruktūra, jānodrošina pieeja pie ūdens un jāizveido interešu enkurobjekti gar ūdensmalām.²⁰

²⁰ <http://www.arhitekts.riga.lv/index.php/projekti-petijumi/petijumi-2018-g/762-diskusija-par-pasazieru-kuģu-satiksmes-ka-sabiedriskā-transporta-rīga-iespejam>

4. IESPĒJAMIE PĀRVALDĪBAS SCENĀRIJI

Lai organizētu un sniegtu ūdenstransporta pakalpojumus, ir nepieciešama daudzu iesaistīto pušu iesaiste un sadarbība. Šajā nodaļā ir aprakstīti trīs iespējamie pārvaldības scenāriji: pašvaldības finansēts modelis; privāto operatoru iniciatīvas modelis; pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis (PPP). Neatkarīgi no izvēlētajā pārvaldības modeļa atbilstoši valsts atbalsta tiesiskajam regulējumam izdala šādus trīs funkcionālos līmeņus, kas atbilst infrastruktūras objektu darbības un pakalpojumu sniegšanas ekonomiskajai būtībai:

- Īpašnieks/ attīstītājs;
- Operators/ apsaimniekotājs;
- Lietotājs/ nomnieks.

4-1. tabulā ir dots kopsavilkums funkcionālo līmeņu sadalījumam trim identificētajiem pārvaldības modeļiem – pašvaldības finansēts modelis, privāto operatoru iniciatīvas modelis, pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis.

4-1. TABULA. FUNKCIONĀLO LĪMEŅU IEDALĪJUMS DAŽĀDIEM PĀRVALDĪBAS MODEĻIEM

Funkcionālais līmenis/ Pārvaldības modelis	1. modelis	2. modelis	3. modelis
	Pašvaldības finansēts modelis	Privāto operatoru iniciatīvas modelis	Pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis (PPP)
Īpašnieks/ attīstītājs	<p>Iekšējo publisko ūdeņu, tai skaitā ūdensceļu īpašnieks ir valsts.</p> <p>Pašvaldība savas administratīvās teritorijas ietvaros ir iekšējo publisko ūdeņu valdītājs, kas tiesīga rīkoties īpašnieka vārdā.</p> <p>Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 918 uz/pie iekšējiem publiskajiem ūdeņiem trešajām personām nav atļauts izvietot ēkas/ būves kā patstāvīgus īpašumu objektus. Šāds ierobežojums ir noteikts, lai novērstu situāciju, kad atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem privātpersonai rodas tiesības prasīt publisko ūdeņu atsavināšanu.</p> <p>2012. gadā Rīgas dome ir izdevusi Daugavas akvatorijas raksturojumu (posmā no Rīgas robežas līdz Vanšu tiltam) un ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumus²¹, kas nosaka, ka ūdens objekta nomnieka saimnieciskās darbības rezultātā izveidotie krastu stiprinājumu uzlabojumi, kas saistīti ar stacionāru krastu stiprinājumu izbūvi, pēc nomnieka saimnieciskās darbības līguma beigām pāriet pašvaldības īpašumā kā ūdenstilpju infrastruktūras daļa. Līdz ar to uz Daugavas ir atļauts izvietot ēkas/ būves kā patstāvīgus īpašumu objektus, bet ir nodrošināts, ka privātpersonai nerodas tiesības prasīt publisko ūdeņu atsavināšanu pēc nomas līguma darbības beigām.²²</p>	<p>Iekšējo publisko ūdeņu, tai skaitā ūdensceļu īpašnieks ir valsts.</p> <p>Pašvaldība savas administratīvās teritorijas ietvaros ir iekšējo publisko ūdeņu valdītājs, kas tiesīga rīkoties īpašnieka vārdā.</p> <p>Pašvaldība ir īpašnieks izveidotajām peldbūvēm uz/pie iekšējiem publiskajiem ūdeņiem.</p> <p>Privātais partneris pēc PPP līguma termiņa beigām (pēc 30 gadiem) nodot visu izveidoto infrastruktūru pašvaldībai.</p>	
Operators/ apsaimniekotājs	<p>Pašvaldības iestāde vai pašvaldības kapitālsabiedrība uz deleģējuma līguma pamata.</p>	<p>Konkursa kārtībā izvēlēts viens vai vairāki privātie operatori, kas vienlaikus var būt arī ūdenstransporta pakalpojuma sniedzēji.</p>	<p>Atklātas starptautiskas iepirkuma procedūras ietvaros izvēlēts privātais partneris, kura uzdevums varētu būt uzbūvēt, apsaimniekot, uzturēt un atjaunot publiskos ūdens ceļus, peldbūves, citas saskaņotās būves.</p>

²¹ Pieejami vietnē: <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/udens-resursu-apsaimniekosanas-uzraudziba/>

²² Jānorāda, ka šāds Rīgas domes regulējums neatbilst MK noteikumiem Nr. 918.

Valsts Kontroles 2021. gada 16. augusta revīzijas ziņojuma "Kas notiek publiskajos ūdeņos?" (turpmāk - VK Revīzijas Ziņojums (2021)) 105. – 108. lpp. ir norādīts, ka tiesiskais regulējums būvniecības publiskajos ūdeņos jomā tiek pārkāpts vairākās pašvaldībās, kuru administratīvajās teritorijās ir publiskie ūdeņi (upes un ezeri). VK Revīzijas Ziņojuma (2021) 108. lpp. Valsts kontrole (turpmāk – VK) iesaka Ekonomikas ministrijai sniegt metodoloģisko palīdzību pašvaldībām būvniecības regulējuma piemērošanā attiecībā uz būvēm, peldbūvēm un peldošu konstrukciju būvniecības un ekspluatācijas uzraudzības procesu.

Funkcionālais līmenis/ Pārvaldības modelis	1. modelis	2. modelis	3. modelis
	Pašvaldības finansēts modelis	Privāto operatoru iniciatīvas modelis	Pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis (PPP)
Lietotājs/ nomnieks	<p>Pašvaldības kapitālsabiedrība, kas sniedz sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājuma pakalpojumus.</p> <p>Pašvaldībai nav atļauts brīvi iesaistīties komercdarbībā. Pašvaldības tiesības veikt saimniecisko darbību ierobežo Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmā daļa un Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. pants un 7. pants.</p> <p>Potenciāli izveidoto infrastruktūru papildus var nodot normā arī trešajām personām citu ūdenstransporta pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai²³</p>	<p>Viens vai vairāki konkursa kārtībā izvēlēti ūdenstransporta pakalpojuma sniedzēji.</p> <p>Var rīkot vairākus atsevišķus konkursus dažādu ūdenstransporta pakalpojumu sniegšanai (tas var aptvert gan sabiedrisko transportu, gan tūrisma braucienus, gan tiešos divu punktu savienojumus bez plašāka maršruta tīkla)</p>	<p>Ūdenstransporta pakalpojumus var sniegt pats privātais partneris (PPP ietvaros).</p> <p>Vai arī infrastruktūras operators pats ūdenstransporta pakalpojumus nesniedz, bet tālāk par samaksu iznomā trešajām personām – pakalpojuma sniedzējiem ūdenstransporta pakalpojumu sniegšanas tiesības.</p>

4.1 PAŠVALDĪBAS FINANSĒTS MODELIS

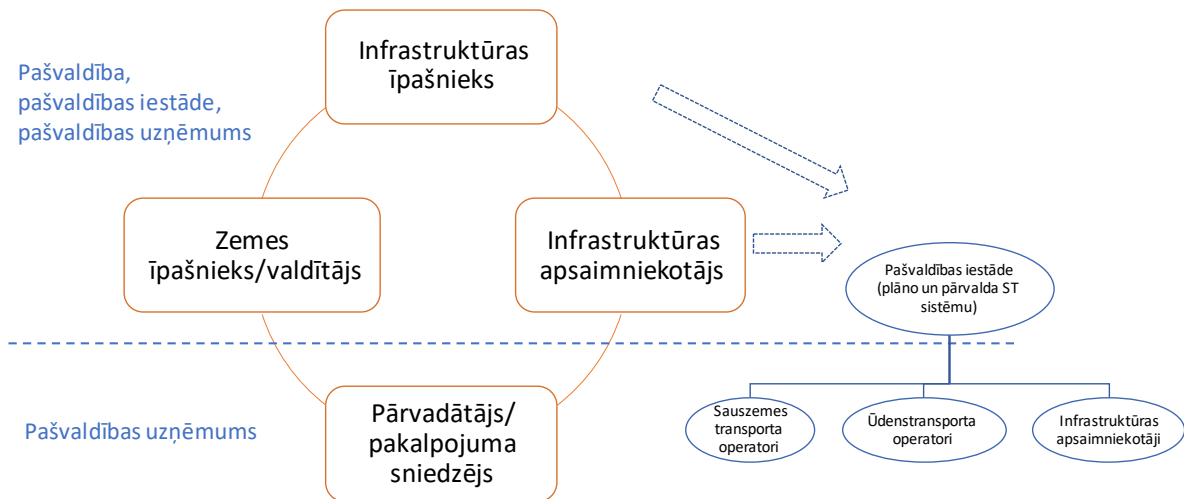
Pašvaldības finansētā modelī visi galvenie pārvaldībā iesaistītie subjekti ir pašvaldībai piederošas iestādes vai kapitālsabiedrības. Šādā modelī funkcijas tiek sadalītas sekojoši (4-1. attēls):

- Pašvaldība izveido infrastruktūru un ir infrastruktūras īpašnieks;
- Pašvaldība/pašvaldības iestāde/pašvaldības uzņēmums apsaimnieko infrastruktūru;
- Pašvaldības uzņēmums nodrošina ūdenstransporta pakalpojumus kā sabiedriskā transporta pārvadājumus.

Pašvaldība uzņemas visas funkcijas, kas saistītas ar ūdenstransporta pakalpojumu nodrošināšanu, tostarp:

- Izveido nepieciešamo organizatorisko struktūru;
- Izveido piestātnes;
- Iegādājas nepieciešamos transportlīdzekļus (prāmjus);
- Izveido prāmju apkopei un uzturēšanai nepieciešamo infrastruktūru;
- Nodrošina nepieciešamo personālu gan piestātnēm, gan prāmju darbībai;
- Ir atbildīga par visu piemērojamo kuģu un piestātņu drošības, navigācijas, vides aizsardzības un citu prasību ievērošanu.

²³ Rīgas domes Satiksmes departaments rīkoja izsoli par Daugavas krastmalas stacionāro un pagaidu piestātņu Rīgā iznomāšanu 2015. gadā:
<https://www.rdsd.lv/uploads/media/5549f30811114.pdf>



4-1. ATTĒLS. PAŠVALDĪBAS FINANSĒTS MODELIS

Pašvaldības finansēts modelis ir piemērots tādām ūdenstransporta pakalpojumu veidam, kas ir integrēti vietējā pasažieru sabiedriskā pārvadājuma tīklā (līdzīgi kā Gēteborgā, Amsterdamā, Hamburgā u.c.). Kā liecina dažādi pētījumi, veiksmīgus risinājumus ir izdevies ieviest tajās pilsētās, kur ūdenstransporta pakalpojumi jau laicīgi ir tikuši iekļauti stratēģiskās plānošanas un teritorijas attīstības dokumentos.²⁴ Vienota transporta tīkla plānošana un sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldība pilsētā ir ļoti svarīgas funkcijas sekmīgai ūdenstransporta pakalpojumu attīstībai un iekļaušanai kopējā mobilitātes pakalpojumu klāstā. Ierasta prakse ir pilsētās sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldību uzticēt pašvaldības administrācijai vai aģentūrai, kas plāno, veido un pārvalda sabiedriskā transporta sistēmu, kurā ietilpst arī ūdenstransporta pakalpojumi (4-1. attēls).

4.2 PRIVĀTO OPERATORU INICIATĪVAS MODELIS

Privāto operatoru iniciatīvas modelī pašvaldība joprojām ir iekšējo publisko ūdeņu valdītājs un ūdenstilpju infrastruktūras īpašnieks, bet infrastruktūras apsaimniekotājs, attīstītājs un pārvadātājs ir privāti uzņēmumi (4-2. attēls).

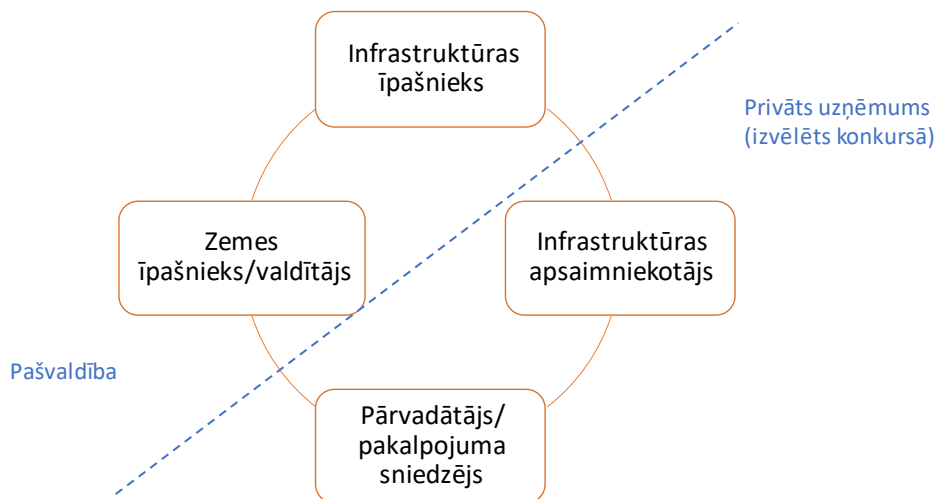
Privātie uzņēmēji var būt gan infrastruktūras apsaimniekotāji, gan ūdenstransporta pakalpojuma sniedzēji (pārvadātāji). Infrastruktūras apsaimniekotājs vienlaikus var būt arī pārvadātājs, ne tikai var iznomāt tiesības lietot infrastruktūru pakalpojumu sniedzējiem (transporta pārvadātājiem ar ūdenstransportu). Šādā modelī privātais uzņēmējs konkursa kārtībā iegūst nomas tiesības izmantot ūdenstilpju infrastruktūru un saņem atļauju veikt komercpārvadājumus. Normatīvais regulējums pieļauj, ka privātie uzņēmēji – ūdenstransporta pakalpojumu sniedzēji var veikt arī savus ieguldījumus infrastruktūrā, lai to pielāgotu konkrētā pakalpojuma nodrošināšanai. Privātais uzņēmējs ir ieinteresēts veidot tādu ūdenstransporta pakalpojumu piedāvājumu, lai spētu atpelnīt ieguldījumus un gūt peļņu.

Pašvaldība ir atbildīga par noslēgto nomas līgumu un izsniegto atļauju uzraudzību. Privātais uzņēmējs ir atbildīgs par pakalpojuma nodrošināšanu, tostarp par:

- Kuģu flotes nodrošināšanu, tās ekspluatāciju un uzturēšanu;
- Piestātņu izveidošanu un ekspluatāciju;
- Nepieciešamā personāla piesaisti;
- Visu piemērojamo kuģu un piestātņu drošības, navigācijas, vides aizsardzības un citu prasību ievērošanu.

²⁴ Cheemakurty H., Tanko M., Garne K. (2017). Urban waterborne public transport. KTH Royal Institute of Technology. Pleejams vietnē https://www.researchgate.net/publication/327437657_Urban_waterborne_public_transport_systems_An_overview_of_existing_operations_in_world_cities

Privātais uzņēmējs, ņemot vērā pieejamo infrastruktūru un pietātņu izveidošanas iespējas, izvēlas maršrutus, kuros sniegt pakalpojumu. Šis pārvaldības modelis atbilst privāto uzņēmēju interesēm, taču var atstāt novārtā pašvaldības intereses mobilitātes iespēju paplašināšanā. Privāto operatoru iniciatīvas modelis ir piemērots ūdens taksometru pakalpojumiem. Šobrīd pēc privāto operatoru iniciatīvas modeļa tiek sniegti pasažieru pārvadājumi ar kuģiem pa Daugavu. Rīgas domes Satiksmes departaments izsola Daugavas krastmalas stacionāro un pagaidu pietātņu nomas tiesības uz noteiktu laiku, lai privātais operators varētu pietautot kuģošanas līdzekļus, ar kuriem sniedz pārvadājumu pakalpojumus.



4-2. ATTĒLS. PRIVĀTO OPERATORU INICIATĪVAS MODELIS

4.3 PAŠVALDĪBAS UN PRIVĀTĀ SEKTORA SADARBĪBAS MODELIS (PPP)

Pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis (PPP) saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likuma 1. panta 1. punktu ir publiskā un privātā sektora sadarbība, kuru vienlaikus raksturo šādas pazīmes:

- Sadarbība notiek starp vienu vai vairākiem publiskajiem partneriem un vienu vai vairākiem publiskās un privātās partnerības procedūrā iesaistītajiem privātajiem partneriem;
- Sadarbība notiek, lai nodrošinātu sabiedrības vajadzības būvdarbu veikšanā vai pakalpojumu sniegšanā;
- Tā ir ilgtermiņa sadarbība, kas ilgst līdz 30 gadiem, bet šajā likumā paredzētajos gadījumos arī ilgāk;
- Publiskais un privātais partneris apvieno un izmanto tam pieejamos resursus (piemēram, ģpašumu, finanšu līdzekļus, zināšanas un pieredzi);
- Atbildība un riski tiek dalīti starp publisko partneri un privāto partneri²⁵.

Saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likumu ir trīs PPP veidi:

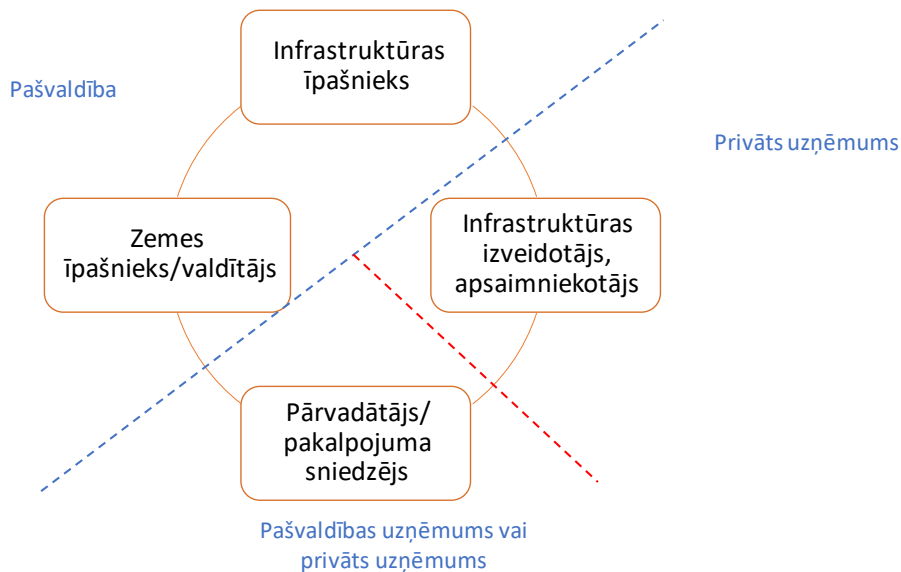
- Partnerības iepirkuma līgums. Publisko būvdarbu vai publisko pakalpojumu līgums starp publisko un privāto partneri, kur privātais partneris uzņemas būvdarbu risku un pakalpojuma/būves pieejamības risku. Publiskais partneris maksā privātajam partnerim pakalpojuma pieejamības maksājumu, piemēram, par būves būvniecību un tās uzturēšanu;
- Koncesijas līgums. Publisko būvdarbu vai publisko pakalpojumu līgums starp publisko un privāto partneri, kur privātais partneris uzņemas būvdarbu risku, pakalpojuma/būves pieejamības risku un pakalpojuma pieprasījuma risku. Privātais partneris gūst saimnieciskās darbības ieņēmumus no pakalpojuma galalietotājiem. Publiskais partneris saņem no privātā partnera koncesijas maksu;
- Institucionālā publiskā un privātā partnerība: publiskā un privātā partnera komercsabiedrības izveide. Ar šo komercsabiedrību publiskais partneris noslēdz partnerības iepirkuma līgumu vai koncesijas līgumu.

²⁵ Pieejama vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/194597-publiskas-un-privatas-partneribas-likums>

Galvenās atšķirības starp tradicionālo iepirkumu Publisko iepirkumu likuma izpratnē un PPP iepirkumu ir šādas:

- Līguma darbības periods. Publiskā iepirkuma līgumam tas ir līdz pieciem gadiem, bet PPP līgumam no pieciem līdz 30 gadiem;
- Līguma priekšmets. Publiskā iepirkuma līguma gadījumā – būvdarbu veikšana, preču piegāde vai pakalpojumu sniegšana. PPP līguma gadījumā – būvdarbu vai pakalpojumu līgums, kas ietver darbības (piemēram, ēkas būvniecība un uzturēšana; ēkas būvniecības, uzturēšana un pakalpojumu sniegšana to galalietotājiem), kuras tradicionālā iepirkuma gadījumā tiek sniegtas atsevišķu līgumu ietvaros.
- Risku sadalījums. Publiskā iepirkuma līguma gadījumā – pasūtītājs uzņemas lielāko daļu no riskiem (būvniecības risks, pieejamības risks un pieprasījuma risks), savukārt privātais partneris nelielu daļu no riskiem (piemēram, būvdarbu līguma gadījumā defektu garantijas periods, kura laikā par privātā partnera līdzekļiem ir jānovērš konstatētie defekti). PPP līguma gadījumā – privātais partneris uzņemas lielāko daļu no riskiem: partnerības iepirkuma līguma gadījumā būvniecības un pieejamības risku, bet koncesijas līguma gadījumā būvniecības, pieejamības un pieprasījuma risku.

Vienkāršots funkciju sadalījums starp pašvaldību un privāto sektoru ir atainots zemāk attēlā (4-3. attēls).



4-3. ATTĒLS. PAŠVALDĪBAS UN PRIVĀTĀ SEKTORA SADARBĪBAS MODELIS

Pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelim ir iespējamas dažādas variācijas:

- Pašvaldība var piesaistīt privāto uzņēmēju gan infrastruktūras izbūvei, apsaimniekošanai un pakalpojuma sniegšanai;
- Pašvaldība var izmantot PPP modeli tikai infrastruktūras izbūvei un apsaimniekošanai, bet nodalīt ūdenstransporta pakalpojumu sniegšanu (piemēram, RD var deleģēt RS vai citu pašvaldības kapitālsabiedrību nodrošināt sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumus par ūdensceļiem);
- Pašvaldība var piesaistīt privāto uzņēmēju infrastruktūras izveidei un apsaimniekošanai, infrastruktūru var izmantot gan komercdarbības veicēji, gan sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs.

PPP modelī privātais operators ir daļēji ierobežots, kādus pakalpojumus tas drīkst piedāvāt, izmantojot izveidoto infrastruktūru, jo tā rīcības brīvību saista PPP līgums.

5. SPECIFISKU KRITĒRIJU IZVĒRTĒJUMS PĀRVALDĪBAS MODEĻOS

5.1 MARŠRUTU UN PIESTĀTŅU ATTĪSTĪBA UN UZTURĒŠANA

Prāmju satiksme var būt ieguvums pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, ja esošajai sauszemes transporta sistēmai ir raksturīgs pārslogojums, kā arī ja ir nepieciešams uzlabot savienojumus starp dažādām pilsētas apkaimēm un piepilsētas teritorijām.

Lai prāmju satiksme veiksmīgi funkcionētu, tās izveidē jāpievērš uzmanība vairākiem svarīgiem faktoriem:

- **Atrašanās vieta**
 - ērti nokļūt/izkļūt no pietātnes
 - savienojumi ar citiem sauszemes transporta veidiem
- **Projekts/dizains**
 - tāds, kas minimizē iekāpšanas/izkāpšanas laiku
 - pieejamie pakalpojumi un ērtības (uzgaidāmās sēdvietas, biļešu automāts, informācijas sistēma, labierīcības u.tml.)
- **Infrastruktūra**
 - pietātne - fiksētā būve vai peldoša platforma
 - tehniskie ierobežojumi
 - uzlādes/uzpildes infrastruktūra u.c.

Optimāli izplānota pietātņu atrašanās vieta var atvieglot ūdenstransporta pakalpojumu integrāciju sauszemes transporta tīklā. Jāizvairās no garām pietātnēm un liela kājām ejama attāluma, lai sasniegtu sauszemes transporta pakalpojumus.

