



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Έγκριση του περιεχομένου σχεδίου

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των χερσαίων και
πολυτροπικών μεταφορών**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των χερσαίων και
πολυτροπικών μεταφορών**

ΣΧΕΔΙΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή.....	3
1.1	Γενικό πλαίσιο.....	3
1.2	Στόχος των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών	7
1.2.1	Ο σιδηροδρομικός τομέας.....	10
1.2.2	Ο τομέας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.....	13
1.2.3	Ο τομέας των πολυτροπικών μεταφορών.....	14
2.	Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί.....	17
2.1	Πεδίο εφαρμογής.....	17
2.2	Ορισμοί.....	21
2.3	Διάρθρωση των κατευθυντήριων γραμμών	25
3.	Μέτρα που δεν υπόκεινται σε κοινοποίηση	26
4.	Ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών	27
4.1	Γενικοί όροι συμβατότητας.....	27
4.1.1	Βασικοί όροι συμβατότητας.....	27
4.1.2	Συμμόρφωση με άλλες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου	31
4.1.3	Σώρευση	31
4.1.4	Διαφάνεια	31
4.2	Προϋποθέσεις συμβατότητας για συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων για τον συντονισμό των μεταφορών	33
4.2.1	Ενισχύσεις λειτουργίας	33
4.2.2	Επενδυτικές ενισχύσεις	41
5.	Ενισχύσεις που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών	63
5.1	Γενικές διατάξεις.....	63
5.2	Γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος.....	64
5.3	Ανάγκη πράξης ανάθεσης που καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης	66

5.4	Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης	66
5.5	Συμμόρφωση με την οδηγία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο και την οδηγία για τη διαφάνεια	66
5.6	Συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις	66
5.7	Απουσία διακρίσεων	67
5.8	Ποσό της αντιστάθμισης	67
5.9	Πρόσθετες απαιτήσεις που ενδέχεται να είναι αναγκαίες για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν θέτει σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ.....	68
5.10	Διαφάνεια	68
5.11	Όροι και υποχρεώσεις που συνοδεύουν τις αποφάσεις της Επιτροπής.....	69
6.	Χρηματοοικονομικές ροές σε κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.....	69
7.	Σχέδιο εκ των υστέρων αξιολόγησης	71
8.	Υποβολή εκθέσεων και παρακολούθηση.....	73
9.	Δυνατότητα εφαρμογής.....	73
10.	Αναθεώρηση.....	74
	Παράρτημα Ι.....	75
	Παράρτημα ΙΙ	78

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικό πλαίσιο

1. Η δημιουργία κοινής αγοράς μεταφορών αποτελεί μακροχρόνιο στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), ο οποίος έχει προωθηθεί με την ελευθέρωση. Ειδικότερα, στην ΕΕ, οι υπηρεσίες εσωτερικών πλωτών μεταφορών έχουν ελευθερωθεί πλήρως από τη δεκαετία του 1990 ⁽¹⁾, ενώ οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν επίσης ελευθερωθεί σταδιακά τις τελευταίες δεκαετίες ⁽²⁾.
2. Μεταξύ 2001 και 2016 οι συννομοθέτες της Ένωσης ενέκριναν τέσσερις δέσμες νομοθετικών μέτρων για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών με στόχο το σταδιακό άνοιγμα των αγορών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές μεταφορές. Η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών άνοιξε στον ανταγωνισμό στις 15 Μαρτίου 2003 στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ⁽³⁾, την 1η Ιανουαρίου 2006 για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές σε ολόκληρο το δίκτυο σε ευρωπαϊκό επίπεδο ⁽⁴⁾ και την 1η Ιανουαρίου 2007 για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές ενδομεταφορές ⁽⁵⁾. Η αγορά σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών άνοιξε στον ανταγωνισμό το 2010 μόνο για τις διεθνείς μεταφορές ⁽⁶⁾ και στη συνέχεια άνοιξε πλήρως το 2019, μετά την έγκριση της «τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους» ⁽⁷⁾, η οποία αποσκοπεί στην ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου που θεσπίστηκε με την οδηγία 2012/34/ΕΕ (στο εξής: οδηγία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο) ⁽⁸⁾. Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους

⁽¹⁾ Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3921/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για τον καθορισμό των όρων αποδοχής των μεταφορέων των μη εγκατεστημένων σε κράτος μέλος στις εθνικές πλωτές του μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 1), ο οποίος εφαρμόζεται από τις 5 Ιανουαρίου 1992, βασίζεται στις γενικές αρχές της ίσης μεταχείρισης και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, σύμφωνα με τις οποίες θα πρέπει να επιτρέπεται στους μη εγκατεστημένους μεταφορείς να εκτελούν εθνικές μεταφορές (στο εξής: ενδομεταφορές) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3921/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 1), ο οποίος εφαρμόζεται από τις 2 Αυγούστου 1996, θέσπισε κοινούς κανόνες που διέπουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις διεθνείς εσωτερικές πλωτές οδούς.

⁽²⁾ Η πρώτη νομοθετική πρωτοβουλία στις αρχές της δεκαετίας του 1990 είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25), την οποία τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο έως την 1η Ιανουαρίου 1993.

⁽³⁾ Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, άρθρο 10 παράγραφος 3 (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164).

⁽⁵⁾ Βλ. υποσημείωση 4.

⁽⁶⁾ Η οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44) άνοιξε τις διεθνείς επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές στον ανταγωνισμό, με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2010.

⁽⁷⁾ Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους είναι ένα σύνολο έξι νομοθετικών κειμένων που αποσκοπούν στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Βλ. https://transport.ec.europa.eu/index_en?prefLang=el.

⁽⁸⁾ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32), η οποία

σιδηροδρόμους εισήγαγε διάφορα μέτρα, μεταξύ των οποίων το γενικό δικαίωμα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων⁽⁹⁾ που είναι εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος να εκτελούν όλα τα είδη υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (με ορισμένους περιορισμούς)⁽¹⁰⁾ και η αρχή της υποχρεωτικής υποβολής προσφορών για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον σιδηροδρομικό τομέα⁽¹¹⁾.

3. Το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί ισότιμους όρους ανταγωνισμού, ιδίως μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων επιχειρήσεων, για να οδηγήσει σε αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Όταν οι κατεστημένοι σιδηροδρομικοί φορείς είναι κάθετα ολοκληρωμένοι και κρατικής ιδιοκτησίας, η ενδοομιλική αναχρηματοδότηση υπό συνθήκες που δεν συμμορφώνονται με τους κανόνες της αγοράς μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό, μεταξύ άλλων επειδή αυτό αποθαρρύνει την είσοδο στην αγορά. Ως εκ τούτου, το νομικό πλαίσιο που διέπει τις χρηματοπιστωτικές συναλλαγές σε δημόσιες και κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα πρέπει να τηρείται και να επιβάλλεται δεόντως.
4. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλιστούν δίκαιοι όροι ανταγωνισμού για την προώθηση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, με συνεκτίμηση του διαφορετικού επιπέδου (θετικών και αρνητικών) εξωτερικών επιδράσεων των διαφόρων τρόπων μεταφοράς⁽¹²⁾. Ένας βιώσιμος τομέας μεταφορών είναι καίριας σημασίας για τη διασφάλιση της συνδεσιμότητας σε ολόκληρη την Ευρώπη, την προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής σύμφωνα με τα άρθρα 170 και 174 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Συνθήκη) και την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα.
5. Στη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές⁽¹³⁾, η Επιτροπή έθεσε ως στόχο τη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 20 % μεταξύ 2008 και 2030⁽¹⁴⁾ και τη μείωση κατά τουλάχιστον 60 % μεταξύ 1990 και 2050. Στην ανακοίνωσή της του 2016 με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»⁽¹⁵⁾, η Επιτροπή πρότεινε μέτρα για την επιτάχυνση της απαλλαγής των ευρωπαϊκών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία που παρουσίασε η Επιτροπή

ενοποίησε και κατάργησε από τις 17 Ιουνίου 2015 την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ και την οδηγία 2004/51/ΕΚ, καθώς και την οδηγία 2007/58/ΕΚ από τις 17 Ιουνίου 2015.

- ⁽⁹⁾ Όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, βλ. υποσημείωση 8.
- ⁽¹⁰⁾ Η οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 352 της 23.12.2016, σ. 1) χορήγησε στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση στα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα από την 1η Ιανουαρίου 2019 εγκαίρως για τον πίνακα των δρομολογίων που ξεκινούσαν στις 14 Δεκεμβρίου 2020.
- ⁽¹¹⁾ Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 354 της 23.12.2016, σ. 22) θέσπισε την υποχρέωση ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας διαγωνισμού από τις 3 Δεκεμβρίου 2019, με μεταβατική περίοδο που έληγε στις 24 Δεκεμβρίου 2023.
- ⁽¹²⁾ Η κοινή πολιτική μεταφορών πρέπει επίσης να επιδιώκει τους περιβαλλοντικούς στόχους που καθορίζονται στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το άρθρο 11 της Συνθήκης ορίζει ότι: «[ο]ι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και δράσεων της Ένωσης, ιδίως προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη».
- ⁽¹³⁾ *Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών* [COM(2011) 144 τελικό της 28.3.2011], σημείο 6.
- ⁽¹⁴⁾ Εξαιρουμένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, για τις οποίες ζήτησε μείωση των εκπομπών κατά 40 % μεταξύ 2005 και 2050.
- ⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final της 20.7.2016.

το 2019 ⁽¹⁶⁾ αποσκοπούσε στον μετασχηματισμό της ΕΕ σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία που διαθέτει μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, στην οποία ως το 2050 έχουν μηδενιστεί οι καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ⁽¹⁷⁾. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή έθεσε ως στόχο τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 ⁽¹⁸⁾.

6. Τον Δεκέμβριο του 2020, μετά τη δημοσίευση της αξιολόγησης της Λευκής Βίβλου «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ⁽¹⁹⁾, η Επιτροπή παρουσίασε τη στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (στο εξής: SSMS) ⁽²⁰⁾. Η στρατηγική αυτή καθόρισε έναν χάρτη πορείας προκειμένου να τεθούν οι ευρωπαϊκές μεταφορές στη σωστή κατεύθυνση για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον, με βάση τα πορίσματα της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές. Τα σενάρια που στηρίζουν τη στρατηγική, τα οποία αντικατοπτρίζουν εκείνα που στηρίζουν το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, αποδεικνύουν ότι ο συνδυασμός των προτεινόμενων μέτρων πολιτικής μπορεί να επιτύχει 90 % μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050. Η δέσμη νομοθετικών προτάσεων «για την προσαρμογή στον στόχο του 55 %» ⁽²¹⁾ αποσκοπεί στη στήριξη της επίτευξης των εν λόγω στόχων με την προώθηση, μεταξύ άλλων, καθαρότερων μορφών μεταφορών και καυσίμων για τις μεταφορές, ώστε να τεθεί η ΕΕ σε σωστό δρόμο για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 ⁽²²⁾.
7. Ο στόχος της ΕΕ για επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς τον θεμελιώδη πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό όλων των τρόπων μεταφοράς του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών.
8. Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται περίπου για το ένα τέταρτο των συνολικών ανθρωπογενών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ και αποτελεί μία από τις κύριες αιτίες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι μεταφορές δημιουργούν και άλλες αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις (όπως ηχορύπανση, ατυχήματα και κυκλοφοριακή συμφόρηση) που δεν συνυπολογίζονται επαρκώς στο κόστος των χρηστών των μεταφορών, π.χ. ιδίως για τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, απαιτείται αποφασιστική δράση ώστε να μετατοπιστεί η κυκλοφορία σε πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών και να βελτιστοποιηθούν οι επιδόσεις των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής ⁽²³⁾. Ο οικολογικός προσανατολισμός του τομέα των μεταφορών υποστηρίζεται από διάφορες κανονιστικές πρωτοβουλίες, κυρίως πρωτοβουλίες που

⁽¹⁶⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final της 11.12.2019].

⁽¹⁷⁾ Βλ. υποσημείωση 16.

⁽¹⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030 — Επενδύουμε σε ένα κλιματικά ουδέτερο μέλλον προς όφελος των πολιτών μας» [COM(2020) 562 final της 17.9.2020].

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 410 final της 10.12.2020.

⁽²⁰⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final της 9.12.2020].

⁽²¹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «“Προσαρμογή στον στόχο του 55 %”: υλοποίηση του στόχου της ΕΕ για το κλίμα με ορίζοντα το 2030 στην πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα» [COM(2021) 550 final της 14.7.2021].

⁽²²⁾ Βλ. τμήμα 2.2.2 της ανακοίνωσης που αναφέρεται στην υποσημείωση 21.

⁽²³⁾ Βλ. υποσημείωση 20.

αποσκοπούν στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών⁽²⁴⁾, στη διευκόλυνση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽²⁵⁾ και στην αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές⁽²⁶⁾. Για την επίτευξη των εν λόγω στόχων οικολογικού προσανατολισμού, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις. Η πολιτική ανταγωνισμού, ιδίως οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην επίτευξη των στόχων πολιτικής της ΕΕ στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας, όταν η αγορά από μόνη της δεν διαθέτει επαρκή μέσα ή κίνητρα για την επίτευξη των εν λόγω στόχων (βλ. σημείο 13), διότι καθοδηγούν τις δράσεις των κρατών μελών για την αντιμετώπιση των σχετικών αδυναμιών της αγοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η δημόσια χρηματοδοτική στήριξη δεν επηρεάζει αδικαιολόγητα τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

9. Η διασφάλιση της αδιάλειπτης ροής της κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των εθνικών δικτύων και των τρόπων μεταφοράς (στο εξής: διαλειτουργικότητα) αποτελεί πρωταρχικό στόχο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, η οποία συμβάλλει στην επίτευξη των κύριων στόχων της ΕΕ⁽²⁷⁾. Οι μεταφορές έχουν καταστεί παγκόσμιας κλίμακας, τόσο από την άποψη των δικτύων που χρησιμοποιούν οι επιβάτες και τα εμπορεύματα, τα οποία αποκτούν όλο και πιο διασυννοριακό χαρακτήρα, όσο και από την άποψη των σχετικών τρόπων μεταφοράς, καθώς τα ταξίδια συνδυάζουν όλο και περισσότερο πολλαπλές λύσεις μεταφοράς. Ωστόσο, η σύνδεση των δικτύων και των τρόπων μεταφοράς σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση εξακολουθεί να παρεμποδίζεται από κανονιστικά και τεχνικά εμπόδια. Απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις διαλειτουργικότητας για την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών και για να μπορέσουν οι πολίτες και οι επιχειρήσεις της ΕΕ να επωφεληθούν πλήρως από έναν χώρο διασυνδεδεμένων μεταφορών. Απαιτούνται επίσης σημαντικές επενδύσεις για την ανάπτυξη ψηφιακών υποδομών, ιδίως αδιάλειπτης κάλυψης με υποδομές συνδεσιμότητας 5G κατά μήκος των κύριων διαδρόμων μεταφορών στην Ευρώπη, οι οποίες θα υποστηρίζουν ευρύ φάσμα υπηρεσιών και υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης σε διάφορες εφαρμογές κινητικότητας⁽²⁸⁾. Πρόκειται για σημαντικό

⁽²⁴⁾ Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (πολιτική ΔΕΔ-Μ) βασίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1). Ο κανονισμός αυτός βρίσκεται επί του παρόντος υπό αναθεώρηση προκειμένου το δίκτυο να καταστεί ασφαλέστερο, πιο βιώσιμο, ταχύτερο και πιο εύχρηστο για τους χρήστες του.

⁽²⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «ΝΑΪΑΔΕΣ III: Ενίσχυση των μελλοντικά βιώσιμων ευρωπαϊκών εσωτερικών πλωτών μεταφορών» [COM(2021) 324 final της 24.6.2021].

⁽²⁶⁾ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

⁽²⁷⁾ Περιλαμβάνονται η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής, καθώς και η ανταγωνιστικότητα και η ασφάλεια των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

⁽²⁸⁾ Όπως αναφέρεται στο σχέδιο δράσης για το 5G του 2016 [COM(2021) 118] και στο πρόγραμμα πολιτικής 2030 «Ψηφιακή Δεκαετία», το οποίο θέτει τη βάση για τη δημιουργία πολυκρατικού έργου για την πανευρωπαϊκή ανάπτυξη διαδρόμων 5G [απόφαση (ΕΕ) 2022/2481 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για τη θέσπιση του προγράμματος πολιτικής 2030 «Ψηφιακή Δεκαετία»]. Ο κανονισμός για τις υποδομές Gigabit [κανονισμός (ΕΕ) 2024/1309 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2024, σχετικά με μέτρα μείωσης του κόστους ανάπτυξης δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών gigabit, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2120 και την κατάργηση της οδηγίας 2014/61/ΕΕ (ΕΕ L 1309 της 8.5.2024, σ. 1)] εφαρμόζεται σε εύλογα αιτήματα πρόσβασης σε υλική υποδομή τα οποία υποβάλλονται για την εγκατάσταση στοιχείων δικτύων πολύ υψηλής χωρητικότητας.

στόχο της SSMS για έναν επιτυχημένο ψηφιακό μετασχηματισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2030.

1.2 Στόχος των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών

10. Για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι κρατικές ενισχύσεις να νοθεύσουν ή να απειλήσουν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης θεσπίζει την αρχή της απαγόρευσης των κρατικών ενισχύσεων. Κατ' εξαίρεση, στον τομέα των χερσαίων μεταφορών⁽²⁹⁾, το άρθρο 93 της Συνθήκης προβλέπει ότι οι ενισχύσεις για τον συντονισμό των χερσαίων μεταφορών και για την εκπλήρωση ορισμένων υποχρεώσεων συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας είναι συμβατές με τις Συνθήκες.
11. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το άρθρο 93 της Συνθήκης δέχεται ότι οι ενισχύσεις στις μεταφορές συμβιβάζονται με τη Συνθήκη μόνο σε περιπτώσεις σαφώς καθορισμένες και μη συνεπαγόμενες βλάβη των γενικών συμφερόντων της Κοινότητας⁽³⁰⁾.
12. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για τον συντονισμό των χερσαίων μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η έννοια του «συντονισμού των μεταφορών» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 93 της Συνθήκης έχει σημασία η οποία υπερβαίνει την απλή διευκόλυνση της ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας. Συνεπάγεται παρέμβαση των δημόσιων αρχών η οποία αποσκοπεί να προσανατολίσει την εξέλιξη του τομέα των μεταφορών προς το κοινό συμφέρον.
13. Διάφορες ανεπάρκειες της αγοράς μπορούν να δικαιολογήσουν την παρέμβαση των δημόσιων αρχών στον τομέα των χερσαίων μεταφορών. Πρώτον, ο τομέας των μεταφορών συνεπάγεται σημαντικές αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις, για παράδειγμα κυκλοφοριακή συμφόρηση ή ρύπανση. Οι εξωτερικές αυτές επιδράσεις είναι δύσκολο να ληφθούν υπόψη στα συστήματα τιμολόγησης για την πρόσβαση στις υποδομές μεταφορών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αποκλίσεις στις τιμές μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, οι οποίες θα μπορούσαν να διορθωθούν με την παροχή δημόσιας στήριξης στους τρόπους μεταφοράς με το χαμηλότερο εξωτερικό κόστος. Δεύτερον, ο τομέας των μεταφορών μπορεί να αντιμετωπίζει δυσκολίες συντονισμού κατά την οικονομική έννοια του όρου, για παράδειγμα, στην έγκριση ενός κοινού προτύπου διαλειτουργικότητας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ή στις συνδέσεις μεταξύ διαφόρων δικτύων μεταφορών. Τρίτον, ο τομέας των μεταφορών πλήττεται επίσης από τα μειονεκτήματα του πρωτοπόρου, τα οποία εμποδίζουν την ανάπτυξη των τρόπων μεταφοράς που έχουν το χαμηλότερο εξωτερικό κόστος, αλλά δεν προσελκύουν επαρκείς επενδύσεις, διότι οι επενδύσεις σε αυτούς τους τρόπους μεταφοράς δεν είναι επαρκώς επικερδείς. Τέλος, ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των μεταφορών ενδέχεται να αντιμετωπίζουν δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση λόγω της θέσης τους στην αγορά, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να μη διαθέτουν επαρκείς πληροφορίες.

⁽²⁹⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 100 της Συνθήκης, ο τίτλος VI «Οι μεταφορές» της Συνθήκης εφαρμόζεται καταρχήν μόνο στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Αυτά τα τρία είδη μεταφορών αναφέρονται γενικά ως «χερσαίες μεταφορές», σε αντίθεση με τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽³⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Οκτωβρίου 1978, Επιτροπή κατά Βελγίου, 156/77, EU:C:1978:180, σκέψη 10.

14. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για την εκπλήρωση ορισμένων υποχρεώσεων συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ⁽³¹⁾ καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό), καθώς και οδικών μεταφορών (λεωφορείο) [και μέσω εσωτερικών πλωτών οδών σε περίπτωση που τα κράτη μέλη αποφασίσουν να εφαρμόσουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις εν λόγω υπηρεσίες ⁽³²⁾] μπορούν να οργανώνονται και να χρηματοδοτούνται από τις 2 Δεκεμβρίου 2009 ⁽³³⁾. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προέβλεπε μεταβατική περίοδο 3 ετών από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, κατά την οποία ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ⁽³⁴⁾ εξακολουθούσε να εφαρμόζεται στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η συμβατότητα των ενισχύσεων που καταβάλλονται από τις 3 Δεκεμβρίου 2012 για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων αξιολογείται μέχρι στιγμής από την Επιτροπή απευθείας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης ⁽³⁵⁾.
15. Σύμφωνα με το άρθρο 93 της Συνθήκης, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, σε ορισμένες περιπτώσεις, να επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις για τη διασφάλιση της παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφορών. Στις πολιτικές της Επιτροπής που αναφέρονται στο σημείο 5 τονίζεται η ανάγκη να διασφαλιστεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφορών απαλλαγμένων από ανθρακούχες εκπομπές. Δεδομένου ότι η κατάσταση της προσφοράς στον τομέα των μεταφορών και οι ανάγκες της Ένωσης καταδεικνύουν ότι μπορεί να υπάρξει έλλειψη εμπορικά βιώσιμων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να αποβλέπουν στο συμφέρον του κοινωνικού συνόλου ⁽³⁶⁾, υπό την προϋπόθεση ότι το οικείο κράτος μέλος οφείλει σε κάθε περίπτωση να αποδεικνύει ότι έχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σχέση με εκείνα των εμπορικών εμπορευματικών υπηρεσιών, εφόσον οι υπηρεσίες αυτές υφίστανται στην αγορά ⁽³⁷⁾. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν μπορούν πάντοτε να εκτελούνται σε εμπορική βάση και, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να απαιτούν δημόσια χρηματοδοτική στήριξη με τη μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να

⁽³¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

⁽³²⁾ Άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, βλ. υποσημείωση 31.

⁽³³⁾ Οι όροι περιλαμβάνουν τον ορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το πεδίο εφαρμογής των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη διαδικασία ανάθεσης των εν λόγω συμβάσεων και τον υπολογισμό της αποζημίωσης που καταβάλλεται στους φορείς παροχής δημόσιων μεταφορών. Εάν τηρούνται οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, η αποζημίωση θεωρείται συμβατή με την εσωτερική αγορά και εξαιρείται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

⁽³⁴⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 276), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 1991 (ΕΕ L 169 της 26.6.1969, σ. 1).

⁽³⁵⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 24ης Νοεμβρίου 2023 στην υπόθεση SA.32953, Ιταλία, Μέτρα κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Trenitalia SpA (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽³⁶⁾ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4), σημείο 50.

⁽³⁷⁾ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις οδηγίες ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (ΕΕ C 92 της 29.3.2014, σ. 1), σημείο 2.1.3.

προσδιορίσουν τις ανάγκες συνδεσιμότητας των οικείων χρηστών μεταφορών και την τυχόν απαιτούμενη στήριξη. Ωστόσο, προτού εξετάσουν το ενδεχόμενο θέσπισης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη δημιουργία ευνοϊκών κανονιστικών και οικονομικών συνθηκών πλαισίου για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για τις οποίες υπάρχει ζήτηση, και οι οποίες θα παρέχονται σε εμπορική βάση. Η επάρκεια των υπηρεσιών μεταφορών πρέπει να αξιολογείται σε σχέση με την κατάσταση της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών και τις ανάγκες της κοινότητας. Ταυτόχρονα, η οικονομική αντιστάθμιση για τις εν λόγω υποχρεώσεις θα πρέπει να υπόκειται σε όρους που ελαχιστοποιούν τις στρεβλώσεις της εσωτερικής αγοράς. Ως εκ τούτου, απαιτείται σαφήνεια σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να θεωρείται συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.

16. Οι κατευθυντήριες γραμμές για τους σιδηροδρόμους που εξέδωσε η Επιτροπή το 2008 σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις⁽³⁸⁾ (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους) κωδικοποίησαν την πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 93 της Συνθήκης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους περιλάμβαναν επίσης κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους είχαν ως σκοπό να συνοδεύει η ελευθέρωση του σιδηροδρομικού τομέα και να συμπληρωθεί η ενιαία ευρωπαϊκή σιδηροδρομική αγορά με πλήρη διαλειτουργικότητα. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους δεν έχουν ημερομηνία λήξης, αλλά ο έλεγχος καταλληλότητας που διενήργησε η Επιτροπή το 2020⁽³⁹⁾ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2008 έπρεπε να αναθεωρηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής που αναπτύχθηκε σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες αξιολογούνται απευθείας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης, τις εξελίξεις της αγοράς και τους στόχους πολιτικής που επιδιώκονται με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.
17. Με την έκδοση των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή: i) αντικαθιστά τις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους, ii) κωδικοποιεί την πρακτική λήψης αποφάσεων όσον αφορά την εφαρμογή κρατικών ενισχύσεων για τον συντονισμό των μεταφορών βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης (όχι μόνο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά και για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και τις πολυτροπικές μεταφορές), iii) παρέχει καθοδήγηση σχετικά με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις που εφαρμόζονται στις δημόσιες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, iv) επαναλαμβάνει τους κανόνες που ισχύουν για τις κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και v) αποσαφηνίζει τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη.
18. Στόχος της παρούσας αναθεώρησης είναι να συμβάλει στην επίτευξη της μετάβασης στην κλιματική ουδετερότητα που επιδιώκεται με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, διασφαλίζοντας παράλληλα ισότιμους όρους ανταγωνισμού στους τομείς των

⁽³⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13).

⁽³⁹⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 2020, «Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance» (Έλεγχος καταλληλότητας της δέσμης μεταρρυθμίσεων για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις του 2012, των κατευθυντήριων γραμμών για τους σιδηροδρόμους και της βραχυπρόθεσμης ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων) [SWD(2020) 257 final].

σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών και των πολυτροπικών μεταφορών. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές και ο προσφάτως εκδοθείς κανονισμός της Επιτροπής για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά βάσει των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης (που αναφέρεται ως κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών — «TBER») ⁽⁴⁰⁾ αποσκοπούν στην τόνωση των βιώσιμων μορφών μεταφορών κατευθύνοντας τη δράση των κρατών μελών προς δυνητικά λιγότερο στρεβλωτικά είδη ενισχύσεων στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

1.2.1 Ο σιδηροδρομικός τομέας

19. Ο σιδηροδρομικός τομέας έχει στρατηγική σημασία για την ΕΕ. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές μεταφέρουν περίπου 1,6 δισ. τόνους εμπορευμάτων και 9 δισεκατομμύρια επιβάτες ετησίως στην ΕΕ και συμβάλλουν σημαντικά στο μείγμα χερσαίων μεταφορών της ΕΕ ⁽⁴¹⁾, παρέχοντας καθαρές μεταφορές και υψηλό επίπεδο αποδοτικότητας όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρονται ανά ταξίδι με όχημα. Δεδομένης της αξίας τους ως του πλέον βιώσιμου και φιλικού προς το περιβάλλον μηχανοκίνητου τρόπου μεταφοράς, οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Ωστόσο, όπως επιβεβαιώνεται από μελέτη που ανατέθηκε από την Επιτροπή ενόψει της αναθεώρησης των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους ⁽⁴²⁾, ο σιδηροδρομικός τομέας εξακολουθεί να πάσχει από διάφορα μειονεκτήματα που καθιστούν την αγορά ανίκανη να επιτύχει τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας της ΕΕ. Όχι μόνο ο σημερινός αριθμός και η χωρητικότητα των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων δεν είναι σε θέση να στηρίξουν την επιδιωκόμενη αύξηση της κυκλοφορίας, αλλά το σιδηροδρομικό δίκτυο σε ολόκληρη την ΕΕ εξακολουθεί να είναι σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκές λόγω της έλλειψης συνδέσεων μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών και της έλλειψης συντονισμού μεταξύ των συστημάτων σιδηροδρομικών μεταφορών των διαφόρων κρατών μελών. Επιπλέον, σημαντικό μέρος του στόλου τροχαίου υλικού της ΕΕ πλησιάζει στο τέλος της ωφέλιμης ζωής του και η ανανέωσή του δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένη, καθώς οι μικρότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να μην είναι σε θέση να επωμιστούν τις αναγκαίες οικονομικές επενδύσεις χωρίς δημόσια στήριξη.
20. Όπως επισημαίνεται στον έλεγχο καταλληλότητας που διενήργησε η Επιτροπή το 2020 ⁽⁴³⁾, αρκετές πτυχές των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους έχουν καταστεί παρωχημένες και εκ των πραγμάτων δεν εφαρμόζονται πλέον. Για παράδειγμα, οι όροι για την ακύρωση του ιστορικού χρέους που συνδέεται

⁽⁴⁰⁾ [Προσθήκη παραπομπής μετά την έγκριση]

⁽⁴¹⁾ Το 2019, πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, ο όγκος της επιβατικής κίνησης στην ΕΕ ανήλθε σε 414 δισ. επιβατοχιλιόμετρα επί συνόλου περίπου 6 τρισ. επιβατοχιλιομέτρων χερσαίων μεταφορών. Για να αποτραπεί η εξάπλωση της πανδημίας COVID-19, οι χώρες έλαβαν τον Μάρτιο του 2020 περιοριστικά μέτρα, τα οποία είχαν σημαντικό αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές. Παρά τη σταθερή ανάκαμψη του όγκου της κυκλοφορίας, σε σύγκριση με το 2019, το 2021 ο αριθμός των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών στα κράτη μέλη εξακολουθούσε να είναι κατά 37 % χαμηλότερος από το 2019. Το 2018 ο όγκος της εμπορευματικής κίνησης στην ΕΕ ανήλθε σε 400 δισ. τονοχιλιόμετρα από 2,5 τρισ. τονοχιλιόμετρα χερσαίων μεταφορών συνολικά. Οι περιορισμοί λόγω της νόσου COVID-19 είχαν επίσης σημαντικό αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, αν και σε χαμηλότερο επίπεδο σε σχέση με τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές. Το 2021 ο όγκος κυκλοφορίας στην ΕΕ έφθασε σχεδόν στα επίπεδα της κορύφωσης του 2018, σε 399 δισ. τονοχιλιόμετρα (πηγή: Eurostat).

⁽⁴²⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [E.CA Economics et al. (2022)].

⁽⁴³⁾ Βλ. υποσημείωση 39.

