

Uzaicinājums iesniegt apsvērumus par projektu Komisijas Regulai par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam

(grozījumi attiecībā uz transportu un akmeņogļu rūpniecību)

(2005/C 144/02)

Mēneša laikā pēc minētā regulas projekta publicēšanas ieinteresētās personas var iesniegt savus apsvērumus šādā adresē:

Commission européenne
Direction de l'énergie et des transports
Unité A4
Bureau DM 28 06/109
B-1049 Bruxelles
Fakss (32-2) 296 41 04
e-pasts: TREN STATE-AID@cec.eu.int

Projekts REGULA, AR KO GROZA KOMISIJAS 2001. GADA 12. JANVĀRA REGULU (EK) Nr. 69/2001 par EK Līguma 86. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam

(Grozījums attiecībā uz pārvadājumu un ogļrūpniecības nozari)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. IEVADS

1.1. De minimis atbalsta juridiskais pamatojums

Padomes Regula (EK) Nr. 994/98 pilnvaro Komisiju pieņemt regulu, lai noteiktu limitu, līdz kurai atbalsta pasākumus uzskata par neatbilstošiem Līguma 87. panta 1. punkta kritērijiem. Uzskata, ka no 4 kritērijiem, kas minēti šajā punktā, jo īpaši nav izpildīts kritērijs, kurš attiecas uz konkurences traucējumiem un ietekmi uz tirdzniecību. Tātad šiem atbalsta pasākumiem nepiemēro 88. panta 3. punktā paredzēto paziņošanas procedūru.

Pamatojoties uz minēto pilnvarojumu, Komisija pieņēma 2001. gada 12. janvāra Regulu (EK) Nr. 69/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam. Šajā regulā paredzētā atbalsta limits vienam uzņēmumam trīs gadu laikā posmā ir EUR 100 000, kuru nepārsniedzot, var nepiemērot 87. panta 1. punkta noteikumus. Tāpat arī ir norādīts, ka *de minimis* atbalsts neskar uzņēmuma iespējas tam pašam projektam saņemt valsts atbalstu, ko atļāvusi Komisija vai uz ko attiecas kategoriju izņēmuma regula, kā rezultātā kopējais atbalstu apjoms var būt samērā liels.

1.2. Stāvoklis pārvadājumu nozarē

Izstrādājot regulas noteikumus, vienojās, ka uz pārvadājumu nozari joprojām neattieksies arī 2001. gada 12. janvāra Regula (EK) Nr. 69/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, jo šī nozare — tāpat kā zivsaimniecības un lauksaimniecības nozare — nav ietilpusi arī agrāk pieņemto Kopienas tiesību aktu⁽¹⁾ darbības jomā. Šo īpašo statusu galvenokārt piešķir tāpēc, ka, ņemot vērā īpašos piemērojamos noteikumus un nozares ekonomiskās īpatnības, pat neliels atbalsta apjoms varētu traucēt konkurenci pārvadājumu uzņēmumu starpā un līdz ar to šāds atbalsts varētu atbilst Līguma 87. panta 1. punkta kritērijiem.

1.3. Stāvoklis ogļrūpniecības nozarē

Ogļrūpniecības nozare tikai kopš 2002. gada 24. jūlija ietilpst EK Līguma darbības jomā, proti, pēc tam, kad vairs nebija spēkā EOTK Līgums. Kopš tā laika uz šo nozari attiecas īpaši noteikumi⁽²⁾, kas neļauj piemērot citas atbrīvojuma sistēmas⁽³⁾.

⁽¹⁾ Paziņojums attiecībā uz *de minimis* atbalstiem (OV C 68/9, 6.3.1996.) un Kopienas nostādnes attiecībā uz valsts atbalstiem maziem un vidējiem uzņēmumiem (OV C 213/4, 23.7.1996.) arī ir izslēgti no transporta nozares.

⁽²⁾ Regula (EK) Nr. 1407/2002 par valsts atbalstu ogļu rūpniecībai (OV L 205/1, 2.8.2002.).

⁽³⁾ Regulas (EK) Nr. 1407/2002 3. panta 1. punkts.