Pilsētas ūdenstransporta maršrutu plānošanā var tikt izmantotas vairākas pieejas, kas nosacīti var tikt iedalītas trīs tipos, kas aprakstīti zemāk.

A tips

A tipa plānojumā maršruti šķērso upi, apstājoties vairākās pietātnēs gar krastmalu (lineārs maršruts).

Maršruti var tikt veidoti paralēli sauszemes transporta maršrutiem, lai mazinātu sastrēgumus. Šī tipa plānojums veicina krastmalas attīstību pietātņu tuvumā.

Kā A tipa maršrutu shēmas piemērs 5-1. attēlā skatāma Hamburgas pilsētas ūdenstransporta maršrutu shēma.



5-1. ATTĒLS. HAMBURGAS ŪDENSTRANSporta MARŠRUTU SHĒMA

Avots: *Urban waterborne public transport systems: An overview of existing operations in world cities*

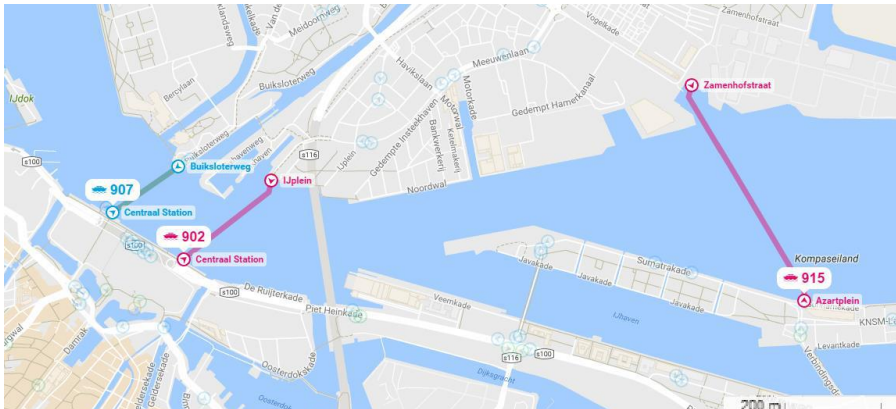
B tips

B tipa plānojumam raksturīgi īsi maršruti upes šķērsošanai.

Šajā maršrutu shēmā parasti ūdens transportlīdzekļi kursē bieži, iespējams pat ik pēc 5-10 minūtēm. Šis risinājums ir laba alternatīva upes šķērsošanai pa tiltu vai tuneli. Lai šādi maršruti būtu pieprasīti, prāmja pakalpojums ir jāveic pēc iespējas īsākā laikā un bieži, ar īsu kursēšanas intervālu. Tā kā maršruts nav garš un

ceļā pavadītais laiks ir īss, tad lielu nozīmi iegūst arī pietātnē pavadītais laiks. Lai samazinātu stāvēšanas laiku pietātnē, bieži vien šādos maršrutos tiek izmantoti kuģi, kuros var iekāpt/izkāpt abos galos. Ūdens šķērsošana ar prāmi lietotājiem šķiet pievilcīga, ja alternatīvs maršruts pa sauszemi aizņem ilgāku laiku.

Kā B tipa maršrutu shēmas piemērs 5-2. attēlā skatāma Amsterdamas pilsētas ūdenstransporta maršrutu shēma.



5-2. ATTĒLS. AMSTERDAMAS ŪDENSTRANSPORTA MARŠRUTU SHĒMA

Avots: *Urban waterborne public transport systems: An overview of existing operations in world cities*

C tips

C tipa ūdenstransporta maršruti savieno attālākas apkaimes ar pilsētas centru. Šim plānojumam raksturīgi salīdzinoši gari maršruti un ne pārāk liela kursēšanas intensitāte. Lai modelis veiksmīgi funkcionētu, svarīgi nodrošināt pasažieriem ērtības un apkalpošanu uz prāmja. Šādos maršrutos ir grūtāk nodrošināt pastāvīgu pieprasījumu, tie ir vairāk pieprasīti rīta un vakar stundās braucieniem uz/no darba.

5-3. attēlā skatāma Stokholmas ūdenstransporta maršrutu shēma. Tajā apvienoti visu trīs tipu maršruti – A tipa (zilā krāsā), B tipa (sarkanā krāsā) un C tipa (dzeltenā krāsā).



5-3. ATTĒLS. STOKHOLMAS ŪDENSTRANSPORTA MARŠRUTU SHĒMA

Avots: *Urban waterborne public transport systems: An overview of existing operations in world cities*

Zviedrijas Karaliskais tehnoloģiju institūts KTH 2018. gadā ir veicis apjomīgu pētījumu "Pilsētas sabiedriskais ūdenstransports: pārskats par esošajiem pārvaldījumiem pasaules pilsētās", kurā analizēta un salīdzināta 23 pilsētu pieredze pasažieru ūdenstransporta attīstībā visā pasaulē.²⁶ Plānojot maršrutu tīklu, svarīgi ir iepazīties ar dažādu pasaules pilsētu pieredzi ūdenstransporta attīstībā un ņemt vērā arī konkrētos Rīgas apstākļus – ūdensceļu ģeogrāfisko izvietojumu, pietātnēm pieejamās vietas, pasažieru plūsmas, citu sabiedriskā transporta veidu piedāvājumu un citus faktoros.

Lai veicinātu pieprasījumu pēc ūdenstransporta pakalpojumiem, svarīgs ir pietātnu novietojums. Ir jāņem vērā plānotā teritorijas attīstība, pietātnes tuvumā esošais apdzīvotības blīvums, darbavietu blīvums, pārvietošanās

²⁶[https://www.researchgate.net/publication/327437657 Urban waterborne public transport systems An overview of existing operations in world cities](https://www.researchgate.net/publication/327437657_Urban_waterborne_public_transport_systems_An_overview_of_existing_operations_in_world_cities)

alternatīvas ar sauszemes transportu, ērtības nokļūt līdz pietātnēi un izkļūt no tās, izvairoties no gariem kājām ejamiem attālumiem.

Lēmums par maršrutu attīstību neatkarīgi no izvēlēta pārvaldības modeļa būtu jāpieņem institūcijai, kas atbild par sabiedrisko transportu Rīgā – RD SD, savukārt pietātnēi attīstībai un uzturēšanai iespējami vairāki scenāriji:

- Pirmajā pārvaldības modelī par to atbild pašvaldība vai tās izveidota iestāde/kapitālsabiedrība;
- Otrajā pārvaldības modelī tas ir privātais uzņēmums, kas nodrošina pārvadājumus;
- Trešajā pārvaldības modelī tā var būt pašvaldība vai privātais partneris.

5.2 ŪDENSTRANSPORTA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA UN UZRAUDZĪBA

Būtiska loma drošas un efektīvas ūdenstransporta satiksmes nodrošināšanā ir satiksmes organizēšanai un uzraudzībai. Organizējot ūdenstransporta pakalpojumus, jāņem vērā spēkā esošais regulējums par komercdarbībā iesaistīto peldlīdzekļu reģistrāciju, aprīkojumu un uzraudzību, kā arī jāpievērš uzmanība peldlīdzekļu vadītāju kvalifikācijai, lai novērstu iespēju vadīt komerciālus peldlīdzekļus bez atbilstošas kvalifikācijas.

Latvijā pastāv divi kuģošanas līdzekļu reģistri – VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) reģistrs²⁷ un VSIA “Latvijas Jūras administrācija” (LJA)²⁸ uzturētais Latvijas Kuģu reģistrs.

CSDD reģistrē vairākas kuģošanas līdzekļu kategorijas²⁹, tai skaitā:

- Motorlaivas (ūdenssportam un izklaidei paredzēts atklāta tipa kuģošanas līdzeklis bez klāja un atsevišķām, no ūdens aizsargātām telpām cilvēkiem. Tas paredzēts braukšanai, galvenokārt izmantojot iekšdedzes dzinēju vai elektromotoru, kura jauda ir lielāka par 3,7 kW. Kuģošanas līdzekļa garums ir lielāks par 2,5 metriem);
- Kuterus (ūdenssportam un izklaidei paredzēts kuģošanas līdzeklis ar klāju un atsevišķām, no ūdens aizsargātām telpām cilvēkiem. Tas paredzēts braukšanai, galvenokārt izmantojot iekšdedzes dzinēju vai elektromotoru, un tā garums ir lielāks par 2,5 metriem);

LJA Latvijas Kuģu reģistrs reģistrē:

- Kravas kuģus, pasažieru kuģus, kuģošanas līdzekļus, kas pārvadā pasažierus komerciālā nolūkā, speciāliem nolūkiem paredzētus kuģus (...) neatkarīgi no garuma;
- Atpūtas kuģus – buru, atpūtas kuģus, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, motorizētos atpūtas kuģus, kuru maksimālais garums ir 12 metru un vairāk, kā arī motorizētos atpūtas kuģus, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, bet mazāks par 12 metriem, ja tos izmanto pasažieru pārvadāšanai komerciālā nolūkā.

Līdz ar to secināms, ka pasažieru komerciālai pārvadāšanai paredzētie kuģošanas līdzekļi neatkarīgi no to izmēra jāreģistrē LJA Latvijas Kuģu reģistrā.

Lai peldlīdzekli reģistrētu Kuģu reģistrā, tā tehniskajam stāvoklim un aprīkojumam attiecībā uz kuģošanas drošību, cilvēku dzīvības, veselības un vides aizsardzību jāatbilst Latvijai saistošu starptautisko tiesību normu un Latvijas normatīvo aktu prasībām. Latvijas kuģu tehnisko uzraudzību veic LJA Kuģošanas drošības inspekcija vai LJA pilnvarota klasifikācijas sabiedrība atbilstoši prasībām, kuras noteiktas Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā.

Informācija par kuģu reģistrēšanas, uzraudzības un apskates nosacījumiem, kā arī prasībām apkalpes minimālajam sastāvam publicēta LJA mājaslapā.³⁰

Ļoti svarīga ir arī pareiza navigācijas organizācija iekšējos ūdeņos un pietātnēi izmantošana, ko regulē 20.10.1972. Konvencija par starptautiskiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem, Jūras kodekss un Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumi Nr. 92 “Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”. Uzsākot

²⁷ <https://www.csdd.lv/transportlidzeklis/kugosanas-lidzekla-un-ta-motora-registracija/izvelne/>

²⁸ <https://www.lja.lv/kuagu-registrs/kuagu-registresana/nosacijumi-kuagu-registresanai>

²⁹ <https://www.csdd.lv/vispareji-kugosanas-lidzeklu-registracijas-nosacijumi/kugosanas-lidzekli-kurus-registre-csdd>

³⁰ <https://www.lja.lv/kuagu-registrs/kuagu-uzraudziba/vieteja-kugosana-un-zvejas-kuagi>

regulārus pasažieru pārvadājumus, to maršruti un grafiki jāaskaņo ar visām iesaistītajām pusēm, tai skaitā ar Rīgas Brīvostas pārvaldi.

Obligātās prasības kuģošanas organizēšanai un drošības prasību izpildei ir nemainīgas neatkarīgi no izvēlēta pārvaldības modeļa. Par to izpildi atbild pārvadājumu veicējs – pašvaldības kapitālsabiedrība vai privātais uzņēmums, bet uzraudzība ir kontroles dienestu³¹ pārziņā. Kuģošanas organizēšanas un drošības prasību izpildes kontroli veic:

- Valsts policija (negadījumi uz ūdens);
- Rīgas pašvaldības policija (kontrolē un uzraudzība);
- Ostas policija (Rīgas brīvostas akvatorijā).

Saskaņā ar normatīvajiem aktiem ūdens satiksmes kontrole Rīgas akvatorijā (izņemot satiksmes negadījumus) ietilpst Rīgas pašvaldības policijas (RPP) kompetencē³². Par to atbild RPP Drošības uz ūdens un civilās aizsardzības pārvalde.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2017. gadā apstiprinātā “Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskā plānojuma”³³ sadaļā “Piestāšana un kuģošanas līdzekļu glabāšana” aprakstīta esošā situācija Rīgas pilsētā ar laivu un jahtu ostām un piestātnēm:

“Visplašākais piestātņu tīkls ir izveidots Rīgas Brīvostas (RBO) teritorijā, kur tā kopgarums ir 18,2 km. Lielākā daļa no piestātnēm RBO teritorijā primāri ir izmantojamas kravas kuģu piestāšanai. Pārējā Rīgas teritorijā fiksētas 45 piestātnes ārpus laivu un jahtu ostām, ko veido gan stiprinātu krastmalu posmi, gan atsevišķas piestātņu vietas. Rīgas domes Satiksmes departamenta pārvaldībā ir 30 stiprinātās krastmalas 18,7 km garumā, pārsvarā – Rīgas vēsturiskā centra teritorijā. Tajās izvietotas 17 piestātnes.”

Rīgas pilsētā par ūdens satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekošanu atbild Rīgas domes Satiksmes departamenta Satiksmes infrastruktūras pārvaldes Transporta būvju uzturēšanas nodaļa. RD SD pārvaldījumā ir nostiprinātās piestātnes, bet nenostiprinātās piestātnes ir RD Mājokļu un vides departamenta pārvaldījumā. RD ir izveidota starpinstitucionāla komisija - Publisko ūdenstilpju nomas konkursa komisija, kas izskata saņemtos iesniegumus par piestātņu nomu.

RD SD 2021.gada oktobra beigās rīko izsoli par brīvo Daugavas krastmalas stacionāro un pagaidu piestātņu Rīgā iznomāšanu no 2022.gada līdz 2024.gadam. Arī spēkā esošie piestātņu nomas līgumi ir spēkā līdz 2024.gadam. Atbilstoši nomas līguma nosacījumiem iznomātās piestātnes nevarēs izmantot citi operatori komercpārvadājumu veikšanai. Tas var radīt ierobežojumus potenciālajiem pasažieru komercpārvadātājiem, plānojot maršrutus un piestātņu vietas. Tai pašā laikā jāatzīmē, ka ne visas RD SD pārvaldījumā esošās piestātnes ir iznomātas. Privātiem uzņēmējiem ir iespēja iznomāt brīvās piestātnes vai ierīkot mobilās piestātnes.

Par kuģošanas kārtības noteikumu izstrādi atbild Rīgas domes Satiksmes departamenta Pasažieru pārvadājumu pārvalde.

Par komercpārvadājumu licencēšanu atbild Pasažieru pārvadājumu pārvaldes Sabiedriskā transporta un pasažieru komercpārvadājumu nodaļa.

5.3 ŪDENSTRANSporta INTEGRĒŠANAS IESPĒJAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA UN MOBILĪTĀTES SISTĒMĀ

Viens no galvenajiem aspektiem, kas nosaka ūdenstransporta pakalpojumu veiksmīgu funkcionēšanu, ir to integrācija esošajā sabiedriskā transporta sistēmā. Pētot dažādu Eiropas pilsētu pieredzi šajā jomā, var secināt, ka daudzviet ūdenstransporta pakalpojumi ir pilnībā integrēti esošajā sabiedriskā transporta sistēmā, izmantojot pat kopīgus pasažieru terminālus, kas ļauj viegli pārsēsties no ūdenstransporta uz sauszemes sabiedrisko transportu (piemēram, Amsterdamā un Gēteborgā).

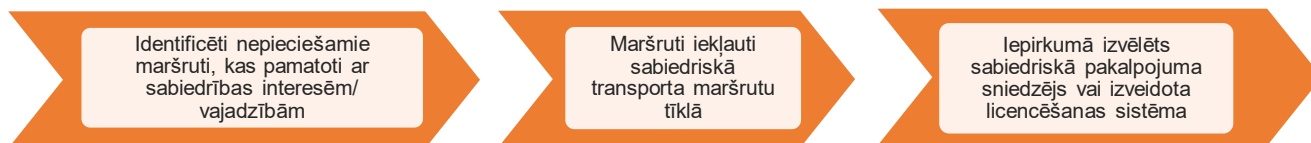
ES regulējums ļauj uzlikt pienākumu sniegt regulāros prāmja pakalpojumus kā sabiedrisko pakalpojumus definētos maršrutos, ja to nespēj veikt privātais operators atbilstoši savām komercinteresēm un nepieciešamajā pakalpojuma līmenī. Sabiedriskais pakalpojums sevī ietver visas komponentes: piestātnes, maršrutus, kursēšanas grafiku, maksu par pakalpojumu, prāmju flotes komplektēšanu. Sabiedriskā pakalpojuma sniedzējs var tikt izvēlēts iepirkumā noteikta maršruta apkalpošanai, vai var tikt izveidota licencēšanas sistēma, kas ļauj

³¹ Kontroles dienesti ir Valsts policija, pašvaldības policija, ostas policija (ostu akvatorijās), Valsts vides dienests un Valsts robezsardze (ostu akvatorijās un robežakvatorijās), kas atbilstoši kompetencei uzrauga noteikumu par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos ievērošanu.

³² <https://rpp.riga.lv/par-mums/darbibas-joma/>

³³ <https://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/>

licencētiem operatoriem sniegt pakalpojumus noteiktā maršrutā. Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ir tiesības saņemt kompensāciju, ja pakalpojumi dotajā maršrutā nav rentabli. Vienkāršots process ūdenstransporta pakalpojumu iekļaušanai sabiedriskā transporta sistēmā ir atspoguļots 5-4. attēlā.



5-4. ATTĒLS. VEICAMIE SOĻI ŪDENSTRANSporta PAKALPOJUMU INTEGRĒŠANAI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ

Runājot par ūdenstransporta integrāciju sabiedriskā transporta biļešu sistēmā, tā tiek izmantota daudzās Eiropas pilsētās, piemēram, Stokholmā, Gēteborgā, Amsterdamā, Hamburgā, Helsinkos un citur. Lai gan pasažieriem šāds risinājums nenoliedzami ir ērts, pirms lēmuma pieņemšanas jāveic rūpīga ekonomiskā izpēte, jo īpaši, ja tiek izmantota C tipa maršrutu shēma (skatīt 5.1.nodaļu).

Domājot par ūdenstransporta integrēšanu Rīgas sabiedriskā transporta sistēmā, racionālākais risinājums šķiet tā iekļaušana vienotā sistēmā ar sauszemes sabiedrisko transportu (tramvaji, trolejbusi, autobusi un dzelzceļš), taču pirms lēmuma pieņemšanas būtu vēlams veikt detalizētu ekonomisko un funkcionālo izpēti.

Šāds risinājums visefektīvāk realizējams, izvēloties pirmo pārvaldības modeli, taču to iespējams realizēt arī pārējo pārvaldības modeļu ietvaros.

5.4 CO₂ EMISIJU SAMAZINĀŠANAS IESPĒJAS

Ūdenstransporta pakalpojumu attīstība var radīt būtiskas izmaiņas esošajā transporta veidu izmantošanas sadalījumā (angļu val. - *modal split*). Izveidojot ūdenstransporta maršrutus, kas nodrošinās pasažieriem vairāk ērtību un ceļā pavadītā laika ekonomiju, sagaidāms, ka samazināsies privātā autotransporta izmantošanas daļa, līdz ar to samazinot CO₂ emisijas pilsētā. Turklāt arī tā satiksmes dalībnieku daļa, kas ūdenstransportu izmantos iepriekš izmantotā sauszemes sabiedriskā transporta vietā, veicinās sauszemes transporta plūsmu samazināšanu un CO₂ emisiju samazināšanu pilsētā. Tas panākams, ūdenstransporta satiksmē izmantojot zemu emisiju vai bezizmešu transportlīdzekļus.

CO₂ emisiju samazināšanas apjoms galvenokārt atkarīgs no tā, cik daudz pasažieru izmantos ūdenstransportu, tāpēc ļoti būtiska ir pasažieriem pievilcīga maršrutu tīkla izveide, ātras un ērtas pārvietošanās iespējas, kā arī videi draudzīga prāmju flote.

Piemēram, Lisabonas (Portugāles galvaspilsēta) pašvaldības uzņēmums ir pasūtījis 10 jaunus elektrisko prāmjus, cenšoties samazināt vides piesārņojumu un CO₂ emisijas.³⁴ Jaunos elektriskos prāmjus ir plānots saņemt 2022.-2024. gadā, un ar tiem tiks sniegti sabiedriskā transporta pakalpojumi. Prāmja akumulatora enerģijas ietilpība būs 1 860 kWh. Paredzams, ka elektriskie prāmji Lisabonā samazinās CO₂ emisijas par 6 500 tonnām gadā (šāds apjoms ir pielīdzināms emisijām, ko rada 1 400 ar gāzi darbināmas automašīnas).

Izvēlētais pārvaldības modelis tiešā veidā emisiju samazināšanu neietekmēs, taču efektīva un integrēta sabiedriskā transporta sistēma ļaus ar ūdenstransportu pārvadāt vairāk pasažieru, tādējādi panākot lielākus vides ieguvumus.

5.5 ATJAUNĪGO ENERGORESURSU IZMANTOŠANAS IESPĒJAS

Pilsētas ūdenstransporta maršrutu nodrošināšanai labi piemēroti ir elektriskie pasažieru prāmji. Tā kā attālumi starp pietātnēm šajā gadījumā ir salīdzinoši nelieli, akumulatoru uzlādi var veikt īsā laikā pietātnē, vienlaikus ar pasažieru izkāpšanu un iekāpšanu.

Projekta “BSR electric” ietvaros veiktajā izpētē tika konstatēts:

³⁴ <https://earth.org/lisbon-electric-ferries/>

Šobrīd novērojama nepārprotama prāmju savienojumu elektrifikācijas tendence, jo par spīti dažām tehniskām un ekonomiskām problēmām elektriskie prāmji piedāvā virkni priekšrocību. Par to liecina arvien pieaugošs skaits pilsētu un prāmju operatoru Baltijas jūras reģionā un Ziemeļeiropā, kuri gatavo vai realizē projektus jaunu elektrisko prāmju līniju attīstībai vai esošo pārveidei uz elektrisko piedziņu. Projekta "BSR electric" gaitā bija skaidri saskatāmas attīstības tendences Baltijas jūras reģionā, proti, projekta sākumā 2017. gadā šeit darbojās tikai daži elektriskie prāmji, un daži bija plānošanas stadijā. Oslo pilsēta, piemēram, plānoja elektrificēt desmit sabiedriskā transporta uzņēmumam "Ruter" piederošus prāmjus, kas iepriekš izmantoja dabasgāzi. 2020. gadā divi no elektriskajiem prāmjiem un piestātņu uzlādes infrastruktūra jau bija nodoti ekspluatācijā.³⁵

Elektrisko prāmju priekšrocības:

- Nerada emisijas prāmja izmantošanas vietā (pilsētā);
- Samazina trokšņa līmeni;
- Samazina CO₂ emisiju apjomu aptuveni trīskāršā neizlietotās dīzeļdegvielas svarā;
- Ļauj izmantot vietējos atjaunīgos enerģijas avotus;
- Veido pozitīvu pilsētas un valsts tēlu;
- Uzlabo pasažieru komfortu;
- Uzlabo apkalpes darba apstākļus, pateicoties vienkāršai ekspluatācijai un moderno tehnoloģiju izmantošanai;
- Rāda labu piemēru citiem prāmju operatoriem un pašvaldībām.

Jau šobrīd Latvijas uzņēmums "BIC Aluminium" strādā pie 24 m gara elektriskā pasažieru prāmja būves, kas varētu tikt izmantots satiksmei pa Daugavu. Paredzams, ka tas varēs uzņemt 130 pasažierus un 48 velosipēdus un pārvietoties ar maksimālo ātrumu 22 km/h.³⁶



5-5. ATTĒLS. "BIC ALUMINIUM" IZSTRĀDĒ ESOŠAIS ELEKTRISKAIS PRĀMIS

Avots: <https://bicaluminium.com/>

Pasaulē tiek pētītas iespējas izmantot ūdeņradi kuģu darbināšanai. Sagaidāms, ka 2022. gadā pārvadājumus uzsāks pirmais ar ūdeņradi darbināmais prāmis Norvēģijā (operators Norled), kas pārvadās gan automašīnas, gan pasažierus.³⁷ Prāmis tiks darbināts ar šķidro zaļo ūdeņradi, kas tiks iegūts ķīmiskajā kompleksā Vācijā, izmantojot atjaunīgos energoresursus.

