EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 6.7.2022.
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES REGULA

par Līguma par Eiropas Savienības darbību 93., 107. un 108. panta piemērošanu noteiktām valsts horizontālā atbalsta kategorijām dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarē

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Konteksts

2021. gada Ilgtspējīgas izaugsmes stratēģijā[1] Komisija norāda, ka pasākumi transporta jomā var spēcīgi atbalstīt zaļo pārkārtošanos, ievērojami samazinot siltumnīcefekta gāzu izplūdi un uzlabojot gaisa kvalitāti, vienlaikus veicinot ražīguma pieaugumu un stiprinot rūpniecības ekosistēmu noturību. Šajā sakarā Komisija uzsvēra, cik svarīgi ir ieguldījumi sabiedriskajā transportā un infrastruktūrā, kas atbalsta pāreju uz ilgtspējīgāku un gudrāku mobilitāti, ieskaitot nepārtrauktus un efektīvus Eiropas multimodālos tīklus, kā arī Eiropas pasažieru un kravu transporta tīkla modernizēšanu.

Labi funkcionējoša dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālā transporta sistēma ir būtiska, lai nodrošinātu savienojamību visā Eiropā, izveidotu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, veicinātu ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 170. un 174. pantu, sasniegtu ES klimatiskos mērķus ("Eiropas zaļais kurss"[2]) un atbalstītu ES rūpniecības un tās vērtības ķēžu noturību ("jaunā industriālā stratēģija" ar atjauninātu redakciju[3]), tostarp atbalstītu digitālās pārveides un digitalizācijas mērķus ("Eiropas digitālā stratēģija"[4]). 2020. gada 9. decembrī Komisija pieņēma paziņojumu par Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju ("Komisijas Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija")[5], kur dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu transporta, kā arī multimodālā transporta stiprināšana ir būtiska sastāvdaļa Eiropas transporta zaļajā un digitālajā pārveidē, kas savukārt ir būtiska, lai sasniegtu Savienības mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti.

Šos mērķus nevar sasniegt bez prāviem dalībvalstu ieguldījumiem. Starp investīcijām, ko dalībvalstis var apsvērt mazemisijas transporta veidu atbalstīšanai, ir investīcijas jaunos vai pastāvošos autoparkos un investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā, pārkraušanas termināļos un tehniskās apkopes darbnīcās, arī nolūkā stimulēt pieprasījumu pēc bezemisiju autoparka un digitāliem risinājumiem, kas nodrošina sadarbspēju starp transporta veidiem un nozarēm. Tam vajadzīgi valsts atbalsta noteikumi, kas ļautu izdarīt ieguldījumus tur, kur valsts atbalsts ir nepieciešams, un vienlaikus saglabāt un uzlabot konkurenci dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multirmodālo pārvadājumu jomā.

---

[1] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Centrālajai bankai, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un Eiropas Investīciju bankai "2021. gada ilgtspējīgas izaugsmes stratēģija" (COM(2020) 575 final).

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

[3] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Jauna Eiropas industriālā stratēģija", COM(2020) 102 final, 2020. gada 10. marts, atjauninināts ar Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai", COM(2021) 350 final.

[4] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas digitālās nākotnes veidošana" (COM(2020) 67 final, 2020. gada 19. februāris).

[5] 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, SWD(2020) 331 final.

LESD 93. pants nosaka: "Atbalsts ir saderīgs ar Līgumiem, ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem." LESD 93. pants ir iekļauts VI sadaļā "TRANSPORTS", kura noteikumi attiecas tikai uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem – tas noteikts LESD 100. panta 1. punktā. Pašreizējais priekšlikums aptver pārvadājumus pa dzelzceļu un iekšējiem ūdensceļiem, ieskaitot multimodālo transportu[6].

i) Atbalsts, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām

2008. gada Kopienas vadlīniju par valsts atbalstu dzelzceļa uzņēmumiem[7] ("Dzelzceļa vadlīnijas") mērķis bija kodificēt un atjaunināt Komisijas praksi attiecībā uz atbalsta dzelzceļa transporta nozares uzņēmumiem saderību ar Līgumu, ņemot vērā nozaru tiesiskā regulējuma attīstību, it īpaši, lai atbalstītu pakāpenisku tirgus atvēršanu konkurencei. Valsts atbalsta noteikumu, tostarp Dzelzceļa pamatnostādņu, *atbilstības pārbaude*[8], ko veica 2020. gadā, ir apstiprinājusi, ka ir jāpārskata dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un intermodālajiem pārvadājumiem piemērojamie valsts atbalsta noteikumi, ņemot vērā nozīmīgākās regulējuma un tirgus pārmaiņas kopš 2008. gada[9]. Tādējādi Komisija apsver iespēju ne tikai pārskatīt Dzelzceļa vadlīnijas, bet arī pieņemt īpašus grupu atbrīvojuma noteikumus, lai palīdzētu dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālajiem pārvadājumiem (gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem) īstenot zaļo un digitālo pārkārtošanos.