2. PAMATOJUMS

2.1. Stāvoklis pārvaldājumu nozarē

2001. gadā izvēlēto pieeju tagad uzskata par novecojušu turpmāk minēto iemeslu dēļ.

2.1.1. Ekonomikas apstākļi

Pirmkārt, pakāpeniskās un (salīdzinot ar pārējām ekonomikas nozarēm) nesenās pārvaldājumu nozares liberalizācijas, kā arī atsevišķu tās segmentu strukturālo problēmu dēļ sākumā varēja piemērot vienīgi īpašus noteikumus. Komisija tomēr uzskata, ka ekonomikas apstākļi ir attīstījušies tiktāl, ka vairs nav nopietnu draudu, ka valsts atbalsts varētu būtiski traucēt konkurenci. Patiešām, ir sekmīgi pabeigts pārvaldājumu tirgus atvēršanas process un ir nostabilizējusies tirgus struktūra, ievērojami uzlabojot uzņēmumu finansiālo stabilitāti. Līdz ar to uz valsts iestādēm vairs netiek izdarīts tik liels spiediens, lai tās palīdzētu grūtībās nonākušiem uzņēmumiem vai piešķirtu tiem papildu priekšrocības.

Pārvaldājumu nozares izslēgšana no regulas darbības jomas tomēr neietver atbrīvojumu no paziņošanas procedūras piemērošanas, un tāpēc valsts atbalsta procedūru piemēro visām piešķirtajām summām. Turklāt dalībvalstis aizvien vairāk izmanto horizontālā valsts atbalsta pasākumus, tajā skaitā *de minimis* regulu, kas nepārprotami atbilst konkurences regulas prasībai nepiešķirt *ad hoc* atbalstu vai nozaru atbalstu. Nevienā no vispārējām shēmām, ko piemēro valsts atbalstam — ne paziņojumos⁽¹⁾, ne arī atbrīvojuma regulās, kas nav *de minimis* regula⁽²⁾ -, nav paredzēti atbrīvojuma noteikumi pārvaldājumu nozarei. Lai uzlabotu šo stāvokli un palielinātu juridisko noteiktību dalībvalstīs, kuras vēlas piemērot vispārējas shēmas, jādome par to, kā sasaistīt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu pārvaldājumu nozarē un atbrīvojumu, kas paredzēts citām tautsaimniecības nozarēm.

Turklāt jāatzīmē, ka nelielie atbalsta apjomi, kas pēdējos gados ir paziņoti Komisijai — tostarp pārvaldājumu elementu atļaušana *de minimis* vispārējās shēmās⁽³⁾— lielākoties bez problēmām ir atzīti par saderīgiem ar Līguma noteikumiem. Tieši otrādi, to mērķi ir saskanējuši ar Kopienas politiku: iekārtu modernizācijas plānu piemērošana, kas pārsniedz Kopienas standartus⁽⁴⁾, kombinētā transporta izmantošanas veicināšana, vides aizsardzības noteikumu īstenošana⁽⁵⁾ un tādu automobiļu iegāde, kas mazāk piesārņo apkārtējo vidi⁽⁶⁾. Pašlaik tiek izskatīti citi līdzīgi gadījumi⁽⁷⁾. No otras puses, Komisija vienmēr ir uzskatījusi, ka gadījumi, kad autotransporta pārvaldājumu uzņēmumi iegādājas automobiļus, nepamatojot to ar vides aizsardzību un drošību, nav saderīgi ar Līguma noteikumiem, jo atbalsts varētu kaitēt uzņēmumu savstarpējai konkurencei⁽⁸⁾.

(¹) Piem. Valsts reģionālā atbalsta vadlīnijas (OV C 74, 10.3.1998., 9. lpp.) un Kopienas vadlīnijas attiecībā uz valsts atbalstu vides aizsardzībai (OV C 37, 3.2.2001., 3. lpp.).