άμεσα με τη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν καταστεί παρωχημένοι⁽⁴⁴⁾, όπως και οι ειδικοί όροι για την αναδιάρθρωση των κλάδων εμπορευματικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίοι ίσχυαν μόνο έως την 1η Ιανουαρίου 2010⁽⁴⁵⁾, και το τμήμα για την κατάργηση απεριόριστων κρατικών εγγυήσεων⁽⁴⁶⁾. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν περιλαμβάνουν πλέον τα εν λόγω στοιχεία.

21. Ομοίως, τα κριτήρια συμβατότητας όσον αφορά ενισχύσεις για την αγορά και την ανανέωση τροχαίου υλικού που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους⁽⁴⁷⁾ παραπέμπουν σε άλλες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες έληξαν ή αντικαταστάθηκαν στο μεταξύ⁽⁴⁸⁾. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καταργούν τους εν λόγω όρους και καθορίζουν νέους όρους που διέπουν τις ενισχύσεις για την αγορά τροχαίου υλικού με σκοπό τη διευκόλυνση της εισόδου στην αγορά και/ή της επέκτασης νέων παραγόντων (βλ. τμήμα 4.2.2.3). Κατά τον σχεδιασμό των νέων όρων, η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι ο στόλος του τροχαίου υλικού βρίσκεται γενικά κοντά ή ήδη πέραν της αναμενόμενης ωφέλιμης ζωής του⁽⁴⁹⁾, ότι η έλλειψη τεχνικής τυποποίησης στα διάφορα κράτη μέλη εμποδίζει την ανταλλαγή τροχαίου υλικού μεταξύ των κρατών μελών⁽⁵⁰⁾ και ότι οι μικρές και μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις («ΜΜΕ») και οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις δυσκολεύονται να ανανεώσουν ή να αυξήσουν τους στόλους τους λόγω του υψηλού επενδυτικού κόστους της απόκτησης τροχαίου υλικού και των δυσκολιών πρόσβασης σε χρηματοδότηση⁽⁵¹⁾.
22. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές επιφέρουν τις καινοτομίες που περιγράφονται στα σημεία 23 έως 26.

⁽⁴⁴⁾ Κεφάλαιο 4 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους, βλ. υποσημείωση 38. Το σημείο 56 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους αφορά ενισχύσεις που αποσκοπούν στην αντιστάθμιση σαφώς καθορισμένων και εξατομικευμένων οφειλών που δημιουργήθηκαν πριν από τις 15 Μαρτίου 2001 ή τη μεταγενέστερη ημερομηνία προσχώρησης του οικείου κράτους μέλους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

⁽⁴⁵⁾ Κεφάλαιο 5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους, βλ. υποσημείωση 38.

⁽⁴⁶⁾ Κεφάλαιο 7 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους, βλ. υποσημείωση 38. Σύμφωνα με το σημείο 4.1 της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10), καταρχήν, οι απεριόριστες εγγυήσεις είναι ασυμβίβαστες με τη συνθήκη. Αυτό ισχύει για όλους τους οικονομικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών.

⁽⁴⁷⁾ Κεφάλαιο 3 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους, βλ. υποσημείωση 38.

⁽⁴⁸⁾ Συγκεκριμένα, οι *κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων* (ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2), οι *κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος* (ΕΕ C 82 της 1.4.2008, σ. 1), οι *κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013* (ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13), ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33), και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 (που αναφέρεται στην υποσημείωση 34), τα οποία δεν ισχύουν πλέον.

⁽⁴⁹⁾ Παρόλο που υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών μελών, με τον τρέχοντα ρυθμό ανανέωσης (όπως παρατηρείται τα τελευταία 10 έτη), το μέγεθος του στόλου τροχαίου υλικού στην ΕΕ, ιδίως των επιβατικών αμαξοστοιχιών, θα μειωθεί κατά τα επόμενα 10 έτη.

⁽⁵⁰⁾ Η έλλειψη τεχνικής τυποποίησης οφείλεται στις διαφορές στη σιδηροδρομική υποδομή μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών όσον αφορά τα συστήματα σηματοδότησης, τον εξηλεκτρισμό και τα συστήματα τάσης και το εύρος τροχιάς (το οποίο σε ορισμένα κράτη μέλη, π.χ. Ισπανία, Πορτογαλία, Ιρλανδία, Φινλανδία, διαφέρει από το τυπικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm που επικρατεί στην ΕΕ).

⁽⁵¹⁾ Η πρόσβαση σε μεταχειρισμένο τροχαίο υλικό δεν μπορεί να θεωρηθεί πραγματική εναλλακτική αντί της αγοράς ή της χρηματοδοτικής μίσθωσης νέου τροχαίου υλικού λόγω της περιορισμένης ανάπτυξης αγορών μεταχειρισμένου τροχαίου υλικού.

23. Σε αντίθεση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται όχι μόνο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αλλά και σε άλλους σιδηροδρομικούς φορείς ⁽⁵²⁾. Εφαρμόζονται επίσης σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην πλευρά της ζήτησης του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, δηλαδή στους διοργανωτές μεταφορών (π.χ. εταιρείες εφοδιαστικής, πρακτορεία μεταφορών, φορείς εκμετάλλευσης πολυτροπικών μεταφορών), στον βαθμό που επιλέγουν να χρησιμοποιούν σιδηροδρομικές αντί για οδικές μεταφορές.
24. Όσον αφορά τις ενισχύσεις λειτουργίας, έπρεπε να επικαιροποιηθούν τα κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών και τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους ⁽⁵³⁾. Η πείρα που απέκτησε η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση των ενισχύσεων βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους έδειξε ότι οι εν λόγω κανόνες έπρεπε να απλουστευθούν και να εξορθολογιστούν για την αντιμετώπιση της συγκεκριμένης ανεπάρκειας της αγοράς για την οποία σχεδιάστηκαν. Μολονότι οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν περιλαμβάνουν τμήμα σχετικά με τις ενισχύσεις για τη χρήση υποδομών, το οποίο περιλαμβανόταν στο σημείο 98 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, με βάση τη μεθοδολογία του εξωτερικού κόστους, για να συνεχίσουν να καλύπτουν το κόστος που συνδέεται με τη χρήση των υποδομών (βλ. τμήμα 4.2.1.1). Επιπλέον, για να διευκολυνθεί περαιτέρω η ανάπτυξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών συνδέσεων, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν επίσης τις ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών συνδέσεων και νέων εμπορικών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων όσον αφορά τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων (βλ. τμήμα 4.2.1.2).
25. Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους σχετικά με τις ενισχύσεις διαλειτουργικότητας και δεδομένων των διαφόρων ειδών οφελών στα οποία βασίζονται οι επενδύσεις σε συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας ⁽⁵⁴⁾, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές κάνουν διάκριση μεταξύ των ενισχύσεων διαλειτουργικότητας (τμήμα 4.2.2.4) και των ενισχύσεων για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού (τμήμα 4.2.2.5). Πράγματι, οι επενδύσεις διαλειτουργικότητας (όπως οι επενδύσεις που απαιτούνται για τη διασυνοριακή εναρμόνιση των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας) επηρεάζονται σε μεγαλύτερο βαθμό από αδυναμίες της αγοράς, ιδίως από ανεπάρκειες

⁽⁵²⁾ Ο όρος «σιδηροδρομικός φορέας» περιλαμβάνει όχι μόνο τις «σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» κατά την έννοια της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, βλ. υποσημείωση 8 (δηλαδή κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και/ή επιβατών υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη), αλλά και άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών αλλά δεν παρέχουν υπηρεσίες έλξης (δηλαδή χρειάζεται να μισθώνουν μηχανές για να λειτουργούν).

⁽⁵³⁾ Κεφάλαιο 6 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους, βλ. υποσημείωση 38.

⁽⁵⁴⁾ Η ισχυρή ευρωπαϊκή διάσταση των σιδηροδρομικών μεταφορών τις καθιστά ιδιαίτερα ευαίσθητες στην έλλειψη διαλειτουργικότητας και συντονισμού μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, η οποία μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητά τους. Αυτό ισχύει ιδίως για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, οι μισές περίπου από τις οποίες είναι διασυνοριακές. Η σιδηροδρομική επιβατική κυκλοφορία είναι μέχρι στιγμής ως επί το πλείστον εγχώρια, ενώ το 2021 λιγότερο από το 10 % είχε διασυνοριακό χαρακτήρα (πηγή: [Eurostat](#))· ωστόσο, παρουσιάζει σημαντικό διασυνοριακό δυναμικό, ιδίως όσον αφορά τις διασυνοριακές νυχτερινές μεταφορές.

συντονισμού και μειονεκτήματα του πρωτοπόρου για τους φορείς της αγοράς ⁽⁵⁵⁾. Η Επιτροπή θα αξιολογεί τις ενισχύσεις που αποσκοπούν στην προώθηση της ψηφιοποίησης για τη διευκόλυνση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των απρόσκοπτων ροών κυκλοφορίας και/ή της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών βάσει των τμημάτων των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις ενισχύσεις διαλειτουργικότητας (τμήμα 4.2.2.4) και τις ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό (τμήμα 4.2.2.5).

26. Σε αντίθεση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους, οι οποίες δεν κάλυπταν τις ενισχύσεις σε εγκαταστάσεις σιδηροδρομικών μεταφορών ⁽⁵⁶⁾, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν λεπτομερείς κανόνες συμβατότητας σχετικά με τις επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών μεταφορών (τμήματα 4.2.2.1 και 4.2.2.2). Οι εν λόγω κανόνες λαμβάνουν υπόψη την πρακτική λήψης αποφάσεων που ανέπτυξε η Επιτροπή για την αξιολόγηση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των χερσαίων μεταφορών βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.
27. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν ειδικό κεφάλαιο σχετικά με τη συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγούνται σε φορείς εκμετάλλευσης για την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την παροχή δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (κεφάλαιο 5).
28. Τέλος, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν ειδικό κεφάλαιο στο οποίο επαναλαμβάνονται οι κανόνες που ισχύουν για τις χρηματοοικονομικές ροές σε κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (κεφάλαιο 6).

1.2.2 Ο τομέας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών

29. Το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών της ΕΕ αποτελείται από 25 κράτη μέλη και περιλαμβάνει περίπου 41 000 χιλιόμετρα εσωτερικών πλωτών οδών. Μέσω αυτών των οδών μεταφέρονται κάθε χρόνο περίπου 150 δισ. τονοχιλιόμετρα φορτίου από περίπου 15 000 φορτηγά πλοία, και περίπου 3 000 επιβατηγά πλοία ημερήσιων εκδρομών και 430 κρουαζιερόπλοια (πλοία χωρητικότητας άνω των 12 επιβατών) εκτελούν δρομολόγια ⁽⁵⁷⁾. Υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες αύξησης του μεριδίου των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, κάτι που θα οδηγούσε σε μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ωστόσο, για τον σκοπό αυτόν, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να είναι σε θέση να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις με άλλους τρόπους μεταφοράς.
30. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους δεν εφαρμόζονταν στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Τα τελευταία έτη η Επιτροπή ενέκρινε κρατικές ενισχύσεις για την προώθηση του συντονισμού των μεταφορών στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών απευθείας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές κωδικοποιούν την πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με το θέμα αυτό και καθορίζουν σαφή κριτήρια που διέπουν τη συμβατότητα των ενισχύσεων για τη στήριξη των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Σύμφωνα με την προσέγγιση που ακολουθείται για τον σιδηροδρομικό τομέα, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται σε φορείς που δραστηριοποιούνται τόσο από την

⁽⁵⁵⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βλ. υποσημείωση 42, τμήματα 4.7 και 5.5.

⁽⁵⁶⁾ Το κεφάλαιο 2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους (βλ. υποσημείωση 38) κάλυπτε μόνο τις επιπτώσεις της δημόσιας χρηματοδότησης υποδομών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

⁽⁵⁷⁾ Βλ. υποσημείωση 25.

πλευρά της προσφοράς (δηλαδή ενισχύσεις σε φορείς εκμετάλλευσης εσωτερικών πλωτών μεταφορών) όσο και από την πλευρά της ζήτησης (δηλαδή διοργανωτές μεταφορών, όπως εταιρείες εφοδιαστικής, μεταφορείς εμπορευμάτων, φορείς εκμετάλλευσης πολυτροπικών μεταφορών, στον βαθμό που επιλέγουν να στραφούν από τις οδικές στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές).

31. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν τις προϋποθέσεις συμβατότητας για τις ενισχύσεις λειτουργίας και τις επενδυτικές ενισχύσεις στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Όσον αφορά τις ενισχύσεις λειτουργίας, οι κανόνες που διέπουν τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών και για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων ισχύουν επίσης για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές (βλ. τμήμα 4.2.1.1 και τμήμα 4.2.1.2). Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν τόσο τις ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών (βλ. τμήμα 4.2.2.1) όσο και τις ενισχύσεις για την αγορά σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας με σκοπό τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση για επενδύσεις στον στόλο (βλ. τμήμα 4.2.2.3). Όσον αφορά την αναβάθμιση των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με την προσέγγιση που ακολουθείται στον σιδηροδρομικό τομέα, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές κάνουν διάκριση μεταξύ των ενισχύσεων για επενδύσεις διαλειτουργικότητας (τμήμα 4.2.2.4) και των ενισχύσεων για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό σκαφών (τμήμα 4.2.2.5). Η Επιτροπή θα αξιολογεί βάσει των δύο αυτών τμημάτων των κατευθυντήριων γραμμών τις ενισχύσεις που αποσκοπούν στην προώθηση της ψηφιοποίησης για τη διευκόλυνση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των απρόσκοπτων ροών κυκλοφορίας και/ή της ασφάλειας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
32. Ο ευρωπαϊκός τομέας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών διαθέτει σχετικά παλιό στόλο και, συνολικά, ο τομέας αυτός φαίνεται να δυσκολεύεται να αυξήσει το μερίδιό του στην κυκλοφορία σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Μεταξύ των ετών 2014 και 2020 ο αριθμός των φορέων εκμετάλλευσης εσωτερικών πλωτών μεταφορών που δραστηριοποιούνται τόσο στις εμπορευματικές όσο και στις επιβατικές μεταφορές μειώθηκε, ενώ η διαθέσιμη ικανότητα φόρτωσης μειώνεται επίσης συνεχώς από το 2011. Κατά τον σχεδιασμό των παρόντων νέων κανόνων, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ζητήματα αυτά και το γεγονός ότι ο τομέας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών αποτελείται κυρίως από ΜΜΕ, οικογενειακές επιχειρήσεις και μικρότερους λιμένες, κάτι που δυσχεραίνει την πραγματοποίηση δαπανηρών επενδύσεων για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ⁽⁵⁸⁾. Οι περισσότεροι φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών είναι ΜΜΕ, οι οποίες συχνά δεν είναι σε θέση να ανανεώσουν ή να αυξήσουν τον στόλο τους λόγω δυσκολιών πρόσβασης σε χρηματοδότηση από την αγορά. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, οι ΜΜΕ είναι οι μόνοι πιθανοί δικαιούχοι ενισχύσεων για την αγορά σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Αυτό επιτρέπει τη διοχέτευση αυτού του είδους των ενισχύσεων εκεί όπου είναι περισσότερο αναγκαίες για την προώθηση της ανάπτυξης του τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

1.2.3 Ο τομέας των πολυτροπικών μεταφορών

33. Οι πολυτροπικές μεταφορές, δηλαδή η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, είναι καίριας σημασίας για να αυξηθεί η υιοθέτηση των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών,

⁽⁵⁸⁾ Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, *Η πορεία προς εσωτερικές πλωτές μεταφορές μακράς πνοής στην Ευρώπη* [P9_TA(2021)0367], https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_EL.html

καθώς από μόνες τους σπανίως παρέχουν λύσεις μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα. Οι βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, οι οποίες παρέχουν συνδέσεις τελευταίου χιλιόμετρου, από πόρτα σε πόρτα, συνδυάζουν τις καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις και την καλύτερη ενεργειακή απόδοση των μη οδικών μεταφορών με την προσβασιμότητα και την ευελιξία των οδικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της SSMS και της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.

34. Παρότι ο όγκος των πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία 30 χρόνια, οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να κυριαρχούν στις εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ. Οι πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές συχνά δεν είναι ανταγωνιστικές έναντι των αμιγώς οδικών μεταφορών λόγω κενών στις επιδόσεις όσον αφορά τη διαθεσιμότητα, την αξιοπιστία, την ακρίβεια και την ταχύτητα σε διάφορα στάδια της αλυσίδας (δηλαδή στις υπηρεσίες που παρέχονται από τις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές, τους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης και τις οδικές μεταφορές για το «τελευταίο χιλιόμετρο») και του γεγονότος ότι οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις των οδικών μεταφορών δεν λαμβάνονται επαρκώς υπόψη.
35. Όταν οι πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές συνίστανται μόνο στη διακίνηση εμπορευμάτων σε μία και την αυτή μονάδα ή όχημα φόρτωσης με διαδοχικούς τρόπους μεταφοράς (χωρίς χειρισμό των ίδιων των εμπορευμάτων κατά τις αλλαγές του τρόπου μεταφοράς), αυτό είναι γνωστό ως «διατροπική μεταφορά»⁽⁵⁹⁾. Οι «συνδυασμένες μεταφορές» είναι υποκατηγορία των διατροπικών μεταφορών, οι οποίες ρυθμίζονται ρητά σε επίπεδο ΕΕ από την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές⁽⁶⁰⁾. Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι η μόνη νομική πράξη της ΕΕ που στηρίζει επί του παρόντος άμεσα τις διατροπικές μεταφορές και παρέχει κίνητρα για τη μεταστροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών (εσωτερικές πλωτές, θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές). Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές εκδόθηκε το 1975⁽⁶¹⁾ και τροποποιήθηκε αρκετές φορές προκειμένου να εφαρμοστεί σε ευρύτερο σύνολο δραστηριοτήτων. Στις [ημερομηνία — θα συμπεριληφθεί μόλις εκδοθεί] το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές κατόπιν πρότασης που υπέβαλε η Επιτροπή στις 7 Νοεμβρίου 2023⁽⁶²⁾.
36. Στόχος της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών με τον καθορισμό ευνοϊκότερων κανονιστικών και οικονομικών συνθηκών για φιλικότερες προς το περιβάλλον εμπορευματικές μεταφορές, όπως προσδιορίζονται στην εν λόγω οδηγία. Απώτερος στόχος είναι η μείωση του κόστους για τον τελικό χρήστη —δηλαδή τον διοργανωτή μεταφορών— ώστε οι συνδυασμένες μεταφορές να καταστούν ανταγωνιστικές με τις αμιγώς οδικές μεταφορές. Για λόγους σαφήνειας, η χρηματοδοτική στήριξη που

⁽⁵⁹⁾ Το γεγονός ότι η διατροπική μονάδα και/ή το όχημα παραμένουν τα ίδια όταν αλλάζει ο τρόπος μεταφοράς μειώνει τον χειρισμό των φορτίων, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος ζημιών ή απωλειών των εμπορευμάτων.

⁽⁶⁰⁾ Βλ. υποσημείωση 26.

⁽⁶¹⁾ Οδηγία 75/130/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Φεβρουαρίου 1975, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών (ΕΕ L 48 της 22.2.1975, σ. 31).

⁽⁶²⁾ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά το πλαίσιο στήριξης για τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές και του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων [COM(2023) 702 final της 7.11.2023].

χορηγείται από τα κράτη μέλη σε συνδυασμένες μεταφορές που συμμορφώνονται με τις προϋποθέσεις της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές θα μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση. Κάθε κρατική ενίσχυση που χορηγείται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές θα πρέπει επίσης να πληροί τις ισχύουσες προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται είτε στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία, είτε στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, είτε σε οποιαδήποτε άλλη σχετική πράξη της νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων (βλ. κεφάλαιο 3).

37. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν τις προϋποθέσεις συμβατότητας για τις ενισχύσεις λειτουργίας και τις επενδυτικές ενισχύσεις στον τομέα των πολυτροπικών μεταφορών προκειμένου να ενισχυθούν οι βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, οι πολυτροπικές μεταφορές θεωρούνται «βιώσιμες» εάν τουλάχιστον μία από τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους μεταφοράς είναι οι σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή οι οδικές μεταφορές εάν συνδυάζονται με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Για λόγους σαφήνειας, σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ενισχύσεις μπορούν να χορηγούνται για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μόνο εφόσον συνδυάζονται με χερσαίες μεταφορές (δηλαδή με σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές ή οδικές μεταφορές).
38. Όσον αφορά τις ενισχύσεις λειτουργίας, οι κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που ισχύουν για τις σιδηροδρομικές μεταφορές ισχύουν επίσης για τις βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές (τμήμα 4.2.1.1). Σε αντίθεση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους, οι οποίες δεν αφορούσαν την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν ειδικούς όρους για τη χορήγηση αυτού του είδους ενισχύσεων κωδικοποιώντας την πρακτική λήψης αποφάσεων που ανέπτυξε η Επιτροπή (τμήμα 4.2.1.2).
39. Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν τις ενισχύσεις για εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών και τις ενισχύσεις για την αναβάθμιση εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Οι ενισχύσεις στις εν λόγω εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών περιορίζονται στις ενισχύσεις για επενδύσεις σε εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (τμήμα 4.2.2.1). Για λόγους σαφήνειας, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται επίσης στις κρατικές ενισχύσεις για εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών που βρίσκονται σε θαλάσσιους λιμένες και διαθέτουν σύνδεση με σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Για την αναβάθμιση του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, σύμφωνα με την προσέγγιση που ακολουθείται στον σιδηροδρομικό τομέα και στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές κάνουν διάκριση μεταξύ ενισχύσεων για επενδύσεις διαλειτουργικότητας (τμήμα 4.2.2.4) και ενισχύσεων για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές (τμήμα 4.2.2.5). Για λόγους σαφήνειας, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις για την αγορά εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Οι εν λόγω ενισχύσεις εμπίπτουν στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία εφόσον αφορούν διατροπικές μονάδες φόρτωσης (στο εξής: IU) και/ή γερανούς επί σκαφών και χορηγούνται από τα κράτη μέλη με τη μορφή καθεστώτων ενίσχυσης υπό πολύ συγκεκριμένους όρους. Πέραν των περιπτώσεων αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι ενισχύσεις για την αγορά εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές (π.χ. ημιρυμουλκούμενα γερανών) μπορούν να εγκριθούν μόνο κατ' εξαίρεση και, ως εκ τούτου, θα τις αξιολογεί απευθείας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

2.1 Πεδίο εφαρμογής

40. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στα μέτρα κρατικής ενίσχυσης ⁽⁶³⁾ που χορηγούνται σε επιχειρήσεις στους τομείς των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών ⁽⁶⁴⁾, στον βαθμό που τα μέτρα ενίσχυσης εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου 4 ή του κεφαλαίου 5 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.
41. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν τα κριτήρια συμβατότητας των ακόλουθων ενισχύσεων βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης:
- α) ενισχύσεις στους τομείς των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και πολυτροπικών μεταφορών που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών (κεφάλαιο 4)·
 - β) ενισχύσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που χορηγούνται σε επιχειρήσεις για την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας (κεφάλαιο 5).
42. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών στους τομείς των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και πολυτροπικών μεταφορών, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται επίσης σε επιχειρήσεις που μεταφέρουν επιβάτες και/ή εμπορεύματα στους τομείς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των πολυτροπικών μεταφορών, καθώς και για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται από την πλευρά της ζήτησης του τομέα των χερσαίων μεταφορών, δηλαδή τους διοργανωτές μεταφορών ⁽⁶⁵⁾, οι οποίοι είναι εκείνοι που προβαίνουν στην επιλογή μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Η πείρα έχει δείξει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι μόνο ορισμένοι από τους διάφορους βασικούς παράγοντες που συμβάλλουν στη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει καθιερώσει πρακτική λήψης αποφάσεων κατά την εφαρμογή των αρχών των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους σε μέτρα ενισχύσεων των οποίων οι άμεσοι δικαιούχοι είναι επιχειρήσεις εφοδιαστικής που χρησιμοποιούν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και όχι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ⁽⁶⁶⁾. Αυτό οφείλεται στο ότι οι αρχές που διατυπώνονται

⁽⁶³⁾ Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ορίζει τις κρατικές ενισχύσεις ως «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής [...], κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές». Οι κρατικές παρεμβάσεις που δεν πληρούν έναν από τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Κατά συνέπεια, δεν υπόκεινται στην αξιολόγηση της συμβατότητας που καθορίζεται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Ειδικότερα, η ενωσιακή χρηματοδότηση που υπόκειται σε κεντρική διαχείριση από τα θεσμικά και λοιπά όργανα, οργανισμούς, κοινές επιχειρήσεις ή άλλους φορείς της ΕΕ και δεν τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο των κρατών μελών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, για τη χρηματοδότηση που παρέχεται από την ΕΕ βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

⁽⁶⁴⁾ Για λόγους σαφήνειας, οι βιώσιμες υπηρεσίες πολυτροπικών μεταφορών που συνδυάζουν ένα σκέλος χερσαίων μεταφορών με ένα σκέλος θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων καλύπτονται επίσης πλήρως από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές και αξιολογούνται βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.

⁽⁶⁵⁾ Π.χ. εταιρείες εφοδιαστικής, πρακτορεία μεταφορών, φορείς εκμετάλλευσης πολυτροπικών μεταφορών.

⁽⁶⁶⁾ Π.χ. απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Οκτωβρίου 2022, στην υπόθεση SA.100463, Κάτω Χώρες, Καθεστώς ενισχύσεων για την προώθηση της στροφής από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, αιτιολογική σκέψη 49 (ΕΕ C 461 της 2.12.2022, σ. 1)· απόφαση της

στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές ήταν επίσης κατάλληλες για την εξέταση της συμβατότητας ενισχύσεων για τις οποίες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι μόνο έμμεσοι δικαιούχοι.

43. Τα ακόλουθα είδη ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, όπως περιγράφονται λεπτομερώς στα τμήματα 4.2.1 και 4.2.2, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών: i) ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών· ii) ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων· iii) ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών· iv) ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και/ή ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών· v) ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές· vi) ενισχύσεις διαλειτουργικότητας· και vii) ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό.
44. Όπως αναφέρεται στο σημείο 39, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Οι εν λόγω ενισχύσεις εμπίπτουν στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία εφόσον αφορούν ILU και/ή γερανούς επί σκαφών και χορηγούνται από τα κράτη μέλη με τη μορφή καθεστώτων ενίσχυσης υπό πολύ συγκεκριμένους όρους. Πέραν των περιπτώσεων αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι ενισχύσεις για την αγορά εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές μπορούν να εγκριθούν μόνο κατ' εξαίρεση και θα τις αξιολογεί απευθείας βάσει της Συνθήκης.
45. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις κρατικές ενισχύσεις για λιμενικές υποδομές ⁽⁶⁷⁾. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να αξιολογεί τις κρατικές ενισχύσεις για λιμενικές υποδομές απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, εάν δεν απαλλάσσονται κατά κατηγορία βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής ⁽⁶⁸⁾ ή, εάν οι λιμενικές υποδομές είναι αναγκαίες για την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) και δεν απαλλάσσονται κατά κατηγορία βάσει της απόφασης 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής ⁽⁶⁹⁾, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με

Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2020, στην υπόθεση SA.53615, Ιταλία, Παρεμβάσεις υπέρ της πόλης της Γένοβας, αιτιολογική σκέψη 55 (ΕΕ C 206 της 19.6.2020, σ. 1)· απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2018, στην υπόθεση SA.50115, Ιταλία, Διατροπική σιδηροδρομική μεταφορά πλακών σιδήρου στην περιφέρεια FVG, αιτιολογική σκέψη 58 (ΕΕ C 90 της 8.3.2019, σ. 2)· απόφαση της Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2017, στην υπόθεση SA.48858, Ιταλία, Καθεστώς ενισχύσεων για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών στην επαρχία του Bolzano, αιτιολογική σκέψη 53 (ΕΕ C 158 της 4.5.2018, σ. 6)· απόφαση της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2017, στην υπόθεση SA.46806, Ιταλία, Ενίσχυση για τις συνδυασμένες μεταφορές στην επαρχία του Trento, αιτιολογική σκέψη 46 (ΕΕ C 442 της 22.12.2017, σ. 2)· απόφαση της Επιτροπής της 29ης Απριλίου 2016 στην υπόθεση SA.41033, Ιταλία, Ολοκληρωμένο καθεστώς μεταφορών στην επαρχία του Trento, αιτιολογική σκέψη 44 (ΕΕ C 220 της 17.6.2016, σ. 2)· απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2014, στην υπόθεση SA.38152, Ιταλία, Ενίσχυση υπέρ των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην περιφέρεια Emilia Romagna, αιτιολογική σκέψη 27 (ΕΕ C 282 της 22.8.2014, σ. 23)· απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2011, στην υπόθεση SA.32603, Ιταλία, Καθεστώς επιδοτήσεων «Ferrobonus» για τις συνδυασμένες μεταφορές, αιτιολογική σκέψη 26 (ΕΕ C 88 της 24.3.2012, σ. 1).

⁽⁶⁷⁾ Όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

⁽⁶⁸⁾ Βλ. υποσημείωση 67.

⁽⁶⁹⁾ Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ) ⁽⁷⁰⁾, βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης. Προς αποφυγή αμφιβολιών, όπως αναφέρεται στο σημείο 39 και διευκρινίζεται στο σημείο 123, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν επίσης επενδυτικές ενισχύσεις για τις εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών που βρίσκονται σε θαλάσσιους λιμένες και διαθέτουν σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές συνδέσεις.

46. Οι κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας υπόκεινται στους κανόνες που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή ⁽⁷¹⁾. Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και πολυτροπικές μεταφορές, η Επιτροπή θα συνεχίσει να αξιολογεί τη συμβατότητα των επενδυτικών ενισχύσεων για καθαρά οχήματα και καθαρό κινητό τερματικό εξοπλισμό, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή ⁽⁷²⁾. Στο ίδιο πνεύμα, οι επενδυτικές ενισχύσεις για τη μείωση του θορύβου των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν καλύπτονται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, αλλά καλύπτονται από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας ⁽⁷³⁾, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή (με ειδικούς κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις για την πρόληψη ή τη μείωση της ρύπανσης πέραν της ρύπανσης από αέρια θερμοκηπίου).
47. Όσον αφορά τις ενισχύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα που συνιστούν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση ορισμένων υποχρεώσεων συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ⁽⁷⁴⁾ δημιουργεί ειδικό νομικό πλαίσιο για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές [και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές σε περίπτωση που τα κράτη μέλη αποφασίσουν να εφαρμόσουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις εν λόγω υπηρεσίες ⁽⁷⁵⁾]. Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν μόνο την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να αξιολογεί τις αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλονται για την παροχή υπηρεσιών εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών μεταφορών [και υπηρεσιών εσωτερικών πλωτών επιβατικών μεταφορών, εάν δεν υπόκεινται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007] απευθείας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.
48. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αποσαφηνίζουν τους όρους για την αξιολόγηση, βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης, των ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις για την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ⁽⁷⁶⁾. Οι όροι αντικατοπτρίζουν καθιερωμένες αρχές που διατύπωσε η Επιτροπή στο

⁽⁷⁰⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής, με τίτλο «Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας» (2011) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

⁽⁷¹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής, με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας» (ΕΕ C 80 της 18.2.2022, σ. 1).

