2026/562

30.3.2026.

KOMISIJAS REGULA (ES) 2026/562

(2026. gada 16. marts),

ar ko noteiktas atbalsta kategorijas sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarē atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 93., 107. un 108. pantu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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 nozarē ([1]) un jo īpaši tās 1. pantu,

publicējusi šīs regulas projektu saskaņā ar Regulas (ES) 2022/2586 4. pantu,

apspriedusies ar Valsts atbalsta padomdevēju komiteju,

tā kā:

(1) Valsts finansējums, kas atbilst Līguma par Eiropas Savienības darbību ("Līgums") 107. panta 1. punkta kritērijiem, ir valsts atbalsts, un par to saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu ir jāpaziņo Komisijai. 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 var pieņemt regulas saistībā ar minētajām valsts atbalsta kategorijām.

(2) Ar Regulu (ES) 2022/2586 Komisija tiek pilnvarota atzīt, ka atbalsts transporta koordinācijai, kā minēts Līguma 93. pantā, noteiktos apstākļos no paziņošanas prasības var tikt atbrīvots.

(3) Atbalstu sauszemes pārvadājumiem uzskata par saderīgu ar Līgumu, ja tas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām vai ja tas ir "atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem" saskaņā ar Līguma 93. pantu.

(4) Lai sasniegtu Savienības klimatneitralitātes mērķi, kas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119 ([2]), Savienībā ir fundamentālā veidā jāveic transporta zaļā un digitālā pārkārtošana. Saistībā ar Komisijas 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju ([3]) Savienība aicināja dalībvalstis veikt pasākumus, lai padarītu visus transporta veidus ilgtspējīgākus un veicinātu pāreju uz tiem.

(5) Līguma 11. pantā ir uzsvērta Savienības apņemšanās gādāt par vides aizsardzību un ilgtspēju un šādā nolūkā, nosakot un īstenojot Savienības politiku un darbības, tajās paredzēt vides aizsardzības prasības.

([1]) OV L 338, 30.12.2022., 35. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) 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).

(6) Balstoties uz Komisijas pieredzi Līguma 93. panta piemērošanā, tiek uzskatīts, ka dažas valsts atbalsta kategorijas, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nerada būtiskus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus starp dalībvalstīm, ja tās atbilst konkrētiem un skaidriem saderības kritērijiem, kas noteikti, pamatojoties uz plašo lēmumu pieņemšanas praksi.

(7) Šo regulu piemēro darbības un investīciju valsts atbalsta pasākumiem, ko piešķir ilgtspējīgu sauszemes 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, joprojām piemēro Līguma 108. panta 3. punktā noteikto paziņošanas prasību. Šī regula neskar dalībvalstu iespēju paziņot par atbalstu, kura mērķi atbilst šajā regulā aptvertajiem mērķiem.

(10) Šī regula būtu jāpiemēro tikai atbalstam, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām. Turpretī atbalsts dažu tādu saistību izpildei, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem sauszemes pārvadājumu nozarēs, arī turpmāk būtu jāreglamentē ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ([4]) vai, ja tas neatbilst minētajā regulā paredzētajiem nosacījumiem, par to būtu jāpaziņo Komisijai. Uzņēmumiem, kuri sniedz pārvadājumu pakalpojumus un kuriem ir uzticēts sabiedrisko pakalpojumu līgums, vajadzētu būt iespējai saņemt atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar šo regulu, jo īpaši ar nosacījumu, ka tiek ievēroti šīs regulas 8. pantā izklāstītie noteikumi un ir novērsta pārmērīga kompensācija.

(11) Ar šo regulu būtu jāpanāk lielāka vienkāršošana atbilstoši Komisijas mērķiem ([5]) un būtu jāpalielina pārredzamība, kā arī jānodrošina efektīva izvērtēšana un pārbaudes attiecībā uz valsts atbalsta noteikumu ievērošanu valstu un Savienības līmenī, vienlaikus saglabājot Komisijas un dalībvalstu institucionālās pilnvaras. Tas atbilst Komisijas paziņojumam par ES valsts atbalsta modernizāciju ([6]) un Komisijas 2020. gadā veiktās atbilstības pārbaudes ([7]) rezultātiem, uzsverot nepieciešamību samazināt administratīvo slogu un nodrošināt publisko izdevumu efektivitāti.

(12) Šīs regulas piemērošanas vispārīgie nosacījumi ir definēti, 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 un ir pakļauts kontroles mehānismam un regulārai izvērtēšanai, un v) neietekmē konkurenci un tirdzniecību tādā mērā, ka tiek apdraudētas Savienības vispārējās intereses.

(13) Lai nodrošinātu, ka atbalsts ir nepieciešams un rada stimulu turpmāk izstrādāt darbības vai projektus, šo regulu nevajadzētu piemērot tādu darbību vai projektu atbalstam, ko labuma guvējs veiktu jebkurā gadījumā, pat bez atbalsta. Atbalsts saskaņā ar šo regulu būtu jāatbrīvo no paziņošanas tikai tad, ja atbalstāmā projekta vai darbības īstenošana tiek sākta pēc tam, kad labuma guvējs ir iesniedzis rakstisku pieteikumu atbalsta saņemšanai. Zemes pirkšanu un tādus sagatavošanas darbus kā atļauju iegūšana un priekšizpētes veikšana par atbalstāmā projekta darbu sākumu neuzskata.

([4]) 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/oj).

([5]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Vienkāršāka un ātrāka Eiropa: paziņojums par īstenošanu un vienkāršošanu" (COM(2025) 47 final).

([6]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "ES valsts atbalsta modernizācija (VAM)" (COM(2012) 209 final).

([7]) Komisijas 2020. gada 30. oktobra dienestu darba dokuments "Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance" (SWD(2020) 257 final).

(14) Attiecībā uz šajā regulā paredzēto *ad hoc* investīciju atbalstu, kuru piešķir labuma guvējam, kas ir liels uzņēmums, dalībvalstij būtu jānodrošina, ka papildus to stimulējošās ietekmes nosacījumu izpildei, kuri attiecas uz labuma guvējiem, kas ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU), labuma guvējs, to pierādot ar iekšējiem dokumentiem, ir analizējis atbalstāmo investīciju dzīvotspēju ar atbalstu un bez tā. Šādos gadījumos dalībvalstij būtu jāpārbauda, vai šādi dokumenti apstiprina, ka atbalsts būtiski palielinās ar to atbalstīto investīciju tvērumu vai kopējo summu, ko labuma guvējs iztērējis šādām investīcijām, vai ka būtiski palielināsies minēto investīciju pabeigšanas ātrums.

(15) Automātiskām atbalsta shēmām nodokļu atvieglojumu veidā 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 šo nosacījumu nevajadzētu piemērot pēctecīgu atbalsta shēmu gadījumā, ja uz konkrēto darbību jau agrāk ir attiekušās iepriekšējas shēmas nodokļu atvieglojumu veidā. Novērtējot šādu pēctecīgu atbalsta shēmu stimulējošo ietekmi, būtu jāuzskata, ka izšķirošais moments bija tad, kad nodokļu pasākums pirmoreiz tika noteikts sākotnējā shēmā.

(16) 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 ilgtspējīgu pārvadājumu pakalpojumiem un modālā pārvirze. Publicitātes mērķis ir palielināt informētību par pasākumiem, kas pieejami, lai mazinātu konkurētspējas atšķirības starp ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu veidiem un pārvadājumiem tikai pa autoceļiem vai citiem konkurējošiem mazāk ilgtspējīgiem pārvadājumu veidiem. Tādējādi tiek uzskatīts, ka publicitāte nodrošina, ka atbalsts tiek atspoguļots cenā, kas lietotājiem ir jāmaksā.

(17) 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 dažiem atbalsta instrumentiem, piemēram, aizdevumiem, garantijām, nodokļu pasākumiem un jo īpaši atmaksājamiem avansiem, šajā regulā būtu jādefinē nosacījumi, saskaņā ar kuriem minētos atbalsta instrumentus var uzskatīt par pārredzamiem. Būtu jāuzskata, ka atbalsts garantiju veidā ir pārredzams, ja dotācijas bruto ekvivalents ir aprēķināts, pamatojoties uz drošības zonas prēmijām, kas noteiktas attiecīgā veida uzņēmumam. Būtu jāuzskata, ka tas ir pārredzams arī tad, ja metodika, kas izmantota, lai aprēķinātu valsts garantijas atbalsta intensitāti, pirms pasākuma īstenošanas ir paziņota Komisijai un ja Komisija to ir apstiprinājusi saskaņā ar Komisijas paziņojumu par Līguma 107. un 108. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ([8]). Šīs regulas piemērošanas vajadzībām atbalsts, kam vajadzīgs sarežģīts ekonomiskais novērtējums, lai *ex ante* precīzi aprēķinātu atbalsta dotācijas bruto ekvivalentu (piemēram, atbalsts, kas izpaužas kā pašu kapitāla ieguldījumi un kvazikapitāla ieguldījumi), nebūtu jāuzskata par pārredzamu atbalstu, ja vien šādu ieguldījumu nominālās summas nav uzskatāmas par šāda atbalsta dotācijas bruto ekvivalentu.

(18) Lai nodrošinātu, ka atbalsts ir samērīgs un nepārsniedz nepieciešamo summu, būtu jānosaka atbalsta maksimālās summas atbalsta intensitātes izteiksmē attiecībā pret attiecināmo izmaksu kopumu. Balstoties uz Komisijas pieredzi, atbalsta intensitāte būtu jānosaka tādā apmērā, kas minimalizē atbalstītās darbības radītos konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, vienlaikus pienācīgi novēršot tirgus nepilnības vai citus šķēršļus transporta koordinācijai.

(19) Aprēķinot atbalsta intensitāti, būtu jāiekļauj vienīgi attiecināmās izmaksas. Attiecināmo izmaksu identificēšana būtu jāpamato ar skaidriem, konkrētiem un aktuāliem dokumentāriem pierādījumiem. Atbalsts, kas pārsniedz attiecīgo atbalsta intensitāti, nebūtu jāatbrīvo no paziņošanas prasībām. Pirms jebkādu nodokļu vai citu maksu atskaitīšanas būtu jāņem vērā visas aprēķinā izmantotās summas. Atbalsts, kas izmaksājams vairākās daļās, būtu jādiskontē atbilstoši tā vērtībai piešķiršanas dienā. Arī attiecināmās izmaksas būtu jādiskontē atbilstoši to vērtībai minētajā dienā.

([8]) OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.

(20) Komisijai būtu jānodrošina, ka atļautais atbalsts neietekmē konkurenci un tirdzniecību tādā mērā, ka tiek apdraudētas Savienības 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.

(21) Atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas. Šāds atbalsts būtu jānovērtē, pamatojoties uz Pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([9]).

(22) Šajā regulā tiek konsolidēta plašā pieredze, kuru Komisija guvusi, novērtējot darbības atbalstu, kura mērķis ir samazināt transporta ārējās izmaksas. Šāds atbalsts būtu jāizsaka skaitliski, pamatojoties uz ārējām izmaksām, kuras var novērst, pieņemot ilgtspējīgāku pārvadājumu risinājumu, nevis konkurējošu, komerciāli dzīvotspējīgu pārvadājumu veidu, piemēram, pārvadājumus tikai pa autoceļiem. Atbalsts var izpausties kā tās maksas samazinājums, ko pārvadātāji maksā par infrastruktūras izmantošanu. Šai regulai būtu jāattiecas uz darbības atbalstu transporta ārējo izmaksu samazināšanai tikai tad, ja konkurences un tirdzniecības izkropļojumi ir ierobežoti, ņemot vērā skaidri definētus nosacījumus. Tas attiecas uz gadījumiem, kad novērstās ārējās izmaksas aprēķina saskaņā ar noteikumiem un metodiku, kas izklāstīta Komisijas Rokasgrāmatā par transporta ārējām izmaksām ([10]), kad atbalsta intensitāte nepārsniedz noteiktas robežvērtības un kad atbalsts tiek piešķirts tikai par faktiski sniegtiem ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu pakalpojumiem. Tas nodrošina, ka atbalsts attiecas tikai uz kompensāciju par ārējām izmaksām, kas saistītas ar ilgtspējīgāka pārvadājumu veida izmantošanu.

(23) Turklāt šai regulai uz darbības atbalstu pārvadātājiem vai pārvadājumu organizētājiem, kad tie uzsāk jaunus sliežu ceļu kravu vai iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumus, būtu jāattiecas tikai tad, ja konkurences un tirdzniecības izkropļojumi ir ierobežoti, ņemot vērā skaidri definētus nosacījumus. Tā tas ir gadījumā, kad atbalsta summu aprēķina, ņemot vērā pamatdarbības zaudējumus, kas labuma guvējam radušies jaunā kravu pārvadājumu komercsavienojuma pirmajos piecos ekspluatācijas gados, un kad atbalsta intensitāte nepārsniedz noteiktu robežvērtību.

(24) Investīcijas dzelzceļa apkalpes vietās, iekšzemes ūdensceļu objektos, sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektos un privātos pievedceļos visā Savienībā ir būtiskas, lai nodrošinātu savienojamību, ilgtspējīgu ekonomikas funkcionēšanu un kohēziju starp dalībvalstīm. Šādas investīcijas atbalsta prioritātes, kas noteiktas Komisijas 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ([11]), kurā par prioritāti noteikta multimodālo pārvadājumu objektu attīstība. Ar šo regulu būtu jāaptver investīciju atbalsts dzelzceļa apkalpes vietu, iekšzemes ūdensceļu objektu, sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektu un privāto pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai. Šī regula nebūtu jāpiemēro atbalstam ostas infrastruktūrai (piestātnēm, moliem utt.) un atbalstam ostas piekļuves infrastruktūrai, kas ir tiesīga pretendēt uz atbalstu saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 651/2014 ([12]). Tomēr šī regula būtu jāpiemēro atbalstam ostas būvēm un aprīkojumam (virszemes konstrukcijām, piemēram, glabātavām, apkalpes vietām, piemēram, noliktavām, kā arī aprīkojumam, ko izmanto objektu ekspluatācijai), ja attiecīgās būves un aprīkojums atrodas iekšzemes ūdensceļu objektā vai multimodālo pārvadājumu objektā ar sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumu. Attiecībā uz šāda veida atbalstu būtu jāsamazina administratīvais slogs, ko rada paziņošana par vienkāršiem valsts atbalsta pasākumiem, un tas arī dod Komisijai iespēju koncentrēties uz potenciāli kropļojošākajiem gadījumiem. Nosacījumiem, ar kādiem no paziņošanas prasības atbrīvo investīciju atbalstu dzelzceļa apkalpes vietām, iekšzemes ūdensceļu objektiem, sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektiem un privātiem pievedceļiem, būtu jāierobežo konkurences un tirdzniecības izkropļojumi, kas apdraudētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū. Tirdzniecības un konkurences izkropļojumi jo īpaši tiek ierobežoti tad, ja ir nodrošināts atbalsta samērīgums.