(²) Komisijas 2001. gada Regula (EK) Nr. 68/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu atbalstam mācību jomā (OV L 10, 13.1.2001., 20. lpp.), Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regula (EK) Nr. 70/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam maziem un vidējiem uzņēmumiem (OV L 10, 13.1.2001, 10. lpp.), Komisijas 2002. gada 12. decembra Regula (EK) Nr. 2204/2002 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam nodarbinātības jomā (OV L 337, 13.12.2002., 3. lpp.) un Procesuālā Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999, 1. lpp.).

(³) piem. 2002. gada 16. oktobra Lēmums par lietu N N 600b/2001 – Spānija “atbalsts nodarbinātībai transporta nozarē” u.t.t.

(⁴) piem. 2001. gada 9. jūnija Lēmums “Lorenz” sakarā ar lietu N 409/2001 – Spānija “programma ARTE/PYME”.

(⁵) piem. 2003. gada 5. marta Lēmums par lietu N 353/2001 – Francija “ADEME atbalsta shēma transporta nozarē”.

(⁶) piem. 2002. gada 22. maija lēmums par lietu N 100/2001 – Dānija “atbalsta autopārvadātājiem”.

(⁷) piem. Lieta N 202/20003 – Zviedrija “MVU vadības sociālo iemaksu samazinājums”.

(⁸) Tā sauktie Komisijas “RENOVE” lēmumi: valsts atbalsta 1998. gada 1. jūlija lēmums C 20/1996 Nr. 98/693/EK (shēma 1994. – 1996. gadam) un valsts atbalsta lēmums C 65/1998 Nr. 2001/605/EK (shēmas pagarinājums 1997. gadā); tā sauktie Komisijas “nodokļu kredītu” lēmumi (“crédits d’impôts”): valsts atbalsta lēmums C 32/92 Nr. 93/469/EEK, 9.6.1993. (shēma 1992. gadā) un valsts atbalsta lēmums C 45/95 Nr. 96/3078, 22.10.1996. (shēma no 1993. līdz 1994. gadam).

2.1.2. Pašreizējā režīma ietekme

Līdz RENOVE spriedumu pieņemšanai Komisija uzskatīja, ka atbrīvojums attiecas uz visām transporta nozarēm. "RENOVE" 2002. gada 26. septembra (C-351/98⁽¹⁾) un 2003. gada 13. februāra (C-409/00) spriedumos par autotransportu⁽²⁾ Tiesa lēma, ka atbrīvojumu no *de minimis* noteikuma nevar piemērot nekomerčiāliem pārvadājumiem — pretēji Komisijas pieejai, ka atbalsts kravas automobiļu iegādei ir uzskatāms par nesaderīgu, nenodalot dažādas transporta darbību formas. Tādējādi tiek nodalīti divu kategoriju uzņēmumi. No vienas puses, uzņēmumi, kuru pamatdarbība ir pārvadājumi, nevar izmantot atbalsta shēmas ar specifiskiem (reģionāliem, vides aizsardzības, MVU u.c.) mērķiem, un tiem ir jāsaņem Komisijas atļauja pat tad, ja summa ir mazāka par noteikto limitu. No otras puses, uzņēmumi, kas neietilpst attiecīgajā nozarē kā tādā, bet kas tomēr veic pašpārvadājumus⁽³⁾, var izmantot *de minimis* regulu bez ierobežojumiem un Komisijas iepriekšējas atļaujas.