Skotijā 2019. gadā tika veikts pētījums, kura ietvaros tika novērtēta iespējamība izmantot ar ūdeņradi darbināmus pasažieru prāmjus deviņos esošajos Kaledonijas MacBrayne prāmju maršrutos, kas apkalpo Rietumu salas. Tika pētīti dažādi aspekti, tostarp vietējie pieejamie atjaunīgie energoresursi, problēmas, kas saistītas ar ūdeņraža ražošanu un deviņu prāmja maršruta veikšanai nepieciešamais ūdeņraža apjoms un uzpildīšanas iespējas. Tika konstatēts, ka viens 4,3 MW vēja turbīnas ģenerators spētu nodrošināt nepieciešamo ūdeņradi apmēram 9 km garam maršrutam. Šāda prāmja emisiju ietaupījums ir līdzvērtīgs 147 automašīnu radītajam piesārņojumam gadā. Pašlaik ūdeņraža izmantošanas izmaksas ir lielākas nekā tradicionālajai kuģu degvielai (Skotijā veiktajā pētījumā minēti 11 līdz 17 penci par kilovatstundu (kWh) ūdeņradim, salīdzinot ar 5 pensiem/kWh dīzeļdegvielai).

Ūdenstransporta pasažieru pārvadājumos izmantojamo prāmju izvēli nosaka dažādi faktori, tostarp ekonomiskie un funkcionālie. Pašvaldības finansēta pārvaldības modeļa gadījumā lēmumu par to pieņem pašvaldība. Privātas

³⁵ <https://bsr-electric.eu/content/5-use-cases/e-ferries/usecase7-finalreport.pdf>

³⁶ <https://bicaluminium.com/fleet/item/1>

³⁷ <https://www.rechargenews.com/technology/worlds-first-hydrogen-powered-ferry-in-norway-to-run-on-green-gas-from-germany/2-1-976939>

iniciatīvas modelī lēmumu pieņem komersants, taču pašvaldībai, kas dod atļauju pārvadājumu veikšanai, ir iespēja noteikt ierobežojumus prāmju izmantošanai, tai skaitā ņemot vērā vides aizsardzības prasību ievērošanā un energoresursu izmantošanā.

5.6 APKAIMJU ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS

Ūdenstransporta attīstības galvenais mērķis ir iedzīvotāju mobilitātes uzlabošana, līdz ar to tas veicinās apkaimju iedzīvotāju pārvietošanās iespējas. Prāmji var tikt izmantoti gan satiksmei starp apkaimēm, kas atrodas pretējos Daugavas krastos, gan starp vienā krastā esošām apkaimēm.

Iespējamie Daugavas šķērssošanas maršruti:

- Bolderāja, Daugavgrīva – Vecmīlgrāvis, Mangaļsala;
- Āgenskalns, Ķīpsala – Andrejosta, Spīķeri;
- Muižas iela – Lucavsala;
- Ķengarags – Ziedonis (Ķekavas novads).

Iespējamie maršruti satiksmei vienā krastā:

- Vecmīlgrāvis – Sarkandaugava
- Spīķeri – Ķengarags

Līdz ar mobilitātes ieguvumiem ūdenstransporta pietātņu izveide veicinās arī iesaistīto apkaimju ūdensmalu attīstību. Sakārtotas un estētiski pievilcīgas infrastruktūras izveide līdz ar pasažieru plūsmu, kas stimulē arī preču un pakalpojumu piedāvājumu pietātņu apkārtnē, dos pievienoto vērtību arī apkārtējām teritorijām un radīs stimulu saimnieciskās darbības attīstībai. Īpaši nozīmīgi tas ir apkaimēm, kas atrodas tālāk no pilsētas centra un šobrīd ir mazāk attīstītas un sakārtotas.

Apkaimju attīstības norise nav atkarīga no izvēlēta ūdenstransporta pārvaldības modeļa.

5.7 SADARBĪBA AR KOMERCIĀLAJIEM T.SK. KOPLIETOŠANAS OPERATORIEM

Attīstot ūdenstransporta pakalpojumus, līdz ar sabiedriskā transporta sistēmā iekļaujamajiem pārvadājumiem ir iespēja pasažieriem piedāvāt arī komercpārvadājumus – gan ar vidēja izmēra ūdens transportlīdzekļiem noteiktos maršrutos ar fiksētu kustības grafiku, gan ar neliela izmēra ūdens transportlīdzekļiem (ūdens taksometriem) pēc pasažieru pieprasījuma. Abos šajos gadījumos pasažieru pārvadājumi tiek veikti uz komerciāla riska pamata (atšķirībā no sabiedriskā transporta pakalpojuma, kad tiek paredzēta iespējamo zaudējumu kompensācija).

Šo pakalpojumu attīstībā izmantojams otrais pārvaldības modelis – privāto operatoru iniciatīva. Pēc komersanta pieprasījuma pašvaldība izvērtē piedāvātā pakalpojuma atbilstību drošības un kvalitātes prasībām un pozitīva lēmuma gadījumā izsniedz licenci komercpārvadājumu veikšanai ar ūdens taksometriem. Pārvadātājs pats nodrošina gan transportlīdzekli, gan nepieciešamo infrastruktūru (piestātnes). Iespējama arī vienošanās par pašvaldībai piederošo pietātņu izmantošanu.

Efektīvai ūdenstransporta iekļaušanai kopējā transporta sistēmā būtiska ir mobilitātes (jeb pārsēšanās) punktu izveide pietātņu tuvumā, lai nodrošinātu tālāko pārvietošanos iekšzemē. Šādos mobilitātes punktos vēlams nodrošināt iespējami daudzveidīgu transporta veidu piedāvājumu – līdz ar ūdens un sauszemes sabiedriskā transporta pakalpojumiem vēlams arī koplietošanas transporta iespējas (automašīnas, elektriskie un parastie velosipēdi, elektriskie skrejriteņi u.c.).

Tāpēc mobilitātes punktu izveidē nepieciešama sadarbība ar komerciālajiem operatoriem, kas var nodrošināt papildu mobilitātes pakalpojumus.

Sadarbības nosacījumi izstrādājami katrā atsevišķā gadījumā, ņemot vērā mobilitātes punkta novietojumu, pasažieru plūsmu un komersantu interesi.

Sadarbība ar komerciālajiem operatoriem iespējama visos trijos ūdenstransporta pārvaldības modeļos.

5.8 PLĀNOŠANA UN INFORMATĪVAIS ATBALSTS

Brīvā tirgus apstākļos pieprasījums un piedāvājums veicina jaunu produktu un pakalpojumu rašanos, bet konkurence ir tā, kas uzlabo produkta kvalitāti un vienlaikus nepieļauj nesamērīgu cenu kāpumu, ļaujot lietotājam izvēlēties piemērotāko. Pilsētas transporta sistēma nevar paļauties vien uz brīvā tirgus principiem, jo tā pilda arī sociālu funkciju. Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar mērķi nodrošināt iedzīvotājiem piekļuvi darbavietām, izglītības un veselības iestādēm. Vienlaikus tie ļauj samazināt autotransporta plūsmu pilsētas ielās, vienā transportlīdzeklī pārvadājot lielāku cilvēku skaitu.

Rīgas transporta tīkla un transporta pakalpojumu plānošanu un uzraudzību veic Rīgas domes Satiksmes departaments (RD SD). Iedzīvotājiem ir pieejami gan komercpakalpojumi (taksometri, kopbraukšanas pakalpojumi, koplietošanas auto noma, elektrisko skrejriteņu noma, pasažieru kuģi pa Daugavu un pilsētas kanālu), gan sauszemes sabiedriskie transporta pakalpojumi ("Rīgas satiksme"). Ārpus RD SD uzraudzības pakalpojumus Rīgas iedzīvotājiem sniedz AS "Pasažieru vilciens".

Transporta pakalpojumu plānošanā ir svarīgi skatīt visus pieejamos pārvietošanās veidus integrēti, tos organizējot savstarpēji saistītā maršrutu tīklā. Daudzās Eiropas pilsētās tiek veidots tāds mobilitātes plānošanas un pārvaldības modelis, kurā ir integrēti visi pieejamie sabiedriskā transporta veidi. Parasti plānošanas funkciju veic pašvaldības struktūrvienība vai pašvaldības iestāde (aģentūra). Ūdenstransporta pakalpojumi var tikt pilnībā integrēti sabiedriskā transporta tīklā, var tikt veikti kā komercpārvadājumi, vai arī var līdzās pastāvēt gan kā komercpārvadājumi, gan sabiedriskā transporta pārvadājumi.

Kā liecina citu pilsētu piemēri (Stokholma, Amsterdama, Hamburga u.c.), sabiedriskā transporta sistēmas izmantošanu un ar to saistītos sociālekonomiskos ieguvumus veicina šādi faktori:

- Integrēts maršrutu tīkls;
- Ērti pārsēšanās punkti (multimodālie punkti);
- Vienota biļešu sistēma;
- Informēšana.

Informācijas pieejamība palīdz lietotājiem orientēties pieejamajā pakalpojumu klāstā un izvēlēties piemērotāko risinājumu. Ar aplikāciju palīdzību ir iespējams izveidot multimodālu maršrutu, izmantojot vairākus transportlīdzekļus, kas ļauj ātrāk nokļūt galamērķī. Vienota biļešu sistēma un ērti pārsēšanās punkti ievērojami atvieglo multimodālu pārvietošanos un veicina sabiedriskā transporta izmantošanu.

Sabiedriskā transporta sistēmas plānošana ir pašvaldības funkcija, savukārt informatīvo atbalstu var sniegt gan pašvaldība, gan pakalpojuma attīstītājs, gan pakalpojuma sniedzējs.

5.9 JURIDISKIE ASPEKTI

5.9.1 PAŠVALDĪBAS TIESĪBAS UN KOMPETENCE PĀRVALDĪT IEKŠZEMES PUBLISKOS ŪDEŅUS

Saskaņā ar Civillikuma 1104. pantu publiskie ūdeņi pieder valstij.

Civillikuma 1102. pants un Civillikuma 1. pielikums³⁸ nosaka, kas ir publiskie ūdeņi.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 15. panta otro daļu vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajai teritorijai piegulošajiem jūras piekrastes ūdeņiem, kā arī tās administratīvajā teritorijā esošajai jūras piekrastes sauszemes daļai un iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, kuru valdītājs nav par vides aizsardzību atbildīgā ministrija vai cita ministrija un kuri nav privātpersonu īpašumā. Iekšzemes publiskie ūdeņi paredzēti ikviena brīvai lietošanai un ir publiski pieejami, ja likumos nav noteikts citādi. Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 1. panta pirmās daļas 5. punktu iekšzemes publiskie ūdeņi ir Civillikuma 1. pielikumā norādītie publiskie ezeri un upes.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 15. panta otro daļu vietējā pašvaldība īpašnieka vārdā saskaņo tās valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos veicamās darbības, ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem noteiktu darbību veikšanai ir nepieciešams īpašnieka saskaņojums.

Zemes pārvaldības likuma 13. panta pirmās daļas 10. punktā ir noteikts deleģējums Ministru kabinetam izdot noteikumus par jūras piekrastes joslas un iekšzemes publisko ūdeņu nomu. Zemes pārvaldības likuma 13. panta

³⁸ Civillikuma pielikumi pieejami vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=90219>

pirmās daļas 10. punktā minētajiem MK noteikumiem bija jābūt izdotiem līdz 2018. gada 31. decembrim, bet saskaņā ar publiski pieejamo informāciju šādi MK noteikumi nav tikuši izdoti³⁹.

Līdz Ministru kabineta noteikumu izdošanai saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 13. panta pirmās daļas 10. punktu, jautājumus par iekšzemes publisko ūdeņu nomu šobrīd nosaka Ministru kabineta 2009. gada 11. augusta noteikumi Nr. 918 "Noteikumi par ūdenstilpju un rūpnieciskās zvejas tiesību nomu un zvejas tiesību izmantošanas kārtību" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 918). Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 918 2. punktu, ūdenstilpi iznomā, tai skaitā, tādiem ūdenstilpes izmantošanas veidiem kā rekreācijai (atpūtas uz ūdeņiem un peldvietu organizēšanai), ūdenssportam, ūdensceļu izmantošanai, peldbūvju izvietošanai, lai ierīkotu ar pakalpojumu sniegšanu saistītus objektus.

Lai iznomātu publiskos ūdeņus peldbūvju ierīkošanai, šādai atļautajai izmantošanai jābūt paredzētai pašvaldības teritorijas plānojumā. Ūdenstilpi MK noteikumu Nr. 918 2.punktā minētajiem izmantošanas veidiem, pildot deleģētās funkcijas, iznomā pašvaldība.

Pašvaldībai saskaņā ar likuma "Par pašvaldībām" 14. panta otrās daļas 1. punktu noteikts pienākums izstrādāt tās teritorijas plānojumu un nodrošināt tā administratīvo pārraudzību. Likuma "Par pašvaldībām" 15. panta pirmās daļas 3. punkts nosaka pašvaldības kompetenci noteikt kārtību, kādā izmantojami publiskā lietošanā esošie ūdeņi, 15. panta 13. un 14. punkts nosaka pašvaldības kompetenci noteikt zemes izmantošanas un apbūves kārtību un nodrošināt savas administratīvās teritorijas būvniecības procesa tiesiskumu.

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 918 publiskās ūdenstilpes var iznomāt tikai tādu ēku un būvju izvietošanai, kas atļautas saskaņā ar normatīvajiem aktiem un kuras aizliegts būvēt kā patstāvīgus īpašuma objektus. Neskatoties uz MK noteikumos Nr. 918 noteikto kārtību, 2012. gada Rīgas domes izdotie noteikumi par Daugavas akvatorijas raksturojumu (posmā no Rīgas robežas līdz Vanšu tiltam) un ekspluatāciju (apsaimniekošanu) nosaka, ka ūdens objekta nomnieks savas saimnieciskās darbības veikšanai var izveidot krastu stiprinājumu uzlabojumus, kas saistīti ar stacionāru krastu stiprinājumu izbūvi, bet pēc nomnieka saimnieciskās darbības līguma beigām šāda infrastruktūra pāriet pašvaldības īpašumā kā ūdenstilpju infrastruktūras daļa. Tā rezultātā uz Daugavas ir atļauts izvietot ēkas/ būves kā patstāvīgus īpašumu objektus, bet ir nodrošināts, ka privātpersonai nerodas tiesības prasīt publisko ūdeņu atsavināšanu pēc nomas līguma darbības beigām.

VK Revīzijas Ziņojumā (2021) ir norādīts uz vairāku pašvaldību teritorijās konstatētiem pārkāpumiem, veicot apbūvi publiskā lietošanā esošajos iekšējos ūdeņos (105.–107. lpp.). Visbiežāk pašvaldībām ir atšķirīgs viedoklis par to, vai objekts ir peldoša konstrukcija, kas reģistrējama Kuģu reģistrā, vai arī objekts, kas uzskatāms par būvi Būvniecības likuma izpratnē. Līdz ar to VK Revīzijas Ziņojums (2021) norāda uz nepieciešamību Ekonomikas ministrijai kā par būvniecību atbildīgajai ministrijai sniegt pašvaldību būvvaldēm metodoloģisko palīdzību jautājumos par peldbūvju un peldošu konstrukciju klasifikāciju un būvniecības regulējuma piemērošanu konkrētos apstākļos (108. lpp.).

Saskaņā ar būvniecības jomu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām, pašvaldības būvvaldes uzrauga ēku būvniecības procesu, savukārt peldošo konstrukciju būvniecības procesam piemēro uz kuģu būvniecību attiecināmo normatīvo regulējumu un to uzrauga valsts (LJA).

VK Revīzijas Ziņojuma (2021) 106. lpp. ir norādīts, ka par būvi tiek uzskatīta ķermeniska lieta, kas tapusi cilvēka darbības rezultātā un ir saistīta ar pamatu, tas ir zemi vai gultni. Savukārt par peldbūvi tiek uzskatīts uz pontona vai peldošas platformas izveidots objekts, kuram ir paredzēta konkrēta funkcija.

Pašvaldība, kuras teritorijā atrodas attiecīgā ūdenstilpe, izstrādā ūdenstilpes nomas konkursa nolikumu un publicē to pašvaldības tīmekļa vietnē un, ja nepieciešams, arī citos plašsaziņas līdzekļos. Saskaņā ar VK Revīzijas Ziņojumā (2021) konstatēto, pašvaldības lielākoties nepublicē informāciju par nomas konkursiem un noslēgtajiem nomas līgumiem (74.–75. lpp.).

MK noteikumi Nr. 918 (IX nodaļa "Ūdenstilpes nomas konkurss") nosaka, ka pirms nomas konkursa rīkošanas pašvaldībai ir jāsaņem iesniegums no personas, kura vēlas izmantot publiskā lietošanā esošu ūdenstilpni komerciāliem mērķiem.

VK Revīzijās Ziņojumā (2021) ir konstatēts, ka pašvaldības iznomā publiskā lietošanā esošas ūdenstilpes komerciāliem mērķiem bez publiska nomas konkursa rīkošanas, norādot, ka nav saņēmušas iesniegumus. Tai pašā laikā VK konstatēja, ka komersanti lieto publiskā lietošanā esošas ūdenstilpes savas saimnieciskās darbības veikšanai. VK ir norādījusi, ka pašvaldībai kā atbildīgajai par ūdeņu apsaimniekošanu, pārvaldīšanu un saglabāšanu ir jāapzina savā teritorijā esošie komersanti, kuri vēlas vai jau izmanto ūdenstilpes dažādu pakalpojumu nodrošināšanai, un neatkarīgi no iesniegumu saņemšanas jārīko nomas konkursi un jāslēdz nomas līgumi (skatīt VK Revīzijas Ziņojuma (2021) 56.-59. lpp.)

³⁹ Skatīt aktuālo informāciju vietnē: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40445933&mode=vss&date=2019-06-06>

Sākotnējā informācija pieejama vietnē: <https://www.varam.gov.lv/lv/jauns-mk-noteikumu-projekts-noteikumi-par-publisko-udenu-nomu>

Izstrādājot konkursa nolikumu, pašvaldība ņem vērā, ka plānotais ūdenstilpes izmantošanas veids nedrīkst pasliktināt ūdenstilpes ekoloģisko un ķīmisko kvalitāti. Iesniegumu ūdenstilpes nomas konkursam, plānotās saimnieciskās darbības aprakstu un nomas objekta grafisko skici iesniedz attiecīgajā pašvaldībā (pašvaldībās). (MK noteikumiem Nr. 918 35. un 36. punkts.)

VK Revīzijas Ziņojumā (2021) ir norādīts, ka “saskaņā ar publiski pieejamo informāciju pašvaldību administratīvajās teritorijās esošās ūdenstilpes tiek izmantotas peldbūvju izvietošanai, peldošu konstrukciju ekspluatācijai un saimnieciskai darbībai, sniedzot ar kuģošanu un izklaidi uz ūdens saistītus pakalpojumus, tomēr pašvaldības ar komersantiem nav noslēgušas ūdenstilpju nomas līgumus”. Bieži pašvaldības nesāņem nekādu nomas maksu vai arī, VK ieskatā, saņem ļoti mazu samaksu, kā arī ilglaicīgi nepārskata sākotnēji noteikto nomas maksu (arī tad, ja sākotnējais nomas līgums tiek pagarināts uz jaunu termiņu), mainoties apstākļiem (VK Revīzijas Ziņojuma (2021) 57.-58. lpp.).

MK noteikumi Nr. 918 nosaka, ka ūdenstilpi aizliegts iznomāt vienlaikus vairākiem izmantošanas veidiem, ja atbilstoši ūdenstilpes ekspluatācijas noteikumiem tie ir pretrunā cits citam, vai to mijiedarbības dēļ varētu pasliktināties ūdenstilpes ekoloģiskais vai ķīmiskais stāvoklis. VK Revīzijas Ziņojumā (2021) ir konstatēts, ka pašvaldības nomas līgumiem lielākoties nav pievienojušas ūdenstilpju ekspluatācijas noteikumus (56.-57. lpp.)

Likuma par “Par pašvaldībām” 43. pants nosaka, ka pašvaldības dome ir tiesīga izdot saistošos noteikumus par publiskā lietošanā esošo ūdeņu aizsardzību un uzturēšanu, paredzot administratīvo atbildību par to pārkāpšanu, ja tas nav paredzēts likumos.

Normatīvajos aktos noteiktā pašvaldības kompetence iekšējo ūdensceļu apsaimniekošanas jomā, kā arī normatīvajos aktos ietvertais deleģējums pašvaldībai izdot Saistošos noteikumus ir apkopoti zemāk tabulā.

5-1. TABULA. NORMATĪVAJOS AKTOS NOTEIKTĀ PAŠVALDĪBAS KOMPETENCE IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU APSAIMNIEKOŠANAS JOMĀ

Likumi	MK noteikumi	Pašvaldības saistošie noteikumi
Zemes pārvaldības likums		
<p><u>15. panta otrā daļa</u> Vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajai teritorijai piegulošajiem jūras piekrastes ūdeņiem, kā arī tās administratīvajā teritorijā esošajai jūras piekrastes sauszemes daļai un iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, kuru valdītājs nav par vides aizsardzību atbildīgā ministrija vai cita ministrija un kuri nav privātpersonu īpašumā. Ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem noteiktu darbību veikšanai ir nepieciešams īpašnieka saskaņojums, vietējā pašvaldība īpašnieka vārdā saskaņo tās valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos veicamās darbības.</p>	<p>13. panta 10. punkts nosaka deleģējumu MK izdot noteikumus par jūras piekrastes joslas un iekšzemes publisko ūdeņu nomu. MK noteikumu izdošanas termiņš – 31.12.2018. MK noteikumi nav izdoti.</p> <p><u>Šobrīd piemērojami MK 2009. gada 11. augusta noteikumi Nr. 918 "Noteikumi par ūdenstilpju un rūpnieciskās zvejas tiesību nomu un zvejas tiesību izmantošanas kārtību", kuri izdoti saskaņā ar Zvejniecības likuma normām.</u></p> <p>2. Ūdenstilpi iznomā šādiem ūdenstilpes izmantošanas veidiem: 2.9. ūdensceļu izmantošanai; 2.12. peldbūvju izvietošanai, lai ierīkotu ar pakalpojumu sniegšanu saistītus objektus.</p> <p>6. Ūdenstilpes nomas līguma sastāvdaļa ir ūdenstilpes ekspluatācijas noteikumi.</p> <p>7.¹ Publiskās ūdenstilpes var iznomāt tikai tādu ēku un būvju izvietošanai, kas atļautas saskaņā ar normatīvajiem aktiem un kuras aizliegts būvēt kā patstāvīgus īpašuma objektus.</p> <p>9. Ūdenstilpi šo noteikumu 2.punktā minētajiem izmantošanas veidiem, pildot deleģētās valsts (izpildvaras) funkcijas, iznomā pašvaldība. Ūdenstilpi, kas atrodas vairāku pašvaldību administratīvajās teritorijās vai robežojas ar tām, iznomā saskaņā ar attiecīgo pašvaldību vienošanos.</p> <p>35. Pašvaldība, kuras teritorijā atrodas attiecīgā ūdenstilpe, izstrādā ūdenstilpes nomas konkursa nolikumu un publicē to pašvaldības tīmekļa vietnē un, ja nepieciešams, arī citos plašsaziņas līdzekļos. Izstrādājot konkursa nolikumu, pašvaldība ņem vērā, ka plānotais ūdenstilpes izmantošanas veids nedrīkst pasliktināt ūdenstilpes ekoloģisko un ķīmisko kvalitāti.</p> <p>36. Iesniegumu ūdenstilpes nomas konkursam, plānotās saimnieciskās darbības aprakstu un nomas objekta grafisko skici iesniedz attiecīgajā pašvaldībā (pašvaldībās). Iesniegumu konkursam un tam pievienojamos dokumentus var iesniegt personīgi, nosūtīt pa pastu vai iesniegt</p>	

Likumi	MK noteikumi	Pašvaldības saistošie noteikumi
	elektroniska dokumenta formā saskaņā ar normatīvajiem aktiem par elektronisko dokumentu apriti.	
Likums "Par pašvaldībām"		
<p><u>15. pants</u> Pašvaldībām ir šādas autonomās funkcijas:</p> <p>3) noteikt kārtību, kādā izmantojami publiskā lietošanā esošie meži un ūdeņi, ja likumos nav noteikts citādi;</p> <p>11) izsniegt atļaujas un licences komercdarbībai, ja tas paredzēts likumos;</p> <p>13) saskaņā ar attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumu noteikt zemes izmantošanas un apbūves kārtību;</p> <p>14) nodrošināt savas administratīvās teritorijas būvniecības procesa tiesiskumu;</p> <p>19) organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus;</p>		<p><u>43. punkts</u> Dome ir tiesīga izdot saistošus noteikumus, paredzot administratīvo atbildību par to pārkāpšanu, ja tas nav paredzēts likumos, šādos jautājumos:</p> <p>1) par pašvaldības teritorijas apbūvi;</p> <p>2) par publiskā lietošanā esošo mežu un ūdeņu, kā arī par pašvaldības īpaši aizsargājamo dabas un kultūras objektu aizsardzību un uzturēšanu;</p>
Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums		
<p>48.¹ pants. Kuģošanas līdzekļu satiksme Latvijas iekšējos ūdeņos</p>	<p>48.¹ panta pirmā daļa nosaka deleģējumu izdot MK noteikumus, kas nosaka kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas iekšējos ūdeņos, tai skaitā prasības satiksmes dalībniekiem un izvietotajām navigācijas zīmēm un ugunīm.</p> <p>MK 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr. 92 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos"</p>	<p>48.¹ pants</p> <p>(2) Pašvaldības domei ir tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldības dome no Latvijas Jūras administrācijas pieprasa atzinumu par minēto saistošo noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa un ņem to vērā.</p>

5.9.2 BŪVNICĪBAS JAUTĀJUMI⁴⁰

Likums "Par pašvaldībām" definē pašvaldību autonomās funkcijas. Viena no likuma "Par pašvaldībām" 15. pantā noteiktajām pašvaldību autonomajām funkcijām ir saskaņā ar attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumu noteikt zemes izmantošanas un apbūves kārtību.

Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 240) 15. punkts nosaka, ka pašvaldības teritorijas plānojumos, lokālplānojumos vai detālplānojumos nosaka funkcionālās zonas, lai parādītu un nodalītu dažādu teritoriju atšķirīgās funkcijas un pazīmes, kā arī noteiktu atļautos izmantošanas veidus. MK noteikumu Nr. 240 17.12. apakšpunkts identificē sekojošu funkcionālo zonu un tās apzīmējumu: 'ūdeņu teritorija (Ū)'.

Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 240 24.1. apakšpunktu teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apbūves noteikumos katrai funkcionālajai zonai un apakšzonai jānosaka galvenie izmantošanas veidi, atļautie papildus izmantošanas veidi atbilstoši šo noteikumu 3. pielikumā norādītajam izmantošanas veidu aprakstam, kā arī jānosaka nepieciešamie apbūves parametri.

MK noteikumu Nr. 240 4.13. sadaļa reglamentē jautājumus funkcionālās zonas 'ūdeņu teritorija (Ū)' apbūvei. Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 240 57. punktu ūdeņu teritorija (Ū) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai izplānotu un nodrošinātu racionālu un ilgtspējīgu ūdens resursu izmantošanu saimnieciskai darbībai, transportam, rekreācijai un vides aizsardzībai. Saskaņā ar minētajiem noteikumiem ūdeņu teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir, tai skaitā, transporta lineārās infrastruktūras apbūve (58.2.1. apakšpunkts), transporta apkalpojošās infrastruktūras apbūve (58.2.2. apakšpunkts) un inženiertehniskās infrastruktūras apbūve (58.2.3. apakšpunkts).

Ūdens objektu ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumu saturu un izstrādes procedūru nosaka Ministru kabineta 2005. gada 27. decembra noteikumi Nr.1014 "Ūdens objektu ekspluatācijas (apsaimniekošanas)

⁴⁰ Papildus skatīt arī informāciju šī dokumenta 5.9.1. sadaļā, kas apskata VK Revīzijas Ziņojumā (2021) konstatēto problemātiku būvniecības jomā, veicot apbūvi publiskā lietošanā esošajos iekšējos ūdeņos

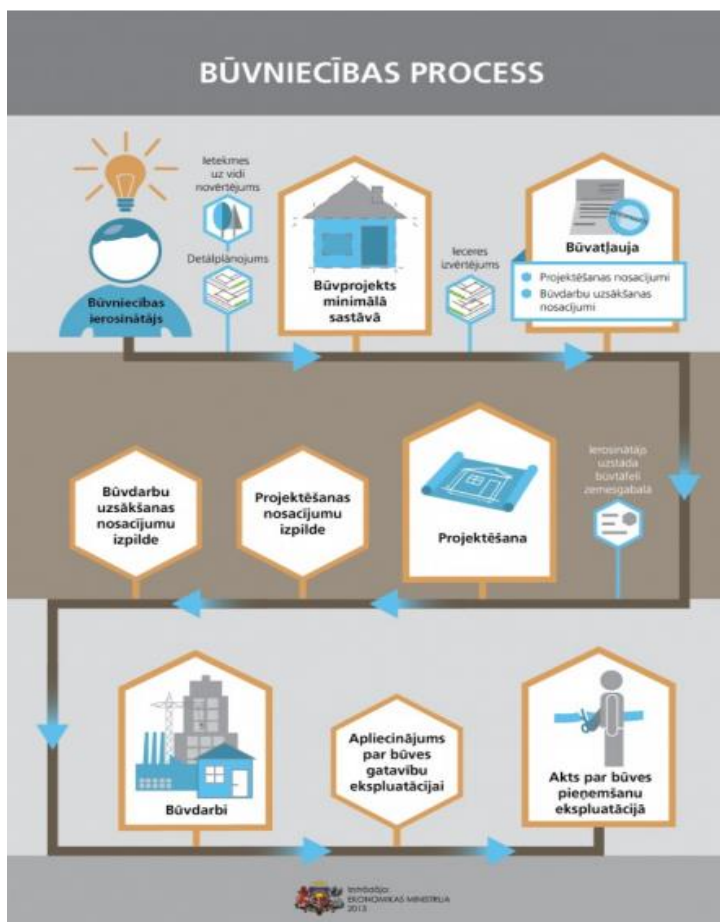
noteikumu izstrādāšanas kārtība". Eksploatācijas noteikumu izstrādi un ievērošanu nodrošina persona, kura veic vai plāno uzsākt saimniecisko darbību ūdens objektā.

Jaunu būvju būvniecībai, esošu būvju pārbūvei, atjaunošanai, restaurācijai, nojaukšanai, novietošanai, lietošanas veida maiņai bez pārbūves un konservācijai piemēro Būvniecības likumu. Saskaņā ar Būvniecības likuma 15. panta pirmās daļas 1. punktu būvatļauju izdod, ja būvniecības iecere atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, lokālplānojumam (ja tāds ir izstrādāts) un detālplānojumam (ja tas nepieciešams saskaņā ar normatīvajiem aktiem), izņemot gadījumus, kad būvniecības iecere attiecas uz nacionālo interešu objektu.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 15. panta ceturto daļu būvniecība iekšzemes publiskajos ūdeņos un jūras piekrastes joslā ir aizliegta, ja likumos nav noteikts citādi.

Būvniecības process ir veicams saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumiem Nr.500 "Vispārīgie būvnoteikumi". MK noteikumi Nr. 500 nosaka prasības visu veidu būvju projektēšanas sagatavošanai, būvprojekta izstrādāšanai un būvdarbu veikšanai, kā arī būves nojaukšanai, kā arī minēto procesu norises kārtību. Būvniecības procesa kārtība un nepieciešamo dokumentu saturs ir atkarīgs no plānotās būves grupas un plānotā būvniecības veida (MK noteikumu Nr. 500 1.pielikums).

Būvobjektu, kas nav būves Būvniecības likuma izpratnē (peldbūves, laipas, labiekārtojums u.c.) izvietojumu, nepiemērojot būvniecības procesu, pārrauga pašvaldības iestāde (būvvalde), kas pašvaldības administratīvajā teritorijā kontrolē būvniecības procesa tiesiskumu.



5-6. ATTĒLS. BŪVNICĪBAS PROCESA KARTE

Avots: Ekonomikas ministrija⁴¹

5.9.3 KUĢOŠANAS LĪDZEKĻU SATIKSME LATVIJAS IEKŠĒJOS ŪDEŅOS

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 48.¹ panta pirmo daļu Ministru kabinets nosaka kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas iekšējos ūdeņos, tai skaitā prasības satiksmes dalībniekiem un izvietotajām navigācijas zīmēm un ugunīm.

⁴¹ Skatīt informāciju Ekonomikas ministrijas mājaslapā vietnē: <https://www.em.gov.lv/lv/buvniecibas-process>

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 48.¹ panta otro daļu pašvaldības domei ir tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldības dome no Latvijas Jūras administrācijas pieprasa atzinumu par minēto saistošo noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa un ņem to vērā.

Plānojot attīstīt kuģošanas līdzekļu satiksmi Latvijas iekšējos ūdeņos, jāņem vērā spēkā esošais regulējums par komercdarbībā iesaistīto peldlīdzekļu reģistrāciju, aprīkojumu un uzraudzību⁴², kā arī jāpievērš uzmanība peldlīdzekļu vadītāju kvalifikācijai, lai novērstu iespēju vadīt komerciālus peldlīdzekļus bez atbilstošas kvalifikācijas. Iepriekš minētie aspekti ir būtiski, lai tiktu nodrošināts kvalitatīvs un drošs pakalpojums.

Ministru kabinets 2016. gada 9. februārī ir pieņēmis noteikumus Nr. 92 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 92). MK noteikumi Nr. 92 attiecas uz Latvijas iekšējiem ūdeņiem no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi (piemēram, upes, ezeri) un ostu akvatorijām⁴³ (iekšējie ūdeņi).

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 92 ūdens satiksmē var piedalīties tikai normatīvajos aktos noteiktā kārtībā reģistrēts kuģošanas līdzeklis, izņemot, ja saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem kuģošanas līdzeklis netiek reģistrēts, vai ir paredzēta brīvprātīga tā reģistrācija. Kuģošanas līdzeklim atļauts piedalīties ūdens satiksmē, ja tas atbilst saistošajos normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, tai skaitā prasībām par tehnisko stāvokli, aprīkojumu un apkalpes nokomplektēšanu.

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 10. pantu jautājumus par kuģošanas līdzekļa reģistrāciju reglamentē Jūras kodekss. Saskaņā ar Jūras kodeksa 8. panta otro daļu kuģošanas līdzekļus Latvijas reģistrē Kuģu reģistrā un Ceļu satiksmes drošības direkcijas reģistrā.

Jautājumus par kuģu drošību un par drošības prasībām, kuras jāievēro arī vietējos reisos iesaistītiem pasažieru kuģiem, nosaka šādi Ministru kabineta noteikumi:

- Ministru kabineta 2008. gada 29. janvāra noteikumi Nr. 49 "Noteikumi par kuģu drošību";
- Ministru kabineta 2011. gada 14. jūnija noteikumi Nr. 451 "Noteikumi par drošības prasībām vietējos reisos iesaistītiem pasažieru kuģiem";
- Ministru kabineta 2016. gada 12. janvāra noteikumi Nr. 30 "Kuģu radio un navigācijas aprīkojuma izmantošanas un apkalpošanas noteikumi";
- Ministru kabineta 2003. gada 1. jūlija noteikumi Nr. 359 "Noteikumi par drošības un veselības aizsardzības prasībām un medicīnisko aprūpi uz kuģiem".

VK Revīzijas ziņojumā (2021) konstatēts, ka kuģošanas, peldlīdzekļu un peldbūvju izveides, ekspluatācijas un uzraudzības process nav pietiekami precīzi un skaidri reglamentēts, tostarp normatīvajos aktos lietoti divi dažādi ekspluatācijas noteikumu termini, kā rezultātā pašvaldības atšķirīgi interpretē ekspluatācijas noteikumu izstrādi un minēto objektu klasifikāciju – tas, iespējams, var apdraudēt gan lietotāju drošību, gan apkārtējo vidi (99. lpp.).

VK Revīzijas ziņojumā (2021) norādīts, kas pastāv divi kuģošanas un peldlīdzekļu valsts reģistri, ir iespējami reģistri gan pašvaldībās, gan pie ūdensobjektu īpašniekiem – tas, iespējams, var radīt administratīvo slogu iedzīvotājiem, vienlaikus tomēr nenodrošinot visu kuģošanas un peldlīdzekļu reģistrāciju – virknei peldlīdzekļu reģistrācija nav obligāta un/vai balstās uz brīvprātīgiem apsvērumiem (99. lpp.). Papildus, VK Revīzijas ziņojumā (2021) minēts, ka CSDD reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem nav noteikta prasība, ka šādiem objektiem ir jāveic periodiskās tehniskās apskates (99. lpp.).

Jautājumus par jūrnieku un kuģu vadītāju profesionālo sagatavošanu un sertificēšanu nosaka šādi Ministru kabineta noteikumi:

- Ministru kabineta 2012. gada 4. septembra noteikumi Nr. 619 "Noteikumi par atpūtas kuģu vadītāju apmācību, sertificēšanu un reģistrāciju";
- Ministru kabineta 2015. gada 15. decembra noteikumi Nr. 710 "Jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu sertificēšanas, īstenošanas un uzraudzības noteikumi".

⁴² Informācija par prasībām vietējai kuģošanai pieejama valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" mājas lapā vietnē: <https://www.lja.lv/kugu-registrs/kugu-uzraudziba/vieteja-kugosana-un-zvejas-kugi>

⁴³ Informācija par prasībām drošai kuģošanai Rīgas ostas akvatorijā (Rīgas brīvoostas teritorijā) ir publicēta Rīgas brīvoostas pārvaldes mājas lapā vietnēs:

- <https://rop.lv/lv/noteikumi-jahtam-un-mazajiem-kuģiem>
- <https://rop.lv/lv/noteikumi>
- <https://rop.lv/lv/informacija-kugotajiem>

Rīgas brīvoostas teritorijas robežas ir noteiktas ar Ministru kabineta 2006. gada 22. augusta noteikumiem Nr. 690 "Noteikumi par Rīgas brīvoostas robežu noteikšanu"

Kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos atbilstoši savai kompetencei uzrauga Valsts policija, pašvaldības policija, ostas policija (ostu akvatorijās), Valsts vides dienests un Valsts robezsardze (ostu akvatorijās un robežakvatorijās).

Uz 09.08.2021. tikai Jelgavas pilsētas pašvaldība saskaņā Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 48.¹ panta otro daļu, papildus MK noteikumiem Nr. 92, ir izdevusi pašvaldības saistošos noteikumus par Jelgavas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes upes daļas un Driksas upes izmantošanu (Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017. gada 27. aprīļa Saistošie noteikumi Nr. 17-13) (turpmāk – Jelgavas pilsētas pašvaldības Saistošie noteikumi). Saskaņā ar Jelgavas pilsētas pašvaldības Saistošajiem noteikumiem Jelgavas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes upes daļas un Driksas upes akvatorijā (turpmāk – upes akvatorija) atļauts sniegt pasažieru kuģu pakalpojumus un veikt kravas komercpārvadājumus. Pasažieru kuģim upes akvatoriju kuģošanai atļauts izmantot maršrutā, kas saskaņots ar Jelgavas pilsētas pašvaldības iestādi "Jelgavas reģionālais tūrisma centrs"⁴⁴, savukārt, kravas komercpārvadājumus upes akvatorijā atļauts veikt maršrutā, kas saskaņots ar iestādi "Pilsētsaimniecība"⁴⁵.

Saskaņā ar valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" publiskoto informāciju par tās 2018. gadā organizēto tikšanos ar kuģu, kas kursē galvenokārt pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpašniekiem, secināms, ka Rīgas pilsētas pašvaldība nereglamentē kuģošanas satiksmi tās iekšējos ūdeņos, jo kuģu īpašnieki izteica iebildumus par nekontrolēto satiksmi Daugavā un par satiksmes draudiem, kurus rada ātrgaitas kuteru un motorlaivu īpašnieki, kā arī mazās laiviņas, kajaki, sup dēļi un citi peldlīdzekļi, kuru vadītāji nespēj novērtēt situāciju, piemēram, tuvojoties pasažieru kuģim, meklē drošāku vietu pie krasta, nesaprotot, ka iebraukusi starp kuģi un tā piestātņi.⁴⁶

Arī VK Revīzijas ziņojumā (2021) ir norādīts, ka pašvaldības neīsteno uzraudzību pār ūdenstilpju izmantošanu komerciāliem mērķiem, tajā skaitā kuģošanas līdzekļu un peldlīdzekļu ekspluatācijas uzraudzību, jo pašvaldību institūciju veiktās kontroles procedūras nav pietiekamas un nenodrošina publisko ūdeņu teritoriju un publisko ūdeņu aizsargjoslu izmantošanas tiesiskuma uzraudzību, tādējādi palielinot sabiedrības drošības riskus uz un pie publiskajiem ūdeņiem (99., 101.-102. lpp.).

5.9.4 IEKŠZEMES ŪDENSCEĻI EIROPAS SAVIENĪBAS TIESĪBU IZPRATNĒ

Ar iekšzemes ūdensceļiem Eiropas Savienības tiesībās saprot kontinentālos ūdeņus, pa kuriem var pārvietoties pilnībā piekrauti kuģi ar kravnesību, kas nav mazāka kā 50 t, tostarp kuģojamas upes, ezerus un kanālus⁴⁷.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulas (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (turpmāk – Regula Nr. 1315/2013) 2. iedaļā ir definētas prasības, kādas izvirzāmas Eiropas transporta tīkla iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūrai.

Saskaņā ar Eiropas Savienības iekšējo ūdensceļu tīkls ietver 20 dalībvalstis ar iekšējiem ūdensceļiem aptuveni 37 000 kilometru garumā⁴⁸. Latvijas iekšējie ūdeņi netiek uzskatīti par iekšzemes ūdensceļiem Eiropas Savienības tiesību izpratnē (skatīt karti 5-7. attēlā⁴⁹).

⁴⁴ Papildus skatīt informāciju vietnē: <https://visit.jelgava.lv/lv/atputa-un-izklaide/atputa-uz-udens>

⁴⁵ Skatīt papildus informāciju vietnē: <https://www.pilsetsaimnieciba.lv/pakalpojumi/kugosanas-lidzeklu-stavvietu-saskanojums/>

⁴⁶ Skatīt informāciju vietnē: <https://www.lja.lv/news/tikšanas-ar-pasazieru-kuqisu-ipasniekiem>

⁴⁷ Eiropas Revīzijas Palātas Īpašais ziņojums "Iekšzemes ūdensceļu transports Eiropā: modālais īpatsvars un kuģojamības apstākļi nav ievērojami uzlabojušies kopš 2001. gada" (2015. gads) – Glosārijs (skatīt 6. lpp.)

⁴⁸ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai - Virzoties uz kvalitatīvu iekšējo ūdensceļu transportu, 1. sadaļa – Ievads.

⁴⁹ Papildus skatīt aktuālo statusu par Eiropas TEN-T iekšējo ūdensceļu pamattīkla attīstību kartē, kas pieejama vietnē: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/tent_modes/EU_A0Landscape2019_iwvs.png



5-7. ATTĒLS. EIROPAS TEN-T PAMATTĪKLA IEKŠĒJO ŪDENSCĒĻU KARTE

Avots: Eiropas Komisijas TENtec karte⁵⁰

Lai arī uz Latvijas iekšējiem ūdensceļiem netiek attiecināts Eiropas Savienības *acquis* iekšējo ūdensceļu jomā, plānojot ieviest aktīvu kuģošanas satiksmi Rīgas pilsētas pašvaldības iekšējos ūdeņos, var būt nepieciešams grozīt un papildināt Latvijā spēkā esošo kuģošanas jomu reglamentējošo tiesisko regulējumu attiecībā uz kuģošanas līdzekļu satiksmi Latvijas iekšējos ūdeņos⁵¹.

5.9.5 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU SNIEGŠANA LATVIJAS IEKŠĒJOS ŪDEŅOS

Sabiedriskā transporta pakalpojuma jomu Latvijā reglamentā tādi normatīvie akti kā:

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums;
- Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā";
- Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr.599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība"; kā arī
- Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumi Nr. 435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu".

Minētie normatīvie akti Latvijā ir izdoti, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – Regula Nr. 1370/2007) prasības.

Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 preambulas 10. punktu un 1. panta 2. punktu Regulu Nr. 1370/2007 tieši nepiemēro attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem. Tai pašā laikā ar Regulu Nr. 1370/2007 nav aizliegts integrēt iekšējos ūdensceļos piedāvātos pakalpojumus plašākā pilsētu, priekšpilsētu vai reģionālā sabiedriskā pasažieru transporta tīklā.

⁵⁰ Publicēta vietnē: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

⁵¹ Aktualizēts ES *acquis* saraksts uz 2020. gada 27. aprīli pieejams vietnē: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/summary_of_eu_legislation_in_the_field_of_inland_waterways.pdf

Šobrīd sabiedriskā transporta pakalpojuma jomu reglamentējošie normatīvie akti Latvijā neietver regulējumu, kāds būtu piemērojams sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta pirmo daļu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē maršrutu tīklā, kuru izstrādāšanas kārtību nosaka Ministru kabinets.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta trešo daļu sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē, pamatojoties uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot pasažieru pārvadājumu organizēšanas veidu. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti nosaka pēc šādiem kritērijiem: a) ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte), b) pasažieru plūsma.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta otro daļu valstspilsētas pašvaldības kompetencē ir pārzināt maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutus savā teritorijā, organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos, kā arī nodrošināt savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu.

Pašvaldības pienākums organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus ir noteikts likuma "Par pašvaldībām" 15. panta pirmās daļas 19. punktā.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta sestās daļas 1. punktu maršrutu tīklu pilsētas nozīmes pārvadājumos izstrādā, nodrošinot pilsētas centra saistību ar citām pilsētas daļām, pilsētas daļu savstarpējo saistību, kā arī pilsētas centra vai pilsētas daļu saistību ar tuvākajām apkārtnēm teritorijām.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 634) 2. punktu maršrutu tīklu veido, aptverot esošo autoceļu, ielu un sliežu ceļu tīklu, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem. MK noteikumu Nr. 634 4. punkts nosaka, ka maršrutus maršrutu tīklā veido un savstarpēji saskaņo atbilstoši pasažieru plūsmai, izvēloties pēc iespējas taisnāko ceļu starp pieturām (pasažieru apmaiņas vietām), kā arī starp maršruta sākuma un beigu punktiem. Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 634 27. punktu jauna maršruta vai reisa atklāšanu vai esoša maršruta vai reisa grozīšanu vai slēgšanu var ierosināt Sabiedriskā transporta padome, plānošanas reģions, pasūtītājs, pārvadātājs, kā arī jebkura juridiska vai fiziska persona, pamatojot ierosināto izmaiņu nepieciešamību.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 8. pantu pasūtītājs piešķir tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā, maršrutu tīkla daļā, maršrutā vai reisā, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, ciktāl šis likums nenosaka citādi. Regulā 1370/2007 noteiktajos gadījumos tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus var piešķirt tieši.

Pamatojoties uz MK noteikumu Nr. 634 54. punktu, pasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības jauna maršruta vai reisa apkalpošanai var piedāvāt pārvadātājam, kuram attiecīgajā maršrutu tīklā jau ir piešķirtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, ievērojot sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari reglamentējošajos normatīvajos aktos un sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā noteikto kārtību.

Papildus, Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr.599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 599) reglamentē bilešu iegādes noteikumus, nosaka bagāžas un dzīvnieku pārvadāšanas kārtību, vietu rezervēšanas, pasažieru iekāpšanas un vietu aizņemšanas kārtību, kā arī reglamentē pārvadājumu nodrošināšanu un sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanu sabiedriskā transportlīdzekļa tehnisko bojājumu vai piespiedu apstāšanās gadījumā.

Ja Latvijā tiktu ieviests regulējums sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, būtu jāizvērtē, vai papildu Regulas Nr. 1370/2007 prasībām sabiedrisko pārvadājumu jomā nebūtu jāievieš arī prasības, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regulas Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (turpmāk – regula Nr. 1177/2010).

Pamatojoties uz 2011. gada 14. novembra Pasūtījuma līgumu Nr. RD-11-1490-lī "Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā", kas noslēgts starp Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" un Rīgas domi, Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" šobrīd sniedz Rīgas pilsētā sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem, trolejbusiem un tramvaju. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistība Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" piešķirta tieši saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007, pamatojoties uz Rīgas domes 2011. gada 18. oktobra lēmumu Nr. 3783 "Par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā noslēgšanu ar Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme".