([9]) OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

([10]) Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, *Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K.* u. c., *Handbook on the external costs of transport*. Red. 2019–1.1, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) 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).

([12]) 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/oj).

(25) Investīciju atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei un dažu tādu kategoriju aprīkojuma iegādei, kas ir būtisks ilgtspējīgiem multimodālajiem pārvadājumiem (t. i., intermodālās kravas vienības un kuģa celtņi), ar šo regulu būtu jāaptver tikai tad, ja konkurences un tirdzniecības izkropļojumi ir ierobežoti. Attiecībā uz noteiktu veidu aprīkojuma iegādi ilgtspējīgiem multimodālajiem pārvadājumiem tas attiecas uz atbalsta shēmām, kas aptver kuģa celtņus un daļu no intermodālo kravas vienību izmaksām, ja atbalsta intensitāte nepārsniedz skaidri definētas robežvērtības. Attiecībā uz sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu transportlīdzekļu iegādi tā tas ir gadījumā, kad atbalsts izpaužas kā garantija transportlīdzekļa pircējam, ņemot vērā skaidri definētus nosacījumus. Dzelzceļa nozarē MVU un jaunienācējiem ir grūti atjaunot vai palielināt savu ritekļu parku, jo ritošā sastāva iegāde prasa lielas investīciju izmaksas un to piekļuve finansējumam ir apgrūtināta. Mazi vidējas kapitalizācijas uzņēmumi (MVKU) saskaras ar līdzīgām problēmām. Iekšzemes ūdensceļu nozarē lielākā daļa operatoru ir MVU vai, labākajā gadījumā, MVKU. Tāpēc tiem ir grūti atjaunot vai palielināt savu floti, jo ir apgrūtināta to piekļuve tirgus finansējumam. Tāpēc investīciju atbalsts garantiju veidā jaunienācējiem dzelzceļa nozarē, MVU un MVKU sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu nozarē veicina ilgtspējīgus pārvadājumus, neradot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus.

(26) Saskaņā ar Savienības transporta un digitālo politiku ir vajadzīgi turpmāki centieni, lai nodrošinātu komunikāciju starp dažādām transporta informācijas sistēmām, kā arī transporta tīklu koordināciju un pārrobežu konkurenci un lai uzlabotu transporta drošumu Savienībā. Tas ir nepieciešams, ņemot vērā transporta tīklu atšķirīgos standartus, tehniskās saskaņošanas trūkumu, nesaderīgos datu vākšanas rīkus un sistēmas, kā arī bažas par datu kopīgošanu un datu suverenitāti. Turklāt pieredze, kas gūta, novērtējot savstarpējas izmantojamības atbalsta pasākumus, par kuriem tika paziņots saskaņā ar 2008. gada Vadlīnijām valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem ([13]), liecina, ka pastāv akūtas tirgus nepilnības koordinācijas nepilnību un "iniciatora neizdevīgā stāvokļa" dēļ, ja ieguvumi, kas saistīti ar konkrētas tehnoloģijas vai standarta ieviešanu, pārsniedz pārvadātāju komerciālās intereses.

(27) Tā tas ir, piemēram, tādu vilcienu kustības un satiksmes vadības sistēmu gadījumā kā Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*). *ERTMS* ir vienota Eiropas signalizācijas un ātruma kontroles sistēma, kas nodrošina valstu dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību, samazinot signalizācijas sistēmu iegādes un uzturēšanas izmaksas un palielinot vilcienu ātrumu, infrastruktūras jaudu un dzelzceļa transporta drošuma līmeni. *ERTMS* sastāv no Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*), t. i., kabīnes signalizācijas sistēmas, kas ietver vilciena automātisko aizsardzību, kā arī no dzelzceļa mobilajiem radiosakariem (*RMR*) un vilciena automatizētas vadīšanas (*ATO*) sistēmas. *RMR* sistēma, ko pašlaik izmanto dzelzceļa ekspluatācijai, proti, globālā mobilo sakaru sistēma dzelzceļam (*GSM-R*), ir balstīta uz specifikācijām, kas pabeigtas pirms 20 gadiem. Tehnoloģiskās novecošanās dēļ ir maz ticams, ka pēc 2031. gada tiks nodrošināts *GSM-R* rūpnieciskais atbalsts. Ņemot vērā gūto pieredzi un to, ka savstarpējas izmantojamības atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību ir ierobežota, šī regula uz šādu atbalstu būtu jāattiecina saskaņā ar skaidri definētiem nosacījumiem.

(28) Lai veicinātu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta konkurētspēju, ir jāveicina arī tehniskā pielāgošana un modernizācija ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs. Uz atbalstu šādām investīcijām būtu jāattiecas nosacījumiem, kas ierobežo konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, kuri apdraudētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū. Konkrētāk, ar nosacījumiem šāda atbalsta atbrīvošanai no paziņošanas prasībām būtu jānodrošina atbalsta nepieciešamība un samērīgums un būtu jāietver aizsardzības pasākumi attiecībā uz atbalsta veidu un attiecināmajām izmaksām.

(29) Atbalsts uzņēmumiem nolūkā pielāgoties turpmākajiem Savienības standartiem varētu palīdzēt ātrāk sasniegt augstu saskaņotības un standartizācijas līmeni. Atbalsts nebūtu jāatbrīvo no paziņošanas prasībām, ja investīcijas ļauj uzņēmumiem panākt atbilstību jau pieņemtiem Savienības standartiem. Tomēr gadījumos, kad attiecīgais Savienības standarts jau ir pieņemts, bet vēl nav spēkā, atbalstam var būt stimulējoša ietekme, ja tas stimulē investīciju īstenošanu un pabeigšanu vismaz 12 mēnešus pirms standarta stāšanās spēkā, ar nosacījumu, ka standartu nepiemēro ar atpakaļejošu spēku. Lai neatturētu dalībvalstis noteikt obligātus valsts standartus, kas ir stingrāki vai plašāki nekā attiecīgie Savienības standarti, atbalsta pasākumiem var būt stimulējoša ietekme neatkarīgi no šādu valsts standartu esības. Tas pats attiecas uz atbalstu, ko piešķir tad, ja ir obligāti valsts standarti, kas pieņemti apstākļos, kad Savienības standartu nav.

([13]) Komisijas paziņojums "Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem" (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.).

(30) Dažas atbalsta kategorijas, kas aptver lielas vienam projektam piešķirtā atbalsta summas, Komisijai pēc paziņošanas būtu jānovērtē, jo saistībā ar tām pastāv lielāks nepamatotu konkurences un tirdzniecības izkropļojumu risks. Tāpēc atbalstam, kas pārsniedz konkrētas robežvērtības, būtu jāturpina piemērot Līguma 108. panta 3. punktā noteikto paziņošanas prasību. Būtu jānodrošina, ka robežvērtības netiek apietas, projektus mākslīgi sadalot vairākos projektos ar līdzīgām iezīmēm, mērķiem vai labuma guvējiem.

(31) Ņemot vērā to, 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: i) vai ir apstiprināti pieņēmumi un nosacījumi, kas ir shēmas saderības pamatā, un ii) atbalsta pasākuma iedarbīgumu, ņemot vērā tā vispārējos 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 šāds plāns parasti būtu jāsagatavo shēmas izstrādes laikā un jāapstiprina laikus, lai shēma varētu stāties spēkā, tas ne vienmēr var būt iespējams. Tāpēc, lai nekavētu atbalsta shēmu stāšanos spēkā, šī regula šādām shēmām būtu sākotnēji jāpiemēro ne ilgāk kā sešu mēnešu periodā. Komisijai vajadzētu būt iespējai pagarināt šo periodu, kad izvērtēšanas plāns ir apstiprināts. Šajā nolūkā izvērtēšanas plāns būtu jāpaziņo Komisijai 20 darbdienās no shēmas stāšanās spēkā. Komisijai vajadzētu arī būt iespējai izņēmuma gadījumos lemt, ka, ņemot vērā lietas specifiku, izvērtēšana nav vajadzīga.

(32) Dalībvalstīm būtu jāsniedz Komisijai visa informācija, kas tai vajadzīga izvērtēšanas plāna novērtēšanai. Komisijai vajadzētu būt arī iespējai vajadzības gadījumā bez liekas kavēšanās pieprasīt papildu informāciju. 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 jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas. Tikai formālas vai administratīvas izmaiņas, arī tādas, kas veiktas Savienības līdzfinansētu pasākumu ietvaros, principā nebūtu uzskatāmas par izmaiņām, kas būtiski ietekmē apstiprinātā izvērtēšanas plāna saturu.

(33) Lai noteiktu, vai ir ievērotas šajā regulā noteiktās paziņošanas robežvērtības un atbalsta maksimālā intensitāte, būtu jāņem vērā atbalstāmās darbības vai projekta atbalsta pasākumu kopsumma. Šajā regulā būtu jāprecizē apstākļi, kādos dažādu kategoriju atbalstu var kumulēt. Atbalstu, kas saskaņā ar šo regulu ir atbrīvots no paziņošanas prasībām, būtu jāatļauj kumulēt ar jebkādu citu saderīgu atbalstu, kas ir atbrīvots saskaņā ar citām regulām, vai ar jebkādu citu atbalstu, ko apstiprinājusi Komisija, ja vien minētie pasākumi attiecas uz dažādām identificējamām attiecināmajām izmaksām. Ja dažādi atbalsta avoti ir saistīti ar vienām un tām pašām identificējamām attiecināmajām izmaksām, kas daļēji vai pilnībā pārklājas, kumulēšana būtu jāatļauj līdz lielākajai atbalsta intensitātei vai atbalsta summai, kura saskaņā ar šo regulu ir piemērojama minētajam atbalstam. Šajā regulā būtu jāparedz arī īpaši noteikumi par to, kā atbalsta pasākumi, kuru attiecināmās izmaksas ir identificējamas, kumulējami ar atbalsta pasākumiem, kuru attiecināmās izmaksas nav identificējamas, un noteikumi par kumulēšanu ar *de minimis* atbalstu. Daudzos gadījumos *de minimis* atbalsts netiek piešķirts konkrētu, identificējamu attiecināmo izmaksu segšanai vai netiek attiecināts uz tādām izmaksām. Šādos gadījumos vajadzētu būt iespējai *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 identificējamām attiecināmajām izmaksām kā valsts atbalstu, uz kuru attiecas atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, kumulācija būtu jāatļauj vienīgi tādā apmērā, kas nepārsniedz šīs regulas II nodaļā noteikto atbalsta maksimālo intensitāti.

(34) Finansējums, ko centralizēti pārvalda Savienības iestādes, aģentūras, kopuzņēmumi vai citas Savienības struktūras un kas nav dalībvalstu tiešā vai netiešā kontrolē, nav uzskatāms par valsts atbalstu. Ja šāds finansējums ir apvienots ar valsts atbalstu, lai noteiktu, vai ir ievērotas paziņošanas robežvērtības un atbalsta maksimālā intensitāte vai atbalsta maksimālā summa, būtu jāņem vērā tikai valsts atbalsts. Tas būtu jāpiemēro ar nosacījumu, ka publiskā finansējuma kopsumma, kas piešķirta saistībā ar tām pašām attiecināmajām izmaksām, nepārsniedz vislabvēlīgāko finansējuma likmi, kas noteikta piemērojamajos Savienības tiesību aktu noteikumos.

(35) Valsts atbalsta pārredzamība ir būtiska pareizai Līguma noteikumu piemērošanai un nodrošina labāku atbilstību, lielāku pārskatatbildību, profesionālizvērtēšanu un galarezultātā – efektīvākus publiskos izdevumus. Lai nodrošinātu pārredzamību, dalībvalstīm būtu reģionālā vai valsts līmenī jāizveido visaptverošas tīmekļvietnes, kurās norāda kopsavilkuma informāciju par katru atbalsta pasākumu, kuram piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu. Alternatīvi būtu jāļauj dalībvalstīm kopsavilkuma informāciju par katru atbalsta pasākumu, kuram piešķirts atbrīvojums, publicēt Komisijas Atbalsta pārredzamības modulī. Ievērojot standarta praksi informācijas publicēšanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1024 ([14]), būtu jāizmanto standarta formāts. Šim formātam vajadzētu būt tādam, kas ļauj meklēt, lejupielādēt un viegli publicēt informāciju 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.

(36) Valsts atbalsta noteikumu izpilde lielā mērā ir atkarīga no dalībvalstu sadarbības. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, arī tāda individuāla atbalsta atbilstību visiem attiecīgajiem nosacījumiem, kas piešķirts saskaņā ar grupu atbrīvojuma shēmām.

(37) Lai nodrošinātu atbalsta pasākumu efektīvu uzraudzību saskaņā ar Regulu (ES) 2022/2586, ir lietderīgi noteikt prasības attiecībā uz dalībvalstu ziņošanu par atbalsta pasākumiem, kuriem piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu. Turklāt ir lietderīgi pieņemt noteikumus par to, kāda dokumentācija dalībvalstīm būtu jāglabā attiecībā uz atbalstu, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, ņemot vērā noilguma termiņu, kas noteikts Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([15]) 17. pantā.

(38) Lai stiprinātu šajā regulā noteikto saderības nosacījumu iedarbīgumu, Komisijai būtu vajadzīga iespēja turpmāk atsaukt grupu atbrīvojuma piemērošanu gadījumā, ja šie nosacījumi netiek izpildīti. Komisijai vajadzētu būt iespējai šādu atsaukšanu 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. Ar šādu mērķtiecīgu atsaukumu būtu jānodrošina samērīga sankcija, kas tieši saistīta ar identificēto neatbilstību. Ja par atbalsta pasākumu nav paziņots un tas neatbilst visiem nosacījumiem, lai to no paziņošanas prasības atbrīvotu, tas ir nelikumīgs atbalsts, kas Komisijai ir jāpārbauda tās attiecīgās procedūras satvarā, kura attiecībā uz nepaziņotu atbalstu ir noteikta Regulā (ES) 2015/1589. Grupu atbrīvojuma piemērošanas atsaukšanai nākotnē nebūtu jāietekmē tas, ka grupu atbrīvojums tika piešķirts visiem iepriekšējiem pasākumiem, kas atbilst šajā regulā noteiktajam.

(39) 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 šīs regulas I pielikuma nozīmē būtu jābalsta uz definīciju Komisijas Ieteikumā 2003/361/EK ([16]).