Svarīgs Komisijas mērķis ir palielināt juridisko noteiktību un samazināt administratīvo slogu, kas saistās ar dažiem valsts atbalsta pasākumiem, kuri atbalsta kravu un pasažieru novirzīšanu no autoceļiem uz mazāk piesārņojošiem transporta veidiem, un risinājumiem, kuri izstrādāti, pamatojoties uz plašu Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, tā, lai nodrošinātu konkurences kropļojumu ierobežošanu. Grupu atbrīvojuma regulas palielina dalībvalstīm un atbalsta saņēmējiem juridisko noteiktību jautājumos par to, kā pasākumi jāizstrādā. Tajā pašā laikā tās vienkāršo procedūras, atbrīvojot noteiktus pasākumus no LESD 108. panta 3. punktā noteiktā pienākuma valsts atbalstu darīt zināmu Komisijai pirms tā īstenošanas, ja, pamatojoties uz Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, ir iespējams iepriekš noteikt saderības nosacījumus, kuri nodrošina, ka tiek ierobežoti potenciālie konkurences kropļojumi.

Komisija ir guvusi ievērojamu pieredzi saistībā ar atbalstu transporta koordinācijai, uz ko attiecas Dzelzceļa vadlīniju 6.3. iedaļa, kā arī atbalstu transporta veidiem un risinājumiem, kas rada mazāku piesārņojumu un ir ilgtspējīgāki nekā tikai autotransports, tostarp atbalstu

---

6 "Multimodālais transports" ir pasažieru vai kravas, vai abu pārvadājumi, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

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

8 Komisijas 2019. un 2020. gadā veiktās dzelzceļa vadlīniju atbilstības pārbaudes konstatējumi ir pieejami vietnē https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Fitness-check-of-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance.

9 Tā, Dzelzceļa vadlīnijas izdotas pirms jaunākās (4.) dzelzceļa tiesību aktu paketes (2016), kas pabeigs dzelzceļa nozares liberalizāciju un tirgus atvēršanu (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Ir notikušas arī citas izmaiņas tiesību aktos, piemēram, "Eurovignette" direktīvas pārskatīšana (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris), ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 69, 4.3.2022. 1. lpp.)), kas ieviesa dažas izmaiņas autoceļu infrastruktūras lietošanas maksas sistēmā. Tas savukārt var ietekmēt veidu, kādā tiek aprēķinātas autotransporta un citu transporta veidu izmaksu atšķirības, lai piešķirtu atbalstu, ar ko veicināt kravu novirzīšanu no autotransporta uz mazāk piesārņojošiem transporta veidiem.

intermodālam transportam[10] un iekšzemes ūdensceļu transportam. Komisijas pieredze rāda, ka atbalsts transports koordinācijai ir noderīgs, lai veiktu modālo pārvirzi, un noteiktos apstākļos nerada būtiskus konkurences izkropļojumus. Turklāt dalībvalstis ir plaši aicinājušas noteikt grupu atbrīvojumu atbalstam transporta koordinācijai. Tāpēc, ja ir izpildīti zināmi nosacījumi, pienākas ļaut Komisijai piešķirt grupu atbrīvojumu pasākumiem, ko dalībvalstis sniedz minēto projektu atbalstīšanai.

Grupu atbrīvojums attiektos uz pasākumiem, uz kuriem attiecas LESD 93. pants, un atbalstītu kravu un pasažieru novirzīšanu no piesārņojošākiem transporta veidiem (īpaši autotransporta) uz mazāk piesārņojošiem un ilgtspējīgākiem transporta veidiem un risinājumiem saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi.

ii) Atbalsts kā atlīdzība par noteiktu pienākumu izpildi, kurus aptver sabiedriskā pakalpojuma jēdziens

Attiecībā uz atbalstu dažu pienākumu izpildei, kurus aptver sabiedrisko pakalpojumu jēdziens (uz kuriem pašlaik neattiecas Dzelzceļa vadlīnijas), Komisija var arī apsvērt iespēju ar zināmiem nosacījumiem grupu atbrīvojumu piešķirt dalībvalstu piešķirtai atlīdzībai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarēs, ja uz to neattiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris)[11] (regula (EK) Nr. 1370/2007).

Sevišķi kravu pārvadājumos sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi var būt piemērots instruments, kas veicina pakalpojumus jomās un segmentos, kur citādi kravu pārvadāšana notiktu tikai pa autoceļiem.

Šis priekšlikums neattiecas uz atbalstu, lai kompensētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem, ko reglamentē Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 1. punkts. Ar minēto normu no iepriekšējas izziņošanas prasības tiek atbrīvota atlīdzība sabiedrisko pakalpojumu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu vai vispārīgos noteikumos paredzēto tarifu pienākumu ievērošanu, ko izmaksā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

Iniciatīvai risināmā problēma

Ir vajadzīgi īpaši noteikumi, kas ļautu vienkāršot dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālā transporta atbalsta procedūras.

Atbilstoši LESD 108. panta 4. punktā un 109. pantā noteiktajam Padomes un Komisijas kompetences sadalījumam Padome nosaka atbalsta kategorijas, kuras var atbrīvot no paziņošanas par valsts atbalstu, bet Komisija pieņem regulas ar detalizētiem noteikumiem par tādu atbrīvojumu.