2.1.3. Kustamais īpašums

Attiecībā uz transporta uzņēmumu kustamo īpašumu (automobiļu, kuģu un lidmašīnu iegāde), jānovērtē, kā konkurenci potenciāli ietekmē atbalsts, kas trīs gadu laikā vienam uzņēmumam sasniedz 100 000 EUR. Ņemot vērā lidmašīnu un kuģu, kā arī iekšzemes ūdeņu transportlīdzekļu izmaksas, ietekmi uz šo nozaru struktūru var uzskatīt par nenozīmīgu. Taču sauszemes transportlīdzekļu nozarē atbalstu, kas trīs gadu laikā sasniedz 100 000 EUR, var uzskatīt par nozīmīgu. Ņemot vērā šīs nozares īpašo struktūru — liels skaits mazu pārvadājumu uzņēmumu (jo īpaši atsevišķās dalībvalstīs)⁽⁴⁾ un transportlīdzekļu izmaksas⁽⁵⁾ –, jāuzskata, ka šādas summas var ietekmēt tirdzniecību un traucēt konkurenci dalībvalstu starpā. Ciktāl subsīdētās investīcijas būtiski samazina transportlīdzekļu aizstāšanas izdevumus, šādu atbalstu varētu uzskatīt par darbības atbalstu. Tas varētu arī palielināt sauszemes transportlīdzekļu parku, kas tirgū, kurā konkurence jau ir ļoti spēcīga, varētu vēl vairāk samazināt peļņu. Attiecīgi tiek uzskatīts, ka vēlams saglabāt izņēmumu attiecībā uz transportlīdzekļu iegādi (kravas automobiļa iegāde) autopārvadājumu nozarē.

Tomēr joprojām pastāv risks, ka šāds atbrīvojums, ņemot vērā atšķirīgu attieksmi pret trešo personu transporta darbībām un pašpārvadājumiem⁽⁶⁾, varētu vairāk traucēt konkurenci starp šiem abiem pārvadājumu darbību segmentiem. Komisija apņemas uzraudzīt turpmāko attīstību un tās ietekmi uz sauszemes pārvadājumu pakalpojumu tirgu.

⁽¹⁾ Lieta C-351/98, Spānija pret Komisiju, 2002. gada 26. septembra spriedums, Renove I, Recueil I-8031.

⁽²⁾ Lieta C-409/98, Spānija pret Komisiju, 2002. gada 13. februāra spriedums, Renove II, Recueil I-1487.

⁽³⁾ Šajās lietās Tiesa apstiprināja, ka, lai gan pašpārvadājumu nozare neietilpst pārvadājumu nozarē, ko paredz *de minimis* atbalsta noteikumos, šī nozare atrodas tiešas konkurences attiecībās ar komerciāliem pārvadājumiem tāda atbalsta gadījumā, kas pārsniedz *de minimis* atbalsta limitu. Tomēr Tiesa attiecīgi secināja, ka "Komisija nevar atteikties piemērot *de minimis* noteikumu atbalstiem, kas piešķirti to nozaru uzņēmumiem, ko dažādi spēkā esoši dokumenti neizslēdz no šā noteikuma piemērošanas jomas".

⁽⁴⁾ Turklāt būtiskus autopārvadājumu posmus veido galvenokārt daudzi mazi uzņēmumi. Mikrouzņēmumiem atbalsti, kas ir zemāki nekā noteiktais limits, var būt viņu darbībai proporcionāli nozīmīgs ieguldījums. 2000. gadā kravu pārvadājumu uzņēmumu skaits pieauga līdz 130 141 Spānijā, līdz 112 173 Itālijā, līdz 32 885 Vācijā, līdz 36 819 Apvienotajā Karalistē un līdz 10 290 Nīderlandē (informācijas avots: Eurostat). Vidējā apgrozījuma analīze par katru uzņēmumu 2000. gadā liecina par ļoti zemu vidējo apgrozījumu Spānijā un Itālijā, kas nozīmē to, ka ir ļoti daudz mazo uzņēmumu: 160 000 € Spānijā, 280 000 € Itālijā, 1 350 000 € Nīderlandē, 710 000 € Vācijā. Ir jāpiebilst, ka runa ir par vidējiem rādītājiem (lielie uzņēmumi un MVU kopā). Ja tiktu veikta daudz sīkāka attiecīgās nozares analīze, tad šī analīze atklātu apgrozījumu (ļoti daudziem) ģimenes uzņēmumiem, kas ir daudz zemāks nekā vidējais nacionālais rādītājs. Arī uzņēmumos nodarbināto cilvēku skaits tikpat labi raksturo pārvadājumu uzņēmumu lielumu. ES līmenī šajos uzņēmumos vidēji ir nodarbinātas 5 līdz 6 personas. Itālijā un Spānijā šis skaitlis sarūk par līdz 3 personām. Tā kā šie visi ir vidējie rādītāji, šo rezultātu sakarā var izdarīt secinājumu, ka ir ļoti daudz uzņēmumu, kuros ir nodarbināta tikai viena persona.