(40) Valsts atbalsta politika būtu periodiski jāpārskata, balstoties uz Komisijas pieredzi šajā jomā. Tāpēc šīs regulas piemērošanas periodam vajadzētu būt ierobežotam. Ir lietderīgi noteikt pārejas noteikumus, ar ko reglamentē atbalsta shēmas, kurām piešķirts atbrīvojums, pēc šīs regulas piemērošanas perioda beigām. Šiem noteikumiem vajadzētu būt tādiem, lai dalībvalstīm būtu laiks pielāgoties iespējamiem turpmākiem režīmiem,

([14]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1024 (2019. gada 20. jūnijs) par atvērtajiem datiem un publiskā sektora informācijas atkalizmantošanu (OV L 172, 26.6.2019., 56. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) 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/oj).

([16]) Komisijas Ieteikums 2003/361/EK (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).

IR PIEŅĒMUSI 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 sliežu ceļu kravu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu uzsākšanai;

c) investīciju atbalsta shēmas dzelzceļa apkalpes vietu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektu, arī ostas būvju un aprīkojuma, ja attiecīgās būves un aprīkojums atrodas iekšzemes ūdensceļu objektā vai multimodālo pārvadājumu objektā ar sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumu, būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai;

d) *ad hoc* investīciju atbalsts un investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas termināļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai;

e) investīciju atbalsta shēmas privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai;

f) investīciju atbalsta shēmas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei;

g) investīciju atbalsta shēmas intermodālu kravas vienību un kuģa celtņu iegādei;

h) investīciju atbalsta shēmas savstarpējai izmantojamībai ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs;

i) investīciju atbalsta shēmas ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozaru pielāgošanai un modernizācijai.

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 līdzekļu 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 importētu preču vietā tiek izmantotas vietējās preces;

d) atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem;

e) atbalsta pasākumi, kas savā būtībā ar tiem piesaistītajiem nosacījumiem vai finansējuma metodi ietver Savienības tiesību nedalāmu pārkāpumu, jo īpaši:

   i) atbalsta pasākumi, kas atbalsta piešķiršanai izvirza nosacījumu, ka labuma guvēja galvenajai mītnei jāatrodas attiecīgajā dalībvalstī vai ka tam uzņēmējdarbība jāveic galvenokārt attiecīgajā dalībvalstī. Tomēr ir atļauts izvirzīt prasību, ka atbalsta izmaksas brīdī atbalsta piešķīrējā dalībvalstī ir jābūt uzņēmējdarbības vietai vai filiālei;

   ii) atbalsts, kuru piešķir ar nosacījumu, ka labuma guvējam ir jāizmanto attiecīgajā valstī ražotas preces vai attiecīgās valsts pakalpojumi;

f) atbalsts tādu saistību izpildei, kuras parasti uzskata par pasažieru vai kravu pārvadājumu sabiedriskajiem pakalpojumiem;

g) atbalsts ostas infrastruktūrai un ostas piekļuves infrastruktūrai, kuru Komisija novērtē tieši saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu vai uz kuru attiecas Regula (ES) Nr. 651/2014;

h) atbalsta shēmas, kas minētas šīs regulas II nodaļā, ja uz tām attiecas šīs regulas 20. pants, no dienas, kad pagājuši seši mēneši pēc to stāšanās spēkā, vai no vēlākas dienas, par kuru Komisija nolēmusi saskaņā ar šīs regulas 20. panta 1. punktu;

i) šā punkta h) apakšpunktā minēto shēmu izmaiņas, izņemot izmaiņas, 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) "ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozares" ir dzelzceļa nozare, iekšzemes ūdensceļu nozare un ilgtspējīgi multimodālie pārvadājumi sauszemes pārvadājumu nozarē;

b) "transporta ārējās izmaksas" ir izmaksas, kuras rada transporta lietotāji un kuras sedz nevis šie lietotāji, bet gan sabiedrība kopumā, jo īpaši izmaksas saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, gaisa piesārņojumu, traumām un cilvēku bojāeju, troksni un sastrēgumiem;

c) "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;

d) "jauns sliežu ceļu kravu pārvadājumu komercsavienojums" ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem sliežu ceļu kravu pārvadājumiem starp vismaz diviem kravas termināļiem, starp kuriem tieši un regulāri sliežu ceļu kravu pārvadājumi nav notikuši vismaz trīs gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;

e) "jauns iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojums" ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumiem starp vismaz diviem kravas termināļiem, starp kuriem tieši un regulāri iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumi nav notikuši vismaz trīs gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;

f) "kravas terminālis" ir struktūra, kas aprīkota kravu pārkraušanai un pagaidu uzglabāšanai;

g) "dzelzceļa apkalpes vieta" ir apkalpes vieta (piemēram, dzelzceļa kravas termināļi vai apkopes vieta, vai glabātava) un tās piekļuves infrastruktūra (arī tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā un minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ([17]) II pielikumā, izņemot objektus vai aprīkojumu ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;

h) "piekļuves infrastruktūra" ir visu veidu infrastruktūra, kas nepieciešama, lai no sauszemes, jūras vai upes nodrošinātu lietotāju piekļuvi un iekļūšanu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektā vai unimodālā dzelzceļa apkalpes vietā vai iekšzemes ūdensceļu objektā, piemēram, autoceļi, sliežu ceļi, kanāli un slūžas;

i) "iekšzemes ūdensceļu objekts" ir apkalpes vieta (piemēram, kravas terminālis vai apkopes vieta, vai glabātava) un tās piekļuves infrastruktūra (arī tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā un ko izmanto pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, izņemot objektus vai aprīkojumu ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;

j) "ostas būves un aprīkojums" ir virszemes konstrukcijas (piemēram, glabātavas), stacionārais aprīkojums (piemēram, noliktavas un termināļa ēkas) un mobilais aprīkojums (piemēram, celtņi), kas atrodas ostā un ir paredzēts ar transportu saistītu ostas pakalpojumu sniegšanai, ja attiecīgās būves un aprīkojums atrodas multimodālo pārvadājumu objektā ar sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumu;

([17]) 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/oj).

k) “sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objekts” ir apkalpes vieta, arī ostas būves un aprīkojums un sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas terminmāļi, un tās piekļuves infrastruktūra (arī tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā un ir nepieciešama, lai nodrošinātu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu pārvadājumus apvienojumā ar citiem pārvadājumu veidiem, izņemot objektus vai aprīkojumu ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;

l) “multimodālie pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem;

m) “*ad hoc* atbalsts” ir atbalsts, ko piešķir, neizmantojot atbalsta shēmu;

n) “privāts pievedceļš” ir privātīpašumā esoša un privāti ekspluatēta sliežu ceļa infrastruktūra (arī 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 mērķorientēta infrastruktūra, kas apkalpo privātīpašumā esošu un privāti ekspluatētu sliežu ceļa infrastruktūru;

o) “mērķorientēta infrastruktūra” ir infrastruktūra, kas izbūvēta iepriekš nosakāmam(-iem) uzņēmumam(-iem) un pielāgota tā (to) vajadzībām;

p) “sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzeklis” ir:

   i) ritošais sastāvs vai

   ii) iekšzemes ūdensceļu kuģis;

q) “ritošais sastāvs” ir kāds no šiem:

   i) lokomotīves kravu un pasažieru pārvadāšanai un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļvilces vai elektrovilces vienības, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni;

   ii) kravas vagoni, arī visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi;

r) “iekšzemes ūdensceļu kuģis” ir kuģis pasažieru vai kravu pārvadāšanai, kas paredzēts kuģošanai tikai vai galvenokārt pa iekšzemes ūdensceļiem vai piekrastes ūdeņos, vai to tiešā tuvumā, tostarp kuģi, kas īpaši būvēti, lai stumtu stumjamu karavānu;

s) “mazs vidējas kapitalizācijas uzņēmums” jeb “MVKU” ir uzņēmums, kas atbilst šīs regulas IV pielikumā noteiktajiem kritērijiem. Attiecībā uz atbalstu, kas ietverts finanšu produktos, kurus atbalsta no fonda *InvestEU* saskaņā ar Savienības daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam ([18]), “mazs vidējas kapitalizācijas uzņēmums” jeb “MVKU” ir uzņēmums, kas nav MVU un nodarbina līdz 499 darbiniekiem;

t) “intermodāla kravas vienība” (*ILU*) ir konteiners, noņemama virsbūve vai puspiekabe / kravas autotransportlīdzeklis vai transportlīdzekļu kombinācija, ko izmanto intermodālajos pārvadājumos;

u) “intermodālie pārvadājumi” ir vienā un tajā pašā intermodālajā kravas vienībā esošas kravas pārvietošana, secīgi mainot transporta veidus, bet to maiņas laikā kravu nepārkraujot;

v) “jūras kuģis” ir kuģis, kas nav no tādiem kuģiem, kuri kuģo tikai vai galvenokārt pa iekšzemes ūdensceļiem vai piekrastes ūdeņos, vai to tiešā tuvumā;

w) “grūtībās nonācis uzņēmums” ir grūtībās nonācis uzņēmums, kā definēts Regulas (ES) Nr. 651/2014 2. panta 18) punktā;

x) “ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu aprīkojums” ir aprīkojums, kas ir būtisks ilgtspējīgiem multimodālajiem pārvadājumiem, piemēram, ar celtni pārvietojamas puspiekabes, izņemot aprīkojumu, ko izmanto objektos;

y) “individuāls atbalsts” ir i) *ad hoc* atbalsts un ii) atbalsts, ko individuāliem labuma guvējiem piešķir uz atbalsta shēmas pamata;

([18]) Padomes Regula (ES, Euratom) 2020/2093 (2020. gada 17. decembris), ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam (OV L 433I, 22.12.2020., 11. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) “sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas termināls” ir kravas termināls starp divām dažādām sliežu ceļu sistēmām vai starp vismaz diviem transporta veidiem, no kuriem viens ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transports, un tā piekļuves infrastruktūra (arī tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā, piemēram, kravas terminmāļi iekšzemes vai jūras ostās, pie iekšzemes ūdensceļiem vai lidostās vai multimodālās loģistikas platformās, izņemot objektus vai aprīkojumu ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;

(aa) “pašu kapitāla ieguldījums” ir tieši vai netieši ieguldīta kapitāla nodrošinājums uzņēmumam, pretī iegūstot atbilstīgas šā uzņēmuma daļas īpašumtiesības;

(bb) “kvazikapitāla ieguldījums” ir finansējuma veids, kurš klasificējams starp pašu kapitālu un parāda instrumentu, jo tam ir augstāks risks nekā prioritāram parādam, bet zemāks risks nekā pamata pašu kapitālam, un kura peļņa turētājam ir galvenokārt atkarīga no attiecīgā mērķuzņēmuma peļņas va zaudējumiem, un kuram saistību neizpildes gadījumā nav nodrošinājuma. Kvazikapitāla ieguldījumus var strukturēt kā nenodrošinātus un subordinētus un dažos gadījumos par pašu kapitālu pārveidojamus parāda instrumentus, tostarp mezanīna parādsaistības, vai kā priekšrocību kapitālu;

(cc) “darbu sākums” ir ar investīcijām saistītu būvdarbu sākums vai pirmā juridiski saistošā apņemšanās pasūtīt aprīkojumu, atkarībā no tā, kas notiek pirmais, vai – pārņemšanas gadījumā – laiks, kad tiek iegādāti aktīvi, kas ir tieši saistīti ar iegādāto uzņēmējdarbības vietu;

(dd) “pēctecīga fiskālā shēma” ir nodokļu atvieglojumu shēma, kas ir iepriekš pastāvējušas nodokļu atvieglojumu shēmas grozīta versija un ar ko tiek aizstāta iepriekšēja shēma;

(ee) “atbalsta intensitāte” ir atbalsta bruto summa pirms nodokļu un citu maksu atskaitīšanas, kas izteikta procentos no attiecināmajām izmaksām;

(ff) “pārvadātājs” ir uzņēmums, kas pārvadā pasažierus vai kravas ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs;

(gg) “pārvadājuma organizētājs” ir uzņēmums, kas organizē kravu pārvadājumus un tādējādi izvēlas starp transporta veidiem;

(hh) “ilgtspējīgi sauszemes pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi pa sliežu ceļiem, iekšzemes ūdensceļiem vai izmantojot ilgtspējīgus multimodālos pārvadājumus;

ii) “sauszemes pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi pa sliežu ceļiem, iekšzemes ūdensceļiem vai ar autotransportu;

(jj) “tuvsatiksmes kuģošana” ir kravu un/vai pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas vienas vai vairāku dalībvalstu ģeogrāfiskajos ūdeņos, vai starp ostu, kas atrodas dalībvalstu ūdeņos, un ostu, kas atrodas tādas blakus esošas trešās valsts ūdeņos, kurai ir krasta līnija jūrās, kas robežojas ar vienas vai vairāku dalībvalstu ūdeņiem ([19]);

(kk) “ilgtspējīgi multimodālie pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem, ja vismaz viens no izmantotajiem transporta veidiem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transports vai ja multimodālie pārvadājumi apvieno sauszemes pārvadājumus ar tuvsatiksmes kuģošanu;

(ll) “ar transportu nesaistītas darbības” ir ar ilgtspējīgiem sauszemes pārvadājumiem nesaistīti komercpakalpojumi, to vidū papildpakalpojumi pasažieriem, kravu ekspeditoriem vai citiem pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, telpu, veikalu un viesnīcu iznomāšana;

(mm) *“TEN-T”* ir tīkls, kas minēts Regulas (ES) 2024/1679 2. panta 1. punktā;

(nn) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas definēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 1. punktā;

([19]) 3. panta 25) punkts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) "jaunienācējs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas definēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 1. punktā un atbilst šādiem diviem 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 saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 14. punktu saņēmis pirms 2010. gada 1. janvāra;

(pp) "mazais vai vidējais uzņēmums" jeb "MVU" ir uzņēmums, kas atbilst šīs regulas I pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem;

(qq) "Eiropas upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) vide" ir elektroniska vienota piekļuves punkta platforma, kuras pamatā ir valstu upju informācija un kura sniedz tehniskus un operatīvus pakalpojumus *RIS* lietotājiem, un kurā ir saites uz elektronisku ziņojumu sniegšanu saskaņā ar vienreizējas iesniegšanas principu, tādējādi nodrošinot, ka iedzīvotāji un uzņēmumi iesniedz datus publiskās pārvaldes iestādēm tikai vienu reizi;

(rr) "kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas" ir lietojumprogrammas, piemēram, informācijas sistēmas (kravu un vilcienu uzraudzība reāllaikā), šķirošanas un sadalīšanas sistēmas, rezervēšanas, maksājumu un rēķinu sagatavošanas sistēmas, un lietojumprogrammas, kas pārvalda savienojumus ar citiem transporta veidiem un kas sagatavo elektroniskos pavaddokumentus;

(ss) "Eiropas ritekļu reģistrs" ir reģistrs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 ([20]) 22. panta 1. punktu un 47. panta 5. punktu.

