



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, **XXX**.
[...](2024) **XXX** draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

PIELIKUMS

dokumentam

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

**par Komisijas regulas, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas sliežu ceļu, iekšzemes
ūdensceļu un multimodālā transporta nozarē atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu,
piemērojot Līguma 93., 107. un 108. pantu, projekta satura apstiprināšanu**

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

PIELIKUMS
Komisijas Regula, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālā transporta nozarē atzīt par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 93., 107. un 108. pantu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PROJEKTS

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 4. punktu,

ņemot vērā Padomes Regulu (ES) 2022/2586 (2022. gada 19. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 93., 107. un 108. panta piemērošanu noteiktām valsts atbalsta kategorijām dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarē¹ un jo īpaši tās 1. pantu,

apspriedusies ar Valsts atbalsta padomdevēju komiteju,

tā kā:

- (1) Valsts finansējums, kas atbilst Līguma 107. panta 1. punkta kritērijiem, ir valsts atbalsts, un par to ir jāpaziņo Komisijai, kā paredzēts Līguma 108. panta 3. punktā. Tomēr Padome saskaņā ar Līguma 109. pantu drīkst noteikt atbalsta kategorijas, kas ir atbrīvotas no minētās paziņošanas prasības. Saskaņā ar Līguma 108. panta 4. punktu Komisija drīkst pieņemt regulas par minētajām valsts atbalsta kategorijām.
- (2) Padomes Regula (EK) 2022/2586 pilnvaro Komisiju atzīt, ka atbalsts transporta koordinācijai, kā minēts Līguma 93. pantā, noteiktos apstākļos no paziņošanas prasības var tikt atbrīvots.
- (3) Atbalstu sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodāliem pārvadājumiem uzskata par saderīgu ar Līgumu, ja tas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām vai ja tas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem saskaņā ar Līguma 93. pantu.
- (4) Lai sasniegtu ES klimatneitralitātes mērķrādītājus, ko Komisija ierosināja 2019. gadā un kas izklāstīti Eiropas zaļajā kursā², ES ir fundamentālā veidā jāveic transporta zaļā un digitālā pārkārtošana. Saistībā ar Komisijas 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju³ ES aicināja dalībvalstis veikt pasākumus, lai padarītu visus transporta veidus ilgtspējīgākus un veicinātu pāreju uz tiem.

¹ OV L 338, 30.12.2022., 35. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

³ COM(2020) 789 final.

- (5) Līguma 11. pantā ir uzsvērtā Savienības apņemšanās aizsargāt vidi un veicināt ilgtspēju, akcentējot vides prasību integrēšanu tās rīcībpolitiku un darbību noteikšanā un īstenošanā. Komisija atzīst ilgtspējīgas prakses nozīmi transporta nozarē.
- (6) Pamatojoties uz Komisijas pieredzi Līguma 93. panta piemērošanā, dažas valsts atbalsta kategorijas, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nerada būtiskus konkurences un tirdzniecības traucējumus starp dalībvalstīm, ja tās atbilst konkrētiem un skaidriem saderības kritērijiem, kas noteikti, pamatojoties uz plašo lēmumu pieņemšanas praksi.
- (7) Šī regula būtu jāpiemēro valsts atbalsta pasākumiem, ko piešķir uzņēmumiem sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarēs.
- (8) Atbalsts, kas atbilst visiem šīs regulas nosacījumiem – gan vispārīgajiem, gan konkrēti attiecīgajām atbalsta kategorijām noteiktajiem –, būtu jāatbrīvo no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktā paziņošanas pienākuma.
- (9) Tādam valsts atbalstam Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, uz kuru šī regula neattiecas, piemēro Līguma 108. panta 3. punktā noteikto paziņošanas prasību. Šī regula neskar dalībvalstu iespēju paziņot par atbalstu, kura mērķi atbilst šīs regulas aptvertajiem mērķiem.
- (10) Ar šo regulu būtu jāpanāk lielāka vienkāršošana un būtu jāveicina pārredzamība, efektīva izvērtēšana un pārbaudes attiecībā uz valsts atbalsta noteikumu ievērošanu valstu un ES līmenī, vienlaikus saglabājot Komisijas un dalībvalstu institucionālās pilnvaras. Tas atbilst Komisijas paziņojumam par ES valsts atbalsta modernizāciju⁴ un Komisijas 2020. gadā veiktās atbilstības pārbaudes rezultātiem⁵, uzsverot nepieciešamību samazināt administratīvo slogu un nodrošināt lietderīgus publiskos izdevumus.
- (11) Šīs regulas piemērošanas vispārīgie nosacījumi ir noteikti, pamatojoties uz kopīgu principu kopumu, kas nodrošina, ka atbalsts: i) kalpo transporta koordinācijai; ii) nodrošina nepārprotami stimulējošu ietekmi; iii) ir nepieciešams, piemērots un samērīgs; iv) tiek piešķirts pilnīgi pārredzamā veidā, ir pakļauts kontroles mehānismam un regulārai izvērtēšanai un v) neietekmē konkurenci un tirdzniecību tādā mērā, ka tiek apdraudētas ES vispārējās intereses.
- (12) Lai nodrošinātu to, ka atbalsts ir nepieciešams un rada stimulu turpmāk izstrādāt darbības vai projektus, šī regula nebūtu piemērojama tādu darbību atbalstam, kuras labuma guvējs veiktu jebkurā gadījumā pat bez atbalsta. Atbalsts saskaņā ar šo regulu būtu jāatbrīvo no paziņošanas tikai tad, ja darbs pie atbalstāmā projekta vai darbības tiek sākts pēc tam, kad labuma guvējs ir iesniedzis rakstisku pieteikumu atbalsta saņemšanai.
- (13) Attiecībā uz šajā regulā paredzēto *ad hoc* investīciju atbalstu, ko piešķir labuma guvējam, kas ir liels uzņēmums, dalībvalstij būtu jānodrošina, ka papildus to stimulējošās ietekmes nosacījumu izpildei, kuri attiecas uz labuma guvējiem, kas ir MVU, labuma guvējs, to pierādot ar iekšējiem dokumentiem, ir analizējis atbalstāmās

⁴ COM(2012) 209, 8.5.2012.

⁵ Komisijas dienestu 2020. gada 30. oktobra darba dokuments – 2012. gada valsts atbalsta modernizācijas paketes, dzelzceļa vadlīniju un īstermiņa eksporta kredītu apdrošināšanas atbilstības pārbaude (SWD/2020/257 final).

investīcijas dzīvotspēju ar atbalstu un bez tā. Šādos gadījumos dalībvalstij būtu jāpārbauda, vai šādi dokumenti apstiprina, ka atbalsts būtiski palielinās ar atbalstu atbalstītās investīcijas tvērumu, būtiski palielinās kopējo summu, ko labuma guvējs iztērējis šādai investīcijai, un/vai būtiski palielināsies investīcijas pabeigšanas ātrums.

- (14) Automātiskām atbalsta shēmām nodokļu atvieglojumu veidā arī turpmāk būtu jāpiemēro konkrēts nosacījums par stimulējošo ietekmi, ņemot vērā to, ka no šādām atbalsta shēmām izrietošu atbalstu piešķir automātiski. Šāds konkrēts nosacījums nozīmē, ka ar minētajām atbalsta shēmām būtu jāatbalsta tikai tie projekti vai darbības, kuru īstenošana sākas pēc minēto shēmu stāšanās spēkā. Tomēr minētais nosacījums nebūtu jāpiemēro pēctecīgu atbalsta shēmu gadījumā, ja uz darbību jau agrāk ir attiekušās iepriekšējas shēmas nodokļu atvieglojumu veidā. Šādu pēctecīgu atbalsta shēmu stimulējošās ietekmes novērtēšanai būtisks ir brīdis, kad nodokļu pasākums pirmoreiz noteikts sākotnējā shēmā.
- (15) Būtu jāuzskata, ka darbības atbalstam, kura mērķis ir samazināt transporta ārējās izmaksas un kurš atbilst šīs regulas nosacījumiem, ir stimulējoša ietekme, ja atbalsts tiek pārcelts uz lietotājiem un tādējādi palielinās pieprasījums pēc ilgtspējīgiem transporta pakalpojumiem un modālās pārvirzes. Publicitātes mērķis ir palielināt informētību par pieejamajiem pasākumiem, lai mazinātu konkurētspējas atšķirības starp ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem un pārvadājumiem tikai pa autoceļiem vai citiem konkurējošiem, vairāk piesārņojošiem transporta veidiem, un tāpēc tiek uzskatīts, ka atbalsts atspoguļojas maksā, ko pieprasa no lietotājiem. Jebkurā gadījumā darbības atbalstu transporta ārējo izmaksu samazināšanai nevajadzētu piešķirt, ja piesārņojošāks transporta veids nav dzīvotspējīga alternatīva ilgtspējīgajam transporta veidam. Lai gan attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pārvadājumiem pa sliežu ceļiem vai iekšzemes ūdensceļiem vienmēr ir pieejama lielāku piesārņojumu radoša komerciāli dzīvotspējīga alternatīva, kravu pārvadājumu nozarē konkurētspēja ir atkarīga no pārvadājumu attāluma. Tas neattiecas uz vagonu sūtījumu pārvadājumiem, jo šāda veida unimodāls sliežu ceļu transports neatkarīgi no veiktā attāluma ir mazāk ienesīgs nekā pārvadājumi, ko veic tikai pa autoceļiem, tāpēc ka izmaksas rada dažādu klientu vagonu savākšana un agregēšana.
- (16) Pārredzamības, vienlīdzīgas attieksmes un iedarbīgas uzraudzības labad šī regula būtu jāpiemēro tikai tādam atbalstam, kuram *ex ante* ir iespējams precīzi aprēķināt dotācijas bruto ekvivalentu un nav vajadzīga riska novērtēšana ("pārredzams atbalsts"). Attiecībā uz noteiktiem atbalsta instrumentiem, piemēram, aizdevumiem, garantijām, nodokļu pasākumiem, riska finansējuma pasākumiem un jo īpaši atmaksājamiem avansiem, šajā regulā ir noteikti nosacījumi, saskaņā ar kuriem minētos instrumentus var uzskatīt par pārredzamiem. Kapitāla ieplūdināšanu nevajadzētu uzskatīt par pārredzamu atbalstu. Maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) Komisijas paziņojumā par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā⁶ ir norādīti gada prēmijas līmeņi, kurus pārsniedzot valsts garantiju neuzskata par atbalstu.
- (17) Lai nodrošinātu, ka atbalsts ir samērīgs un nepārsniedz nepieciešamo summu, šī regula nosaka atbalsta maksimālās summas atbalsta intensitātes izteiksmē attiecībā pret attiecināmo izmaksu kopumu. Pamatojoties uz Komisijas pieredzi, atbalsta intensitāte ir noteikta tādā līmenī, kas samazina atbalstītās darbības radītos konkurences un

⁶ OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.

tirdzniecības izkropļojumus, vienlaikus pienācīgi novēršot tirgus nepilnības vai citus šķēršļus transporta koordinācijai.

- (18) Aprēķinot atbalsta intensitāti, būtu jāiekļauj vienīgi attiecināmās izmaksas. Attiecināmo izmaksu apzināšana būtu jāpamato ar skaidriem, konkrētiem un aktuāliem dokumentāriem pierādījumiem. Šī regula nepiešķir atbrīvojumu atbalstam, kas pārsniedz attiecīgo atbalsta intensitāti. Būtu jāizmanto lielumi pirms jebkādu nodokļu vai citu maksu atskaitīšanas. Atbalsts, kas izmaksājams vairākās daļās, būtu jādiskontē atbilstoši tā vērtībai piešķiršanas brīdī. Attiecināmās izmaksas arī būtu jādiskontē atbilstoši to vērtībai atbalsta piešķiršanas brīdī. Procentu likmei, ko izmanto diskontēšanai un atbalsta summas aprēķināšanai, ja atbalsts nav tiešas dotācijas veidā, vajadzētu būt attiecīgi diskonta likmei un atsaucēs likmei, kas piemērojama dotācijas piešķiršanas laikā. Šīs likmes ir noteiktas Komisijas paziņojumā par atsaucēs likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu⁷.
- (19) Komisijai būtu jānodrošina, ka atļautais atbalsts neietekmē konkurenci un tirdzniecību tādā mērā, ka tiek apdraudētas ES vispārējās intereses. Tāpēc no šīs regulas darbības jomas būtu jāizslēdz atbalsts labuma guvējam, uz kuru attiecas neizpildīts līdzekļu atgūšanas rīkojums saskaņā ar iepriekšēju Komisijas lēmumu, ar ko atbalsts atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu ar iekšējo tirgu.
- (20) Atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas, jo šāds atbalsts būtu jānovērtē saskaņā ar Pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai⁸.
- (21) Šī regula konsolidē plašo pieredzi, ko Komisija guvusi, novērtējot darbības atbalstu, kura mērķis ir samazināt transporta ārējās izmaksas. Šāds atbalsts būtu jāizsaka skaitliski, pamatojoties uz ārējām izmaksām, kas novērstas, pieņemot zaļāku transporta risinājumu salīdzinājumā ar konkurējošu, piesārņojošāku transporta veidu, piemēram, transportu tikai pa autoceļiem. Atbalsts var izpausties kā maksas, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi maksā par sliežu ceļu tīkla infrastruktūras izmantošanu, samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko autopārvadātāji maksā par ceļu infrastruktūras izmantošanu. Šai regulai būtu jāattiecas uz darbības atbalstu transporta ārējo izmaksu samazināšanai tikai tad, ja konkurences un tirdzniecības izkropļojumi ir ierobežoti un uz tiem attiecas skaidri definēti nosacījumi. Tas attiecas uz gadījumiem, kad novērstās ārējās izmaksas aprēķina saskaņā ar noteikumiem un metodiku, kas izklāstīta Komisijas Rokasgrāmatā par transporta ārējām izmaksām⁹, un atbalsta intensitāte nepārsniedz noteiktas robežvērtības. Tas nodrošina, ka tā attiecas tikai uz kompensāciju par ārējām izmaksām, kas saistītas ar ilgtspējīgāka transporta veida izmantošanu.
- (22) Turklāt šai regulai uz darbības atbalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai pārvadājumu organizētāju atbalstam, kad tie sāk nodrošināt jaunus komercsavienojumus, būtu jāattiecas tikai tad, ja konkurences un tirdzniecības izkropļojumi ir ierobežoti un uz tiem attiecas skaidri definēti nosacījumi. Tas attiecas uz i) jauniem sliežu ceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumiem un ii) jauniem

⁷ OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.

⁸ OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

⁹ Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, *Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., Handbook on the external costs of transport* – Red. 2019–1.1, Publikāciju birojs, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

sliežu ceļu pasažieru pārvadājumu komercsavienojumiem regulāriem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem starp transporta termināļiem, kas atrodas vai nu dažādās dalībvalstīs (“pārrobežu sliežu ceļu pasažieru pārvadājumu pakalpojumi”), vai vairāk nekā 400 kilometru attālumā cits no cita (“tālsatiksmes sliežu ceļu pasažieru pārvadājumu pakalpojumi”). Atbalsta summu aprēķina, ņemot vērā darbības zaudējumus, kas labuma guvējam radušies jaunā komercsavienojuma pirmajos piecos darbības gados, un atbalsta intensitāte nepārsniedz noteiktu robežvērtību.