⁽⁵⁾ 90 000 līdz 120 000 eiro par 40 tonnu kravas automobili.

⁽⁶⁾ Turklāt, tā kā attiecības starp uzņēmumiem šajā nozarē ir ļoti neskaidras, varētu šķist, ka tirgus struktūra tūlītēji reaģētu uz šādiem finanšu ieguldījumiem, pretēji vispārējam interesēm.

2.1.4. Komisijas resursu izmantošana

Visbeidzot jāatceras, ka, ņemot vērā ierobežotos cilvēkresursus, kas ir Komisijas rīcībā valsts atbalsta jomā, būtu lietderīgi koncentrēt Kopienas darbību uz atbalstu, kura apjoms un izmantošanas joma vismazāk varētu būtiski traucēt konkurenci. Tas ir vēl lietderīgāk, jo Komisijai saistībā ar pieaugošu valsts atbalsta paziņojumu skaitu un Eiropas Savienības paplašināšanos līdz 25 dalībvalstīm lielāka uzmanība jāpievērš gadījumiem, kas visvairāk kaitē konkurencei.

2.1.5. Secinājumi

Ievērojot pieredzi, kuru Komisija ieguvusi vairākās ar valsts atbalstu saistītās lietās pārvaldājumu nozarē to gadu laikā, kamēr nepiemēro *de minimis* noteikumu, ir jāsecina, ka, izņemot gadījumus, kad autopārvaldātāji iepērk transportlīdzekļus, pārvaldājumu uzņēmumiem sniegtais atbalsts, ja tas nepārsniedz 100 000 eiro limitu trīs gados, neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un nerada konkurences traucējumus, kā arī izslēdz šādu konkurences traucējumu risku. Tāpēc Komisija ierosina labot situāciju, turpmāk neizslēdzot parvaldājumu nozari no *de minimis* regulas piemērošanas jomas, izņemot atsevišķus specifiskus gadījumus (sk. 2.1.3. punktu).

2.2. Situācija ogļrūpniecības nozarē

Ogļrūpniecības nozare tikai kopš 2002. gada 24. jūlija ietilpst EK Līguma darbības jomā, proti, pēc tam, kad vairs nebija spēkā EOTK Līgums. Kopš tā laika uz šo nozari attiecas īpaši noteikumi⁽¹⁾, kas neļauj piemērot citas atbrīvojuma sistēmas⁽²⁾. Šie īpašie noteikumi arī nosaka, ka "Komisija pilnvarošana tiesības īsteno, pamatojoties uz precīzām un pilnīgām zināšanām par tiem pasākumiem, ko valdības paredz veikt. Dalībvalstīm tādējādi būtu jāsniedz Komisijai konsolidēts ziņojums, kurā tiktu sīki izklāstīta visa informācija par tiešo vai netiešo atbalstu, ko tās grasās sniegt ogļrūpniecībai." Ņemot vērā šādu jautājuma specifiku, visas atbalsta summas būtībā var atbilst 87. panta 1. punkta kritērijiem. Tomēr *de minimis* regulas piemērošana nav pieļaujama.

⁽¹⁾ Regula (EK) Nr. 1407/2002 par valsts atbalstu ogļu rūpniecībai (OV L 205/1, 2.8.2002.).

⁽²⁾ Regulas (EK) Nr. 1407/2002 3. panta 1. punkts.

Projekts

Komisijas Regula ar ko groza Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regula (EK) Nr. 69/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1998. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 994/98 par to, kā piemērot Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 92. un 93. pantu attiecībā uz dažādu kategoriju valsts horizontālo atbalstu⁽¹⁾, un jo īpaši tās 2. pantu,

pēc regulas projekta publicēšanas,

pēc apspriešanās ar valsts atbalsta padomdevēju komiteju,

tā kā:

- (1) Regula (EK) Nr. 994/98 pilnvaro Komisiju ar regulu noteikt limitus, kurus pārsniedzot tiek uzskatīts, ka atbalsts neatbilst visiem Līguma 87. panta 1. punkta kritērijiem un ka tāpēc tam nepiemēro paziņošanas procedūru, kas paredzēta Līguma 88. panta 3. punktā.
- (2) Komisija ir piemērojusi Līguma 87. un 88. pantu un konkrēti vairākos lēmumos precizējusi atbalsta jēdzienu Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regulā (EK) Nr. 69/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam⁽²⁾ Komisija pēdējoreiz ir arī izklāstījusi savu politisko nostāju attiecībā uz limitu *de minimis* atbalstam, kuru pārsniedzot var uzskatīt, ka 87. panta 1. punktu nav jāpiemēro.
- (3) Ņemot vērā īpašos noteikumus, ko piemēro lauksaimniecības nozarē, zivsaimniecības un akvakultūras nozarē, kā arī pārvadājumu nozarē, un ņemot vērā risku, ka šajās nozarēs pat nelielas atbalsta summas var atbilst Līguma 87. panta 1. punkta kritērijiem, Komisija savulaik izslēdza iepriekš minētās nozares no Regulas (EK) Nr. 69/2001 piemērošanas jomas. Pārvadājumu nozares liberalizācija, kas ir pakāpeniska un novēlojusies, salīdzinot ar citām ekonomikas nozarēm, kā arī struktūras problēmas atsevišķos ekonomikas apakšsektoros īpašo noteikumu piemērošanu pieļāva tikai sākumā.
- (4) Turklāt Eiropas Kopienu tiesa 2002. gada 26. septembra spriedumā (C-351/98)⁽³⁾ un 2003. gada 13. februāra spriedumā (C-409/00)⁽⁴⁾ "Renove I un II" lietās, kas attiecas uz autopārvadājumiem, nolēma, ka *de minimis* noteikumu piemēro atbalstam, kas sniegts pašpārvadātājiem. Šajā sakarā Tiesa nolēma šādi⁽⁵⁾: "ja pārvadājumu nozare ir [...] kategoriski izslēgta no *de minimis* noteikums piemērošanas jomas, šis izņēmums ir jāinterpretē stingri. Tādēļ to nedrīkst piemērot nekomerciāliem pārvadājumiem". Attiecīgi Tiesa nolēma šādi⁽⁶⁾: "Komisija nevar atteikties piemērot *de minimis* noteikumu atbalstiem, kas piešķirti to nozaru uzņēmumiem, ko dažādi spēkā esoši dokumenti neizslēdz no šā noteikuma piemērošanas jomas". Līdz spriedumam "Renove" lietā Komisija uzskatīja, ka izņēmums attiecās uz visām pārvadājumu nozarēm.
- (5) Tā kā kopš pārvadājumu tirgus faktiskās liberalizācijas ir notikusi šo tirgu pārstrukturēšana, tad risks, ka *de minimis* atbalsts radītu konkurences traucējumu, kas būtu pretējs kopējām interesēm, šobrīd vairs nav aktuāls. Tomēr joprojām ir nepieciešams uzlabot pārskatāmību un veicināt vienlīdzīgu attieksmi visās ekonomikas nozarēs, tostarp pārvadājumu nozarē.

⁽¹⁾ OV L 142, 14.5.1998., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 10, 13.1.2001., 30. lpp.

⁽³⁾ Recueil I-8031.

⁽⁴⁾ Recueil I-1487.

⁽⁵⁾ Lieta C-409/00, 2003. gada 13. februāra spriedums, Renove II, 70. punkts, Recueil I-1487.

⁽⁶⁾ Lieta C-351/98, 2002. gada 26. septembra spriedums, Renove I, 53. punkts, Recueil I-8031.