3. pants

Atbrīvojuma piešķiršanas nosacījumi

Atbalsta shēmas, atbalsta shēmu ietvaros piešķirtu individuālu 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 šīs regulas I nodaļā izklāstītajiem vispārīgajiem nosacījumiem un attiecīgajai atbalsta kategorijai noteiktajiem īpašajiem nosacījumiem, kas izklāstīti 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 dzelzceļa apkalpes vietu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai: 30 miljoni EUR katram projektam;

c) attiecībā uz *ad hoc* investīciju atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas termināļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai: 10 miljoni EUR katram projektam;

d) attiecībā uz individuālu investīciju atbalstu, ko saskaņā ar shēmu piešķir privātiem pievedceļiem: 4 miljoni EUR katram projektam.

([20]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

5. pants

Atbalsta pārredzamība

1. Šo regulu piemēro tikai tādam atbalstam, kuram *ex ante* ir iespējams precīzi aprēķināt dotācijas bruto ekvivalentu un nav vajadzīga riska novērtēšana ("pārredzams atbalsts").

2. Par pārredzamu atbalstu uzskata šādas atbalsta kategorijas:

a) atbalsts dotāciju un procentu likmju subsīdiju veidā;

b) atbalsts aizdevumu veidā, ja dotācijas bruto ekvivalents ir aprēķināts, pamatojoties uz piešķiršanas dienā piemērojamo atsauces likmi, kā noteikts Komisijas paziņojumā par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu ([21]);

c) atbalsts nodokļu atvieglojumu un samazinātu nodevu veidā, ja pasākums paredz maksimālo robežu, kas nodrošina, ka netiek pārsniegta piemērojamā robežvērtība;

d) atbalsts pašu kapitāla ieguldījumu un kvazikapitāla ieguldījumu veidā, ja par dotācijas bruto ekvivalentu uzskata šādu ieguldījumu nominālo summu;

e) atbalsts garantiju veidā, ja ir izpildīts viens no šādiem nosacījumiem:

   i) dotācijas bruto ekvivalents ir aprēķināts, pamatojoties uz drošības zonas prēmijām, kas noteiktas Komisijas paziņojumā par Līguma 107. un 108. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā;

   ii) pirms pasākuma īstenošanas garantijas dotācijas bruto ekvivalenta aprēķināšanas metodika pēc tās paziņošanas Komisijai ir apstiprināta, pamatojoties uz Komisijas paziņojumu par Līguma 107. un 108. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā, un apstiprinātā metodika šīs regulas piemērošanas kontekstā attiecas tieši uz attiecīgo garantijas veidu un attiecīgo pamatā esošā darījuma veidu;

   iii) atbalstu garantiju veidā piešķir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei saskaņā ar šīs regulas 14. pantā izklāstītajiem nosacījumiem.

6. pants

Stimulējoša ietekme

1. Šo regulu piemēro tikai atbalstam, kam ir stimulējoša ietekme.

2. Atbalstu uzskata par tādu, kam ir stimulējoša ietekme, ja labuma guvējs, pirms sākas projekta izstrāde vai darbība, attiecīgajai dalībvalstij ir iesniedzis rakstisku atbalsta pieteikumu. Atbalsta pieteikumā iekļauj vismaz šādu informāciju:

a) uzņēmuma nosaukums un lielums;

b) projekta vai darbības apraksts, arī sākuma un beigu datums;

c) projekta vai darbības īstenošanas vieta;

d) projekta vai darbības izmaksu uzskaitījums;

e) atbalsta veids (dotācija, aizdevums, garantija, atmaksājams avanss vai cits) un projektam vai darbībai nepieciešamā publiskā finansējuma summa.

([21]) OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.

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) būtiski palielinās projekta vai darbības tvērums;

b) būtiski palielinās kopsumma, ko labuma guvējs tērē projektam vai darbībai;

c) būtiski palielinās projekta vai darbības pabeigšanas ātrums.

4. Atkāpjoties no 2. un 3. punkta, uzskata, ka pasākumiem nodokļu atvieglojumu veidā ir stimulējoša ietekme, ja ir izpildīti 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 sākta atbalstāmā projekta izstrāde vai darbība, izņemot pēctecīgu atbalsta shēmu gadījumā, ja uz projektu vai 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 var 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 noteikumiem konkrētā izmaksu kategorija ir attiecināma. Šādā gadījumā izmanto vienkāršotu izmaksu iespējas, kas paredzētas attiecīgajos noteikumos, kuri piemērojami Savienības fondam.

2. Projektiem, ko īsteno atbilstīgi atveseļošanas un noturības plāniem, kurus Padome apstiprinājusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/241 ([22]), attiecināmo izmaksu summas drīkst aprēķināt arī saskaņā ar vienkāršotu izmaksu iespējām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1303/2013 ([23]) vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1060 ([24]).

3. Ja atbalstu piešķir citā veidā, nevis kā dotāciju, atbalsta summa ir atbalsta dotācijas bruto ekvivalents.

([22]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/241 (2021. gada 12. februāris), ar ko izveido Atveseļošanas un noturības mehānismu (OV L 57, 18.2.2021., 17. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) 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/oj).

([24]) 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 Finansiāla atbalsta instrumentu robežu pārvaldībai un vīzu politikai (OV L 231, 30.6.2021., 159. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Atbalstu, kas izmaksājams nākotnē, arī atbalstu, kas izmaksājams vairākās daļās, diskontē atbilstoši tā vērtībai piešķiršanas dienā. Attiecināmās izmaksas diskontē atbilstoši to vērtībai atbalsta piešķiršanas dienā. Procentu likme, ko izmanto diskontēšanai, ir atbalsta piešķiršanas dienā piemērojamā diskonta likme, kā noteikts Komisijas paziņojumā par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu ([25]).

8. pants

Kumulācija

1. Nosakot, vai ir ievērotas 4. pantā noteiktās paziņošanas robežvērtības un II nodaļā noteiktā atbalsta maksimālā intensitāte, ņem vērā atbalstītajai darbībai, projektam vai uzņēmumam piešķirtā atbalsta kopsummu attiecīgi 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, kam piešķirts atbrīvojums ar šo regulu, ar identificējamām attiecināmajām izmaksām var kumulēt ar:

a) citu valsts atbalstu ar nosacījumu, ka minētais cits atbalsts attiecas uz citām identificējamām attiecināmajām izmaksām nekā atbalsts kam piešķirts atbrīvojums ar šo regulu;

b) citu valsts atbalstu attiecībā uz tām pašām attiecināmajām izmaksām, kas daļēji vai pilnībā pārklājas, ar nosacījumu, ka 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, uz kurām attiecas atbalsts, kam piešķirts atbrīvojums ar šo regulu, ar nosacījumu, ka šādas kumulācijas rezultātā netiek pārsniegta lielākā saskaņā ar šo regulu piemērojamā atbalsta intensitāte vai atbalsta summa;

d) citu valsts atbalstu bez identificējamām attiecināmajām izmaksām, jo īpaši atbalstu bez identificējamām attiecināmajām izmaksām, kam piešķirts atbrīvojums ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 651/2014, vai *de minimis* atbalstu bez identificējamām attiecināmajām izmaksām.

9. pants

Publicēšana un informācija

1. Attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka Komisijas Atbalsta pārredzamības modulī ([26]) vai visaptverošā nacionāla vai reģionāla līmeņa valsts atbalsta tīmekļvietnē publicē šādu informāciju:

a) kopsavilkuma informāciju, kas minēta 19. pantā, un tālab izmanto II 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) informāciju, kas minēta III pielikumā, par katru piešķirto individuālo atbalstu, kurš pārsniedz 100 000 EUR.

2. Dalībvalstis savas visaptverošās valsts atbalsta tīmekļvietnes iekārto tā, lai būtu iespējams viegli piekļūt III pielikumā minētajai informācijai.

([25]) OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.
([26]) Valsts atbalsta pārredzamības datubāzes publiskā meklēšana, pieejama vietnē https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=lv.

3. Attiecībā uz atbalsta shēmām nodokļu atvieglojumu veidā 1. punktā izklāstītos nosacījumus uzskata par izpildītiem, ja dalībvalstis prasīto informāciju par individuāla atbalsta summām publicē šādos diapazonos (miljonos EUR):

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

2–5;

5–10;

10–20;

20–50;

50 un vairāk.

4. Šā panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto informāciju dalībvalstis publicē izkārtotā, pieejamā un standartizētā veidā, kā izklāstīts III pielikumā, un nodrošina faktiskas meklēšanas un lejupielādēšanas funkcijas. Dalībvalstis minēto informāciju publicē sešos mēnešos no atbalsta piešķiršanas dienas vai – atbalstam nodokļu atvieglojumu veidā – viena gada laikā no dienas, kad ir jāiesniedz nodokļu deklarācija. Šī informācija ir pieejama vismaz 10 gadus no atbalsta piešķiršanas dienas.

5. Komisija savā tīmekļvietnē publicē:

a) saites uz 1. punktā minētajām valsts atbalsta tīmekļvietnēm;

b) kopsavilkuma informāciju, kas minēta 19. pantā.

II NODAĻA

ĪPAŠI NOTEIKUMI DAŽĀDĀM ATBALSTA KATEGORIJĀM

1. IEDAĻA

Darbības atbalsts

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 vai ilgtspējīgi multimodālie pasažieru un kravu pārvadājumi. Atbalsts ir jāpiešķir pārvadātājiem vai pārvadājumu organizētājiem, kas izvēlas ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu risinājumus.

3. Attiecināmās izmaksas ir tā daļa no transporta ārējām izmaksām, kuras izdodas novērst, izmantojot sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu vai tuvsatiksmes kuģošanas transportu ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu kontekstā, nevis tādus konkurējošus transporta veidus, kas ir mazāk ilgtspējīgi. Novērstās ārējās izmaksas aprēķina saskaņā ar noteikumiem un metodiku, kas izklāstīta Komisijas Rokasgrāmatā par transporta ārējām izmaksām, kā tā grozīta vai aizstāta ([27]).

([27]) 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, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Attiecināmās izmaksas aprēķina, reizinot i) ārējo izmaksu uz pasažierkilometru, tonnkilometru vai transportlīdzekļa kilometru (vai citām transporta vienībām, kas norādītas Komisijas rokasgrāmatā) starpību starp atbalstīto transporta veidu un mazāk ilgtspējīgo alternatīvu ar ii) tās pašas vienības kopējo apjomu, ko labuma guvēji īstenojuši laikposmā, kurā radušās attiecināmās izmaksas. Dalībvalstis ārējo izmaksu metodiku var izmantot, lai aptvertu jebkuras pamatdarbības izmaksas, arī tās, kas saistītas ar infrastruktūras izmantošanu.

5. Atbalsta intensitāte nedrīkst pārsniegt 60 % no attiecināmajām izmaksām.

6. Atbalsts ir jāpiešķir, pamatojoties uz faktiski sniegtā pārvadājumu pakalpojuma vienībām, kas izteiktas transportlīdzekļa kilometros, pasažierkilometros pasažieru pārvadājumu pakalpojumu gadījumā, tonnkilometros kravu pārvadājumu pakalpojumu gadījumā vai citās transporta vienībās, kas norādītas Komisijas rokasgrāmatā, nevis kā fiksētas summas maksājums.

7. Pārvadātājiem un pārvadājumu organizētājiem piešķirtā atbalsta rezultātā ir jānovērš ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu veidu izmantojuma samazināšanās vai jāpalielina pāreja uz šiem pārvadājumu veidiem. Šajā nolūkā labuma guvēji dara publiski pieejamu vismaz šādu informāciju:

a) piešķīrēja iestāde;

b) atbalsta piešķiršanas datums;

c) saņemtās atbalsta summas;

d) laikposms un darbības, uz kurām attiecas atbalsts.

11. pants

Atbalsts jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu uzsākšanai

1. Atbalsta shēmas jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu un jaunu iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu uzsākšanai ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šajā pantā un I nodaļā izklāstītie nosacījumi.

2. Atbalsts ir jāpiešķir pārvadātājiem vai pārvadājumu organizētājiem, kas apkopo pieprasījumu un organizē regulārus kravu pārvadājumus starp sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas termināļiem, lai uzsāktu jaunus sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumus.

3. Attiecināmās izmaksas ir pamatdarbības zaudējumi, kas radušies saistībā ar attiecīgo savienojumu, ne ilgāk kā piecus gadus no dienas, kad labuma guvējs sāk ekspluatēt jauno komercsavienojumu.

4. Attiecināmās izmaksas ir arī pamatdarbības izmaksas, kas saistītas ar jaunā savienojuma iespējamo uzsākšanu, piemēram, sagatavošanās izpēti vai priekšizpēti, un ir radušās pirms minētās uzsākšanas. Ja jaunais komercsavienojums tiek uzsākts, šādas pamatdarbības izmaksas iekļauj attiecināmajās izmaksās par jaunā komercsavienojuma pirmo ekspluatācijas gadu. Ja jaunais komercsavienojums netiek uzsākts, šādas pamatdarbības izmaksas uzskata par attiecināmām uz laikposmu līdz vienam gadam no dienas, kad tās radušās pirmo reizi.

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 uzsākšanu un veikti pirms tās. Uz jauno komercsavienojumu attiecinātās izmaksas aptver visas tiešās pamatdarbības izmaksas, kas radušās, ekspluatējot jauno komercsavienojumu, un atbilstošu devumu pamatdarbības izmaksās, kas ir kopīgas jaunajam komercsavienojumam un citām darbībām. Ieņēmumi, kas jāņem vērā, ietver visus ieņēmumus, kas gūti no jaunā komercsavienojuma, arī jebkādu pamatdarbības atbalstu, kas saņemts transporta ārējo izmaksu samazināšanai.

6. Atbalsta intensitāte nedrīkst pārsniegt 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.

7. Atbalstu var izmaksāt avansā tikai tad, ja to izmaksā katru gadu, t. i., katra viena gada laikposma sākumā. Ja atbalstu izmaksā avansā, attiecināmās izmaksas aplēš *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm un diskontē atbilstoši to vērtībai atbalsta piešķiršanas dienā.

8. Dalībvalstīm ir jāievieš uzraudzības un atgūšanas mehānisms, kas nodrošina, ka atbalsts nepārsniedz atļauto atbalsta intensitāti, kā noteikts 6. punktā.