Ar grupu atbrīvojuma regulām Komisija no LESD 108. panta 3. punktā noteiktā izziņošanas pienākuma atbrīvo Padomes noteiktos atbalsta pasākumus, tādējādi ļaujot dalībvalstīm tos tieši īstenot bez Komisijas iepriekšēja apstiprinājuma.

---

10 Intermodāls transports ir preču pārvietošana (vienā un tajā pašā kravas vienībā vai transportlīdzeklī) ar secīgiem transporta veidiem, nepārkraujot pašas preces, kad tiek mainīti transporta veidi. Tādējādi tas ir multimodālā transporta paveids (https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303).

11 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 351, 3.12.2007., 1. lpp.).

Padomes 2015. gada 13. jūlija Regulā (ES) 2015/1588 par LESD 107. un 108. panta piemērošanu dažām horizontālā valsts atbalsta kategorijām ("2015. gada pilnvarojošā regula")[12] ir noteikts zināms skaits atbalsta kategoriju, kuras Komisija var atbrīvot no LESD 108. panta 3. punktā noteiktā izziņošanas pienākuma. Taču 2015. gada pilnvarojošā regula attiecas tikai uz valsts atbalsta pasākumiem, kas atzīti par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punktu vai 107. panta 3. punktu, bet neatklāj atbalsta pasākumus, kuru saderība tiek novērtēta saskaņā ar LESD 93. pantu.

Tāpēc Komisija uzskata, ka šis trūkums jānovērš, lai vienkāršotu procedūras dalībvalstīm, kuras ievieš valsts atbalsta pasākumus dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālajiem pārvadājumiem.

Tā kā valsts atbalstu dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālajiem pārvadājumiem aptver LESD 93. pants – speciāla norma, kas attiecas uz LESD 107. panta 2. un 3. punktu, tad īpaša Padomes regula ("Transporta pilnvarojuma regula") par dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālo transportu šķiet pilnīgi pamatota. Faktiski LESD 93. pants ietilpst LESD 3. daļas VI sadaļā par transportu un nosaka, ka atbalsts ir saderīgs ar EEZ, ja tas ir vajadzīgs transporta koordinācijai vai ir atlīdzība par tādu pienākumu izpildi, kurus aptver sabiedriskā pakalpojuma jēdziens. Tādējādi, nosakot valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 93. pantu, ir jāpārbauda, vai atbalstam ir šie mērķi. Komisijas grupu atbrīvojuma regula šim nolūkam noteiktu attiecīgos kritērijus.

Šā priekšlikuma mērķis ir valsts atbalsta noteikumus, kas piemērojami dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālajiem pārvadājumiem, pieskaņot Komisijas Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijai. Saskaņā ar Transporta pilnvarojuma regulu Komisija varēs pieņemt grupu atbrīvojuma regulas par atbalstu saskaņā ar LESD 93. pantu, minimāli riskējot ar konkurences un tirdzniecības kropļojumiem. Šis priekšlikums ļauj Komisijai pieņemt grupu atbrīvojumus jomās, kur tā ieguvusi pietiekamu pieredzi, lai spētu definēt skaidrus saderības kritērijus, vienlaikus nodrošinot, ka tiek ierobežota ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Transporta pilnvarojuma regulai pašai nebūs tiešas ietekmes, bet tā būs juridisks pamats iespējamu grupu atbrīvojuma regulu pieņemšanai. Uz Transporta pilnvarojuma regulas pamata Komisija ietekmes novērtēšanas kontekstā izvērtēs dažādas politiskas iespējas tādām grupu atbrīvojuma regulām un to ietekmi.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem attiecīgajā politikas jomā un ar pārējo Savienības politiku**

Šis priekšlikums palīdz sasniegt Savienības vispārējos mērķus, sevišķi mērķi panākt, no vienas puses, valsts atbalsta noteikumu izpildi un vienkāršošanu, no otras – Eiropas zaļā kursa īstenošanu.

Par interesi panākt valsts atbalsta noteikumu izpildi Komisija 2012. gada 8. maija paziņojumā par valsts atbalsta modernizāciju[13] norādījusi, ka valsts atbalsta noteikumu izpildei jākoncentrējas uz lietām, kurām ir vislielākā ietekme uz iekšējo tirgu. Tas nozīmē, no vienas puses, pastiprināt liela un potenciāli kropļojoša atbalsta pārbaudi un, no otras puses, vienkāršot to gadījumu analīzi, kuriem ir ierobežota ietekme uz tirdzniecību un konkurenci. Otro var panākt, šīs atbalsta kategorijas grupu veidā atbrīvojot no izziņošanas prasības.

[12] OV L 248, 24.9.2015., 1. lpp.
[13] COM(2012) 209 final.

Attiecībā uz interesi vienkāršot valsts atbalsta noteikumus ir vajadzīga konsekventa pieeja procedūrās, ko piemēro atbalstam, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu tirgus segmentos. Regulas Nr. 1370/2007 9. panta 1. punktā jau ir paredzēts atbrīvojums no iepriekšējas paziņošanas par kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu atbilstoši noteikumiem par valsts atbalstu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem. Tomēr līdzīgs grupu atbrīvojums atlīdzībai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pašlaik nepastāv attiecībā uz kravu pārvadājumiem. Tāpēc Transporta pilnvarojuma regulas darbības jomā jāiekļauj atbalsts atlīdzināšanai par noteiktu pienākumu izpildi, ko aptver sabiedriskā pakalpojuma jēdziens, kravu pārvadājumos pa dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem vai intermodāli, tā, kā norādīts LESD 93. pantā.