- (23) Investīcijas sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu unimodāla un multimodāla transporta objektos un privātos pievedceļos visā ES ir būtiskas, lai nodrošinātu savienojamību, ekonomikas ilgtspēju un kohēziju starp dalībvalstīm. Šādas investīcijas atbalsta prioritātes, kas noteiktas Komisijas 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā¹⁰, kurā par prioritāti noteikta multimodāla transporta objektu attīstība. Šī regula aptver investīciju atbalstu sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu, sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodāla transporta objektu un privāto pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai. Skaidrības labad šī regula attiecas arī uz valsts atbalstu tādiem multimodāla transporta objektiem, kuri atrodas jūras ostās un kuriem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumi. Pamatojoties uz Komisijas pieredzi minētā atbalsta veida novērtēšanā, šīs regulas mērķis ir samazināt administratīvo slogu, ko rada paziņošana par vienkāršiem valsts atbalsta pasākumiem, un dot Komisijai iespēju koncentrēties uz potenciāli visizkropļojošākajiem gadījumiem. Nosacījumiem, ar kādiem no paziņošanas prasības atbrīvo investīciju atbalstu sliežu ceļu objektiem, iekšzemes ūdensceļu objektiem, sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodāla transporta objektiem un privātiem pievedceļiem, būtu jāierobežo konkurences un tirdzniecības izkropļojumi, kas apdraudētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū, un šajā nolūkā tiem jo īpaši būtu jānodrošina atbalsta samērīgums.
- (24) Investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei un dažu kategoriju aprīkojuma, ko izmanto pārkraušanas pakalpojumos saistībā ar ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem (t. i., intermodālas kravas vienības un celtņi uz kuģiem), iegādei šai regulai būtu jāaptver tikai tad, ja konkurences un tirdzniecības izkropļojumi ir ierobežoti. Attiecībā uz sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu transportlīdzekļiem tā tas ir gadījumā, kad atbalsts izpaužas kā garantija transportlīdzekļa pircējam, ievērojot skaidri definētus nosacījumus. Attiecībā uz noteikta veida ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma iegādi tas attiecas uz atbalsta shēmām, kas aptver celtņus uz kuģiem un intermodālas kravas vienības, un ja atbalsta intensitāte nepārsniedz skaidri noteiktas robežvērtības.
- (25) Saskaņā ar Savienības transporta un digitālo politiku ir vajadzīgi turpmāki centieni, lai nodrošinātu komunikāciju starp dažādām transporta informācijas sistēmām, transporta tīklu koordināciju un pārrobežu konkurenci un uzlabotu transporta drošību ES. Tas ir nepieciešams, ņemot vērā transporta tīklu atšķirīgos standartus un tehniskās saskaņotības trūkumu, nesavietojamus rīkus un sistēmas datu vākšanai un kopīgošanai, kā arī bažas par datu suverenitāti. Turklāt Komisija ir mācījusies no savas pieredzes, kas gūta, novērtējot savstarpējas izmantojamības atbalsta pasākumus, par kuriem tai paziņots saskaņā ar Komisijas 2008. gadā pieņemtajām vadlīnijām par valsts atbalstu

¹⁰ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “*Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni*”, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

dzelzceļa uzņēmumiem¹¹. Šī pieredze liecina, ka koordinācijas nepilnību un iniciatora neizdevīgā stāvokļa dēļ pastāv akūtas tirgus nepilnības, kad ar konkrētas tehnoloģijas vai standarta ieviešanu saistītie ieguvumi pārsniedz pārvadātāju komercintereses.

- (26) Tādas ir, piemēram, vilcienu un satiksmes kontroles sistēmas, kā Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*). *ERTMS* ir vienota Eiropas signalizācijas un ātruma kontroles sistēma, kas nodrošina valstu dzelzceļa sistēmu savstarpējo izmantojamību, samazinot signalizācijas sistēmu iegādes un uzturēšanas izmaksas un palielinot vilcienu ātrumu, infrastruktūras jaudu un sliežu ceļu transporta drošības līmeni. *ERTMS* sastāv no Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*), t. i., kabīnes signalizācijas sistēmas, kas ietver vilciena automātisko aizsardzību, dzelzceļa mobilajiem radiosakariem (*RMR*), automatizētās vilcienu vadīšanas (*ATO*) un ekspluatācijas noteikumiem. Ņemot vērā to, ka savstarpējās izmantojamības atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību ir ierobežota, un ņemot vērā gūto pieredzi, šī regula uz šādu atbalstu būtu jāattiecinā saskaņā ar skaidri definētiem nosacījumiem un ja attiecīgais sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzeklis paliek reģistrēts attiecīgajā valsts reģistrā un/vai attiecīgā Eiropas ritekļu reģistrā piecus gadus pēc investīcijas īstenošanas.
- (27) Lai veicinātu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu konkurētspēju, ir arī jāveicina sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu, kā arī dažu ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma kategoriju tehniskā pielāgošana un modernizācija. Uz atbalstu šādām investīcijām būtu jāattiecas nosacījumiem, kas ierobežo konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, kuri apdraudētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū. Šādiem nosacījumiem jo īpaši būtu jānodrošina atbalsta nepieciešamība un samērīgums un būtu jāietver aizsardzības pasākumi attiecībā uz atbalsta veidu, atbalsttiesīgajiem labuma guvējiem un attiecināmajām izmaksām.
- (28) Atbalsts uzņēmumiem, lai pielāgotos turpmākajiem Savienības standartiem, varētu palīdzēt ātrāk sasniegt augstu saskaņotības un standartizācijas līmeni. Atbalsts nebūtu jāpiešķir, ja investīcijas ļauj uzņēmumiem panākt atbilstību jau pieņemtiem Savienības standartiem. Tomēr gadījumos, kad attiecīgais ES standarts jau ir pieņemts, bet vēl nav spēkā, atbalstam var būt stimulējoša ietekme, ja tas stimulē investīcijas īstenošanu un pabeigšanu vismaz 12 mēnešus pirms standarta stāšanās spēkā, kad standartu nepiemēro ar atpakaļejošu spēku. Lai neatturētu dalībvalstis no tādu obligātu valsts standartu noteikšanas, kas ir stingrāki vai vērienīgāki par atbilstošajiem ES standartiem, atbalsta pasākumiem var būt stimulējoša ietekme neatkarīgi no šādu valsts standartu esības. Tas pats attiecas uz atbalstu, ko piešķir, ja ir obligāti valsts standarti, kas pieņemti, kad nav Savienības standartu.
- (29) Tā kā pastāv lielāks lieku konkurences un tirdzniecības izkropļojumu risks, Komisijai pēc paziņojuma saņemšanas būtu jānovērtē noteiktas atbalsta kategorijas, ja ar tām vienam projektam piešķir lielas atbalsta summas. Atbalstam, kas pārsniedz šādas robežvērtības, būtu jāturpina piemērot Līguma 108. panta 3. punktā noteikto paziņošanas prasību. Šajā regulā noteiktās robežvērtības nedrīkstētu apiet, projektus mākslīgi sadalot vairākos projektos ar līdzīgām iezīmēm, mērķiem vai labuma guvējiem.

¹¹ Komisijas paziņojums “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.).

- (30) Ņemot vērā, ka lielām atbalsta shēmām ir lielāka potenciālā ietekme uz tirdzniecību un konkurenci, tādas atbalsta shēmas, kuru budžets pārsniedz tādu noteiktu robežvērtību jebkurā konkrētā gadā vai kopumā, kas balstīta uz kādu absolūto vērtību, principā būtu jāpakļauj valsts atbalsta izvērtēšanai. Izvērtēšanas mērķim vajadzētu būt pārbaudīt, vai ir izpildīti shēmas saderības pamatā esošie pieņēmumi un nosacījumi, kā arī pārbaudīt atbalsta pasākuma iedarbīgumu, ņemot vērā tā vispārīgos un konkrētos mērķus. Tajā būtu jānorāda arī shēmas ietekme uz konkurenci un tirdzniecību. Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi, valsts atbalsta izvērtēšana būtu jāveic, pamatojoties uz Komisijas apstiprinātu izvērtēšanas plānu. Kaut arī šādi plāni parasti būtu jāsaņem no shēmas izstrādes laikā un jāapstiprina laikus, lai shēma varētu stāties spēkā, tas ne vienmēr var būt iespējams. Tāpēc, lai nekavētu shēmu stāšanos spēkā, šī regula šādām shēmām sākumā būtu jāpiemēro maksimāli sešus mēnešus. Komisija, apstiprinot izvērtēšanas plānu, var lemt šo periodu pagarināt. Šajā nolūkā izvērtēšanas plāns būtu jāpaziņo Komisijai 20 darba dienu laikā no shēmas stāšanās spēkā. Komisija turklāt izņēmuma gadījumos drīkst lemt, ka, ņemot vērā lietas specifiku, izvērtēšana nav vajadzīga.
- (31) Lai Komisija varētu izvērtēšanas plānu novērtēt, tai no dalībvalsts būtu jāsaņem vajadzīgā informācija. Komisijai bez liekas kavēšanās būtu arī jāpieprasa papildu informācija. Tas ļaus dalībvalstij sniegt trūkstošo informāciju, lai Komisija varētu pieņemt lēmumu. Izvērtēšanai pakļauto shēmu izmaiņas, izņemot izmaiņas, kas nevar ietekmēt tādas atbalsta shēmas saderību, uz kuru attiecas šī regula, vai nevar būtiski ietekmēt apstiprinātā izvērtēšanas plāna saturu, būtu jānovērtē, ņemot vērā šādas izvērtēšanas rezultātus, un būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas. Tādas izmaiņas kā tīri formālas izmaiņas vai administratīvas izmaiņas, ieskaitot tādas, kas veiktas ES līdzfinansētu pasākumu ietvaros, principā nebūtu uzskatāmas par izmaiņām, kas būtiski ietekmē apstiprinātā izvērtēšanas plāna saturu.
- (32) Lai noteiktu, vai ir ievērotas šajā regulā noteiktās paziņošanas robežvērtības un atbalsta maksimālā intensitāte, būtu jāņem vērā atbalstāmās darbības vai projekta valsts atbalsta pasākumu kopsumma. Šajā regulā būtu jāprecizē apstākļi, kādos dažādu kategoriju atbalstu varētu kumulēt. Atbalstu, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, drīkst kumulēt ar citu saderīgu atbalstu, kam atbrīvojums piešķirts saskaņā ar citām regulām vai ko apstiprinājusi Komisija, ja vien šie pasākumi attiecas uz dažādām nosakāmām attiecināmajām izmaksām. Ja dažādi atbalsta avoti attiecas uz tām pašām nosakāmām attiecināmajām izmaksām, kas daļēji vai pilnībā pārklājas, kumulēšana ir atļauta līdz lielākajai atbalsta intensitātei vai atbalsta summai, kura minētajam atbalstam ir piemērojama saskaņā ar šo regulu. Šajā regulā būtu arī jāparedz īpaši noteikumi par atbalsta pasākumu kumulāciju ar un bez nosakāmām attiecināmajām izmaksām un par kumulāciju ar *de minimis* atbalstu. Daudzos gadījumos *de minimis* atbalsts netiek piešķirts konkrētu, nosakāmu attiecināmo izmaksu segšanai vai netiek attiecināts uz konkrētām, nosakāmām attiecināmajām izmaksām. Šādos gadījumos vajadzētu būt iespējamam *de minimis* atbalstu brīvi kumulēt ar valsts atbalstu, uz kuru attiecas atbrīvojums saskaņā ar šo regulu. Tomēr, ja *de minimis* atbalstu piešķir par tām pašām nosakāmām attiecināmajām izmaksām kā valsts atbalstu, uz kuru attiecas atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, kumulācija ir atļauta vienīgi apmērā, kas nepārsniedz šīs regulas II nodaļā noteikto atbalsta maksimālo intensitāti.
- (33) Finansējums, ko centralizēti pārvalda Savienības iestādes, aģentūras, kopuzņēmumi un citas struktūras un kas nav dalībvalstu tiešā vai netiešā kontrolē, nav valsts atbalsts. Ja šāds Savienības finansējums ir apvienots ar valsts atbalstu, lai noteiktu, vai ir ievērotas paziņošanas robežvērtības un atbalsta maksimālā intensitāte, būtu jāņem vērā tikai valsts atbalsts. Tas ir ar noteikumu, ka publiskā finansējuma kopsumma, kas piešķirta saistībā

ar tām pašām attiecināmajām izmaksām, nepārsniedz vislabvēlīgāko finansējuma likmi, kas noteikta piemērojamajos Savienības tiesību aktu noteikumos.

- (34) Valsts atbalsta pārredzamība ir būtiska pareizai Līguma noteikumu piemērošanai un nodrošina labāku atbilstību, lielāku pārskatatbildību, profesionālizvērtēšanu un gala rezultātā – efektīvākus valsts izdevumus. Lai nodrošinātu pārredzamību, dalībvalstīm būtu reģionālā vai valsts līmenī jāizveido visaptverošas valsts atbalsta tīmekļvietnes, kurās norāda kopsavilkuma informāciju par katru atbalsta pasākumu, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu. Ievērojot informācijas publicēšanas standartpraksi, kas noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/1024¹², būtu jāizmanto standarta formāts, kas ļauj informāciju meklēt, lejupielādēt un viegli publicēt internetā. Saites uz visu dalībvalstu valsts atbalsta tīmekļvietnēm būtu jāpublicē Komisijas tīmekļvietnē. Saskaņā ar Regulas (ES) 2022/2586 2. panta 2. punktu kopsavilkuma informācija par katru atbalsta pasākumu, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, būtu jāpublicē Komisijas tīmekļvietnē.
- (35) Valsts atbalsta noteikumu izpilde lielā mērā ir atkarīga no dalībvalstu sadarbības. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, citastarp tāda individuālā atbalsta, kas piešķirts saskaņā ar grupu atbrīvojuma shēmām, atbilstību visiem attiecīgajiem nosacījumiem.
- (36) Lai nodrošinātu atbalsta pasākumu efektīvu uzraudzību saskaņā ar Padomes Regulu (ES) 2022/2586, ir lietderīgi noteikt prasības attiecībā uz dalībvalstu ziņošanu par atbalsta pasākumiem, kuriem saskaņā ar šo regulu piešķirts atbrīvojums. Turklāt ir lietderīgi pieņemt noteikumus par dokumentāciju, kas dalībvalstīm būtu jāglabā attiecībā uz atbalstu, kam saskaņā ar šo regulu piešķirts atbrīvojums, ņemot vērā noilguma termiņu, kas noteikts Padomes Regulas (ES) 2015/1589 16. pantā¹³.
- (37) Lai stiprinātu šajā regulā noteikto saderības nosacījumu efektivitāti, Komisijai būtu vajadzīga iespēja turpmāk atsaukt grupu atbrīvojuma piemērošanu gadījumā, ja šīs prasības netiek izpildītas. Komisijai būtu vajadzīga iespēja grupu atbrīvojuma atsaukumu attiecināt tikai uz noteiktiem atbalsta veidiem, noteiktiem labuma guvējiem vai noteiktu iestāžu pieņemtiem atbalsta pasākumiem, ja neatbilstība šai regulai skar tikai ierobežotu pasākumu grupu vai noteiktas iestādes. Šādam mērķtiecīgam atsaukumam būtu jānodrošina samērīga sankcija, kas tieši saistīta ar konstatēto neatbilstību šai regulai. Ja par atbalstu nav paziņots un tas neatbilst visiem nosacījumiem, lai to no paziņošanas prasības atbrīvotu, tas ir nelikumīgs atbalsts, kuru Komisija pārbaudīs tās attiecīgās procedūras satvarā, kas nepaziņotam atbalstam noteikta Regulā (ES) 2015/1589. Ja nav izpildīti I un II nodaļā noteiktie saderības nosacījumi, turpmāka grupu atbrīvojuma piemērošanas atsaukšanai nebūtu jāietekmē grupu atbrīvojums, kas piešķirts iepriekšējiem šai regulai atbilstīgiem pasākumiem.
- (38) Lai novērstu atšķirības, kas varētu radīt konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, un atvieglotu koordināciju starp dažādām Savienības un valstu iniciatīvām attiecībā uz MVU, kā arī administratīvās skaidrības un juridiskās noteiktības labad MVU definīcija

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1024 (2019. gada 20. jūnijs) par atvērtajiem datiem un publiskā sektora informācijas atkalizmantošanu (pārstrādāta redakcija) (OV L 172, 26.6.2019., 56. lpp.).