2. IEDAĻA

Investīciju atbalsts

A apakšiedaļa

Investīciju atbalsts unimodālām un multimodālām dzelzceļa apkalpes vietām un iekšzemes ūdensceļu objektiem, un privātiem pievedceļiem

12. pants

Atbalsts unimodālu un multimodālu dzelzceļa apkalpes vietu un iekšzemes ūdensceļu objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai

1. Atbalsts dzelzceļa apkalpes vietu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektu 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. Atbalsts ir jāpiešķir dzelzceļa apkalpes vietas, iekšzemes ūdensceļu objekta vai sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objekta īpašniekiem vai operatoriem, kas šādu objektu būvē, modernizē vai atjauno, pamatojoties uz shēmām, izņemot atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas termināļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai, ko var piešķirt arī kā *ad hoc* atbalstu. Ja piešķir *ad hoc* atbalstu, tad *ex ante* aplēstajam potenciālajam jaudas pieprasījumam vismaz vidējā termiņā ir jāpārsniedz atbalstītā objekta un citu esošu vai jau ieplānotu objektu kopējā jauda, 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, kas ir tieši saistīti ar attiecīgā objekta būvniecību, modernizāciju vai atjaunošanu. Investīciju izmaksas ietver arī virszemes konstrukcijas (piemēram, glabātavas), stacionāru aprīkojumu (piemēram, noliktavas un termināļa ēkas), aprīkojumu, ko izmanto objekta ekspluatācijai (piemēram, autoiekrāvējus ar izbīdāmo celtņa izlici) un kas atrodas objektā, un IT un digitālo aprīkojumu un programmatūru, kas paredzēta ar transportu saistītu pakalpojumu sniegšanai. Attiecināmas ir arī priekšizpētes, topoloģiskās izpētes, plānošanas un uzstādīšanas izmaksas.

4. Izmaksas ar transportu nesaistītu darbību veikšanai nav attiecināmas.

5. Atbalsta summa nedrīkst pārsniegt zemāko no šādām robežvērtībām:

a) starpība starp attiecināmajām izmaksām, no vienas puses, un investīcijas diskontētās pamatdarbības peļņas, kas gūta investīcijas saimnieciskā cikla laikā, un minētās investīcijas diskontētās galīgās vērtības (atlikusī vērtība investīcijas saimnieciskā cikla beigās) summu, no otras puses. Diskontētā pamatdarbības peļņa ietver arī papildu pamatdarbības tīro peļņu no darbībām, kas ir ar transportu nesaistītas darbības, taču ir saistītas ar attiecīgajā objektā veicamajām transporta darbībām (piemēram, objektā esošo komerctelpu noma). Diskontēto pamatdarbības peļņu un galīgo vērtību atskaita no attiecināmajām izmaksām *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm vai *ex post*, izmantojot atgūšanas mehānismu. Atbalsta summa var dot iespēju gūt samērīgu peļņu. Samērīgo peļņu nosaka, ievērojot tipisko peļņu attiecīgajā nozarē un attiecīgā veida projektam. Jebkurā gadījumā par samērīgu uzskata tādu peļņu no ieguldītā kapitāla, kas nepārsniedz attiecīgo mijmaiņas likmi, kurai pieskaitīta prēmija 100 bāzes punktu apmērā;

b) 50 % no attiecināmajām izmaksām.

6. Atkāpjoties no 5. punkta, atbalsts, kas nepārsniedz 5 miljonus EUR vienam projektam, ir jāpiešķir līdz atbalsta maksimālajai intensitātei 50 % apmērā no attiecināmajām izmaksām.

7. Objektiem, kas atrodas *TEN-T* tvērumā, atbalsta intensitāti var palielināt par ne vairāk kā 10 procentpunktiem.

8. Ir jānodrošina atklāta, pārredzama un nediskriminējoša piekļuve atbalstītajam objektam visiem ieinteresētajiem lietotājiem saskaņā ar nozares tiesību aktiem, arī Direktīvu 2012/34/ES.

9. Koncesija vai cita veida pilnvarojums trešai personai būvēt, modernizēt, ekspluatēt vai nomāt atbalstīto objektu ir jāpiešķir konkursā pārredzami, nediskriminējoši un bez nosacījumiem.

10. Ja atbalstītā objekta īpašnieks, operators un jebkurš plānotais tiešais lietotājs ir viena un tā paša uzņēmuma daļas vai ir saistīti uzņēmumi I pielikuma nozīmē, tiesības ekspluatēt šo objektu ir jāpiešķir atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursā, kurā ļauts piedalīties saistītiem uzņēmumiem, ja tādi ir. Šo punktu nepiemēro atbalstam dzelzceļa apkalpes vietu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektu modernizācijai, ja šādas modernizācijas investīciju izmaksas vismaz piecu gadu laikposmā nepārsniedz 10 % no sākotnējās investīciju vērtības.

13. pants

Atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai

1. Atbalsta shēmas privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai vai atjaunošanai (arī aizstāšanai) ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un ir atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šajā pantā un I nodaļā izklāstītie nosacījumi.

2. Atbalsts ir jāpiešķir privāta pievedceļa īpašniekam vai operatoram, kas būvē, modernizē vai atjauno privātu pievedceļu.

3. Attiecināmās izmaksas ir izmaksas, ko rada investīcijas visos aktīvos, kas ir tieši saistīti ar privātā pievedceļa būvniecību, modernizāciju vai atjaunošanu. Attiecināmas ir arī priekšizpētes, topoloģiskās izpētes, plānošanas un uzstādīšanas izmaksas. Attiecināmas ir arī izmaksas par iekraušanas/izkraušanas platformām un aprīkojumu, kas ir būtisks sliežu ceļu operācijām uz privātā pievedceļa, ar nosacījumu, ka minētās platformas un aprīkojums ir iegādāti vilcienu iekraušanai un izkraušanai uz privātiem pievedceļiem.

4. Atbalsta summa nedrīkst pārsniegt zemāko no šādām robežvērtībām:

a) starpība starp attiecināmajām izmaksām, no vienas puses, un investīcijas diskontētās pamatdarbības peļņas, kas gūta investīcijas saimnieciskā cikla laikā, un minētās investīcijas diskontētās galīgās vērtības (atlikusī vērtība investīcijas saimnieciskā cikla beigās) summu, no otras puses. Diskontēto pamatdarbības peļņu un galīgo vērtību atskaita no attiecināmajām izmaksām *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm vai *ex post*, izmantojot atgūšanas mehānismu. Atbalsta summa var dot iespēju gūt samērīgu peļņu. Samērīgo peļņu nosaka, ievērojot tipisko peļņu attiecīgajā nozarē un attiecīgā veida projektam. Jebkurā gadījumā par samērīgu uzskata tādu peļņu no ieguldītā kapitāla, kas nepārsniedz attiecīgo mijmaiņas likmi, kurai pieskaitīta prēmija 100 bāzes punktu apmērā;

b) 50 % no attiecināmajām izmaksām.

5. Atkāpjoties no 4. punkta, atbalsts, kas nepārsniedz 2,5 miljonus EUR vienam projektam, ir jāpiešķir līdz atbalsta maksimālajai intensitātei 50 % apmērā no attiecināmajām izmaksām.

B apakšiedaļa

Investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu un ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu 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 ir atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šajā pantā un I nodaļā izklāstītie nosacījumi.

2. Attiecināmās izmaksas ir visas investīciju izmaksas, kas saistītas ar jaunu vai lietotu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādi, atskaitot jebkādu citu saņemto atbalstu. Šādas izmaksas konkrēti var ietvert transportlīdzekļa cenu un piegādes izmaksas. Projektēšanas pētījumu, konsultāciju vai inženiertehniskās izmaksas ir attiecināmas, ja tās ir saistītas ar šajā pantā minētajām investīcijām un ir to daļa. Par kuģiem, kas īpaši būvēti vilkšanas darbību veikšanai (velkoņiem), nav tiesību pretendēt uz atbalstu.

3. Atbalsts ir jāpiešķir:

a) jaunienācējiem dzelzceļa transporta nozarē vai

b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, iekšzemes ūdensceļu pārvadātājiem vai izpirkumnomas uzņēmumiem sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu nozarēs, ja šie uzņēmumi un pārvadātāji ir kvalificējami kā MVU vai MVKU.

4. Atbalstam ir jāizpaužas kā garantijai sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļa pircējam. Garantijas ir jāsniedz tieši gala labuma guvējiem vai kredītiestādēm un citām finanšu iestādēm kā finanšu starpniekiem, ja vien labuma guvējs var brīvi izvēlēties finanšu starpnieku. Finanšu starpniekam ir jāspēj pierādīt, ka tas izmanto mehānismu, kurš nodrošina, ka priekšrocības, kas izpaužas kā lielāks finansējuma apjoms, riskantāki portfeļi, zemākas nodrošinājuma prasības vai zemākas procentu likmes nekā bez šādām publiskā sektora garantijām, pēc iespējas lielākā apmērā tiek nodotas gala labuma guvējiem.

5. Garantija ir jāsniedz jauniem individuāliem aizdevumiem sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei. Attiecīgā aizdevuma nominālā summa nedrīkst pārsniegt attiecināmās izmaksas. Garantijas segums nedrīkst pārsniegt 80 % no attiecīgā aizdevuma. Publiskā sektora garantijas ir jāsniedz par maksu vismaz 50 bāzes punktu apmērā, ja piešķīrējas dalībvalsts valsts kredītreitings ir līdzvērtīgs AAA-A.

6. Garantijas ilgums nedrīkst pārsniegt 15 gadus.

7. Atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei var kumulēt ar atbalstu savstarpējai izmantojamībai vai atbalstu tehniskai pielāgošanai un modernizācijai, ja no 2. punktā minētajām attiecināmajām izmaksām ir izslēgtas savstarpējas izmantojamības neto papildu izmaksas, kas minētas šīs regulas 16. panta 6. punktā, vai modernizācijai un tehniskajai pielāgošanai veiktu investīciju neto papildu izmaksas, kas minētas šīs regulas 17. panta 6. punktā.

15. pants

Atbalsts intermodālu kravas vienību vai kuģa celtņu iegādei

1. Investīciju atbalsta shēmas jaunu vai lietotu intermodālu kravas vienību vai kuģa celtņu iegādei ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un ir atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šajā pantā un I nodaļā izklāstītie nosacījumi.

2. Atbalsts ir jāpiešķir uzņēmumiem, kas iegādājas intermodālas kravas vienības vai kuģa celtņus.

3. Attiecināmās izmaksas ir šādas:

a) intermodālām kravas vienībām: izmaksu starpība starp transporta vienībām, kuras izmanto tikai autotransportam, un intermodālām kravas vienībām, kuras var pārkraut ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu vajadzībām;

b) kuģa celtņiem: pilna iegādes cena.

4. Attiecināmās izmaksas ietver priekšizpētes, plānošanas un uzstādīšanas izmaksas.

5. Atbalsta summa nedrīkst pārsniegt atbalsta intensitāti 40 % apmērā no attiecināmajām izmaksām situācijā, kas minēta 3. punkta a) apakšpunktā, un 20 % apmērā no attiecināmajām izmaksām situācijā, kas minēta 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 aktīvos, kas veicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas starp valstu tīkliem vai transporta veidiem, ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un ir atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šajā pantā un šīs regulas I nodaļā izklāstītie nosacījumi.

2. Lai veiktu 3. punktā minētās investīcijas ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs, atbalsts ir jāpiešķir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu īpašniekiem, pārvadātājiem un pārvadājumu organizētājiem.

3. Attiecināmie investīciju projekti ir šādi:

a) Eiropas vilcienu kustības vadības sistēma (*ETCS*), nākotnes dzelzceļa mobilo sakaru sistēma(*FRMCS*), arī tad, ja tā apvienota ar Globālo mobilo sakaru sistēmu dzelzceļam (*GSM-R*), un vilciena automatizēta vadīšana (*ATO*), kas ir daļa no Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*), kā aprakstīts Savienības sekundārajos tiesību aktos ([28]);

b) digitālā automātiskā sakabe (*DAC*) ([29]);

c) *GSM-R* iekārta atsevišķi;

d) ritošā sastāva pielāgošana dažādām elektrosistēmām;

e) ritošā sastāva pielāgošana dažādiem sliežu ceļa platumiem;

f) iekšzemes ūdensceļu kuģu pielāgošana jūras ostu apkalpošanai un jūras kuģu pielāgošana iekšzemes ostu apkalpošanai;

g) iekšzemes ūdensceļu kuģu pielāgošana mainīgiem kuģošanas apstākļiem, arī zemam ūdens līmenim;

h) ritošā sastāva un iekšzemes ūdensceļu kuģu automatizācija;

i) transportlīdzekļu pielāgošana intermodālo kravas vienību pārvadāšanai;

([28]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) *DAC* ir savstarpējas izmantojamības komponents, kas automātiski savieno un atvieno ritošo sastāvu kravas vilcienā gan fiziski (piemēram, mehānisks savienojums un gaisa vads bremzēšanai), gan digitāli (piemēram, elektroenerģijas un datu savienojums). *DAC* ļauj modernizēt un digitalizēt Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumus. Tas ne tikai palielinās efektivitāti, pateicoties automatizācijas procesiem, bet arī nodrošinās pietiekamu energoapgādi telemātikas lietojumprogrammām, kā arī drošus datu sakarus visā vilcienā.

j) galvenās tehnoloģijas, kas vajadzīgas *RIS* ieviešanai, piemēram, Eiropas *RIS* vide, iekšzemes elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēma, paziņojumi kapteiņiem, iekšzemes automātiskās identifikācijas sistēma un starptautiskā elektroniskā ziņošana;

k) kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas un cita kravu pārvadājumu programmatūra, ciktāl tās veicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas starp dažādiem transporta veidiem, jo īpaši multimodālās identifikācijas, izsekošanas un izsekojamības sistēmas, un multimodālās datu apmaiņas platformas, izņemot investīcijas 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.

4. Attiecināmās izmaksas ir visas izmaksas, kas vajadzīgas 3. punktā minēto investīciju projektu īstenošanai. Šādas izmaksas ietver izmaksas, kas vajadzīgas attiecīgās tehnoloģijas iegādei un uzstādīšanai, projekta vadības izmaksas un piegādes izmaksas. Attiecināmas ir arī izmaksas, kas saistītas ar pētījumiem, testēšanu un apstiprināšanu, kā arī izmēģinājuma un prototipu iekārtām attiecīgās tehnoloģijas ieviešanai 9. tehnoloģiju gatavības līmenī ([30]). Tehniskās apkopes izmaksas nav attiecināmas. Aktīvi, ko finansē ar atbalstu, ir jauni vai lietoti. Attiecībā uz investīcijām savstarpējai izmantojamībai, kas saistītas ar *ERTMS*, attiecināmas ir izmaksas, kas saistītas ar Eiropas Globālās navigācijas satelītu sistēmas (*EGNSS*) funkciju integrēšanu *ERTMS*. Atbalstu var saņemt arī par izmaksām, kas saistītas ar *GSM-R* iekārtu, ja tā apvienota ar *FRMCS* iekārtu. Atbalstu par izmaksām, kas saistītas ar investīcijām atsevišķā *GSM-R* iekārtā, var saņemt tikai tad, ja izmaksas radušās līdz 2031. gada 31. decembrim.