Par ieguldījumu Eiropas zaļajā kursā – šis priekšlikums palīdzēs veicināt zaļu, efektīvu un savstarpēji savienotu multimodālu transporta sistēmu, kas ir nepieciešams solis virzībā uz Savienības mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Tādā ziņā pastāv skaidra saikne starp šo priekšlikumu un Dzelzceļa vadlīniju plānoto pārskatīšanu, jo abi pasākumi domāti, lai veicinātu publiskā sektora finansējumu transporta veidu novirzīšanai no autoceļiem uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un ilgtspējīgākiem multimodālajiem risinājumiem un galu galā atbalstītu Eiropas transporta zaļo un digitālo pārveidi, nodrošinot arī konkurences kropļojumu ierobežošanu. Ierosinātā Transporta pilnvarojuma regula atbrīvotu no izziņošanas pienākuma pasākumus, uz kuriem attiecas LESD 93. pants un kuriem ir iespējams noteikt skaidrus saderības nosacījumus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 109. pants, kas Padomei ļauj pieņemt attiecīgas regulas, kas vajadzīgas, lai noteiktu LESD 108. panta 3. punkta piemērošanas nosacījumus, kā arī atbalsta kategorijas, kuras var atbrīvot no šīs procedūras.

Padomes kompetence pieņemt piemērotus noteikumus, nosakot atbalsta kategorijas, uz kurām var attiecināt grupu atbrīvojumu, kā noteikts LESD[14] 109. pantā, attiecas uz visiem valsts atbalsta pasākumiem, arī attiecībā uz dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem un multimodāliem pārvadājumiem, ko aptver LESD 93. pants.

• Subsidiaritāte un proporcionalitāte

Priekšlikums ir Savienības ekskluzīvā kompetencē. Saskaņā ar LESD 3. pantu ("Savienībai ir ekskluzīva kompetence šādās jomās: .. b) iekšējā tirgus darbībai nepieciešamo konkurences noteikumu izstrāde"). Tāpēc subsidiaritātes principu nepiemēro.

[14] "Padome pēc Komisijas priekšlikuma un pēc apspriešanās ar Eiropas Parlamentu var pieņemt jebkādas attiecīgas regulas, kas vajadzīgas, lai piemērotu 107. un 108. pantu, un jo īpaši var noteikt 108. panta 3. punkta piemērošanas nosacījumus un tās atbalsta kategorijas, uz ko šī procedūra neattiecas."

Priekšlikums paredz vienīgi pasākumus, kas vajadzīgi, lai sasniegtu tā mērķi, proti, ļaut Komisijai piešķirt grupu atbrīvojumu atbalstam transporta koordinācijai un atbalstam, ar ko atlīdzina par tādu pienākumu izpildi, kurus aptver sabiedriskā pakalpojuma jēdziens, ar noteikumu, ka ir izpildīti zināmi nosacījumi. Tāpēc šajā priekšlikumā ir ievērots subsidiaritātes princips.• Juridiskā instrumenta izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments ir Padomes regula.

Saskaņā ar LESD 109. pantu regula ir vienīgais juridiskais instruments, ar ko Padome var noteikt LESD 108. panta 3. punkta piemērošanas nosacījumus un atbalsta kategorijas, kas atbrīvotas no minētās procedūras.

3. RETROSPEKTĪVĀS IZVĒRTĒŠANAS, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒŠANAS REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Dzelzceļa vadlīniju atbilstības pārbaudes secinājums ir tāds, ka minētās vadlīnijas ir pilnībā jāpārskata, lai tās pieskaņotu tirgus un regulējuma pārmaiņām, kā arī jaunajām vispārējām prioritātēm, kas noteiktas Zaļā kursa programmā. Atbilstības pārbaudē cita starpā tika norādīts uz grupu atbrīvojuma piemērotību, īpaši attiecībā uz vairākiem transporta koordinācijas atbalsta veidiem, kurus Komisija pēdējā gadu desmitā ir apstiprinājusi ar lēmumiem necelt iebildumus[15], neveicot oficiālu izmeklēšanas procedūru. Konkrētāk, Dzelzceļa vadlīniju 6.3. iedaļas par atbalstu transporta koordinācijai izvērtēšana parādīja, ka visos gadījumos ir pieņemts lēmums necelt iebildumus, parasti ierobežotā laikā pēc paziņošanas[16].