5.9.6 PAŠVALDĪBAS TIESĪBAS UN IEROBEŽOJUMI VEIKT SAIMNIECISKO DARBĪBU

Likuma "Par pašvaldībām" 14. panta 1. punkts nosaka pašvaldības tiesības dibināt kapitālsabiedrības, kā arī ieguldīt savus līdzekļus kapitālsabiedrībās.

Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmā daļa nosaka publiskās personas (pašvaldības) tiesības dibināt kapitālsabiedrību⁵² vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, lai nodrošinātu savu funkciju efektīvu izpildi. Pašvaldību autonomās funkcijas ir definētas likuma "Par pašvaldībām" 15. panta pirmajā daļā.

Vienlaikus, Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmā daļa publiskai personai atļauj dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja izpildās vismaz viens no tālāk minētajiem nosacījumiem:

- Tiek novērsta tirgus nepilnība situācijā, kad tirgus nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā,
- Publiskas personas kapitālsabiedrības vai publisku personu kontrolētas kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai,
- Tiek pārvaldīti tādi īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts vai pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai vai valsts drošībai.

Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta otro daļu publiskai personai pirms jebkuras jaunas kapitālsabiedrības dibināšanas vai līdzdalības iegūšanas esošā kapitālsabiedrībā ir jāveic paredzētās rīcības izvērtējums, ietverot arī ekonomisko izvērtējumu, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmajā daļā noteiktos mērķus.

Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta ceturto daļu pašvaldības domei pēc iepriekš minētā izvērtējuma veikšanas jāizdod saistošie noteikumi, kurie nosaka tirgus nepilnību vai tādus pašvaldības īpašumus, vai preces un pakalpojumus, kas ir stratēģiski svarīgi pašvaldības administratīvās teritorijas attīstībai. Pašvaldības domei tās izdotajos saistošajos noteikumos jānorāda publiskas personas funkcijas un konkrēti komercdarbības veidi, kādos šīs funkcijas tiks pildītas, lai sasniegtu Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmajā daļā noteiktos mērķus.

Arī Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. panta pirmā daļa nosaka, ka publiska persona drīkst iegūt un saglabāt līdzdalību kapitālsabiedrībā atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. pantam. Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 5. panta pirmā daļa nosaka, ka lēmumu par publiskas personas līdzdalības iegūšanu vai izšķirošas ietekmes iegūšanu kapitālsabiedrībā pieņem attiecīgās publiskās personas augstākā lēmējinstītūcija.

Publiskai personai ir pienākums ne retāk kā reizi piecos gados pārvērtēt tās tiešo līdzdalību kapitālsabiedrībā un atbilstību Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. panta nosacījumiem (Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 7. pants).

5.10 NEPIECIEŠAMIE RESURSI UN IESPĒJAMIE FINANSĒJUMA AVOTI

Ūdenstransporta pakalpojumu ieviešana ir liels izaicinājums jebkurā pārvaldības modelī, jo ir nepieciešams veidot jaunu struktūru un veikt lielas sākotnējās investīcijas. Ūdenstransporta pakalpojumu izveide un sniegšana ir salīdzinoši dārga, ņemot vērāt kuģu iegādes un pietātņu izveidošanas izmaksas, it īpaši, ja pakalpojumus ir plānots nodrošināt visu gadu. Ir svarīgi savlaicīgi novērtēt un plānot nepieciešamos cilvēkresursus, kuģu flotes lielumu, investīciju izmaksas un sagaidāmās saimnieciskās darbības izmaksas.

Cilvēkresursi

Plānojot ūdenstransporta pakalpojumus, ir nepieciešams savlaicīgi gatavoties pakalpojumu uzsākšanai, lai pakalpojumu sniedzēji varētu nodrošināt nepieciešamos cilvēkresursus.

⁵² Kapitālsabiedrība ir komercsabiedrība, kuras pamatkapitāls sastāv no pamatkapitāla daļu vai akciju nominālvērtību kopsummas. Kapitālsabiedrība ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību vai akciju sabiedrība. Komerclikuma 134. panta pirmā un otrā daļa.

Kuģa apkalpes minimālo sastāvu nosaka MK noteikumi Nr.80 "Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu", kas pieņemti 2006. gada 24. janvārī (attiecas uz pasažieru kuģiem, kuru garums ir 24 m un vairāk). Savukārt jūrnieku sertificēšanas kārtību un kritērijus nosaka Ministru kabineta noteikumi Nr.895 "Jūrnieku sertificēšanas noteikumi", kas pieņemti 2005. gada 22. novembrī.

Noteikumi paredz, ka kuģiem, kas veic komercdarbību iekšējos ūdeņos apkalpei ir jābūt sekojošā sastāvā un ar šādām prasībām:

- Kapteinis

Lai iegūtu kvalifikāciju - kapteinis uz iekšējo ūdeņu kuģiem, mazākiem par 50 BT, ir jāizpilda sekojošas prasības:

- apgūti speciālās apmācības kursi pēc akreditētas un Satiksmes ministrijas sertificētas programmas kuģa vadītājiem uz kuģiem, mazākiem par 50 BT;
- jūras cenzs - divi mēneši kapteiņa mācekļa amatā;
- iegūta radiosakaru personāla kvalifikācija (nepieciešams GMDSS piekrastes radio operatora sertifikāts);
- nokārtots kvalifikācijas eksāmens.

- Mehāniķis

Prasības:

- apgūti akreditēti un Satiksmes ministrijas sertificēti matrožu kursi vai sešu mēnešu praktiskais darbs uz kuģa;
- jūras cenzs - mēnesis darba prakses uz kuģa;
- nokārtots kvalifikācijas eksāmens

- Matrozis

Prasības:

- apgūti akreditēti un Satiksmes ministrijas sertificēti matrožu kursi vai sešu mēnešu praktiskais darbs uz kuģa;
- jūras cenzs - mēnesis darba prakses uz kuģa;
- nokārtots kvalifikācijas eksāmens.

- Motorists

Prasības:

- apgūti akreditēti un Satiksmes ministrijas sertificēti motoristu kursi vai sešu mēnešu praktiskais darbs uz kuģa;
- jūras cenzs - mēnesis darba prakses uz kuģa;
- nokārtots kvalifikācijas eksāmens.

Uz kuģiem ar BT, mazāku par 300, un galveno dzinēju jaudu, mazāku par 1500 kW, apkalpi var samazināt, iekļaujot tajā speciālistus, kuriem ir apvienotās kvalifikācijas dokumenti. Motorists nav obligāti nepieciešams kuģiem, kuru galvenā dzinēja jauda ir mazāka par 750 kW, kā arī ja kuģa automatizācijas pakāpe pieļauj kuģa ekspluatāciju bez pastāvīgas sardzes mašintelpā. Piemēram, Latvijā ražotajam pasažieru prāmim (24 m) ir pietiekama 2 cilvēku apkalpe.

Pasažieru kuģu apkalpē papildus ir jābūt vienam stjuartam uz 50 pasažieriem un sertificētam pasažieru dienesta vadītājam, ja pasažieru skaits ir lielāks par 50.

Profesionālo jūrniecības izglītību un nepieciešamo kvalifikāciju Latvijā šobrīd var iegūt trīs mācību iestādēs: Latvijas Jūras akadēmijā, Liepājas Jūrniecības koledžā un Novikontas Jūras koledžā.

Kuģu flote

Ūdenstransporta pakalpojumu nodrošināšanai ir nepieciešama piemērota kuģu flote pārvadājumiem iekšējos ūdeņos. Pakalpojuma pasūtītājs var noteikt prasības prāmja ietilpībai (piemēram., maksimālais pasažieru skaits, velonovietņu skaits, automašīnu skaits), no kurām savukārt izriet nepieciešamais prāmja izmērs. Piemēram, Stokholmas sabiedriskā transporta administrācija ir noteikusi prasības, ka prāmja ietilpībai ir jābūt 150 pasažieri,

40 velosipēdi un vēl papildus 50 stāvvietas.⁵³ Prāmja izgatavošanai nepieciešams laiks ir vidēji no 9 līdz 12 mēnešiem.

Rīgā, līdzīgi kā Stokholmā un citās pilsētās, kas atrodas līdzīgos klimatiskos apstākļos, ziemas mēnešos ūdenstilpnes mēdz aizsaldēt. Parasti tādā gadījumā tradicionālie ūdenstransporta pakalpojumi tiek pārtraukti, taču pēdējos gados tiek meklēti risinājumi kuģošanai arī aizsalstošos ūdeņos. Svarīgs faktors ir kuģa korpusa materiāls, tam ir jābūt piemērotam kuģošanai vietējos apstākļos. Ar vieglāku korpusa materiālu var panākt lielāku ietilpību, zemākas degvielas izmaksas un lētāku konstrukciju, bet šādam kuģim ir sliktāka stabilitāte, jo iegrime kļūst atkarīga no kravnesības. Lai pakalpojumus varētu sniegt arī bargākos laikapstākļos, ir ieteicams izvēlēties kuģus, kuru korpusi izgatavoti no smagāka metāla. Flote var tikt kombinēta no dažādiem kuģiem, kas būtu piemēroti braukšanai gan pa viegli aizsalušu, gan neaizsalušu ūdenstilpni.

Ekonomiski izdevīgāk ir veidot standartizētu floti. Pētījumos gūtie pierādījumi liecina, ka arī sabiedrība labprātāk dod priekšroku viena tipa transportlīdzekļu modeļiem, kas tiek izmantoti pasažieru pārvadājumos.⁶⁰ Tas vairo komforta un drošības sajūtu pasažieriem, jau iepriekš zinot, ar kādu prāmja tipu tiks sniegts pakalpojums.

Kuģu izmēra izvēle ir atkarīga no plānotā pieprasījuma un iespējām piedāvāt pieprasījumam atbilstošu pakalpojumu. Ja ietilpība ir pārāk maza un nespēj apmierināt pieprasījumu, tas var negatīvi ietekmēt pakalpojuma servisa līmeni un samazināt pasažieru vēlmi izmantot pakalpojumu, jo ir augsta varbūtība, ka palielināsies gaidīšanas laiks līdz iekļūšanai kuģī. Savukārt, ja pasažieru skaits ir pārāk mazs, salīdzinot ar kuģa ietilpību, pakalpojums kļūst ekonomiski neizdevīgs.

Īsos B tipa maršrutos (skatīt 5.1.nodaļu) svarīgs ir pakalpojuma ātrums (pēc iespējas īsāks laiks no brīža, kad pasažieris vai automašīna ierodas pietātnē un sāk gaidīt iekāpšanu, līdz izkāpšanai) un kuģa ietilpība, mazāka nozīme ir ērtībām uz kuģa. Šādos maršrutos ir vēlami īsi intervāli starp atiešanas laiku, un pēc iespējas samazināts gaidīšanas laiks krastā. Garākiem maršrutiem ir piemērotāki kuģi ar lielākām ērtībām (sēdvietas, galdi, labierīcības). Eiropas pilsētās tiek izmantoti dažāda izmēra kuģi – sākot no ietilpības ar 60 pasažieriem Kopenhāgenā līdz 298 pasažieru un 80 velosipēdu ietilpībai Gēteborgā⁶⁴.

Investīcijas

Lai uzsāktu ūdenstransporta pakalpojumu sniegšanu, ir nepieciešami lieli finansiāli ieguldījumi: ir jāizveido piemērota pietātņu infrastruktūra un jāiegādājas ūdens transportlīdzekļi. Prāmju iegādes cena ir atkarīga no modeļa (ātrgaitas, elektriskais u.tml.), ietilpības un vecuma. Nelieli lietoti kuģīši ūdens taksometru pakalpojumiem ir pieejami par 20 000 EUR, bet jauni var izmaksāt 250 000 EUR un vairāk. Pasažieru prāmju iegādes izmaksas ir lielākas.

Saimnieciskās darbības izmaksas

Ūdenstransporta pakalpojuma sniedzējam (operatoram) saimnieciskās darbības izmaksās ietilpst: darba alga, patērētās enerģijas izmaksas, transportlīdzekļa uzturēšanas, apkopes un remontdarbu izmaksas, maksa par pietātnes izmantošanu, apdrošināšanas izmaksas un citas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojumu sniegšanu (maksas par braucienu iekasēšana, papildus piedāvātie pakalpojumi u.c.).

Kuģu uzturēšanas un remontdarbu izmaksās ietilpst gan vienkārši ikdienas klāja apkopes darbi, gan periodiskā apkope, problēmu novēršana un remonts:

- 1) Ikdienas apkope - Kuģa ikdienas apkopē ietilpst tīrīšana, iekārtu ikdienas apkope un citi nepieciešamie darbi, lai kuģa klājs atbilstu nepieciešamajam servisa līmenim un tiktu izmantots paredzētajam mērķim. Parasti šos uzdevumus veic kuģa apkalpe.
- 2) Piedziņas sistēmas tehniskā apkope. Šāda veida apkopes biežums ir atkarīgs no ražotāja ieteikumiem un transportlīdzekļa izmantošanas.
- 3) Ikgadējās apskates - Pasažieru kuģiem ikgadējās apskates veic reizi gadā pirms pasažieru pārvadāšanas sezonas sākšanās datuma vai līdz 15. maijam⁶⁵.
- 4) Remontdarbi, detaļu nomaiņa – pēc vajadzības.

Ir nepieciešams savlaicīgi plānot, kas un kur veiks kuģu tehnisko apkopi un remontdarbus.

⁵³ Cheemakurty H., Tanko M., Garne K. (2017). Urban waterborne public transport. KTH Royal Institute of Technology. Pieejams vietnē https://www.researchgate.net/publication/327437657_Urban_waterborne_public_transport_systems_An_overview_of_existing_operations_in_world_cities

⁵⁴ Tanko, M. Burke, MI Transport innovations and their effect on cities: the emergence of urban linear ferries worldwide, 2017.

⁵⁵ Ministru kabineta noteikumi Nr.49 "Noteikumi par kuģu drošību", pieņemti 2008.gada 29.janvārī

Saimnieciskās darbības izmaksās ietilpst arī pietātņu ekspluatācijas izmaksas, tai skaitā pietātņu uzturēšana (apgaismojums, drošības aprīkojums u.tml.), uzlādes infrastruktūra, papildus pakalpojumu nodrošināšana.

Investīciju un saimnieciskās darbības izmaksu sadalījums starp publisko un privāto sektoru dažādos pārvaldības modeļos ir atspoguļots 5-2.tabulā.

5-2. TABULA. IZMAKSU SADALĪJUMS STARP PUBLISKO UN PRIVĀTO SEKTORU DAŽĀDOS PĀRVALDĪBAS MODEĻOS

Izmaksu veidi	Pašvaldības finansēts modelis	Privātās iniciatīvas modelis		PPP modelis*	
	Publiskais sektors	Publiskais sektors	Privātais sektors	Publiskais sektors	Privātais sektors
Investīcijas pietātņu izveidošanai	✓	✓	✓	✓	✓
Investīcijas kuģu flotes iegādei	✓		✓		✓
Pakalpojuma sniegšanas izmaksas	✓		✓		✓
Pietātņu uzturēšana	✓		✓		✓
Kuģu apkope un remonts	✓		✓		✓
Dotācijas, pieejamības maksājums	✓			✓	

* PPP modelī publiskā sektora iesaiste pakalpojuma finansēšanā ir atkarīga no izvēlēta sadarbības modeļa.

Finansējuma avoti

Jebkurā no pārvaldības modeļiem ir nepieciešams nodrošināt investīcijas atbilstošas infrastruktūras izveidošanai un transportlīdzekļu iegādei. Iespējamie finansējuma avoti ir privātais finansējums, pašvaldības finansējums, publiskais finansējums no ES fondiem, finanšu institūciju aizdevums.

Eiropas Komisija 2021. gada 24. jūnijā ir sagatavojusi paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālajai komitejai un Reģionu komitejai par Eiropas iekšzemes ūdensceļu uzlabojumu nākotnē, kurā cita starpā ir akcentēta nepieciešamība pievērst uzmanību iekšējo ūdensceļu projektiem pilsētās. Programmas "Apvārsnis Eiropa"⁵⁶ ietvaros tiks atbalstīta jaunu risinājumu radīšana viedai un savienotai mobilitātei un iekšējo ūdensceļu integrācijai ar plašāku transporta infrastruktūru un energosistēmām. Līdz šim programmas "Apvārsnis 2020"⁵⁷ ietvaros ir tikuši atbalstīti projekti ar ūdeņradi darbināmu un elektrisko kuģu izgatavošanai.

Eiropas Savienības Interreg programmas atbalsta ilgtspējīgas transporta sistēmas veidošanu un attīstību. Vairākās pārrobežu sadarbības programmās ir pieejams līdzfinansējums ūdenstransporta pakalpojumu attīstībai pa iekšējiem ūdensceļiem:

- Baltijas jūras reģiona programma
 - Specifiskais mērķis 2.3.3 (viii) Ilgtspējīgas multimodālas pilsētas mobilitātes veicināšana kā daļa no pārejas uz bezoglekļa ekonomiku neto izteiksmē

Atbalsts darbībām, kas risina ar klimatu saistītos mobilitātes izaicinājumus gan pilsētas, gan lauku teritorijās, veidojot zaļu un labi funkcionējošu mobilitātes sistēmu, izmantojot atjaunojamās degvielas, tīru elektrību un digitalizāciju, lai sasniegtu nulles siltumnīcefekta gāzu emisiju apjomu.
- Centrālā Baltijas jūras reģiona programma
 - Tematiskais mērķis 2 (viii): Ilgtspējīgas multimodālas pilsētu mobilitātes veicināšana

Pamatojums – izaicinājumi un šķēršļi, kas saistīti ar transporta sistēmas radīto CO₂ izmešu intensitāti, multimodālās integrācijas trūkumu un zemu pielietojumu risinājumiem, kas rada mazākus CO₂ izmešu apjomus.
- Igaunijas-Latvijas pārrobežu sadarbības programma
 - Tematiskais mērķis PO3 Savienotāka Eiropa, uzlabojot mobilitāti

PO3 (ii) attīstīt un uzlabot ilgtspējīgu, pret klimatu noturīgu, inteligentu un intermodālu valsts, reģionālo un vietējo mobilitāti, tostarp uzlabot piekļuvi TEN-T un pārrobežu mobilitāti.

⁵⁶ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways

⁵⁷ H2020-EU.3.4. - SOCIETAL CHALLENGES - Smart, Green And Integrated, Topic:Transport MG-4.1-2014 - Towards the energy efficient and emission free vessel

Vairākās ES fondu programmās ir paredzēts atbalsts darbībām, kas veicina videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu pilsētās. Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā “izaugsme un nodarbinātība” ir paredzēts KF atbalsts ieguldījumu prioritātei 4.5. Veicināt zemu oglekļa emisiju stratēģijas visu veidu teritorijām, jo īpaši pilsētām, tostarp ilgtspējīgu multimodālo mobilitāti pilsētās un ar ietekmes mazināšanu saistītus pielāgošanās pasākumus. Papildus finansējums šai darbības programmai ir piešķirts no programmas “Atveseļošanas palīdzība kohēzijai un Eiropas teritorijām” (REACT-EU) līdzekļiem, kas izveidota, reaģējot uz COVID-19 pandēmijas izraisīto krīzi un krīzes sekām.

6. VALSTS ATBALSTA TIESISKĀ REGULĒJUMA PIEMĒROŠANA

6.1 VALSTS ATBALSTA PAZĪMES

Valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) nosacījumu piemērošana ir vērtējama saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD) 107. panta 1. punktu un Komisijas paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (2016/C 262/01)⁵⁸ (turpmāk - Komisijas Paziņojums par Valsts Atbalsta Jēdzienu).

LESD 107. panta 1. punkta⁵⁹ izpratnē par valsts atbalstu uzskatāms *“jebkāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm”*.

Saskaņā ar Komisijas Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 2. sadaļu, valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) noteikumi ir piemērojami, ja finansējumu piešķir “uzņēmumam saimnieciskās darbības veikšanai”. Ar terminu “uzņēmums” valsts atbalsta tiesībās saprot jebkuru subjektu, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa un finansēšanas veida.

Iekšējie ūdensceļi, kas pieejami bez maksas publiskai lietošanai, ir uzskatāmi par vispārēju infrastruktūru. Uz publisko finansējumu, kas paredzēts publiski un bez maksas pieejamu iekšējo ūdensceļu uzlabošanai, uzturēšanai un attīstībai, neattiecas valsts atbalsta noteikumi, ja vien infrastruktūras uzlabojumi netiek veikti, lai sniegtu labumu vienam vai vairākiem konkrētiem lietotājiem (iekšējo ūdensceļu infrastruktūras apsaimniekotājiem un/ vai ūdenstransporta pa iekšējiem ūdensceļiem pakalpojumu sniedzējiem).

Tāpat, saskaņā ar Komisijas Paziņojuma par Valsts Atbalsta Jēdzienu 17. punktu LESD 107. panta 1. punkts nav piemērojams situācijās, kad finansējumu kādam subjektam piešķir, lai tas “īstenotu valsts varas funkciju”, jo darbības, kuras ir valsts varas prerogatīvu neatņemama daļa, nav saimnieciskā darbība, izņemot, ja attiecīgā dalībvalsts ir nolēmusi ieviest tirgus mehānismus. Attiecīgās darbības ir, piemēram, šādas:

- a) Armijas vai policijas funkciju nodrošināšana
- c) Jūras satiksmes kontrole un drošība
- d) Vides piesārņojuma kontrole.

Latvijā Komercdarbības atbalsta kontroles likuma (turpmāk – KAKL) 5. pants definē pazīmes, kuras analizējamās, lai konstatētu valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) esamību vai to izslēgtu. KAKL 5. pantā definētās valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) pazīmes atbilst Komisijas Paziņojumā par Valsts Atbalsta Jēdzienu sniegtajiem skaidrojumiem par valsts atbalsta pazīmēm.

KAKL 5. pants⁶⁰ izdala četras valsts atbalstu (komercdarbības atbalstu) raksturojošas pazīmes:

1. **pazīme:** finansiālo palīdzību tieši vai pastarpināti sniedz no valsts, pašvaldības, Eiropas Savienības līdzekļiem, finanšu līdzekļiem, pār kuriem valsts vai pašvaldības institūcijām vai to pilnvarotām juridiskajām personām ir kontrolējoša ietekme, vai citiem publiskiem līdzekļiem, un finansiālās palīdzības sniegšanu ir atbildīga valsts vai pašvaldības institūcija vai tās pilnvarota juridiskā persona;
2. **pazīme:** saņemot finansiālo palīdzību, komercsabiedrība iegūst ekonomiskas priekšrocības, kādas tā nevarētu iegūt tirgus apstākļos vai tad, ja komercdarbības atbalsts netiktu sniegts;
3. **pazīme:** finansiālā palīdzība neattiecas uz visām komercsabiedrībām vienādi, bet ir paredzēta komercsabiedrībām atkarībā no to lieluma, darbības veida vai atrašanās vietas, kā arī citiem diferencējošiem kritērijiem, vai arī ir paredzēta tikai konkrētai komercsabiedrībai;
4. **pazīme:** finansiālā palīdzība ietekmē tirdzniecību un izkropļo konkurenci ES iekšējā tirgū.

⁵⁸ Pieejams vietnē: [C_2016262LV.01000101.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:2016262LV.01000101.xml)

⁵⁹ Pieejams vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:12008E107&from=EN>

⁶⁰ Ar grozījumiem Komercdarbības atbalsta kontroles likumā, kas pieņemti 2021. gada 13. maijā un izsludināti 2021. gada 25. maijā un stājas spēkā 2021. gada 8. jūnijā. Pieejami vietnē:

<https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/0/A12ACCF9D0DD5929C22586DF00421EEF?OpenDocument>

Konsolidētā Komercdarbības atbalsta kontroles likuma redakcija, kurā iekļauti 2021. gadā veiktie grozījumi likumā pieejama vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=267199>

Visām četrām komercdarbības atbalstu raksturojošām pazīmēm, kas minētas iepriekš, jāizpildās vienlaikus, lai konkrēto pasākumu kvalificētu kā komercdarbības atbalstu LESD 107. panta 1. punkta/ Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5. panta izpratnē.

Valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) 1. pazīme: *finansiālo palīdzību tieši vai pastarpināti sniedz no valsts, pašvaldības, Eiropas Savienības līdzekļiem, finanšu līdzekļiem, pār kuriem valsts vai pašvaldības institūcijām vai to pilnvarotām juridiskajām personām ir kontrolējoša ietekme, vai citiem publiskiem līdzekļiem, un finansiālās palīdzības sniegšanu ir atbildīga valsts vai pašvaldības institūcija vai tās pilnvarota juridiskā persona.*

Saskaņā ar Komisijas Paziņojumu par Valsts Atbalsta Jēdzienu šīs pazīmes ietvaros analizējama priekšrocību tieša vai netieša piešķiršana no valsts (publiskajiem) līdzekļiem [47. - 56. punkts].

Valsts/ pašvaldības līdzekļi var tikt piešķirti daudzos dažādos veidos, piemēram, kā tiešās dotācijas, aizdevumi, galvojumi, tieši ieguldījumi komercsabiedrību kapitālā un pabalsti natūrā. Nav nepieciešama līdzekļu pozitīvas summas nodošana – pietiek ar valsts/ pašvaldības atteikšanos no ieņēmumiem, kuri parastā gadījumā tiktu samaksāti valstij/ pašvaldībai, ir uzskatāma par valsts/ pašvaldības līdzekļu piešķiršanu (piemēram, atteikšanās no dividendēm par valsts/ pašvaldības ieguldīto kapitālu komercsabiedrībā).

Līdzekļu izcelsme nav būtiska, svarīgi, ka līdzekļi ir nonākuši valsts kontrolē, un publiskām iestādēm ir tiesības lemt par šādu līdzekļu piešķiršanu saņēmējam. [Komisijas Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 57.-60. punkts.]

ES (piem., struktūrfondu), Eiropas Investīciju bankas, Eiropas Investīciju fonda vai tādu starptautisko finanšu iestāžu kā Starptautiskais Valūtas fonds vai Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka līdzekļi ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem tikai tad, ja valsts iestādēm ir rīcības brīvība noteikt šo līdzekļu izlietojumu (jo īpaši izvēlēties saņēmēju). Ja valsts iestādēm nav rīcības brīvība pār šādiem finanšu līdzekļiem, jo, piemēram, ES finansējumu centralizēti pārvalda ES iestādes, aģentūras, kopuzņēmumi vai citas struktūras, šāds finansējums nav uzskatāms par komercdarbības atbalstu.

Valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) 2. pazīme: *saņemot finansiālo palīdzību, komercsabiedrība iegūst ekonomiskas priekšrocības, kādas tā nevarētu iegūt tirgus apstākļos vai tad, ja komercdarbības atbalsts netiktu sniegts.*

Saskaņā ar Komisijas Paziņojumu par Valsts Atbalsta Jēdzienu šīs pazīmes ietvaros analizējama priekšrocību piešķiršana [66.-72. punkts].

Par priekšrocību ir atzīstams ikviens saimniecisks labums, ko komercsabiedrība nebūtu varējusi gūt parastos tirgus apstākļos, tas ir, bez valsts/ pašvaldības iejaukšanās.

Priekšrocība pastāv, ja komercsabiedrības finansiālais stāvoklis uzlabojas tādas valsts/ pašvaldības iejaukšanās rezultātā, kuras nosacījumi atšķiras no parastajiem tirgus nosacījumiem, kas jāievēro jebkuram citam tirgus dalībniekam. Lai to noteiktu, komercsabiedrības finansiālais stāvoklis pēc pasākuma ir jāsalīdzina ar tā finansiālo stāvokli situācijā, ja pasākums nebūtu veikts.

Tā var būt ne tikai pozitīvu ekonomisko priekšrocību piešķiršana, bet arī saimnieciska rakstura izdevumu samazināšana (tiek samazinātas komercsabiedrības saimnieciskajai darbībai raksturīgās izmaksas).

Saskaņā ar Komisijas Paziņojumu par Valsts Atbalsta Jēdzienu šīs pazīmes ietvaros analizējama tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošana [73.-105. punkts].

Saimnieciskie darījumi, kurus veic publiskās (valsts/ pašvaldības) struktūras, nerada priekšrocības darījuma otrai pusei, un līdz ar to nav uzskatāmi par valsts atbalstu, ja tie tiek veikti atbilstoši parastiem tirgus nosacījumiem ("tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs"). Piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, neņem vērā publiskās varas politikas iemeslus, piem., sociālo vai reģionālo attīstību.

Novērtējums par to, vai valsts iejaukšanās atbilst tirgus nosacījumiem, ir jāveic *ex ante* (t.i., pirms pasākuma īstenošanas), ņemot vērā informāciju, kāda bija pieejama lēmuma pieņemšanas laikā.

Valsts/ pašvaldības institūcijas rīcība atbilstoši normāla tirgus dalībnieka principam, piemēram, ir, ja:

- Kapitāla atdeve no ieguldītā kapitāla atbilst vidējam līmenim tirgū konkrētajā komercdarbības jomā
- Aizdevums/ galvojums izsniegts uz tirgus principiem
- Nekustamais īpašums pārdots/ iznomāts par tirgus cenu/ maksu.

Valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) 3. pazīme: *finansiālā palīdzība neattiecas uz visām komercsabiedrībām vienādi, bet ir paredzēta komercsabiedrībām atkarībā no to lieluma, darbības veida vai atrašanās vietas, kā arī citiem diferencējošiem kritērijiem, vai arī ir paredzēta tikai konkrētai komercsabiedrībai.*

Saskaņā ar Nostādņu par Valsts Atbalsta Jēdzienu 117. punktu, lai uz valsts pasākumu attiektos LESD 107. panta 1. punkta nosacījumi, tam jārada priekšrocības 'konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai'. Līdz ar to valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) tiesiskais regulējums attiecināms tikai uz tiem pasākumiem, kas paredz selektīvas (individuālas) priekšrocības konkrētām komercsabiedrībām.

Valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) 4. pazīme: finansālā palīdzība ietekmē tirdzniecību, un izkropļo konkurenci Eiropas Savienības iekšējā tirgū.

Saskaņā ar Komisijas Paziņojumu par Valsts Atbalsta Jēdzienu šīs pazīmes ietvaros analizē konkurences izkropļojumus, kurus var radīt valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) piešķiršana [187.-189. punkts].

Uzskata, ka valsts/ pašvaldības pieņemts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas var uzlabot saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citām komercsabiedrībām, ar kurām tas konkurē.

Konkurences izkropļojumu iespēja ir izslēgta, piemēram, ja uz konkrēto pakalpojumu attiecas likumīgs monopols (noteikts saskaņā ar ES tiesībām). Konkurences izkropļojumu iespēja ir izslēgta arī gadījumā, ja pakalpojumu sniedzējs darbojas vienlaikus arī citā (ģeogrāfiskajā vai produktu) tirgū, kurā pastāv brīva konkurence, bet finansējuma saņēmējs nodrošina, ka ir novērsta šķērssubsidēšanas iespēja dažādu saimnieciskās darbības veidu starpā. Tas nozīmē, ka ir jākārto atsevišķa uzskaitē, izdevumi un ieņēmumi ir pienācīgi jāsadala un jānodrošina, ka publiskais finansējums, kas piešķirts pakalpojumam, uz kuru attiecas likumīgais monopols, nenāk par labu citām darbībām.

Tas nozīmē, ka, piemēram, ja vispārējā iekšējo ūdensceļu infrastruktūra Latvijā atrodas dabiskā monopola situācijā un iekšējo ūdensceļu infrastruktūra ir pieejama potenciālajiem lietotājiem ar vienādiem un nediskriminējošiem noteikumiem, iekšējo ūdensceļu infrastruktūras būvniecības finansēšana neietekmētu tirdzniecību starp dalībvalstīm un neizkropļotu konkurenci.

Saskaņā ar Komisijas Paziņojumu par Valsts Atbalsta Jēdzienu šīs pazīmes ietvaros analizē arī ietekmi uz tirdzniecību [190.-198.punkts].

Publiskais atbalsts saimnieciskās darbības veicējiem ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē vienīgi tad, ja tas "iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm". Nav nepieciešams konstatēt, ka atbalsts faktiski ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, bet tikai to, ka atbalsts var ietekmēt šo tirdzniecību, tas ir, "ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina kāda saimnieciskās darbības veicēja stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem subjektiem [Savienības] iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību".

EK savos lēmumos ir atzinusi, ka, ņemot vērā konkrētas lietas īpašās iezīmes, pasākumam ir vienīgi vietēja mēroga ietekme, tādējādi tas neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm. EK savos lēmumos ir atzinusi, ka atbalsta saņēmējs konkrētās preces vai pakalpojumus piedāvā tikai ierobežotā dalībvalsts teritorijā, tāpēc diez vai piesaistītu citu dalībvalstu klientus, tāpēc nav paredzams, ka pasākums izraisītu būtisku ietekmi uz pārrobežu ieguldījumu vai komercdarbības apstākļiem⁶¹.

No citu valstu prakses piemēriem, kas saistīti ar ieguldījumiem atpūtas kuģu/ jahtu piestātnēs, jāmin EK lēmums lietā Nr. SA.42219 (Māsholmas (*Maasholm*) osta, Vācija). EK lēmums Māsholmas ostas lietā aptver mazas Vācijas federālās zemes Šlēsvigas-Holšteinas pašvaldības Māsholmas plānotos ieguldījumus piestātnēs (saukta par *Schuhmacherbrücke*) renovācijai Māsholmas ostā.

EK lēmums Māsholmas ostas lietā (EK lēmuma lietā Nr. SA.42219 9. un 10.punkts) fiksē, ka piestātņi pamatā izmantos glābšanas darbiem jūrā (visās sezonās), atsevišķos gadījumos ostas policijas, muitas un zvejniecības kontroles funkciju nodrošināšanai. Papildus, nelielā apmērā (līdz 20% no kopējās piestātnes izmantošanas kapacitātes) sezonas laikā piestātņi plāno izmantot viens mazs zvejas kuģis, viens ekskursiju kuģis un divi pasažieru kuģi (pārvadājumi pa Šlejas līci (*Schlei*)). Māsholmas un Šlejas līča novietojumu kartē skatīt 6-1. attēlā.

⁶¹ EK lēmumu kopsavilkums, kuros dalībvalstu ieviestie atbalsta pasākumi atzīti par tādiem, kam vietējs raksturs un kuriem, visticamāk, nav ietekmes uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Skatīt vietnēs:

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4889_en.htm

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-3141_en.htm



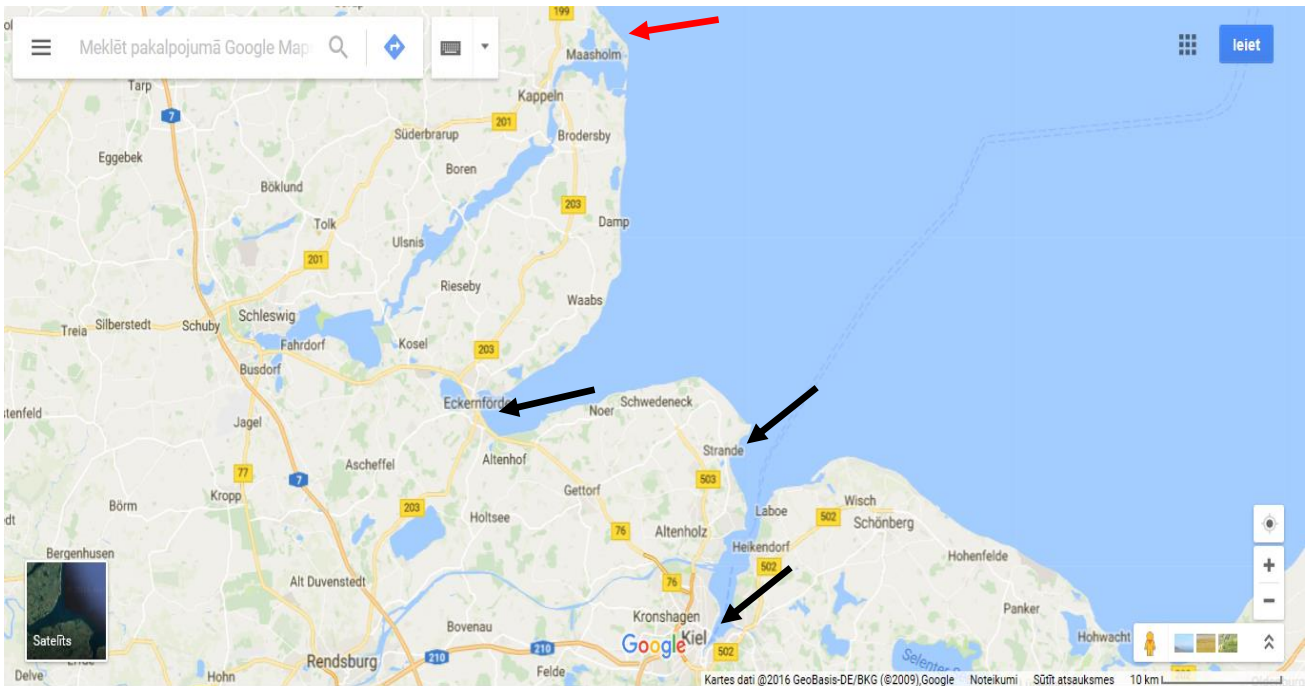
6-1. ATTĒLS. MĀSHOLMAS UN ŠLEJAS LĪČA IZVIETOJUMS KARTĒ

Avots: Google Maps

Saskaņā ar Vācijas institūciju sniegto informāciju (EK lēmuma lietā Nr. SA.42219 10.punkts), visas ekskursijas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumi tiek veikti tikai Šlejas līča ietvaros, un neviens piedāvātais maršruts neiziet ārpus Šlejas līča, t.i., neviens maršruts neiziet Baltijas jūras atklātajos ūdeņos vai uz Dāniju.

Vācijas iestādes argumentēja, ka pārvadājumus pa Šlejas līci ekonomisku apsvērumu dēļ nav iespējams piedāvāt citām pārvadājumu kompānijām, kā tikai tām, kuras atrodas Šlejas līča teritorijā. Attālums, ko, piemēram, pārvadātājiem no Ķīles vai Ekenferdes (*Eckernförde*) ostām būtu jāveic, lai sasniegtu Šlejas, būtu pārāk garš, līdz ar to šāds pakalpojums nav pieprasīts potenciālo klientu vidū. Tāpat Šlejas līcis ir pārāk sekls, lai pa to kuģotu lielie kuģi, kādi kuģo atklātajos ūdeņos. Tādējādi pārvadājumu pakalpojumus pa Šlejas līci piedāvā tikai mazas vietējās kuģošanas kompānijas, kā rezultātā vietējie pārvadātāji nekonkurē ar kuģošanas kompānijām gan citviet Vācijā, gan citās ES dalībvalstīs. (EK lēmuma lietā Nr. SA.42219 11. un 12.punkts.) Māsholmas izvietojumu pret Ķīles, Strandes un Ekenferdes ostām skatīt 6-2. attēlā.

Turpretī zvejas kuģi, saskaņā ar Vācijas institūciju sniegto informāciju, piedāvā zvejas maršrutus vietējiem tūristiem Baltijas jūrā. Tai pašā laikā, saskaņā ar Vācijas institūciju sniegto informāciju, zvejas kuģis, kurš atrodas Māsholmā, ir vienīgais kuģis, kurš Šlejas līcī piedāvā šādus maršrutus. Tuvākās vietas, kur atrodas zvejas kuģi piedāvā līdzīgus pakalpojumus, ir Ekenferdes līcis, Strande un Ķīles līcis.



6-2. ATTĒLS. MĀSHOLMAS IZVIETOJUMS ATTIECĪBĀ PRET ĶĪLES, STRANDES UN EKENFERDES OSTĀM

Avots: Google Maps

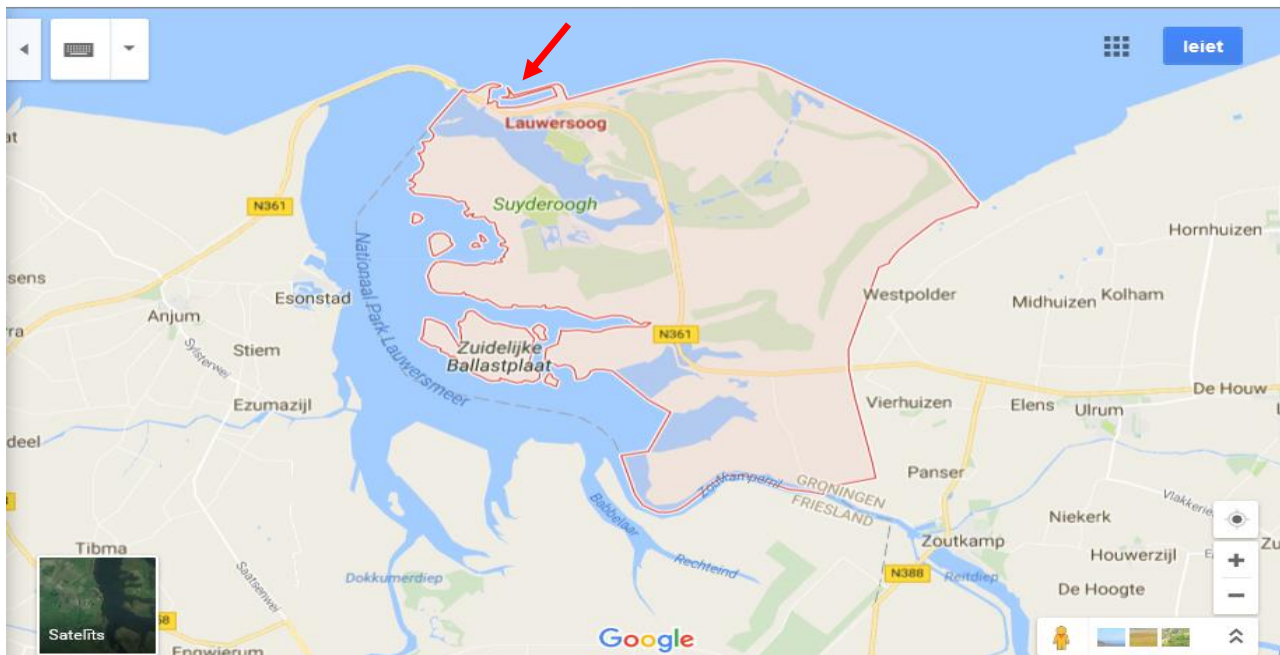
EK secināja, ka ekskursijas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumi aprobežojas ar maršrutiem Šlejas līcī, ka Māsholmā atrodošais zvejas kuģis apkalpo Māsholmas un tuvākās apkārtnes tūristus, tūrisma pakalpojumu apjoms ir neliels - zvejas kuģa sniegto pakalpojumu gada apgrozījums ir mazāks par 150 000 EUR. Līdz ar to EK atzina, ka konkurenci par pakalpojumiem, kurus ietekmē ostas ieguldījumu projekts, ir vietējs raksturs (EK lēmuma lietā Nr. SA.42219 26.punkts).

Papildus, jautājumā par ieguldījumiem piestātnēs jahtas tūrisma biznesa attīstīšanai var minēt EK lēmumu lietā SA.39403 (Lauversogas (*Lauwersoog*) osta, Nīderlande).

EK lēmums lietā SA.39403 (EK lēmuma lietā SA.39403 4., 28., 29., 30., 31. un 32.punkts) fiksē, ka Lauversogas ostā paredzētie ieguldījumi aptvēra ieguldījumus zvejas piestātnes pagarināšanai, kā arī paredzēja nodalīt zvejas ostu no piestātnes maziem atpūtas kuģiem.

Attiecībā par ieguldījumiem, kas skar ostas teritorijas daļu, kura paredzētas atpūtas kuģiem, EK tika iesniegta informācija, kas pamato, ka arī šajā daļā osta primāri ir orientēta uz vietējā tirgus apkalpošanu. Nīderlandē kopā ir 1 135 piestātnes ar 188 000 pietauvošanās vietām atpūtas kuģiem. Eiropā savukārt ir kopā 10 182 piestātnes ar 925 570 pietauvošanās vietām atpūtas kuģiem. Lauversogas ostas piestātnē ir paredzētas tikai 60 pietauvošanās vietas, kas veido 0,03% no kopējām pietauvošanās vietām Nīderlandē un tikai 0,006% no kopējām pietauvošanās vietām Eiropas tirgū. Līdz ar to Lauversogas ostas ietekme uz tirgu ir ļoti niecīga.

Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju, ostas daļa, kas saistīta ar atpūtas un izklaides darbībām, nav vērsta uz starptautisko apmeklētāju piesaisti, bet gan uz vietējo tirgu, līdz ar to EK atzina, ka ieguldījumu ietekme uz tirgu aprobežojas ar vietējo raksturu. Lauversogas ostas izvietojumu kartē skatīt 6-3. attēlā.



6-3. ATTĒLS. LAUWERSOGAS OSTAS IZVIETOJUMS KARTĒ

Avots: Google Maps

Saskaņā ar EK lēmumu praksi, ja piestātne jahtu tūrismam ir izmantojama tikai tādu pakalpojumu sniegšanai, kam ir vietējs raksturs, neizpildās visas četras valsts atbalstu raksturojošās pazīmes (neizpildās 4. pazīme), līdz ar to piešķirtais publiskais finansējums šādam projektam nav kvalificējams kā valsts atbalsts.

Ņemot vērā EK lēmumu praksi, var minēt šādus kritērijus/ pazīmes, kas norāda uz infrastruktūras izmantošanas vietējo raksturu:

- Atpūtas kuģi/ jahtas, kas izmantos piestātņi, pamatā būs Latvijas rezidentu īpašumā;
- Piedāvātie tūrisma maršruti neizies ārpus Latvijas teritoriālajiem ūdeņiem;
- No citām valstīm (piemēram, Lietuvas vai Igaunijas) kuģu īpašnieki nebūs ieinteresēti tūristiem piedāvāt konkurējošus maršrutus; u.tml.

6.2 VALSTS ATBALSTA VĒRTĒŠANAS LĪMEŅI

Gadījumos, kad tiek plānoti ieguldījumi infrastruktūrā, valsts atbalsta esamību vērtē vairākos līmeņos:

- Infrastruktūras (nekustamā īpašuma) īpašnieka/ attīstītāja līmenī;
- Infrastruktūras operatora/ apsaimniekotāja līmenī; un
- Infrastruktūras galalietotāja/ nomnieka līmenī.



6-4. ATTĒLS. VALSTS ATBALSTA ESAMĪBAS VĒRTĒŠANAS LĪMEŅI

Ūdenstransporta jomā funkcionālie līmeņi, kādos ir veicams valsts (komercdarbības) atbalsta vērtējums, var pārklāties vai apvienoties (skatīt 4-1. tabulu).

Sekojošās apakšnodalās ir sniegts valsts atbalsta novērtējums dažādiem līmeņiem, ņemot vērā uz starpziņojuma sagatavošanas brīdi pieejamo informāciju. Novērtējums var tikt precizēts nākamajā nodevuma versijā.

6.2.1 ATBALSTS IEGULDĪJUMIEM – ATBALSTA VĒRTĒŠANA INFRASTRUKTŪRAS ĪPAŠNIEKA LĪMENĪ

Atbalsts ieguldījumiem potenciāli nav valsts atbalsts, ņemot vērā, ka izbūvējamā infrastruktūra ir paredzēta tikai ierobežotam tirgum, jo Latvijas iekšējie ūdeņi nav piemēroti starptautiskajai transporta pārvadājumu (pasažieru un kravas) satiksmei ES tiesību izpratnē. Arī, ja privātie uzņēmēji neiegulda paši pietātnēs, bet ieguldījumus veic tikai publiskās iestādes, infrastruktūras nodrošināšanā nepastāv konkurence, ir dabīgais monopols. Pēc būtības regulējums, kas nosaka, ka privātais nomnieks nedrīkst būt patstāvīgas būves uz iekšējiem ūdeņiem, vai, nosacījums, ka gadījumos, kad privātais uzņēmējs uzbūvē patstāvīgas būves, tad pēc iekšējo ūdeņu nomas tiesību termiņa beigām visa izveidotā infrastruktūra ir nododama pašvaldībai, neveicina privāto iniciatīvu ieguldīt iekšējā ūdenstransporta veikšanai nepieciešamās infrastruktūras izveidei.