5. Atbalsta intensitāte nedrīkst pārsniegt:

a) 90 % no attiecināmajām izmaksām investīciju projektiem, kas minēti 3. punkta a) un b) apakšpunktā;

b) 50 % no attiecināmajām izmaksām investīciju projektiem, kas minēti 3. punkta c)–k) apakšpunktā.

6. Attiecībā uz investīcijām savstarpējai izmantojamībai, kas paredzētas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu vai intermodālas kravas vienības, vai kuģa celtņa plānotai iegādei, attiecināmās izmaksas nepārsniedz 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 kuram paredzētas šādas investīcijas, no vienas puses, un kopējām izmaksām, kas hipotētiskā scenārijā rodas, iegādājoties tādu pašu transportlīdzekli vai intermodālu kravas vienību, vai kuģa celtni vai līdzīgu aktīvu 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, ir jāietver klauzula, kurā norādīts, ka investīcijas, kas veicina attiecīgā aktīva savstarpēju izmantojamību, finansētas ar valsts atbalstu. Līgumiskajās vienošanās ir jānorāda arī attiecīgie pienākumi, kas noteikti 9. punktā, ja tādi ir, un atbalsta summa.

8. Investīcijas ir jāīsteno un jāpabeidz vismaz vienu gadu pirms dienas, kad atbalstītās investīcijas kļūst obligātas Savienības līmenī.

9. Ritošā sastāva vienībām, kas gūst labumu no atbalstītajām investīcijām, vismaz piecus gadus pēc investīciju īstenošanas ir jāsaglabā derīgs reģistrācijas statuss Eiropas ritekļu reģistrā, ko apliecina kods 00, kā noteikts Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 ([31]) 3. papildinājumā.

([30]) Komisijas paziņojums "Pētniecībai, izstrādei un inovācijai piešķiramā valsts atbalsta nostādnes" (OV C 414, 28.10.2022., 1. lpp.), 60. zemsvītras piezīme. Sk. arī Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas stratēģija par svarīgām pamattehnoloģijām – tilts uz izaugsmi un nodarbinātību" (COM(2012) 341 final).

([31]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK (OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

17. pants

Atbalsts tehniskai pielāgošanai un modernizācijai ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs

1. Investīciju atbalsta shēmas investīcijām aktīvos, kas sekmē tehnisku pielāgošanu un modernizāciju ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs, ir saderīgas ar iekšējo tirgu Līguma 93. panta nozīmē un ir atbrīvotas no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības, ja ir izpildīti šajā pantā un I nodaļā izklāstītie nosacījumi.

2. Lai veiktu 3. punktā minētās investīcijas ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs, atbalsts ir jāpiešķir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu īpašniekiem, pārvadātājiem un pārvadājumu organizētājiem.

3. Attiecināmie investīciju projekti ir šādi:

a) ritošā sastāva pāraprīkošana vai pārjaunošana;

b) iekšzemes ūdensceļu kuģu pāraprīkošana vai pārjaunošana, piemēram, hidrodinamikas un efektivitātes uzlabošanai;

c) ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu aprīkojuma pāraprīkošana vai pārjaunošana;

d) ritošā sastāva un iekšzemes ūdensceļu kuģu tehniskā pielāgošana jauniem kravu veidiem;

e) kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas un cita kravu pārvadājumu programmatūra sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu nozarēs, uz kurām neattiecas 16. pants, piemēram, sistēmas, kas sniedz informāciju tikai viena transporta veida ietvaros, vai digitālas rezervēšanas un maksājumu sistēmas, kas neveicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas, izņemot investīcijas 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) satiksmes prognozēšanas programmatūra (paredzamais izbraukšanas laiks / paredzamais ierašanās laiks) un maršruta optimizācijas programmatūra;

g) digitālās sistēmas, kas uzrauga darba laiku un atpūtas laiku dzelzceļa pārvadājumu operācijās.

4. Attiecināmās izmaksas ir visas izmaksas, kas vajadzīgas investīciju īstenošanai. Šādas izmaksas konkrēti var ietvert izmaksas, kas vajadzīgas attiecīgās tehnoloģijas iegādei un uzstādīšanai, ar esošās uzstādītās tehnoloģijas jauninašanu saistītās izmaksas, projekta vadības izmaksas un piegādes izmaksas. Attiecināmas ir arī izmaksas, kas saistītas ar pētījumiem, testēšanu un apstiprināšanu, kā arī izmēģinājuma un prototipu iekārtām attiecīgās tehnoloģijas ieviešanai 9. tehnoloģiju gatavības līmenī ([32]). Tehniskās apkopes izmaksas nav attiecināmas. Aktīvi, ko finansē ar atbalstu, ir jauni vai lietoti.

5. Atbalsta intensitāte nedrīkst pārsniegt 30 % no attiecināmajām izmaksām.

6. Attiecībā uz investīcijām, kas paredzētas sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu vai ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu aprīkojuma plānotai iegādei, attiecināmās izmaksas nepārsniedz 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 vai ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu aprīkojumu, kura iegāde ir plānota un kuram paredzētas šādas investīcijas, no vienas puses, un kopējām izmaksām, kas hipotētiskā scenārijā rodas, iegādājoties tādu pašu vai līdzīgu aktīvu, kam vajadzīga tehniska pielāgošana un modernizācija, no otras puses.

([32]) Komisijas paziņojums "Pētniecībai, izstrādei un inovācijai piešķiramā valsts atbalsta nostādnes" (OV C 414, 28.10.2022., 1. lpp.), 60. zemsvītras piezīme. Sk. arī Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas stratēģija par svarīgām pamattehnoloģijām – tilts uz izaugsmi un nodarbinātību" (COM(2012) 341 final).

7. Vismaz piecus gadus pēc atbalsta piešķiršanas līgumiskās vienošanās par tādu aktīvu nodošanu vai izmantošanu par samaksu, kas finansēti ar atbalstu transportlīdzekļu un ilgtspējīgu multimodālo pārvadājumu aprīkojuma tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai, ir jāietver klauzula, kurā norādīts, ka attiecīgā aktīva pielāgošana vai modernizācija finansēta ar valsts atbalstu, un ir jānorāda atbalsta summa.

8. Investīcijas ir jāīsteno un jāpabeidz vismaz vienu gadu pirms dienas, kad atbalstītās investīcijas kļūst obligātas Savienības līmenī.

III NODAĻA

UZRAUDZĪBA

18. pants

Grupu atbrīvojuma priekšrocības atsaukšana

Ja dalībvalsts ir piešķīrusi 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 labuma guvējiem vai noteiktu attiecīgās dalībvalsts iestāžu pieņemtiem atbalsta pasākumiem.

19. pants

Ziņojumu sniegšana

Dalībvalstis nosūta Komisijai šādu informāciju:

a) izmantojot Komisijas elektroniskās paziņošanas sistēmu, 20 darbdienās no atbalsta pasākuma stāšanās spēkā – kopsavilkuma informāciju II pielikumā noteiktajā standartizētajā formātā par katru atbalsta pasākumu, kuram saskaņā ar šo regulu piešķirts atbrīvojums, kopā ar saiti, kas nodrošina piekļuvi atbalsta pasākuma pilnam tekstam, arī tā grozījumiem;

b) elektroniskā veidā – Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004 ([33]) minēto gada ziņojumu par šīs regulas piemērošanu katrā pilnā gadā vai katrā gada daļā, kurā piemēro šo regulu, ziņojumā ietverot Regulā (EK) Nr. 794/2004 norādīto informāciju.

20. pants

Izvērtēšana

1. Šo regulu piemēro tikai tām atbalsta shēmām, uz kurām attiecas *ex post* izvērtējums saskaņā ar 2. punktu, laikposmā, kas nepārsniedz sešus mēnešus pēc to stāšanās spēkā, vai ilgākā laikposmā, par kuru Komisija var nolemt pēc tam, kad tā ir novērtējusi izvērtēšanas plānu, kas izstrādāts konkrētai shēmai, kā minēts 8. punktā.

([33]) 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/oj).

2. Atbalsta shēmas izvērtē *ex post*, ja tām ir valsts atbalsta budžets vai ja iegrāmatotie 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 2026. gada 30. marta. Sākot no 2026. gada 30. marta, *ex post* izvērtējumi ir vajadzīgi tikai tām atbalsta shēmām, kuru kopējais darbības periods pārsniedz trīs gadus.

3. *Ex post* izvērtējumu var neprasīt par atbalsta shēmām, kas ir tiešas pēcteces iepriekšējai shēmai ar līdzīgu mērķi un ģeogrāfisko tvērumu, par kuru ir veikta izvērtēšana un ir iesniegts galīgais izvērtējuma ziņojums, kas atbilst Komisijas apstiprinātajam izvērtēšanas plānam, un kurā nav izdarīti nekādi negatīvi konstatējumi. Ja shēmas galīgais izvērtējuma ziņojums nav sagatavots saskaņā ar apstiprināto izvērtēšanas plānu, minētās shēmas darbību nekavējoties aptur. Nevienai šādas apturētas atbalsta shēmas pēctecei nepiemēro grupu atbrīvojumus.

4. Izvērtēšanas plānā iekļauj vismaz šādus elementus: i) izvērtējamās atbalsta shēmas mērķi; ii) izvērtējuma jautājumi; iii) rezultātu rādītāji; iv) izvērtējuma veikšanai paredzētā metodika; v) datu vākšanas prasības; vi) paredzētais izvērtēšanas grafiks, arī starpposma un galīgā izvērtējuma ziņojumu iesniegšanas datums; vii) izvērtēšanu veicošās neatkarīgās struktūras apraksts vai tās atlasei izmantojamo kritēriju izklāsts un viii) kārtība, kādā izvērtējumam tiek nodrošināta publicitāte.

5. *Ex post* izvērtēšanas mērķis ir pārliecināties, vai ir apstiprināti shēmas saderības pamatā esošie pieņēmumi un nosacījumi, jo īpaši atbalsta pasākuma nepieciešamība un iedarbīgums, ņemot vērā tā vispārīgos un konkrētos mērķus. *Ex post* izvērtēšanā novērtē arī shēmas ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību.

6. *Ex post* izvērtēšanu veic, pamatojoties uz Komisijas apstiprinātu izvērtēšanas plānu.

7. Dalībvalstis paziņo Komisijai izvērtēšanas plāna projektu atbalsta shēmām, uz kurām attiecas izvērtēšanas prasība saskaņā ar 2. punktu:

a) 20 darbdienās no shēmas stāšanās spēkā, ja shēmai paredzētā valsts atbalsta budžets pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR tās kopējā darbības periodā;

b) 30 darbdienās no būtiskām izmaiņām, kuru rezultātā shēmas budžets pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR shēmas kopējā darbības periodā;

c) 30 darbdienās no dienas, kad oficiālos kontos iegrāmatotie shēmas gada izdevumi pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā.

8. Izvērtēšanas plāna projektam jābūt saskaņā ar Komisijas pieņemto vienoto valsts atbalsta izvērtēšanas metodiku. Lēmumā, ar ko apstiprina izvērtēšanas plānu, Komisija var nolemt pagarināt sākotnējo maksimālo sešu mēnešu laikposmu. Dalībvalstis publicē Komisijas apstiprināto izvērtēšanas plānu.

9. *Ex post* izvērtēšanu veic no atbalsta piešķirējas iestādes neatkarīgs eksperts, pamatojoties uz izvērtēšanas plānu. Par katru izvērtēšanu sagatavo vismaz vienu starpposma ziņojumu un vienu galīgo izvērtējuma ziņojumu. Dalībvalstis abus šos ziņojumus publicē.

10. Galīgo izvērtējuma ziņojumu Komisijai iesniedz ne vēlāk deviņus mēnešus pirms shēmas termiņa beigām. Attiecībā uz shēmām, kurām izvērtēšanas prasība kļūst piemērojama pēdējos divos īstenošanas gados, šo termiņu drīkst saīsināt. Katra izvērtējuma precīzo tvērumu un kārtību nosaka Komisijas 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 apliecinošajiem dokumentiem, kas nepieciešami, lai noteiktu, ka ir izpildīti visi šajā regulā izklāstītie 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 automātiski, piemēram, tādām, kas balstītas uz labuma guvēju nodokļu deklarācijām, un ja attiecībā uz katru labuma guvēju 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 minētajām pārbaudēm vismaz 10 gadus no pārbaužu veikšanas dienas.

3. Komisija no katras dalībvalsts var pieprasīt visu informāciju un apliecinošos dokumentus, kurus Komisija uzskata par vajadzīgiem, lai uzraudzītu šīs regulas piemērošanu, arī 1. un 2. punktā minēto informāciju. Attiecīgā dalībvalsts pieprasīto informāciju un apliecinošos dokumentus Komisijai iesniedz 20 darbdienās no pieprasījuma saņemšanas dienas vai ilgākā laikposmā, ja šāds laikposms ir paredzēts pieprasījumā.

IV NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

22. pants

Pārejas noteikumi

1. Individuālam atbalstam, kas piešķirts pirms šīs regulas stāšanās spēkā, šo regulu piemēro, ja minētais atbalsts atbilst visiem šajā regulā izklāstītajiem nosacījumiem, izņemot 9. pantu.

2. Jebkuru atbalstu, kas neatbilst nosacījumiem, saskaņā ar kuriem piešķir atbrīvojumu no šajā regulā noteiktās paziņošanas prasības, Komisija novērtē, pamatojoties uz attiecīgajiem regulējumiem, vadlīnijām, paziņojumiem un ziņojumiem, kurus Komisija pieņēmusi.

3. Šīs regulas piemērošanas perioda beigās visām atbalsta shēmām, kam piešķirts atbrīvojums no paziņošanas prasības saskaņā ar šo regulu, atbrīvojums paliek spēkā sešus mēnešus.

Šajā regulā izklāstītos noteikumus pēc regulas darbības termiņa beigām var turpināt 2028.–2034. gada plānošanas periodā piemērot atbalstam, ko piešķir no Savienības fondiem, kurus īsteno dalītā pārvaldībā.

23. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā 2026. gada 30. martā.

To piemēro līdz 2034. gada 31. decembrim.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2026. gada 16. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

MVU DEFINĪCIJA

1. pants

Uzņēmums

Par uzņēmumu uzskata ikvienu subjektu, kas veic saimniecisko darbību, 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 vai apvienības, kas regulāri veic saimniecisko darbību.