Dzelzceļa vadlīniju *atbilstības pārbaudes* pamatā bija vispusīga to Komisijas lēmumu par valsts atbalstu pārskatīšana, kas apstiprināti saskaņā ar Dzelzceļa vadlīnijām un/vai LESD 93. pantu, kā arī atsauksmes, kas atklātā sabiedriskā apspriešanā tika saņemtas no dalībvalstīm un ieinteresētajām personām. Ņemot vērā Eiropas zaļo kursu un to, cik liela kļūst nozīme pārejai uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, kā dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi un multimodālie pārvadājumi, Transporta pilnvarojuma regula kļūst vēl aktuālāka, lai līdz 2050. gadam sasniegtu emisijas samazināšanas mērķi.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šis priekšlikums neprasa apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

Ierosinātā Transporta pilnvarojuma regula pati tieši neietekmēs ieinteresētās personas, jo tikai nodrošinās juridisko pamatu, uz kura Komisija var pieņemt grupu atbrīvojuma regulas. Ņemot vērā šā priekšlikuma tehniskumu – tas tikai sagatavo pamatu turpmākām grupu atbrīvojuma regulām – sabiedriska apspriešana netiks veikta. Taču 2021. gada 1. oktobrī Komisija

---

15 Sk. Padomes Regulas (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.), 4. panta 3. punktu.

16 Sk. Komisijas dienestu darba dokumentu "Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance" [valsts atbalsta modernizācijas paketes, dzelzceļa vadlīniju un īstermiņa eksporta kredītu apdrošināšanas atbilstības pārbaude] {SEC(2020) 372 final} – {SWD(2020) 258 final}, 3/4, 139. lpp. un 211. zemsv. piez., pieejams https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf

publicēja ceļvedi, kas specifiski attiecas uz iniciatīvu izstrādāt šo priekšlikumu. Atsauksmēm[17] par ceļvedi ieinteresētajām personām bija četras nedēļas laika.

Tiks rīkota sabiedriska apspriešana par Dzelzceļa vadlīniju pārskatīšanu, kas ietver projektu, kurš ar grupu atbrīvojuma regulu vienkāršotu noteikumus par valsts atbalstu transporta koordinācijai. Tiks rīkota arī īpaša sabiedriska apspriešana par gaidāmajām Komisijas grupu atbrīvojuma regulām.

- **Ietekmes novērtējums**

Šis priekšlikums nav jāatbalsta ar ietekmes novērtējumu. Priekšlikuma mērķis ir Padomē pieņemt Transporta pilnvarojuma regulu, kas ļaus Komisijai pieņemt grupu atbrīvojuma regulas par atbalstu dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodāliem pārvadājumiem, kam ir ierobežots tirdzniecības un konkurences kropļojuma risks. Šis priekšlikums neparedz tūlītēju grupu atbrīvojumu atbalsta kategorijām, uz kurām attiecas paredzētā Transporta pilnvarojuma regula, bet ļauj Komisijai pieņemt grupu atbrīvojumus vēlākā posmā.

Nākotnē paredzēto Komisijas grupu atbrīvojuma regulu saturu balstīs ietekmes novērtējums.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šā priekšlikuma mērķis cita starpā ir vienkāršot spēkā esošos noteikumus par valsts atbalstu transporta koordinācijai un valsts atbalstu, kas ir atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarēs, un samazināt valsts atbalsta paziņojumu skaitu un ar tiem saistītās regulatīvās izmaksas.

Ierosinātā Transporta pilnvarojuma regula ļauj Komisijai pieņemt grupu atbrīvojuma regulas par atbalstu dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un multimodālajam transportam. Šādu grupu atbrīvojuma regulu pieņemšana dos labumu Savienībai kopumā. Pirmkārt, tās veicinās Eiropas transporta fundamentālu zaļo un digitālo pārveidi saskaņā ar Eiropas zaļajā kursā nospraustajiem politiskajiem mērķiem. Otrkārt, tās ievērojami mazinās administratīvo slogu un izmaksas ieguldījumiem mazemisijas transporta veidos un esošo transporta veidu un risinājumu, kas rada mazāku piesārņojumu nekā autotransports, konsolidācijai/paplašināšanai. Treškārt, tās vienkāršos atbalsta atļaušanu dažu tādu pienākumu izpildei, ko aptver sabiedrisko pakalpojumu jēdziens, un atbalstīs tīrākus transporta veidus un risinājumus apgabalos un segmentos, kuros pretējā gadījumā pārvadāšana notiktu tikai pa autoceļiem.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums neietekmē pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

PRIEKŠLIKUMAM NAV NEGATĪVAS IETEKMES UZ SAVIENĪBAS BUDŽETU.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ierosinātā Transporta pilnvarojuma regula būs saistoša kopumā un tieši piemērojama visās dalībvalstīs no spēkā stāšanās brīža.

[17] Sk. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Greener-land-transport-simplified-state-aid-rules-New-Land-Transport-Enabling-Regulation-_lv

Saskaņā ar ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 6. pantu Komisija reizi piecos gados iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par Transporta pilnvarojuma regulas piemērošanu. Turklāt ziņojuma projektu pirms tam iesniegs izskatīšanai Valsts atbalsta padomdevējā komitejā, kas minēta ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 5. pantā. Saskaņā ar ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 5. panta 1. punktu Komisija apspriedīsies ar minēto komiteju arī tad, kad plānos pieņemt grupu atbrīvojuma regulu, un pirms tādas regulas pieņemšanas.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 1. panta 1. punktā ir noteiktas divas atbalsta kategorijas, kas tiek atbrīvotas no izziņošanas saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu: i) atbalsts transporta koordinācijai; ii) atbalsts kā atlīdzība par noteiktu pienākumu izpildi, kurus aptver sabiedriskā pakalpojuma jēdziens. Šīs kategorijas atspoguļo LESD 93. panta piemērošanas jomu. Tomēr ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas tvērumā nav atlīdzības par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniedzējiem vai par tarifu pienākumu ievērošanu, kas noteikti vispārējos noteikumos, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 1370/2007.

Ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 1. panta 2. punktā ir norādīti elementi, kurus Komisija precizēs turpmākajās regulās, lai iepriekš minētajām atbalsta kategorijām dotu grupu atbrīvojumu no pienākuma to darīt zināmu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu. Kategorijas ir tās pašas, kas noteiktas 2015. gada Pilnvarojuma regulā.

Ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 1. panta 3. punktā ir norādīts, kāda veida nosacījumus Komisija var precizēt turpmākajās grupu atbrīvojuma regulās, lai nodrošinātu šajā priekšlikumā minētā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu. Tā, 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts ļauj Komisijai noteiktas nozares izslēgt no grupu atbrīvojuma regulu darbības jomas. Minētajā noteikumā ir ņemts vērā, ka šis priekšlikums ļauj Komisijai pieņemt grupu atbrīvojuma regulas, jo tā gūst pietiekamu pieredzi, lai definētu skaidrus saderības kritērijus, vienlaikus nodrošinot, ka tiek ierobežota ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Ierosinātās Transporta pilnvarojuma regulas 2.–6. pantā ir atspoguļoti 2015. gada Pilnvarojuma regulas noteikumi par pārredzamību un uzraudzību, regulu spēkā esības termiņu un grozījumiem, ieinteresēto personu uzklausīšanu, Valsts atbalsta padomdevēju komiteju un apspriešanos ar to, kā arī izvērtēšanas ziņojumu.

2022/0209 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES REGULA

par Līguma par Eiropas Savienības darbību 93., 107. un 108. panta piemērošanu noteiktām valsts horizontālā atbalsta kategorijām dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarē

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 109. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu[18],

tā kā:

(1) Padomes Regulā (ES) 2015/1588[19] Komisija tiek pilnvarota ar regulām deklarēt, ka kādu noteiktu kategoriju atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktās prasības to darīt zināmu. Regula (ES) 2015/1588 aptver noteiktas atbalsta kategorijas uzņēmumiem, kas darbojas dažādās nozarēs (piemēram, atbalsts vides aizsardzībai), taču tā cita starpā neaptver atbalstu pārvadājumiem pa dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, ieskaitot multimodālo transportu[20]. Eiropas zaļā kursa[21] un Komisijas Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas[22] dēļ dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozares iegūst arvien lielāku svaru visas Savienības mērogā.

(2) Saskaņā ar Līguma 93. pantu atbalstam dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodāliem pārvadājumiem, kas apmierina transporta koordinācijas vajadzības vai ir atlīdzība par noteiktu pienākumu izpildi, kurus parasti aptver sabiedriska pakalpojuma jēdziens, ir jābūt saderīgam ar Līgumiem.

(3) Komisija ir piemērojusi Līguma 93. pantu, 107. panta 1. punktu un 108. pantu daudzos lēmumos par noteiktām valsts atbalsta kategorijām uzņēmumiem, kas darbojas

---

18 OV C , , . lpp.

19 Padomes Regula (ES) 2015/1588 (2015. gada 13. jūlijs) par to, kā piemērot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu attiecībā uz dažu kategoriju valsts horizontālo atbalstu (OV L 248, 24.9.2015., 1. lpp.). Padomes Regula (ES) 2015/1588 atcēla Padomes Regulu (EK) Nr. 994/98 (1998. gada 7. maijs) par to, kā piemērot Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 92. un 93. pantu attiecībā uz dažu kategoriju valsts horizontālo atbalstu (OV L 142, 14.5.1998., 1. lpp.).

20 "Multimodālais transports" ir pasažieru vai kravas, vai abu pārvadājumi, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1.-128. lpp.).

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

22 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, SWD(2020) 331 final.

dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un intermodālo pārvadājumu nozarēs un ir izstrādājusi vadlīnijas tādu noteiktu valsts atbalsta kategoriju novērtēšanai, kuras uzskata par tādām, kas atbilst transporta koordinēšanas vajadzībām[23]. Komisijas pieredze rāda, ka tāds atbalsts, ja to sniedz, pamatojoties uz atklātām, pārredzamām un nediskriminējošām procedūrām, nerada būtiskus kropļojumus un uz gūtās pieredzes pamata var noteikt precīzus saderības nosacījumus.

(4) Līdz ar to, lai vienkāršotu administrēšanu gadījumos, kad konkurences kropļojumi ir minimalizēti, Komisijai jābūt pilnvarotai ar regulām deklarēt, ka atbalsts transporta koordinācijai vai atlīdzība par tādu pienākumu izpildi, kurus aptver sabiedriskā pakalpojuma jēdziens, kas minēts Līguma 93. pantā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no Līguma 108. panta 3. punkt prasības to darīt zināmu.