¹³ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

šīs regulas I pielikuma nozīmē ir balstīta uz definīciju Komisijas Ieteikumā 2003/361/EK¹⁴.

- (39) Valsts atbalsta politika būtu periodiski jāpārskata, pamatojoties uz Komisijas pieredzi šajā jomā. Tāpēc šīs regulas piemērošanas periodam vajadzētu būt ierobežotam. Ir lietderīgi noteikt pārejas noteikumus, to vidū noteikumus, kas atbalsta shēmām, kurām piešķirts atbrīvojums, piemērojami pēc šīs regulas piemērošanas perioda beigām. Šiem noteikumiem vajadzētu dot dalībvalstīm laiku pielāgoties iespējamiem turpmākiem režīmiem,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

I nodaļa. Vispārīgie noteikumi

1. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro šādām atbalsta kategorijām:
- (a) darbības atbalsta shēmas transporta ārējo izmaksu samazināšanai;
 - (b) darbības atbalsta shēmas jaunu komercsavienojumu izveidei;
 - (c) investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu, sliežu ceļu objektu vai iekšzemes ūdensceļu objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai un gan *ad hoc* investīciju atbalsts, gan investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālo kravas termināļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai;
 - (d) investīciju atbalsta shēmas privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai;
 - (e) investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei;
 - (f) investīciju atbalsta shēmas intermodālo kravas vienību (*ILU*) un celtņu uz kuģiem iegādei;
 - (g) investīciju atbalsta shēmas savstarpējai izmantojamībai;
 - (h) investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma pielāgošanai un modernizācijai.

¹⁴ Komisijas Ieteikums (2003. gada 6. maijs) par mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu definīciju (OV L 124, 20.5.2003., 36. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

2. Šo regulu nepiemēro šādām atbalsta kategorijām:

- (a) atbalsta shēmas, no kurām nav skaidri izslēgti individuāla atbalsta maksājumi uzņēmumam, uz kuru attiecas neizpildīts līdzekļu atgūšanas rīkojums saskaņā ar iepriekšēju Komisijas lēmumu, ar kuru tās pašas dalībvalsts piešķirts atbalsts atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu ar iekšējo tirgu;
- (b) *ad hoc* atbalsts uzņēmumam, uz kuru attiecas neizpildīts atgūšanas rīkojums saskaņā ar iepriekšēju Komisijas lēmumu, ar kuru tās pašas dalībvalsts piešķirts atbalsts atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu ar iekšējo tirgu;
- (c) atbalsts, ko piešķir ar nosacījumu, ka importa preču vietā tiek izmantotas vietējās preces;
- (d) atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem;
- (e) valsts atbalsta pasākumi, kas savā būtībā ar tiem piesaistītajiem noteikumiem vai finansējuma metodi ietver Savienības tiesību nedalāmu pārkāpumu, jo īpaši:
 - (i) atbalsta pasākumi, kas atbalsta piešķiršanai izvirza nosacījumu, ka labuma guvēja vadei ir jāatrodas attiecīgajā dalībvalstī vai ka tā iedibinājuma vietai pārsvarā jābūt attiecīgajā dalībvalstī. Tomēr ir atļauts izvirzīt prasību, ka atbalsta izmaksas brīdī atbalsta piešķirējā dalībvalstī ir jābūt uzņēmējdarbības vietai vai filiālei;
 - (ii) atbalsta pasākumi, kas atbalsta piešķiršanai izvirza nosacījumu, ka labuma guvējam jāizmanto attiecīgajā valstī ražotas preces vai attiecīgās valsts pakalpojumi;
- (f) valsts atbalsts sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai pa dzelzceļu un citiem sliežu ceļu veidiem un pa autoceļiem, uz ko attiecas Regula (EK) Nr. 1370/2007¹⁵;
- (g) valsts atbalsts sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai pa iekšzemes ūdensceļiem, ja dalībvalstis ir nolēmušas minētajiem pakalpojumiem piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1370/2007¹⁶;
- (h) valsts atbalsts ostas infrastruktūrai, ko Komisija novērtē tieši saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja uz to neattiecas Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014¹⁷, vai ja ostas infrastruktūra ir nepieciešama pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanai un uz to attiecas noteikumi, kas izklāstīti Komisijas Lēmumā 2012/21/ES¹⁸ un Komisijas paziņojumā par

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) 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 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Sk. Regulas (EK) Nr. 1370/2007 1. panta 2. punktu.

¹⁷ Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Komisijas Lēmums 2012/21/ES (2011. gada 20. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem

Eiropas Savienības nostādnēm par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu;

- (i) atbalsta shēmas, kas minētas II nodaļā, ja uz tām attiecas 20. pants, – sākot no 6 mēnešiem pēc to stāšanās spēkā. Tomēr, kad Komisija ir novērtējusi attiecīgo izvērtēšanas plānu, ko dalībvalsts tai paziņojusi, Komisija var lemt, ka šo regulu atbalsta shēmai turpina piemērot ilgāk nekā sešus mēnešus. Iesniedzot izvērtēšanas plānus, dalībvalstis iesniedz arī visu informāciju, kas Komisijai vajadzīga, lai veiktu izvērtēšanas plānu novērtēšanu un pieņemtu lēmumu;
- (j) i) apakšpunktā minēto shēmu izmaiņas, izņemot pārveidojumus, kas neietekmē atbalsta shēmas saderību saskaņā ar šo regulu vai būtiski neietekmē apstiprinātā izvērtēšanas plāna saturu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (a) “piekļuves infrastruktūra” ir visu veidu infrastruktūra, kas nepieciešama, lai no sauszemes, jūras vai upes nodrošinātu lietotāju piekļuvi un iekļūšanu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodāla transporta objektā vai unimodālā sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu objektā, piemēram, ceļi, sliežu ceļi, kanāli un slūžas;
- (b) “*ad hoc* atbalsts” ir atbalsts, ko piešķir, neizmantojot atbalsta shēmu;
- (c) “atbalsta intensitāte” ir atbalsta bruto summa pirms nodokļu un citu maksu atskaitīšanas, kas izteikta procentos no attiecināmajām izmaksām;
- (d) “atbalsta shēma” ir ikviens dokuments, uz kura pamata bez turpmākiem īstenošanas pasākumiem drīkst piešķirt individuālu atbalstu uzņēmumiem, kas vispārīgā un abstraktā veidā ir noteikti attiecīgajā dokumentā, un ikviens dokuments, uz kura pamata vienam vai vairākiem uzņēmumiem uz nenoteiktu laiku un/vai nenoteiktā apmērā drīkst piešķirt atbalstu, kas nav saistīts ar konkrētu projektu;
- (e) “specializēta infrastruktūra” ir infrastruktūra, kas izbūvēta iepriekš nosakāmam(-iem) uzņēmumam(-iem) un pielāgota tā (to) vajadzībām;
- (f) “ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojums” ir aprīkojums, ko izmanto pārkraušanas pakalpojumos, kuri saistīti ar ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem, piemēram, ar celtni pārvietojamas puspiekabes, izņemot termināļu mobilo aprīkojumu;

pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

- (g) “Eiropas ritekļu reģistrs” ir reģistrs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797¹⁹ 47. panta 5. punktu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/1629 19. pantu²⁰;
- (h) “izvērtēšanas plāns” ir dokuments, kas satur vismaz šādus elementus: izvērtējamās atbalsta shēmas mērķi, izvērtēšanas jautājumi, rezultātu rādītāji, metodika, ko paredzēts izmantot izvērtēšanā, datu vākšanas prasības, ierosinātais izvērtēšanas grafiks (arī starpposma ziņojuma un galīgā izvērtējuma ziņojuma iesniegšanas datums), izvērtēšanu veicošās neatkarīgās struktūras apraksts vai tās atlasei izmantojamo kritēriju izklāsts un kārtība, kādā izvērtēšanai tiks nodrošināta publicitāte;
- (i) “transporta ārējās izmaksas” ir izmaksas, ko rada transporta lietotāji un ko sedz nevis šie lietotāji, bet gan sabiedrība kopumā, jo īpaši saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, gaisa piesārņojumu, traumām un cilvēku bojāeju, troksni un sastrēgumiem;
- (j) “individuāls atbalsts” ir i) *ad hoc* atbalsts un ii) atbalsts, ko individuāliem labuma guvējiem piešķir uz atbalsta shēmas pamata;
- (k) “iekšzemes ūdensceļu objekts” ir jebkāda apkalpes vieta (piemēram, terminālis vai apkopes vai uzglabāšanas objekts) un tās piekļuves infrastruktūra (tajā skaitā tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā un ko izmanto pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, izņemot objektus vai aprīkojumu, kas nepieciešams ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;
- (l) “iekšzemes ūdensceļu kuģis” ir kuģis pasažieru vai kravu pārvadāšanai, kas paredzēts kuģošanai tikai vai galvenokārt pa iekšzemes ūdensceļiem vai mierīgos ūdeņos vai to tiešā tuvumā;
- (m) “intermodāla kravas vienība” (*ILU*) ir kontainers, noņemama virsbūve vai puspiekabe/kravas autotransportlīdzeklis vai transportlīdzekļu kombinācija, ko izmanto intermodālajos pārvadājumos;
- (n) “intermodālie pārvadājumi” ir preču (vienā un tajā pašā kravas vienībā vai transportlīdzeklī) pārvietošana, secīgi mainot transporta veidus, bet to maiņas laikā preces nepārkraujot;
- (o) “savstarpēja izmantojamība” ir nepārtraukta preču vai pasažieru satiksmes plūsma, jo īpaši starp dalībvalstīm vai transporta veidiem;
- (p) “multimodālie pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem;

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija) (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK (OV L 252, 16.9.2016., 118. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (q) “termināļu mobilais aprīkojums” ir aprīkojums, ko izmanto preču un intermodālo kravas vienību iekraušanai, izkraušanai un pārkraušanai un kravu pārvietošanai termināļa teritorijā;
- (r) “valsts reģistrs” ir reģistrs, ko dalībvalsts uztur saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantu vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/1629 17. pantu;
- (s) “jauns iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojums” ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumiem starp vismaz diviem termināļiem, starp kuriem regulāri kravu pārvadājumi nav notikuši vismaz 5 gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;
- (t) “jauns sliežu ceļu kravu pārvadājumu komercsavienojums” ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem sliežu ceļu kravu pārvadājumiem starp vismaz diviem termināļiem, starp kuriem regulāri kravu pārvadājumi nav notikuši vismaz 5 gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;
- (u) “jauns sliežu ceļu pasažieru pārvadājumu komercsavienojums” ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem sliežu ceļu pasažieru pārvadājumiem starp vismaz diviem termināļiem, starp kuriem regulāri pasažieru pārvadājumi nav notikuši vismaz 5 gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;
- (v) “jaunienācējs” ir tāds dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES²¹ 3. panta 1) punkta nozīmē, kas atbilst abiem šiem nosacījumiem:
 - (i) tas attiecīgajā tirgus segmentā licenci saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 17. panta 3. punktu ir saņēmis mazāk nekā 20 gadus pirms atbalsta piešķiršanas;
 - (ii) tas nav šīs regulas I pielikuma 3. panta 3. punkta nozīmē saistīts ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas licenci Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 14. punkta nozīmē saņēmis pirms 2010. gada 1. janvāra;
- (w) “ar transportu nesaistītas darbības” ir komercpakalpojumi transporta uzņēmumiem vai tādiem citiem objektu lietotājiem, kas nav saistīti ar sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu vai ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem, to vidū papildpakalpojumi pasažieriem, kravu ekspeditoriem vai citiem pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, telpu, veikalu un viesnīcu noma;
- (x) “pamatdarbības peļņa” ir visa investīciju saimnieciskā perioda diskontēto ieņēmumu un diskontēto darbības izmaksu starpība, ja tā ir pozitīva. Darbības izmaksas ietver tādas izmaksas kā izmaksas par personālu, materiāliem, no apakšuzņēmējiem saņemtajiem pakalpojumiem, sakariem, enerģiju, apkopi, īri,

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), ar ko no 2015. gada 17. jūnija konsolidē un atceļ Direktīvu 91/440/EEK, kas grozīta ar Direktīvu 2001/12/EK un Direktīvu 2004/51/EK, un Direktīvu 2007/58/EK.

administrāciju, bet neietver amortizācijas atskaitījumus un finansēšanas izmaksas, ja tie ir segti no investīciju atbalsta. Ieņēmumu un darbības izmaksu diskontēšana ar piemērotu diskonta likmi dod iespēju gūt samērīgu peļņu;

- (y) “privāts pievedceļš” ir privātīpašumā esoša un privāti ekspluatēta sliežu ceļa infrastruktūra (citastarp sliežu ceļi un jebkādas citas iekārtas vai aprīkojums, kas vajadzīgs tās darbībai), kas savienojas ar publiskā sliežu ceļu tīkla iekraušanas objektiem, kuri nav kvalificējami kā apkalpes vietas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES II pielikumu, kā arī jebkāda specializēta infrastruktūra, kas ir privātīpašumā esoša un privāti ekspluatēta sliežu ceļu infrastruktūra;
- (z) “sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu multimodāls kravas terminālis” ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanas veikšanai starp vismaz diviem transporta veidiem (viens no kuriem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transports) vai starp divām dažādām sliežu ceļu sistēmām (piemēram, termināli iekšzemes vai jūras ostās, pie iekšzemes ūdensceļiem vai lidostās) un multimodālām loģistikas platformām;
- (aa) “sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu multimodālu pārvadājumu objekts” ir apkalpes vieta un tās piekļuves infrastruktūra (tajā skaitā tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas ES un ir nepieciešama, lai nodrošinātu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu pārvadājumus apvienojumā ar citiem transporta veidiem, izņemot objektus vai aprīkojumu, kas vajadzīgs ar transportu nesaistītām darbībām. Šī definīcija ietver sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālos kravas termināļus;
- (bb) “sliežu ceļu objekts” ir jebkāda apkalpes vieta (piemēram, sliežu ceļu kravas termināli vai apkopes vai uzglabāšanas objekti) un tās piekļuves infrastruktūra (tajā skaitā tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā un minēti Direktīvas 2012/34/ES II pielikumā, izņemot objektus vai aprīkojumu, kas vajadzīgs ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;
- (cc) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kāds minēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 1) punktā;
- (dd) “*RIS* ir elektroniska, vienota piekļuves punkta platforma, kas saņem informāciju no valstu *RIS* un sniedz kuģu ceļa, upju informācijas pakalpojumu, satiksmes un transporta informācijas pakalpojumus, ieskaitot maršruta un pārvadājumu plānošanu, *RIS* izmantotājiem, un ir paredzēta elektronisku ziņojumu sniegšanai saskaņā ar vienreizējas iesniegšanas principu;
- (ee) “ritošais sastāvs” ir kāds no šiem:
 - i) lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, citastarp dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni;
 - ii) kravas vagoni, citastarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi ;
- (ff) “tuvsatiksmes kuģošana” ir kravu un pasažieru pārvietošanās pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šādām ostām un

ostām, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir krasta līnija noslēgtās jūrās, kas robežojas ar Eiropu²²;