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 veidi, 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, kuri 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).

Tomēr uzņēmumu par autonomu uzņēmumu un tādējādi par tādu, kam nav partneruzņēmumu, var klasificēt pat tad, ja tālāk norādītie ieguldītāji sasniedz vai pārsniedz 25 % robežvērtību, ar nosacījumu, ka minētie ieguldītāji atsevišķi vai kopā nav saistīti ar attiecīgo uzņēmumu 3. punkta nozīmē:

a) publiskas ieguldījumu sabiedrības, riska kapitāla sabiedrības, fiziskas personas vai fizisku personu grupas, kas regulāri veic ieguldījumus riska kapitālā un iegulda pašu kapitālu biržā nekotētos uzņēmumos ("komerceņģeļi"), ja vien minēto komerceņģeļu kopējie ieguldījumi vienā uzņēmumā nepārsniedz 1 250 000 EUR;

b) universitātes vai bezpeļņas pētniecības centri;

c) institucionālie ieguldītāji, to vidū reģionālās attīstības fondi;

d) autonomas pašvaldības, kuru gada budžets ir mazāks par 10 miljoniem EUR un iedzīvotāju skaits mazāks par 5 000.

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

a) uzņēmumam ir vairākums akcionāru vai dalībnieku balsstiesību citā uzņēmumā;

b) uzņēmumam ir tiesības iecelt vai atlaist vairākumu cita uzņēmuma pārvaldes, vadības vai uzraudzības struktūras locekļu;

c) uzņēmumam ir tiesības īstenot dominējošu ietekmi pār citu uzņēmumu, un tādas dod līgums, kas noslēgts ar šo uzņēmumu, vai nosacījums tā dibināšanas līgumā vai statūtos;

d) uzņēmums, kas ir cita uzņēmuma akcionārs vai dalībnieks, saskaņā ar vienošanos ar citiem šā uzņēmuma akcionāriem vai dalībniekiem viens pats kontrolē vairākumu akcionāru vai dalībnieku balsstiesību minētajā uzņēmumā.

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

Uzņēmumi, kuriem kādas no pirmajā daļā aprakstītajām attiecībām ar viena vai vairāku citu uzņēmumu vai jebkuru 2. punktā minēto ieguldītāju starpniecību, arī ir uzskatāmi par saistītiem.

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

Par “blakustirgu” uzskata produkta vai pakalpojuma tirgu, kas ir tieši augšupējs vai lejupējs no konkrētā tirgus.

4. Izņemot 2. punkta otrajā daļā minētos gadījumus, uzņēmumu nevar uzskatīt par MVU, ja 25 % vai vairāk kapitāla vai balsstiesību tieši vai netieši, kopā vai atsevišķi kontrolē viena vai vairākas publiskas struktūras.

5. Uzņēmumi var sniegt apliecinājumu par savu autonoma uzņēmuma, partneruzņēmuma vai saistīta uzņēmuma statusu, kā arī apliecināt datus par 2. pantā noteiktajām robežvērtībām. Šādu apliecinājumu var sniegt pat tad, ja kapitāls ir sadalīts tā, ka nav iespējams precīzi noteikt, kas to pārvalda, un šajā gadījumā uzņēmums drīkst labticīgi apliecināt, ka tas ir tiesīgs pieņemt, ka 25 % vai vairāk no tā nepieder vienam uzņēmumam vai kopīgi nepieder savstarpēji saistītiem uzņēmumiem. Šādi apliecinājumi neskar pārbaudes un izmeklēšanas, kuras paredz valsts vai ES noteikumi.

4. pants

Darbinieku skaita un finansiālo rādītāju noteikšanai izmantojamie dati un pārskata periods

1. Dati, ko izmanto darbinieku skaita un finansiālo rādītāju noteikšanai, attiecas uz pēdējo apstiprināto pārskata periodu un tiek aprēķināti, par pamatu ņemot gadu. Tos ņem vērā, sākot ar pārskatu slēgšanas dienu. Izraudzīto apgrozījuma summu aprēķina, neiekļaujot pievienotās vērtības nodokli (PVN) un citus netiešos nodokļus.

2. Ja pārskatu slēgšanas dienā uzņēmums atklāj, ka, ņemot par pamatu gadu, tas ir pārsniedzis vai nav sasniedzis 2. pantā noteikto darbinieku skaita vai finansiālo robežvērtību, tas vēl neizraisa vidēja uzņēmuma, maza uzņēmuma vai mikrouzņēmuma statusa zaudēšanu vai iegūšanu, ja vien šīs robežvērtības nav pārsniegtas vai sasniegtas divu secīgu pārskata periodu laikā.

3. Jaundibinātu uzņēmumu gadījumā, kuru pārskati vēl nav apstiprināti, izmantojamos datus iegūst no labticīgas aplēses, kas veikta finanšu gada laikā.

5. pants

Darbinieku skaits

Darbinieku skaits atbilst gada darba vienību (GDV) skaitam, tas ir, to personu skaitam, kas attiecīgajā uzņēmumā vai tā labā ir strādājušas pilnu darba laiku visa attiecīgā pārskata gada laikā. Tādu personu darbu, kas nav nostrādājušas pilnu gadu vai ir strādājušas nepilnu darba laiku – neatkarīgi no ilguma –, kā arī sezonas darbu uzskaita GDV daļās. Darbinieku skaitu veido:

a) darba ņēmēji;

b) personas, kas strādā uzņēmumā, ir tam pakļautas un saskaņā ar valsts tiesībām ir uzskatāmas par darba ņēmējiem;

c) īpašnieki vadītāji;

d) partneri, kas iesaistīti uzņēmuma regulārā darbībā un no uzņēmuma gūst finansiālu labumu.

Darbinieku skaitā neiekļauj mācekļus vai izglītojamos, kas profesionālajā apmācībā iesaistīti ar mācekļa vai arodapmācības līgumu. Netiek ieskaitīts grūtniecības un dzemdību atvaļinājuma vai bērna kopšanas atvaļinājuma ilgums.

6. pants

Uzņēmuma datu noteikšana

1. Autonoma uzņēmuma gadījumā datus, arī darbinieku skaitu, nosaka, pamatojoties tikai uz minētā uzņēmuma pārskatiem.

2. Datus, arī darbinieku skaitu, tādam uzņēmumam, kuram ir partneruzņēmumi vai saistītie uzņēmumi, nosaka, pamatojoties uz šā uzņēmuma pārskatiem un citiem datiem vai, ja tādi ir, uzņēmuma konsolidētajiem pārskatiem, vai konsolidētajiem pārskatiem, kuros uzņēmums ir iekļauts konsolidācijas rezultātā.

Pirmajā daļā minētajiem datiem tiek pieskaitīti dati par jebkādu attiecīgā uzņēmuma partneruzņēmumu, kas tam ir tieši augšupējs vai lejupējs. Pieskaitīšanu veic proporcionāli procentuālajai daļai kapitālā vai balsstiesībās (ņemot vērā lielāko no abām). Savstarpējas līdzdalības gadījumā ņem vērā lielāko procentuālo daļu.

Pirmajā un otrajā daļā minētajiem datiem pieskaita 100 % no jebkura tāda uzņēmuma datiem, kas ir tieši vai netieši saistīts ar konkrēto uzņēmumu, ja šie dati jau nav iekļauti pārskatos konsolidācijas rezultātā.

3. Lai piemērotu 2. punktu, konkrētā uzņēmuma partneruzņēmumu datus atvasina no to pārskatiem un citiem datiem, ja iespējams – konsolidētiem. Tiem pieskaita 100 % no to uzņēmumu datiem, kas ir saistīti ar šiem partneruzņēmumiem, ja vien to pārskata dati jau nav iekļauti konsolidācijas rezultātā.

Lai piemērotu jau minēto 2. punktu, to uzņēmumu datus, kas ir saistīti ar konkrēto uzņēmumu, iegūst no to pārskatiem un citiem datiem, ja iespējams – konsolidētiem. Šiem datiem proporcionāli pieskaita datus par jebkādu saistītā uzņēmuma iespējamo partneruzņēmumu, kas tam ir tieši augšupējs vai lejupējs, ja vien konsolidētajos pārskatos tas jau nav iekļauts ar procentuālu daļu, kas ir vismaz proporcionāla 2. punkta otrajā daļā noteiktajai procentuālajai daļai.

4. Ja konsolidētajos pārskatos nav uzrādīti dati par konkrēta uzņēmuma darbinieku skaitu, šos skaitļus aprēķina, proporcionāli agregējot datus no tā partneruzņēmumiem un pieskaitot datus par uzņēmumiem, ar kuriem konkrētais uzņēmums ir saistīts.

II 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 atsauces numurs	*[Aizpilda Komisija]*	
Dalībvalsts	.....	
Dalībvalsts atsauces numurs	.....	
Reģions	Reģiona(-u) nosaukums (*NUTS*) ([1])	Reģionālā atbalsta statuss ([2]) ....
Piešķīrēja iestāde	Nosaukums	.....
	Pasta adrese Tīmekļa adrese	....
Atbalsta pasākuma nosaukums	.....	
Valsts līmeņa juridiskais pamats (atsauce uz relevanto valsts oficiālo publikāciju)	.....	
Tīmekļa saite uz atbalsta pasākuma pilno tekstu	.....	
Pasākuma veids	☐ Shēma	
	☐ *Ad hoc* atbalsts	Labuma guvēja vārds/nosaukums un grupa ([3]), pie kuras tas pieder .....
Spēkā esošas atbalsta shēmas vai *ad hoc* atbalsta grozījums		Komisijas piešķirtais atbalsta atsauces numurs SA. .....
	☐ Pagarinājums	
	☐ Izmaiņas	
Ilgums ([4])	☐ Shēma	dd.mm.gggg. līdz dd.mm.gggg.
Piešķiršanas datums	☐ *Ad hoc* atbalsts	dd.mm.gggg.
Attiecīgā(-ās) tautsaimniecības nozare(-es)	☐ Uz atbalstu tiesīgas ir visas tautsaimniecības nozares	
	☐ Attiecas tikai uz atsevišķām nozarēm. Norādīt *NACE* grupas līmenī ([5])	.....
Labuma guvēja veids	☐ MVU	
	☐ Mazi vidējas kapitalizācijas uzņēmumi	
	☐ Lielie uzņēmumi	
Aplēstais labuma guvēju skaits	☐ līdz 10 ☐ no 11 līdz 50 ☐ no 51 līdz 100 ☐ no 101 līdz 500 ☐ no 501 līdz 1 000 ☐ vairāk par 1 000	

Budžets	Kopējais saskaņā ar shēmu ieplānotais gada budžets ([6])	Valsts valūta … (pilnas summas) ……	
	Uzņēmumam piešķirtā *ad hoc* atbalsta kopējā summa ([7])	Valsts valūta … (pilnas summas) ……	
Atbalsta instruments	☐ Dotācija / procentu likmes subsīdija		
	☐ Aizdevums / atmaksājams avanss		
	☐ Garantija (attiecīgā gadījumā ar atsauci uz Komisijas lēmumu) ([8]) Atsauce uz Komisijas lēmumu: SA ……		
	☐ Nodokļu atvieglojums vai atbrīvojums no nodokļiem		
	☐ Pašu kapitāla vai kvazikapitāla ieguldījums		
	☐ Cits *[precizēt]* …… Norādīt, kurai kategorijai atbalsta instruments iedarbības/funkcionālā ziņā atbilst vislabāk: ☐ Dotācija ☐ Aizdevums ☐ Garantija ☐ Nodokļu atvieglojums ☐ Pašu kapitāla vai kvazikapitāla ieguldījums		
☐ Ja piešķirts ES fonda(-u) līdzfinansējums	ES fonda(-u) nosaukums ……	Finansējuma summa (no katra ES fonda) …… ……	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 piešķīrēja iestāde apņemas piešķirt atbalstu.
([5]) *NACE* 2.1. red. Saimniecisko darbību statistiskā klasifikācija Eiropas Kopienā. Parasti nozari norāda grupas līmenī.
([6]) Atbalsta shēmas gadījumā norādīt shēmā ieplānoto kopējo budžeta summu gadā vai nodokļu zaudējumu novērtējumu gadā visiem atbalsta instrumentiem, ko aptver šī shēma.
([7]) *Ad hoc* atbalsta piešķiršanas gadījumā norādīt kopējo atbalsta summu / nodokļu zaudējumu.
([8]) Attiecīgā gadījumā atsauce uz Komisijas lēmumu, ar kuru apstiprina dotācijas bruto ekvivalenta aprēķināšanas metodiku, saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta d) apakšpunktu.

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

[Norādīt regulas noteikumu, saskaņā ar kuru īsteno atbalsta pasākumu.]

Primārais mērķis	Atbalsta maksimālā intensitāte procentos no attiecināmajām izmaksām	Atbalsta maksimālā summa valsts valūtā (pilnas summas)
Darbības atbalsta shēma transporta ārējo izmaksu samazināšanai (10. pants)	… (katrai shēmai gadā)	…

Primārais mērķis		Atbalsta maksimālā intensitāte procentos no attiecināmajām izmaksām	Atbalsta maksimālā summa valsts valūtā (pilnas summas)
Darbības atbalsta shēma jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu uzsākšanai (11. pants)	Pirmais darbības gads	…	…
	Otrais darbības gads	…	
	Trešais darbības gads	…	
	Ceturtais darbības gads	…	
	Piektais darbības gads	…	
Investīciju atbalsta shēma dzelzceļa apkalpes vietām, iekšzemes ūdensceļu objektiem un sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālo pārvadājumu objektiem (12. pants)		… (katram projektam)	…
Ad hoc investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravas termināļiem (12. pants)		… (katram projektam)	…
Investīciju atbalsta shēma privātiem pievedceļiem (13. pants)		… (katram projektam)	…
Investīciju atbalsta shēma sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei (14. pants)		… (no pamatā esošā aizdevuma)	…
Investīciju atbalsta shēma intermodālu kravas vienību vai kuģa celtņu iegādei (15. pants)	Intermodālas kravas vienības	…	…
	Kuģa celtņi	…	
Investīciju atbalsta shēma savstarpējai izmantojamībai (16. pants)	Investīciju projekti, kas minēti 3. punkta a) un b) apakšpunktā	…	…
	Investīciju projekti, kas minēti 3. punkta c)–j) apakšpunktā	…	
Investīciju atbalsta shēma tehniskai pielāgošanai un modernizācijai ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu nozarēs (17. pants)		…	…

III PIELIKUMS

NOTEIKUMI PAR INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANU, KĀ NOTEIKTS 9. PANTA 1. PUNKTA C) APAKŠPUNKTĀ UN 2. PUNKTĀ

Kā noteikts 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā, par katru piešķirto individuālo atbalstu publicē šādu informāciju:

a) labuma guvēja vārds/nosaukums;

b) labuma guvēja identifikators;

c) uzņēmuma veids (MVU / MVKU / liels uzņēmums) atbalsta piešķiršanas dienā;

d) labuma guvēja atrašanās vietas reģions *NUTS* II līmenī ([1]);

e) darbības nozare *NACE* grupas līmenī ([2]);

f) atbalsta elements, kas izteikts kā pilna summa valsts valūtā ([3]);

g) atbalsta instruments ([4]) (dotācija / procentu likmes subsīdija, aizdevums / atmaksājams avanss / atmaksājama dotācija, garantija, nodokļu atvieglojums vai atbrīvojums no nodokļiem, pašu kapitāla vai kvazikapitāla ieguldījums, cits *[precizēt]*);

h) atbalsta piešķiršanas datums;

i) atbalsta mērķis;

j) piešķirēja iestāde;

k) atbalsta pasākuma atsauce ([5]).