(5) Uz valsts atbalstu, kas ir kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi saistībā ar sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, jau attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007, tostarp gadījumos, kad dalībvalstis nolemj minēto regulu piemērot sabiedriskajam pasažieru transportam pa iekšējiem ūdensceļiem un valstu jūras ūdeņiem saskaņā ar minētās regulas 1. panta 2. punktu[24]. Tāpēc atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu sabiedriskajā pasažieru transportā jāizslēdz no šīs regulas.

(6) Pieņemot regulas, kas noteiktas atbalsta kategorijas atbrīvo no Līguma 108. panta 3. punktā noteiktajām paziņošanas prasībām ("grupu atbrīvojuma regulas"), Komisijai jāprecizē atbalsta mērķis, saņēmēju kategorijas un limitus, kas ierobežo atbrīvoto atbalstu, nosacījumi, kas reglamentē atbalsta kumulāciju, un uzraudzības nosacījumi, un jāpievieno sīkāk detalizēti nosacījumi, lai nodrošinātu šajā regulā minētā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

(7) Ir svarīgi, lai visas puses varētu pārbaudīt, vai atbalsts ir piešķirts saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem. Tāpēc valsts atbalsta pārredzamība ir būtiska pareizai Līguma noteikumu piemērošanai un nodrošina labāku atbilstību, lielāku pārskatatbildību, salīdzinošu izvērtēšanu un, galu galā, publisko izdevumu efektivitāti. Šā iemesla dēļ būtu jāprasa, lai dalībvalstis iesniedz Komisijai informācijas kopsavilkumus par savu īstenoto atbalstu, uz kuru attiecas atbrīvojuma regula. Lai nodrošinātu dalībvalstu pieņemto pasākumu pārredzamību, minētie kopsavilkumi Komisijai jāpublicē.

(8) Saskaņā ar Līguma 108. panta 1. punktu Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm pastāvīgi jāpārskata visas pastāvošās atbalsta sistēmas. Šajā nolūkā un nolūkā nodrošināt vislabāko pārredzamību un pienācīgu kontroli, Komisijai jānodrošina, ka dalībvalstis dokumentē un glabā informāciju par Komisijas pieņemto grupu atbrīvojuma regulu piemērošanu. Komisijai arī jānodrošina, ka dalībvalstis vismaz reizi gadā tai iesniedz ziņojumu par tādu grupu atbrīvojuma regulu piemērošanu. Šiem ziņojumiem jābūt pieejamiem visām dalībvalstīm.

(9) Pirms uz šīs regulas pamata pieņemt grupu atbrīvojuma regulas, Komisijai būtu jādod iespēja visām ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes, lai varētu apkopot atsauksmes, kas ir maksimāli vispusīgas un reprezentatīvas. Tālab tai jāpublicē tādu grupu atbrīvojuma regulu projekti.

---

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

[24] 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 351, 3.12.2007., 1. lpp.).

(10) Vienlaikus ar regulas projekta publicēšanu būtu jāapspriežas ar Valsts atbalsta padomdevēju komiteju, kas izveidota ar Regulas (ES) 2015/1588 7. pantu. Tomēr pārredzamības nolūkā regulas projekts būtu jāpublicē Komisijas tīmekļa vietnē vienlaikus ar pirmo apspriedi starp Komisiju un Valsts atbalsta padomdevēju komiteju.

(11) Atbalsta piešķiršanas kontrole, videi pastāvīgi mainoties, izraisa faktiskus, juridiskus un ekonomiskus jautājumus, kas ir ļoti sarežģīti un daudzveidīgi. Tādēļ Komisijai regulāri jāpārskata no izziņošanas atbrīvojamās atbalsta kategorijas. Šim nolūkam tai ik pēc pieciem gadiem būtu jāiesniedz novērtējuma ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grupu atbrīvojumi

1. Ar regulām, ko Komisija pieņem šīs regulas 5. panta noteiktajā kārtībā un saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, tā var deklarēt, ka tālāk minēto kategoriju atbalsts ir saskaņā ar iekšējo tirgu un uz to neattiecas LESD 108. panta 3. punktā noteiktās izziņošanas prasības:

   (a) atbalsts transporta koordinācijai;

   (b) atbalsts atlīdzināšanai par noteiktu pienākumu izpildi, kuri ietilpst sabiedriskā pakalpojuma jēdzienā, izņemot atlīdzināšanu par sabiedriskajiem pakalpojumiem saistībā ar sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko atver Regula (EK) Nr. 1370/2007.

2. Uz 1. punkta pamata pieņemtajās regulās pie katras atbalsta kategorijas norāda:

   (c) atbalsta mērķi;

   (d) saņēmēju kategorijas;

   (e) limitus, ko izsaka kā atbalsta intensitāti attiecībā pret atbalsttiesīgo izmaksu kopumu vai kā maksimālās atbalsta summas, vai, kur noteikta veida atbalstam var būt grūti precīzi noteikt atbalsta intensitāti vai atbalsta summu, sevišķi finansēšanas vadības instrumentiem vai riska kapitāla ieguldījumiem vai tamlīdzīgos gadījumos – kā valsts atbalsta maksimālo līmeni šim pasākumam vai saistībā ar to, neskarot attiecīgo pasākumu kvalificēšanu atbilstoši Līguma 107. panta 1. punktam;

   (f) nosacījumus, kas regulē atbalsta uzkrāšanos;

   (g) pārredzamības un uzraudzības nosacījumus atbilstīgi 2. pantam.