Ja ieguldījumi infrastruktūrā kvalificējas kā valsts atbalsts, tad atkarībā no paredzamajiem pakalpojumiem, kuru sniegšanai infrastruktūra tiktu izbūvēta, atbalsta saderīgumam var tikt piemērota:

- Vispārējās Grupu Atbrīvojumu Regulas (VGAR) 55. pants – Atbalsts sporta un daudzfunkcionālai atpūtas infrastruktūrai. Norma attiecināma arī uz ieguldījumiem jahtu pietātnēs/pietātnēs, kuras izmantojamas, sporta un tūrisma aktivitātēm.
- Regula Nr. 1370/2007 – pietātnes kā daļa no sabiedriskā transporta pārvadājumu pasūtījuma. Pēc analogijas ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta otrajā daļā noteikto valstspilsētas pašvaldības kompetenci nodrošināt savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu.

6.2.2 ATBALSTS UZTURĒŠANAI/ APSAIMNIEKOŠANAI – ATBALSTA VĒRTĒŠANA INFRASTRUKTŪRAS APSAIMNIEKOTĀJA LĪMENĪ

Privātie apsaimniekotāji jāizvēlas atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pienācīgi ievērojot piemērojamās iepirkuma noteikumus.

PPP gadījumā privāto partneri, ar kuru paredzēts slēgt koncesijas vai cita veida pilnvarojumus par infrastruktūras izbūvi, modernizāciju un/vai ekspluatāciju izvēlas atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pienācīgi ievērojot piemērojamās iepirkuma noteikumus.

Atbalsta nepieciešamība jādefinē, pirms tiek izsludināta atklātā procedūra. Pretendentam savā piedāvājumā ir jāsniedz informācija par nepieciešamo atbalsta apjomu, un pašvaldībai būtu jāizvēlas saimnieciski izdevīgākais.

Ja infrastruktūras uzturēšana nav rentabla un nepieciešams valsts atbalsts, atbalstu var paredzēt kā *de minimis* atbalstu saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1407/2013. Maksimālais atbalsta summas ierobežojums 3 gadu laikā ir 200 000 EUR vienam neatkarīgam uzņēmumam.

Infrastruktūras, kas ir daļa no sabiedriskā transporta pārvadājumu pasūtījuma, uzturēšanas izdevumus var segt arī saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007.

6.2.3 ATBALSTS ŪDENSTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS GALA LIETOTĀJIEM/ ŪDENSTRANSPORTA PAKALPOJUMU SNIEDZĒJIEM

Darbības atbalstu kārtējo izdevumu segšanai var piešķirt kā *de minimis* atbalstu saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1407/2013.

Sabiedriskā transporta pārvadājumu zaudējumus var segt saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007. Tas vienādi piemērojams gan tad, ja pakalpojumu nodrošinātu Rīgas satiksme, gan arī tad, ja pakalpojumu nodrošinātu publiskā iepirkuma rezultātā izvēlēts komersants.

6.3 PIEMĒROJAMĀS PROCEDŪRAS LIKUMĪBA VALSTS ATBALSTA SNIEGŠANAI

KAKL 10. panta pirmā daļa nosaka, ka Finanšu ministrijā sākotnējai izvērtēšanai ir iesniedzami visi plānotie jaunie pasākumi, kuri kvalificējami kā komercdarbības atbalsts (valsts atbalsts).

LESD 107. panta 1. punkts un 108. panta 3. punkts pasaka, ka EK ir paziņojams tāds valsts/ pašvaldības ieviests pasākums, kurš atbilst visām 107. panta 1. punktā izvirzītajām pazīmēm.

Ja valsts/ pašvaldības ieviests pasākums ir kvalificējams kā valsts atbalsts (komercdarbības atbalsts) saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, tad atbalstu, ievērojot LESD 108. panta 3. punktā noteikto, nedrīkst ieviest, pirms EK nav pieņēmusi gala lēmumu, ar kuru plānotais pasākums ir atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu.

Valsts atbalsta gadījumā ir jāgatavo valsts atbalsta paziņojumu iesniegšanai EK, izņemot gadījumus, kad ES tiesību akti paredz atbrīvojumus no valsts atbalsta paziņošanas pienākuma. Piemēri: *de minimis* atbalsts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1407/2013, sabiedriskā transporta pārvadājumi saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007, atbalsts ieguldījumiem sporta un multifunkcionālā infrastruktūrā saskaņā ar VGAR 55. pantu.

Valsts atbalsta paziņojumus EK iesniedz, izmantojot SANI (*State aid notification interactive*) sistēmu.

Nacionālās procedūras komercdarbības atbalsta (valsts atbalsta) paziņojuma izstrādei un iesniegšanai EK ir noteiktas KAKL un Ministru kabineta 2014. gada 16. decembra noteikumos Nr. 759 "Kārtība, kādā Eiropas Komisijā iesniedz atbalsta programmu un individuālo atbalsta projektu paziņojumus un kopsavilkuma informāciju, un kārtība, kādā piešķir un anulē elektroniskās sistēmas lietošanas tiesības" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 759).

Pēc tam, kad valsts atbalsta paziņojums ir sagatavots un ievietots SANI sistēmā, atbalsta sniedzējs (pašvaldība) nosūta Finanšu ministrijai sagatavoto dokumentāciju sākotnējai izvērtēšanai (MK noteikumu Nr. 759 12. – 14. punkts).

Pēc valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) paziņojuma iesniegšanas EK, valsts atbalsta (komercdarbības atbalsta) paziņojumu EK izskata, ievērojot Padomes 2015. gada 13. jūlija Regulā (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (turpmāk – Procesuālā regula), noteiktās procedūras.

Valsts atbalstu pieļaujams sniegt tikai pēc pozitīva EK lēmuma saņemšanas par plānotā atbalsta saderīgumu ar iekšējo tirgu.

7. VĪZIJA PAR ŪDENSTRANSporta PAKALPOJUMIEM RĪGĀ

Rīgas pilsētas stratēģiskās plānošanas dokumentos (skatīt 2.nodaļu) ir uzsvērtā nepieciešamība attīstīt ūdenstransporta pakalpojumus, tai skaitā kā sabiedriskā transporta sistēmas elementu. Arī Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija⁶² paredz izmantot ūdensceļus areāla iekšējai un ārējai sasniedzamībai.

Ūdenstransporta pakalpojumiem ir jāklūst par neatņemamu Rīgas transporta sistēmas sastāvdaļu. Sabiedrības interesēs ir veidot normatīviem aktiem atbilstošus, pašvaldības atbalstītus un uzraudzītus ūdenstransporta pakalpojumus gan pasažieru, gan automašīnu pārvadāšanai, lai sasniegtu šādus mērķus:

- i. Uzlabotu savienojumus starp dažādām pilsētas apkaimēm
- ii. Paplašinātu mobilitātes iespējas atbilstoši dažādu lietotāju grupu vajadzībām un iespējām
- iii. Atslogotu sauszemes transporta tīklu pilsētā
- iv. Mazinātu transportlīdzekļu radīto negatīvo ietekmi uz apkārtējo vidi un klimata pārmaiņām
- v. Stimulētu ekonomisko attīstību.

Prāmju pakalpojumu ieviešana ir ieguvums gan sabiedrībai kopumā, gan privātajam sektoram, gan individuāliem pakalpojuma lietotājiem. No sabiedrības viedokļa raugoties, ūdensceļu izmantošana palīdz mazināt sastrēgumus pilsētas ielās. Mūsdienu prāmji ir videi draudzīgāki nekā lielākā daļa joprojām izmantojamo sauszemes transportlīdzekļu. Speciāliem pasūtījumiem pielāgotas tehnoloģijas prāmju darbību padara energoefektīvāku, ar zemām emisijām un samazinātu trokšņa piesārņojumu.

Ūdensceļi ir dabas veidoti, tādēļ ūdenstransporta pakalpojumu nodrošināšanai nav nepieciešama papildu telpa pilsētas teritorijā. Nepieciešama vien krasta infrastruktūras izveidošana un pielāgošana. Ūdenstransporta pakalpojumiem ir mazāks risks būt traucētiem dažādu negadījumu dēļ (piemēram, satiksmes negadījums, avārija inženierkomunikāciju tīklos), bet tos var ietekmēt klimatiskie apstākļi (barga ziema, spēcīgs vējš).

Ieguvums privātajam sektoram ir stimulēta ekonomiskā attīstība – uzlabotas mobilitātes iespējas, sakārtota krasta infrastruktūra veicina dzīvojamo un komercietelpu attīstību teritorijā ap pietātnēm. Ūdenstransporta pakalpojumi var veicināt nekustamā īpašuma cenu pieaugumu pietātnu tuvumā.

Individuāliem lietotājiem prāmis ir patīkams, ērts, drošs un ātrs pārvietošanās veids. Cilvēki bieži vien dod priekšroku ūdenstransportam ne tikai tādēļ, lai tiktu no viena upes krasta otrā, bet arī lai gūtu pozitīvas emocijas.

Prāmja savienojums ir lieliska alternatīva inženiertehniskajām būvēm iecerētajā Daugavas Ziemeļu šķērsojumā.⁶³ Sekmīgai ūdenstransporta pakalpojumu darbībai ir nepieciešama koordinēta transporta tīkla plānošana pašvaldībā, tai skaitā satiksmes infrastruktūras un pasažieru pārvadājumu veidu un maršrutu plānošana.

Neapšaubāmi, ūdenstransporta pakalpojumi ir svarīgs elements arī Rīgas pilsētas enerģētikas un klimata ilgtspējas vīzijas īstenošanā, un šo pakalpojumu attīstīšanai ir jābūt ietvertai ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plānā līdz 2030. gadam. Ieviešot zemu emisiju ūdenstransporta pakalpojumus, tiks mazināta transportlīdzekļu negatīvā ietekme uz apkārtējo vidi un klimata pārmaiņām, samazinot autotransporta plūsmu pilsētā. Tādēļ ir nepieciešams īstenot šādus pasākumus:

- Uzsākt prāmju satiksmi Ziemeļu transporta koridorā, lai nodrošinātu kravas automašīnām Daugavas šķērsošanas iespēju, nebraucot cauri pilsētas kodolam;
- Iekļaut ūdenstransporta pakalpojumus pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu, paaugstinātu zemu emisiju transportlīdzekļu īpatsvaru un mazinātu privāto automašīnu izmantošanu.

⁶² SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions (2019), Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums, https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

⁶³ Atbilstoši transporta infrastruktūras attīstības vadlīnijām Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam ir iecerēts Ziemeļu transporta koridors.

8. PRIEKŠLIKUMI PAR OPTIMĀLU PĀRVALDĪBAS MODELI

Pārvaldības modeļa izvēle ir atkarīga no mērķa, kādu ir iecerēts sasniegt, ieviešot ūdenstransporta pakalpojumus. Ar ūdenstransporta pakalpojumu palīdzību ir iespējams risināt šādas Transporta attīstības tematiskajā plānojumā⁶⁴ identificētas problēmas:

- Pilsētas centra sasniedzamība un savstarpējā sasniedzamība starp apkaimēm;
- Sabiedriskā transporta un citu transportlīdzekļu pārvietošanās ātruma kritums;
- Integrētas sabiedriskā transporta sistēmas neesamība;
- Nav izbūvēts Rīgas Ziemeļu transporta koridors, [...] kā rezultātā ar kravas autotransportu tiek apgrūtināts pilsētas ielu tīkls, tai skaitā centrālās daļas ielas, kuras tam nav piemērotas, radot satiksmes sastrēgumus un vides piesārņojumu;
- Palielināts kravas transporta maršruta garums cauri Vecdaugavas, Vecmīlgrāvja un Vecāķu apkaimēm, apgrūtinot apkaimju ielas ar kravas autotransporta satiksmi un palielinātu vides piesārņojumu;
- Bolderājas apkaimes centra ielas tiek noslogotas ar tām nepiemērotu kravas auto satiksmi.

Lai sekmīgi risinātu gan ar pasažieru plūsmu, gan ar kravas transporta plūsmu saistītās problēmas, ir ieteicams veidot atšķirīgus pārvaldības modeļus pasažieru pārvadājumiem un automašīnu pārvadājumiem (piemēram, prāmju pakalpojumiem Ziemeļu šķērsojumā). Sakārtojot normatīvo regulējumu (skatīt 5.9 un 9. nodaļu), pasažieru pārvadājumus visātrāk ir iespējams uzsākt pēc privātā operatora iniciatīvas. Raugoties ilgtermiņā, ūdenstransporta pakalpojumus pasažieru pārvadājumiem būtu lietderīgi integrēt pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, attiecīgi veidojot pašvaldības iniciētu pārvaldības modeli, kas ir balstīts uz vairāku iesaistīto pušu (tai skaitā, komersantu) sadarbību. Savukārt automašīnu prāmja pakalpojumu nodrošināšanai piemērotākais būtu pašvaldības un privātā operatora sadarbības modelis. Priekšlikumi optimāliem pārvaldības modeļiem ir sniegti šīs nodaļas tālākajās apakšnodaļās.

8.1 PRIVĀTĀS INICIATĪVAS MODELIS

Pasažieru komercpārvadājumu veikšanai Rīgas pašvaldības valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos ir piemērots privātās iniciatīvas modelis. Šādā gadījumā komersantam ir jāvērtē pašvaldībā ar iesniegumu par ūdenstilpes nomu un ar ūdenstilpes nomu saistītās saimnieciskās darbības plānu. Atbilstoši MK noteikumiem Nr. 918 "Noteikumi par ūdenstilpju un rūpnieciskās zvejas tiesību nomu un zvejas tiesību izmantošanas kārtību" pašvaldībā ir jāiesniedz plānotās darbības apraksts un nomas objekta grafiska skice.

Pārvaldības modelī, kas balstīts uz privāto iniciatīvu, komersanta atbildībā ir sekojošais:

- Nepieciešamo saskaņojumu (kustības maršruti, pieturvietas, citas nepieciešamās infrastruktūras izbūve u.c.) iegūšana,
- Nomas tiesību iegūšana piestātņu izveidošanai un ekspluatācijai;
- Licences iegūšana pasažieru komercpārvadājumu veikšanai (*pagaidām nav tiesiskā regulējuma licences pieprasīšanai un izsniegšanai*);
- Kuģu iegāde, reģistrācija un ekspluatācija;
- Piestātņu izveidošana (jaunas piestātnes) un ekspluatācija;
- Nepieciešamā personāla (kuģa apkalpes) piesaiste;
- Visu piemērojamo kuģu un piestātņu drošības, navigācijas, vides aizsardzības un citu prasību ievērošana;
- Ar saimniecisko darbību saistīto izmaksu segšana.

Vides aizsardzības prasību nodrošināšanai nepieciešams konsultēties ar Valsts vides dienestu par nepieciešamajām atļaujām un nosacījumu izpildi. Tāpat komersantam ir svarīgi ievērot normatīvajos aktos noteiktās publisko ūdens resursu lietotāju tiesības un pienākumus, kas apkopoti zemāk tabulā.

⁶⁴ Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030.gadam ietvaros apstiprināts Transporta attīstības Tematiskais plānojums, RD PAD, 2017.

8-1. TABULA. NORMATĪVAJOS AKTOS NOTEIKTĀS PUBLISKO ŪDENSRESURSU LIETOTĀJU TIESĪBAS UN PIENĀKUMI

Ūdens apsaimniekošanas likums ⁶⁵
<p><u>6. pants</u></p> <p>Ūdens resursu lietotājam ir tiesības:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lietot ūdeni un izmantot ūdensobjektus personiskām vajadzībām un saimnieciskajai darbībai šajā likumā un citos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā; 2) veikt būvniecību ūdensobjektos vai to tuvumā un ierīkot ūdens resursu lietošanai nepieciešamās būves, ja saņemtas normatīvajos aktos paredzētās atļaujas un ievēroti normatīvajos aktos noteiktie ierobežojumi; 3) pēc normatīvajos aktos paredzēto atļauju saņemšanas veikt darbības, kas ietekmē ūdensobjektus, ja šādas darbības tiek veiktas atbilstoši normatīvajos aktos un atļaujās noteiktajām prasībām;
<p><u>7. pants</u></p> <p>Ūdens resursu lietotāja pienākumi ir šādi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lietojot ūdens resursus, ievērot ūdensobjektam noteiktos izmantošanas mērķus, vides kvalitātes mērķus un kvalitātes normatīvus, atļauju nosacījumus, veselības aizsardzības, būvniecības, zivsaimniecības noteikumus un citas normatīvajos aktos ietvertās prasības; 4) veikt visas ar ūdens resursu lietošanu saistītās darbības tā, lai nepasliktinātu pazemes un virszemes ūdeņu stāvokli, nenodarītu kaitējumu cilvēku veselībai vai videi, arī ūdens ekosistēmām un no tām tieši atkarīgajām sauszemes ekosistēmām, kā arī neradītu apstākļus, kas veicina plūdus vai zemes izkalšanu; 5) ievērot citu ūdens resursu lietotāju un ūdensobjektiem piegulošās zemes īpašnieku tiesības; 6) saņemt normatīvajos aktos paredzētās atļaujas darbībām, kas ir saistītas ar ūdens resursu lietošanu; 12) ievērot ūdens objektu ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumus paredzētos ūdens objekta ekspluatācijas un izmantošanas nosacījumus. Hidrotehniskās būves īpašnieks vai tiesiskais valdītājs atbild par savā īpašumā vai valdījumā esošās hidrotehniskās būves ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumus paredzēto nosacījumu izpildi un veic pasākumus, lai novērstu plūdu draudus;
<p><u>17. pants</u></p> <p>Maksa par ūdens resursu lietošanu</p> <p>(1) Fiziskās un juridiskās personas bez maksas lieto caurtekošos ūdeņus zivsaimniecībai (izņemot dabas resursu nodokļu maksājumus vai zaudējumu atlīdzību par ūdens piesārņojumu, kas rodas šo darbību rezultātā), kā arī ūdens resursus nekomerčiālam transportam, peldēšanai, ūdenssportam, ūdenstūrismam vai personiskām vajadzībām, ja ūdens lietošanai personiskām vajadzībām nav nepieciešamas normatīvajos aktos noteiktās atļaujas.</p>

Pašvaldības kā publisko ūdeņu valdītāja atbildībā ir sekojošas funkcijas:

- Nodrošināt skaidru regulējumu par ūdenstilpes izmantošanu. Pašvaldībai ir tiesības izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos;
- Sarīkot nomas tiesību izsoli;
- Izsniegt licenci pasažieru komercpārvadājumu veikšanai (*pagaidām nav tiesiskā regulējuma*);
- Veikt ūdens satiksmes uzraudzību (atbilstoši izstrādātajam regulējumam).

8.2 PAŠVALDĪBAS UN PRIVĀTĀ SEKTORA SADARBĪBAS MODELIS

Pilsētas attīstībai, pievilcīgas dzīves un darba vides veidošanai, mobilitātes uzlabošanai ir ieteicams ūdenstransporta pakalpojumus integrēt kopējā pilsētas satiksmes sistēmā, veidojot ūdensceļu un sauszemes transporta veidu savienojošu infrastruktūru, kā arī iekļaujot pasažieru pārvadājumus pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā. Galvenais virzītājspēks integrētas transporta sistēmas veidošanai ir Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā noteiktie mērķi, kas virzīti uz integrētas un ilgtspējīgas pilsētas attīstību. Šī mērķa sasniegšanai piemērotākais ir pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis.

Šajā modelī pašvaldības kā publisko ūdeņu valdītāja un satiksmes infrastruktūras īpašnieka galvenās funkcijas:

- Ūdenstransporta pakalpojumu plānošana;
- Krasta infrastruktūras izveidošana;
- Līgumu ar komersantiem uzraudzība.

Pakalpojumu sniegšanas funkcija būtu jānodod komersantiem. Kā liecina citu pilsētu pieredze, komersantu iesaiste veicina pakalpojumu uzlabošanu un inovatīvu risinājumu ieviešanu.

Ir ieteicams izveidot struktūrvienību pilsētas domē vai pašvaldības aģentūru, kuras galvenās funkcijas būtu sabiedriskā transporta pakalpojumu, tai skaitā ūdenstransporta pakalpojumu plānošana, investīciju piesaiste,

⁶⁵ Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=66885>

organizēšana un uzraudzība. Nepieciešamās infrastruktūras izveidošanu un apsaimniekošanu varētu uzticēt pašvaldības kapitālsabiedrībai vai konkursa kārtībā izraudzītam privātam komersantam. Tāpat konkursa kārtībā tiktu izvēlēti privāti komersanti pasažieru pārvadājumu veikšanai vai noslēgts sabiedrisko pakalpojumu līgums ar pašvaldības uzņēmumu.

9. RĪCĪBAS PROGRAMMA OPTIMĀLĀ PĀRVALDĪBAS SCENĀRIJA IEVIEŠANAI

Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas īsterniņa rīcības plānā 2019.-2025. gadam⁶⁶ (MRP ĪRP) kā galvenās attīstības prioritātes ūdenstransporta jomā ir minētas:

- Ūdenstransporta attīstības veicināšana;
- Publiski pieejamo pietātņu attīstība,
- Plānošanas un informatīvais atbalsts komercpārvadājumu attīstībai (t.sk. kravu pārvadājumu ar ūdenstransportu attīstības atbalsta programmas izstrāde un ieviešana).

MRP ĪRP ir iekļauts pasākums “Satiksmes infrastruktūras attīstības plānošanas sistēmu izveide” (U.1.3. un U.1.4.), kura rezultātā taptu regulējums ūdenstransporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā. Lai uzlabotu sabiedriskā transporta sistēmu, MP ĪRP paredz radīt priekšnoteikumus un regulējumu pasažieru ūdenstransporta attīstībai, kā arī pilnveidot satiksmes infrastruktūras plānošanas sistēmu (U.1.3.), tostarp sagatavot ūdensmalu attīstības un ūdenstransporta izmantošanas attīstības vadlīnijas:

- Normatīvo aktu un regulējumu izstrāde ūdensmalu attīstībai, pietātņu izbūvei;
- Regulējums ūdenstransporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā un sasaistē ar Pierīgu.

Normatīvais regulējums

Lai uzsāktu regulārus pasažieru un autotransporta pārvadājumus Daugavas akvatorijā, pašvaldībai ir nepieciešams rast atbildes uz vairākiem ar normatīvo regulējumu saistītiem jautājumiem, kas identificēti 9-1. tabulā.