Kā noteikts 9. panta 2. punktā, ja dalībvalstis savas visaptverošās valsts atbalsta tīmekļvietnes iekārto tā, lai būtu iespējams viegli piekļūt informācijai, informāciju publicē izklājlapas formātā, kas nodrošina iespēju datus meklēt, izgūt un viegli publicēt internetā (piemēram, CSV vai XML formātā). Piekļuvi tīmekļvietnei sniedz visām ieinteresētajām personām bez ierobežojumiem. Lai piekļūtu tīmekļvietnei, lietotājam nav iepriekš jāreģistrējas.

([1]) *NUTS* – Statistiski teritoriālo vienību nomenklatūra. Parasti reģionu norāda 2. līmenī.

([2]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Darbības atbalstam norāda atbalsta gada summu katram labuma guvējam. Investīciju atbalstam norāda investīcijas summu. Pasākumiem saskaņā ar 14. pantu norāda dotācijas bruto ekvivalentu.

([4]) Ja atbalstu piešķir, izmantojot vairākus atbalsta instrumentus, atbalsta summu norāda katram instrumentam.

([5]) Kuru Komisija piešķīrusi saskaņā ar procedūru, kas minēta šīs regulas 19. pantā.

IV PIELIKUMS

MVKU DEFINĪCIJA

Mazu vidējas kapitalizācijas uzņēmumu definīcija

1. Uzņēmums

Par uzņēmumu uzskata ikvienu subjektu, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no tā juridiskās formas. Tas ietver personālsabiedrības vai apvienības, kas regulāri veic saimniecisko darbību.

2. Darbinieku skaits un finansiālās robežvērtības

Mazo vidējas kapitalizācijas uzņēmumu kategorijā ietilpst uzņēmumi, kuri nav I pielikumā definētie mazie un vidējie uzņēmumi, nodarbina mazāk nekā 750 personu un kuru gada apgrozījums nepārsniedz 150 miljonus EUR vai gada bilances kopsumma nepārsniedz 129 miljonus EUR.

3. Uzņēmumu veidi, ko ņem vērā, aprēķinot darbinieku skaitu un finansiālos rādītājus

3.1. "Autonoms uzņēmums" ir jebkurš uzņēmums, kas nav klasificējams kā partneruzņēmums 3.2. punkta nozīmē vai kā saistīts uzņēmums 3.5. punkta nozīmē.

3.2. "Partneruzņēmumi" ir visi uzņēmumi, kuri nav klasificējami kā saistīti uzņēmumi 3.4. punkta nozīmē un no kuriem viens uzņēmums (augšupējs uzņēmums) viens pats vai kopā ar vienu vai vairākiem saistītiem uzņēmumiem 3.5. punkta nozīmē pārvalda 25 % vai vairāk kapitāla vai balsstiesību citā uzņēmumā (lejupējā uzņēmumā).

3.3. Izņemot 3.4. punktā minētos gadījumus, uzņēmumu nevar uzskatīt par mazu vidējas kapitalizācijas uzņēmumu, ja 25 % vai vairāk kapitāla vai balsstiesību tieši vai netieši, kopā vai atsevišķi kontrolē viena vai vairākas publiskas struktūras.

3.4. Atkāpjoties no 3.2. punkta, uzņēmumu par autonomu uzņēmumu un tādējādi par tādu, kam nav partneruzņēmumu, var klasificēt pat tad, ja 25 % vai vairāk no tā kapitāla vai balsstiesībām ir tālāk norādīto ieguldītāju turējumā, ar nosacījumu, ka minētie ieguldītāji atsevišķi vai kopā nav ar attiecīgo uzņēmumu saistīti 3.5. punkta nozīmē:

a) publiskas ieguldījumu sabiedrības, riska kapitāla vai privātā kapitāla fondi, fiziskas personas vai fizisku personu grupas, kas regulāri veic ieguldījumus riska kapitālā un iegulda pašu kapitālu biržā nekotētos uzņēmumos ("komerceņģeļi"), ja vien minēto komerceņģeļu kopējie ieguldījumi vienā uzņēmumā nepārsniedz 5 000 000 EUR;

b) universitātes vai bezpeļņas pētniecības centri;

c) institucionālie ieguldītāji, to vidū reģionālās attīstības fondi;

d) autonomas pašvaldības, kuru gada budžets ir mazāks par 10 miljoniem EUR un iedzīvotāju skaits mazāks par 5 000.

3.5. "Saistīti uzņēmumi" ir uzņēmumi, kuru starpā pastāv kādas no šeit norādītajām attiecībām:

a) uzņēmumam ir vairākums akcionāru vai dalībnieku balsstiesību citā uzņēmumā;

b) uzņēmumam ir tiesības iecelt vai atlaist vairākumu cita uzņēmuma pārvaldes, vadības vai uzraudzības struktūras locekļu;

c) uzņēmumam ir tiesības īstenot dominējošu ietekmi pār citu uzņēmumu, un tādas dod līgums, kas noslēgts ar šo uzņēmumu, vai nosacījums tā dibināšanas līgumā vai statūtos;

d) uzņēmums, kas ir cita uzņēmuma akcionārs vai dalībnieks, saskaņā ar vienošanos ar citiem šā uzņēmuma akcionāriem vai dalībniekiem viens pats kontrolē vairākumu akcionāru vai dalībnieku balsstiesību minētajā uzņēmumā.

Pieņemts uzskatīt, ka dominējoša ietekme nepastāv, ja 3.4. punktā norādītie ieguldītāji tieši vai netieši neiesaistās attiecīgā uzņēmuma pārvaldīšanā, neskarot viņu kā akcionāru tiesības.

3.5.1. Uzņēmumi, kuriem ir kādas no 3.5. punktā aprakstītajām attiecībām ar viena vai vairāku citu uzņēmumu vai jebkuru 3.4. punktā minēto ieguldītāju starpniecību, arī ir uzskatāmi par saistītiem.

3.5.2. Uzņēmumi, kuriem ir kādas no 3.5. punktā aprakstītajām attiecībām ar fiziskas personas vai kopīgi rīkojošos fizisku personu grupas starpniecību, arī ir uzskatāmi par saistītiem uzņēmumiem, ja tie pilnībā vai daļēji darbojas tajā pašā konkrētajā tirgū vai blakustirgos. Šajā punktā par "blakustirgu" uzskata produkta vai pakalpojuma tirgu, kas ir tieši augšupējs vai lejupējs no konkrētā tirgus.

3.5.3. Ja uzņēmumā ieguldījumus veicis alternatīvo ieguldījumu fonds, kas definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2011/61/ES ([1]) 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā, 3.5. punkta piemērošanas vajadzībām par "saistītiem uzņēmumiem" neuzskata:

a) minēto uzņēmumu un minēto alternatīvo ieguldījumu fondu;

b) minēto uzņēmumu un minētā alternatīvo ieguldījumu fonda pārvaldnieku;

c) minēto uzņēmumu un citu uzņēmumu, kurā minētais alternatīvo ieguldījumu fonds veicis ieguldījumus.

Pirmo daļu piemēro ar noteikumu, ka abi tālāk minētie nosacījumi ir izpildīti:

a) alternatīvo ieguldījumu fonds, tā pārvaldnieks un attiecīgie uzņēmumi kārto atsevišķu grāmatvedības uzskaiti;

b) alternatīvo ieguldījumu fondam un tā pārvaldniekam ir iepriekš noteikta ieguldījumu stratēģija, kā aiziet no attiecīgā uzņēmuma vai uzņēmumiem, arī realizējot to vērtību uzņēmuma pārdošanas ceļā vai citos veidos.

3.6. Uzņēmumi var sniegt apliecinājumu par savu autonoma uzņēmuma, partneruzņēmuma vai saistīta uzņēmuma statusu, kā arī apliecināt datus par 2. punktā noteiktajām robežvērtībām. Šādu apliecinājumu var sniegt pat tad, ja kapitāls ir sadalīts tā, ka nav iespējams precīzi noteikt, kas to pārvalda, un šajā gadījumā uzņēmums drīkst labticīgi apliecināt, ka tas ir tiesīgs pieņemt, ka 25 % vai vairāk no tā nepieder vienam uzņēmumam vai kopīgi nepieder savstarpēji saistītiem uzņēmumiem. Šādi apliecinājumi neskar pārbaudes un izmeklēšanas, kuras paredz valsts vai Savienības noteikumi.

4. Darbinieku skaita un finansiālo rādītāju noteikšanai izmantojamie dati un pārskata periods

4.1. Dati, ko izmanto darbinieku skaita un finansiālo rādītāju noteikšanai, attiecas uz pēdējo apstiprināto pārskata periodu un tiek aprēķināti, par pamatu ņemot gadu. Tos ņem vērā, sākot ar pārskatu slēgšanas dienu. Izraudzīto apgrozījuma summu aprēķina, neiekļaujot pievienotās vērtības nodokli (PVN) un citus netiešos nodokļus.

4.2. Ja pārskatu slēgšanas dienā uzņēmums atklāj, ka, ņemot par pamatu gadu, tas ir pārsniedzis vai nav sasniedzis 2. punktā noteikto darbinieku skaita vai finansiālo robežvērtību, tas vēl neizraisa maza vidējas kapitalizācijas uzņēmuma statusa zaudēšanu vai iegūšanu, ja vien šīs robežvērtības nav pārsniegtas vai sasniegtas divu secīgu pārskata periodu laikā.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/61/ES (2011. gada 8. jūnijs) par alternatīvo ieguldījumu fondu pārvaldniekiem un par grozījumiem Direktīvā 2003/41/EK, Direktīvā 2009/65/EK, Regulā (EK) Nr. 1060/2009 un Regulā (ES) Nr. 1095/2010 (OV L 174, 1.7.2011., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. Jaundibinātu uzņēmumu gadījumā, kuru pārskati vēl nav apstiprināti, izmantojamos datus iegūst no labticīgas aplēses, kas veikta finanšu gada laikā.

5. Darbinieku skaits

5.1. Darbinieku skaits atbilst to personu skaitam, kas attiecīgajā uzņēmumā vai tā labā ir strādājušas pilnu darba laiku visa attiecīgā pārskata gada laikā ("gada darba vienības"). Tādu personu darbu, kas nav nostrādājušas pilnu gadu vai ir strādājušas nepilnu darba laiku – neatkarīgi no ilguma –, kā arī sezonas darbu uzskaita gada darba vienību daļās. Darbinieku skaitu veido:

a) darba ņēmēji;

b) personas, kas strādā uzņēmumā, ir tam pakļautas un saskaņā ar valsts tiesībām ir uzskatāmas par darba ņēmējiem;

c) īpašnieki vadītāji;

d) partneri, kas iesaistīti uzņēmuma regulārā darbībā un no uzņēmuma gūst finansiālu labumu.

5.2. Darbinieku skaitā neiekļauj mācekļus vai izglītojamos, kas profesionālajā apmācībā iesaistīti ar mācekļa vai arodapmācības līgumu. Netiek ieskaitīts grūtniecības un dzemdību atvaļinājuma vai bērna kopšanas atvaļinājuma ilgums.

6. Uzņēmuma datu noteikšana

6.1. Autonoma uzņēmuma gadījumā datus, arī darbinieku skaitu, nosaka, pamatojoties tikai uz minētā uzņēmuma pārskatiem.

6.2. Datus, arī darbinieku skaitu, tādam uzņēmumam, kuram ir 3. punktā minētie partneruzņēmumi vai saistītie uzņēmumi, nosaka, pamatojoties uz šā uzņēmuma pārskatiem un citiem datiem vai, ja tādi ir, uzņēmuma konsolidētajiem pārskatiem, vai konsolidētajiem pārskatiem, kuros uzņēmums ir iekļauts konsolidācijas rezultātā.

Pirmajā daļā minētajiem datiem tiek pieskaitīti dati par jebkādu attiecīgā uzņēmuma partneruzņēmumu, kas tam ir tieši augšupējs vai lejupējs. Pieskaitīšanu veic proporcionāli procentuālajai daļai kapitālā vai balsstiesībās (ņemot vērā lielāko no abām). Savstarpējas līdzdalības gadījumā ņem vērā lielāko procentuālo daļu.

Pirmajā un otrajā daļā minētajiem datiem pieskaita 100 % no jebkura tāda uzņēmuma datiem, kas ir tieši vai netieši saistīts ar konkrēto uzņēmumu, ja šie dati jau nav iekļauti pārskatos konsolidācijas rezultātā.

6.3. Lai piemērotu 6.2. punktu, konkrētā uzņēmuma partneruzņēmumu datus atvasina no to pārskatiem un citiem datiem, ja iespējams – konsolidētiem. Tiem pieskaita 100 % no to uzņēmumu datiem, kas ir saistīti ar šiem partneruzņēmumiem, ja vien to pārskata dati jau nav iekļauti konsolidācijas rezultātā.

Lai piemērotu 6.2. punktu, to uzņēmumu datus, kas ir saistīti ar konkrēto uzņēmumu, iegūst no to pārskatiem un citiem datiem, ja iespējams – konsolidētiem. Šiem datiem proporcionāli pieskaita datus par jebkādu saistītā uzņēmuma iespējamo partneruzņēmumu, kas tam ir tieši augšupējs vai lejupējs, ja vien konsolidētajos pārskatos tas jau nav iekļauts ar procentuālu daļu, kas ir vismaz proporcionāla 6.2. punkta otrajā daļā noteiktajai procentuālajai daļai.

6.4. Ja konsolidētajos pārskatos nav uzrādīti dati par konkrēta uzņēmuma darbinieku skaitu, tas tiek aprēķināts, proporcionāli agregējot datus no tā partneruzņēmumiem un pieskaitot datus par uzņēmumiem, ar kuriem konkrētais uzņēmums ir saistīts.