- (gg) “mazais vai vidējais uzņēmums” jeb “MVU” ir uzņēmums, kas atbilst šīs regulas I pielikuma nosacījumiem;
- (hh) “darbu sākums” ir ar investīciju saistītu būvdarbu sākums vai pirmā juridiski saistošā apņemšanās pasūtīt aprīkojumu, vai citas saistības, kas padara investīciju neatgriezenisku, – atkarībā no tā, kas notiek pirmais. Par darbu sākumu neuzskata zemes pirkšanu un tādus sagatavošanās darbus kā atļauju saņemšana un priekšizpēti veikšana. Attiecībā uz pārņemšanu “darbu sākums” ir brīdis, kad tiek iegādāti aktīvi, kas ir tieši saistīti ar iegādāto uzņēmējdarbības vietu;
- (ii) “ilgtspējīgi multimodāli pārvadājumi” ir preču vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem, ja vismaz viens no izmantotajiem transporta veidiem ir pārvadājumi pa sliežu ceļiem vai iekšzemes ūdensceļiem, vai autoceļiem, ja pārvadājumus pa autoceļiem apvieno ar tuvsatiksmes kuģošanu;
- (jj) “kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas” ir lietojumprogrammas, piemēram, informācijas sistēmas (kravu un vilcienu uzraudzība reāllaikā), šķirošanas un sadalīšanas sistēmas, rezervēšanas, maksājumu un rēķinu sagatavošanas sistēmas, savienojumu ar citiem transporta veidiem pārvaldība un elektronisko pavaddokumentu sagatavošana;
- (kk) “pārvadātājs” ir katrs uzņēmums, kas pasažierus un/vai kravu pārvadā sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un/vai multimodālo pārvadājumu nozarēs;
- (ll) “pārvadājumu organizētājs” ir jebkurš uzņēmums, kas organizē preču pārvadājumus un tādējādi izdara izvēli starp transporta veidiem (piemēram, loģistikas uzņēmumi, kravu ekspeditori, multimodālie pārvadātāji);
- (mm) “grūtībās nonācis uzņēmums” ir uzņēmums, kas atbilst Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014 2. panta 18) punktā izklāstītajiem kritērijiem;
- (nn) “sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzeklis” ir
 - i) iekšzemes ūdensceļu kuģis vai
 - ii) ritošais sastāvs.

3. pants

Atbrīvojuma piešķiršanas nosacījumi

Atbalsta shēmas, atbalsta shēmu ietvaros piešķirtu individuālo atbalstu un *ad hoc* atbalstu uzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvo no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja minētais atbalsts atbilst visiem I nodaļā

²² Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Tuvsatiksmes kuģošanas attīstība Eiropā: dinamiska alternatīva ilgtspējīgā transporta ķēdē – Otrais divgadu progresa ziņojums”, COM (1999) 317 final, 29.6.1999.

paredzētajiem nosacījumiem un attiecīgajai atbalsta kategorijai noteiktajiem īpašajiem nosacījumiem, kas noteikti šīs regulas II nodaļā.

4. pants

Paziņošanas robežvērtības

Šo regulu nepiemēro, ja ir pārsniegtas šādas robežvērtības, kas izteiktas kā atbalsta maksimālās summas:

- (a) attiecībā uz individuālu darbības atbalstu jaunu komercsavienojumu uzsākšanai, ko piešķir saskaņā ar shēmu: 15 miljoni EUR katram savienojumam;
- (b) attiecībā uz individuālu investīciju atbalstu, ko saskaņā ar shēmu piešķir sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu, sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodāla transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai: 20 miljoni EUR katram projektam;
- (c) *ad hoc* investīciju atbalsts sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālo kravas termināļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai: 10 miljoni EUR katram projektam;
- (d) attiecībā uz individuālu investīciju atbalstu, ko saskaņā ar shēmu piešķir privātiem pievedceļiem: 2 miljoni EUR katram projektam.

5. pants

Atbalsta pārredzamība

- 1. Šo regulu piemēro tikai pārredzamam atbalstam.
- 2. Atbalstu uzskata par pārredzamu, ja bez nepieciešamības veikt riska novērtējumu ir iespējams *ex ante* precīzi aprēķināt atbalsta dotācijas bruto ekvivalentu.
- 3. Šajā regulā par pārredzamu atbalstu uzskata šādu veidu atbalstu:
 - (a) atbalsts dotāciju un procentu likmju subsīdiju veidā;
 - (b) atbalsts aizdevumu veidā, ja dotācijas bruto ekvivalents ir aprēķināts, pamatojoties uz piešķiršanas laikā piemērojamo atsauces likmi;
 - (c) atbalsts nodokļu un nodevu atvieglojumu veidā, ja pasākums paredz maksimālo robežu, kas nodrošina, ka netiek pārsniegta piemērojamā robežvērtība;
 - (d) atbalsts garantiju veidā, ja ir izpildīts viens no šiem nosacījumiem:

- (i) dotācijas bruto ekvivalents ir aprēķināts, pamatojoties uz drošības zonas prēmijām, kas noteiktas Komisijas paziņojumā par Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā²³;
- (ii) pirms pasākuma īstenošanas garantijas dotācijas bruto ekvivalenta aprēķināšanas metode pēc tās paziņošanas Komisijai saskaņā ar attiecīgajā valsts atbalsta jomā pieņemtu saistošu Komisijas aktu, kas ir spēkā attiecīgajā laikā, ir apstiprināta, pamatojoties uz Komisijas paziņojumu par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā, un apstiprinātā metode šīs regulas piemērošanas kontekstā attiecas tieši uz attiecīgo garantijas veidu un attiecīgo pamatā esošā darījuma veidu;
- (iii) atbalstu piešķir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei garantiju veidā saskaņā ar šīs regulas 14. pantā izklāstītajiem nosacījumiem.

6. pants

Stimulējoša ietekme

1. Šo regulu piemēro tikai tādām atbalstam, kam ir stimulējoša ietekme.
2. Atbalstu uzskata par tādu, kam piemīt stimulējoša ietekme, ja labuma guvējs, pirms sākas darbs pie projekta vai pirms sākas darbība, attiecīgajai dalībvalstij ir iesniedzis rakstisku atbalsta pieteikumu. Atbalsta pieteikumā iekļauj vismaz šādu informāciju:
 - (a) uzņēmuma nosaukums un lielums;
 - (b) projekta vai darbības apraksts, tai skaitā tā sākuma un beigu datums;
 - (c) projekta vai darbības īstenošanas vieta;
 - (d) projekta vai darbības izmaksu uzskaitījums;
 - (e) atbalsta veids (dotācija, aizdevums, garantija, atmaksājams avanss, kapitāla ieplūdināšana vai cits) un projektam vai darbībai nepieciešamā publiskā finansējuma summa.
3. Uzskata, ka lieliem uzņēmumiem piešķirtam *ad hoc* atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja papildus tam, ka ir nodrošināta 2. punktā paredzēto nosacījumu izpilde, dalībvalsts pirms attiecīgā atbalsta piešķiršanas ir pārliecinājusies, ka labuma guvēja sagatavotā dokumentācija rāda, ka atbalsts radīs vienu vai vairākus šādus rezultātus:
 - (a) atbalsta ietekmē būtiski palielinās projekta vai darbības joma;
 - (b) atbalsta ietekmē būtiski palielinās kopsumma, ko labuma guvējs tērē projektam vai darbībai;
 - (c) būtiski palielinās attiecīgā projekta vai darbības pabeigšanas ātrums.

²³ Komisijas paziņojums par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā. OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.

4. Atkāpjoties no 2. un 3. punkta, uzskata, ka pasākumiem nodokļu atvieglojumu veidā ir stimulējoša ietekme, ja izpildītās šādi kumulatīvi nosacījumi:
- (a) ar attiecīgo pasākumu tiesības uz atbalstu tiek noteiktas saskaņā ar objektīviem kritērijiem, un dalībvalsts savu rīcības brīvību neīsteno nekādā citā veidā;
 - (b) pasākums ir pieņemts un ir stājies spēkā, pirms tiek sākts darbs pie atbalstāmā projekta vai sākta darbība, izņemot pēctecīgu atbalsta shēmu gadījumā, ja uz darbību jau agrāk ir attiekušās iepriekšējas shēmas nodokļu atvieglojumu veidā.
5. Atkāpjoties no 2., 3. un 4. punkta, uzskata, ka atbalstam transporta ārējo izmaksu samazināšanai ir stimulējoša ietekme, ja izpildās 10. pantā noteiktie nosacījumi.

7. pants

Atbalsta intensitāte un attiecināmās izmaksas

1. Lai aprēķinātu atbalsta intensitāti un attiecināmās izmaksas, visi izmantotie skaitļi ir tādi, no kuriem nav atskaitīti nodokļi vai citas maksas. Tomēr, aprēķinot atbalsta intensitāti un attiecināmās izmaksas, neņem vērā pievienotās vērtības nodokli, ko iekasē par attiecināmajām izmaksām vai izdevumiem un kas ir atmaksājams saskaņā ar piemērojamiem valsts nodokļu tiesību aktiem. Attiecināmās izmaksas pamato ar dokumentāriem pierādījumiem, kas ir skaidri, konkrēti un aktuāli. Attiecināmo izmaksu summas drīkst aprēķināt saskaņā ar vienkāršotu izmaksu iespējām ar nosacījumu, ka darbību vismaz daļēji finansē no Savienības fonda, kas pieļauj izmantot minētās vienkāršoto izmaksu iespējas, un ka atbilstoši attiecīgajiem šīs regulas nosacījumiem konkrētā izmaksu kategorija ir attiecināma. Šādos gadījumos izmanto vienkāršotu izmaksu iespējas, kas paredzētas attiecīgajos noteikumos, kuri reglamentē Savienības fondu.
2. Turklāt projektiem, kas tiek īstenoti saskaņā ar atvēršanas un noturības plāniem, kurus Padome apstiprinājusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/241²⁴, attiecināmo izmaksu summas drīkst aprēķināt arī saskaņā ar vienkāršotu izmaksu iespējām, ja tiek izmantotas vienkāršotu izmaksu iespējas, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1303/2013²⁵ vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1060²⁶.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/241 (2021. gada 12. februāris), ar ko izveido Atvēršanas un noturības mehānismu (OV L 57, 18.2.2021., 17. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1303/2013 (2013. gada 17. decembris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1083/2006 (OV L 347, 20.12.2013., 320. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1060 (2021. gada 24. jūnijs), ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu Plus, Kohēzijas fondu, Taisnīgas pārkārtošanās fondu un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma, migrācijas un integrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Finanšiāla atbalsta instrumentu robežu pārvaldībai un vīzu politikai (OV L 231, 30.6.2021., 159. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

3. Ja atbalstu piešķir citā veidā, nevis kā dotāciju, atbalsta summa ir atbalsta dotācijas bruto ekvivalents.
4. Atbalstu, kas izmaksājams nākotnē, citastarp atbalstu, kas izmaksājams vairākās daļās, diskontē atbilstoši tā vērtībai piešķiršanas brīdī. Attiecināmās izmaksas diskontē atbilstoši to vērtībai atbalsta piešķiršanas brīdī. Procentu likme, ko izmanto diskontēšanai, ir atbalsta piešķiršanas brīdī piemērojamā diskonta likme.

8. pants

Kumulācija

1. Nosakot, vai paziņošanas robežvērtības atbilst 4. pantā noteiktajām paziņošanas robežvērtībām un II nodaļā noteiktajai atbalsta maksimālajai intensitātei, ņem vērā atbalstītajai darbībai, projektam vai uzņēmumam piešķirtā valsts atbalsta kopsummu (atkarībā no atbalsta veida).
2. Ja Savienības finansējums, kuru centrāli pārvalda Savienības iestādes, aģentūras, kopuzņēmumi vai citas struktūras un kurš nav dalībvalsts tiešā vai netiešā kontrolē, tiek apvienots ar valsts atbalstu, tad, lai noteiktu, vai ir ievērotas paziņošanas robežvērtības un atbalsta maksimālā intensitāte vai atbalsta maksimālā summa, ņem vērā vienīgi valsts atbalstu, ja vien publiskā finansējuma kopsumma, kas piešķirta attiecībā uz vienām un tām pašām attiecināmajām izmaksām, nepārsniedz labvēlīgāko finansējuma likmi, kura noteikta Savienības tiesību aktos.
3. Atbalstu, kura attiecināmās izmaksas ir nosakāmas un kuram ar šo regulu piešķirts atbrīvojums, var kumulēt ar:
 - (a) citu valsts atbalstu, ja šie pasākumi attiecas uz dažādām nosakāmām attiecināmajām izmaksām;
 - (b) citu valsts atbalstu attiecībā uz tām pašām attiecināmajām izmaksām, kas daļēji vai pilnībā pārklājas, ja šādas kumulācijas rezultātā netiek pārsniegta lielākā saskaņā ar šo regulu piemērojamā atbalsta intensitāte vai atbalsta summa;
 - (c) citu *de minimis* atbalstu attiecībā uz tām pašām attiecināmajām izmaksām, ja šādas kumulācijas rezultātā netiek pārsniegta lielākā saskaņā ar šo regulu piemērojamā atbalsta intensitāte vai atbalsta summa.

9. pants

Publicēšana un informācija

1. Attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka visaptverošā valsts vai reģionāla līmeņa valsts atbalsta tīmekļvietnē publicē:
 - (a) kopsavilkuma informāciju, kas minēta 19. pantā, izmantojot šīs regulas III pielikumā noteikto standartizēto formātu, vai saiti, kas nodrošina piekļuvi šai informācijai;

- (b) katra atbalsta pasākuma pilnu tekstu, kā minēts 19. pantā, vai saiti, kas nodrošina piekļuvi pilnajam tekstam;
 - (c) šīs regulas IV pielikumā minēto informāciju par katru piešķirto individuālo atbalstu, kas pārsniedz 100 000 EUR.
2. Attiecībā uz atbalsta shēmām nodokļu atvieglojumu veidā 1. punkta nosacījumus uzskata par izpildītiem, ja dalībvalstis prasīto informāciju par individuālā atbalsta summām publicē šādos diapazonos (miljonos EUR):
- 0,1–0,5;
 - 0,5–1;
 - 1–2;
 - 2–5;
 - 5–10;
 - 10–15;
 - 15 un vairāk.
3. Šā panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto informāciju organizē un dara pieejamu III pielikumā aprakstītajā standartizētajā veidā, un nodrošina efektīvas meklēšanas un lejupielādēšanas funkcijas. Minēto informāciju publicē 6 mēnešu laikā no atbalsta piešķiršanas dienas vai, ja atbalsts ir nodokļu atvieglojumu veidā, – 1 gada laikā no dienas, kad jāiesniedz nodokļu deklarācija. Šī informācija ir pieejama vismaz 10 gadus no atbalsta piešķiršanas dienas.
4. Šā panta 1. punktā minētais atbalsta shēmas vai *ad hoc* atbalsta pilnais teksts ietver skaidru atsauci uz šo regulu, proti, ir norādīts tās nosaukums un atsauce uz publikāciju *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un konkrētiem II nodaļas noteikumiem, uz kuriem attiecas minētā atbalsta shēma, vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem, kuri nodrošina šīs regulas attiecīgo noteikumu ievērošanu. Atbalsta shēmai vai *ad hoc* atbalstam pievieno to īstenošanas noteikumus un grozījumus.
5. Komisija savā tīmekļvietnē publicē:
- (a) saites uz 1. punktā minētajām valsts atbalsta tīmekļvietnēm;
 - (b) kopsavilkuma informāciju, kas minēta 19. pantā.

II nodaļa. Īpašie noteikumi dažādām atbalsta kategorijām

1. IEDAĻA. DARBĪBAS ATBALSTS

A apakšiedaļa. Darbības atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai

10. pants

Atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai

1. Darbības atbalsta shēmas transporta ārējo izmaksu samazināšanai ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalsttiesīgi ir pārvadājumi ar sliežu ceļu transportu, iekšzemes ūdensceļu transportu un/vai ilgtspējīgi multimodāli pasažieru un kravu pārvadājumi. Atbalstu sniedz pārvadātājiem un/vai pārvadājumu organizētājiem, kuri izvēlas ilgtspējīgus sauszemes transporta risinājumus.
3. Attiecināmās izmaksas ir tā daļa no transporta ārējām izmaksām, kuras sliežu ceļu transporta, iekšzemes ūdensceļu transporta un/vai tuvsatiksmes kuģošanas unimodāla vai multimodāla izmantošana ilgtspējīgu multimodālu pārvadājumu kontekstā ļauj novērst salīdzinājumā ar tādu konkurējošu transporta veidu izmantošanu, kuri rada lielāku piesārņojumu. Novērstās ārējās izmaksas aprēķina saskaņā ar noteikumiem un metodiku, kas izklāstīta Komisijas Rokasgrāmatā par transporta ārējām izmaksām, kā tā grozīta vai aizstāta²⁷. Dalībvalstis ārējo izmaksu metodiku var izmantot, lai aptvertu jebkuras pamatdarbības izmaksas, arī ar infrastruktūras izmantošanu saistītas pamatdarbības izmaksas.
4. Atbalsta intensitāte nepārsniedz [50] % no attiecināmajām izmaksām.
5. Atbalsta intensitāti var palielināt par [5–10] procentpunktiem atbalstam, kuru piešķir kombinētajiem pārvadājumiem, kas definēti Direktīvas 92/106/EEK²⁸ 1. pantā.
6. Attiecībā uz atbalstu kravu pārvadājumiem attālums, ko veic, izmantojot transporta veidu, kuram piešķirts atbalsts, nepārsniedz:
 - (a) multimodālu pārvadājumu gadījumā:
 - (i) 800 kilometrus pārvadājumiem ar sliežu ceļu transportu;
 - (ii) 375 kilometrus pārvadājumiem ar iekšzemes ūdensceļu transportu;
 - (iii) 750 kilometrus tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumiem; un
 - (b) unimodālu pārvadājumu gadījumā:
 - (i) 350 kilometrus pārvadājumiem ar sliežu ceļu transportu (izņemot vagonstūījumu pārvadājumus);
 - (ii) 375 kilometrus pārvadājumiem ar iekšzemes ūdensceļu transportu.
7. Lai nodrošinātu, ka atbalstu piešķir tikai par faktiski sniegtiem ilgtspējīgiem sauszemes pārvadājumu pakalpojumiem, atbalstu piešķir, pamatojoties uz faktiski sniegtā pārvadājumu pakalpojuma vienībām, piemēram, pasažierkilometriem pasažieru pārvadājumu pakalpojumu gadījumā, tonnkilometriem vai transportlīdzekļa

²⁷ Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, *Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Handbook on the external costs of transport*, 2019. gada redakcija, 1.1, Publikāciju birojs, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp. [pēc Direktīvas 92/106/EEK grozījuma (2023/0396 (COD)) pieņemšanas aizstāt ar vārdiem “kuri atbilst Direktīvas 92/106/EEK 1.c panta 2. punktam”]

kilometriem kravu pārvadājumu pakalpojumu gadījumā vai, vispārīgāk, pārvadājumu pakalpojuma ražošanas vienībām, nevis kā fiksētas summas maksājumu.

8. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas uzņēmumiem piešķirtais atbalsts ļauj uzturēt vai palielināt modālo pārvirzi. Šajā nolūkā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas uzņēmumi publisko vismaz šādu informāciju par saņemto atbalstu: piešķirēja iestāde, atbalsta piešķiršanas datums, saņemtās atbalsta summas, periods un darbības, uz kurām atbalsts attiecas.

B apakšiedaļa. Darbības atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei

11. pants

Atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei

1. Atbalsta shēmas jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu un jaunu sliežu ceļu pasažieru pārvadājumu komercsavienojumu izveidei ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalstu sniedz:
 - (a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un/vai pārvadājumu organizētājiem, kas apkopo pieprasījumu un organizē regulārus kravu pārvadājumus starp transporta termināļiem, jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu izveidei; un/vai
 - (b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas organizē regulārus pasažieru pārvadājumus starp transporta termināļiem, kas atrodas vai nu dažādās dalībvalstīs ("pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi"), vai vairāk nekā 400 kilometru attālumā cits no cita ("tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumi").
3. Atbalstu var piešķirt dotāciju veidā, ko regulāri izmaksā par periodiem, kuri nepārsniedz vienu gadu.
4. Attiecināmās izmaksas ir pamatdarbības zaudējumi, kas radušies saistībā ar attiecīgo savienojumu, ne ilgāk kā piecus gadus no dienas, kad saņēmējs sāk ekspluatēt jauno komercsavienojumu. Neskarot iepriekšējo teikumu, pamatdarbības izmaksas, kas saistītas ar jaunā savienojuma izveidi un attiecīgajiem priekšdarbiem, var ņemt vērā un atspoguļot, kvantificējot attiecināmās izmaksas, kuras saistītas ar jaunā komercsavienojuma pirmo darbības gadu.
5. Šajā pantā pamatdarbības zaudējumi ir negatīva starpība starp ieņēmumiem un pamatdarbības izmaksām, kas radušās saistībā ar attiecīgo savienojumu, kā arī to darbu pamatdarbības izmaksām, kuri saistīti ar jaunā komercsavienojuma izveidi un veikti pirms tās. Atbalsta intensitāte nepārsniedz 80 % no attiecināmajām izmaksām pirmajā gadā, 70 % no attiecināmajām izmaksām otrajā gadā, 60 % no attiecināmajām

izmaksām trešajā gadā, 50 % no attiecināmajām izmaksām ceturtajā gadā un 40 % no attiecināmajām izmaksām piektajā gadā.

6. Uz jauno komercsavienojumu attiecinātās izmaksas var aptvert visas tiešās pamatdarbības izmaksas, kas radušās, ekspluatējot jauno komercsavienojumu, un atbilstošu devumu pamatdarbības izmaksās, kas ir kopīgas jaunajam komercsavienojumam un citām darbībām. Ņem vērā arī visus no jaunā komercsavienojuma gūtos ieņēmumus.
7. Ja atbalstu izmaksā avansā, attiecināmās izmaksas aplēš *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm un diskontē atbilstoši to vērtībai piešķiršanas brīdī. Dalībvalstis ievieš uzraudzības un atgūšanas mehānismu, kas nodrošina, ka atbalsts nepārsniedz atļauto atbalsta intensitāti.

2. IEDAĻA. INVESTĪCIJU ATBALSTS

A apakšiedaļa. Investīciju atbalsts unimodāliem un multimodāliem sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta objektiem un privātiem pievedceļiem

12. pants

Atbalsts unimodālu un multimodālu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai

1. Atbalsts sliežu ceļu transporta objektu, iekšzemes ūdensceļu transporta objektu un multimodālu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta objektu būvniecībai, modernizācijai vai atjaunošanai (arī aizstāšanai) ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvots no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalstu piešķir jebkuram uzņēmumam, kas, pamatojoties uz shēmām, būvē, modernizē un/vai atjauno sliežu ceļu transporta objektus, iekšzemes ūdensceļu transporta objektus un multimodālus sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta objektus, izņemot atbalstu multimodālu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu kravas termināļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai, ko var piešķirt arī kā *ad hoc* atbalstu. *Ad hoc* atbalstu var piešķirt tikai tad, ja potenciālais jaudas pieprasījums vismaz vidējā termiņā pārsniedz atbalstītā objekta un citu esošu vai jau ieplānotu objektu pašreizējo kopējo jaudu, ko pamatoti varētu izmantot kā alternatīvu atbalstītajam objektam.
3. Attiecināmās izmaksas ir izmaksas, ko rada investīcijas materiālos aktīvos (pamatlīdzekļos un apgrozāmajos līdzekļos) un nemateriālos aktīvos, kuras tieši saistītas ar attiecīgā objekta būvniecību, modernizāciju vai atjaunošanu. Investīcijas var aptvert virszemes ietaises (piemēram, glabātavas), stacionārās iekārtas (piemēram, noliktavas un preču stacijas) un termināļu mobilās iekārtas (piemēram, konteineru krautņotājus), kas atrodas objektā un ir paredzētas ar transportu saistītu pakalpojumu sniegšanai. Arī priekšizpētes un topoloģiskās izpētes, kā arī plānošanas un uzstādīšanas izmaksas ir attiecināmas.
4. Izmaksas, kuras saistītas ar darbībām, kas ir ar transportu nesaistītas darbības, nav attiecināmas.

5. Atbalsta summa nepārsniedz zemāko no šādām robežvērtībām:
- (a) starpību starp attiecināmajām izmaksām un investīcijas pamatdarbības peļņas summu, kas gūta investīcijas saimnieciskā cikla laikā, un minētās investīcijas diskontēto galīgo vērtību (atlikušo vērtību investīcijas saimnieciskā cikla beigās). Pamatdarbības peļņa ietver arī papildu darbību tiro peļņu, kura gūta no darbībām, kas ir ar transportu nesaistītas darbības un ir saistītas ar attiecīgajā objektā veicamajām transporta darbībām (piemēram, objektā esošo komercietelpu noma). Pamatdarbības peļņu un galīgo vērtību atskaita no attiecināmajām izmaksām *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm vai *ex post*, izmantojot atgūšanas mehānismu;
 - (b) 50 % no attiecināmajām izmaksām.
6. Kā alternatīvu 5. punktā minētās metodes piemērošanai gadījumā, ja atbalsts nepārsniedz 3 miljonus EUR katram projektam, atbalsta maksimālo summu var noteikt līdz 50 % apmērā no attiecināmajām izmaksām.
7. Visiem ieinteresētajiem lietotājiem ir atklāta, pārredzama un nediskriminējoša piekļuve atbalstītajam objektam saskaņā ar nozares tiesību aktiem, tostarp Direktīvu 2012/34/ES.
8. Koncesiju vai cita veida pilnvarojumu trešai personai būvēt, modernizēt, ekspluatēt vai nomāt atbalstīto objektu piešķir konkursa procesā, pārredzami, nediskriminējoši un bez nosacījumiem.
9. Ja atbalstītā transporta objekta īpašnieks, operators un jebkurš plānotais tiešais lietotājs ir viena un tā paša uzņēmuma daļas vai ir saistīti uzņēmumi šīs regulas I pielikuma nozīmē, tiesības ekspluatēt objektu piešķir, pamatojoties uz atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu konkursa procedūru²⁹.

13. pants

Atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai

1. Atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai (arī aizstāšanai) ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvots no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalstu piešķir jebkuram uzņēmumam, kas būvē, modernizē un atjauno privātus pievedceļus.
3. Attiecināmās izmaksas ir izmaksas, ko rada investīcijas materiālos aktīvos (pamatlīdzekļos un apgrozāmajos līdzekļos) un nemateriālos aktīvos, kuras tieši saistītas ar privātā pievedceļa būvniecību, modernizāciju un atjaunošanu. Investīciju izmaksas var ietvert priekšizpēti un topoloģisko izpēti, kā arī plānošanas un uzstādīšanas izmaksas. Attiecināmajās izmaksās neiekļauj iekraušanas/izkraušanas

²⁹ Attiecīgajiem saistītajiem uzņēmumiem ir atļauts piedalīties procedūrā.

platformas un iekārtas, ko izmanto vilcienu iekraušanai/izkraušanai īpašā(-o) lietotāja(-u) atrašanās vietā.

4. Atbalsta summa nepārsniedz zemāko no šādām robežvērtībām:
 - (a) starpību starp attiecināmajām izmaksām un investīcijas pamatdarbības peļņas summu, kas gūta investīcijas saimnieciskā cikla laikā, un minētās investīcijas diskontēto galīgo vērtību (atlikušo vērtību investīcijas saimnieciskā cikla beigās). Pamatdarbības peļņu un galīgo vērtību atskaita no attiecināmajām izmaksām *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm vai *ex post*, izmantojot atgūšanas mehānismu;
 - (b) 50 % no attiecināmajām izmaksām.
5. Kā alternatīvu 4. punktā minētās metodes piemērošanai gadījumā, ja atbalsts nepārsniedz 500 000 EUR katram projektam, atbalsta maksimālo summu var noteikt līdz 50 % apmērā no attiecināmajām izmaksām.

B apakšsiedaļa. Investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma iegādei

14. pants

Atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei

1. Investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Attiecināmās izmaksas ir visas investīciju izmaksas, kas saistītas ar jaunu vai lietotu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādi. Šādas izmaksas konkrēti var ietvert transportlīdzekļa cenu un piegādes izmaksas. Projektēšanas pētījumu, konsultāciju vai inženiertehniskās izmaksas var būt attiecināmas, ja tās ir saistītas ar šajā pantā minētajām investīcijām un ir to daļa.
3. Atbalstu sniedz:
 - (a) jaunienācējiem sliežu ceļu transporta nozarē;
 - (b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu uzņēmumiem vai izpirkumnomas uzņēmumiem sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu nozarēs, ja tie ir kvalificējami kā MVU.
4. Atbalsts izpaužas kā garantija sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļa pircējam. Garantijas var sniegt tieši galasaņēmējiem vai kredītiestādēm un citām finanšu iestādēm kā finanšu starpniekiem (ja saņēmējs var brīvi izvēlēties finanšu starpnieku). Finanšu starpniekam jāspēj pierādīt, ka tas izmanto mehānismu, kurš nodrošina, ka priekšrocības, kas izpaužas kā lielāks finansējuma apjoms, riskantāki portfeli, zemākas nodrošinājuma prasības vai zemākas procentu likmes nekā bez

šādām publiskā sektora garantijām, pēc iespējas lielākā apmērā tiek nodotas galasaņēmējiem.

5. Garantiju sniedz jauniem individuāliem aizdevumiem sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei. Attiecīgā aizdevuma nominālā summa nepārsniedz attiecināmās izmaksas. Garantijas segums nepārsniedz 80 % no attiecīgā aizdevuma. Publiskā sektora garantijas sniedz par maksu vismaz 50 bāzes punktu apmērā, ja piešķirējas dalībvalsts valsts kredītreitings ir līdzvērtīgs AAA-A.
6. Garantijas ilgums nepārsniedz 15 gadus.
7. Atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei var kumulēt ar savstarpējas izmantojamības atbalstu un/vai tehniskās pielāgošanas un modernizācijas atbalstu, ja no 2. punktā minētajām attiecināmajām izmaksām ir izslēgtas savstarpējas izmantojamības neto papildu izmaksas, kas noteiktas 16. panta 6. punktā, un/vai modernizācijai un tehniskajai pielāgošanai veiktu investīciju neto papildu izmaksas, kas noteiktas 17. panta 6. punktā.

15. pants

Atbalsts intermodālu kravas vienību un kuģa celtņu iegādei

1. Investīciju atbalsta shēmas jaunu vai lietotu intermodālu kravas vienību un/vai kuģa celtņu iegādei ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalstu piešķir jebkuram uzņēmumam, kas investē intermodālu kravas vienību un kuģa celtņu iegādē.
3. Attiecināmās izmaksas ir:
 - (a) intermodālām kravas vienībām (*ILU*): izmaksu starpība starp transporta vienībām, kuras izmanto tikai autotransportam, un *ILU*, kuras var pārkraut ilgtspējīgu multimodālu pārvadājumu vajadzībām;
 - (b) kuģa celtņiem: pilna iegādes cena.
4. Attiecināmās izmaksas var ietvert priekšizpēti un plānošanas un uzstādīšanas izmaksas.
5. Atbalsta summa nepārsniedz atbalsta intensitāti 30 % apmērā no attiecināmajām izmaksām situācijā, kas izklāstīta 3. punkta a) apakšpunktā, un 20 % apmērā no attiecināmajām izmaksām situācijā, kas izklāstīta 3. punkta b) apakšpunktā.

C apakšiedaļa. Investīciju atbalsts savstarpējai izmantojamībai un tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai

16. pants

Atbalsts savstarpējai izmantojamībai

1. Investīciju atbalsta shēmas investīcijām materiālos un nemateriālos aktīvos, kas sekmē nepārtrauktas satiksmes plūsmas starp dalībvalstīm vai transporta veidiem, ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalstu piešķir jebkuram uzņēmumam, kas veic investīcijas 3. punktā minēto savstarpējas izmantojamības tehnoloģiju ieviešanā.
3. Attiecināmie investīciju projekti ir šādi:
 - (a) Eiropas vilcienu kustības vadības sistēma (*ETCS*), nākotnes dzelzceļa mobilo sakaru sistēma (*FRMCS*) un vilciena automatizēta vadīšana (*ATO*), kas ir daļa no Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*), kā aprakstīts Savienības sekundārajos tiesību aktos³⁰;
 - (b) digitālā automātiskā sakabe (*DAC*)³¹;
 - (c) ritošā sastāva pielāgošana dažādām elektrosistēmām;
 - (d) ritošā sastāva pielāgošana dažādiem sliežu ceļa platumiem;
 - (e) iekšzemes ūdensceļu kuģu pielāgošana jūras ostu apkalpošanai;
 - (f) iekšzemes ūdensceļu kuģu pielāgošana mainīgiem kuģošanas apstākļiem, arī zemam ūdens līmenim;
 - (g) ritošā sastāva un iekšzemes ūdensceļu kuģu automatizācija;
 - (h) transportlīdzekļu pielāgošana *ILU* pārvadāšanai;
 - (i) galvenās tehnoloģijas, kas vajadzīgas upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) ieviešanai, piemēram, *RIS* platforma, iekšzemes elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēma, paziņojumi kapteiņiem, iekšzemes automātiskās identifikācijas sistēma un starptautiskā elektroniskā ziņošana;
 - (j) kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas un cita kravu pārvadājumu programmatūra, ciktāl tās veicina satiksmes plūsmu nepārtrauktību, jo īpaši intermodālas identifikācijas, izsekošanas un izsekojamības sistēmas un intermodālas datu apmaiņas platformas. Atbalstu nevar saņemt par investīcijām pasažieru pārvadājumu lietojumprogrammās, piemēram, sistēmās, kas sniedz

³⁰ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1695 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, un ar ko atceļ Regulu (ES) 2016/919 (OV L 222, 8.9.2023., 380. lpp.).

³¹ *DAC* ir savstarpējas izmantojamības komponents, kas automātiski savieno un atvieno ritošo sastāvu kravas vilcienā gan fiziski (piemēram, mehānisks savienojums un gaisa vads bremsēšanai), gan digitāli (piemēram, elektroenerģijas un datu savienojums). *DAC* ļauj modernizēt un digitalizēt Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumus. Tā ne tikai palielinās efektivitāti, pateicoties automatizācijas procesiem, bet arī nodrošinās pietiekamu energoapgādi telemātikas lietojumprogrammām, kā arī drošus datu sakarus visā vilcienā. [Ievietot atsauci uz attiecīgajiem ES sekundārajiem tiesību aktiem pēc to pieņemšanas]

pasažieriem informāciju pirms brauciena un tā laikā, pasažieriem paredzētās rezervēšanas un maksājumu sistēmās, bagāžas pārvaldības sistēmās un sistēmās, kas pārvalda savienojumus starp pasažieru vilcieniem un ar citiem pasažieru transporta veidiem.

4. Attiecināmās izmaksas ir visas izmaksas, kas vajadzīgas attiecināmo investīciju īstenošanai. Šādas izmaksas konkrēti var ietvert izmaksas, kas vajadzīgas attiecīgās tehnoloģijas iegādei un uzstādīšanai, projekta vadības izmaksas un piegādes izmaksas. Atbalstu nevar saņemt par uzturēšanas izmaksām. Atbalstu var saņemt par izmaksām, kas saistītas ar pētījumiem, testēšanu un apstiprināšanu, kā arī izmēģinājuma un prototipu iekārtām. Aktīvi, ko finansē ar atbalstu savstarpējai izmantojamībai, var būt jauni vai lietoti. Attiecībā uz investīcijām savstarpējai izmantojamībai, kas saistītas ar *ERTMS*, ir tiesības saņemt atbalstu par izmaksām, kas saistītas ar Eiropas Globālās navigācijas satelītu sistēmas (*EGNSS*) funkciju integrēšanu *ERTMS*. Atbalstu nevar saņemt par izmaksām, kas saistītas ar *GSM-R*.
5. Atbalsta intensitāte nepārsniedz:
 - (a) 80 % no attiecināmajām izmaksām investīciju projektiem, uz kuriem attiecas 3. punkta a) un b) apakšpunkts;
 - (b) 50 % no attiecināmajām izmaksām investīciju projektiem, uz kuriem attiecas 3. punkta c) līdz j) apakšpunkts.
6. Attiecībā uz investīcijām savstarpējai izmantojamībai, kas paredzētas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu vai intermodālas kravas vienības, vai kuģa celtna plānotai iegādei, attiecināmās izmaksas nedrīkst pārsniegt savstarpējas izmantojamības neto papildu izmaksas, ar nosacījumu, ka šādas izmaksas jau nav segtas ar cita veida atbalstu, jo īpaši atbalstu saskaņā ar 14. un 15. pantu. Savstarpējas izmantojamības neto papildu izmaksas aprēķina kā starpību starp kopējām izmaksām, kas rodas, iegādājoties sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekli vai intermodālu kravas vienību, vai kuģa celtni, kura iegāde ir plānota un kam paredzētas šādas investīcijas, no vienas puses, un kopējām izmaksām, kas hipotētiskā scenārijā rodas, iegādājoties tādu pašu vai līdzīgu transportlīdzekli vai intermodālu kravas vienību, vai kuģa celtni bez investīcijām savstarpējai izmantojamībai, no otras puses.
7. Vismaz piecus gadus pēc atbalsta piešķiršanas līgumiskās vienošanās par tādu aktīvu nodošanu vai izmantošanu par samaksu (piemēram, nomu), kas finansēti ar atbalstu savstarpējai izmantojamībai, ietver klauzulu, kurā norādīts, ka investīcijas, kas nodrošina attiecīgā aktīva savstarpēju izmantojamību, finansētas ar valsts atbalstu. Norāda arī attiecīgos pienākumus, kas noteikti 9. punktā, un atbalsta summu.
8. Investīciju īsteno un pabeidz vismaz vienu gadu pirms dienas, kad atbalstītā investīcija kļūst obligāta ES līmenī.
9. Sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekli, kas gūst labumu no atbalstītās investīcijas, paliek dalībvalsts attiecīgajā valsts reģistrā vai attiecīgajā Eiropas reģistrā vismaz piecus gadus pēc investīcijas īstenošanas.

17. pants

Atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai

1. Investīciju atbalsta shēmas investīcijām materiālos un nemateriālos aktīvos, kas veicina sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehnisko pielāgošanu un modernizāciju, ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šā panta un I nodaļas nosacījumi.
2. Atbalstu piešķir jebkuram uzņēmumam, kas veic investīcijas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskajā pielāgošanā un modernizācijā, kā minēts 3. punktā.
3. Attiecināmās investīcijas ir šādas:
 - (a) ritošā sastāva pāraprīkošana un/vai pārjaunošana;
 - (b) iekšzemes ūdensceļu kuģu pāraprīkošana un/vai pārjaunošana, piemēram, hidrodinamikas un efektivitātes uzlabošanai;
 - (c) ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma pāraprīkošana un/vai pārjaunošana;
 - (d) kuģu tehniskā pielāgošana jauniem kravu veidiem;
 - (e) kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas un cita kravu pārvadājumu programmatūra, uz kurām neattiecas 16. pants, piemēram, sistēmas informācijas sniegšanai tikai viena transporta veida vajadzībām vai digitālās rezervēšanas un maksājumu sistēmas, kas neveicina satiksmes plūsmu nepārtrauktību. Atbalstu nevar saņemt par investīcijām pasažieru pārvadājumu lietojumprogrammās, piemēram, sistēmās, kas sniedz pasažieriem informāciju pirms brauciena un tā laikā, pasažieriem paredzētās rezervēšanas un maksājumu sistēmās, bagāžas pārvaldības sistēmās un sistēmās, kas pārvalda savienojumus starp pasažieru vilcieniem un ar citiem pasažieru transporta veidiem;
 - (f) loģistikas sistēmas, piemēram, slodzes optimalizācijas programmatūra;
 - (g) satiksmes prognozēšanas programmatūra (paredzamais izbraukšanas laiks / paredzamais ierašanās laiks) un maršruta optimalizācijas programmatūra.
4. Attiecināmās izmaksas ir visas izmaksas, kas vajadzīgas attiecināmo investīciju īstenošanai. Šādas izmaksas konkrēti var ietvert izmaksas, kas vajadzīgas attiecīgās tehnoloģijas iegādei un uzstādīšanai, ar esošās uzstādītās tehnoloģijas jaunināšanu saistītās izmaksas, projekta vadības izmaksas un piegādes izmaksas. Atbalstu var saņemt par izmaksām, kas saistītas ar pētījumiem, testēšanu un apstiprināšanu, kā arī izmēģinājuma un prototipu iekārtām.
5. Atbalsta intensitāte nepārsniedz 20 % no attiecināmajām izmaksām.

6. Attiecībā uz investīcijām, kas paredzētas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu plānotai iegādei, attiecināmās izmaksas nedrīkst pārsniegt tehniskās pielāgošanas un modernizācijas neto papildu izmaksas, ar nosacījumu, ka šādas izmaksas jau nav segtas ar cita veida atbalstu, jo īpaši atbalstu saskaņā ar 14. un 15. pantu. Tehniskās pielāgošanas un modernizācijas neto papildu izmaksas aprēķina kā starpību starp kopējām izmaksām, kas rodas, iegādājoties sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekli, kura iegāde ir plānota un kam paredzētas šādas investīcijas, no vienas puses, un kopējām izmaksām, kas hipotētiskā scenārijā rodas, iegādājoties tādu pašu vai līdzīgu transportlīdzekli, kam vajadzīga tehniska pielāgošana un modernizācija, no otras puses.
7. Vismaz piecus gadus pēc atbalsta piešķiršanas līgumiskās vienošanās par tādu aktīvu nodošanu vai izmantošanu par samaksu (piemēram, nomu), kas finansēti ar atbalstu transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai ietver klauzulu, kurā norādīts, ka attiecīgā aktīva pielāgošana vai modernizācija finansēta ar valsts atbalstu, un norāda atbalsta summu.
8. Investīciju īsteno un pabeidz vismaz vienu gadu pirms dienas, kad atbalstītā investīcija kļūst obligāta ES līmenī.

III nodaļa. Uzraudzība

18. pants

Grupu atbrīvojuma priekšrocības atsaukšana

Ja dalībvalsts ir piešķirusi atbalstu, kas saskaņā ar šo regulu būtu atbrīvots no paziņošanas prasības, taču nav izpildījusi I–II nodaļas nosacījumus, Komisija pēc tam, kad tā attiecīgajai dalībvalstij ir devusi iespēju izklāstīt savu viedokli, var pieņemt lēmumu, ar ko nosaka, ka par visiem vai dažiem turpmākajiem atbalsta pasākumiem, kurus pieņem attiecīgā dalībvalsts un kuri citādi atbilstu šīs regulas prasībām, ir jāpaziņo Komisijai saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu. Pienākumu paziņot par pasākumiem var ierobežot, attiecinot tikai uz pasākumiem, ar kuriem piešķir noteikta veida atbalstu, pasākumiem par labu noteiktiem saņēmējiem vai noteiktu attiecīgās dalībvalsts iestāžu pieņemtiem atbalsta pasākumiem.

19. pants

Ziņojumu sniegšana

Dalībvalstis Komisijai nosūta:

- (a) izmantojot Komisijas elektroniskās paziņošanas sistēmu, 20 darba dienu laikā no atbalsta pasākuma stāšanās spēkā – kopsavilkuma informāciju šīs regulas III pielikumā noteiktajā standartizētajā formātā par katru atbalsta pasākumu, kuram saskaņā ar šo regulu piešķirts atbrīvojums, kopā ar saiti, kura nodrošina piekļuvi atbalsta pasākuma pilnam tekstam, arī tā grozījumiem;

- (b) elektroniskā veidā – Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004³² minēto gada ziņojumu par šīs regulas piemērošanu katrā pilnā gadā vai katrā gada daļā, kurā piemēro šo regulu, ziņojumā ietverot Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004 norādīto informāciju.

20. pants

Izvērtēšana

1. Atbalsta shēmas, kas minētas 1. panta 2. punkta i) un j) apakšpunktā, izvērtē *ex post*, ja to valsts atbalsta budžets vai ieģrāmatotie izdevumi pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR kopējā darbības periodā. Kopējais darbības periods ir attiecīgās shēmas un jebkuras iepriekšējas shēmas ar līdzīgu mērķi un ģeogrāfisko tvērumu apvienotais darbības periods, sākot no XXX. Ņemot vērā izvērtēšanas mērķus un lai dalībvalstīm neuzliktu nesamērīgu slogu, *ex post* izvērtējumu prasa tikai tām atbalsta shēmām, kuru kopējais darbības periods pārsniedz trīs gadus, sākot no XXX.
2. *Ex post* izvērtējumu drīkst neprasīt attiecībā uz atbalsta shēmām, kas ir tieša pēctece iepriekšējai shēmai ar līdzīgu mērķi un ģeogrāfisko tvērumu, par kuru ir veikta izvērtēšana. Tas ir atkarīgs no tā, vai galīgais izvērtējuma ziņojums ir sagatavots saskaņā ar Komisijas apstiprināto izvērtēšanas plānu un tajā nav nekādu negatīvu secinājumus. Ja shēmas galīgais izvērtējuma ziņojums nav sagatavots saskaņā ar apstiprināto izvērtēšanas plānu, minētās shēmas darbību nekavējoties aptur. Grupas atbrīvojumu nevar izmantot apturētas shēmas pēcteces ar līdzīgu mērķi un ģeogrāfisko tvērumu.
3. Izvērtēšanas mērķis ir pārliecināties, vai ir īstenojušies shēmas saderības pamatā esošie pieņēmumi un nosacījumi, it īpaši atbalsta pasākuma nepieciešamība un rezultativitāte, ņemot vērā tā vispārīgos un konkrētos mērķus. Izvērtēšanā novērtē arī shēmas ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību.
4. Tādu atbalsta shēmu gadījumā, kam saskaņā ar 1. punktu ir vajadzīgs izvērtējums, dalībvalstis izvērtēšanas plāna projektu paziņo šādi:
 - (a) 20 darba dienu laikā no shēmas stāšanās spēkā, ja shēmai paredzētā valsts atbalsta budžets pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR tās kopējā periodā;
 - (b) 30 darba dienu laikā no būtiskām izmaiņām, kuru rezultātā shēmas budžets pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR shēmas kopējā darbības periodā;
 - (c) 30 darba dienu laikā no dienas, kad oficiālos kontos ieģrāmatotie shēmas gada izdevumi pārsniedz 150 miljonus EUR.

³² Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

5. Izvērtēšanas plāna projektam jābūt saskaņā ar Komisijas pieņemto vienoto valsts atbalsta izvērtēšanas metodiku. Dalībvalstis Komisijas apstiprināto izvērtēšanas plānu publicē.
6. *Ex post* izvērtēšanu veic no atbalsta piešķirējas iestādes neatkarīgs eksperts, balstoties uz izvērtēšanas plānu. Par katru izvērtēšanu sagatavo vismaz vienu starpposma un vienu galīgo izvērtējuma ziņojumu. Dalībvalstis abus ziņojumus publicē.
7. Galīgo izvērtējuma ziņojumu Komisijai iesniedz ne vēlāk kā deviņus mēnešus pirms atbrīvotās shēmas termiņa beigām. Minēto termiņu var saīsināt shēmām, kurām izvērtēšanas prasība iestājas pēdējos divos to īstenošanas gados. Katra izvērtējuma precīzu tvērumu un kārtību nosaka lēmumā, ar ko apstiprina izvērtēšanas plānu. Paziņojumā par turpmākiem atbalsta pasākumiem ar līdzīgu mērķi apraksta, kā ir ņemti vērā izvērtēšanas rezultāti.

21. pants

Uzraudzība

1. Lai Komisija varētu uzraudzīt atbalstu, kas saskaņā ar šo regulu atbrīvots no paziņošanas prasības, dalībvalstis uztur detalizētu dokumentāciju ar informāciju un apliecinājumiem dokumentiem, kas nepieciešami, lai noteiktu, ka ir izpildīti visi šīs regulas nosacījumi. Šo dokumentāciju glabā 10 gadus, sākot no dienas, kad ir piešķirts *ad hoc* atbalsts vai kad ir piešķirts pēdējais individuālais atbalsts saskaņā ar shēmu.
2. Attiecībā uz tādām shēmām, saskaņā ar kurām fiskālais atbalsts tiek piešķirts automatiski, piemēram, tādām, kas balstītas uz atbalsta saņēmēju nodokļu deklarācijām, un ja attiecībā uz katru atbalsta saņēmēju netiek veikta *ex ante* pārbaude par to, vai ir izpildīti visi saderības nosacījumi, dalībvalstis vismaz *ex post* un izlases veidā regulāri pārbauda, vai ir izpildīti visi saderības nosacījumi, un izdara nepieciešamos secinājumus. Dalībvalstis uztur detalizētu dokumentāciju par pārbaudēm vismaz 10 gadus no pārbaudē veikšanas dienas.
3. Komisija no katras dalībvalsts var pieprasīt visu informāciju un apliecinājumus dokumentus, ko Komisija uzskata par vajadzīgiem, lai uzraudzītu šīs regulas piemērošanu, arī 1. un 2. punktā minēto informāciju. Attiecīgā dalībvalsts pieprasīto informāciju un apliecinājumus dokumentus Komisijai iesniedz 20 darba dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas dienas vai ilgākā laikposmā saskaņā ar pieprasījumu.

IV nodaļa. Nobeiguma noteikumi

22. pants

Pārejas noteikumi

1. Šo regulu piemēro individuālam atbalstam, kas piešķirts, pirms stājušies spēkā šīs regulas attiecīgie noteikumi, ja atbalsts atbilst visiem šīs regulas nosacījumiem, izņemot 9. pantu.
2. Atbalstu, kas saskaņā ar šo regulu nav atbrīvots no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, Komisija izvērtē saskaņā ar attiecīgo regulējumu, vadlīnijām un paziņojumiem.
3. Šīs regulas spēkā esības periodam beidzoties, visām atbalsta shēmām, kurām ir piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, atbrīvojums paliek spēkā vēl uz sešus mēnešus ilgu pielāgošanās periodu.

23. pants

1. Šī regula stājas spēkā XXX.
2. To piemēro līdz XXX.

Briselē,

Komisijas vārdā –

priekšsēdētāja

Ursula von der Leyen

I PIELIKUMS

MVU definīcija

1. pants

Uzņēmums

Par uzņēmumu uzskata jebkuru saimnieciskās darbības subjektu neatkarīgi no tā juridiskās formas. Tas jo īpaši ietver pašnodarbinātas personas un ģimenes uzņēmumus, kas nodarbojas ar amatniecību vai veic citu darbību, kā arī personālsabiedrības un apvienības, kas regulāri ir iesaistītas saimnieciskajā darbībā.

2. pants

Darbinieku skaits un finansiālās robežvērtības, pēc kurām nosaka uzņēmumu kategorijas

1. Mikrouzņēmumu un mazo un vidējo uzņēmumu ("MVU") kategorijā ietilpst uzņēmumi, kuros ir nodarbināti mazāk nekā 250 darbinieki un kuru gada apgrozījums nepārsniedz 50 miljonus EUR un/vai gada bilances kopsumma nepārsniedz 43 miljonus EUR.
2. Ar MVU kategorijas "mazu uzņēmumu" saprot uzņēmumu, kurā ir nodarbināti mazāk nekā 50 darbinieki un kura gada apgrozījums un/vai gada bilances kopsumma nepārsniedz 10 miljonus EUR.
3. Ar MVU kategorijas "mikrouzņēmumu" saprot uzņēmumu, kurā ir nodarbināti mazāk nekā 10 darbinieki un kura gada apgrozījums un/vai gada bilances kopsumma nepārsniedz 2 miljonus EUR.

3. pants

Uzņēmumu tipi, ko ņem vērā, aprēķinot darbinieku skaitu un finansiālos rādītājus

1. "Autonoms uzņēmums" ir jebkurš uzņēmums, kas nav klasificējams kā partneruzņēmums 2. punkta nozīmē vai kā saistīts uzņēmums 3. punkta nozīmē.
2. "Partneruzņēmumi" ir visi uzņēmumi, kas nav klasificējami kā saistīti uzņēmumi 3. punkta nozīmē un starp kuriem pastāv šādas attiecības: uzņēmums (augšupējs uzņēmums) viens pats vai kopā ar vienu vai vairākiem saistītiem uzņēmumiem 3. punkta nozīmē pārvalda 25 % vai vairāk kapitāla vai balsstiesību citā uzņēmumā (lejupējā uzņēmumā).

Tajā pašā laikā uzņēmumu var klasificēt kā autonomu, tātad kā uzņēmumu, kam nav partneruzņēmumu, pat ja ir sasniegta vai pārsniegta 25 % robežvērtība, ko nodrošina turpmāk norādītie ieguldītāji, ja vien šie ieguldītāji atsevišķi vai kopā 3. punkta nozīmē nav saistīti ar attiecīgo uzņēmumu:

- a) publiskas ieguldījumu sabiedrības, riska kapitāla sabiedrības, privātpersonas vai privātpersonu grupas, kas regulāri veic riska kapitālieguldījumus un iegulda pašu kapitālu uzņēmumos, kurus nekotē biržā (uzņēmējdarbības mecenāti), ja vien minēto uzņēmējdarbības mecenātu kopējie ieguldījumi vienā uzņēmumā nerasniedz 1 250 000 EUR;

- b) akadēmiskās augstskolas vai bezpeļņas zinātniskās pētniecības centri;
- c) institucionālie ieguldītāji, tostarp reģionālās attīstības fondi;
- d) autonomas pašvaldības, kuru gada budžets ir mazāks par 10 miljoniem EUR un iedzīvotāju skaits ir mazāks par 5000.

3. “Saistīti uzņēmumi” ir uzņēmumi, kuru starpā pastāv kādas no šeit norādītajām attiecībām:

- a) uzņēmumam ir akcionāru vai dalībnieku balsstiesību vairākums citā uzņēmumā;
- b) uzņēmumam ir tiesības iecelt vai atlaist pārvaldes, vadības vai uzraudzības struktūras dalībnieku vairākumu citā uzņēmumā;
- c) uzņēmumam ir tiesības īstenot noteicošu ietekmi pār citu uzņēmumu saskaņā ar līgumu, kas noslēgts ar šo uzņēmumu, vai saskaņā ar tā dibināšanas līguma klauzulu vai statūtiem;
- d) uzņēmums, kas ir cita uzņēmuma akcionārs vai dalībnieks, vienpersoniski kontrolē akcionāru vai dalībnieku vairākuma balsstiesības minētajā uzņēmumā saskaņā ar vienošanos, kas panākta ar pārējiem uzņēmuma akcionāriem vai dalībniekiem.

Pieņemts uzskatīt, ka noteicoša ietekme nepastāv, ja 2. punkta otrajā daļā norādītie ieguldītāji tieši vai netieši neiesaistās attiecīgā uzņēmuma pārvaldīšanā, neskarot viņu kā akcionāru tiesības.

Par saistītiem ir uzskatāmi arī uzņēmumi, kuriem kādas no pirmajā daļā aplūkotajām attiecībām pastāv ar vienu vai vairāku citu uzņēmumu vai kāda no 2. punktā minētajiem ieguldītājiem starpniecību.

Uzņēmumi, kuriem kādas no šīm attiecībām pastāv ar fiziskas personas vai kopīgi darbojošos fizisku personu grupas starpniecību, arī ir uzskatāmi par saistītiem uzņēmumiem, ja tie pilnībā vai daļēji darbojas tajā pašā konkrētajā tirgū vai blakusposma tirgos.

Par “blakusposma tirgu” uzskata produkta vai pakalpojuma tirgu, kas atrodas tieši augšup vai lejup no konkrētā tirgus.

4. Izņemot 2. punkta otrajā daļā minētos gadījumus, uzņēmums nav uzskatāms par MVU, ja 25 % vai vairāk tā kapitāla vai balsstiesību kopā vai atsevišķi tieši vai netieši kontrolē vienu vai vairākas publiskas struktūras.

5. Uzņēmums var apliecināt savu statusu kā autonomu uzņēmumu, partneruzņēmumu vai saistīts uzņēmums, norādot arī datus par 2. pantā noteiktajām robežvērtībām. Šādu apliecinājumu var sniegt pat tad, ja kapitāls ir sadalīts tā, ka nav iespējams precīzi noteikt, kā turējumā tas ir, un šajā gadījumā uzņēmums var labticīgi paziņot, ka tas var likumīgi uzskatīt, ka tā 25 % daļa vai lielāka daļa nepieder kādam atsevišķam uzņēmumam vai savstarpēji saistītiem uzņēmumiem. Šādi apliecinājumi neskar pārbaudes un apstākļu noskaidrošanu, kas paredzēta attiecīgo valstu un Savienības noteikumos.

4. pants

Dati, ko izmanto darbinieku skaita un finansiālo rādītāju noteikšanai, un atsaucies periods

1. Dati, ko izmanto, nosakot darbinieku skaitu un finansiālos rādītājus, attiecas uz pēdējo apstiprināto pārskata periodu un ir aprēķināti, ņemot par pamatu gadu. Tie iegūti, izmantojot datus pārskatu slēgšanas dienā. Apgrozījuma summu aprēķina bez pievienotās vērtības nodokļa (PVN) un citiem netiešajiem nodokļiem.

2. Ja, ņemot par pamatu gadu, pārskatu slēgšanas dienā atklājas, ka 2. pantā norādītā darbinieku skaita vai finanšu robežvērtība ir pārsniegta vai nav sasniegta, tas nenozīmē, ka uzņēmums zaudē vai iegūst vidēja uzņēmuma, maza uzņēmuma vai mikrouzņēmuma statusu, ja vien šīs robežvērtības nav pārsniegtas divos pārskata periodos pēc kārtas.

3. Jaunizveidotiem uzņēmumiem, kuru pārskati vēl nav apstiprināti, izmantojamos datus iegūst no labticīgiem aptuveniem aprēķiniem, kas veikti finanšu gada laikā.

5. pants

Darbinieku skaits

1. Darbinieku skaits atbilst gada darba vienībām (GDV), tas ir, to personu skaitam, kas attiecīgajā uzņēmumā vai tā norīkojumā ir strādājušas pilnas slodzes darbu visā attiecīgajā atskaites gadā. To personu darbu, kas nav nostrādājušas pilnu gadu, un to, kas veikušas nepilnas slodzes darbu, neatkarīgi no tā ilguma, kā arī sezonas darbinieku darbu aprēķina GDV daļās. Darbinieku skaitu aprēķina, ņemot vērā:

- a) nodarbinātos;
- b) personas, kas strādā tam pakļautajā uzņēmumā un ir pielīdzināmas nodarbinātajiem saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem;
- c) īpašniekus vadītājus;
- d) partnerus, kas pastāvīgi piedalās uzņēmuma darbā un no uzņēmuma gūst finansiālas priekšrocības.

2. Mācekļi vai arodmācības audzēkņi, kam ir mācekļības vai arodmācību līgums, neietilpst darbinieku skaitā. Maternitātes vai bērna kopšanas atvaļinājuma ilgums netiek ņemts vērā.

6. pants

Uzņēmuma datu noteikšana

1. Datus par autonomu uzņēmumu, tostarp darbinieku skaitu, nosaka, balstoties tikai un vienīgi uz minētā uzņēmuma pārskatiem.

2. Datus par uzņēmumu, tostarp darbinieku skaitu, kam ir partneruzņēmumi vai saistīti uzņēmumi, nosaka, balstoties uz uzņēmuma pārskatiem un citiem datiem vai, ja tādi pastāv, uz konsolidētajiem uzņēmuma pārskatiem vai konsolidētajiem pārskatiem, kuros uzņēmums iekļauts konsolidācijas rezultātā.

Datus, kas minēti pirmajā daļā, papildina ar datiem par attiecīgā uzņēmuma partneruzņēmumiem, kas atrodas tieši augšup vai lejup no tā. Summēšanu veic proporcionāli līdzdalības procentiem kapitālā vai balsstiesībām (ņemot vērā lielāko procentuālo īpatsvaru). Savstarpējas līdzdalības gadījumā ņem vērā lielāko procentuālo īpatsvaru.

Pirmajā un otrajā daļā minētajiem datiem pievieno 100 % datu par katru uzņēmumu, kas ir tieši vai netieši saistīts ar attiecīgo uzņēmumu, ja šie dati jau nav iekļauti konsolidētajos pārskatos.

3. Piemērojot 2. punktu, datus par attiecīgā uzņēmuma partneruzņēmumiem iegūst no pārskatiem un pārējiem datiem, ja iespējams – konsolidētiem. Tiem pievieno 100 % datu par uzņēmumiem, kas saistīti ar šiem partneruzņēmumiem, ja vien to pārskata dati jau nav iekļauti, veicot konsolidāciju.

Piemērojot jau minēto 2. punktu, dati par uzņēmumiem, kas saistīti ar attiecīgo uzņēmumu, ir iegūstami no to pārskatiem un pārējiem datiem, ja iespējams – konsolidētiem. Tos proporcionāli papildina ar datiem par šāda saistītā uzņēmuma iespējamiem partneruzņēmumiem, kas atrodas tieši augšup vai lejup no tā, ja vien tie jau nav iekļauti konsolidētajos pārskatos proporcionāli līdzdalībai, kas atbilst vismaz 2. punkta otrajā daļā norādītajam procentuālajam īpatsvaram.

4. Ja konsolidētajos pārskatos nav uzrādīti dati par konkrēta uzņēmuma darbinieku skaitu, šos skaitļus aprēķina, proporcionāli summējot datus par tā partneruzņēmumiem un papildinot tos ar datiem par uzņēmumiem, ar kuriem attiecīgais uzņēmums ir saistīts.

II pielikums

Pasākumi, uz kuriem attiecas TGAR, un pasākumi, par kuriem jāpaziņo saskaņā ar Sauszemes un multimodālo pārvadājumu vadlīnijām ("SMP vadlīnijas")

Primārais mērķis	TGAR		SMP vadlīnijas	
	Pasākums	Atļautā intensitāte	Pasākums	Atļautā intensitāte
Darbības atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai	Atbalsta shēmas	50 % no attiecināmajām izmaksām [60] % no attiecināmajām izmaksām atbalstam, kas piešķirts kombinētajiem pārvadājumiem	Ad hoc atbalsts Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR Atbalsta shēmas, kurās neizmanto Komisijas rokasgrāmatu	75 % no attiecināmajām izmaksām
Darbības atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei	Atbalsta shēmas Saskaņā ar shēmu piešķirtā individuālā atbalsta summa katram projektam < 15 miljoni EUR	80 % no attiecināmajām izmaksām pirmajā darbības gadā, 70 % – otrajā gadā, 60 % – trešajā gadā, 50 % – ceturtajā gadā un 40 % – piektajā gadā	Ad hoc atbalsts Saskaņā ar shēmu piešķirtā individuālā atbalsta summa katram projektam ≥ 15 miljoni EUR	80 % no attiecināmajām izmaksām pirmajā darbības gadā, 70 % – otrajā gadā, 60 % – trešajā gadā, 50 % – ceturtajā gadā un 40 % – piektajā gadā
Investīciju atbalsts unimodālu vai multimodālu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai	Atbalsta shēmas Saskaņā ar shēmu piešķirtā individuālā atbalsta summa katram projektam < 20 miljoni EUR Ad hoc atbalsts ilgtspējīgiem multimodāliem kravas termināļiem < 10 miljoni EUR	50 % no attiecināmajām izmaksām, ja atbalsts < 3 miljoni EUR katram projektam 50 % no attiecināmajām izmaksām, nepārsniedzot starpību starp attiecināmajām izmaksām un pamatdarbības peļņu no investīcijas tās cikla laikā un galīgo vērtību, ja atbalsts ≥ 3	Ad hoc atbalsts Ad hoc atbalsts ilgtspējīgiem multimodāliem kravas termināļiem ≥ 10 miljoni EUR Saskaņā ar shēmu piešķirtā individuālā atbalsta summa katram projektam ≥ 20 miljoni EUR Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR	Finansējuma deficīts ierobežots līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām Robežvērtības nav, ja ad hoc atbalsts piešķirts iepirkuma konkursa procesā

		miljoni EUR katram projektam		
Investīciju atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai	Atbalsta shēmas Saskaņā ar shēmu piešķirtā individuālā atbalsta summa katram projektam < 2 miljoni EUR	50 % no attiecināmajām izmaksām, ja atbalsts < 500 000 EUR katram projektam 50 % no attiecināmajām izmaksām, nepārsniedzot starpību starp attiecināmajām izmaksām un pamatdarbības peļņu no investīcijas tās cikla laikā un galīgo vērtību, ja atbalsts ≥ 500 000 EUR katram projektam	Ad hoc atbalsts Saskaņā ar shēmu piešķirtā individuālā atbalsta summa katram projektam ≥ 2 miljoni EUR Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR	Finansējuma deficīts ierobežots līdz 100 % no attiecināmajā m izmaksām
Investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei	Atbalsta shēmas	Attiecīgā aizdevuma nominālā summa ≤ attiecināmās izmaksas. Garantijas segums ≤ 80 % no attiecīgā aizdevuma	Ad hoc atbalsts Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR	Attiecīgā aizdevuma nominālā summa ≤ attiecināmās izmaksas. Garantijas segums ≤ 90 % no attiecīgā aizdevuma
Investīciju atbalsts ILU un kuģa celtni iegādei	Atbalsta shēmas	30 % no attiecināmajām izmaksām (ILU) 20 % no attiecināmajām izmaksām (kuģa celtniem)	N/P	
Investīciju atbalsts savstarpējai izmantojamībai	Atbalsta shēmas	50 % no attiecināmajām izmaksām 80 % no attiecināmajām	Ad hoc atbalsts Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta	50 % no attiecināmajām izmaksām 80 % no attiecināmajām

		<i>izmaksām (ERTMS un DAC)</i>	saskaņā ar TGAR, vai investīcijām, kas nav iekļautas sarakstā, uz kuru attiecas TGAR	<i>izmaksām (ERTMS un DAC)</i> <i>Finansējuma deficīts ierobežots līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām</i>
Investīciju atbalsts transportlīdzekļu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai	Atbalsta shēmas	<i>20 % no attiecināmajām izmaksām</i>	<i>Ad hoc</i> atbalsts Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR, vai investīcijām, kas nav iekļautas sarakstā, uz kuru attiecas TGAR	<i>20 % no attiecināmajām izmaksām</i> <i>Finansējuma deficīts ierobežots līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām</i>

III pielikums

INFORMĀCIJA PAR VALSTS ATBALSTU, KAM PIEŠĶIRTS ATBRĪVOJUMS SASKAŅĀ AR ŠĪS REGULAS NOSACĪJUMIEM

I daļa. Informācija, kuru, kā noteikts 19. pantā, sniedz, izmantojot Komisijas izveidoto elektroniskās paziņošanas sistēmu

Atbalsta atsaucē numurs	<i>(aizpilda Komisija)</i>	
Dalībvalsts		
Dalībvalsts atsaucē numurs		
Reģions	Reģiona(-u) nosaukums (NUTS ⁽¹⁾)	Reģionālā atbalsta statuss ⁽²⁾
Piešķirēja iestāde	Nosaukums	
	Pasta adrese	
	Tīmekļa vietne	
Atbalsta pasākuma nosaukums		
Valsts līmeņa juridiskais pamats (atsauce uz attiecīgo valsts oficiālo publikāciju)		
Tīmekļa saite uz atbalsta pasākuma pilnu tekstu		
Pasākuma veids	<input type="checkbox"/> Shēma	Saņēmēja nosaukums un grupa ⁽³⁾, kurai tas pieder
	<input type="checkbox"/> <i>Ad hoc atbalsts</i>	
Spēkā esošas atbalsta shēmas vai <i>ad hoc</i> atbalsta grozījums		Komisijas piešķirtais atbalsta atsaucē numurs
	<input type="checkbox"/> Pagarinājums	
	<input type="checkbox"/> Izmaiņas	
Ilgums ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Shēma	dd/mm/gggg līdz dd/mm/gggg
Piešķiršanas datums ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> <i>Ad hoc atbalsts</i>	dd/mm/gggg
Attiecīgā(-ās) tautsaimniecības nozare(-es)	<input type="checkbox"/> Atbalstu ir tiesīgas saņemt visas tautsaimniecības nozares	
	<input type="checkbox"/> Attiecas tikai uz atsevišķām nozarēm. Lūdzam norādīt NACE grupas līmenī ⁽⁶⁾	

Saņēmēja veids	<input type="checkbox"/> MVU		
	<input type="checkbox"/> Lielie uzņēmumi		
Budžets	Kopējais saskaņā ar shēmu ietilpšotais gada budžets ⁽⁷⁾	Valsts valūta (pilnas summas)	
	Uzņēmumam piešķirtā <i>ad hoc</i> atbalsta kopsumma ⁽⁸⁾	Valsts valūta (pilnas summas)	
	<input type="checkbox"/> Garantijām ⁽⁹⁾	Valsts valūta (pilnas summas)	
Atbalsta instruments	<input type="checkbox"/> Dotācija / procentu likmju subsīdija		
	<input type="checkbox"/> Aizdevums / atmaksājams avanss		
	<input type="checkbox"/> Garantija (attiecinīgā gadījumā ar atsauci uz Komisijas lēmumu ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Nodokļu atvieglojums vai atbrīvojums no nodokļiem		
	<input type="checkbox"/> Riska finansējuma nodrošinājums		
	<input type="checkbox"/> Cits (lūgums precizēt) Norādīt, kurā no šīm kategorijām tas vislabāk iedrošinās iedarbības/funkcijas ziņā: <input type="checkbox"/> Dotācija <input type="checkbox"/> Aizdevums <input type="checkbox"/> Garantija <input type="checkbox"/> Nodokļu atvieglojums <input type="checkbox"/> Riska finansējuma nodrošinājums		
<input type="checkbox"/> Ja piešķirts ES fonda(-u) līdzfinansējums	ES fonda(-u) nosaukums:	Finansējuma summa (par katru ES fondu)	Valsts valūta (pilnas summas)

⁽¹⁾ NUTS – Statistiski teritoriālo vienību nomenklatūra. Parasti reģionu norāda 2. līmenī.
⁽²⁾ LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunkts ("A" statuss), LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts ("C" statuss), neatbalstāmi apgabali, proti, apgabali, kas nav tiesīgi saņemt reģionālo atbalstu ("N" statuss).
⁽³⁾ Uzņēmums Līguma konkurences noteikumu un šīs regulas nolūkos ir ikviens subjekts, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa un finansēšanas veida. Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi, ka subjekti, kurus (juridiski vai faktiski) kontrolē viens un tas pats subjekts, būtu uzskatāmi par vienu uzņēmumu.
⁽⁴⁾ Periods, kura laikā piešķirēja iestāde apņemas piešķirt atbalstu.
⁽⁵⁾ Nosaka saskaņā ar regulas 2. panta 27. punktu.
⁽⁶⁾ NACE 2. red. – Saimniecisko darbību statistiskā klasifikācija Eiropas Kopienā. Parasti nozari norāda grupas līmenī.
⁽⁷⁾ Atbalsta shēmas gadījumā: norādīt shēmā ietilpšotā kopējā budžeta summu gadā vai nodokļu zaudējumu novērtējumu gadā visiem atbalsta instrumentiem, ko aptver šī shēma.
⁽⁸⁾ *Ad hoc* atbalsta gadījumā: norādīt kopējo atbalsta summu / nodokļu zaudējumu.
⁽⁹⁾ Attiecībā uz garantijām norādīt (maksimālo) garantēto aizdevumu summu.
⁽¹⁰⁾ Attiecīgos gadījumos atsaucē uz Komisijas lēmumu, ar kuru apstiprina dotācijas bruto ekvivalenta aprēķināšanas metodi saskaņā ar regulas 5. panta 2. punkta c) apakšpunktu.

II daļa. Informācija, kuru, kā noteikts 19. pantā, sniedz, izmantojot Komisijas izveidoto elektroniskās paziņošanas sistēmu

Norāda TGAR noteikumu, saskaņā ar kuru tiek īstenots atbalsta pasākums.

Primārais mērķis	Atbalsta maksimālā intensitāte procentos no attiecināmajām izmaksām	Kopējais budžets
Darbības atbalsta shēma ārējo izmaksu samazināšanai (10. pants)	... %	... valsts valūta (katrai shēmai gadā)
Darbības atbalsta shēma jaunu komercsavienojumu izveidei (11. pants)	... %	... valsts valūta
Investīciju atbalsta shēma objektiem (12. pants)	... %	... valsts valūta
<i>Ad hoc</i> investīciju atbalsts ilgtspējīgiem multimodāliem kravas termināļiem (12. pants)	... %	... valsts valūta (katram projektam)
Investīciju atbalsta shēma privātiem pievedceļiem (13. pants)	... %	... valsts valūta
Investīciju atbalsta shēma sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei (14. pants)	... %	... valsts valūta
Investīciju atbalsta shēma <i>ILU</i> un kuģa celtņu iegādei (15. pants)	... %	... valsts valūta
Investīciju atbalsta shēma savstarpējai izmantojamībai (16. pants)	... %	... valsts valūta
Investīciju atbalsta shēma tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai (17. pants)	... %	... valsts valūta

IV pielikums

Noteikumi par informācijas publicēšanu, kā noteikts 9. pantā

Dalībvalstis savas visaptverošās valsts atbalsta tīmekļvietnes, kurās publicējama 7. pantā norādītā informācija, iekārto tādā veidā, lai informācijai varētu viegli piekļūt. Informāciju publicē izklājlapas datu formātā, kas dod iespēju datus meklēt, izgūt un viegli publicēt internetā, piemēram, CSV vai XML formātā. Piekļuvi tīmekļvietnei sniedz visām ieinteresētajām personām bez ierobežojumiem. Lai piekļūtu tīmekļvietnei, nav nepieciešama lietotāja iepriekšēja reģistrācija.

Kā noteikts 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā, par individuālu atbalsta piešķiršanu publicē šādu informāciju:

- a) atbalsta saņēmēja nosaukums;
- b) atbalsta saņēmēja identifikators;
- c) uzņēmuma veids (MVU/liels uzņēmums) piešķiršanas brīdī;
- d) atbalsta saņēmēja atrašanās vietas reģions *NUTS II* līmenī³³;
- e) darbības nozare *NACE* grupas līmenī³⁴;
- f) atbalsta elements, kas izteikts kā pilna summa valsts valūtā³⁵;
- g) atbalsta instruments³⁶ (dotācija/procentu likmju subsīdija, aizdevums/atmaksājams avanss/atmaksājama dotācija, garantija, nodokļu atvieglojums vai atbrīvojums no nodokļiem, riska finansējums, cits (precizēt));
- h) piešķiršanas datums;
- i) atbalsta mērķis;
- j) piešķirēja iestāde;
- k) atbalsta pasākuma atsauce³⁷.

³³ *NUTS* – kopēja statistiski teritoriālo vienību klasifikācija. Parasti reģionu norāda 2. līmenī.

³⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1893/2006 (2006. gada 20. decembris), ar ko izveido *NACE* 2. red. saimniecisko darbību statistisko klasifikāciju, kā arī groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3037/90 un dažas EK regulas par īpašām statistikas jomām (OV L 393, 30.12.2006., 1. lpp.).

³⁵ Darbības atbalstam norāda atbalsta gada summu par katru atbalsta saņēmēju. Investīciju atbalstam norāda investīcijas summu. Pasākumiem saskaņā ar 12. pantu norāda dotācijas bruto ekvivalentu.

³⁶ Ja atbalstu piešķir, izmantojot vairākus atbalsta instrumentus, atbalsta summu norāda par katru instrumentu.

³⁷ Ko Komisija piešķirusi elektroniskajā procedūrā, kas minēta šīs regulas 11. pantā.