9-1. TABULA. PAŠVALDĪBAS RISINĀMIE JAUTĀJUMI AR VALSTS PĀRVALDES INSTITŪCIJĀM

Identificētie problēmjautājumi	Komentāri
1. Satiksmes ministrija/ Valsts SIA “Latvijas Jūras administrācija”/ cita padotības iestāde	
1.1. Šobrīd spēkā esošie normatīvie akti nereglementē jautājumus par regulāru pasažieru pārvadājumu veikšanu noteiktā maršrutā ar kuģošanas līdzekļiem Latvijas iekšējos ūdeņos. Vai pēc analogijas ar sauszemes transporta pārvadājumiem pa autoceļiem un sliežu ceļiem ir nepieciešams izstrādāt tiesisko regulējumu, kas reglamentētu ūdenstransporta pakalpojumu organizēšanas principus, maršrutu tīkla robežas, prasības pārvadātājiem un pasažieru pārvadājumos izmantotajiem kuģošanas līdzekļiem?	Ja tiek ieviesti regulārie komerciālie pasažieru pārvadājumi ar ūdenstransportu, būtu nepieciešams izstrādāt tiesisko regulējumu, kas reglamentētu jautājumus par maršruta atļaujas saņemšanu, par izmantojamo kuģošanas līdzekļu vecumu un aprīkojumu, biļešu tirdzniecību. Vai to iespējams regulēt pašvaldības Saistošo noteikumu līmenī, vai ir nepieciešams augstāka līmeņa tiesiskais regulējums (likums/ likuma grozījumi, MK noteikumi)? Piemēram, pēc analogijas ar regulējumu, kas noteikts MK 2019. gada 27. augusta noteikumos Nr. 405 “Noteikumi par pasažieru komercpārvadājumiem ar taksometru” ⁶⁷ , kas nosaka kārtību speciālās atļaujas (licences) saņemšanai komercpārvadājumu uzsākšanai, prasības aprīkojumam un tā izvietojumam, kārtību pārvadājumu pakalpojumu veikšanai.
1.2. Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, preambulas 10. punktu un 1. panta 2. punktu Regulu Nr. 1370/2007 tieši nepiemēro attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem. Tai pašā laikā ar Regulu Nr. 1370/2007 nav aizliegts integrēt iekšējos ūdensceļos piedāvātos pakalpojumus plašākā pilsētu, priekšpilsētu vai reģionālā sabiedriskā pasažieru transporta tīklā.	Vai to iespējams regulēt pašvaldības Saistošo noteikumu līmenī, vai ir nepieciešams augstāka līmeņa tiesiskais regulējums (likums/ likuma grozījumi, MK noteikumi)? Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nodrošina Regulas Nr. 1370/2007 piemērošanas praktiskos aspektus pārvadājumiem ar autotransportu, tramvaju, trolejbusu un vilcienu.
1.3. MK 2016. gada 9. februāra noteikumu Nr. 92 “Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos” reglamentē kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos” piemērošanas aspekti, veicot komerciālos regulāros pasažieru pārvadājumus ar ūdenstransportu pa iekšējiem ūdensceļiem.	Jāizvērtē, vai MK noteikumu Nr. 92 normas nav grozāmas/ papildināmas, ja, piemēram, Daugavas akvatorijā tiek uzsākti regulāri komerciāli pasažieru pārvadājumi ar ūdens transportlīdzekļiem. Piemēram, MK noteikumu Nr. 92 18. punkts paredz, ka kuģošanas līdzekļa vadītājs nodrošina, lai persona, kas atrodas kuģošanas līdzeklī un ir jaunāka par 12 gadiem, pārvadāšanas laikā ir ietērpta atbilstoša izmēra glābšanas

⁶⁶ Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. Īsterniņa rīcības plāns 2019.-2025. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

⁶⁷ Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/309083-noteikumi-par-pasazieru-komercparvadajumiem-ar-taksometru>

Identificētie problēmjasautājumi	Komentāri
	vestē. Komerčuālu pasažieru pārvadājumu veikšanas gadījumā varētu būt nepieciešams aizstāt minēto normu ar drošības standartiem atbilstošu līdzvērtīgu normu/ prasību.
2. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija	
2.1. Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 13. panta 10. punktā noteikto deleģējumu nepieciešams izdot MK noteikumus par jūras piekrastes joslas un iekšzemes publisko ūdeņu nomu.	Šobrīd piemērojamie MK 2009. gada 11. augusta noteikumi Nr. 918 "Noteikumi par ūdenstilpju un rūpnieciskās zvejas tiesību nomu un zvejas tiesību izmantošanas kārtību", kuri izdoti saskaņā ar Zvejniecības likuma normām, nav atbilstoši piemērošanai iekšzemes publisko ūdeņu nodošanai nomā komersantiem ar mērķi veikt regulārus pasažieru pārvadājumus ar ūdens transportlīdzekļiem, kā arī automašīnu pārceļtuves pakalpojumu sniegšanai Daugavas akvatorijā.
2.2. Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 918 publiskās ūdenstilpes var iznomāt tikai tādu ēku un būvju izvietojumam, kas atļautas saskaņā ar normatīvajiem aktiem un kuras aizliegts būvēt kā patstāvīgus īpašuma objektus. ⁶⁸	Rīgas domes 2012. gadā izdotie noteikumi par Daugavas akvatorijas raksturojumu (posmā no Rīgas robežas līdz Vanšu tiltam) un ekspluatāciju (apsaimniekošanu) nosaka, ka ūdens objekta nomnieks savas saimnieciskās darbības veikšanai var izveidot krastu stiprinājumu uzlabojumus, kas saistīti ar stacionāru krastu stiprinājumu izbūvi, bet pēc nomnieka saimnieciskās darbības līguma beigām šāda infrastruktūra pāriet pašvaldības īpašumā kā ūdenstilpju infrastruktūras daļa.
3. Ekonomikas ministrija	
3.1. Saskaņā ar būvniecības jomu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām, pašvaldības būvvaldes uzrauga ēku būvniecības procesu, savukārt peldošo konstrukciju būvniecības procesam piemēro uz kuģu būvniecību attiecināmo normatīvo regulējumu un to uzrauga valsts SIA "Latvijas Jūras administrācija". ⁶⁹ Kāda ir pašvaldības kompetence reglamentēt un uzraudzīt peldbūvju un peldoši konstrukciju izvietojumu Daugavas akvatorijā?	VK Revīzijas Ziņojumā (2021) norādīts uz nepieciešamību Ekonomikas ministrijai kā par būvniecību atbildīgajai ministrijai sniegt pašvaldību būvvaldēm metodoloģisko palīdzību jautājumos par peldbūvju un peldošu konstrukciju klasifikāciju un būvniecības regulējuma piemērošanu konkrētos apstākļos (VK Revīzijas Ziņojuma 108. lpp.). Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 918 publiskās ūdenstilpes var iznomāt tikai tādu ēku un būvju izvietojumam, kas atļautas saskaņā ar normatīvajiem aktiem un kuras aizliegts būvēt kā patstāvīgus īpašuma objektus. Rīgas domes 2012. gadā izdotie noteikumi par Daugavas akvatorijas raksturojumu (posmā no Rīgas robežas līdz Vanšu tiltam) un ekspluatāciju (apsaimniekošanu) nosaka, ka ūdens objekta nomnieks savas saimnieciskās darbības veikšanai var izveidot krastu stiprinājumu uzlabojumus, kas saistīti ar stacionāru krastu stiprinājumu izbūvi, bet pēc nomnieka saimnieciskās darbības līguma beigām šāda infrastruktūra pāriet pašvaldības īpašumā kā ūdenstilpju infrastruktūras daļa.

Ūdenstransporta pakalpojumu plānošana

Lai Rīgas pilsētā tiktu atjaunoti ūdenstransporta pakalpojumi, ir svarīgi ņemt vērā sekojošo:

- 1) Ūdenstransporta pakalpojumu ieviešanai ir nepieciešams vadošo politiķu un pašvaldības administrācijas vadošo darbinieku atbalsts. Lēmuma pieņemšanā tehniski-ekonomiskajām izpētēm ir mazāka nozīme, izņemot tehniska un funkcionāla rakstura jautājumos, kas saistīti ar pietātņu izveidošanu, maršrutu plānošanu un kuģu izmēru.
- 2) Daugavas krasta un ūdenstransporta pakalpojumu attīstīšanai ir jābūt iekļautai stratēģiskās plānošanas dokumentos. Tas atvieglo finansējuma piesaisti šo pakalpojumu ieviešanai.
- 3) Pilsētas satiksmes sistēmas pārvaldībā iesaistītajiem ir ieteicams mainīt uzsvarus savā darbībā no infrastruktūras nodrošināšanas un pakalpojumu administrēšanas uz investīciju piesaisti un uzņēmēju iesaisti, kas veicinās vietējās ekonomikas attīstību un darbavietu radīšanu.
- 4) Pakalpojumu plānošanā ir jāiesaista dažādas ieinteresētās personas (politiķi, RBO, pašvaldības uzņēmumi, privātie komersanti), lai gūtu plašāku skatījumu par to, kā pakalpojumam būtu jāizskatās un kādu ietekmi tas varētu radīt ilgtermiņā.
- 5) Transporta pakalpojumiem ir liela nozīme pilsētas tēla veidošanā, tādēļ ir jāpievērš uzmanība pakalpojuma zīmolan un mārketingam.
- 6) Ūdenstransporta pakalpojumu sistēma ir elastīgāka, salīdzinot ar sauszemes transportu. To var sākt veidot ar nelielu piedāvājumu un pakāpeniski attīstīt, paplašināt vai mainīt, sekojot līdzī pieprasījumam un pilsētas

⁶⁸ Zemes pārvaldības likuma 15. panta sestā daļa nosaka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetenci pārraudzīt vietējo pašvaldību darbību, kas saistīta ar to valdījumā esošo iekšzemes publisko ūdeņu un jūras piekrastes joslas pārvaldību.

⁶⁹ Jautājuma izvērtējums veicams sadarbībā ar Valsts SIA "Latvijas Jūras administrācija"

attīstībai. Maršrutu izmaiņām nav nepieciešami lieli finansiāli ieguldījumi, kā tas ir, piemēram, tramvaju satiksmes gadījumā.

- 7) Ūdenstransporta pakalpojumu izmantošanu veicina:
 - Ērta piekļuve pakalpojumam;
 - Apmierinošs servisa līmenis;
 - Integrēts maršrutu tīkls (saistīts ar sauszemes sabiedriskā transporta tīklu);
 - Ērti pārsēšanās punkti (multimodālie punkti);
 - Vienota biļešu sistēma visā sabiedriskā transporta sistēmā;
 - Informācijas pieejamība.
- 8) Uzsākot jaunu pakalpojumu sniegšanu, ir nepieciešams stiprināt pašvaldības administrācijas kapacitāti satiksmes infrastruktūras un pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstības plānošanas funkciju veikšanai. Iespējamie varianti:
 - i. Kapacitātes stiprināšana esošajās struktūrvienībās;
 - ii. Funkciju pārdale starp RD struktūrvienībām;
 - iii. Jaunu struktūrvienību izveide efektīvākai pārvaldībai.
- 9) Jauniem operatoriem pasažieru komercpārvadājumu veikšanai līdz 2024.gadam nebūs iespējams izmantot iznomātās pašvaldības pietātnes saskaņā ar noslēgtajiem nomas tiesību līgumiem. Pietātņu nomas līgumi, kas noslēgti uz vairākiem gadiem, ierobežo pašvaldības iespējas plānot un attīstīt pasažieru pārvadājumus ar ūdenstransportu pa Daugavu. Tas var kļūt par ievērojamu šķērslī sekmīgai ūdenstransporta integrēšanai pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.

Sadarbība ar iesaistītajām pusēm

Visu iesaistīto pušu sadarbībai ir būtiska nozīme ūdenstransporta pakalpojumu veiksmīgai attīstībā. Ņemot vērā iepriekš aprakstītos optimālos pārvaldības modeļus, vissvarīgākais ir nodrošināt sadarbību starp pašvaldības institūcijām un privātajiem komersantiem, kas iesaistīti ūdenstransporta pakalpojumu sniegšanā. Ir būtiski, jau uzsākot pakalpojumu plānošanu un organizatoriskās struktūras izveidi, visām iesaistītajām pusēm detalizēti vienoties par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem (tai skaitā juridiskajiem, finansiālajiem, administratīvajiem un citiem).

Privātajiem operatoriem veiksmīgai uzņēmējdarbības plānošanai ir nepieciešama pārlicība par to, ka sadarbības nosacījumi pārskatāmā laika periodā netiks būtiski mainīti. Veicot ievērojamas investīcijas pakalpojuma attīstībā, komersanti rēķinās ar to, ka turpmākajos gados tie varēs tās atpelnīt ar pakalpojumu sniegšanu.

Tai pašā laikā pašvaldībai ir būtiski nodrošināt, lai sniegtie ūdenstransporta pakalpojumi spētu apmierināt sabiedrības vajadzības un veiksmīgi iekļautos pilsētas transporta sistēmā. Šim nolūkam būtiska ir maršrutu un kustības grafiku plānošana, kā arī ūdenstransporta veiksmīga integrācija ar sauszemes transporta tīklu (mobilitātes punktu izveide pietātņu tuvumā, sabiedriskā transporta maršrutu un pieturvietu piesaņošanas ūdenstransporta maršrutiem).

Nozīmīga ir arī sadarbība ar citām iesaistītajām pusēm – Rīgas Brīvostas pārvaldi, LJA, privātajiem transporta pakalpojumu sniedzējiem (tai skaitā koplietošanas transporta operatoriem).

Faktori, kas veicinātu zemu emisiju ūdenstransporta pakalpojumu attīstību

- Pašvaldības vadošo politiku un administrācijas vadošo darbinieku ieinteresētība ieviest ūdenstransporta pakalpojumus.
- Pašvaldības atbalsts privāto uzņēmēju iniciatīvām, kas saistītas ar ūdenstransporta pakalpojumu ieviešanu un ir vērstas uz autotransporta intensitātes samazināšanu un gaisa piesārņojuma samazināšanu pilsētā, lai sasniegtu attīstības plānošanas dokumentos nospraustos mērķus – radītu ērtu, drošu un iedzīvotājiem patīkamu pilsētvidi Rīgā un kļūtu par klimatneitrālu pilsētu līdz 2050.gadam (normatīvās bāzes pilnveidošana, krasta infrastruktūras pielāgošana)
- Apstiprināti pašvaldības saistošie noteikumi par nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei iekšējos ūdeņos.
- Stiprināta RD struktūrvienību kapacitāte satiksmes infrastruktūras un pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstības plānošanas funkciju veikšanai.
- Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pārskatīšana, sasaistot sauszemes transporta maršrutus ar ūdenstransporta pietātņu vietām.

10. IZMANTOTĀS LITERATŪRAS/AVOTU SARAKSTS

1. Zemes pārvaldības likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=270317>
2. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=68491>
3. Ministru kabineta 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr. 92 Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos. Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/280190-noteikumi-par-kugosanas-lidzeklu-satiksmi-ieksejos-udenos>
4. Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam. Pieejamas vietnē: https://www.sam.gov.lv/lv/sabiedriska-apsriesana-transporta-attistibas-pamatnostadnu-2021-2027gadad-projekts-un-strategiskas-ietekmes-uz-vidi-novertejuma-vides-parskata-projekts/tap-2021-2027_pirma-redakcija.pdf
5. Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021-2027. Pieejamas vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>
6. Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam. Pieejams vietnē: <https://www.em.gov.lv/lv/nacionalais-energetikas-un-klimata-plans>
7. Jūras kodekss. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/76358-juras-kodekss>
8. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas vadlīnijas iekšzemes publisko ūdeņu pārvaldībā pašvaldībās. Pieejamas vietnē: https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/content/files/iekaszemes_publ_uden_i_vadlinijas_2016.pdf
9. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Pieejama vietnē: https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf
10. Rīgas teritorijas plānojums. Pieejams vietnē: <https://www.rdpad.lv/rtp/speka-esosais/>
11. Rīgas transporta attīstības tematiskais plānojums. Pieejams vietnē: <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/transporta/Transporta%20att%C4%ABst%C4%ABbas%20TmP%20Paskaidrojuma%20raksts.pdf>
12. Rīgas ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums. Pieejams vietnē: https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/udensteritoriju/UD_TmP_paskaidrojuma_raksts.pdf
13. Rīgas brīvostas tematiskais plānojums. Pieejams vietnē: <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/osta/Paskaidrojumaraksts.pdf>
14. Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. Pieejama vietnē: https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf
15. Interreg Baltijas jūras reģiona projekta "Multimodālas pilsētas (cities.multimodal)" mājaslapa: <https://www.cities-multimodal.eu/>
16. Interreg Baltijas jūras reģiona projekta "Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās (SUMBA)" mājaslapa: <https://sumba.eu/en>
17. Interreg Baltijas jūras reģiona projekta "E – mobilitātes risinājumu ieviešana pilsētu teritorijās Baltijas jūras reģionā (BSR electric)" mājaslapa: <https://www.bsr-electric.eu/>
18. Rīgas pašvaldības aģentūras "Rīgas pilsētas arhitekta birojs" mājaslapa: <http://www.arhitekts.riga.lv/index.php/projekti-petijumi/petijumi-2020-g/833-bus-diskusija-kugisu-satiksme-2>
<http://www.arhitekts.riga.lv/index.php/projekti-petijumi/petijumi-2018-g/762-diskusija-par-pasazieru-kugu-satiksme-ka-sabiedriska-transporta-riga-iespejam>
19. Rīgas domes izdotais Daugavas akvatorijas raksturojums (posmā no Rīgas robežas līdz Vanšu tiltam) un ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumi. Pieejami vietnē: <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/udens-resursu-apsaimniekosanas-uzraudziba/>
20. Publiskās un privātās partnerības likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/194597-publiskas-un-privatas-partneribas-likums>
21. Zviedrijas Karaliskā tehnoloģiju institūta KTH pētījums "Pilsētas sabiedriskais ūdenstransports: pārskats par esošajiem pārvadājumiem pasaules pilsētās". Pieejams vietnē: https://www.researchgate.net/publication/327437657_Urban_waterborne_public_transport_systems_An_overview_of_existing_operations_in_world_cities
22. VSIA "Latvijas Jūras administrācija" mājaslapa: <https://www.lja.lv/>
23. Valsts Kontroles 2021. gada 16. augusta revīzijas ziņojums Nr. 2.4.1-42/2020 "Kas notiek publiskajos ūdeņos?" Pieejams vietnē: <https://www.lrvk.gov.lv/lv/revizijas/revizijas/noslegtas-revizijas/vai-pasvaldibas-ir-nodrosinata-normativajiem-aktiem-atbilstosa-un-ekonomiska-publisko-udenu-pieejamiba-nodrosinot-rekreācijas-iespejas-iedzīvotājiem-un-sekmejojot-pasvaldības-izaugsmi>

24. Pētījums "Effects of EU policy regulations on ferry operation. Sustainability issues in public procurement of ferry services Final report Sustainability issues in public procurement of ferry services".
Pieejams vietnē:
https://www.researchgate.net/publication/312041833_Effects_of_EU_policy_regulations_on_ferry_operation_Sustainability_issues_in_public_procurement_of_ferry_services_Final_report_Sustainability_issues_in_public_procurement_of_ferry_services
25. Projekta "BSR electric" ziņojums "Electric Ferries in the Baltic Sea Region". Pieejams vietnē:
<https://bsr-electric.eu/content/5-use-cases/e-ferries/usecase7-finalreport.pdf>
26. Civillikums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/225418-civillikums#piel0>
27. Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017. gada 27. aprīļa Saistošie noteikumi Nr. 17-13 "Par Jelgavas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes upes daļas un Driksas upes izmantošanu".
Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/290806-par-jelgavas-pilsetas-administrativaja-teritorija-ietilpstosas-lielupes-upes-dalas-un-driksas-upes-izmantosanu>
28. Būvniecības likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=258572>
29. Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumi Nr.500 "Vispārīgie būvnoteikumi". Pieejami vietnē:
<https://likumi.lv/doc.php?id=269069>
30. Ministru kabineta 2005. gada 27. decembra noteikumi Nr.1014 "Ūdens objektu ekspluatācijas (apsaimniekošanas) noteikumu izstrādāšanas kārtība". Pieejami vietnē:
<https://likumi.lv/doc.php?id=124798>
31. Ministru kabineta 2009. gada 11. augusta noteikumi Nr. 918 "Noteikumi par ūdenstilpju un rūpnieciskās zvejas tiesību nomu un zvejas tiesību izmantošanas kārtību". Pieejami vietnē:
<https://likumi.lv/doc.php?id=196472>
32. Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=256866>
33. Likums "Par pašvaldībām". Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=57255>
34. Valsts pārvaldes iekārtas likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=63545>
35. Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums. Pieejams vietnē:
<https://likumi.lv/doc.php?id=269907>
36. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=159858>
37. Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr.599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/251480-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-sniegsanas-un-izmantosanas-kartiba>
38. Rīgas domes 2011. gada 18. oktobra lēmums Nr. 3783 "Par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā noslēgšanu ar Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme". Pieejams vietnē:
https://www.rigassatiksme.lv/files/lemums_par_sabiedriska_transporta_pasutijuma_liguma_noslegsanu_bc202.pdf
39. Rīgas domes 2005. gada 1. marta lēmums Nr. 3989 "Par deleģēšanas līguma noslēgšanu ar Rīgas pašvaldības sabiedrību ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" par sabiedriskā transporta, autotransporta un stāvvietu pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētā. Pieejams vietnē:
https://www.rigassatiksme.lv/files/par_delegesanas_liguma_noslegsanu.pdf
40. Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/214393-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-organizesanas-kartiba-marsrutu-tikla>
41. Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumi Nr. 435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/275812-kartiba-kada-nosaka-un-kompense-ar-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-sniegsanu-saistitos-zaudejumus-un-izdevumus-un-nosaka-sab...>
42. Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70.
Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj/?locale=LV>
43. Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES. Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>

44. Eiropas Revīzijas Palātas Īpašais ziņojums "Iekšzemes ūdensceļu transports Eiropā: modālais īpatsvars un kuģojamības apstākļi nav ievērojami uzlabojušies kopš 2001. gada" (2015. gads). Pieejams vietnē: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR15_01/SR15_01_LV.pdf
45. Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Virzoties uz kvalitatīvu iekšējo ūdensceļu transportu, 2013. gada 10. septembris. Pieejams vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=LV>
46. Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regula Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004. Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R1177>
47. Ministru kabineta 2008. gada 29. janvāra noteikumi Nr. 49 "Noteikumi par kuģu drošību". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=171626>
48. Ministru kabineta 2011. gada 14. jūnija noteikumi Nr. 451 "Noteikumi par drošības prasībām vietējos reisos iesaistītiem pasažieru kuģiem". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=232186>
49. Ministru kabineta 2015. gada 15. decembra noteikumi Nr. 710 "Jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu sertificēšanas, īstenošanas un uzraudzības noteikumi". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/278793-jurnieku-profesionalas-sagatavosanas-programmu-sertificesanas-istenosanas-un-uzraudzibas-noteikumi>
50. Ministru kabineta 2012. gada 4. septembra noteikumi Nr. 619 "Noteikumi par atpūtas kuģu vadītāju apmācību, sertificēšanu un reģistrāciju". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/251330-noteikumi-par-atputas-kugu-vaditaju-apmacibu-sertificesanu-un-registraciju>
51. Ministru kabineta 2016. gada 12. janvāra noteikumi Nr. 30 "Kuģu radio un navigācijas aprīkojuma izmantošanas un apkalpošanas noteikumi". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/279823-kugu-radio-un-navigacijas-aprikojuma-izmantosanas-un-apkalposanas-noteikumi>
52. Ministru kabineta 2003. gada 1. jūlija noteikumi Nr. 359 "Noteikumi par drošības un veselības aizsardzības prasībām un medicīnisko aprūpi uz kuģiem". Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=76926>
53. Ministru kabineta 2020. gada 4. februāra Nr. 77 "Rīgas brīvdostas noteikumi". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/313219-rigas-brivostas-noteikumi>
54. Ministru kabineta 2006. gada 22. augusta noteikumi Nr. 690 "Noteikumi par Rīgas brīvdostas robežu noteikšanu". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=142524>
55. Infrastruktūras analītiskās vadlīnijas ceļiem, tiltiem, tuneļiem un iekšējiem ūdensceļiem (*angļu valodā: Infrastructure analytical grid for roads, bridges, tunnels and inland waterways*). Pieejamas vietnē: https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-04/notion_of_aid_grid_roads_en.pdf
56. Līgums par Eiropas Savienības darbību. Pieejams vietnē: [EUR-Lex - C2008/115/01 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008R1151&from=EN)
57. Komercedarības atbalsta kontroles likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/doc.php?id=267199>
58. Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (2016/C 262/01). Pieejams vietnē: [C_2016262LV.01000101.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016262LV01000101.xml&from=EN)
59. Ministru kabineta 2014. gada 16. decembra noteikumi Nr. 759 "Kārtība, kādā Eiropas Komisijā iesniedz atbalsta programmu un individuālo atbalsta projektu paziņojumus un kopsavilkuma informāciju, un kārtība, kādā piešķir un anulē elektroniskās sistēmas lietošanas tiesības".
60. Pieejami vietnē: [https://likumi.lv/ta/id/271056-kartiba-kada-eiropas-komisija-iesniedz-atbalsta-programmu-un-individualo-atbalsta-projektu-pazinojumus-un-kopsavilkuma-informac...](https://likumi.lv/ta/id/271056-kartiba-kada-eiropas-komisija-iesniedz-atbalsta-programmu-un-individualo-atbalsta-projektu-pazinojumus-un-kopsavilkuma-informac)
61. Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai.
62. Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R1589&from=EN>
63. Komisijas 2014. gada 17. jūnija regula Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2017. gada 14. jūnija Regulu (ES) 2017/1084, Komisijas 2020. gada 2. jūlija Regulu (ES) 2020/972 un Komisijas 2021. gada 15. marta Regulu (ES) 2021/452.
64. Komisijas regulas pamata teksts pieejams vietnē:
65. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.187.01.0001.01.ENG;](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.187.01.0001.01.ENG)
66. Komisijas regulas konsolidētais teksts pieejams vietnē:
67. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0651-20210405>

68. Komisijas 2013. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam.
69. Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32013R1407>
70. Eiropas Komisijas 2015. gada 29. aprīļa lēmums lietā SA.39403 - Investment aid for Lauwersoog port (Nīderlande). Pieejams vietnē: [256021_1668108_140_2.pdf \(europa.eu\)](#)
71. Eiropas Komisijas 2015. gada 24. novembra lēmums lietā SA.42219 - Refurbishment of the Schuhmacher-quay in the port of Maasholm (Vācija). Pieejams vietnē: [260772_1706942_87_2.pdf \(europa.eu\)](#)