- (6) Turklāt Komisija ir secinājusi, ka dalībvalstis parasti izveido horizontālā atbalsta shēmas, ko piemēro visās tajās ekonomikas nozarēs, arī pārvaldājumu nozarē, kurās atbalsta summas nepārsniedz *de minimis* atbalsta limitu. Tomēr sakarā ar to, ka pārvaldājumu nozare ir izslēgta no šā brīža *de minimis* regulas, par šādām shēmām vienmēr ir jāpaziņo Komisijai, kā rezultātā tiek mazināta šīs regulas piemērošanas efektivitāte.
- (7) Ievērojot pieredzi, kuru Komisija ieguvusi vairākās ar valsts atbalstu saistītās lietās pārvaldājumu nozarē to gadu laikā, kamēr nepiemēro *de minimis* noteikumu, ir jāsecina, ka, izņemot gadījumus, kad autopārvaldātāji iepērk transportlīdzekļus, pārvaldājumu uzņēmumiem sniegtais atbalsts, ja tas nepārsniedz 100 000 eiro limitu trīs gados, neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un nerada konkurences traucējumus, kā arī izslēdz šādu konkurences traucējumu risku.
- (8) Ņemot vērā autopārvaldājumu nozarei raksturīgo īpašo struktūru, būtisko skaitu mazo pārvaldātāju (jo īpaši atsevišķās dalībvalstīs), kā arī transportlīdzekļu izmaksas, kas tuvojas *de minimis* limitam, ir jāsecina, ka šāds atbalsts tomēr var ietekmēt tirdzniecību un izraisīt konkurences traucējumus starp dalībvalstīm, tādējādi kaitējot kopējām interesēm. Tādēļ ir vēlams saglabāt izņēmumu attiecībā ar transportlīdzekļu iepirkšanu autopārvaldājumu nozarē.
- (9) Oglrūpniecības nozare EK Līguma piemērošanas jomā ir ietverta tikai kopš 2002. gada 24. jūlija pēc EOTK dibināšanas līguma izbeigšanās. Kopš tā laika šajā nozarē piemēro īpašus noteikumus⁽¹⁾, kas liedz piemērot citus izņēmuma noteikumus⁽²⁾. Šie īpašie noteikumi arī nosaka, ka “Komisija pilnvarošanas tiesības īsteno, pamatojoties uz precīzām un pilnīgām zināšanām par tiem pasākumiem, ko valdības paredz veikt. Dalībvalstīm tādējādi būtu jāsniedz Komisijai konsolidēts ziņojums, kurā tiktu sīki izklāstīta visa informācija par tiešo vai netiešo atbalstu, ko tās grasās sniegt ogļrūpniecībai.” Ņemot vērā šādu jautājuma specifiku, visas atbalsta summas būtībā var atbilst 87. panta 1. punkta kritērijiem. Tomēr *de minimis* regulas piemērošana nav pieļaujama.
- (10) Juridiskās noteiktības dēļ ir jāprecizē, kāda ir regulas ietekme uz atbalstu, kas piešķirts pirms šīs regulas stāšanās spēkā,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 69/2001 groza šādi:

1. 1. panta a) punktā vārdus “transporta nozari” svīturo un aizstāj ar šādu tekstu: “ogļrūpniecības nozari, kā to nosaka 2002. gada 23. jūlija Regula (EK) Nr. 1407/2002 par valsts atbalstu ogļu rūpniecībai⁽³⁾”
2. 1. pantā pievieno šādu tekstu: “d) atbalstu autopārvaldājumu uzņēmumiem transportlīdzekļu iepirkšanai”.
4. pantā pēc 1. punkta pievieno šādu tekstu: “2. Šo regulu piemēro arī atbalstiem, kas piešķirti pirms šīs regulas stāšanās spēkā, ja šie atbalsti atbilst visiem šīs regulas 1. un 2. pantā izvirzītajiem nosacījumiem. Jebkuru atbalstu, kas neatbilst šiem nosacījumiem, izvērtēs Komisija, ievērojot attiecīgos pamatprincipus, pamatnostādnes, ziņojumus un atzinumus.”
4. pantā 2. punkts kļūst par 3. punktu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.

⁽¹⁾ Regula (EK) Nr. 1407/2002 par valsts atbalstu ogļu rūpniecībai (OV L 205/1, 2.8.2002.)

⁽²⁾ Regulas (EK) Nr. 1407/2002 3. panta 1. punkts.

⁽³⁾ OV L 205/1, 2.8.2002.