⁽⁷²⁾ Βλ. υποσημείωση 71.

⁽⁷³⁾ Βλ. υποσημείωση 71.

⁽⁷⁴⁾ Βλ. υποσημείωση 31.

⁽⁷⁵⁾ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, βλ. υποσημείωση 31.

⁽⁷⁶⁾ Για λόγους σαφήνειας, η Επιτροπή θα συνεχίσει να αξιολογεί τη συμβατότητα των ενισχύσεων στον τομέα των εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών μεταφορών οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις για την

πλαίσιο ΥΓΟΣ (⁷⁷), το οποίο, σε αντίθεση με την ανακοίνωση σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή ΥΓΟΣ (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ) (⁷⁸), δεν έχει άμεση εφαρμογή στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, δεδομένου ότι εξαιρεί ρητά τις χερσαίες μεταφορές από το πεδίο εφαρμογής του. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν επίσης ειδικές διευκρινίσεις που απαιτούνται λόγω των ιδιαίτερων αναγκών του τομέα των χερσαίων μεταφορών.

49. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές (κεφάλαιο 6) επαναλαμβάνουν επίσης τις αρχές που εφαρμόζονται στις χρηματοοικονομικές ροές εντός κάθετα ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
50. Οι όροι που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν για τα καθεστώτα ενισχύσεων και τις μεμονωμένες ενισχύσεις, ανεξάρτητα από το αν βασίζονται σε καθεστώς ενισχύσεων ή αν χορηγούνται σε ad hoc βάση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.
51. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις οποιουδήποτε μεγέθους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.
52. Οι προβληματικές επιχειρήσεις, όπως ορίζονται στις *κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων* (⁷⁹), τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή, δεν μπορούν να λάβουν ενίσχυση βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, διότι η ενίσχυση σε προβληματική επιχείρηση δεν αποτελεί καταρχήν κατάλληλο μέσο για την κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών ή για τη διασφάλιση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι *κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων*, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή, καθορίζουν τα κριτήρια συμβατότητας των ενισχύσεων διάσωσης και αναδιάρθρωσης που χορηγούνται βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης σε όλες τις επιχειρήσεις που χαρακτηρίζονται προβληματικές, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, ελλείψει συγκεκριμένων κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τις προβληματικές επιχειρήσεις στον εν λόγω τομέα (⁸⁰).
53. Κατά την αξιολόγηση ενίσχυσης που χορηγείται σε επιχείρηση για την οποία εκκρεμεί εντολή ανάκτησης κατόπιν προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής, με την οποία μια ενίσχυση κηρύσσεται παράνομη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη το ποσό της ενίσχυσης που απομένει να ανακτηθεί (⁸¹).

αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την παροχή δημοσίας υπηρεσίας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.

(⁷⁷) Βλ. υποσημείωση 70.

(⁷⁸) Βλ. υποσημείωση 36.

(⁷⁹) Ανακοίνωση της Επιτροπής, με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων» (ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

(⁸⁰) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους (βλ. υποσημείωση 38) προέβλεπαν παρεκκλίσεις από τους κανόνες που ισχύουν για τις προβληματικές επιχειρήσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 2009. Έκτοτε, οι *κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων*, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή, βλ. υποσημείωση 79, εφαρμόζονται πλήρως σε ολόκληρο τον σιδηροδρομικό τομέα.

(⁸¹) Βλ. απόφαση της 15ης Μαΐου 1997, TWD κατά Επιτροπής, C-355/95 P, EU:C:1997:241, σκέψεις 25 έως 27.

2.2 Ορισμοί

54. Για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «υποδομή προσπέλασης»: κάθε είδους υποδομή αναγκαία για να εξασφαλίζεται η προσπέλαση και η είσοδος, από ξηράς ή θαλάσσης και ποταμού, των χρηστών προς εγκατάσταση πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή προς εγκατάσταση μονοτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, διώρυγες και κλεισιάδες·
- β) «ενίσχυση ad hoc»: ενίσχυση που δεν χορηγείται βάσει καθεστώτος ενισχύσεων·
- γ) «ένταση ενίσχυσης»: το ακαθάριστο ποσό της ενίσχυσης υπολογιζόμενο ανά δικαιούχο και εκφραζόμενο ως ποσοστό επί των επιλέξιμων δαπανών. Όλα τα στοιχεία πρέπει να υπολογίζονται πριν από οποιαδήποτε αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων·
- δ) «καθεστώς ενισχύσεων»: κάθε πράξη βάσει της οποίας, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω μέτρα εκτέλεσης, μπορούν να χορηγούνται μεμονωμένες ενισχύσεις σε επιχειρήσεις οι οποίες ορίζονται στην εν λόγω πράξη κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο και κάθε πράξη βάσει της οποίας μπορεί να χορηγείται ενίσχυση μη συνδεδεμένη με συγκεκριμένο έργο σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις για αόριστο χρονικό διάστημα και/ή για απροσδιόριστο ποσό·
- ε) «συνδυασμένες μεταφορές»: ο τύπος διατροπικών μεταφορών που πληροί τους όρους που καθορίζονται για τις συνδυασμένες μεταφορές στην οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές ⁽⁸²⁾·
- στ) «ειδικές υποδομές»: οι υποδομές που κατασκευάζονται για εκ των προτέρων προσδιορίσιμες επιχειρήσεις και προσαρμόζονται στις ανάγκες τους·
- ζ) «εξοπλισμός για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές»: εξοπλισμός που χρησιμοποιείται σε υπηρεσίες μεταφόρτωσης συναφείς με βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, όπως ημικυκλικά φορτηγά που μεταφέρονται με γερανό, εξαιρουμένου του κινητού τερματικού εξοπλισμού·
- η) «ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων»: μητρώο σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) ⁽⁸³⁾, και το άρθρο 19 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ⁽⁸⁴⁾·
- θ) «σχέδιο αξιολόγησης»: ένα έγγραφο που καλύπτει ένα ή περισσότερα καθεστώτα ενισχύσεων και περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πτυχές: τους στόχους του καθεστώτος ενίσχυσης που αξιολογείται, τα ερωτήματα αξιολόγησης, τους δείκτες

⁽⁸²⁾ Βλ. υποσημείωση 26.

⁽⁸³⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

⁽⁸⁴⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 118).

αποτελεσμάτων, την προβλεπόμενη μεθοδολογία διεξαγωγής της αξιολόγησης, τις απαιτήσεις συλλογής δεδομένων, το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα της αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας υποβολής της ενδιάμεσης και της τελικής έκθεσης αξιολόγησης, την περιγραφή του ανεξάρτητου φορέα που διενεργεί την αξιολόγηση ή τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την επιλογή του και τις λεπτομέρειες για την εξασφάλιση της δημοσιότητας της αξιολόγησης·

- ι) «εξωτερικό κόστος των μεταφορών»: το κόστος που δημιουργείται από τους χρήστες των μεταφορών και δεν βαρύνει τους ίδιους αλλά την κοινωνία στο σύνολό της, ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τους τραυματισμούς και τους θανάτους, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση·
- ια) «μεμονωμένη ενίσχυση»: η ενίσχυση ad hoc και η ενίσχυση που χορηγείται σε μεμονωμένους δικαιούχους βάσει καθεστώτος ενισχύσεων·
- ιβ) «εγκατάσταση εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: κάθε εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών (για παράδειγμα, τερματικός σταθμός ή εγκατάσταση συντήρησης ή αποθήκευσης) και η υποδομή πρόσβασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της ΕΕ και χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εσωτερικών πλωτών μεταφορών, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που απαιτούνται για την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·
- ιγ) «σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: σκάφος για επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές που προορίζονται αποκλειστικά ή κυρίως για ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή σε ύδατα που κείνται εντός ή πλησίον προφυλαγμένων υδάτων·
- ιδ) «διατροφική μεταφορά»: η μετακίνηση των εμπορευμάτων (σε μία και την αυτή μονάδα ή όχημα φόρτωσης) με διαδοχικούς τρόπους μεταφοράς χωρίς χειρισμό των ίδιων των εμπορευμάτων κατά τις αλλαγές του τρόπου μεταφοράς·
- ιε) «διατροφική μονάδα φόρτωσης» (ILU): εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα ή ημιρυμουλκούμενο / οδικό όχημα ή συνδυασμός οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων που χρησιμοποιείται σε διατροφικές μεταφορές·
- ιστ) «διαλειτουργικότητα»: η απρόσκοπτη ροή κυκλοφορίας εμπορευμάτων ή επιβατών, ιδίως μεταξύ κρατών μελών ή τρόπων μεταφοράς·
- ιζ) «χερσαίες μεταφορές»: σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και οδικές μεταφορές ⁽⁸⁵⁾·
- ιη) «κινητός τερματικός εξοπλισμός»: εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφόρτωση εμπορευμάτων και διατροφικών μονάδων φόρτωσης, καθώς και για τη μεταφορά φορτίου εντός τερματικού σταθμού·
- ιθ) «πολυτροπική μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς·
- κ) «εθνικό μητρώο»: μητρώο που τηρείται από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁸⁶⁾ ή

⁽⁸⁵⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 100 της Συνθήκης, ο τίτλος VI «Οι μεταφορές» της Συνθήκης εφαρμόζεται καταρχήν μόνο στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Αυτά τα τρία είδη μεταφορών αναφέρονται γενικά ως «χερσαίες μεταφορές», σε αντίθεση με τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸⁶⁾ Βλ. υποσημείωση 83.

σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁸⁷⁾.

- κα) «νέα εμπορική εσωτερική πλωτή εμπορευματική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών μεταξύ τουλάχιστον δύο τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν με τακτικές εμπορευματικές γραμμές επί τουλάχιστον 5 έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·
- κβ) «νέα εμπορική σιδηροδρομική εμπορευματική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν με τακτικές εμπορευματικές γραμμές επί τουλάχιστον 5 έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·
- κγ) «νέα εμπορική σιδηροδρομική επιβατική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών μεταξύ τουλάχιστον δύο τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν με τακτικές επιβατικές γραμμές επί τουλάχιστον 5 έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·
- κδ) «νεοεισερχόμενη επιχείρηση» στον σιδηροδρομικό τομέα: σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽⁸⁸⁾, η οποία πληροί και τις δύο ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i. έλαβε άδεια σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο για το σχετικό τμήμα της αγοράς λιγότερο από 20 έτη πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης·
 - ii. δεν συνδέεται, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του παραρτήματος Ι του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία, με σιδηροδρομική επιχείρηση που έλαβε άδεια κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 14 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010·
- κε) «μη μεταφορικές δραστηριότητες»: εμπορικές υπηρεσίες που παρέχονται σε μεταφορικές επιχειρήσεις ή άλλους χρήστες εγκαταστάσεων οι οποίες δεν σχετίζονται με μονοτροπικές ή πολυτροπικές σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές ή βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των βοηθητικών υπηρεσιών σε επιβάτες, των πρακτορείων μεταφορών ή άλλων παρόχων υπηρεσιών, όπως η εκμίσθωση γραφείων, καταστημάτων και ξενοδοχείων·
- κστ) «ιδιωτική παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή»: τμήμα σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο ανήκει σε ιδιώτη ο οποίος και το εκμεταλλεύεται (συμπεριλαμβανομένων σιδηροδρομικών γραμμών και κάθε άλλης εγκατάστασης ή εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία του), το οποίο συνδέει με το δημόσιο σιδηροδρομικό δίκτυο εγκαταστάσεις φόρτωσης που δεν χαρακτηρίζονται εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽⁸⁹⁾, καθώς και κάθε ειδική υποδομή που εξυπηρετεί το ιδιωτικό τμήμα σιδηροδρομικής υποδομής·

⁽⁸⁷⁾ Βλ. υποσημείωση 84.

⁽⁸⁸⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽⁸⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

κζ) «πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός σιδηροδρομικών και/ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων ή μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς (εκ των οποίων ο ένας είναι ο σιδηρόδρομος ή η εσωτερική ναυσιπλοΐα), όπως τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών, σε αερολιμένες και πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής·

κη) «εγκατάσταση πολυτροπικών σιδηροδρομικών και/ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»: εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών και η υποδομή πρόσβασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της Ένωσης και είναι αναγκαία για την παροχή σιδηροδρομικών και/ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών σε συνδυασμό με άλλους τρόπους μεταφοράς, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που απαιτείται για μη μεταφορικές δραστηριότητες. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών·

κθ) «σιδηροδρομική εγκατάσταση»: κάθε εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών (για παράδειγμα, τερματικοί σταθμοί εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ή εγκατάσταση συντήρησης ή αποθήκευσης) και η υποδομή πρόσβασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της ΕΕ και αναφέρεται στο παράρτημα II της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽⁹⁰⁾, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που απαιτούνται για την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·

λ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽⁹¹⁾·

λα) «τροχαίο υλικό»: οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

- i. μηχανές και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, αυτοκινούμενων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων επιβατικών αμαξοστοιχιών και επιβαταμαξών·
- ii. εμπορευματικές φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων·

λβ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση φορτίου και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλείστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη ⁽⁹²⁾·

⁽⁹⁰⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽⁹¹⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽⁹²⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — Η Ανάπτυξη των Θαλασσιών Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη: Μια Δυναμική Εναλλακτική Λύση στην Αλυσίδα των Βιώσιμων Μεταφορών — Δεύτερη Διετής Έκθεση Προόδου [COM(1999) 317 final της 29.6.1999].

λγ) «μικρή και μεσαία επιχείρηση» ή «ΜΜΕ»: επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία·

λδ) «έναρξη των εργασιών»: το πρώτο χρονικά μεταξύ είτε της έναρξης των κατασκευαστικών εργασιών που αφορούν την επένδυση είτε της πρώτης νομικά δεσμευτικής ανάληψης υποχρέωσης για την παραγγελία εξοπλισμού είτε άλλης ανάληψης υποχρέωσης που καθιστά μη αναστρέψιμη την επένδυση. Η αγορά γης και οι προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η λήψη αδειών και η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας, δεν θεωρούνται έναρξη των εργασιών. Για τις εξαγορές, ως «έναρξη των εργασιών» νοείται η στιγμή απόκτησης των στοιχείων ενεργητικού που συνδέονται άμεσα με την αποκτηθείσα εγκατάσταση·

λε) «βιώσιμη χερσαία μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με σιδηρόδρομο, εσωτερική πλωτή οδό ή βιώσιμη πολυτροπική μεταφορά όταν υπάρχει εναλλακτική για την ίδια μεταφορά η οποία θα προκαλούσε υψηλότερο εξωτερικό κόστος·

λστ) «βιώσιμη πολυτροπική μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, όπου τουλάχιστον ο ένας από τους χρησιμοποιούμενους τρόπους μεταφοράς είναι σιδηρόδρομος ή εσωτερική πλωτή οδός, ή οδός, εάν αυτή συνδυάζεται με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων·

λζ) «τηλεματικές εφαρμογές»: οποιαδήποτε από τις ακόλουθες εφαρμογές:

- i. εφαρμογές για επιβατικές μεταφορές, όπως τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες πριν από το ταξίδι και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλα μέσα μεταφοράς·
- ii. εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, όπως τα συστήματα ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), τα συστήματα διαλογής και διάθεσης, τα συστήματα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, η διαχείριση των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς και η έκδοση ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων·

λη) «μεταφορέας»: κάθε επιχείρηση που μεταφέρει επιβάτες και/ή εμπορεύματα στους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και/ή των πολυτροπικών μεταφορών·

λθ) «διοργανωτής μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που διοργανώνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και, ως εκ τούτου, προβαίνει στην επιλογή μεταξύ τρόπων μεταφοράς (όπως εταιρείες εφοδιαστικής, πρακτορεία μεταφορών, φορείς εκμετάλλευσης πολυτροπικών μεταφορών)·

μ) «όχημα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές»: σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή τροχαίο υλικό.

2.3 Διάρθρωση των κατευθυντήριων γραμμών

55. Το κεφάλαιο 3 διευκρινίζει ποια μέτρα στον τομέα των χερσαίων μεταφορών δεν χρειάζεται να κοινοποιούνται στην Επιτροπή πριν από την εφαρμογή τους.
56. Στο κεφάλαιο 4 παρατίθενται τα μέτρα που καλύπτονται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης. Στο τμήμα 4.1

καθορίζονται οι όροι συμβατότητας που ισχύουν γενικά για τις ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Στο τμήμα 4.2 καθορίζονται ειδικές προϋποθέσεις συμβατότητας οι οποίες ισχύουν για διάφορα είδη μέτρων ενίσχυσης που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Στο κεφάλαιο 5 διευκρινίζονται οι προϋποθέσεις συμβατότητας που ισχύουν για μέτρα ενίσχυσης με σκοπό την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας. Στο κεφάλαιο 6 υπενθυμίζονται οι αρχές που εφαρμόζονται στις χρηματοοικονομικές ροές εντός κάθετα ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

57. Το κεφάλαιο 7 καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η Επιτροπή θα απαιτεί εκ των υστέρων αξιολόγηση καθεστώτων που κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 93 της Συνθήκης.
58. Στο κεφάλαιο 8 περιγράφονται οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης των κρατών μελών που χορηγούν ενισχύσεις βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.
59. Τα κεφάλαια 9 και 10 καλύπτουν τη διάρκεια των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών και το χρονοδιάγραμμα της αναθεώρησής τους.

3. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

60. Όταν μια κρατική παρέμβαση πληροί τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ⁽⁹³⁾, τα κράτη μέλη πρέπει καταρχήν να την κοινοποιούν στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.
61. Οι κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των χερσαίων μεταφορών δεν υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εάν πληρούν τους όρους που προβλέπονται σε κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία που έχει εκδοθεί από την Επιτροπή, είτε δυνάμει του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2586 του Συμβουλίου ⁽⁹⁴⁾ είτε δυνάμει του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1588 του Συμβουλίου ⁽⁹⁵⁾.
62. Στο πλαίσιο αυτό, ο κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία καλύπτει ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών στον τομέα των χερσαίων μεταφορών. Τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης, εάν χορηγούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία, δεν προκαλούν σημαντική στρέβλωση του

⁽⁹³⁾ Όσον αφορά την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή παραπέμπει στην ανακοίνωσή της σχετικά με την έννοια της «κρατικής ενίσχυσης», όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, C/2016/2946 (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1). Όπως αναφέρεται στο σημείο 211 της εν λόγω ανακοίνωσης, ο επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών ή η στρέβλωση του ανταγωνισμού αποκλείεται κανονικά σε σχέση με την κατασκευή υποδομών στις περιπτώσεις όπου ταυτόχρονα i) μια υποδομή συνήθως δεν αντιμετωπίζει άμεσο ανταγωνισμό, ii) η ιδιωτική χρηματοδότηση είναι αμελητέα στον εν λόγω τομέα και στο οικείο κράτος μέλος και iii) η υποδομή δεν είναι σχεδιασμένη να ευνοεί επιλεκτικά μια συγκεκριμένη επιχείρηση ή κλάδο αλλά παρέχει οφέλη για την κοινωνία στο σύνολό της.

⁽⁹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2586 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2022, για την εφαρμογή των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των συνδυασμένων μεταφορών (ΕΕ L 338 της 30.12.2022, σ. 35).

⁽⁹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1588 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, για την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες οριζόντιων κρατικών ενισχύσεων (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 1).

ανταγωνισμού και των συναλλαγών και, ως εκ τούτου, θεωρούνται συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης και δεν υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης.

63. Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής ⁽⁹⁶⁾ περιέχει διατάξεις που θα μπορούσαν να εξαιρούν τις ενισχύσεις στον τομέα των χερσαίων μεταφορών από την υποχρέωση κοινοποίησης. Για παράδειγμα, οι ενισχύσεις για λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορούν να απαλλάσσονται κατά κατηγορία βάσει του άρθρου 56γ του εν λόγω κανονισμού. Εφόσον οι ενισχύσεις αυτές δεν αποσκοπούν πρωτίστως στην κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών, αλλά στη διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, και χορηγούνται σύμφωνα με τους εφαρμοστέους όρους συμβατότητας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 ⁽⁹⁷⁾, τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης θεωρούνται συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, διότι δεν προκαλούν σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού και των συναλλαγών.
64. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/2831 της Επιτροπής ⁽⁹⁸⁾ εφαρμόζεται επίσης στις χερσαίες μεταφορές. Ομοίως, η αντιστάθμιση που χορηγείται σε επιχειρήσεις που παρέχουν ΥΓΟΣ στον τομέα των χερσαίων μεταφορών καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2832 της Επιτροπής ⁽⁹⁹⁾. Τα μέτρα που πληρούν τα κριτήρια των εν λόγω κανονισμών θεωρείται ότι δεν έχουν αντίκτυπο στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές στην εσωτερική αγορά. Τα εν λόγω μέτρα ήσσονος σημασίας δεν υπόκεινται σε υποχρέωση κοινοποίησης, δεδομένου ότι θεωρείται ότι δεν πληρούν όλα τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

4. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

4.1 Γενικοί όροι συμβατότητας

65. Στο παρόν τμήμα παρουσιάζονται οι γενικοί όροι συμβατότητας που ισχύουν για τις κατηγορίες ενισχύσεων που περιγράφονται λεπτομερώς στο τμήμα 4.2. Κατά την αξιολόγηση του αν τα μέτρα ενίσχυσης στους τομείς των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης, η Επιτροπή θα αναλύει τη συμμόρφωση με τις αρχές που περιγράφονται στο παρόν τμήμα (σημεία 66 έως 86). Οι όροι που καθορίζονται στο τμήμα 4.2 για κάθε συγκεκριμένη κατηγορία ενισχύσεων παρέχουν διευκρινίσεις σχετικά με ορισμένους από τους γενικούς όρους συμβατότητας που παρουσιάζονται στην παρούσα ενότητα, ιδίως στο τμήμα 4.1.1 (Key compatibility conditions).

4.1.1 Βασικοί όροι συμβατότητας

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

⁽⁹⁶⁾ Βλ. υποσημείωση 67.

⁽⁹⁷⁾ Βλ. υποσημείωση 67.

⁽⁹⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2831 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L, 2023/2831, 15.12.2023).

⁽⁹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2832 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L, 2023/2832, 15.12.2023).

66. Οι ενισχύσεις πρέπει να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τομέα των χερσαίων μεταφορών με απώτερο στόχο βιώσιμες χερσαίες μεταφορές και/ή στην ολοκλήρωση μιας ενιαίας αγοράς της ΕΕ, στο πλαίσιο της οποίας θα διασφαλίζονται απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ εθνικών δικτύων και τρόπων μεταφοράς, με αποτέλεσμα την κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

67. Η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία για την επίτευξη του στόχου του συντονισμού των μεταφορών που προσδιορίζεται από το συγκεκριμένο μέτρο σύμφωνα με το σημείο 66. Αυτό συμβαίνει, για παράδειγμα, όταν η ενίσχυση στοχεύει σε συγκεκριμένη αδυναμία της αγοράς (δηλαδή σε μια κατάσταση στην οποία μπορεί να επιφέρει ουσιαστική ανάπτυξη του τομέα των χερσαίων μεταφορών την οποία η αγορά δεν μπορεί από μόνη της να επιτύχει, π.χ. βιώσιμες χερσαίες μεταφορές και/ή ολοκλήρωση μιας ενιαίας αγοράς της ΕΕ, όπου διασφαλίζονται αδιάλειπτες ροές κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ εθνικών δικτύων και τρόπων μεταφοράς). Αδυναμίες της αγοράς που υπονομεύουν τη στροφή προς βιώσιμες μορφές χερσαίων μεταφορών μπορεί να προκύψουν, για παράδειγμα, όταν υπάρχουν i) διαφορές τιμών μεταξύ των διαφόρων μορφών μεταφοράς λόγω αρνητικών εξωτερικών επιδράσεων που δεν λαμβάνονται υπόψη, ii) δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζουν οι φορείς της αγοράς όσον αφορά την πρόσβαση σε χρηματοδότηση της αγοράς λόγω ασύμμετρης πληροφόρησης, iii) αδυναμίες συντονισμού μεταξύ των παραγόντων της αγοράς ή, γενικότερα, iv) επενδύσεις που συνεπάγονται θετικές εξωτερικές επιδράσεις, αλλά δεν είναι επαρκώς κερδοφόρες για τον δυνητικό δικαιούχο.

Κατάλληλότητα της ενίσχυσης

68. Η ενίσχυση πρέπει να είναι κατάλληλη για την επίτευξη του καθορισμένου στόχου του συντονισμού των μεταφορών. Καταρχήν, η ενίσχυση δεν θεωρείται κατάλληλη εάν το ίδιο αποτέλεσμα μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο στρεβλωτικό μέσο πολιτικής (όπως αγορακεντρικά ή κανονιστικά μέσα) ή με λιγότερο στρεβλωτική μορφή μέσου ενίσχυσης (όπως εγγυήσεις ή επιστρεπτές προκαταβολές), σε σχέση με την παροχή μη επιστρεπτέων μέσων, όπως οι άμεσες επιχορηγήσεις.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

69. Η ενίσχυση πρέπει να ωθεί τον δικαιούχο να αλλάξει τη συμπεριφορά του ή να ασκήσει πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα, την οποία δεν θα ασκούσε χωρίς την ενίσχυση ή την οποία θα ασκούσε σε μικρότερο ή διαφορετικό βαθμό. Η απόδειξη του χαρακτήρα κινήτρου συνεπάγεται τον προσδιορισμό του πραγματικού σεναρίου και του πιθανού σεναρίου αντιπαραδείγματος ελλείψει ενίσχυσης⁽¹⁰⁰⁾.
70. Επιπλέον, όσον αφορά ειδικά τις επενδυτικές ενισχύσεις, η ενίσχυση δεν έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν η έναρξη των εργασιών για το έργο πραγματοποιείται πριν από την υποβολή

⁽¹⁰⁰⁾ Το σενάριο αυτό πρέπει να είναι αξιόπιστο, αληθινό και να σχετίζεται με τους παράγοντες λήψης αποφάσεων που επικρατούν κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης από τον δικαιούχο της ενίσχυσης όσον αφορά το έργο. Τα κράτη μέλη μπορούν να αξιοποιούν επίσημα έγγραφα διοικητικών συμβουλίων, εκτιμήσεις κινδύνων, οικονομικές εκθέσεις, εσωτερικά επιχειρηματικά σχέδια, γνώμες εμπειρογνομόνων και άλλες μελέτες που σχετίζονται με το υπό αξιολόγηση έργο. Για την απόδειξη του χαρακτήρα κινήτρου, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν έγγραφα που περιλαμβάνουν πληροφορίες για την προβλεπόμενη ζήτηση, προβλέψεις ως προς το κόστος, οικονομικές προβλέψεις, έγγραφα τα οποία υποβάλλονται σε επενδυτική επιτροπή και στα οποία αναλύονται επενδυτικά σενάρια / σενάρια λειτουργίας ή έγγραφα που παρέχονται στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να είναι σύγχρονα με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με το έργο ή τη δραστηριότητα.

γραφτής αίτησης ενίσχυσης από τον δικαιούχο προς τις αρμόδιες δημόσιες αρχές ⁽¹⁰¹⁾. Όταν ο δικαιούχος ξεκινά εργασίες σε ένα έργο πριν από την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης, οποιαδήποτε χορηγηθείσα ενίσχυση για το συγκεκριμένο έργο δεν θα θεωρείται συμβατή με την εσωτερική αγορά. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την κάλυψη του κόστους συμμόρφωσης με τα πρότυπα της ΕΕ δεν έχουν καταρχήν χαρακτήρα κινήτρου. Κατά γενικό κανόνα, μόνο οι ενισχύσεις που υπερβαίνουν τα ενωσιακά πρότυπα μπορούν να έχουν χαρακτήρα κινήτρου. Ωστόσο, σε περιπτώσεις στις οποίες το σχετικό ενωσιακό πρότυπο έχει ήδη εγκριθεί αλλά δεν έχει ακόμη αρχίσει να ισχύει, οι ενισχύσεις μπορούν να έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν παρέχουν κίνητρα υλοποίησης και ολοκλήρωσης της επένδυσης τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του προτύπου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα τμήματα 4.2.2.1 έως 4.2.2.5. Για να μην αποτρέπονται τα κράτη μέλη από τον καθορισμό υποχρεωτικών εθνικών προτύπων πιο αυστηρών ή φιλόδοξων από τα αντίστοιχα ενωσιακά πρότυπα, τα μέτρα ενίσχυσης μπορούν να λειτουργούν ως κίνητρο ανεξάρτητα από την ύπαρξη των εν λόγω εθνικών προτύπων. Το ίδιο ισχύει και για τις ενισχύσεις που χορηγούνται ενώ υπάρχουν υποχρεωτικά εθνικά πρότυπα που έχουν εγκριθεί απουσία ενωσιακών προτύπων.

Αναλογικότητα της ενίσχυσης.

71. Το ποσό της ενίσχυσης ανά δικαιούχο θα πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την παροχή κινήτρων στον δικαιούχο για την υλοποίηση του ενισχυόμενου έργου ή της ενισχυόμενης δραστηριότητας. Το εν λόγω ελάχιστο ποσό μπορεί να προσδιοριστεί ως ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών του ενισχυόμενου έργου ή της ενισχυόμενης δραστηριότητας, όπως ορίζεται σε κάθε ειδική κατηγορία στο τμήμα 4.2. Παρότι η αξιολόγηση της αναλογικότητας διενεργείται γενικά από μια εκ των προτέρων οπτική, σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου οι μελλοντικές εξελίξεις όσον αφορά το κόστος και τα έσοδα υπόκεινται σε υψηλό βαθμό αβεβαιότητας και υπάρχει ισχυρή ασυμμετρία πληροφόρησης, ενδέχεται να είναι πολύ δύσκολο να καθοριστεί το αναγκαίο ποσό της κρατικής ενίσχυσης εξ ολοκλήρου εκ των προτέρων· στις περιπτώσεις αυτές, εκτός από τον εκ των προτέρων ποσοτικό προσδιορισμό, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν εκ των υστέρων μηχανισμούς όπως η ανάκτηση ή η παρακολούθηση του κόστους για τη διασφάλιση της αναλογικότητας, με παράλληλη διατήρηση των κινήτρων για τους δικαιούχους ώστε να ελαχιστοποιήσουν το κόστος τους και να αναπτύξουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες με πιο αποτελεσματικό τρόπο με την πάροδο του χρόνου.
72. Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις, εάν δεν ορίζεται διαφορετικά για τις συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων που αναφέρονται λεπτομερώς στο τμήμα 4.2.2, η ενίσχυση θεωρείται αναλογική εάν αντιστοιχεί στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες που απαιτούνται για την επίτευξη του στόχου του μέτρου ενίσχυσης, σε σύγκριση με το αντιπαράδειγμα ελλείψει ενίσχυσης (στο εξής: κενό χρηματοδότησης). Για τον υπολογισμό του κενού χρηματοδότησης, είναι αναγκαίο να υπολογιστούν:
 - α) τα εκτιμώμενα έσοδα και δαπάνες, συμπεριλαμβανομένης της επένδυσης, της λειτουργίας και της τελικής αξίας του έργου (στο εξής: πραγματικό σενάριο) και οι αντίστοιχες παράμετροι του εναλλακτικού έργου το οποίο θα υλοποιούσε με

⁽¹⁰¹⁾ Η αίτηση ενίσχυσης μπορεί να λάβει διάφορες μορφές, όπως, για παράδειγμα, προσφορά στο πλαίσιο ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση της επιδοτούμενης δραστηριότητας. Κάθε αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον το όνομα του αιτούντος, περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένης της σχετικής τοποθεσίας, και το ποσό της ενίσχυσης που είναι αναγκαία για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας.

αξιόπιστο τρόπο ο δικαιούχος ελλείπει ενίσχυσης (στο εξής: σενάριο αντιπαραδείγματος)·

β) το εκτιμώμενο μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ) του δικαιούχου για την προεξόφληση μελλοντικών ταμειακών ροών·

γ) η καθαρή παρούσα αξία (στο εξής: ΚΠΑ) για το πραγματικό σενάριο και το σενάριο αντιπαραδείγματος, κατά τη διάρκεια ζωής του έργου.

73. Με βάση τα στοιχεία που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ), το κενό χρηματοδότησης είναι η διαφορά μεταξύ των ΚΠΑ του έργου στο πραγματικό σενάριο και στο σενάριο αντιπαραδείγματος, κατά τη διάρκεια ζωής του έργου, προεξοφλημένη στο επίπεδο του ΜΣΚΚ. Όλες οι παραδοχές και οι μεθοδολογικές επιλογές στις οποίες βασίζεται ο υπολογισμός του κενού χρηματοδότησης πρέπει να επεξηγούνται και να τεκμηριώνονται. Η ανάλυση τόσο του πραγματικού σεναρίου όσο και του σεναρίου αντιπαραδείγματος πρέπει να λαμβάνει υπόψη τυχόν υφιστάμενο ή σχεδιαζόμενο μέτρο κρατικής ενίσχυσης, όπως ενίσχυση λειτουργίας και/ή διαφορετικό είδος σχετικής επενδυτικής ενίσχυσης που επηρεάζει την ανάλυση του κενού χρηματοδότησης.

74. Παράδειγμα σεναρίου αντιπαραδείγματος είναι η μη πραγματοποίηση μιας δραστηριότητας ή επένδυσης από τον δικαιούχο ή η συνέχιση της δραστηριότητάς του χωρίς αλλαγές. Όταν υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι αυτό είναι ένα αξιόπιστο σενάριο αντιπαραδείγματος, το κενό χρηματοδότησης μπορεί να υπολογιστεί κατά προσέγγιση με βάση την αρνητική ΚΠΑ του έργου στο πλαίσιο του πραγματικού σεναρίου χωρίς ενίσχυση κατά τη διάρκεια ζωής του έργου (με την παραδοχή, εμμέσως, ότι η ΚΠΑ του σεναρίου αντιπαραδείγματος είναι μηδενική) ⁽¹⁰²⁾.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

75. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού που είναι εγγενής στις ενισχύσεις δεν πρέπει να συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της ΕΕ ⁽¹⁰³⁾. Κατά την αξιολόγηση του αν οι αρνητικές επιπτώσεις του μέτρου στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές είναι περιορισμένες, η Επιτροπή μπορεί να λαμβάνει υπόψη τον προβλέψιμο αντίκτυπο που μπορεί να έχει το μέτρο ενίσχυσης, ιδίως εάν συνίσταται σε ενίσχυση ad hoc, στον ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην/στις σχετική/-ές αγορά/-ές μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αγορών προηγούμενου ή επόμενου σταδίου, και τον κίνδυνο δημιουργίας πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας.

⁽¹⁰²⁾ Σε περίπτωση απουσίας εναλλακτικού έργου, η Επιτροπή θα εξακριβώνει αν το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο ώστε να καταστεί το ενισχυόμενο έργο επαρκώς κερδοφόρο, παραδείγματος χάριν με τη δυνατότητα επίτευξης εσωτερικού ποσοστού απόδοσης που αντιστοιχεί στο σημείο αναφοράς ή στην ελάχιστη κρίσιμη απόδοση του τομέα ή της επιχείρησης. Για τον σκοπό αυτόν μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν τα κανονικά ποσοστά απόδοσης που απαιτεί ο δικαιούχος για άλλα επενδυτικά έργα παρόμοιου είδους, το συνολικό κόστος κεφαλαίου του ή οι αποδόσεις που συνήθως παρατηρούνται στον οικείο κλάδο. Όλες οι σχετικές δαπάνες και τα οφέλη που αναμένονται πρέπει να υπολογίζονται για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.

⁽¹⁰³⁾ Μολονότι το άρθρο 93 της Συνθήκης δεν περιέχει ισοδύναμη διάταξη προς το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) δεύτερη περίοδος της Συνθήκης, σύμφωνα με το οποίο οι ενισχύσεις μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά μόνο εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ήδη διευκρινίσει ότι η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση ενός μέτρου ενίσχυσης βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης, οφείλει να επαληθεύει ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της ΕΕ, βλ. απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 1978, Επιτροπή κατά Βελγίου, 156/77, που αναφέρεται στην υποσημείωση 30, σκέψη 10.

76. Καταρχήν, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα καθεστώτα ενισχύσεων είναι λιγότερο πιθανό να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών απ' ό,τι οι ενισχύσεις *ad hoc*. Σε κάθε περίπτωση, για να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, η Επιτροπή θα εγκρίνει μόνο καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για μέγιστη διάρκεια 5 ετών και καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για μέγιστη διάρκεια 10 ετών⁽¹⁰⁴⁾. Εάν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να παρατείνει ένα καθεστώς ενισχύσεων πέραν της διάρκειας αυτής, θα πρέπει να υποβάλει νέα κοινοποίηση, ώστε να μπορέσει η Επιτροπή να το επανεξετάσει με βάση τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν και, κατά περίπτωση, να εγκρίνει την ανανέωσή του.

4.1.2 Συμμόρφωση με άλλες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου

77. Μια κρατική ενίσχυση δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά εάν η ενίσχυση ή οι λεπτομέρειες που συνδέονται τόσο άρρηκτα με το αντικείμενο της ενίσχυσης ώστε να μην μπορούν να εκτιμηθούν χωριστά (συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου χρηματοδότησης όταν αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του μέτρου) συνεπάγονται παραβίαση του δικαίου της ΕΕ⁽¹⁰⁵⁾. Αυτό μπορεί να συμβαίνει, για παράδειγμα, όταν, προκειμένου να λάβει την ενίσχυση, ο δικαιούχος υποχρεούται να διατηρεί την έδρα του στο οικείο κράτος μέλος ή να διατηρεί την κύρια εγκατάστασή στο εν λόγω κράτος μέλος, ή ο δικαιούχος υποχρεούται να χρησιμοποιεί προϊόντα εθνικής παραγωγής ή εθνικές υπηρεσίες.

4.1.3 Σώρευση

78. Ενισχύσεις μπορούν να χορηγούνται ταυτόχρονα στο πλαίσιο διαφόρων καθεστώτων ενισχύσεων ή να σωρεύονται με ενισχύσεις *ad hoc* ή ενισχύσεις ήσσονος σημασίας που καλύπτουν τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, υπό τον όρο ότι το συνολικό ποσό της ενίσχυσης για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες δεν οδηγεί σε υπεραντιστάθμιση ούτε υπερβαίνει το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης που επιτρέπεται βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών. Εάν το κράτος μέλος επιτρέπει τη σωρευση ενίσχυσης στο πλαίσιο ενός μέτρου με ενίσχυση στο πλαίσιο άλλων μέτρων για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, πρέπει να προσδιορίζει, για κάθε μέτρο, τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με αυτήν την προϋπόθεση.
79. Η ενωσιακή χρηματοδότηση υπό κεντρική διαχείριση που δεν βρίσκεται άμεσα ή έμμεσα υπό τον έλεγχο του κράτους μέλους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Όταν η ενωσιακή χρηματοδότηση συνδυάζεται με κρατική ενίσχυση, το κράτος μέλος πρέπει να διασφαλίζει ότι το συνολικό ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείται για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες δεν οδηγεί σε υπεραντιστάθμιση.

4.1.4 Διαφάνεια

80. Οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται με διαφάνεια.
81. Όταν η ενίσχυση χορηγείται σε μορφή άλλη από εκείνη της επιχορήγησης, το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να μετατρέπεται σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης. Οι ενισχύσεις που καταβάλλονται σε δόσεις πρέπει να υπολογίζονται στην αξία τους κατά

⁽¹⁰⁴⁾ Αυτό σημαίνει ότι ενισχύσεις θα μπορούσαν να χορηγηθούν βάσει εγκεκριμένων καθεστώτων για μέγιστη περίοδο 5 ετών (στην περίπτωση καθεστώτων ενισχύσεων λειτουργίας) ή 10 ετών (στην περίπτωση καθεστώτων επενδυτικών ενισχύσεων) από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης της Επιτροπής με την οποία το καθεστώς ενίσχυσης κηρύχθηκε συμβατό.

⁽¹⁰⁵⁾ Βλ. αποφάσεις της 22ας Μαρτίου 1977, Iannelli & Volpi SpA, C-74/76, EU:C:1977:51, σκέψη 14, της 15ης Ιουνίου 1993, Matra SA κατά Επιτροπής, C-225/91, EU:C:1993:239, σκέψη 41, και της 31ης Ιανουαρίου 2023, Επιτροπή κατά Braesch κ.λπ., C-284/21 P, EU:C:2023:58, σκέψεις 96 έως 99.

τη χρονική στιγμή της χορήγησης. Το επιτόκιο που πρέπει χρησιμοποιείται για την αναγωγή και για τον υπολογισμό του ποσού της ενίσχυσης στα δάνεια με ευνοϊκούς όρους ⁽¹⁰⁶⁾ είναι το επιτόκιο αναφοράς που ισχύει κατά τη στιγμή της χορήγησης, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ⁽¹⁰⁷⁾.

82. Για τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων των ενισχύσεων με τη διασφάλιση της πρόσβασης των ανταγωνιστών σε σχετικές πληροφορίες για τις υποστηριζόμενες δραστηριότητες, το οικείο κράτος μέλος πρέπει να διασφαλίζει τη δημοσίευση των ακόλουθων πληροφοριών στην εφαρμογή Transparency Award Module ⁽¹⁰⁸⁾ της Επιτροπής ή σε εμπεριστατωμένο ιστότοπο για τις κρατικές ενισχύσεις, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο:

α) πλήρες κείμενο της απόφασης χορήγησης μεμονωμένης ενίσχυσης ή του εγκριθέντος καθεστώτος ενισχύσεων και σχετικές διατάξεις εφαρμογής, ή σχετικός σύνδεσμος·

β) πληροφορίες για κάθε χορήγηση μεμονωμένης ενίσχυσης που υπερβαίνει τα 100 000 EUR με χρήση της δομής του παραρτήματος II των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών ⁽¹⁰⁹⁾.

83. Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι εμπεριστατωμένοι δικτυακοί τόποι τους για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως αναφέρονται στο σημείο 82, έχουν σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε να παρέχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες. Πρέπει να δημοσιεύουν τις πληροφορίες σε κοινόχρηστο μορφότυπο δεδομένων λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αναζήτηση, την εξαγωγή, την καταφόρτωση και την εύκολη κοινοποίηση στο διαδίκτυο, για παράδειγμα σε μορφότυπο CSV ή XML. Το ευρύ κοινό πρέπει να έχει πρόσβαση στον δικτυακό τόπο χωρίς περιορισμούς, μεταξύ άλλων και χωρίς προηγούμενη εγγραφή χρήστη.

84. Όσον αφορά τα καθεστάτα υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων, οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο σημείο 82 στοιχείο β) θα θεωρείται ότι πληρούνται εάν τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για τα ποσά των μεμονωμένων ενισχύσεων με βάση τις ακόλουθες κλίμακες (σε εκατ. EUR):

0,1-0,5·

0,5-1·

1-2·

2-5·

5-10·

10-30·

30-60·

⁽¹⁰⁶⁾ Δάνεια με επιτόκια χαμηλότερα εκείνων της αγοράς.

⁽¹⁰⁷⁾ ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

⁽¹⁰⁸⁾ Δημόσια αναζήτηση στη βάση δεδομένων «Διαφάνεια των Κρατικών Ενισχύσεων», η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=el>.

⁽¹⁰⁹⁾ Κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος κράτους μέλους, η απαίτηση αυτή μπορεί να αρθεί σε περίπτωση που η πλήρης λεπτομερής δημοσίευση θα υπονόμει τον ανταγωνισμό σε μεταγενέστερες διαδικασίες χορήγησης, για παράδειγμα με τη δυνατότητα στρατηγικής υποβολής προσφορών.

60-100·

100-250· και

250 και άνω.

85. Τα κράτη μέλη πρέπει να δημοσιεύουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 82 στοιχείο β) εντός 6 μηνών από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης ή, για ενισχύσεις με μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων, εντός 1 έτους από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής φορολογικής δήλωσης⁽¹¹⁰⁾. Για τις ενισχύσεις που είναι παράνομες αλλά στη συνέχεια κρίθηκαν συμβατές, τα κράτη μέλη πρέπει να δημοσιεύουν αυτές τις πληροφορίες εντός 6 μηνών από την ημερομηνία της απόφασης της Επιτροπής με την οποία η ενίσχυση κηρύχθηκε συμβατή. Για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις βάσει της Συνθήκης, οι πληροφορίες πρέπει να είναι διαθέσιμες για τουλάχιστον 10 έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης.
86. Η Επιτροπή θα δημοσιεύει στον ιστότοπό της σύνδεσμο προς τους ιστοτόπους για τις κρατικές ενισχύσεις που αναφέρεται στο σημείο 82 στοιχείο β).

4.2 Προϋποθέσεις συμβατότητας για συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων για τον συντονισμό των μεταφορών

87. Στην παρούσα ενότητα παρέχονται διευκρινίσεις σχετικά με ορισμένες πτυχές των βασικών όρων συμβατότητας που καθορίζονται στο τμήμα 4.1.1 για κάθε είδος ενισχύσεων για τον συντονισμό των μεταφορών που καλύπτονται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

4.2.1 Ενισχύσεις λειτουργίας

4.2.1.1 Ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών

88. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που μπορούν να χορηγηθούν σε μεταφορείς και/ή σε διοργανωτές μεταφορών που επιλέγουν βιώσιμες λύσεις χερσαίων μεταφορών.
89. Οι ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών μπορούν να στοχεύουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και/ή τις βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές (δηλαδή εκείνες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα σκέλος σιδηροδρομικών μεταφορών, εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων).
90. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

91. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς τις βιώσιμες χερσαίες μεταφορές, υπό την προϋπόθεση

⁽¹¹⁰⁾ Εάν δεν υπάρχει τυπική απαίτηση για ετήσια δήλωση, η ημερομηνία χορήγησης για σκοπούς κωδικοποίησης θα είναι η 31η Δεκεμβρίου του έτους για το οποίο χορηγήθηκε η ενίσχυση.

ότι θα αντιμετωπίσουν τις διαφορές τιμών μεταξύ των διαφόρων τρόπων χερσαίων μεταφορών και θα πείσουν τους χρήστες των μεταφορών να επιλέξουν βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών. Διαφορές τιμών προκύπτουν όταν οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις δεν συνυπολογίζονται επαρκώς στην τιμή της υπηρεσίας χερσαίων μεταφορών.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

92. Στο παρόν στάδιο ανάπτυξης της αγοράς μεταφορών, το εξωτερικό κόστος των μεταφορών δεν συνυπολογίζεται επαρκώς στην τιμή των υπηρεσιών μεταφοράς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η τιμή των εν λόγω υπηρεσιών να μην αντικατοπτρίζει πλήρως το κοινωνικό κόστος του υποκείμενου τρόπου μεταφοράς. Στη SSMS αναφέρεται ότι, για την επίτευξη δίκαιης και αποτελεσματικής τιμολόγησης σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, απαιτείται η θέσπιση ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων ⁽¹¹¹⁾. Με την εν λόγω τιμολόγηση οι ρυπαίνοντες και οι χρήστες θα επωμίζονταν το πλήρες κόστος που δημιουργούν και οι χρήστες θα μπορούσαν να πραγματοποιούν επιλογές που ευθυγραμμίζονται με ό,τι είναι καλύτερο για την κοινωνία. Η στρατηγική προβλέπει μόνο ότι το εξωτερικό κόστος θα συνυπολογίζεται πλήρως εντός της ΕΕ έως το 2050. Ως εκ τούτου, ενισχύσεις για τη μείωση του εν λόγω εξωτερικού κόστους πριν από τη συγκεκριμένη ημερομηνία ενδέχεται να είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.
93. Οι υπηρεσίες βιώσιμων χερσαίων μεταφορών συχνά δεν είναι ανταγωνιστικές σε σύγκριση με πιο ρυπογόνες εναλλακτικές λύσεις, όπως οι αμιγώς οδικές μεταφορές. Εφόσον η τιμή των πιο ρυπογόνων ανταγωνιστικών υπηρεσιών δεν αντικατοπτρίζει πλήρως το κόστος τους για την κοινωνία, η αγορά από μόνη της δεν είναι πιθανό να διασφαλίσει επίπεδο ανάπτυξης βιώσιμων τρόπων χερσαίων μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που επιδιώκονται με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Έχοντας υπόψη τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι, λόγω των αρνητικών εξωτερικών επιδράσεων που συνδέονται με ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, όπως οι οδικές και οι αεροπορικές μεταφορές, οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών είναι απαραίτητες για τη στήριξη της στροφής προς τις σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

94. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών αποτελούν κατάλληλο μέσο ⁽¹¹²⁾ για τη διατήρηση ή την αύξηση της στροφής προς βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών, υπό την προϋπόθεση ότι θα αντιμετωπίσουν τις διαφορές τιμών μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών, οι οποίες οφείλονται σε αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις,

⁽¹¹¹⁾ Βλ. σημείο 47 της SSMS που αναφέρεται στην υποσημείωση 20.

⁽¹¹²⁾ Όσον αφορά τη μορφή των ενισχύσεων, στη μέχρι σήμερα πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, η Επιτροπή δεν διατύπωσε αντιρρήσεις για ενισχύσεις με τη μορφή άμεσων επιχορηγήσεων [βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της Επιτροπής, της 21ης Μαΐου 2024, στην υπόθεση SA.108800, Γερμανία, Στήριξη για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (μεταφορά με μεμονωμένη φορτάμαξα και ομάδα φορταμαξών) (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα)· απόφαση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2023, στην υπόθεση SA.109142, Γαλλία, Aide à l'entassement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα)· και απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 2023, στην υπόθεση SA.104156, Ιταλία, Πρόγραμμα παροχής κινήτρων Sea Modal Shift (ΕΕ C 203 της 9.6.2023, σ. 16)].

και θα πείσουν τους χρήστες των μεταφορών να επιλέγουν βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

95. Οι ενισχύσεις θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τη διατήρηση ή την αύξηση της στροφής προς βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 69. Για να υπάρχει συμμόρφωση με τις εν λόγω γενικές αρχές και να διασφαλίζεται ότι η ενίσχυση επιφέρει αλλαγή στη συμπεριφορά του δικαιούχου και παρέχει κίνητρα για αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, θα πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις.
96. Πρώτον, η ενίσχυση θα πρέπει να χορηγείται μόνο όταν ένας πιο ρυπογόνος ανταγωνιστικός τρόπος μεταφοράς αποτελεί εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική αντί του τρόπου μεταφοράς που υποστηρίζεται από την ενίσχυση. Η βιωσιμότητα αυτή εξαρτάται από το κόστος λειτουργίας, τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα κατάλληλων τερματικών σταθμών, δικτύου και συνδέσεων, καθώς και από άλλους παράγοντες, όπως οι διαφορές στον χρόνο διαμετακόμισης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι για τις επιβατικές υπηρεσίες υπάρχει πάντα πιο ρυπογόνος εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική λύση αντί των σιδηροδρομικών ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, όπου η ανταγωνιστικότητα εξαρτάται από την απόσταση που καλύπτεται από τις μεταφορές ⁽¹¹³⁾, ο ανταγωνισμός με τις αμιγώς οδικές μεταφορές μπορεί γενικά να τεκμαίρεται:
- α) σε περιπτώσεις πολυτροπικών μεταφορών, όταν η απόσταση που καλύπτεται από τον τρόπο μεταφοράς που υποστηρίζεται από την ενίσχυση δεν υπερβαίνει:
 - (i) τα 800 χιλιόμετρα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές·
 - (ii) τα 375 χιλιόμετρα για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές·
 - (iii) τα 750 χιλιόμετρα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων· και
 - β) σε περιπτώσεις μονοτροπικών μεταφορών, όταν η απόσταση που καλύπτεται από τον τρόπο μεταφοράς που υποστηρίζεται από την ενίσχυση δεν υπερβαίνει:
 - (i) τα 350 χιλιόμετρα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές ⁽¹¹⁴⁾·
 - (ii) τα 375 χιλιόμετρα για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
97. Για τις μεταφορές στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, πέραν των αποστάσεων που προσδιορίζονται στο σημείο 96, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι ένας ανταγωνιστικός τρόπος μεταφοράς που είναι πιο ρυπογόνος από εκείνον που υποστηρίζεται από την ενίσχυση (π.χ. αμιγώς οδικές μεταφορές) αποτελεί εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική λύση αντί των δραστηριοτήτων που υποστηρίζονται από την ενίσχυση, καθώς και να καθορίζει σε ποια απόσταση ο πιο ρυπογόνος ανταγωνιστικός

⁽¹¹³⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές [Ricardo et al. (2023)].

⁽¹¹⁴⁾ Αυτό το κατώτατο όριο δεν ισχύει στην περίπτωση μονοτροπικών σιδηροδρομικών μεταφορών που οργανώνονται ως δραστηριότητες μεμονωμένης φορτάμαξας, διότι αυτού του είδους οι μονοτροπικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι λιγότερο επικερδείς από τις αμιγώς οδικές μεταφορές, ανεξάρτητα από την απόσταση που καλύπτεται, λόγω του κόστους συλλογής και συγκέντρωσης φορταμαζών διαφορετικών πελατών.

τρόπος μεταφοράς καθίσταται μη ανταγωνιστικός ως προς το κόστος και, ως εκ τούτου, δεν είναι εμπορικά βιώσιμος για το είδος των υποστηριζόμενων δραστηριοτήτων.

98. Δεύτερον, δεν μπορούν να χορηγούνται ενισχύσεις, καταρχήν, για μεταφορές σε δρομολόγια για τα οποία ισχύουν περιορισμοί χωρητικότητας που θα εμπόδιζαν την αύξηση ή τη διατήρηση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Στόχος της προϋπόθεσης αυτής είναι να διασφαλιστεί ότι οι προοπτικές διατήρησης ή αύξησης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών είναι ρεαλιστικές. Εάν το κράτος μέλος προτίθεται να στηρίξει τις μεταφορές σε δρομολόγια με καθορισμένους περιορισμούς χωρητικότητας, το κράτος μέλος θα πρέπει να εξηγήσει ποια άλλα μέτρα θα ληφθούν για την εξάλειψη ή τη μείωση των περιορισμών αυτών. Όσον αφορά τα καθεστώτα ενισχύσεων, αυτό σημαίνει ότι το κράτος μέλος πρέπει να δεσμευτεί ότι θα διασφαλίζει τη μη χορήγηση ενίσχυσης εάν υπάρχουν σημαντικοί περιορισμοί μεταφορικής ικανότητας που θα επηρέαζαν τις μεταφορές και τελικά θα εμπόδιζαν τη διατήρηση ή την αύξηση της στροφής προς τον πιο βιώσιμο τρόπο μεταφοράς. Εάν υπάρχουν πραγματικοί ή αναμενόμενοι περιορισμοί χωρητικότητας, το κράτος μέλος θα πρέπει να διασφαλίζει την εφαρμογή λύσεων για την εξάλειψη ή τη μείωση των περιορισμών αυτών, ώστε να μπορεί να επιτευχθεί η αναμενόμενη αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών που προκύπτει από την ενίσχυση.
99. Τρίτον, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις εσωτερικών πλωτών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να δημοσιοποιούν όλες τις σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις ληφθείσες ενισχύσεις ⁽¹¹⁵⁾. Η δημοσιοποίηση αποσκοπεί στην αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τα διαθέσιμα μέτρα για τη μείωση του χάσματος ανταγωνιστικότητας μεταξύ βιώσιμων τρόπων χερσαίων μεταφορών και πιο ρυπογόνων ανταγωνιστικών εναλλακτικών και, ως εκ τούτου, στην αύξηση της ζήτησης για βιώσιμες υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών που είναι απαραίτητες για την ενεργοποίηση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.
100. Τέλος, για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση χορηγείται μόνο για βιώσιμες υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών που όντως παρέχονται, η ενίσχυση θα πρέπει να χορηγείται με βάση τις πραγματικές μονάδες της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφορών ⁽¹¹⁶⁾ και όχι κατ' αποκοπή.
101. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν το κράτος μέλος συμμορφώνεται με τις γενικές αρχές που αναφέρονται στο σημείο 69, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 97 έως 100.

Αναλογικότητα

102. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 71, η ενίσχυση μπορεί να ανέλθει σε έως και το 75 % των επιλέξιμων δαπανών.
103. Επιλέξιμες δαπάνες είναι το μέρος του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που αποφεύγεται με τη μονοτροπική ή πολυτροπική χρήση σιδηροδρόμων και/ή εσωτερικών πλωτών οδών και/ή με τη χρήση θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών σε σύγκριση με τους πιο ρυπογόνους

⁽¹¹⁵⁾ Περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι εξής πληροφορίες: χορηγούσα αρχή, ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης, ποσά ενίσχυσης που έχουν εισπραχθεί, περίοδος και δραστηριότητες που καλύπτονται από την ενίσχυση.

⁽¹¹⁶⁾ Για παράδειγμα, επιβατοχιλιόμετρα για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ή τονοχιλιόμετρα ή οχηματοχιλιόμετρα για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών ή, γενικότερα, η μονάδα παραγωγής της υπηρεσίας μεταφοράς.

ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς (δηλαδή το αποφευχθέν εξωτερικό κόστος των μεταφορών) ⁽¹¹⁷⁾. Όταν υπάρχουν διάφορες ανταγωνιστικές επιλογές που προκαλούν υψηλότερα επίπεδα ρύπανσης, το όριο αντιστοιχεί στην υψηλότερη διαφορά κόστους μεταξύ των διαφόρων επιλογών.

104. Το κράτος μέλος πρέπει να παρέχει διαφανή, αιτιολογημένη και ποσοτικοποιημένη συγκριτική ανάλυση εξωτερικού κόστους μεταξύ του υποστηριζόμενου τρόπου μεταφοράς (σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και/ή βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα σκέλος σιδηροδρομικών μεταφορών, εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων) και της εναλλακτικής πιο ρυπογόνου ανταγωνιστικής επιλογής. Το κράτος μέλος θα πρέπει καταρχήν να ανατρέχει στο *Εγχειρίδιο σχετικά με το εξωτερικό κόστος των μεταφορών* ⁽¹¹⁸⁾ που έχει καταρτιστεί από την Επιτροπή, όπως έχει τροποποιηθεί ή αντικατασταθεί, εκτός εάν υποβάλει κατάλληλα αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν τη χρήση διαφορετικής μεθοδολογίας για την εκτίμηση του πραγματικού εξωτερικού κόστους. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε και οι υπολογισμοί που πραγματοποιήθηκαν πρέπει να δημοσιοποιούνται.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

105. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76.
106. Οι ενισχύσεις θα πρέπει, καταρχήν, να χορηγούνται με τη μορφή καθεστώτων ενισχύσεων, διότι είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών απ' ό,τι οι ενισχύσεις *ad hoc*.

4.2.1.2 Ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων

107. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ειδικούς κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις για την έναρξη:
- α) νέων εμπορικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή διοργανωτές μεταφορών που συγκεντρώνουν τη ζήτηση και οργανώνουν τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών·
 - β) νέων εμπορικών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διοργανώνουν τακτικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών που βρίσκονται είτε σε διαφορετικά κράτη μέλη (στο εξής: διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών) είτε

⁽¹¹⁷⁾ Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τη μεθοδολογία εξωτερικού κόστους για την κάλυψη τυχόν λειτουργικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών δαπανών που σχετίζονται με τη χρήση των υποδομών.

⁽¹¹⁸⁾ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Εγχειρίδιο για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) — Έκδοση 2019 — 1.1, Υπηρεσία Εκδόσεων, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

σε απόσταση άνω των 400 χιλιομέτρων μεταξύ τους (στο εξής: σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων).

108. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

109. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές, δεδομένου ότι διασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών υπηρεσιών μεταφορών που συνδέουν τερματικούς σταθμούς μεταφορών. Η δημιουργία νέων εμπορικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων, καθώς και νέων διασυνοριακών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων και/ή σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων είναι καίριας σημασίας για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και είναι απαραίτητη για τη διευκόλυνση των βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

110. Μεταξύ των στόχων της SSMS περιλαμβάνεται η ανάπτυξη σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών συνδέσεων⁽¹¹⁹⁾. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, η πλήρης ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών πάσχει από την απουσία ορισμένων βασικών συνδέσεων μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών⁽¹²⁰⁾ και απαιτούνται δράσεις για την αξιοποίηση του ανεκμετάλλετου δυναμικού των εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽¹²¹⁾, ιδίως για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σύνδεση του ευρωπαϊκού δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών με άλλους τρόπους μεταφοράς⁽¹²²⁾. Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, οι σιδηρόδρομοι δεν αξιοποιούνται πλήρως, ιδίως ως μέσο μεγάλων αποστάσεων και/ή διασυνοριακών μετακινήσεων, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της νύχτας⁽¹²³⁾.
111. Για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών συνδέσεων, τα κράτη μέλη ενδέχεται να χρειαστεί να χορηγήσουν ενισχύσεις για τη στήριξη της έναρξης νέων εμπορικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων, καθώς και νέων διασυνοριακών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων και/ή σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων. Αυτό οφείλεται στο ότι οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν οδηγούν πάντοτε στην πραγματοποίηση επενδύσεων σε νέες σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές συνδέσεις από μεταφορείς και διοργανωτές μεταφορών, καθώς οι συνδέσεις αυτές ενδέχεται να είναι επιρρεπείς σε αδυναμίες συντονισμού. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης ενδέχεται να επιβαρύνονται με σημαντικές πάγιες δαπάνες για την έναρξη νέων συνδέσεων και οι συνδέσεις αυτές μπορούν να καταστούν κερδοφόρες μόνο εάν τις χρησιμοποιεί επαρκής αριθμός πελατών. Χωρίς έναν τέτοιο ελάχιστο αριθμό, ο φορέας εκμετάλλευσης δεν θα ήταν σε θέση να αποκομίσει σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο

⁽¹¹⁹⁾ Βλ. σημεία 33 και 42 της SSMS που αναφέρεται στην υποσημείωση 20.

⁽¹²⁰⁾ Βλ. σημείο 43 της SSMS που αναφέρεται στην υποσημείωση 20.

⁽¹²¹⁾ Βλ. σημείο 44 της SSMS που αναφέρεται στην υποσημείωση 20.

⁽¹²²⁾ Βλ. υποσημείωση 25, σημείο 2.1.2.

⁽¹²³⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την προώθηση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και των διασυνοριακών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών» [COM(2021) 810 final της 14.12.2021].

επαρκή κέρδη για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών που υπέστη κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης και, ως εκ τούτου, δεν θα την ανέπτυξε. Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων μπορούν να μειώσουν τον φραγμό εισόδου για την έναρξη νέων συνδέσεων μειώνοντας το ποσό των ετήσιων λειτουργικών ζημιών που υφίστανται οι μεταφορείς και οι διοργανωτές μεταφορών κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας της νέας σύνδεσης.

112. Λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων και/ή νέων διασυνοριακών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων και/ή σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων ενδέχεται να είναι απαραίτητες για την κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών, εάν στοχεύουν αποτελεσματικά την εν λόγω ανεπάρκεια της αγοράς, με παράλληλη συνεκτίμηση οποιασδήποτε άλλης πολιτικής και μέτρου που ήδη εφαρμόζεται για την αντιμετώπιση της ίδιας ανεπάρκειας της αγοράς. Ως εκ τούτου, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, ακόμα και με την εφαρμογή κάθε άλλης στήριξης για βιώσιμες χερσαίες μεταφορές, κανένας φορέας εκμετάλλευσης δεν σχεδιάζει να αναπτύξει εμπορικά την εν λόγω νέα εμπορική σύνδεση.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

113. Η ζήτηση για νέες εμπορικές υπηρεσίες κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας ενδέχεται να μην επαρκεί για να διασφαλιστεί η κερδοφορία των εν λόγω υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων αποτελούν κατάλληλο μέσο ⁽¹²⁴⁾ για τη στήριξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και/ή των διοργανωτών μεταφορών που επιθυμούν να επενδύσουν σε νέα σιδηροδρομική ή εσωτερική πλωτή εμπορευματική σύνδεση ή σε νέες διασυνοριακές σιδηροδρομικές επιβατικές συνδέσεις και/ή σιδηροδρομικές επιβατικές συνδέσεις μεγάλων αποστάσεων. Ωστόσο, η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στη στήριξη δραστηριοτήτων για μέγιστο διάστημα 5 ετών από την έναρξη της νέας σύνδεσης (δηλαδή από την ημερομηνία κατά την οποία ο δικαιούχος θέτει σε λειτουργία τη νέα σύνδεση).

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

114. Οι ενισχύσεις θα πρέπει να παρέχουν στους μεταφορείς και/ή στους διοργανωτές μεταφορών κίνητρα για την έναρξη νέων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων ή νέων διασυνοριακών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων και/ή σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων. Η

⁽¹²⁴⁾ Όσον αφορά τη μορφή της ενίσχυσης, στη μέχρι τώρα πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, η Επιτροπή δεν έχει διατυπώσει αντιρρήσεις για ενισχύσεις υπό μορφή άμεσων επιχορηγήσεων (βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2011, στην υπόθεση SA 31981, Κάτω Χώρες, Ενίσχυση εκκίνησης για νέες υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών με βάση το σιδηροδρομικό δίκτυο δύο κόμβων (EE C 361 της 10.12.2011, σ. 1). Όσον αφορά ειδικότερα τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις επιτρέπουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στους διοργανωτές μεταφορών που επιθυμούν να επενδύσουν σε νέα εμπορική σύνδεση να μειώσουν τις αρχικές λειτουργικές ζημιές τους κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης και, ως εκ τούτου, να βελτιώσουν την κερδοφορία των εν λόγω υπηρεσιών. Για τον λόγο αυτόν, στην περίπτωση ενίσχυσης για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων, οι άμεσες επιχορηγήσεις μπορεί να είναι κατάλληλες ακόμα και αν καταβάλλονται προκαταβολικά, υπό την προϋπόθεση ότι η προκαταβολική πληρωμή πραγματοποιείται σε περιοδική βάση τουλάχιστον μία φορά ετησίως (και όχι με εφάπαξ προκαταβολική πληρωμή που καλύπτει ολόκληρη την περίοδο που μπορεί να χρηματοδοτηθεί από την ενίσχυση).

Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων συνδέσεων έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν ο δικαιούχος έχει υποβάλει γραπτή αίτηση για την ενίσχυση πριν από την έναρξη των νέων εμπορικών συνδέσεων. Ο χρόνος υποβολής της γραπτής αίτησης ενίσχυσης αποτελεί πολύτιμη ένδειξη του πιθανού σεναρίου αντιπαραδείγματος ελλείψει ενίσχυσης. Εάν μια επιχείρηση δεν θέσει σε λειτουργία τη νέα σύνδεση πριν από την υποβολή αίτησης ενίσχυσης, αυτό δείχνει ότι το πιθανό σενάριο αντιπαραδείγματος χωρίς την ενίσχυση θα ήταν η απουσία νέας σύνδεσης, δεδομένου ότι η εν λόγω επιχείρηση χρειάζεται ενίσχυση για την κάλυψη των αρχικών λειτουργικών ζημιών για την έναρξη της νέας εμπορικής σύνδεσης.

115. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν τηρούνται οι γενικές αρχές που αναφέρονται στο σημείο 69, όπως διευκρινίζονται στο σημείο 114, και υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για τις αναμενόμενες λειτουργικές ζημίες.

Αναλογικότητα

116. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 71, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων θεωρούνται αναλογικές εάν δεν υπερβαίνουν το ακόλουθο ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών: 80 % κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης, 70 % το δεύτερο έτος, 60 % το τρίτο έτος, 50 % το τέταρτο έτος και 40 % το πέμπτο έτος.
117. Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι λειτουργικές ζημίες που προκύπτουν σε σχέση με τη λειτουργία της νέας σύνδεσης, για μέγιστο διάστημα 5 ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο δικαιούχος θέτει σε λειτουργία τη σχετική σύνδεση. Λειτουργικές ζημίες είναι η αρνητική διαφορά μεταξύ των εσόδων και των λειτουργικών δαπανών κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας της νέας σύνδεσης (έως 5 έτη) ⁽¹²⁵⁾.
118. Οι δαπάνες που καταλογίζονται στη νέα εμπορική σύνδεση μπορούν να καλύπτουν όλες τις άμεσες λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από τη λειτουργία της νέας εμπορικής σύνδεσης, καθώς και κατάλληλη συνεισφορά στις λειτουργικές δαπάνες που είναι κοινές για τη νέα εμπορική σύνδεση και για άλλες δραστηριότητες. Τα έσοδα που λαμβάνονται υπόψη πρέπει να περιλαμβάνουν το σύνολο των εσόδων που προκύπτουν από τη νέα εμπορική σύνδεση.
119. Εάν η ενίσχυση καταβάλλεται εκ των προτέρων, θα πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες πρόσθετες σωρευτικές προϋποθέσεις:
- α) οι λειτουργικές ζημίες πρέπει να εκτιμώνται εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβλέψεων·
 - β) οι λειτουργικές ζημίες πρέπει επίσης να ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης·
 - γ) το κράτος μέλος πρέπει να εφαρμόζει κατάλληλο μηχανισμό παρακολούθησης και ανάκτησης για να διασφαλίσει ότι η ενίσχυση δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη ένταση ενίσχυσης·

⁽¹²⁵⁾ Για λόγους σαφήνειας, μπορεί να περιλαμβάνονται επίσης λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται με την έναρξη της νέας σύνδεσης και πριν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές μπορούν να λαμβάνονται υπόψη στον ποσοτικό προσδιορισμό των επιλέξιμων δαπανών που σχετίζονται με το πρώτο έτος λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης.

- δ) οι προκαταβολικές πληρωμές δεν πρέπει να καλύπτουν περίοδο που υπερβαίνει το ένα έτος.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

120. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, οι ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76. Επιπλέον, η ενίσχυση θα πρέπει να περιορίζεται στην κάλυψη των δαπανών που βαρύνουν τον δικαιούχο για μέγιστο διάστημα 5 ετών από την έναρξη της νέας εμπορικής σύνδεσης.
121. Οι ενισχύσεις θα πρέπει, καταρχήν, να χορηγούνται με τη μορφή καθεστώτων ενισχύσεων, διότι είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών απ' ό,τι οι ενισχύσεις ad hoc.

4.2.2 Επενδυτικές ενισχύσεις

4.2.2.1 Ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

122. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ειδικούς κανόνες σχετικά με τις επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης) σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
123. Οι πολυτροπικές μεταφορές χρησιμοποιούν επίσης εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών για συνδυασμένες οδικές και θαλάσσιες μεταφορές. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις, όταν βρίσκονται σε θαλάσσιους λιμένες, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών εάν έχουν επίσης σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές συνδέσεις και, ως εκ τούτου, χαρακτηρίζονται ως εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ⁽¹²⁶⁾.
124. Οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών πρέπει να διασφαλίζουν ότι: α) ένας χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εγκατάσταση που υποστηρίζει την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών για πρώτη φορά (κατασκευή)· β) μια υφιστάμενη εγκατάσταση μπορεί να διαχειριστεί περισσότερη κυκλοφορία ή να καταστεί ελκυστικότερη για τους χρήστες, π.χ. με τον χειρισμό ενός τύπου κυκλοφορίας που δεν είχε διεκπεραιωθεί προηγουμένως (αναβάθμιση)· ή γ) μια εγκατάσταση που διαφορετικά θα αντιμετώπιζε κάμψη της δραστηριότητας χωρίς ενίσχυση μπορεί να συνεχίσει τις δραστηριότητές της (ανακαίνιση).
125. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων

⁽¹²⁶⁾ Βλ. τον ορισμό της «εγκατάστασης πολυτροπικών σιδηροδρομικών και/ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών» που παρέχεται στο σημείο 54κ).

εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών πρέπει να πληρούν τους όρους συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

126. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές. Η ενίσχυση μπορεί να στηρίξει επενδύσεις σε εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους τρόπους μεταφοράς ⁽¹²⁷⁾. Η ευρύτερη διαθεσιμότητα των εν λόγω εγκαταστάσεων ή η αύξηση της χωρητικότητας, της ποιότητας και/ή της αποδοτικότητάς τους αποτελεί προϋπόθεση για την ορθή λειτουργία των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Επιπλέον, οι βελτιώσεις αυτές θα οδηγήσουν τελικά σε χαμηλότερο κόστος για τις εταιρείες μεταφορών και εφοδιαστικής που δραστηριοποιούνται στους τομείς των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και πολυτροπικών μεταφορών και σε υπηρεσίες υψηλότερης ποιότητας.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

127. Στο πλαίσιο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επισημάνθηκε η έλλειψη υποδομών μεταφόρτωσης, ιδίως εσωτερικών πολυτροπικών τερματικών σταθμών, και διατυπώθηκε έκκληση για επενδύσεις ώστε να καλυφθούν τα κενά στις πολυτροπικές υποδομές με ύψιστη προτεραιότητα ⁽¹²⁸⁾. Η διαθεσιμότητα επαρκών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών είναι καίριας σημασίας για την αξιακή αλυσίδα των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών. Ειδικότερα, οι εν λόγω εγκαταστάσεις συμβάλλουν στην ανάπτυξη των πολυτροπικών μεταφορών με στόχο την από κοινού διοχέτευση όλων των τρόπων μεταφοράς μέσω πολυτροπικών τερματικών σταθμών.
128. Οι ενισχύσεις σε εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών. Οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να συμβάλουν στο να σπάσει ο φαύλος κύκλος της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και της διαθεσιμότητας εγκαταστάσεων. Αφενός, η ύπαρξη κατάλληλων εγκαταστάσεων αποτελεί προϋπόθεση για οποιαδήποτε αύξηση στη χρήση βιώσιμων χερσαίων μεταφορών. Αφετέρου, καθώς περισσότεροι χρήστες στρέφονται προς αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, απαιτούνται πρόσθετες εγκαταστάσεις για τη στήριξη της εν λόγω αύξησης. Ωστόσο, χωρίς ενίσχυση, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις ενδέχεται να έχουν ανεπαρκή κίνητρα να επενδύσουν σε εγκαταστάσεις υποδομής. Αυτό οφείλεται στο ότι δεν συνεκτιμούν τα οφέλη της μείωσης του εξωτερικού κόστους που προκύπτει από την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, η οποία καθίσταται δυνατή με την επένδυση. Επιπλέον, ενδέχεται να χρειάζεται χρόνος για την προσαρμογή του αριθμού

⁽¹²⁷⁾ Παρά την έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με τις εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών, σιδηροδρομικών μεταφορών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην ΕΕ, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις έλλειψης επαρκών, διαθέσιμων και προσβάσιμων εγκαταστάσεων για βιώσιμες χερσαίες μεταφορές. Ειδικότερα, απαιτούνται επενδύσεις όσον αφορά τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές εγκαταστάσεις και τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς.

⁽¹²⁸⁾ Βλ. σημείο 42 της SSMS που αναφέρεται στην υποσημείωση 20.

και της ποιότητας των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών στην αυξημένη ζήτηση για βιώσιμες χερσαίες μεταφορές. Ως εκ τούτου, η κρατική στήριξη για εγκαταστάσεις μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη της επιθυμητής αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών με αποτελεσματικότερο και ταχύτερο τρόπο ⁽¹²⁹⁾.

129. Λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να απαιτούνται ενισχύσεις για επενδύσεις σε εγκαταστάσεις ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, σε περίπτωση της ανεπάρκειας της αγοράς που αναφέρεται στα σημεία 127 και 128. Η στήριξη αυτή δικαιολογείται εάν είναι πιθανό να χρησιμοποιηθεί η νέα χωρητικότητα, που θα συμβάλει έτσι στην αύξηση της χρήσης βιώσιμων χερσαίων μεταφορών σε σύγκριση με ανταγωνιστικούς πιο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει όταν ένα κράτος μέλος αποδεικνύει, βάσει αξιόπιστων προβλέψεων κυκλοφορίας που περιλαμβάνονται σε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο, ότι η δυνητική ζήτηση χωρητικότητας, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, υπερβαίνει την τρέχουσα συνδυασμένη χωρητικότητα της ενισχυόμενης εγκατάστασης και άλλων υφιστάμενων ή ήδη προγραμματισμένων εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν εύλογα να χρησιμεύσουν ως εναλλακτικές λύσεις για οποιαδήποτε μελλοντική ζήτηση της χωρητικότητας της ενισχυόμενης εγκατάστασης.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

130. Η ανάπτυξη βιώσιμων χερσαίων μεταφορών παρεμποδίζεται από την έλλειψη σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην ΕΕ. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση των εν λόγω εγκαταστάσεων αποτελούν κατάλληλο μέσο ⁽¹³⁰⁾ που μπορεί να συνοδεύσει τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

131. Η ενίσχυση θα πρέπει παρέχει κίνητρα για την κατασκευή, την αναβάθμιση ή την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν τηρούνται οι γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 69 και 70 και το ενισχυόμενο σχέδιο παρουσιάζει κενό χρηματοδότησης ελλείψει ενίσχυσης.

⁽¹²⁹⁾ Δεδομένου του σημαντικού χρόνου που απαιτείται για την κατασκευή, την αναβάθμιση ή την ανακαίνιση των εν λόγω εγκαταστάσεων (από την έναρξη έως την ολοκλήρωσή τους), ενδέχεται να χρειάζονται ενισχύσεις για να διασφαλιστεί ότι η διαθεσιμότητά τους συμβαδίζει με την επέκταση των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών, δεδομένου ιδίως του επείγοντος χαρακτήρα των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και της SSMS.

⁽¹³⁰⁾ Όσον αφορά τη μορφή των ενισχύσεων, στη μέχρι σήμερα πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, η Επιτροπή δεν έχει διατυπώσει αντιρρήσεις για ενισχύσεις με τη μορφή άμεσων επιχορηγήσεων (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της Επιτροπής, της 26ης Μαρτίου 2024, στην υπόθεση SA.109124, Πολωνία, RRF: Επενδυτικές ενισχύσεις για εγκαταστάσεις διατροπικών μεταφορών, εξοπλισμό και τροχαίο υλικό (δεν έχουν δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα)· και απόφαση της Επιτροπής, της 9ης Φεβρουαρίου 2022, στην υπόθεση SA.64546, Σλοβακία, Εργαστήρια ελαφράς συντήρησης επιβατών (ΕΕ C 169 της 22.4.2022, σ. 1).

Αναλογικότητα

132. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74, οι επενδυτικές ενισχύσεις σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών θεωρούνται αναλογικές εάν το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το χαμηλότερο από τα εξής: α) το κενό χρηματοδότησης του έργου σε σύγκριση με το σενάριο αντιπαραδείγματος ελλείψει ενίσχυσης, και β) τις επιλέξιμες δαπάνες της επένδυσης.
133. Για τον υπολογισμό του κενού χρηματοδότησης, είναι αναγκαίο να γίνεται διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων μεταφορών που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του έργου και των μη μεταφορικών δραστηριοτήτων. Τα σχετικά έσοδα περιλαμβάνουν όχι μόνο τα έσοδα που προκύπτουν από τις μεταφορικές δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του έργου, αλλά και τα βαθμιαία καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης που προκύπτουν από μη μεταφορικές δραστηριότητες οι οποίες συνδέονται με τις εν λόγω μεταφορικές δραστηριότητες (όπως η μίσθωση εμπορικών χώρων που βρίσκονται στη χρηματοδοτούμενη εγκατάσταση). Οι σχετικές δαπάνες περιλαμβάνουν τόσο τις λειτουργικές δαπάνες όσο και τις επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με τις μεταφορικές δραστηριότητες οι οποίες χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του έργου. Αντιθέτως, θα πρέπει να εξαιρούνται οι επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με μη μεταφορικές δραστηριότητες. Επιπλέον, κάθε υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μέτρο κρατικής ενίσχυσης, όπως ενισχύσεις λειτουργίας και/ή διαφορετικό είδος επενδυτικής ενίσχυσης που επηρεάζει την ανάλυση του κενού χρηματοδότησης, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την εκτίμηση της αναμενόμενης ζήτησης για την εγκατάσταση.
134. Οι επιλέξιμες δαπάνες συνίστανται σε επενδυτικές δαπάνες σε υλικά (πάγια και κινητά) και άυλα στοιχεία ενεργητικού που συνδέονται άμεσα με την κατασκευή, την αναβάθμιση ή την ανακαίνιση της σχετικής εγκατάστασης. Οι επιλέξιμες δαπάνες μπορούν να περιλαμβάνουν:
- α) επιφανειακές διευθετήσεις (π.χ. για αποθήκευση), σταθερό εξοπλισμό (π.χ. αποθήκες και κτίρια τερματικών σταθμών) και κινητό τερματικό εξοπλισμό (π.χ. οχήματα εμπρόσθιας στοιβασίας) εντός της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών σχετικών με τις μεταφορές·
 - β) σχετικές προπαρασκευαστικές μελέτες, όπως μελέτες σκοπιμότητας και τοπολογικές μελέτες· και
 - γ) δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης.
135. Όσον αφορά τα καθεστώτα ενισχύσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δεσμευτούν να διενεργούν την ανάλυση του κενού χρηματοδότησης που προβλέπεται στα σημεία 71 έως 74, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 133 και 134 για κάθε έργο που υποστηρίζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος. Για τον σκοπό αυτόν, στην κοινοποίηση οποιουδήποτε σχεδιαζόμενου καθεστώτος ενισχύσεων, τα κράτη μέλη πρέπει να περιγράφουν τουλάχιστον τις κατηγορίες των ενισχυόμενων έργων, τις ειδικές κατηγορίες επιλέξιμων δαπανών που γίνονται δεκτές [όπως οι δαπάνες αγοράς υλικών (πάγιων και κινητών) και άυλων στοιχείων ενεργητικού], τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του κενού χρηματοδότησης και το μέγιστο ΜΣΚΚ που εφαρμόζεται.
136. Όσον αφορά τις ενισχύσεις ad hoc, το κενό χρηματοδότησης προσδιορίζεται με σύγκριση της κερδοφορίας του έργου στο πραγματικό σενάριο και στο σενάριο αντιπαραδείγματος σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 72 έως 74, όπως διευκρινίζεται

στο σημείο 133. Τα κράτη μέλη πρέπει να παρουσιάζουν τους υπολογισμούς και τις προβλέψεις που αναφέρονται στο σημείο 72 στο λεπτομερές επιχειρηματικό σχέδιο του έργου.

137. Όταν η ενίσχυση αφορά εγκαταστάσεις που προτείνονται και προσδιορίζονται από κράτος μέλος εκ των προτέρων, δεν απαιτείται αξιολόγηση του κενού χρηματοδότησης εάν το ποσό της ενίσχυσης καθορίζεται μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ποσό της ενίσχυσης αντιστοιχεί στην ελάχιστη ενίσχυση που ζητούν οι δυνητικοί δικαιούχοι και, ως εκ τούτου, η ενίσχυση θεωρείται αναλογική εφόσον πληρούνται σωρευτικά τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) η διαδικασία υποβολής προσφορών είναι ανταγωνιστική, πράγμα που σημαίνει ότι είναι ανοικτή, σαφής, διαφανής και δεν εισάγει διακρίσεις ⁽¹³¹⁾. Βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία καθορίζονται εκ των προτέρων, συνάδουν με τον στόχο του μέτρου και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο στρατηγικής υποβολής προσφορών. Τα κριτήρια επιλογής που χρησιμοποιούνται για την κατάταξη των προσφορών και, τελικά, για τη χορήγηση της ενίσχυσης στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών θα πρέπει, κατά γενικό κανόνα, να συνδέουν τη συνεισφορά στους κύριους στόχους του μέτρου άμεσα ή έμμεσα με το ποσό της ενίσχυσης που ζητεί ο αιτών για την επίτευξη των κύριων στόχων του μέτρου. Αυτό μπορεί να εκφράζεται, για παράδειγμα, με τη μορφή ενισχύσεων ανά μονάδα χωρητικότητας μεταφόρτωσης που δημιουργείται·
- β) τα κριτήρια δημοσιεύονται εγκαίρως πριν από την προθεσμία υποβολής των αιτήσεων, ώστε να είναι δυνατός ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός·
- γ) ο αναμενόμενος αριθμός υποψηφίων είναι επαρκής για την εξασφάλιση αποτελεσματικού ανταγωνισμού·
- δ) οι εκ των υστέρων προσαρμογές στο αποτέλεσμα της διαδικασίας υποβολής προσφορών (όπως οι μεταγενέστερες διαπραγματεύσεις για τα αποτελέσματα των προσφορών ή τον καθορισμό των ποσών) αποφεύγονται, δεδομένου ότι ενδέχεται να υπονομεύσουν την αποδοτικότητα του αποτελέσματος της διαδικασίας.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

138. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, οι επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76.
139. Επιπλέον, για κάθε ενισχυόμενη εγκατάσταση μεταφοράς, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι το μέτρο ενίσχυσης εξασφαλίζει ανοικτή και διαφανή πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στην εγκατάσταση σε όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες σύμφωνα με την

⁽¹³¹⁾ Κανένας προσφέρων δεν θα πρέπει να διαθέτει προνομιακές πληροφορίες ή άλλα πλεονεκτήματα, για παράδειγμα, επειδή έχει προαναπτύξει ή έχει στην κυριότητά του τον χώρο της εγκατάστασης. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος πρέπει να θέτει τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση όλων των δυνητικών προσφερόντων.

τομεακή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽¹³²⁾.

140. Όταν ο ιδιοκτήτης, ο φορέας εκμετάλλευσης και ο αναμενόμενος τελικός χρήστης της ενισχυόμενης εγκατάστασης μεταφοράς αποτελούν μέρος της ίδιας επιχείρησης ή είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις κατά την έννοια του παραρτήματος Ι του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία, η λειτουργία της εγκατάστασης ανατίθεται βάσει ανοικτής, ανταγωνιστικής και διαφανούς διαδικασίας χωρίς διακρίσεις¹³³. Με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει ποσοστό απόδοσης σύμφωνο με τις συνθήκες της αγοράς και μετριάζεται ενδεχόμενη σύγκρουση συμφερόντων.
141. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα καθεστώτα ενισχύσεων είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές απ' ό,τι οι ενισχύσεις *ad hoc*. Για τον λόγο αυτόν, η αξιολόγηση της Επιτροπής θα λαμβάνει υπόψη τα κατωτέρω στοιχεία.
- α) Για τα καθεστώτα, η απουσία αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μπορεί να τεκμαίρεται εάν πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στα σημεία 138 έως 140. Επιπλέον, το κράτος μέλος, κατά την κοινοποίηση του καθεστώτος, θα πρέπει επίσης να δεσμεύεται να επαληθεύει, πριν από τη χορήγηση μεμονωμένης ενίσχυσης σε μια εγκατάσταση, ότι η ενισχυόμενη εγκατάσταση δεν στρεβλώνει αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές με υφιστάμενες και/ή ήδη προγραμματισμένες εγκαταστάσεις. Για τον σκοπό αυτόν, το κράτος μέλος πρέπει να δεσμεύεται να προσδιορίζει τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές για τη χρήση της ενισχυόμενης εγκατάστασης βάσει αξιόπιστων προβλέψεων κυκλοφορίας που ενσωματώνονται σε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο. Το κράτος μέλος θα πρέπει επίσης να δεσμεύεται να επαληθεύσει ότι η επένδυση δεν θα έχει αδικαιολόγητες στρεβλωτικές επιπτώσεις στη χρήση υφιστάμενων και/ή ήδη προγραμματισμένων εγκαταστάσεων που μπορούν εύλογα να χρησιμεύσουν ως εναλλακτικές λύσεις έναντι οποιασδήποτε μελλοντικής ζήτησης όσον αφορά τη χωρητικότητα της ενισχυόμενης εγκατάστασης.
- β) Όσον αφορά τις ενισχύσεις *ad hoc*, το κράτος μέλος, εκτός από την τήρηση των όρων που αναφέρονται στα σημεία 138 έως 140, πρέπει επίσης να αποδεικνύει ότι η ενισχυόμενη εγκατάσταση δεν στρεβλώνει αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές με υφιστάμενες και/ή ήδη προγραμματισμένες εγκαταστάσεις. Για τον σκοπό αυτόν, το κράτος μέλος πρέπει να προσδιορίζει τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης της ενισχυόμενης εγκατάστασης βάσει αξιόπιστων προβλέψεων κυκλοφορίας που ενσωματώνονται σε ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο. Το κράτος μέλος πρέπει επίσης να αποδεικνύει ότι η επένδυση δεν θα έχει αδικαιολόγητες στρεβλωτικές επιπτώσεις στη χρήση υφιστάμενων και/ή ήδη προγραμματισμένων εγκαταστάσεων που μπορούν εύλογα να χρησιμεύσουν ως εναλλακτικές λύσεις έναντι οποιασδήποτε μελλοντικής ζήτησης όσον αφορά τη χωρητικότητα της ενισχυόμενης εγκατάστασης ⁽¹³⁴⁾. Καταρχήν, η ενισχυόμενη επένδυση δεν έχει αδικαιολόγητες στρεβλωτικές επιπτώσεις εάν η αναμενόμενη ζήτηση είναι τέτοια ώστε η νέα εγκατάσταση να μην εκτρέπει τη ζήτηση από τις υφιστάμενες και/ή τις ήδη προγραμματισμένες εγκαταστάσεις. Σε κάθε περίπτωση,

⁽¹³²⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹³³⁾ Επιχειρήσεις που αποτελούν συνδεδεμένες επιχειρήσεις επιτρέπεται να συμμετέχουν στη διαδικασία.

⁽¹³⁴⁾ Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει επίσης να προσδιορίζονται οι εν λόγω εγκαταστάσεις για την αξιολόγηση της αναγκαιότητας της ενίσχυσης (βλ. σημείο 129).

δεδομένης της διαφορετικής δομής της αγοράς σε διάφορες περιοχές, τρόπους μεταφοράς και εγκαταστάσεις, η Επιτροπή θα αξιολογεί αν τυχόν υφιστάμενες και/ή ήδη προγραμματισμένες εγκαταστάσεις θα επηρεάζονταν αδικαιολόγητα κατά περίπτωση. Στην αξιολόγηση αυτήν, η Επιτροπή μπορεί να λαμβάνει υπόψη, ως πλέον συναφή κριτήρια, το ποσοστό χρησιμοποίησης κοντινών εγκαταστάσεων, τους τύπους εμπορευμάτων, επιβατών ή τροχαίου υλικού που υποβάλλονται σε χειρισμό στις εν λόγω εγκαταστάσεις, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα πλεονεκτήματα μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής θέσης.

4.2.2.2 Ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και/ή ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών

142. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ειδικούς κανόνες για την προώθηση επενδύσεων στην κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης) ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών.
143. Οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών πρέπει να διασφαλίζουν ότι: α) μια τοποθεσία μπορεί να προσεγγιστεί απευθείας μέσω σιδηροδρομικής γραμμής για πρώτη φορά (κατασκευή)· β) περισσότερη σιδηροδρομική κυκλοφορία μπορεί να φτάσει στην τοποθεσία ή η σιδηροδρομική κυκλοφορία θα είναι λιγότερο ρυπογόνος μέσω του εξηλεκτρισμού της παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής (αναβάθμιση)· ή γ) μια ιδιωτική παρακαμπτήρια γραμμή η οποία, ελλείψει ενίσχυσης, θα είχε σταματήσει να χρησιμοποιείται, μπορεί να συνεχίσει τη λειτουργία της (ανακαίνιση).
144. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών πρέπει να πληρούν τους όρους συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

145. Οι ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη μείωση της ανάγκης για οδικές εμπορευματικές μεταφορές πρώτου/τελευταίου χιλιομέτρου. Αυτό οφείλεται στο ότι τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με τη χρήση βιώσιμων τρόπων χερσαίων μεταφορών μπορούν να αφιχθούν ή να αναχωρήσουν από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις του πελάτη μόνο εάν μεταφορτώνονται σε φορτηγά κατά το πρώτο/τελευταίο χιλιόμετρο (πολυτροπικές μεταφορές) ή εάν η εγκατάσταση του πελάτη συνδέεται απευθείας με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
146. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την παροχή κινήτρων για την εκτέλεση του κύριου σκέλους της μεταφοράς ⁽¹³⁵⁾ σιδηροδρομικώς και με την παροχή δυνατότητας αποφυγής του εξωτερικού κόστους των μεταφορών πρώτου/τελευταίου χιλιομέτρου με πιο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς μέσω της μετατόπισης των μεταφορών από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

⁽¹³⁵⁾ Το «σκέλος» είναι το τμήμα ενός ταξιδιού που εξυπηρετείται με έναν τρόπο μεταφοράς. Προσδιορίζεται από την άποψη του σημείου προέλευσης και του σημείου προορισμού που εξυπηρετείται από τον ίδιο μεταφορέα. Το «κύριο σκέλος» είναι το μεγαλύτερο τμήμα του σχετικού ταξιδιού.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

147. Οι ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές είναι απαραίτητες για τη βιώσιμη μεταφορά εμπορευμάτων στο πρώτο/τελευταίο χιλιόμετρο. Ωστόσο, έχει σημειωθεί γενική μείωση στον αριθμό των ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών στην ΕΕ ⁽¹³⁶⁾. Η μείωση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί ελλείψει επαρκών κινήτρων ώστε οι επιχειρήσεις να επωμίζονται το κόστος και τους κινδύνους που συνδέονται με την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών. Πράγματι, η απόφαση κατασκευής ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής μπορεί να επηρεαστεί από διάφορους παράγοντες, όπως ο όγκος και το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ο αριθμός των επιχειρήσεων μεταποίησης στην περιοχή ή το επίπεδο ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οποιοσδήποτε από τους παράγοντες αυτούς μπορεί να αποθαρρύνει μια επιχείρηση από το να επενδύσει στην κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών.
148. Η αγορά τείνει να υιοθετεί λιγότερο δαπανηρές —αλλά λιγότερο βιώσιμες— λύσεις μεταφορών για την παράδοση/αποστολή εμπορευμάτων από βιομηχανικές εγκαταστάσεις ⁽¹³⁷⁾. Ως εκ τούτου, λαμβανομένων υπόψη των γενικών αρχών που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών είναι αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών συντονισμού.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

149. Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών παρεμποδίζεται από την έλλειψη επαρκών κινήτρων της αγοράς ώστε οι επιχειρήσεις να επωμίζονται το κόστος και τους κινδύνους που συνδέονται με την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση των ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών αποτελούν κατάλληλο μέσο ⁽¹³⁸⁾ για την ενίσχυση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών μέσω συνδέσεων

⁽¹³⁶⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βλ. υποσημείωση 42, τμήμα 2.5.

⁽¹³⁷⁾ Όταν αποφασίζει να επενδύσει σε ιδιωτική παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή, η επιχείρηση πρέπει να εξετάζει αν για τη μεταφορά πρώτου/τελευταίου χιλιόμετρου από/προς την εγκατάστασή της επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το οδικό δίκτυο ή τον σιδηρόδρομο μέσω ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής. Η πρώτη επιλογή είναι λιγότερο δαπανηρή έως έναν βαθμό και οι επενδύσεις σε οδικές συνδέσεις πραγματοποιούνται και καταβάλλονται από τις δημόσιες αρχές. Αντιθέτως, στη δεύτερη επιλογή, οι επιχειρήσεις επωμίζονται το μεγαλύτερο μέρος του κόστους κατασκευής (συμπεριλαμβανομένης συχνά μελέτης σκοπιμότητας που λαμβάνει υπόψη την τοπογραφία) και πληρώνουν για τη λειτουργία και τη συντήρηση. Επιπλέον, η επένδυση έχει μακρά διάρκεια ζωής, κάτι που συνιστά πρόσθετο κίνδυνο, καθώς προκύπτουν περιστατικά εκτός του ελέγχου της επιχείρησης που θα μπορούσαν να αποκλείσουν τη μελλοντική χρήση της ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί, για παράδειγμα, εάν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σταματούσαν τις σχετικές υπηρεσίες σύνδεσης στην περιοχή όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση.

⁽¹³⁸⁾ Όσον αφορά τη μορφή της ενίσχυσης, στη μέχρι τώρα πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, η Επιτροπή δεν έχει διατυπώσει αντιρρήσεις για ενισχύσεις υπό μορφή άμεσων επιχορηγήσεων (βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, στην υπόθεση SA.58570, Γερμανία, «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την κατασκευή, την επέκταση, την επανενεργοποίηση και την αντικατάσταση παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών και συναφών υποδομών» (ΕΕ C 25 της 22.1.2021, σ. 1).

πρώτου/τελευταίου χιλιομέτρου μέσω ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

150. Η ενίσχυση θα πρέπει να παρέχει κίνητρα για την κατασκευή, αναβάθμιση και/ή ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν τηρούνται οι γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 69 και 70 και το ενισχυόμενο έργο παρουσιάζει κενό χρηματοδότησης ελλείψει ενίσχυσης.

Αναλογικότητα

151. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74, οι επενδυτικές ενισχύσεις σε ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές θεωρούνται αναλογικές εάν το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το χαμηλότερο από τα ακόλουθα ποσά: i) το κενό χρηματοδότησης του έργου, σε σύγκριση με το σενάριο αντιπαραδείγματος ελλείψει ενίσχυσης⁽¹³⁹⁾ (το οποίο, ελλείψει αποδεικτικών στοιχείων περί του αντιθέτου, τεκμαίρεται ότι είναι οι οδικές μεταφορές), και ii) τις επιλέξιμες δαπάνες της επένδυσης.
152. Οι επιλέξιμες δαπάνες συνίστανται σε επενδυτικές δαπάνες σε υλικά (πάγια και κινητά) και άυλα στοιχεία ενεργητικού που συνδέονται άμεσα με την κατασκευή, την αναβάθμιση και/ή την ανακαίνιση της ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής προκειμένου να τεθεί ή να διατηρηθεί σε λειτουργία. Στις επιλέξιμες δαπάνες μπορεί να περιλαμβάνονται σχετικές προπαρασκευαστικές μελέτες, όπως μελέτες σκοπιμότητας και τοπολογικές μελέτες, καθώς και δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης. Οι αποβάθρες φόρτωσης/εκφόρτωσης και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φόρτωση/εκφόρτωση αμαξοστοιχιών στον χώρο του/των ειδικού/-ών χρήστη/-ών δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στις επιλέξιμες δαπάνες.
153. Όσον αφορά τα καθεστώτα ενισχύσεων, το κράτος μέλος θα πρέπει να δεσμεύεται να διενεργεί την ανάλυση του κενού χρηματοδότησης που προβλέπεται στα σημεία 71 έως 74 για κάθε έργο που υποστηρίζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος. Για τον σκοπό αυτόν, στην κοινοποίηση οποιουδήποτε σχεδιαζόμενου καθεστώτος ενισχύσεων, το κράτος μέλος πρέπει να περιγράφει τουλάχιστον τις κατηγορίες των ενισχυόμενων έργων, τις ειδικές κατηγορίες επιλέξιμων δαπανών που γίνονται δεκτές [όπως οι δαπάνες αγοράς υλικών (πάγιων και κινητών) και άυλων στοιχείων ενεργητικού], τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του κενού χρηματοδότησης και το μέγιστο ΜΣΚΚ που εφαρμόζεται.
154. Όσον αφορά τις ενισχύσεις ad hoc⁽¹⁴⁰⁾, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74, το κράτος μέλος πρέπει πάντα: α) να παρέχει λεπτομερή ποσοτικό προσδιορισμό του κενού χρηματοδότησης σε επίπεδο έργου, που τεκμηριώνεται με εσωτερικά έγγραφα του δικαιούχου που είναι σύγχρονα με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, για παράδειγμα, παρουσιάσεις του διοικητικού συμβουλίου ή εσωτερικά επιχειρηματικά σχέδια και β) να εφαρμόζει κατάλληλο μηχανισμό παρακολούθησης και εκ των υστέρων ανάκτησης, ώστε να διασφαλίζεται ότι η ενίσχυση δεν υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο σημείο 151.

⁽¹³⁹⁾ Για την ανάλυση του κενού χρηματοδότησης, κάθε υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μέτρο κρατικής ενίσχυσης, όπως οι ενισχύσεις λειτουργίας και/ή άλλα είδη επενδυτικών ενισχύσεων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την εκτίμηση του κενού χρηματοδότησης.

⁽¹⁴⁰⁾ Σε εξαιρετικές δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, όταν ενίσχυση ad hoc για ιδιωτική παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το σημείο 157.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

155. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, οι επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76.
156. Οι ενισχύσεις θα πρέπει, καταρχήν, να χορηγούνται με τη μορφή καθεστώτων ενισχύσεων, διότι είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές απ' ό,τι οι ενισχύσεις *ad hoc*.
157. Σε εξαιρετικές και δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να διαπιστώσει ότι *ad hoc* ενισχύσεις σε ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές δεν στρεβλώνουν αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές. Στο πλαίσιο της αιτιολόγησης μιας εξαιρετικής περίπτωσης, ένα κράτος μέλος πρέπει να παρέχει τουλάχιστον αμφότερα τα ακόλουθα:
- α) υπολογισμούς που δείχνουν σημαντικά υψηλότερη μείωση του εξωτερικού κόστους ανά μονάδα ενίσχυσης μέσω της *ad hoc* ενίσχυσης απ' ό,τι στο πλαίσιο ενός καθεστώτος ενισχύσεων, συνοδευόμενους από λεπτομερή εξήγηση των λόγων για την εν λόγω μείωση του εξωτερικού κόστους, με παροχή πηγών για όλα τα υποκείμενα δεδομένα και παραδοχές·
 - β) απόδειξη, υποστηριζόμενη από έγγραφα όπως μελέτες και τομεακές εκθέσεις, ότι μια συγκεκριμένη ανεπάρκεια της αγοράς επηρεάζει τον επιλεγέντα δικαιούχο, αλλά δεν επηρεάζει καθόλου ή επηρεάζει σε πολύ πιο περιορισμένο βαθμό άλλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος.

4.2.2.3 Ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές

158. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ειδικούς κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις για τη στήριξη επενδύσεων για την αγορά (καινούργιων ή μεταχειρισμένων) οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές με σκοπό την προώθηση της στροφής προς τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
159. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση διοχετεύεται στους φορείς εκμετάλλευσης που τη χρειάζονται περισσότερο για να εδραιωθούν στην αγορά, ενισχύσεις βάσει του παρόντος τμήματος μπορούν να χορηγούνται μόνο σε νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα ⁽¹⁴¹⁾, σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χαρακτηρίζονται ως MME, σε MME στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και σε φορείς εκμετάλλευσης χρηματοδοτικών μισθώσεων στους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών και/ή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εφόσον χαρακτηρίζονται ως MME.
160. Οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται υπό τη μορφή δημόσιας εγγύησης. Οι εγγυήσεις μπορούν να παρέχονται απευθείας στους τελικούς δικαιούχους (δηλαδή στους φορείς εκμετάλλευσης που αναφέρονται στο σημείο 159) ή σε πιστωτικά ιδρύματα και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ως ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς (εφόσον ο δικαιούχος διατηρεί την ελευθερία επιλογής του ενδιάμεσου χρηματοπιστωτικού

⁽¹⁴¹⁾ Για λόγους σαφήνειας, οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα μπορεί να είναι επιλέξιμες για ενίσχυση για την αγορά τροχαίου υλικού, ακόμα και αν δεν χαρακτηρίζονται ως MME.

οργανισμού). Ο ενδιαμέσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στο σχετικό κράτος μέλος ότι χρησιμοποιεί μηχανισμό που διασφαλίζει ότι τα πλεονεκτήματα μετακυλίνουν όσο το δυνατόν περισσότερο στους τελικούς δικαιούχους, υπό μορφή σημαντικότερων όγκων χρηματοδότησης, χαρτοφυλακίων υψηλότερου κινδύνου, χαμηλότερων απαιτήσεων για εξασφαλίσεις ή χαμηλότερων επιτοκίων απ' ό,τι χωρίς τις εν λόγω δημόσιες εγγυήσεις.

161. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

162. Όπως αναφέρεται στα σημεία 21 και 32, τόσο ο σιδηροδρομικός τομέας όσο και ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας πλήττονται από χαμηλό βαθμό επενδύσεων σε οχήματα, κάτι που εμποδίζει την πλήρη ανάπτυξη των εν λόγω τομέων. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές, παρέχοντας στις ΜΜΕ και στις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα πιο προσιτή πρόσβαση σε χρηματοδότηση για την αγορά οχημάτων.

163. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να αξιολογεί τη συμβατότητα των επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά καθαρών οχημάτων (τροχαίο υλικό και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας) βάσει των *κατευθυντήριων γραμμών του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας*, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή ⁽¹⁴²⁾.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

164. Η ύπαρξη επαρκών στόλων είναι αναγκαία για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς και, ως εκ τούτου, να προωθηθεί η μετάβαση σε βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών. Ωστόσο, η πρόσβαση σε χρηματοδότηση για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελεί επί του παρόντος σημαντικό εμπόδιο για την είσοδο στην αγορά και/ή την επέκταση των ΜΜΕ στον σιδηροδρομικό τομέα και στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα.
165. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι περιορισμοί στην ικανότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να αγοράζουν τροχαίο υλικό είναι κυρίως οικονομικοί και οι ΜΜΕ ιδίως ενδέχεται να μην έχουν πρόσβαση σε πιστώσεις με ανταγωνιστικούς όρους ⁽¹⁴³⁾. Αυτό οφείλεται στο ότι οι ΜΜΕ και οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν χειρότερους όρους χρηματοδότησης σε σύγκριση με εκείνους που τίθενται στη διάθεση των κατεστημένων φορέων, οι οποίοι επωφελούνται από τη θέση τους στην αγορά και, ιδίως όταν είναι κρατικής ιδιοκτησίας, μπορούν να αποδείξουν ευκολότερα την πιστοληπτική τους ικανότητα σε επενδυτές και τράπεζες. Ομοίως, ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας πλήττεται από την περιορισμένη οικονομική του ικανότητα λόγω του γεγονότος ότι ο τομέας αποτελείται κυρίως από ΜΜΕ και

⁽¹⁴²⁾ Βλ. υποσημείωση 71.

⁽¹⁴³⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βλ. υποσημείωση 42, τμήμα 4.3.2.

οικογενειακές επιχειρήσεις, στοιχείο που δυσχεραίνει γι' αυτές την πραγματοποίηση δαπανηρών επενδύσεων ⁽¹⁴⁴⁾. Στο πλαίσιο αυτό, το αυξανόμενο κόστος των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας ⁽¹⁴⁵⁾ αποτελεί σημαντικό εμπόδιο στην είσοδο και/ή επέκταση στην αγορά των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ιδίως δεδομένης της ανάγκης για εξειδικευμένα σκάφη για διαφορετικούς τύπους φορτίου και διαδρομές ⁽¹⁴⁶⁾.

166. Λαμβανομένων υπόψη των γενικών αρχών που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την αγορά τροχαίου υλικού και πλοίων είναι αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών. Αυτό οφείλεται στο ότι η αγορά από μόνη της δεν είναι σε θέση να διασφαλίσει ότι οι ΜΜΕ στον σιδηροδρομικό τομέα και στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα, έχουν επαρκή πρόσβαση σε χρηματοδότηση για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

167. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές μπορούν, καταρχήν, να αποτελέσουν κατάλληλο μέσο εάν λαμβάνουν τη μορφή δημόσιων εγγυήσεων. Οι δημόσιες εγγυήσεις για δάνεια για περιορισμένο χρονικό διάστημα αποτελούν το καταλληλότερο μέσο ενίσχυσης για την αποκατάσταση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ΜΜΕ και των νεοεισερχομένων επιχειρήσεων, αφενός, και των μεγάλων κατεστημένων φορέων, αφετέρου, όσον αφορά την πρόσβαση σε χρηματοδότηση για την αγορά οχημάτων. Οι εγγυήσεις αυτές έχουν ως στόχο να επιτρέψουν στους δικαιούχους τους να επωφελούνται από πιστωτικούς όρους στην αγορά που προσομοιάζουν περισσότερο σε εκείνους που συνήθως απολαμβάνουν οι κατεστημένοι φορείς.
168. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές με τη μορφή δημόσιων εγγυήσεων είναι κατάλληλες για να βοηθήσουν τις ΜΜΕ και τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα να χρηματοδοτήσουν το υψηλό κόστος αγοράς οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές, εφόσον τηρούνται οι γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, όπως διευκρινίζονται στο σημείο 167.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

169. Η ενίσχυση θα πρέπει να παρέχει κίνητρα για την αγορά καινούργιων ή μεταχειρισμένων οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν τηρούνται οι γενικές αρχές που αναφέρονται στα σημεία 69 και 70.

⁽¹⁴⁴⁾ Βλ. υποσημείωση 58.

⁽¹⁴⁵⁾ Ως αποτέλεσμα των πληθωριστικών τάσεων, οι τιμές του χάλυβα και οι τιμές άλλων υλικών που είναι απαραίτητα στη ναυπηγική βιομηχανία έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Πηγή: CCNR Market Observation [ετήσια έκθεση 2023, σ. 109].

⁽¹⁴⁶⁾ Ο στόλος των εσωτερικών πλωτών μεταφορών αποτελείται από τρεις κύριες κατηγορίες σκαφών ανάλογα με το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων: πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου, ωστικά ρυμουλκά πλοία και ρυμουλκά πλοία. Κάθε κατηγορία περιλαμβάνει διαφορετικούς τύπους σκαφών ανάλογα με την κατηγορία πλωτής οδού και τις συνθήκες μεταφοράς. Πηγή: CCNR Market Observation, βλ. υποσημείωση 145.

Αναλογικότητα

170. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74, οι ενισχύσεις υπό μορφή δημόσιων εγγυήσεων για την αγορά πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας από ΜΜΕ και τροχαίου υλικού από ΜΜΕ και/ή νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα μπορούν να θεωρούνται διαφανείς και αναλογικές εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) Η εγγύηση παρέχεται επί νέων μεμονωμένων δανείων για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
 - β) Το ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου δεν υπερβαίνει τις επιλέξιμες δαπάνες της ενισχυόμενης αγοράς, οι οποίες περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες που συνδέονται με την αγορά καινούργιων ή μεταχειρισμένων οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της τιμής του οχήματος, του κόστους παράδοσης και του κόστους μελετών σχεδιασμού, παροχής συμβουλών ή μηχανικών, υπό την προϋπόθεση ότι συνδέονται με την επένδυση και αποτελούν μέρος αυτής.
 - γ) Η κάλυψη της εγγύησης δεν υπερβαίνει το 90 % του υποκείμενου δανείου.
 - δ) Η εγγύηση παρέχεται έναντι τέλους τουλάχιστον 50 μονάδων βάσης εάν η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του χορηγούντος κράτους μέλους ισούται με AAA-A. Σε αντίθετη περίπτωση, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιβάλουν χαμηλότερο τέλος.
 - ε) Η διάρκεια της εγγύησης περιορίζεται σε 15 έτη κατ' ανώτατο όριο.
171. Οι ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές μπορούν να σωρευθούν με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας και/ή ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό, εάν οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες για διαλειτουργικότητα και/ή οι επενδύσεις για τεχνική προσαρμογή και/ή εκσυγχρονισμό εξαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες που ορίζονται στο σημείο 170 στοιχείο β). Οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες για επενδύσεις διαλειτουργικότητας και/ή επενδύσεις τεχνικής προσαρμογής και εκσυγχρονισμού υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους αγοράς του οχήματος που σχεδιάζεται να αγοραστεί και το οποίο εξοπλίζεται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς στο πλαίσιο του αντίστροφου σεναρίου, δηλαδή οχήματος που δεν εξοπλίζεται με επενδύσεις διαλειτουργικότητας ή απαιτεί τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό.
- Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών
172. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, οι επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76.
173. Οι ενισχύσεις θα πρέπει, καταρχήν, να χορηγούνται με τη μορφή καθεστώτων ενισχύσεων, διότι είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών απ' ό,τι οι ενισχύσεις ad hoc.

174. Όταν η ενίσχυση αφορά την αγορά τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι:

- α) το τροχαίο υλικό που χρηματοδοτείται από δημόσιους πόρους χρησιμοποιείται μόνο σε συγκεκριμένες γραμμές που εξυπηρετούνται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εντός συγκεκριμένων περιφερειών είτε κατά τη διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είτε για τουλάχιστον 10 έτη (όποιο διάστημα είναι μεγαλύτερο)·
- β) σε περίπτωση μεταβίβασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε άλλον φορέα εκμετάλλευσης, το τροχαίο υλικό που χρηματοδοτείται από δημόσιους πόρους μεταβιβάζεται στον νέο φορέα εκμετάλλευσης σε αγοραία τιμή, λαμβανομένης υπόψη τυχόν δημόσιας χρηματοδότησης που λαμβάνει ο απερχόμενος φορέας εκμετάλλευσης για την αγορά του εν λόγω τροχαίου υλικού.

4.2.2.4 Ενισχύσεις διαλειτουργικότητας

175. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ειδικούς κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις που προορίζονται για την προώθηση επενδύσεων σε τεχνολογίες που διασφαλίζουν αδιάλειπτες ροές κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ εθνικών δικτύων και τρόπων μεταφοράς (στο εξής: ενισχύσεις διαλειτουργικότητας).

176. Οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας μπορούν να στηρίζουν επενδύσεις σε υλικά και άυλα μέσα, συμπεριλαμβανομένων μελετών σκοπιμότητας ⁽¹⁴⁷⁾, που συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας (στο εξής: επενδύσεις διαλειτουργικότητας). Οι επενδύσεις διαλειτουργικότητας μπορούν να αφορούν, ιδίως, τις ακόλουθες τεχνολογίες και δραστηριότητες:

- α) το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), το μελλοντικό σύστημα κινητών επικοινωνιών σιδηροδρόμων (FRMCS) και την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (ATO) στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS), όπως περιγράφεται στο παράγωγο δίκαιο της Ένωσης ⁽¹⁴⁸⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ Μελέτες που αποσκοπούν στην αξιολόγηση της σκοπιμότητας της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών ή των βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών σε διαδρομές για τις οποίες μια επιχείρηση καταφεύγει επί του παρόντος σε οδικές μεταφορές.

⁽¹⁴⁸⁾ Το ERTMS είναι ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου ταχύτητας που διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων, μειώνοντας το κόστος αγοράς και συντήρησης των συστημάτων σηματοδότησης και αυξάνοντας την ταχύτητα των αμαξοστοιχιών, τη χωρητικότητα των υποδομών και το επίπεδο ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Το ERTMS αποτελείται από το ETCS (δηλαδή ένα σύστημα σηματοδότησης στον θάλαμο οδήγησης που ενσωματώνει την αυτόματη προστασία των αμαξοστοιχιών), την κινητή ραδιοεπικοινωνία σιδηροδρόμων (RMR), την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (ATO) και τους κανόνες λειτουργίας. Βλ. εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 380). Το σύστημα RMR που χρησιμοποιείται επί του παρόντος για σιδηροδρομικές δραστηριότητες, δηλαδή το παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών — σιδηροδρόμων (GSM-R), βασίζεται σε προδιαγραφές που ολοκληρώθηκαν πριν από 20 χρόνια. Λόγω της τεχνολογικής απαξίωσης, η βιομηχανική υποστήριξη του GSM-R είναι απίθανο να συνεχιστεί για πολύ μετά το 2030. Το FRMCS θα διαδεχθεί το GSM-R ως ένα από τα βασικά μέρη του ERTMS. Θα στηρίξει την ψηφιοποίηση των σιδηροδρόμων και την καινοτομία των υπηρεσιών. [Η παραπομπή στο σχετικό παράγωγο δίκαιο της ΕΕ θα προστεθεί μόλις εκδοθεί]

- β) την ψηφιακή αυτόματη ζεύξη (DAC) ⁽¹⁴⁹⁾.
 - γ) προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε διαφορετικά ηλεκτρικά συστήματα·
 - δ) προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε διαφορετικά εύρη τροχιάς·
 - ε) προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας για την εξυπηρέτηση θαλάσσιων λιμένων·
 - στ) προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας στις μεταβαλλόμενες συνθήκες πλοϊμότητας, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών χαμηλής στάθμης των υδάτων·
 - ζ) αυτοματοποίηση τροχαίου υλικού και σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
 - η) προσαρμογή των οχημάτων για τη μεταφορά ILU·
 - θ) βασικές τεχνολογίες που απαιτούνται για την εφαρμογή υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (RIS), όπως η πλατφόρμα υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας («πλατφόρμα ΥΠΕΝ») ⁽¹⁵⁰⁾, το ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα («ECDIS εσωτερικής ναυσιπλοΐας»), οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους, το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα («AIS εσωτερικής ναυσιπλοΐας») και το διεθνές σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής αναφορών (ERI)·
 - ι) τηλεματικές εφαρμογές και άλλο λογισμικό, εφόσον συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας, ιδίως διατροφικά συστήματα αναγνώρισης, εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας, καθώς και διατροφικές πλατφόρμες ανταλλαγής δεδομένων.
177. Για τουλάχιστον 5 έτη μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη μεταβίβαση ή τη χρήση έναντι πληρωμής στοιχείων ενεργητικού που χρηματοδοτήθηκαν με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας ⁽¹⁵¹⁾ πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα που προσδιορίζει ότι η επένδυση που διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του σχετικού στοιχείου ενεργητικού χρηματοδοτήθηκε με κρατική ενίσχυση. Πρέπει επίσης να αναφέρουν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις που προβλέπονται στο σημείο 193, καθώς και το ποσό της ενίσχυσης.
178. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

⁽¹⁴⁹⁾ Η DAC αποτελεί μια διαλειτουργική συνιστώσα για την αυτόματη ζεύξη και απόζευξη του τροχαίου υλικού σε εμπορευματική αμαξοστοιχία τόσο φυσικά (π.χ. μηχανική σύνδεση και αεραγωγοί φρένων) όσο και ψηφιακά (π.χ. ηλεκτρική ισχύς και σύνδεση δεδομένων). Η DAC αποτελεί παράγοντα διευκόλυνσης για τη δημιουργία σύγχρονων και ψηφιακών ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Σκοπός της είναι να αυξήσει την αποδοτικότητα χάρη στις διαδικασίες αυτοματοποίησης, αλλά και να εξασφαλίσει επίσης επαρκή ενεργειακό εφοδιασμό για τις τηλεματικές εφαρμογές, καθώς και ασφαλή επικοινωνία δεδομένων σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία. [Η παραπομπή στο σχετικό παράγωγο δίκαιο της ΕΕ θα προστεθεί μόλις εκδοθεί]

⁽¹⁵⁰⁾ Άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο η) της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/44/EK σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας [COM(2024) 33 final της 26.1.2024].

⁽¹⁵¹⁾ Όπως συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης τροχαίου υλικού.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

179. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές εξασφαλίζοντας απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των δικτύων των κρατών μελών και μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Η ομαλή διασύνδεση των δικτύων και των τρόπων μεταφοράς σε ολόκληρη την ΕΕ επιτρέπει: α) στις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές να ανταποκριθούν στην αύξηση της κυκλοφορίας που επιδιώκει η SSMS μέσω της βελτιστοποίησης της χρήσης της περιορισμένης χωρητικότητας των υποδομών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών· β) στις πολυτροπικές μεταφορές να ανταγωνίζονται πραγματικά τους μονοτροπικούς ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς, καθώς καθιστά δυνατή την ομαλή ενοποίηση των αλυσίδων μεταφορών και τις συνέργειες μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς όσον αφορά τις υποδομές, τις ροές πληροφοριών και τις διαδικασίες· και γ) την αύξηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

180. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εγκατάσταση και η αναβάθμιση των συστημάτων διαλειτουργικότητας διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη βιώσιμων τρόπων χερσαίων μεταφορών. Ωστόσο, πρόκειται για δαπανηρή διαδικασία με περισσότερα δημόσια οφέλη σε σύγκριση με τα ιδιωτικά οφέλη για τις επιχειρήσεις, ιδίως κατά την αρχική φάση ανάπτυξης. Ως εκ τούτου, τα κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις είναι ελάχιστα. Αυτό μπορεί να οφείλεται, ιδίως, στα εξής: α) στην ευρεία ανάπτυξη που απαιτείται προτού γίνουν απτά τα οφέλη ορισμένων τεχνολογιών («μειονέκτημα του πρωτοπόρου») ⁽¹⁵²⁾· β) στην ανάγκη για παράλληλες επενδύσεις από διάφορους παράγοντες (π.χ. τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) και σε διασυνοριακό επίπεδο· και γ) στα περιορισμένα ιδιωτικά οφέλη που προκύπτουν από τις επενδύσεις σε σύγκριση με τα δημόσια οφέλη (π.χ. ασφάλεια).
181. Λαμβανομένων υπόψη των γενικών αρχών που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας είναι αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών. Αυτό οφείλεται στο ότι η αγορά από μόνη της δεν είναι σε θέση να αναπτύξει επαρκώς τεχνολογίες που συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας ⁽¹⁵³⁾.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

182. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας μπορούν καταρχήν να αποτελέσουν κατάλληλο μέσο ⁽¹⁵⁴⁾ για την προώθηση τεχνολογιών που καθιστούν δυνατές τις απρόσκοπτες ροές

⁽¹⁵²⁾ Οι περισσότερες από τις τεχνολογίες και δραστηριότητες που αναφέρονται στο σημείο 176 χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι τα οφέλη τους μπορούν να πραγματοποιηθούν πλήρως μόνο εάν επιτευχθεί ένα κρίσιμο επίπεδο συγχρονισμένης ανάπτυξης. Λόγω του υψηλού αρχικού επενδυτικού κόστους, τα άμεσα έξοδα είναι επί του παρόντος υψηλότερα για τους φορείς εκμετάλλευσης από την εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται από τη μετάβαση σε αυτές τις τεχνολογίες.

⁽¹⁵³⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βλ. υποσημείωση 42, τμήμα 4.5.4.

⁽¹⁵⁴⁾ Όσον αφορά τη μορφή της ενίσχυσης, στη μέχρι τώρα πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, η Επιτροπή δεν έχει διατυπώσει αντιρρήσεις για ενισχύσεις υπό μορφή άμεσων επιχορηγήσεων (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της Επιτροπής, της 26ης Μαΐου 2023, στην υπόθεση SA.102707, Ιταλία, Ιταλικό καθεστώς για τη στήριξη της αναβάθμισης του τροχαίου υλικού με εξοπλισμό ERTMS (EE C 266 της 28.7.2023, σ. 4)· και απόφαση της Επιτροπής,

κυκλοφορίας εμπορευμάτων και/ή επιβατών μεταξύ εθνικών δικτύων και/ή τρόπων μεταφοράς, ιδίως ελλείπει κανονιστικών μέτρων που να επιβάλλουν την εισαγωγή των ίδιων τεχνολογιών. Οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας δεν είναι κατάλληλες όταν εφαρμόζονται κανονιστικά μέτρα που απαιτούν την εισαγωγή των ίδιων τεχνολογιών σε χρόνο παρόμοιο με εκείνον που προβλέπεται να επιτευχθεί με τη χρήση των εν λόγω ενισχύσεων.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

183. Η ενίσχυση θα πρέπει να παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε τεχνολογίες που διασφαλίζουν απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ διαφορετικών εθνικών δικτύων και διαφορετικών τρόπων μεταφοράς. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 69 και 70, προκειμένου οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας να έχουν χαρακτήρα κινήτρου, πρέπει να πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) ο δικαιούχος έχει υποβάλει αίτηση για την ενίσχυση πριν από την έναρξη των εργασιών στο επενδυτικό έργο·
- β) οι εργασίες στο επενδυτικό έργο θα πρέπει να ολοκληρώνονται τουλάχιστον 1 έτος πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η επένδυση για την οποία παρέχεται η στήριξη καθίσταται υποχρεωτική σε επίπεδο ΕΕ.

184. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν τηρούνται οι γενικές αρχές που αναφέρονται στα σημεία 69 και 70, όπως διευκρινίζονται στο σημείο 183. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την κάλυψη του κόστους συμμόρφωσης με τα πρότυπα της ΕΕ δεν έχουν καταρχήν χαρακτήρα κινήτρου.

Αναλογικότητα

185. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74, καταρχήν, η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί αναλογική εφόσον δεν υπερβαίνει το 50 % των επιλέξιμων δαπανών.

186. Οι επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν:

- α) όλες τις δαπάνες που είναι αναγκαίες ή παρεπόμενες για την υλοποίηση των επενδύσεων διαλειτουργικότητας· ανάλογα με το είδος της επένδυσης, οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν το κόστος αγοράς και εγκατάστασης της σχετικής τεχνολογίας ⁽¹⁵⁵⁾, το κόστος διαχείρισης του έργου και το κόστος παράδοσης ⁽¹⁵⁶⁾.
- β) δαπάνες που σχετίζονται με μελέτες, δοκιμές και εγκρίσεις, καθώς και πιλοτικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρωτοτύπων· και
- γ) δαπάνες που σχετίζονται με την αναβάθμιση προηγουμένως εγκατεστημένης τεχνολογίας.

της 5ης Νοεμβρίου 2019, στην υπόθεση SA.55451, Κάτω Χώρες, Στήριξη για την αναβάθμιση του ERTMS (EE C 59 της 21.2.2020, σ. 1). Οι ενισχύσεις με τη μορφή άμεσων επιχορηγήσεων επιτρέπουν στους δικαιούχους να μειώσουν τις αρχικές επενδυτικές δαπάνες τους (δαπάνες πρωτοτύπου, απώλειες εσόδων κατά την ακινητοποίηση του τροχαίου υλικού, η ίδια η επένδυση διαλειτουργικότητας) οι οποίες, υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, είναι δύσκολο να ανακτηθούν, ιδίως όταν η επένδυση καθίσταται επικερδής μόνο εφόσον υπάρχει ευρεία διάδοση αυτών των τεχνολογιών, η οποία μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από τη διάρκεια ζωής του στοιχείου ενεργητικού.

⁽¹⁵⁵⁾ Μπορεί να αποκτάται καινούργια ή μεταχειρισμένη τεχνολογία.

⁽¹⁵⁶⁾ Για λόγους σαφήνειας, οι δαπάνες συντήρησης δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη.

187. Όσον αφορά τις επενδύσεις διαλειτουργικότητας που σχετίζονται με το ERTMS όπως ορίζεται στο σημείο 176 στοιχείο α), οι δαπάνες που σχετίζονται με την ενσωμάτωση των λειτουργιών του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (EGNSS) στο ERTMS είναι επιλέξιμες για στήριξη. Οι δαπάνες που σχετίζονται με το GSM-R δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη.
188. Όσον αφορά τις επενδύσεις διαλειτουργικότητας σε οχήματα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές των οποίων σχεδιάζεται η αγορά, οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να περιορίζονται στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες διαλειτουργικότητας ⁽¹⁵⁷⁾. Υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους αγοράς του οχήματος για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές του οποίου η αγορά σχεδιάζεται και το οποίο εξοπλίζεται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς του ίδιου ή παρόμοιου οχήματος χωρίς επενδύσεις διαλειτουργικότητας στο σενάριο αντιπαραδείγματος.
189. Κατ' εξαίρεση, οι ενισχύσεις για τεχνολογίες που παρατίθενται στο σημείο 176 στοιχεία α) και β)) μπορούν να θεωρηθούν αναλογικές εάν δεν υπερβαίνουν το 80 % των επιλέξιμων δαπανών. Αυτό οφείλεται στο ότι οι τεχνολογίες αυτές επηρεάζονται ιδιαίτερα από προβλήματα συντονισμού στο στάδιο της ανάπτυξης και αποφέρουν σημαντικά εξωτερικά οφέλη που δεν μπορούν να εσωτερικευθούν.
190. Ανάλογα με τα ειδικά χαρακτηριστικά του μέτρου, το κράτος μέλος μπορεί επίσης να αποδείξει ότι απαιτείται υψηλότερη ένταση ενίσχυσης, βάσει ανάλυσης του κενού χρηματοδότησης σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74. Στην περίπτωση αυτήν, η Επιτροπή θα θεωρεί ότι η ενίσχυση είναι αναλογική εάν το ποσό της ενίσχυσης ανά δικαιούχο περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της επένδυσης (δηλαδή εάν η ενίσχυση αντιστοιχεί στο κενό χρηματοδότησης που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του μέτρου ενίσχυσης, σε σύγκριση με το σενάριο αντιπαραδείγματος ελλείψει ενίσχυσης). Σε κάθε περίπτωση, η ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 100 % των επιλέξιμων δαπανών.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

191. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, οι ενισχύσεις διαλειτουργικότητας πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76.
192. Οι ενισχύσεις θα πρέπει, καταρχήν, να χορηγούνται με τη μορφή καθεστώτων ενισχύσεων, διότι είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές απ' ό,τι οι ενισχύσεις ad hoc.
193. Επιπλέον, για τροχαίο υλικό και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ο δικαιούχος της ενίσχυσης, καθώς και κάθε επόμενος ιδιοκτήτης ή κάτοχος τροχαίου υλικού ή σκάφους εσωτερικής ναυσιπλοΐας που επωφελείται από τη στηριζόμενη επένδυση, πρέπει να τα διατηρεί καταχωρισμένα στο σχετικό εθνικό μητρώο οποιουδήποτε κράτους μέλους και/ή σε σχετικό ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων για διάστημα 5 ετών μετά την υλοποίηση της επένδυσης.

⁽¹⁵⁷⁾ Υπό την προϋπόθεση ότι δεν καλύπτονται ήδη από καμία άλλη μορφή ενίσχυσης, ιδίως από ενισχύσεις που αναφέρονται στο τμήμα 4.2.2.3.

4.2.2.5 Ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό

194. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ειδικούς κανόνες για τη στήριξη επενδύσεων σε υλικά και άυλα στοιχεία ενεργητικού για την τεχνική προσαρμογή ή τον εκσυγχρονισμό τροχαίου υλικού, σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές.
195. Ειδικότερα, θα μπορούσαν να υποστηριχθούν οι ακόλουθες δραστηριότητες και τεχνολογίες:
- α) μετασκευή και/ή ανακαίνιση τροχαίου υλικού·
 - β) μετασκευή και/ή ανακαίνιση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για παράδειγμα, για τη βελτίωση της υδροδυναμικής και της αποδοτικότητας·
 - γ) μετασκευή και/ή ανακαίνιση εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές·
 - δ) τεχνική προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε νέους τύπους εμπορευματικών μεταφορών·
 - ε) τηλεματικές εφαρμογές και άλλο λογισμικό που δεν εμπίπτει στο τμήμα 4.2.2.4 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, όπως συστήματα που παρέχουν πληροφορίες σε επιβάτες αποκλειστικά εντός ενός τρόπου μεταφοράς ή ψηφιακά συστήματα κράτησης και πληρωμής που δεν συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας.
 - στ) συστήματα εφοδιαστικής, όπως λογισμικό βελτιστοποίησης φορτίου·
 - ζ) λογισμικό πρόβλεψης κυκλοφορίας (εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης / εκτιμώμενη ώρα άφιξης) και λογισμικό βελτιστοποίησης διαδρομής.
196. Για τουλάχιστον 5 έτη μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη μεταβίβαση ή τη χρήση έναντι πληρωμής στοιχείων ενεργητικού που χρηματοδοτήθηκαν με ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό τροχαίου υλικού, σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές ⁽¹⁵⁸⁾ πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα που να προσδιορίζει ότι η προσαρμογή ή ο εκσυγχρονισμός του σχετικού στοιχείου ενεργητικού χρηματοδοτήθηκε με κρατική ενίσχυση και πρέπει να αναφέρεται το ποσό της ενίσχυσης.
197. Για να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, οι ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές πρέπει να πληρούν τους όρους συμβατότητας που καθορίζονται στο παρόν τμήμα και στο τμήμα 4.1.

Συμβολή στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών

198. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 66, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές μπορούν να προωθήσουν τη στροφή προς βιώσιμες χερσαίες μεταφορές. Η τεχνική προσαρμογή επιτρέπει στις βιώσιμες χερσαίες μεταφορές να προσαρμοστούν στη ζήτηση για νέους τύπους υπηρεσιών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και να

⁽¹⁵⁸⁾ Όπως συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης τροχαίου υλικού.

αναπτυχθούν σε τομείς που διαθέτουν το μεγαλύτερο αναπτυξιακό δυναμικό, όπως οι μεταφορές υπερμεγεθών, βαρέων ή επικίνδυνων εμπορευμάτων και οι νυκτερινές μεταφορές επιβατών. Αντιθέτως, ο εκσυγχρονισμός αυξάνει την ασφάλεια, την προστασία, την αξιοπιστία και την ποιότητα των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών. Η τεχνική προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός συμβάλλουν επίσης στη βέλτιστη οικονομικά αποδοτική χρήση του υφιστάμενου τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές.

199. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να αξιολογεί τη συμβατότητα των επενδυτικών ενισχύσεων σε καθαρά οχήματα (τροχαίο υλικό και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας) βάσει των *κατευθυντήριων γραμμών του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας*, τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή ⁽¹⁵⁹⁾. Στο ίδιο πνεύμα, οι επενδυτικές ενισχύσεις για τη μείωση του θορύβου των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν καλύπτονται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, αλλά καλύπτονται από τις *κατευθυντήριες γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας* (με ειδικούς κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις για την πρόληψη ή τη μείωση της ρύπανσης πέραν της ρύπανσης από αέρια θερμοκηπίου).

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

200. Η τεχνική προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός του τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές παρέχει στα εν λόγω προϊόντα τη δυνατότητα να διατηρήσουν το υψηλότερο επίπεδο αξίας και χρησιμότητας. Αυτά τα είδη επενδύσεων όχι μόνο στηρίζουν την ανταγωνιστικότητα των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών, αλλά επιτρέπουν επίσης την ανάπτυξη μιας αγοράς μεταχειρισμένων που συμβάλλει στην προώθηση της μετάβασης σε βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών. Η τεχνική προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός ενδέχεται να είναι πολύ δαπανηρά, διότι το τροχαίο υλικό, τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και ο εξοπλισμός για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της παρέμβασής, με αποτέλεσμα σημαντικές μειώσεις των εσόδων. Επιπλέον, ορισμένα είδη επενδύσεων τεχνικής προσαρμογής και εκσυγχρονισμού απαιτούν την ανάπτυξη πρωτοτύπου για την κατανόηση των διαρθρωτικών αλλαγών που απαιτούνται για την εφαρμογή της τεχνολογίας ανάλογα με τον τύπο του οχήματος ή του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Το κόστος αυτό (κόστος του πρωτοτύπου και κόστος μετασκευής) συχνά υπερβαίνει την αξία του μετασκευασμένου αντικειμένου ⁽¹⁶⁰⁾.
201. Έχοντας υπόψη τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 67, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές ενδέχεται να είναι αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών συντονισμού των μεταφορών, στον βαθμό που η αγορά από μόνη της δεν παρέχει επαρκές επίπεδο επενδύσεων για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό που στηρίζουν την ανταγωνιστικότητα των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών.

⁽¹⁵⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 71.

⁽¹⁶⁰⁾ Υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βλ. υποσημείωση 42, τμήμα 3.5.

Καταλληλότητα της ενίσχυσης

202. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στο σημείο 68, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν, καταρχήν, κατάλληλο μέσο ⁽¹⁶¹⁾. Οι ενισχύσεις αυτές εξασφαλίζουν επαρκές επίπεδο επενδύσεων στην τεχνική προσαρμογή και στον εκσυγχρονισμό για τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών, ιδίως ελλείψει κανονιστικών μέτρων που να επιβάλλουν την εισαγωγή των ίδιων τεχνολογιών. Οι ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό δεν είναι κατάλληλες για την εφαρμογή κανονιστικών μέτρων που απαιτούν την εισαγωγή των ίδιων τεχνολογιών σε χρόνο παρόμοιο με εκείνον που προβλέπεται να επιτευχθεί με τη χρήση των εν λόγω ενισχύσεων.

Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

203. Οι ενισχύσεις θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για επενδύσεις στην τεχνική προσαρμογή και στον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Για να έχει χαρακτήρα κινήτρου, η ενίσχυση δεν πρέπει να χρηματοδοτεί επενδύσεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με ένα πρότυπο της ΕΕ ή πρέπει να χρηματοδοτεί επενδύσεις που επιτρέπουν τη συμμόρφωση με ένα ενωσιακό πρότυπο σε σημαντικό βαθμό πριν από την ημερομηνία υποχρεωτικής έναρξης ισχύος του προτύπου σε επίπεδο ΕΕ. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 69 και 70, προκειμένου οι ενισχύσεις να έχουν χαρακτήρα κινήτρου, πρέπει να πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις.

- α) Ο δικαιούχος έχει υποβάλει αίτηση για την ενίσχυση πριν από την έναρξη των εργασιών στο επενδυτικό έργο.
- β) Οι εργασίες στο επενδυτικό έργο πρέπει να ολοκληρώνονται τουλάχιστον 1 έτος πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η επένδυση για την οποία παρέχεται η στήριξη καθίσταται υποχρεωτική σε επίπεδο ΕΕ.

204. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν τηρούνται οι γενικές αρχές που αναφέρονται στα σημεία 69 και 70, όπως διευκρινίζονται στο σημείο 203.

Αναλογικότητα

205. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 71 έως 74, καταρχήν, η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί αναλογική εφόσον δεν υπερβαίνει το 20 % των επιλέξιμων δαπανών.
206. Οι επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν:

- α) όλες τις δαπάνες που είναι αναγκαίες ή παρεπόμενες για την υλοποίηση των επενδύσεων διαλειτουργικότητας· ανάλογα με το είδος της επένδυσης, οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν το κόστος που είναι αναγκαίο για την αγορά και

⁽¹⁶¹⁾ Όσον αφορά τη μορφή της ενίσχυσης, στη μέχρι τώρα πρακτική λήψης αποφάσεων σχετικά με ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, η Επιτροπή δεν έχει διατυπώσει αντιρρήσεις για ενισχύσεις υπό μορφή άμεσων επιχορηγήσεων (βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 2021, στην υπόθεση SA.57137, Γερμανία, Καθεστώς κρατικών ενισχύσεων για τον εκσυγχρονισμό του στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ C 317 της 6.8.2021, σ. 1). Οι ενισχύσεις υπό μορφή άμεσων επιχορηγήσεων επιτρέπουν στους δικαιούχους να μειώσουν τις αρχικές επενδυτικές δαπάνες τους (δαπάνες πρωτοτύπου, απώλειες εσόδων κατά την ακινητοποίηση του τροχαίου υλικού, επενδύσεις διαλειτουργικότητας) που υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς είναι δύσκολο να ανακτηθούν.

εγκατάσταση της σχετικής τεχνολογίας, το κόστος διαχείρισης του έργου και το κόστος παράδοσης ⁽¹⁶²⁾.

β) δαπάνες που σχετίζονται με μελέτες, δοκιμές και εγκρίσεις, καθώς και πιλοτικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρωτοτύπων και

γ) δαπάνες που σχετίζονται με την αναβάθμιση προηγουμένως εγκατεστημένης τεχνολογίας.

207. Ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του μέτρου, το κράτος μέλος μπορεί επίσης να καταδεικνύει, βάσει ανάλυσης του κενού χρηματοδότησης, όπως προβλέπεται στα σημεία 71 και 74, ότι απαιτείται μεγαλύτερη ένταση ενίσχυσης. Στην περίπτωση αυτήν, η Επιτροπή θα θεωρεί ότι η ενίσχυση είναι αναλογική εάν το ποσό της ενίσχυσης ανά δικαιούχο περιορίζεται στο ποσό που απαιτείται για την πραγματοποίηση της επένδυσης (δηλαδή εάν η ενίσχυση αντιστοιχεί στο κενό χρηματοδότησης που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του μέτρου ενίσχυσης, σε σύγκριση με το σενάριο αντιπαραδείγματος ελλείψει ενίσχυσης). Σε κάθε περίπτωση, η ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 100 % των επιλέξιμων δαπανών.

208. Όσον αφορά τις επενδύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό σε οχήματα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές των οποίων σχεδιάζεται η αγορά, οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να περιορίζονται στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες τεχνικής προσαρμογής και εκσυγχρονισμού ⁽¹⁶³⁾. Υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους αγοράς του οχήματος για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές του οποίου η αγορά σχεδιάζεται και το οποίο εξοπλίζεται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς του ίδιου ή παρόμοιου οχήματος χωρίς επενδύσεις τεχνικής προσαρμογής και εκσυγχρονισμού στο σενάριο αντιπαραδείγματος.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

209. Για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης δημιουργώντας αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, οι επενδυτικές ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που ορίζονται στα σημεία 75 και 76.

210. Οι ενισχύσεις θα πρέπει, καταρχήν, να χορηγούνται με τη μορφή καθεστώτων ενισχύσεων, διότι είναι πιθανό να έχουν πιο περιορισμένες στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό απ' ό,τι οι ενισχύσεις ad hoc.

⁽¹⁶²⁾ Για λόγους σαφήνειας, οι δαπάνες συντήρησης δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη.

⁽¹⁶³⁾ Υπό την προϋπόθεση ότι δεν καλύπτονται ήδη από καμία άλλη μορφή ενίσχυσης, ιδίως από ενισχύσεις που αναφέρονται στο τμήμα 4.2.2.3.

5. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΒΑΡΩΝ ΣΥΝΥΦΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

5.1 Γενικές διατάξεις

211. Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ προβλέπει τη συμβατότητα των κρατικών ενισχύσεων που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 14 της Συνθήκης και το πρωτόκολλο αριθ. 26 για τις ΥΓΟΣ, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη, καθορίζουν τις γενικές αρχές του τρόπου με τον οποίο τα κράτη μέλη καθορίζουν και παρέχουν ΥΓΟΣ. Σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 26, οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο και διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την παροχή, την ανάθεση και την οργάνωση ΥΓΟΣ προσαρμοσμένων όσο το δυνατόν εγγύτερα στις ανάγκες των χρηστών. Ο καθορισμός υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να αμφισβητηθεί από την Επιτροπή μόνο σε περίπτωση πρόδηλης πλάνης κατά την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας των κρατών μελών⁽¹⁶⁴⁾. Ωστόσο, η εξουσία των κρατών μελών να ορίζουν τις ΥΓΟΣ δεν είναι απεριόριστη και δεν μπορεί να ασκείται αυθαίρετα, με αποκλειστικό σκοπό τη δυνατότητα ενός συγκεκριμένου τομέα να παρακάμπτει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού⁽¹⁶⁵⁾.
212. Στην ανακοίνωση ΥΓΟΣ⁽¹⁶⁶⁾, η οποία εφαρμόζεται επίσης στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή διευκρίνισε τους όρους υπό τους οποίους η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να θεωρείται κρατική ενίσχυση.
213. Επιπλέον, ο κανονισμός για την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας που χορηγούνται σε επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν ΥΓΟΣ⁽¹⁶⁷⁾ εφαρμόζεται επίσης στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στον κανονισμό, η Επιτροπή καθόρισε τους όρους υπό τους οποίους τα μικρά ποσά αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και/ή δεν νοθεύουν ούτε απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Υπό τις συνθήκες αυτές, η αντιστάθμιση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
214. Εάν τα κράτη μέλη επιθυμούν να θεσπίσουν μέτρα που συνιστούν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση ορισμένων υποχρεώσεων συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην απόφαση Altmark⁽¹⁶⁸⁾ και συνιστούν κρατική ενίσχυση, πρέπει να κοινοποιούν τα μέτρα αυτά στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

⁽¹⁶⁴⁾ Απόφαση της 29ης Νοεμβρίου 2018, ARFEA κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T-720/16, EU:T:2018:853, σκέψη 88· απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, σκέψη 33.

⁽¹⁶⁵⁾ Απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2008, BUPA κ.λπ. κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T-289/03, EU:T:2008:29, σκέψη 168.

⁽¹⁶⁶⁾ Βλ. υποσημείωση 36.

⁽¹⁶⁷⁾ Βλ. υποσημείωση 99.

⁽¹⁶⁸⁾ Απόφαση της 24 Ιουλίου 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Βλ. σημείο 42 κ.ε. της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (βλ. υποσημείωση 36).

215. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι κρατικές ενισχύσεις που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης ⁽¹⁶⁹⁾. Μολονότι το πλαίσιο ΥΓΟΣ ⁽¹⁷⁰⁾ δεν εφαρμόζεται στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τους όρους που καθορίζονται στα σημεία 2.2 έως 2.10 του πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽¹⁷¹⁾, προσαρμοσμένους στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο.

5.2 Γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος

216. Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη ΥΓΟΣ. Αυτό σημαίνει ότι οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ μόνο όταν το οικείο κράτος μέλος κρίνει ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη για τέτοιες υπηρεσίες και η εν λόγω πραγματική ανάγκη δεν καλύπτεται ή δεν καλύπτεται επαρκώς από την αγορά.
217. Όσον αφορά τον ορισμό μιας γνήσιας ΥΓΟΣ, το οικείο κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι η υπηρεσία σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σύγκριση με εκείνα των εμπορικών υπηρεσιών, εφόσον οι υπηρεσίες αυτές υπάρχουν στην αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνδέσουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με υπηρεσίες που ήδη παρέχονται ή μπορούν να παρασχεθούν ικανοποιητικά από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς και υπό όρους, όπως η τιμή, τα αντικειμενικά ποιοτικά χαρακτηριστικά, η συνέχεια και η πρόσβαση στην υπηρεσία, σύμφωνα με το δημόσιο συμφέρον όπως ορίζεται από το κράτος μέλος ⁽¹⁷²⁾.
218. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταδεικνύουν ότι η συγκεκριμένη υπηρεσία αποβλέπει στο συμφέρον του κοινωνικού συνόλου ⁽¹⁷³⁾ και ότι έχουν λάβει δεόντως υπόψη τις ανάγκες για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών που στηρίζονται μέσω δημόσιας διαβούλευσης ή άλλων κατάλληλων μέσων με σκοπό να λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον των χρηστών και των παρόχων ⁽¹⁷⁴⁾. Σύμφωνα με τα Δικαστήρια της ΕΕ, η έλλειψη αποδεικτικών στοιχείων, τα οποία παρέχονται από το κράτος μέλος, ότι τα εν λόγω κριτήρια πληρούνται (δηλαδή η έκταση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι αναγκαία και ανάλογη προς πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας) ή η μη εκπλήρωση των εν λόγω κριτηρίων μπορεί να συνιστά πρόδηλη πλάνη εκτίμησης την οποία η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη ⁽¹⁷⁵⁾.

⁽¹⁶⁹⁾ Το άρθρο 93 της Συνθήκης δεν περιέχει ισοδύναμη διάταξη προς το άρθρο 106 παράγραφος 2 δεύτερη περίοδος της Συνθήκης, σύμφωνα με το οποίο η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Ένωσης. Ωστόσο, το Δικαστήριο έχει ήδη διευκρινίσει ότι η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση ενός μέτρου ενίσχυσης βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης, πρέπει να επαληθεύει ότι η ενίσχυση δεν συνεπάγεται βλάβη των γενικών συμφερόντων της ΕΕ, βλ. απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 1978, Επιτροπή κατά Βελγίου, 156/77, που αναφέρεται στην υποσημείωση 30, σκέψη 10.

⁽¹⁷⁰⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

⁽¹⁷¹⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

⁽¹⁷²⁾ Σημείο 13 του πλαισίου ΥΓΟΣ, βλ. υποσημείωση 70.

⁽¹⁷³⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 2023, στην υπόθεση SA.32953, Ιταλία, Μέτρα κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Trenitalia SpA (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), αιτιολογικές σκέψεις 443-445.

⁽¹⁷⁴⁾ Σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ, βλ. υποσημείωση 70.

⁽¹⁷⁵⁾ Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, Γαλλία κατά Επιτροπής, T-366/13, EU:T:2017:135, σκέψη 105.

219. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, κατά τον έλεγχο του αν η έκταση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι αναγκαία και αναλογική προς μια πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή θα επαληθεύει ότι η αρμόδια αρχή έχει αξιολογήσει σωρευτικά: i) τις επίμαχες ανάγκες μεταφορών βάσει του δημόσιου στόχου που επιδίωκε το οικείο κράτος μέλος (δηλαδή την ύπαρξη πραγματικής ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας)· ii) σε ποιον βαθμό οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους θα μπορούσαν να ικανοποιήσουν αυτές τις ανάγκες (δηλαδή την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς)· και iii) εναλλακτικά μέτρα που θα μπορούσαν να καλύψουν τις ίδιες ανάγκες, ενώ παράλληλα θα στρέβλωναν λιγότερο τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές.
220. Κατά την εκτίμηση της ζήτησης για μεταφορές, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να λαμβάνουν υπόψη όχι μόνο την υφιστάμενη αλλά και τη μελλοντική ζήτηση από τους χρήστες (ειδικότερα τότε η αναμενόμενη ζήτηση μπορεί εύλογα να προκύψει από την επιδίωξη στόχων πολιτικής, όπως η προώθηση της συνδεσιμότητας των βιώσιμων μεταφορών ή της κοινωνικής συνοχής). Η εκ των προτέρων εκτίμηση της ζήτησης για υπηρεσία δημόσιων μεταφορών μπορεί να διενεργηθεί με διάφορες μεθόδους, όπως για παράδειγμα με τη χρήση ιστορικών δεδομένων, αντιπροσωπευτικών δημοσκοπήσεων ή δημόσιας διαβούλευσης με τους χρήστες για τον προσδιορισμό των προσδοκιών τους από τις δημόσιες υπηρεσίες.
221. Η εκτίμηση της προσφοράς στην αγορά θα πρέπει, καταρχήν, να περιλαμβάνει τη διαβούλευση με τους φορείς σχετικά με το ενδιαφέρον τους να προσφέρουν τις σχετικές υπηρεσίες μέσω υπηρεσιών ανοικτής πρόσβασης, και να αξιολογεί τα αποτελέσματά της. Για παράδειγμα, μπορεί να ζητείται η γνώμη των φορέων της αγοράς σχετικά με τη φύση, τον όγκο και τη συχνότητα των υπηρεσιών που ήδη παρέχουν ή σχεδιάζουν να παρέχουν στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή σχετικά με το επίπεδο των ορίων χρέωσης που εφαρμόζουν ή προτίθενται να εφαρμόσουν. Όταν παρέχονται ή αναμένονται ή ανακοινώνονται από φορέα της αγοράς εμπορικές υπηρεσίες που πρόκειται να δρομολογηθούν εντός ευλόγως σύντομης προθεσμίας [για παράδειγμα στον σιδηροδρομικό τομέα, όταν ο φορέας έχει ενημερώσει τον ρυθμιστικό φορέα και τον διαχειριστή υποδομής για την πρόθεσή του να δρομολογήσει την υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 4 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽¹⁷⁶⁾], οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να τις λαμβάνουν υπόψη κατά τον προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εκτός εάν υπάρχουν αντικειμενικοί λόγοι για το αντίθετο. Για να αποφευχθεί ο παραγκωνισμός της εμπορικής προσφοράς, οι υπηρεσίες για τις οποίες δεν υπάρχει αποδεδειγμένη ανεπάρκεια της αγοράς δεν μπορούν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
222. Κατά την εξέταση του αν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι οι λιγότερο στρεβλωτικές για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, η αρμόδια αρχή μπορεί να εξετάζει εναλλακτικά μέτρα σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο. Για παράδειγμα, εάν ο κύριος στόχος δημόσιου συμφέροντος που επιδιώκεται με το μέτρο είναι η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εμπορευματικών μεταφορών (π.χ. επειδή οι αγορές τις οποίες αφορά το μέτρο εξυπηρετούνται ήδη με πιο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς), η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξηγεί γιατί το ίδιο αποτέλεσμα δεν μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο στρεβλωτικά μέτρα για τον συντονισμό των μεταφορών (π.χ. με τη μορφή καθεστώτων επενδυτικών ενισχύσεων και/ή ενισχύσεων λειτουργίας).

⁽¹⁷⁶⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

5.3 Ανάγκη πράξης ανάθεσης που καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης

223. Η διαχείριση της ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση με μία ή περισσότερες πράξεις, η μορφή των οποίων καθορίζεται από το κάθε κράτος μέλος ⁽¹⁷⁷⁾.
224. Στην/στις πράξη/-εις ανάθεσης θα πρέπει να διευκρινίζονται, ιδίως: α) το περιεχόμενο και η διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας· β) η επιχείρηση και η γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά· γ) η φύση τυχόν αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που έχουν παραχωρηθεί στην επιχείρηση από την αρχή ανάθεσης· δ) η περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης και οι παράμετροι για τον υπολογισμό, την παρακολούθηση και την επανεξέταση της αντιστάθμισης· και ε) οι ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

5.4 Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης

225. Η διάρκεια της περιόδου ανάθεσης θα πρέπει να περιορίζεται σε 15 έτη. Ωστόσο, εάν τα σημαντικότερα στοιχεία ενεργητικού που απαιτούνται για την παροχή της ΥΓΟΣ συνίστανται σε τροχαίο υλικό που έχει χρηματοδοτηθεί πλήρως ή εν μέρει από δημόσιους πόρους, η διάρκεια της περιόδου ανάθεσης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 10 έτη ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Συμμόρφωση με την οδηγία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο και την οδηγία για τη διαφάνεια

226. Ενισχύσεις που συνιστούν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης μόνο εφόσον συνάδουν με τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽¹⁷⁹⁾ και της οδηγίας 2006/111/EK της Επιτροπής (στο εξής: οδηγία για τη διαφάνεια) ⁽¹⁸⁰⁾, κατά περίπτωση.
227. Οι ενισχύσεις που δεν συνάδουν με τις σχετικές διατάξεις των εν λόγω οδηγιών, όπως υπενθυμίζεται στο τμήμα 6, θεωρείται ότι επηρεάζουν την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό που θα έθετε σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ.

5.6 Συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις

228. Οι ενισχύσεις που συνιστούν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης μόνο όταν η αρμόδια αρχή, όταν αναθέτει την παροχή της υπηρεσίας στην εν λόγω επιχείρηση

⁽¹⁷⁷⁾ Ο όρος «κράτος μέλος» καλύπτει τις κεντρικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές του εν λόγω κράτους μέλους.

⁽¹⁷⁸⁾ Στο τέλος της περιόδου ανάθεσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να μεταβιβάσει το εν λόγω τροχαίο υλικό στον νέο φορέα εκμετάλλευσης ή στην αρμόδια αρχή, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταβίβαση πραγματοποιείται σε αγοραία τιμή και λαμβάνει υπόψη τυχόν δημόσια χρηματοδότηση που λαμβάνεται για την αγορά του εν λόγω τροχαίου υλικού (βλ. σημείο 234).

⁽¹⁷⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁸⁰⁾ Οδηγία 2006/111/EK της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

μέσω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ⁽¹⁸¹⁾ ή συμβάσεων παραχώρησης ⁽¹⁸²⁾, έχει συμμορφωθεί ή δεσμεύεται να συμμορφωθεί με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις. Αυτό περιλαμβάνει οποιεσδήποτε απαιτήσεις περί διαφάνειας, ίσης μεταχείρισης και μη διάκρισης που απορρέουν άμεσα από τη Συνθήκη και, εφόσον ισχύει, το παράγωγο δίκαιο της Ένωσης.

229. Οι ενισχύσεις που δεν συμμορφώνονται με τους εν λόγω κανόνες και απαιτήσεις θεωρείται ότι επηρεάζουν την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό που θα έθετε σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ.

5.7 Απουσία διακρίσεων

230. Όταν μια αρχή αναθέτει την παροχή της ίδιας ΥΓΟΣ σε περισσότερες από μία επιχειρήσεις, η αντιστάθμιση θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση την ίδια μέθοδο όσον αφορά κάθε επιχείρηση.

5.8 Ποσό της αντιστάθμισης

231. Το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους.
232. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τα κριτήρια που ορίζονται στα σημεία 21 έως 50 του πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽¹⁸³⁾, με την επιφύλαξη των ακόλουθων διευκρινίσεων.
233. Πρώτον, οι καθαρές δαπάνες που είναι αναγκαίες ή αναμένεται να είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προσδιοριστούν είτε με βάση τη μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους, όπως περιγράφεται στα σημεία 25 έως 27 του πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽¹⁸⁴⁾, είτε με βάση τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους, όπως περιγράφεται στα σημεία 28 έως 31 του πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽¹⁸⁵⁾.

⁽¹⁸¹⁾ Το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημεία 1), 2) και 5) της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243), ορίζει τις «συμβάσεις υπηρεσιών» ως συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων από τους αναθέτοντες φορείς, οι οποίοι ασκούν τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 8 έως 14 της οδηγίας, και ενός ή περισσότερων οικονομικών φορέων και έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών. Όταν στις εν λόγω συμβάσεις συμμετέχουν «αναθέτουσες αρχές», κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65), οι οποίες δεν ασκούν τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 8 έως 14 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θεωρούνται «δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών» σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημεία 6) και 9) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ.

⁽¹⁸²⁾ Το άρθρο 5 σημείο 1) στοιχείο β) της οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1) ορίζει τις «συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών» ως συμβάσεις «εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτονται εγγράφως μέσω τ[ων] οποί[ων] μία ή περισσότερες αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς αναθέτουν την εκτέλεση υπηρεσιών σε έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς, το δε αντάλλαγμα για αυτ[ές] συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης των υπηρεσιών οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης είτε στο δικαίωμα αυτό μαζί με καταβολή πληρωμής».

⁽¹⁸³⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

⁽¹⁸⁴⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

⁽¹⁸⁵⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

234. Δεύτερον, όσον αφορά την αγορά τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) Οι κρατικές ενισχύσεις που έχουν ήδη ληφθεί και εγκριθεί, ιδίως βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών (βάσει του τμήματος 4.2.2.3) για τροχαίο υλικό που θα χρησιμοποιηθεί για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών, λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας·
- β) εάν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται για την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών μεταβιβαστεί κατά τη λήξη της σύμβασης στον νέο φορέα εκμετάλλευσης ή στην αρμόδια αρχή, η μεταβίβαση θα πρέπει να πραγματοποιείται σε αγοραία τιμή και να λαμβάνει υπόψη τυχόν δημόσια χρηματοδότηση που λαμβάνει ο απερχόμενος φορέας εκμετάλλευσης για την αγορά του εν λόγω τροχαίου υλικού.

5.9 Πρόσθετες απαιτήσεις που ενδέχεται να είναι αναγκαίες για να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν θέτει σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ

235. Η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει όρους ή να ζητήσει δεσμεύσεις από τα κράτη μέλη σε εξαιρετικές περιστάσεις, όταν οι απαιτήσεις που ορίζονται ανωτέρω δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση σοβαρών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και η ενίσχυση θα μπορούσε να επηρεάσει τις συναλλαγές κατά τρόπο που θα έθετε σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τα κριτήρια που ορίζονται στα σημεία 51 έως 59 του πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽¹⁸⁶⁾ με τις αναγκαίες προσαρμογές.

236. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι αδυναμίες της αγοράς που εντοπίζονται από τα κράτη μέλη (π.χ. όσον αφορά τη μεταφορά φορτίων μεμονωμένων φορταμαξών) θα μπορούσαν να έχουν τοπική ή περιφερειακή διάσταση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογεί προσεκτικά ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής κάθε σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δεόντως αιτιολογημένο. Συναφώς, η Επιτροπή δεν θεωρεί, καταρχήν, ότι μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καλύπτει το σύνολο της επικράτειας ή του σιδηροδρομικού δικτύου κράτους μέλους αποτελεί αναλογικό τρόπο για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης ανεπάρκειας της αγοράς, δεδομένης της δυνητικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού που μπορεί να προκύψει από την ανάθεση μιας τέτοιας σύμβασης.

5.10 Διαφάνεια

237. Για αντιστάθμιση ΥΓΟΣ που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, το εμπλεκόμενο κράτος μέλος πρέπει να δημοσιεύει τις ακόλουθες πληροφορίες είτε στο διαδίκτυο είτε με κάποιο άλλο κατάλληλο μέσο: α) τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης ή άλλα κατάλληλα μέσα που αναφέρονται στο σημείο 218· β) το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας· γ) τις επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν· και δ) το ποσό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην επιχείρηση σε ετήσια βάση.

⁽¹⁸⁶⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

5.11 Όροι και υποχρεώσεις που συνοδεύουν τις αποφάσεις της Επιτροπής

238. Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ⁽¹⁸⁷⁾, η Επιτροπή μπορεί να συνοδεύει τη θετική απόφασή της με όρους υπό τους οποίους μια ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, και μπορεί να θεσπίσει υποχρεώσεις που της επιτρέπουν να ελέγχει την τήρηση της εν λόγω απόφασης. Οι εν λόγω όροι και υποχρεώσεις ενδέχεται να είναι αναγκαίοι για να διασφαλιστεί ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται στις οικείες επιχειρήσεις δεν οδηγούν σε αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών στην εσωτερική αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, ενδέχεται να απαιτούνται περιοδικές εκθέσεις ή άλλες υποχρεώσεις με βάση την ειδική κατάσταση κάθε ΥΓΟΣ.

6. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΣΕ ΚΑΘΕΤΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

239. Η έγκριση των διαδοχικών δεσμών μέτρων για τους σιδηροδρόμους που αναφέρονται στο σημείο 2 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών οδήγησε στο σταδιακό άνοιγμα όλων των σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό. Η διαδικασία αυτή έχει θέσει τις κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε μια κατάσταση στην οποία ορισμένες από τις δραστηριότητές τους (ιδίως η διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής) ενδέχεται να εξακολουθούν να απολαύουν ορισμένων αποκλειστικών και/ή ειδικών δικαιωμάτων υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ενώ οι δραστηριότητες εμπορευματικών και επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών υπόκεινται πλέον σε ανταγωνισμό υπό τους όρους που καθορίζονται στην οδηγία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο ⁽¹⁸⁸⁾ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ⁽¹⁸⁹⁾.
240. Όπως αναφέρεται στο σημείο 3 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, είναι ζωτικής σημασίας να τηρείται και να επιβάλλεται δεόντως το νομικό πλαίσιο που διέπει τις χρηματοοικονομικές συναλλαγές δημόσιων και κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων στον σιδηροδρομικό τομέα. Η συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες δημοσιονομικής διαφάνειας: i) διασφαλίζει ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών δεν εκτρέπονται σε δραστηριότητες άλλες από εκείνες για τις οποίες εγκρίνονται και ii) μετριάζει τον κίνδυνο τα έσοδα από χρηματοπιστωτικά μέσα που βασίζονται στην αγορά (όπως ομόλογα) που χρησιμοποιούνται από κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους, των επενδύσεών τους και της συντήρησης και ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής να χρησιμοποιούνται για ενδοομιλική αναχρηματοδότηση εις βάρος των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων και, τελικά, του ανταγωνισμού.
241. Το παρόν κεφάλαιο υπενθυμίζει τις αρχές που διέπουν τις χρηματοοικονομικές συναλλαγές των δημόσιων και κάθετα ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η συμμόρφωση με τις αρχές αυτές είναι σημαντική όχι μόνο για να διασφαλιστεί ότι οι ενισχύσεις που συνιστούν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά (βλ. τμήμα 5.5). Η συμμόρφωση είναι επίσης σημαντική, γενικότερα, για τη διασφάλιση της ορθής κατανομής των δαπανών και των

⁽¹⁸⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

⁽¹⁸⁸⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁸⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 31.

εσόδων στις διάφορες δραστηριότητες δημόσιων και κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα να αποφεύγονται οι διεπιδοτήσεις.

242. Οι χρηματοοικονομικές συναλλαγές δημόσιων και κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων διέπονται από την οδηγία για τη διαφάνεια. Η εν λόγω οδηγία αφορά κάθε δημόσια επιχείρηση⁽¹⁹⁰⁾ και κάθε επιχείρηση που υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς, ιδίως κάθε επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί η παροχή δημόσιας υπηρεσίας⁽¹⁹¹⁾. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 και το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι: i) οι επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για διαφορετικές δραστηριότητες· ii) οι λογαριασμοί αυτοί προσδιορίζουν σαφώς τις δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με διαφορετικές δραστηριότητες· και iii) παρέχουν όλες τις λεπτομέρειες της μεθόδου καταλογισμού ή επιμερισμού των δαπανών και των εσόδων μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων.
243. Στον σιδηροδρομικό τομέα, η ανωτέρω υποχρέωση αποσαφηνίστηκε και αναλύθηκε περαιτέρω στην οδηγία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο⁽¹⁹²⁾, η οποία εφαρμόζεται στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και στις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
244. Σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο⁽¹⁹³⁾, ο διαχωρισμός των λογαριασμών είναι υποχρεωτικός: i) μεταξύ της παροχής υπηρεσιών μεταφορών και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής· ii) μεταξύ επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών· και iii) μεταξύ της δημόσιας υπηρεσίας και των εμπορικών δραστηριοτήτων. Επιπλέον, όσον αφορά τη χρηματοοικονομική διαφάνεια, το άρθρο 7 δ της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο⁽¹⁹⁴⁾ προβλέπει ρητώς ότι:
- α) «Δάνεια μεταξύ νομικών οντοτήτων κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης χορηγούνται, εκταμιεύονται και εξυπηρετούνται μόνο σε τιμές αγοράς και υπό όρους που αντανακλούν το ιδιαίτερο προφίλ κινδύνου της σχετικής οντότητας»⁽¹⁹⁵⁾.
- β) «[τ]α χρέη που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής είναι σαφώς διαχωρισμένα από τα χρέη που αποδίδονται σε άλλες νομικές οντότητες εντός κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων. Τα χρέη αυτά εξυπηρετούνται χωριστά [...]»⁽¹⁹⁶⁾· και

⁽¹⁹⁰⁾ Ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο β) της οδηγίας για τη διαφάνεια ως «κάθε επιχείρηση στην οποία οι αρχές μπορούν να ασκούν άμεσα ή έμμεσα αποφασιστική επιρροή λόγω κυριότητας ή χρηματοοικονομικής συμμετοχής τους σε αυτήν ή δυνάμει των κανόνων που τη διέπουν. Η άσκηση αποφασιστικής επιρροής από τις δημόσιες αρχές στην επιχείρηση τεκμαίρεται όταν, άμεσα ή έμμεσα, οι αρχές αυτές: i) κατέχουν την πλειοψηφία του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της επιχείρησης, ή ii) ελέγχουν την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου που συνδέονται με τα μερίδια που έχει εκδώσει η επιχείρηση, ή iii) μπορούν να διορίζουν περισσότερα από τα μισά μέλη του διοικητικού, διευθυντικού ή εποπτικού οργάνου της επιχείρησης.

⁽¹⁹¹⁾ Ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο δ) της οδηγίας για τη διαφάνεια ως «κάθε επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί ειδικό ή αποκλειστικό δικαίωμα από κράτος μέλος σύμφωνα με το [άρθρο 106 παράγραφος 1] της συνθήκης ή στην οποία έχει ανατεθεί η διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος σύμφωνα με το [άρθρο 106 παράγραφος 2] της συνθήκης, η οποία λαμβάνει αντιστάθμιση οιασδήποτε μορφής σε σχέση με την εν λόγω υπηρεσία, και η οποία ασκεί επίσης άλλες δραστηριότητες».

⁽¹⁹²⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁹³⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁹⁴⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁹⁵⁾ Άρθρο 7δ παράγραφος 4 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁹⁶⁾ Άρθρο 7δ παράγραφος 7 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, βλ. υποσημείωση 8.

γ) «[σ]τις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής τηρεί λεπτομερή αρχεία κάθε εμπορικής και οικονομικής σχέσης με τις υπόλοιπες νομικές οντότητες στο εσωτερικό της εν λόγω επιχείρησης»⁽¹⁹⁷⁾. Η εξουσία ελέγχου της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις αυτές ανήκει πρωτίστως στους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς⁽¹⁹⁸⁾.

245. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο⁽¹⁹⁹⁾, ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να εγκρίνει επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα περιλαμβάνει επενδύσεις και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο θα πρέπει να καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποδοτική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται χρηματοοικονομική ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων⁽²⁰⁰⁾.

7. ΣΧΕΔΙΟ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

246. Για να διασφαλιστεί περαιτέρω ο περιορισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει τα καθεστώτα που προσδιορίζονται στο σημείο 247 να υπόκεινται σε εκ των υστέρων αξιολόγηση. Στο πλαίσιο αυτό θα ελέγχονται τα εξής: α) η αποτελεσματικότητα του μέτρου ενίσχυσης βάσει των προκαθορισμένων στόχων του· β) ο αντίκτυπος του μέτρου ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές και γ) κατά πόσο δεν προκύπτουν αδικαιολόγητες στρεβλωτικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια του καθεστώτος ενισχύσεων, οι οποίες είναι αντίθετες προς τα συμφέροντα της ΕΕ.

247. Απαιτείται εκ των υστέρων αξιολόγηση για καθεστώτα στα οποία οι δυνητικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι ιδιαίτερα έντονες, δηλαδή υπάρχει κίνδυνος να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό ή στρέβλωση του ανταγωνισμού εάν η εφαρμογή δεν επανεξεταστεί σε εύθετο χρόνο. Για παράδειγμα, αυτό ισχύει για καθεστώτα ενισχύσεων με μεγάλους προϋπολογισμούς ενισχύσεων που περιλαμβάνουν νέα χαρακτηριστικά ή όταν προβλέπονται σημαντικές μεταβολές σε επίπεδο αγοράς, καθώς και τεχνολογικές ή κανονιστικές αλλαγές. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται εκ των υστέρων αξιολόγηση για κάθε καθεστώς με προϋπολογισμό κρατικής ενίσχυσης ή λογιστικές δαπάνες άνω των 150 εκατ. EUR σε ένα δεδομένο έτος ή άνω των 750 εκατ. EUR για τη συνολική διάρκειά του. Η συνολική διάρκεια του καθεστώτος περιλαμβάνει τη συνδυασμένη διάρκεια του καθεστώτος και κάθε προηγούμενου καθεστώτος που καλύπτει παρόμοιο στόχο και γεωγραφική περιοχή, αρχής γενομένης από τη δημοσίευση των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών. Λαμβανομένων υπόψη των στόχων της αξιολόγησης, και προκειμένου να μην επιβληθεί δυσανάλογη επιβάρυνση στα κράτη μέλη, εκ των υστέρων αξιολογήσεις απαιτούνται μόνο για καθεστώτα ενισχύσεων με συνολική διάρκεια που υπερβαίνει τα 3 έτη, αρχής γενομένης από τη δημοσίευση των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.

⁽¹⁹⁷⁾ Άρθρο 7δ παράγραφος 9 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, βλ. υποσημείωση 8.

⁽¹⁹⁸⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφος 12 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικούς ελέγχους επί διαχειριστών υποδομής, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις περί λογιστικού διαχωρισμού που προβλέπονται στο άρθρο 6 της οδηγίας και με τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που ορίζονται στο άρθρο 7δ της οδηγίας. Στην περίπτωση κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, οι εν λόγω εξουσίες εκτείνονται σε όλες τις νομικές οντότητες.

⁽¹⁹⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 8.

⁽²⁰⁰⁾ Άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, βλ. υποσημείωση 8.

248. Υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής από την απαίτηση της εκ των υστέρων αξιολόγησης για καθεστώτα ενισχύσεων που αποτελούν άμεσο διάδοχο καθεστώτων που καλύπτουν παρόμοιο στόχο και γεωγραφική περιοχή, που έχουν υποβληθεί σε αξιολόγηση και επί των οποίων έχει εκδοθεί τελική έκθεση αξιολόγησης σύμφωνα με το σχέδιο αξιολόγησης που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή και για τα οποία δεν έχουν προκύψει αρνητικά ευρήματα. Κάθε καθεστώς του οποίου η τελική έκθεση αξιολόγησης δεν συμμορφώνεται με το εγκεκριμένο σχέδιο αξιολόγησης πρέπει να αναστέλλεται με άμεση ισχύ.
249. Όσον αφορά τα καθεστώτα ενισχύσεων που υπόκεινται στην απαίτηση αξιολόγησης που αναφέρεται στο σημείο 247, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν προσχέδιο αξιολόγησης, το οποίο θα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της αξιολόγησης του καθεστώτος από την Επιτροπή. Το σχέδιο πρέπει να κοινοποιείται:
- α) μαζί με το καθεστώς ενισχύσεων, εάν ο σχετικός προϋπολογισμός κρατικών ενισχύσεων του καθεστώτος υπερβαίνει τα 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή τα 750 εκατ. EUR για τη συνολική του διάρκεια·
 - β) εντός 30 εργάσιμων ημερών από οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή που οδηγεί σε αύξηση του προϋπολογισμού του καθεστώτος σε περισσότερα από 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή 750 εκατ. EUR για τη συνολική διάρκεια του καθεστώτος·
 - γ) στην περίπτωση καθεστώτων που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β), εντός 30 εργάσιμων ημερών μετά την εγγραφή σε επίσημους λογαριασμούς δαπανών του καθεστώτος που υπερβαίνουν τα 150 εκατ. EUR σε οποιοδήποτε έτος.
250. Το προσχέδιο αξιολόγησης πρέπει να είναι σύμφωνο με τις κοινές μεθοδολογικές αρχές που παρέχονται από την Επιτροπή ⁽²⁰¹⁾. Τα κράτη μέλη πρέπει να δημοσιεύουν το σχέδιο αξιολόγησης που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή.
251. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση πρέπει να διενεργείται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα από την αρχή χορήγησης της ενίσχυσης βάσει του σχεδίου αξιολόγησης. Κάθε αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ενδιάμεση και μία τελική έκθεση αξιολόγησης. Τα κράτη μέλη πρέπει να δημοσιεύουν και τις δύο εκθέσεις.
252. Η τελική έκθεση αξιολόγησης πρέπει να υποβάλλεται εγκαίρως στην Επιτροπή για την αξιολόγηση τυχόν παράτασης του καθεστώτος ενίσχυσης και το αργότερο 9 μήνες πριν από τη λήξη του. Η περίοδος αυτή μπορεί να μειώνεται για καθεστώτα στα οποία η απαίτηση αξιολόγησης ενεργοποιείται κατά τα τελευταία 2 έτη εφαρμογής τους. Το ακριβές πεδίο και οι ρυθμίσεις για κάθε αξιολόγηση θα καθορίζονται στην απόφαση έγκρισης του καθεστώτος ενίσχυσης. Στην κοινοποίηση κάθε επακόλουθου μέτρου ενίσχυσης με παρόμοιο στόχο πρέπει να περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο έχουν ληφθεί υπόψη τα αποτελέσματα της αξιολόγησης.

⁽²⁰¹⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Κοινή μεθοδολογία για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων, 28 Μαΐου 2014 [SWD(2014) 179 final], ή οποιοδήποτε διάδοχο έγγραφο.

8. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

253. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ⁽²⁰²⁾ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽²⁰³⁾, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις στην Επιτροπή για κάθε μέτρο ενίσχυσης που εγκρίνεται βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.
254. Τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν λεπτομερή αρχεία σχετικά με όλα τα μέτρα ενισχύσεων. Τα εν λόγω αρχεία πρέπει να περιέχουν όλες τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να διαπιστωθεί ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν τα αρχεία αυτά επί 10 έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης και να τα παρέχουν στην Επιτροπή κατόπιν σχετικού αιτήματος.
255. Επιπλέον, όσον αφορά τις ενισχύσεις που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 5, η Επιτροπή θα εφαρμόζει επίσης το κεφάλαιο 3 του πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽²⁰⁴⁾ με τις αναγκαίες προσαρμογές (εκτός από το σημείο 62 τελευταία περίπτωση και το σημείο 65).

9. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

256. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αντικαθιστούν τις κατευθυντήριες γραμμές του 2008 για τους σιδηροδρόμους ⁽²⁰⁵⁾.
257. Η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές στις κοινοποιηθείσες ενισχύσεις για τις οποίες καλείται να λάβει απόφαση μετά την ημερομηνία δημοσίευσης των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ακόμα και αν η ενίσχυση κοινοποιήθηκε πριν από την εν λόγω ημερομηνία.
258. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων ⁽²⁰⁶⁾, σε περίπτωση παράνομων ενισχύσεων η Επιτροπή θα εφαρμόζει στις παράνομες ενισχύσεις τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης. Η Επιτροπή θα εφαρμόζει αναλόγως τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε περίπτωση χορήγησης παράνομης ενίσχυσης μετά την ημερομηνία δημοσίευσής τους.
259. Η Επιτροπή προτείνει τα ακόλουθα κατάλληλα μέτρα στα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 1 της Συνθήκης:
- α) Τα κράτη μέλη τροποποιούν, όπου απαιτείται, τα υφιστάμενα καθεστώτα ενισχύσεων που έχουν εγκριθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 για τους σιδηροδρόμους ή απευθείας βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης, προκειμένου

⁽²⁰²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

⁽²⁰³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Βλ. υποσημείωση 70.

⁽²⁰⁵⁾ Βλ. υποσημείωση 38.

⁽²⁰⁶⁾ ΕΕ C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

να τα ευθυγραμμίσουν με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές το αργότερο έως τις [31 Δεκεμβρίου 2026].

- β) Τα κράτη μέλη διατυπώνουν τη ρητή και άνευ όρων συγκατάθεσή τους όσον αφορά τα προτεινόμενα στο σημείο 259 στοιχείο α) κατάλληλα μέτρα εντός 2 μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Εάν η Επιτροπή δεν λάβει απάντηση, θα θεωρήσει ότι το εν λόγω κράτος μέλος δεν συμφωνεί με τα προταθέντα μέτρα.

10. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ

260. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να επανεξετάσει ή να τροποποιήσει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ανά πάσα στιγμή, εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο για λόγους πολιτικής ανταγωνισμού, για να ληφθούν υπόψη άλλες ενωσιακές πολιτικές ή διεθνείς δεσμεύσεις, ή για οποιονδήποτε άλλο βάσιμο λόγο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών — μέτρα που καλύπτονται από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία και μέτρα που πρέπει να κοινοποιούνται βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών

Πρωταρχικός στόχος	Κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία		Κατευθυντήριες γραμμές ΧΠΜ	
	Μέτρο	Επιτρεπόμενη ένταση	Μέτρο	Επιτρεπόμενη ένταση
Ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών	Καθεστώτα ενισχύσεων	50 % των επιλέξιμων δαπανών [60] % των επιλέξιμων δαπανών για ενισχύσεις που χορηγούνται σε συνδυασμένες μεταφορές	Ενίσχυση ad hoc Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία Καθεστώτα ενισχύσεων που δεν χρησιμοποιούν το εγχειρίδιο της Επιτροπής	75 % των επιλέξιμων δαπανών
Ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων	Καθεστώτα ενισχύσεων Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο < 15 εκατ. EUR	80 % των επιλέξιμων δαπανών για το πρώτο έτος λειτουργίας, 70 % για το δεύτερο έτος, 60 % για το τρίτο έτος, 50 % για το τέταρτο έτος και 40 % για το πέμπτο έτος	Ενίσχυση ad hoc Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο ≥ 15 εκατ. EUR	80 % των επιλέξιμων δαπανών για το πρώτο έτος λειτουργίας, 70 % για το δεύτερο έτος, 60 % για το τρίτο έτος, 50 % για το τέταρτο έτος και 40 % για το πέμπτο έτος
Επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών	Καθεστώτα ενισχύσεων Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο < 20 εκατ. EUR Ενισχύσεις ad hoc για βιώσιμους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς ύψους < 10 εκατ. EUR	50 % των επιλέξιμων δαπανών εάν η ενίσχυση είναι < 3 εκατ. EUR ανά έργο 50 % των επιλέξιμων δαπανών, αλλά εντός του ορίου της διαφοράς μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών και του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της και της	Ενίσχυση ad hoc Ενισχύσεις ad hoc για βιώσιμους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς ύψους ≥ 10 εκατ. EUR Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο ≥ 20 εκατ. EUR Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού	Το κενό χρηματοδότησης περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών Δεν υπάρχει όριο εάν οι ενισχύσεις ad hoc χορηγούνται μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών

		τελικής αξίας της, εάν η ενίσχυση είναι ≥ 3 εκατ. EUR ανά έργο	απαλλαγής κατά κατηγορία	
Επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών	Καθεστώτα ενισχύσεων Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο < 2 εκατ. EUR	50 % των επιλέξιμων δαπανών εάν η ενίσχυση είναι < 500 000 EUR ανά έργο 50 % των επιλέξιμων δαπανών, αλλά εντός του ορίου της διαφοράς μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών και του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της και της τελικής αξίας της, εάν η ενίσχυση είναι $\geq 500\,000$ EUR ανά έργο	Ενίσχυση ad hoc Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο ≥ 2 εκατ. EUR Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία	Το κενό χρηματοδότησης περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών
Επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές	Καθεστώτα ενισχύσεων	Ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου \leq επιλέξιμες δαπάνες Κάλυψη εγγύησης ≤ 80 % του υποκείμενου δανείου	Ενίσχυση ad hoc Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία	Ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου \leq επιλέξιμες δαπάνες Κάλυψη εγγύησης ≤ 90 % του υποκείμενου δανείου
Επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά διατροφικών μονάδων φόρτωσης (ILU) και γερανών επί σκαφών	Καθεστώτα ενισχύσεων	30 % των επιλέξιμων δαπανών (για ILU) 20 % των επιλέξιμων δαπανών (για γερανούς επί σκαφών)	ά.α.	
Επενδυτικές ενισχύσεις για διαλειτουργικότητα	Καθεστώτα ενισχύσεων	50 % των επιλέξιμων δαπανών 80 % των επιλέξιμων	Ενίσχυση ad hoc Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού	50 % των επιλέξιμων δαπανών 80 % των επιλέξιμων

		<i>δαπανών (για ERTMS και DAC)</i>	απαλλαγής κατά κατηγορία ή για επενδύσεις που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο που καλύπτεται από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία	<i>δαπανών (για ERTMS και DAC)</i> <i>Το κενό χρηματοδότησης περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών</i>
Επενδυτικές ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό οχημάτων και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές	Καθεστώτα ενισχύσεων	<i>20 % των επιλέξιμων δαπανών</i>	Ενίσχυση ad hoc Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία ή για επενδύσεις που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο που καλύπτεται από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία	<i>20 % των επιλέξιμων δαπανών</i> <i>Το κενό χρηματοδότησης περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών</i>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 82 στοιχείο β)

Στις πληροφορίες σχετικά με τις μεμονωμένες ενισχύσεις που αναφέρονται στο σημείο 82 στοιχείο β) των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες:

- α) Ταυτότητα του δικαιούχου μεμονωμένης ενίσχυσης ⁽²⁰⁷⁾:
 - επωνυμία
 - αναγνωριστικό ταυτότητας δικαιούχου ενίσχυσης
- β) Είδος δικαιούχου ενίσχυσης τη στιγμή της αίτησης:
 - ΜΜΕ
 - μεγάλη εταιρεία
- γ) Περιφέρεια στην οποία βρίσκεται ο δικαιούχος της ενίσχυσης (σε επίπεδο NUTS II ή χαμηλότερο)
- δ) Ο κύριος τομέας ή δραστηριότητα του δικαιούχου της ενίσχυσης για τη συγκεκριμένη ενίσχυση, που προσδιορίζεται από την ομάδα NACE (τριψήφιος αριθμητικός κωδικός) ⁽²⁰⁸⁾
- ε) Στοιχείο ενίσχυσης, εκφρασμένο σε ακέραιο ποσό στο εθνικό νόμισμα
- στ) Εάν διαφέρει από το στοιχείο ενίσχυσης, το ονομαστικό ποσό της ενίσχυσης, εκφρασμένο στο ακέραιο στο εθνικό νόμισμα ⁽²⁰⁹⁾
- ζ) Μέσο ενίσχυσης ⁽²¹⁰⁾:
 - επιχορήγηση, επιδότηση επιτοκίου, διαγραφή χρέους
 - δάνειο, επιστρεπτές προκαταβολές, επιστρεπτέα επιχορήγηση

⁽²⁰⁷⁾ Εξαιρουμένων των επαγγελματικών απορρήτων και λοιπών εμπιστευτικών πληροφοριών σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις και υπό την προϋπόθεση της συμφωνίας της Επιτροπής [Ανακοίνωση της Επιτροπής της 1.12.2003 σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο στις αποφάσεις για τις κρατικές ενισχύσεις C(2003) 4582 (EE C 297 της 9.12.2003, σ. 6)].

⁽²⁰⁸⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1893/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για τη θέσπιση της στατιστικής ταξινόμησης των οικονομικών δραστηριοτήτων NACE—αναθεώρηση 2 και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3037/90 του Συμβουλίου και ορισμένων κανονισμών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικών με ειδικούς στατιστικούς τομείς (EE L 393 της 30.12.2006, σ. 1).

⁽²⁰⁹⁾ Ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης ή, κατά περίπτωση, το ποσό της επένδυσης. Για ενισχύσεις λειτουργίας, μπορεί να παρέχεται το ετήσιο ποσό ενίσχυσης ανά δικαιούχο ενίσχυσης. Για τα φορολογικά καθεστώτα, το ποσό αυτό μπορεί να δηλωθεί βάσει της κλίμακας που προβλέπεται στο σημείο 84. Το ποσό που πρέπει να δημοσιεύεται είναι το μέγιστο επιτρεπόμενο φορολογικό πλεονέκτημα και όχι το ποσό που αφαιρείται κατ' έτος (π.χ. στο πλαίσιο πίστωσης φόρου πρέπει να δημοσιεύεται η μέγιστη επιτρεπόμενη πίστωση φόρου και όχι το πραγματικό ποσό, το οποίο θα μπορούσε να εξαρτάται από τα φορολογητέα έσοδα και να ποικίλλει κάθε έτος).

⁽²¹⁰⁾ Εάν η ενίσχυση χορηγείται μέσω πολλαπλών μέσων ενίσχυσης, το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να διευκρινίζεται ανά μέσο.

- εγγύηση
 - φορολογικό πλεονέκτημα ή φοροαπαλλαγή
 - χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου
 - άλλο (προσδιορίστε)
- η) Ημερομηνία χορήγησης και ημερομηνία δημοσίευσης
- θ) Στόχος της ενίσχυσης
- ι) Ταυτότητα της χορηγούσας αρχής ή των χορηγουσών αρχών
- ια) Κατά περίπτωση, ονομασία της εντεταλμένης οντότητας και ονομασίες των επιλεγμένων ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών
- ιβ) Αριθμός αναφοράς του μέτρου ενίσχυσης ⁽²¹¹⁾

⁽²¹¹⁾ Όπως παρέχεται από την Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας κοινοποίησης που αναφέρεται στο κεφάλαιο 3.