3. Turklāt uz 1. punkta pamata pieņemtajās regulās var:

   (h) noteikt limitus vai citus paziņojamus nosacījumus individuāla atbalsta piešķīrumiem;

   (i) no piemērošanas jomas izslēgt noteiktas nozares;

   (j) uz atbalstu, kas ar šīm regulām tiek atbrīvots, attiecināt atbilstības papildu nosacījumus.

2. pants

Pārredzamība un uzraudzība

4. Regulās, ko pieņem uz 1. panta 1. punkta pamata, iekļauj detalizētus noteikumus, kas nodrošina minēto regulu aptvertā atbalsta pārredzamību un uzraudzību.

5. Ja dalībvalstis īsteno atbalsta shēmas vai individuālu atbalstu, kam atbilstoši 1. panta 1. punktā norādītajām regulām ir atbrīvojums no izziņošanas pienākuma, tās Komisijai publicēšanai nosūta kopsavilkuma informāciju par tādu atbalstu.

6. Dalībvalstis dokumentē un apkopo visu informāciju par to, kā tiek piemērotas uz 1. panta 1. punkta pamata pieņemtās regulas. Ja Komisijas rīcībā ir informācija, kas dod pamatu uzskatīt, ka kādu uz 1. panta 1. punkta pamata pieņemtu regulu nepiemēro pareizi, dalībvalstis Komisijai nosūta visu informāciju, ko tā uzskata par nepieciešamu, lai varētu novērtēt, vai saskaņā ar minēto regulu piešķirtais atbalsts atbilst visiem nosacījumiem.

7. Vismaz reizi gadā saskaņā ar īpašām Komisijas prasībām dalībvalstis tai nosūta ziņojumu, vēlams elektroniski, par to, kā tiek piemērotas uz 1. panta 1. punkta pamata pieņemtās regulas. Minētos ziņojumus Komisija dara pieejamus visām dalībvalstīm. Minētos ziņojumus reizi gadā izskata un izvērtē 5. pantā minētā komiteja.

3. pants

Regulu piemērošanas laiks un grozīšana

8. Regulās, ko pieņem uz 1. panta 1. punkta pamata, norāda to piemērošanas laiku. Regulās paredz pārejas periodu, ja to derīguma termiņu nepagarina pēc to termiņa beigām.

9. Ja regula, kas pieņemta uz 1. panta 1. punkta pamata, tiek atcelta vai grozīta ar jaunu regulu, jaunajā regulā Komisija nosaka sešu mēnešu pārejas periodu, lai būtu iespējams koriģēt atbalstu, uz ko attiecas atceltā vai grozītā regula.

4. pants

Ieinteresēto pušu uzklausīšana

Pirms 1. panta 1. punktā paredzētas regulas pieņemšanas Komisija publicē tās projektu, lai visas ieinteresētās personas un organizācijas var Komisijas noteiktā termiņā iesniegt apsvērumus. Minētais termiņš ir vismaz viens mēnesis, izņemot, ja Komisija uzskata, ka pienākas noteikt īsāku termiņu.

5. pants

Apspriešanās ar Valsts atbalsta padomdevēju komiteju

10. Komisija apspriežas ar Valsts atbalsta padomdevēju komiteju (tālāk "komiteja"):

(k) vienlaikus ar regulas projektu publicēšanu atbilstoši 4. pantam un

(l) pirms pieņemt jebkādu regulu saskaņā ar 1. panta 1. punktu.

11. Apspriešanās ar komiteju notiek sanāksmē, ko ar elektronisku paziņojumu sasauc Komisija. Elektroniskajam paziņojumam pievieno izskatāmos projektus un dokumentus. Sanāksme notiek ne agrāk kā divus mēnešus pēc elektroniskā

paziņojuma. Šo laiku drīkst saīsināt 1. punktā minētās apspriešanās gadījumā, ja tas ir pamatoti steidzamības dēļ vai tad, ja jāpārceļ kādas regulas piemērošanas sākums.

12. Komisijas pārstāvis komitejai iesniedz veicamo pasākumu projektu. Komiteja sniedz atzinumu par projektu, vajadzības gadījumā balsojot, termiņā, ko priekšsēdētājs nosaka atbilstoši jautājuma steidzamībai.

13. Komitejas atzinumu ieprotokolē. Arī katrai dalībvalstij ir tiesības prasīt, lai tās nostāju ieprotokolē. Komiteja var ieteikt atzinumu publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

14. Komitejas sniegto atzinumu Komisija ņem vērā. Komisija informē komiteju par to, kā tās atzinums ir ņemts vērā.

6. pants

Izvērtēšanas ziņojums

Reizi piecos gados Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas piemērošanu. Ziņojuma projektu tā iesniedz izskatīšanai 5. pantā minētajā komitejā.

7. pants

Stāšanās spēkā

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

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

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs