



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.6.2024.
C(2024) 3948 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

par

KOMISIJAS PAZIŅOJUMA

**“Vadlīnijas valsts atbalstam sauszemes un multimodālajiem pārvadājumiem” projekta
satura apstiprināšanu**

PIELIKUMS

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Vadlīnijas valsts atbalstam sauszemes un multimodālajiem pārvadājumiem

PROJEKTS

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	Ievads	3
1.1	Vispārīgais konteksts.....	3
1.2	Šo vadlīniju mērķis.....	6
1.2.1	Dzelzceļa nozare.....	8
1.2.2	Iekšzemes ūdensceļu transporta nozare.....	11
1.2.3	Multimodālā transporta nozare.....	12
2.	Darbības joma un definīcijas.....	14
2.1	Darbības joma.....	14
2.2	Definīcijas	17
2.3	Vadlīniju struktūra.....	21
3.	Pasākumi, uz kuriem neattiecas paziņošana.....	22
4.	Atbalsts, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām.....	23
4.1	Vispārīgie saderības nosacījumi	23
4.1.1	Būtiskie saderības nosacījumi	23
4.1.2	Atbilstība citiem ES tiesību aktu noteikumiem.....	26
4.1.3	Kumulēšana	26
4.1.4	Pārredzamība	26
4.2	Saderības nosacījumi īpašām atbalsta kategorijām transporta koordinācijai ..	28
4.2.1	Darbības atbalsts.....	28
4.2.2	Investīciju atbalsts	34
5.	Atbalsts, kas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē	52
5.1	Vispārīgie noteikumi	52
5.2	Reāls pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.....	53
5.3	Nepieciešamība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un kompensācijas aprēķināšanas metodes	55
5.4	Pilnvarojuma termiņš	55
5.5	Atbilstība Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvai un Pārredzamības direktīvai.....	55

5.6	Atbilstība ES publiskā iepirkuma noteikumiem.....	55
5.7	Nediskriminācija	56
5.8	Kompensācijas summa	56
5.9	Papildu prasības, kas var būt nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud ES vispārējās intereses.....	57
5.10	Pārredzamība	57
5.11	Komisijas lēmumiem pievienotie nosacījumi un pienākumi	57
6.	Finanšu plūsmas vertikāli integrētos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos	57
7.	<i>Ex post</i> izvērtēšanas plāns	59
8.	Ziņošana un uzraudzība.....	60
9.	Piemērojamība.....	61
10.	Pārskatīšana	61
	I pielikums	62
	II pielikums	65

1. IEVADS

1.1 Vispārīgais konteksts

1. Kopēja pārvadājumu tirgus izveide ir Eiropas Savienības (ES) ilgtermiņa mērķis, ko veicina liberalizācija. Proti, Eiropas Savienībā kopš deviņdesmitajiem gadiem ir pilnībā liberalizēti iekšzemes ūdensceļu transporta pakalpojumi ⁽¹⁾, un pēdējo desmitgažu laikā arī sliežu ceļu transporta pakalpojumi ir pakāpeniski liberalizēti ⁽²⁾.
2. Laikposmā no 2001. līdz 2016. gadam Savienības likumdevēji pieņēma četras tiesību aktu paketes par sliežu ceļu transporta pakalpojumiem, kuru mērķis ir pakāpeniski atvērt konkurencei sliežu ceļu transporta pakalpojumu tirgus gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu jomā. Sliežu ceļu kravu pārvadājumu tirgus tika atvērts konkurencei 2003. gada 15. martā Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā ⁽³⁾, 2006. gada 1. janvārī tika atvērts starptautisko kravu pārvadājumu tirgus visā Eiropas līmeņa tīklā ⁽⁴⁾, bet 2007. gada 1. janvārī tika atvērts sliežu ceļu kravu kabotāžas tirgus ⁽⁵⁾. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus tika atvērts konkurencei 2010. gadā tikai starptautiskiem pārvadājumiem ⁽⁶⁾ un pēc tam pilnībā 2019. gadā pēc tam, kad tika pieņemts “ceturtā dzelzceļa tiesību aktu pakete” ⁽⁷⁾, kas bija paredzēta, lai pabeigtu ar Direktīvu 2012/34/ES izveidotās vienotās Eiropas dzelzceļa telpas izveidi (“Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīva”) ⁽⁸⁾. Ceturtā dzelzceļa tiesību aktu pakete ietvēra vairākus pasākumus, tostarp paredzēja vienā dalībvalstī reģistrētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ⁽⁹⁾ vispārējās tiesības nodrošināt visu veidu pasažieru pārvadājumus Eiropas Savienībā (ar dažiem

⁽¹⁾ Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3921/91, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji drīkst pārvadāt kravas vai pasažierus pa dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem (OV L 373, 31.12.1991., 1. lpp.), kuru piemēro no 1992. gada 5. janvāra, pamatojas uz vienlīdzīgas attieksmes un pakalpojumu sniegšanas brīvības vispārīgiem principiem, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātājiem būtu jāatļauj sniegt iekšzemes pārvadājumu pakalpojumus (“kabotāžu”) pa Eiropas Savienības iekšzemes ūdensceļiem. Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3921/91, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji drīkst pārvadāt kravas vai pasažierus pa dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem (OV L 373, 31.12.1991., 1. lpp.), ko piemēro kopš 1996. gada 2. augusta, ievieša kopīgus noteikumus, kas reglamentē pakalpojumu sniegšanas brīvību starptautiskos iekšzemes ūdensceļos.

⁽²⁾ Kā pirmā likumdošanas iniciatīva deviņdesmito gadu sākumā tika pieņemta Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.), kas dalībvalstīm bija jātransponē līdz 1993. gada 1. janvārim.

⁽³⁾ 10. panta 3. punkts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/12/EK (2001. gada 23. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ 1. panta 2. punkta a) apakšpunkts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/51/EK (2004. gada 29. aprīlī), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.).

⁽⁵⁾ Sk. (4.) zemsvītras piezīmi.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīva 2007/58/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.), no 2010. gada 1. janvāra atvēra konkurencei starptautiskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu.

⁽⁷⁾ Ceturto dzelzceļa nozares tiesību aktu paketi veido sešu tiesību aktu kopums, kas izstrādāts, lai pabeigtu sliežu ceļu transporta pakalpojumu vienotā tirgus izveidi. Sk. https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.), ar kuru no 2015. gada 17. jūnija konsolidē un atceļ Direktīvu 91/440/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2001/12/EK, Direktīvu 2004/51/EK un Direktīvu 2007/58/EK.

⁽⁹⁾ Kā noteikts Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 3. panta 1. punkta 1. apakšpunktā, sk.(8). zemsvītras piezīmi.

ierobežojumiem)⁽¹⁰⁾ un ieviesa obligātas konkursa procedūras principu attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem sliežu ceļu transporta nozarē⁽¹¹⁾.

3. Sliežu ceļu pakalpojumu tirgus atvēršanai ir vajadzīgi vienlīdzīgi konkurences apstākļi, jo īpaši starp privātiem un publiskiem uzņēmumiem, lai radītu efektīvu konkurenci. Ja vēsturiskie dzelzceļa uzņēmumi ir vertikāli integrēti un pieder publiskajam sektoram, grupas iekšējā refinansēšana ar tirgum neatbilstīgiem nosacījumiem var izkropļot konkurenci arī tāpēc, ka tas kavē ienākšanu tirgū. Tāpēc ir pienācīgi jāievēro un jāpiemēro tiesiskais regulējums, kas reglamentē finanšu darījumus publiskos un vertikāli integrētos sliežu ceļu transporta nozares uzņēmumos.
4. Ir arī jānodrošina taisnīgi konkurences apstākļi, lai veicinātu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem, ņemot vērā dažādu transporta veidu atšķirīgo (pozitīvo un negatīvo) ārējo ietekmi⁽¹²⁾. Ilgtspējīga transporta nozare ir būtiska, lai nodrošinātu savienojamību visā Eiropā, veicinātu ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("Līgums") 170. un 174. pantu un sasniegtu ES mērķus klimata jomā.
5. Komisija 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu⁽¹³⁾ noteica mērķi laikposmā no 2008. līdz 2030. gadam samazināt transporta emisijas par 20 %⁽¹⁴⁾, bet laikposmā no 1990. līdz 2050. gadam — samazināt tās vismaz par 60 %. Komisija 2016. gada paziņojumā "Eiropas mazemisiu mobilitātes stratēģija"⁽¹⁵⁾ ierosināja pasākumus Eiropas transporta dekarbonizācijas paātrināšanai. Komisija 2019. gadā iepazīstināja ar Eiropas zaļo kursu⁽¹⁶⁾, kura mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārtikušu sabiedrību ar modernu, resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas līdz 2050. gadam samazinātos līdz nullei⁽¹⁷⁾. Šajā nolūkā Komisija noteica mērķrādītāju līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni⁽¹⁸⁾.
6. Pēc Baltās grāmatas "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"⁽¹⁹⁾ novērtējuma publicēšanas Komisija 2020. gada decembrī nāca klajā ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju

⁽¹⁰⁾ Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Direktīvu (ES) 2016/2370, ar ko Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV L 352, 23.12.2016., 1. lpp.), dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tika piešķirta piekļuve valsts sliežu ceļu tīkliem kopš 2019. gada 1. janvāra, ievērojot kustības grafiku, ko sāka izmantot no 2020. gada 14. decembra.

⁽¹¹⁾ Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Regulu (ES) 2016/2338, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu (OV L 354, 23.12.2016., 22. lpp.), tika ieviests pienākums piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus konkursa kārtībā no 2019. gada 3. decembra ar pārejas periodu, kas beidzās 2023. gada 24. decembrī.

⁽¹²⁾ Kopējai transporta politikai ir jāatbilst arī Līgumā par Eiropas Savienības darbību ("Līgums") noteiktajiem vides mērķiem. Līguma 11. pantā noteikts, ka "nosakot un īstenojot Savienības politiku un darbības, tajās jāparedz vides aizsardzības prasības, lai veicinātu noturīgu attīstību".

⁽¹³⁾ "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM(2011) 144; 28.3.2011., 6. punkts.

⁽¹⁴⁾ Izņemot starptautisko jūras transportu, attiecībā uz kuru laikposmā no 2005. līdz 2050. gadam tika mērķināts samazināt emisijas par 40 %.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

⁽¹⁶⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas Zaļais kurss", COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

⁽¹⁷⁾ Sk. 16. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁸⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vērēna kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā", COM(2020) 562 final, 17.9.2020.

⁽¹⁹⁾ SWD (2020) 0410 final, 10.12.2020.

(IVMS) ⁽²⁰⁾. Šajā stratēģijā ir izklāstīts ceļvedis Eiropas transporta virzībai uz ilgtspējīgu un viedu nākotni, pamatojoties uz konstatējumiem 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu. Stratēģijas pamatā esošie scenāriji, kas atspoguļo tos, uz kuriem balstīts 2030. gada klimata mērķrādītāju plāns, rāda, ka ierosināto politikas pasākumu apvienošana var nodrošināt transporta nozares emisiju samazinājumu par 90 % līdz 2050. gadam. Tiesību aktu priekšlikumu paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ⁽²¹⁾ mērķis ir veicināt minēto mērķrādītāju sasniegšanu, cita starpā atbalstot tīrākus pārvadājumu un transportlīdzekļu degvielas veidus, lai līdz 2050. gadam ES pārkārtotos ceļā uz klimatneitralitāti ⁽²²⁾.

7. ES mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti nevar sasniegt bez visu Eiropas transporta nozares veidu fundamentālas zaļās un digitālās pārkārtošanās.
8. Transporta nozare rada aptuveni ceturto daļu no visām siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko rada cilvēku darbība ES, un tā ir viens no galvenajiem gaisa piesārņojuma cēloņiem. Transports rada arī citu negatīvu ietekmi (piemēram, trokšņa piesārņojumu, negadījumus un sastrēgumus), kas nav pietiekami ņemta vērā transporta lietotāju izmaksās, īpaši saistībā ar autotransportu un gaisa transportu. Tāpēc ir vajadzīga izlēmīga rīcība, lai vairāk pārvadājumu tiktu veikti, izmantojot ilgtspējīgākus transporta veidus, un lai optimizētu multimodālo loģistikas ķēžu darbību ⁽²³⁾. Transporta nozares zaļināšanu atbalsta vairākas likumdošanas iniciatīvas, jo īpaši iniciatīvas, kuru mērķis ir izveidot visaptverošu Eiropas transporta tīklu ⁽²⁴⁾, atvieglot pārvadājumus pa iekšzemes ūdensceļiem ⁽²⁵⁾ un pārskatīt Kombinēto pārvadājumu direktīvu ⁽²⁶⁾. Lai sasniegtu šos zaļināšanas mērķrādītājus, ir vajadzīgas lielas investīcijas. Konkurences politikai, jo īpaši valsts atbalsta noteikumiem, ir svarīga nozīme, lai ES varētu sasniegt savus zaļā kursa politikas mērķus, ja tirgum vienam pašam nav pietiekamu līdzekļu vai stimulu šo mērķu sasniegšanai (sk. 13. punktu), jo tie virza dalībvalstu rīcību attiecīgo tirgus nepilnību novēršanai, vienlaikus nodrošinot, ka finansiālais atbalsts no valsts sektora līdzekļiem nepamatoti neietekmē iekšējā tirgus darbību.
9. Nodrošināt nepārtrauktu kravu un pasažieru pārvadājumu plūsmu starp valstu tīkliem un transporta veidiem (“savstarpēja izmantojamība”) ir ES transporta politikas visaptverošais mērķis, kas palīdz sasniegt galvenos ES mērķus ⁽²⁷⁾. Pārvadājumu mērogs ir kļuvis globāls gan pasažieru un preču pārvadāšanai izmantoto tīklu ziņā, pieaugot pārrobežu pārvadājumu skaitam, gan iesaistīto transporta veidu ziņā, jo braucieni arvien vairāk apvieno dažādus pārvadājumu risinājumus. Tomēr transporta tīklu un transporta

⁽²⁰⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni”, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

⁽²¹⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ““Gatavi mērķrādītājam 55 %”: ES 2030. gadam nospraustā klimata mērķrādītāja sasniegšana ceļā uz klimatneitralitāti”, COM(2021) 550 final.

⁽²²⁾ Sk. (21). zemsvērtas piezīmē minētā paziņojuma 2.2.2. iedaļu.

⁽²³⁾ Sk. (20.) zemsvērtas piezīmi.

⁽²⁴⁾ Eiropas transporta tīkla politika (“TEN-T politika”) ir balstīta uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.). Šī regula pašlaik tiek pārskatīta, lai padarītu tīklu drošāku, ilgtspējīgāku, ātrāku un ērtāku tā lietotājiem.

⁽²⁵⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, “NAIADES III: Nākotnes vajadzībām atbilstoša Eiropas iekšzemes ūdensceļu transporta veicināšana” (COM/2021/324 final, 24.6.2021).

⁽²⁶⁾ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm, (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp).

⁽²⁷⁾ Tie ietver iekšējā tirgus pienācīgu darbību, ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas stiprināšanu, kā arī Eiropas transporta tīklu konkurētspēju un drošumu.

veidu sasaisti visā Eiropas Savienībā joprojām kavē regulatīvie un tehniskie šķēršļi. Lai pabeigtu Eiropas vienotās transporta telpas izveidi un ļautu ES iedzīvotājiem un uzņēmumiem pilnībā izmantot savstarpēji saistītas transporta telpas sniegtās priekšrocības, ir vajadzīgas lielas investīcijas savstarpējās izmantojamības jomā. Būtiskas investīcijas ir vajadzīgas arī digitālās infrastruktūras izvēšanai, jo īpaši nepārtrauktam 5G savienojamības infrastruktūras pārklājumam galvenajos transporta koridoros Eiropā, atbalstot plašu pakalpojumu klāstu un augstāku automatizācijas līmeni dažādās mobilitātes lietojumprogrammās⁽²⁸⁾. Tas ir svarīgs IVMS mērķis, lai Eiropas Savienības digitālā pārkārtošanās līdz 2030. gadam būtu sekmīga.

1.2 Šo vadlīniju mērķis

10. Lai nepieļautu, ka valsts atbalsts izkropļo vai draud izkropļot konkurenci iekšējā tirgū un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm, Līguma 107. panta 1. punktā ir noteikts princips, ka valsts atbalsts ir aizliegts. Izņēmuma kārtā attiecībā uz sauszemes transporta nozari ⁽²⁹⁾ Līguma 93. pantā ir paredzēts, ka atbalsts sauszemes transporta koordinācijai un dažu tādu saistību izpildei, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir saderīgs ar Līgumiem.
11. Eiropas Savienības Tiesa ir spriedusi, ka Līguma 93. pants atzīst, ka atbalsts pārvadājumiem ir saderīgs ar Līgumu tikai stingri noteiktos gadījumos, kas nav pretrunā ar Savienības vispārējām interesēm ⁽³⁰⁾.
12. Attiecībā uz atbalstu sauszemes pārvadājumu koordinācijai Komisija uzskata, ka Līguma 93. pantā izmantotajam jēdzienam “transporta koordinācija” ir nozīme, kas pārsniedz vienkāršu saimnieciskās darbības attīstības veicināšanu. Šī nozīme paredz tādu publisku iestāžu iejaukšanos, kuras nolūks ir orientēt transporta nozares attīstību virzienā, kas atbilst kopējām interesēm.
13. Dažādas tirgus nepilnības var attaisnot valsts iestāžu iejaukšanos sauszemes transporta nozarē. Pirmkārt, transporta nozare ir saistīta ar ievērojamām negatīvām ārējām sekām, piemēram, sastrēgumiem vai piesārņojumu. Šos ārējos faktorus ir grūti ņemt vērā cenu noteikšanas sistēmās attiecībā uz piekļuvi transporta infrastruktūrai. No tā izriet iespējamās cenu atšķirības starp dažādiem transporta veidiem, kuras varētu novērst, izmantojot publiskā sektora atbalstu tiem transporta veidiem, kas rada vismazākās ārējās izmaksas. Otrkārt, transporta nozarē var rasties grūtības, kas saistītas ar koordināciju šā termina ekonomiskajā nozīmē, piemēram, pieņemot sliežu ceļu transporta nozarē kopīgu savstarpējās izmantojamības standartu, vai dažādu transporta tīklu savienojumos. Treškārt, transporta nozares attīstībai kaitē iniciatora neizdevīgais stāvoklis, un tas kavē tādu transporta veidu attīstību, kuriem ir viszemākās ārējās izmaksas, bet kuri nepiesaista pietiekamas investīcijas, jo investīcijas šajos transporta veidos nav pietiekami rentablas.

⁽²⁸⁾ Kā norādīts 2016. gada 5G rīcības plānā (COM(2021)118) un Digitālās desmitgades politikas programmā 2030. gadam, kas veido pamatu daudzvalstu projekta izveidei 5G koridoru ierīkošanai visā Eiropā (Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 14. decembra Lēmums (ES) 2022/2481, ar ko izveido politikas programmu “Digitālās desmitgades ceļš” 2030. gadam). Gigabitiskās infrastruktūras akts (Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2024/1309 par gigabitisku elektronisko sakaru tīklu ierīkošanas izmaksu samazināšanas pasākumiem, ar ko groza Regulu (ES) 2015/2120 un atceļ Direktīvu 2014/61/ES (OV L, 2024/1309, 8.5.2024.)), attiecas uz pamatotiem pieprasījumiem par piekļuvi fiziskajai infrastruktūrai, kas iesniegti, lai izvērstu ļoti augstas veiktspējas tīklu elementus.

⁽²⁹⁾ Saskaņā ar Līguma 100. pantu Līguma VI sadaļu “Transports” principā piemēro tikai pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšzemes ūdensceļiem. Šos trīs pārvadājumu veidus parasti dēvē par “sauszemes pārvadājumiem” pretēji jūras un gaisa pārvadājumiem.

⁽³⁰⁾ Tiesas spriedums, 1978. gada 12. oktobris, Komisija/Belģija, 156/77, EU:C:1978:180, 10. punkts.

Visbeidzot, dažiem pārvadātājiem transporta nozarē varētu būt grūtības piekļūt finansējumam, ņemot vērā to stāvokli tirgū, kas tiem liedz pietiekamu informāciju.

14. Attiecībā uz atbalstu dažu tādu saistību izpildei, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, Regulā (EK) Nr. 1370/2007⁽³¹⁾ ir paredzēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, izmantojot dzelzceļu un citus sliežu transporta veidus (tramvajs, metro) un autoceļus (autobuss) (un iekšzemes ūdensceļus, ja dalībvalstis nolemj šiem pakalpojumiem piemērot Regulu (EK) Nr. 1370/2007)⁽³²⁾, var organizēt un finansēt no 2009. gada 2. decembra⁽³³⁾. Attiecībā uz kravu pārvadājumiem Regulā (EK) Nr. 1370/2007 bija paredzēts trīs gadu pārejas periods no 2009. gada 3. decembra, saskaņā ar kuru kravu pārvadājumiem turpināja piemērot Regulu (EEK) Nr. 1191/69⁽³⁴⁾. Tāpēc tāda atbalsta saderību, kurš kopš 2012. gada 3. decembra izmaksāts par kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšzemes ūdensceļiem, Komisija līdz šim novērtēja tieši saskaņā ar Līguma 93. pantu⁽³⁵⁾.
15. Saskaņā ar Līguma 93. pantu dalībvalstis noteiktos gadījumos var uzlikt īpašus pienākumus, lai nodrošinātu atbilstīgu transporta pakalpojumu sniegšanu. Komisijas politikā, kas minēta 5. punktā, ir uzsvērtā nepieciešamība nodrošināt pienācīgus dekarbonizēta transporta pakalpojumus. Tā kā piedāvājums transporta nozarē un Savienības vajadzības liecina, ka sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē var trūkt komerciāli dzīvotspējīgu pakalpojumu, Komisija atzīst, ka sliežu ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumi var būt visas sabiedrības interesēs⁽³⁶⁾, ņemot vērā, ka attiecīgajai dalībvalstij jebkurā gadījumā ir jāpierāda, ka tiem ir īpašas iezīmes salīdzinājumā ar kravu komercpārvadājumiem, ja šādi pakalpojumi pastāv tirgū⁽³⁷⁾. Komisija norāda, ka sliežu ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumus ne vienmēr var sniegt uz komerciāliem pamatiem un izņēmuma gadījumos tiem var būt nepieciešams valsts finansiāls atbalsts sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas veidā. Dalībvalstīm ir jānosaka savu transporta lietotāju savienojamības vajadzības un atbalsts, kas varētu būt vajadzīgs. Tomēr, pirms piemērot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu sliežu ceļu kravu pārvadājumiem, dalībvalstīm jādara viss iespējama, lai ieviestu labvēlīgus normatīvus un ekonomiskos pamatnosacījumus sliežu ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumu, pēc kuriem ir pieprasījums, sniegšanai uz komerciāliem pamatiem. Pārvadājumu pakalpojumu atbilstība jānovērtē, ņemot vērā piedāvājumu un pieprasījumu transporta nozarē un kopienas vajadzības. Tajā pašā laikā finansiālai kompensācijai par šiem pienākumiem

⁽³¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

⁽³²⁾ Regulas (EK) Nr. 1370/2007 1. panta 2. punkts, sk. (31). zemsvītras piezīmi.

⁽³³⁾ Šie nosacījumi ietver sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu noteikšanu, sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības jomu, šādu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru un sabiedriskā transporta pārvadātājiem izmaksātās kompensācijas aprēķināšanu. Ja ir ievēroti Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikumi, kompensāciju uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu un uz to neattiecas prasība par iepriekšēju paziņošanu Komisijai saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu.

⁽³⁴⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV, Īpašais izdevums angļu valodā, I nodaļa, 1969., 276. lpp.), kas grozīta ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (1991. gada 20. jūnijs) (OV L 169, 26.6.1969., 1. lpp.).

⁽³⁵⁾ Sk. Komisijas 2023. gada 24. novembra lēmumu lietā SA.32953, Itālija, "Valsts atbalsta pasākumi par labu *Trenitalia SpA*" (vēl nav publicēts OV).

⁽³⁶⁾ Sk. Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.) 50. punkts.

⁽³⁷⁾ Sk. Komisijas interpretējošās vadlīnijas attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (OV C 92, 29.3.2014., 1. lpp.), 2.1.3. punkts.

jāpiemēro nosacījumi, kas līdz minimumam samazina iekšējā tirgus izkropļojumus. Tādēļ ir vajadzīga skaidrība par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir uzskatāma par saderīgu ar iekšējo tirgu atbilstoši Līguma 93. pantam.

16. Dzelzceļa vadlīnijās, ko Komisija pieņēma 2008. gadā par valsts atbalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem⁽³⁸⁾ ("2008. gada Dzelzceļa vadlīnijas"), tika kodificēta Komisijas prakse attiecībā uz Līguma 93. panta piemērošanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijās bija iekļauti arī stimuli palielināt sliežu ceļu transporta īpatsvaru. 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju mērķis bija atbalstīt sliežu ceļu transporta nozares liberalizāciju un pabeigt vienotā Eiropas sliežu ceļu pakalpojumu tirgus izveidi ar pilnīgu savstarpēju izmantojamību. 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijām nav termiņa, bet atbilstības pārbaudē, ko Komisija veica 2020. gadā⁽³⁹⁾, tika secināts, ka 2008. gada vadlīnijas ir jāpārskata, lai atspoguļotu Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, kas izstrādāta saistībā ar valsts atbalstu, kurš novērtēts tieši saskaņā ar Līguma 93. pantu, tirgus attīstību un Eiropas zaļā kursa politikas mērķiem.
17. Izdotot šīs vadlīnijas, Komisija: i) aizstāj 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijas, ii) kodificē savu lēmumu pieņemšanas praksi attiecībā uz valsts atbalsta piemērošanu transporta koordinācijai saskaņā ar Līguma 93. pantu (ne tikai sliežu ceļu, bet arī iekšzemes ūdensceļu un multimodāliem pārvadājumiem), iii) sniedz norādījumus par valsts atbalsta noteikumiem, kas piemērojami sliežu ceļu kravu pārvadājumu sabiedriskajiem pakalpojumiem, iv) atkārtoti noteikumus, kas piemērojami vertikāli integrētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, un v) precizē dalībvalstu ziņošanas pienākumus.
18. Šīs pārskatīšanas mērķis ir palīdzēt panākt pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, ko paredz Eiropas zaļais kurss, vienlaikus nodrošinot līdzvērtīgus konkurences apstākļus sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālā transporta nozarēs. Šīs vadlīnijas un jaunpieņemtā Komisijas regula, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 93., 107. un 108. pantu (turpmāk "Transporta grupu atbrīvojuma regula" (TGAR))⁽⁴⁰⁾, ir izstrādātas, lai veicinātu ilgtspējīgu transporta veidu attīstību, cenšoties panākt, ka dalībvalstu rīcība ir vērsta uz potenciāli mazāk kropļojošiem atbalsta veidiem sauszemes transporta nozarē.

1.2.1 Dzelzceļa nozare

19. Dzelzceļa nozare Eiropas Savienībai ir stratēģiski svarīga. Katru gadu Eiropas Savienībā pa dzelzceļu pārvadā aptuveni 1,6 miljardus tonnu kravu un deviņus miljardus pasažieru, un tas ir svarīgs elements ES sauszemes transporta struktūrā⁽⁴¹⁾, nodrošinot tīru

⁽³⁸⁾ Komisijas paziņojums "Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem" (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.).

⁽³⁹⁾ Komisijas dienestu 2020. gada 30. oktobra darba dokuments "Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance" ("Atbilstības pārbaude attiecībā uz 2012. gada valsts atbalsta modernizācijas paketi, dzelzceļa vadlīnijām un īstermiņa eksporta kredīta apdrošināšanu"), SWD(2020)257 final.

⁽⁴⁰⁾ [Ievietot atsauci pēc pieņemšanas]

⁽⁴¹⁾ Pirms Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma 2019. gadā ES pasažieru pārvadājumu apjoms sasniedza 414 miljardus pasažierkilometru no kopumā aptuveni sešiem triljoniem pasažierkilometru, ko veidoja sauszemes pārvadājumi. Lai novērstu Covid-19 pandēmijas izplatīšanos, valstis 2020. gada martā veica ierobežojošus pasākumus, kas būtiski ietekmēja dzelzceļa pasažieru pārvadājumus. Neraugoties uz satiksmes apjoma stabilitāti atjaunošanos, salīdzinājumā ar 2019. gadu 2021. gadā dzelzceļa pasažieru skaits dalībvalstīs joprojām bija par 37 % mazāks nekā 2019. gadā. 2018. gadā ES kravu pārvadājumu apjoms sasniedza 400 miljardus tonnkilometru no 2,5 triljoniem tonnkilometru, ko kopēji veidoja sauszemes pārvadājumi. Covid-19 ierobežojumi arī būtiski ietekmēja sliežu ceļu kravu pārvadājumus, lai gan mazākā

transportu un augstu efektivitātes līmeni, ņemot vērā pārvadāto pasažieru skaitu uz vienu transportlīdzekļa reisu. ņemot vērā sliežu ceļu pārvadājumu kā ilgtspējīgākā un videi draudzīgākā motorizētā transporta veida vērtību, tam ir būtiska nozīme Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā. Tomēr, kā apstiprināts Komisijas pasūtītā pētījumā saistībā ar 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju pārskatīšanu⁽⁴²⁾, dzelzceļa nozarē joprojām ir vairāki trūkumi, kuru dēļ tirgus nespēj sasniegt ES zaļā kursa mērķus. Pašreizējais sliežu ceļu objektu skaits un jauda ne tikai nespētu nodrošināt vēlamo satiksmes pieaugumu, bet arī dzelzceļa tīkls visā ES joprojām lielā mērā ir nepietiekams, jo trūkst savienojumu starp transporta termināļiem un trūkst koordinācijas starp dažādu dalībvalstu sliežu ceļu transporta sistēmām. Turklāt ievērojamai daļai ES ritošā sastāva tuvojas lietderīgās lietošanas laika beigas, bet tā atjaunošanu nevar uzskatīt par pašsaprotamu, jo mazāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var nespēt nodrošināt nepieciešamos finanšu ieguldījumus bez valsts atbalsta.

20. Kā uzsvērts Komisijas 2020. gadā⁽⁴³⁾ veiktajā atbilstības pārbaudē, vairāki 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju aspekti ir novecojuši un *de facto* vairs netiek piemēroti. Piemēram, ir novecojuši nosacījumi par vēsturiskā parāda dzēšanu, kas tieši saistīti ar sliežu ceļu transporta darbību⁽⁴⁴⁾, tāpat kā īpašie nosacījumi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kravu pārvadājumu filiāļu pārstrukturēšanai, kas bija piemērojami tikai līdz 2010. gada 1. janvārim⁽⁴⁵⁾, kā arī iedaļa par neierobežotu valsts garantiju atcelšanu⁽⁴⁶⁾. Šajās vadlīnijās šie elementi vairs nav iekļauti.
21. Tāpat 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijās⁽⁴⁷⁾ noteiktajos saderības kritērijos attiecībā uz atbalstu ritošā sastāva iegādei un atjaunošanai bija atsauce uz citām valsts atbalsta vadlīnijām, kuru termiņš ir beidzies vai kuras pa šo laiku jau ir aizstātas⁽⁴⁸⁾. Šajās vadlīnijās šie nosacījumi ir atcelti un izklāstīti jauni nosacījumi, kas reglamentē atbalstu ritošā sastāva iegādei, lai atvieglotu jaunu dalībnieku ienākšanu tirgū un/vai paplašināšanos (sk. 4.2.2.3). iedaļu). Izstrādājot jaunus nosacījumus, Komisija ir ņēmusi vērā, ka kopumā ritošā sastāva parks ir tuvu paredzamā lietderīgās lietošanas termiņa beigām vai jau pārsniedz to⁽⁴⁹⁾, ka tehniskās standartizācijas trūkums dalībvalstīs kavē

mērā nekā dzelzceļa pasažieru pārvadājumus. ES pārvadājumu apjoms 2021. gadā gandrīz sasniedza 2018. gada maksimuma līmeni, proti, 399 miljardus tonnkilometru (avots: [Eurostat](#)).

⁽⁴²⁾ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, lai pārskatītu Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem [*E.CA Economics et al.* (2022)].

⁽⁴³⁾ Sk. (39). zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁴⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 4. nodaļa, sk. (38). zemsvītras piezīmi. 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 56. punkts attiecas uz atbalstu, kas paredzēts, lai segtu skaidri formulētus un individualizētus parādus, kas radušies pirms 2001. gada 15. marta vai vēlāka datuma, kad attiecīgā dalībvalsts iestājusies Eiropas Savienībā.

⁽⁴⁵⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 5. nodaļa, sk. (38). zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁶⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 7. nodaļa, sk. (38). zemsvītras piezīmi. Saskaņā ar 4.1. punktu Komisijas paziņojumā par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā (OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.) neierobežotas garantijas principā nav saderīgas ar Līgumu. Tas attiecas uz visām ekonomikas nozarēm, tostarp transporta nozari.

⁽⁴⁷⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 3. nodaļa, sk. (38). zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁸⁾ Proti, "Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.), "Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai" (OV C 82, 1.4.2008., 1. lpp.), "Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2007.–2013. gadam" (OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.), Komisijas Regula (EK) Nr. 70/2001 (2001. gada 12. janvāris) par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu, sniedzot valsts atbalstu maziem un vidējiem uzņēmumiem (OV L 10, 13.1.2001., 33. lpp.); un Regula (EEK) Nr. 1191/69 (minēta (34). zemsvītras piezīmē), kas vairs nav spēkā.

⁽⁴⁹⁾ Lai gan situācija dažādās dalībvalstīs atšķiras, ņemot vērā pašreizējo atjaunošanas tempu (kā novērots pēdējos 10 gados), ritošā sastāva parka apjoms ES, jo īpaši pasažieru vilcienu, nākamajos 10 gados samazināsies.

ritošā sastāva apmaiņu starp dalībvalstīm⁽⁵⁰⁾ un ka maziem un vidējiem dzelzceļa uzņēmumiem (MVU) un jaunienācējiem ir grūtības atjaunot vai palielināt savu ritošā sastāva parku dēļ tā iegādes augstajām investīciju izmaksām un grūtībām piekļūt finansējumam⁽⁵¹⁾.

22. Attiecībā uz atbalstu transporta koordinācijai šajās vadlīnijās ir ņemti vērā 23.–26. punktā aprakstītie jauninājumi.
23. Atšķirībā no 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijām šīs vadlīnijas attiecas ne tikai uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, bet arī uz citiem dzelzceļa operatoriem⁽⁵²⁾. Tās attiecas arī uz uzņēmumiem, kas veido sliežu ceļu transporta nozares pieprasījumu, t. i., pārvadājumu organizētājiem (piemēram, loģistikas uzņēmumiem, kravu eksportieriem, multimodāliem pārvadātājiem), ciktāl tie izvēlas izmantot sliežu ceļus, nevis autoceļus.
24. Attiecībā uz darbības atbalstu bija jāatjaunina 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijās noteiktie saderības kritēriji attiecībā uz atbalstu sliežu ceļu infrastruktūras izmantošanai un ārējo izmaksu samazināšanai⁽⁵³⁾. Pieredze, ko Komisija guvusi, novērtējot atbalstu saskaņā ar 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijām, liecina, ka šie noteikumi bija jāvienkāršo un jāracionalizē, lai novērstu konkrētu tirgus nepilnību, kuras novēršanai tie bija paredzēti. Lai gan šajās vadlīnijās nav iekļauta iedaļa par atbalstu infrastruktūras izmantošanai, kas bija iekļauta 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 98. punkta a) apakšpunktā, dalībvalstis var izmantot atbalstu transporta ārējo izmaksu samazināšanai, pamatojoties uz ārējo izmaksu metodiku, lai turpinātu segt ar infrastruktūras izmantošanu saistītās izmaksas (sk. 4.2.1.1. iedaļu). Turklāt, lai vēl vairāk veicinātu jaunu sliežu ceļu komercsavienojumu attīstību, šīs vadlīnijas attiecas arī uz darbības atbalstu jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu izveidei un jaunu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu komercsavienojumu izveidei pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu vai tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu jomā (sk. 4.2.1.2. iedaļu).
25. Pamatojoties uz pieredzi, kas gūta, piemērojot 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijas par atbalstu savstarpējai izmantojamībai, un ņemot vērā dažādos ieguvumu veidus, kas ir pamatā investīcijām satiksmes vadības sistēmās⁽⁵⁴⁾, šajās vadlīnijās ir nošķirts atbalsts savstarpējās izmantojamības jomā (4.2.2.4. iedaļa) un atbalsts ritošā sastāva tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai (4.2.2.5. iedaļa). Faktiski investīcijas savstarpējā izmantojamībā (piemēram, investīcijas, kas vajadzīgas satiksmes pārvaldības sistēmu pārrobežu saskaņošanai) daudz lielākā mērā var ietekmēt tirgus nepilnības, jo īpaši koordinācijas nepilnības un iniciatora neizdevīgais stāvoklis attiecībā uz tirgus

⁽⁵⁰⁾ Tehniskās standartizācijas trūkums ir saistīts ar sliežu ceļu infrastruktūras atšķirībām dažādās dalībvalstīs, piemēram, atšķiras signalizācijas sistēmas, elektrifikācijas un sprieguma sistēmas un sliežu ceļa platums (kas dažās dalībvalstīs, piemēram, Spānijā, Portugālē, Īrijā, Somijā, atšķiras no standarta platuma 1435 mm, kāds pārsvarā ir ES).

⁽⁵¹⁾ Piekļuvi lietotam ritošam sastāvam nevar uzskatīt par reālu alternatīvu jauna ritošā sastāva iegādei vai nomai, jo lietota ritošā sastāva tirgus ir ierobežots.

⁽⁵²⁾ Termins “dzelzceļa operators” ietver ne tikai “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus” Vienotās Eiropas dzelzceļa direktīvas nozīmē (sk. (8). zemsvītras piezīmi) (t. i., jebkurš privāts vai publisks uzņēmums, kura pamatdarbība ir sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus preču un/vai pasažieru pārvadāšanai ar prasību, ka uzņēmumam jānodrošina vilce), bet arī citus dzelzceļa uzņēmumus, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, bet nesniedz vilces pakalpojumus (t. i., kuriem ir jānomā lokomotīves, lai varētu darboties).

⁽⁵³⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 6. nodaļa, sk. (38). zemsvītras piezīmi.

⁽⁵⁴⁾ Sliežu ceļu pārvadājumu spēcīgā Eiropas dimensija padara sliežu ceļu pārvadājumus ļoti jutīgus pret savstarpējās izmantojamības un koordinācijas trūkumu starp valstu sliežu ceļu tīkliem, kas var ietekmēt tā konkurētspēju. Tas jo īpaši attiecas uz sliežu ceļu kravu pārvadājumiem, no kuriem aptuveni puse ir pārrobežu pārvadājumi. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi līdz šim lielākoties ir bijuši iekšzemes pārvadājumi, un 2021. gadā tikai mazāk nekā 10 % šķērsoja robežas (avots: [Eurostat](#)), tomēr tiem un jo īpaši pārrobežu nakts pārvadājumiem ir liels pārrobežu potenciāls.

dalībniekiem⁽⁵⁵⁾. Atbalstu, kura mērķis ir veicināt digitalizāciju, lai atvieglotu satiksmes pārvaldību, nodrošinātu nepārtrauktas satiksmes plūsmas un/vai vilcienu ekspluatācijas drošumu, Komisija novērtēs saskaņā ar šo vadlīniju iedaļām par atbalstu savstarpējai izmantojamībai (4.2.2.4. iedaļa) un atbalstu tehniskai pielāgošanai un modernizācijai (4.2.2.5. iedaļa).

26. Atšķirībā no 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijām, kas neattiecas uz atbalstu sliežu ceļu transporta objektiem⁽⁵⁶⁾, šajās vadlīnijās ir sīki izklāstīti saderības noteikumi investīciju atbalstam sliežu ceļu transporta objektu izbūvei, modernizācijai un atjaunošanai (4.2.2.1. un 4.2.2.2. iedaļa). Šajos noteikumos ir ņemta vērā lēmumu pieņemšanas prakse, ko Komisija izstrādājusi, lai novērtētu valsts atbalsta saderību sauszemes transporta nozarē saskaņā ar Līguma 93. pantu.
27. Šajās vadlīnijās ir iekļauta īpaša nodaļa par tāda atbalsta saderību, kura mērķis ir atlīdzināt pārvadātājiem par dažu tādu saistību izpildi, kas raksturīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē (5. nodaļa).
28. Visbeidzot, šajās vadlīnijās ir iekļauta īpaša nodaļa, kurā atkārtoti noteikumi, kas piemērojami finanšu plūsmām vertikāli integrētos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos (6. nodaļa).

1.2.2 Iekšzemes ūdensceļu transporta nozare

29. ES iekšzemes ūdensceļu tīkls aptver 25 dalībvalstis, un iekšzemes ūdensceļu kopējais garums sasniedz aptuveni 41 000 kilometru. Katru gadu pa tiem aptuveni 15 000 kravas kuģu pārvadā aptuveni 150 miljardus tonnkilometru kravas, turklāt tajos kursē aptuveni 3000 vienas dienas reisa pasažieru kuģi un 430 kruīza kuģi (kuģi, kuri var pārvadāt vairāk nekā 12 pasažierus)⁽⁵⁷⁾. Ir lielas iespējas palielināt iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu modālo īpatsvaru, kas samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas. Tomēr šajā nolūkā iekšzemes ūdensceļu pārvadājumiem ir jāspēj konkurēt vienlīdzīgos konkurences apstākļos ar citiem transporta veidiem.
30. 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijas netika piemērotas iekšzemes ūdensceļu transporta nozarei. Pēdējos gados Komisija saskaņā ar Līguma 93. pantu ir apstiprinājusi valsts atbalstu, lai veicinātu transporta koordināciju iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē. Šajās vadlīnijās ir kodificēta lēmumu pieņemšanas prakse šajā sakarā un noteikti skaidri kritēriji, kas reglamentē iekšzemes ūdensceļu darbības atbalstam paredzētā atbalsta saderību. Atbilstoši pieejai, kas izmantota dzelzceļa nozarē, šīs vadlīnijas attiecas uz pārvadātājiem, kuri darbojas gan piedāvājuma pusē (t. i., atbalsts iekšzemes ūdensceļu pārvadātājiem), gan pieprasījuma pusē (t. i., pārvadājumu organizētājiem, piemēram, loģistikas uzņēmumiem, kravu ekspeditoriem, multimodāliem pārvadātājiem, ciktāl tie izvēlas pārkārtoties no autoceļiem uz iekšzemes ūdensceļiem).
31. Šajās vadlīnijās ir izklāstīti saderības nosacījumi darbības atbalstam un investīciju atbalstam iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē. Saistībā ar darbības atbalstu noteikumi, kas reglamentē atbalstu sliežu ceļu pārvadājumu ārējo izmaksu samazināšanai un jaunu komercsavienojumu izveidei, attiecas arī uz iekšzemes ūdensceļu pārvadājumiem (sk. 4.2.1.1. un 4.2.1.2. iedaļu). Attiecībā uz investīciju atbalstu šīs vadlīnijas attiecas gan uz

⁽⁵⁵⁾ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, lai pārskatītu Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem, sk. (42) zemsvītras piezīmi, 4.7. un 5.5. iedaļu.

⁽⁵⁶⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju 2. nodaļa (sk. (38). zemsvītras piezīmi) attiecas tikai uz infrastruktūrai paredzētā valsts finansējuma ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

⁽⁵⁷⁾ Sk. (25). zemsvītras piezīmi.

atbalstu objektu izbūvei, modernizācijai un atjaunošanai iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē (sk. 4.2.2.1. iedaļu), gan uz atbalstu iekšzemes ūdensceļu kuģu iegādei, lai atvieglotu piekļuvi finansējumam investīcijām flotē (sk. 4.2.2.3. iedaļu). Atbilstoši dzelzceļa nozarē izmantotajai pieejai attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģu modernizāciju šajās vadlīnijās ir nošķirts atbalsts investīcijām savstarpējās izmantojamības jomā (4.2.2.4. iedaļa) un atbalsts kuģu tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai (4.2.2.5. iedaļa). Saskaņā ar šīm divām vadlīnijām Komisija novērtēs atbalstu, kura mērķis ir veicināt digitalizāciju, lai atvieglotu satiksmes pārvaldību, nodrošinātu nepārtrauktas satiksmes plūsmas un/vai darbību drošumu iekšzemes ūdensceļos.

32. Eiropas iekšzemes ūdensceļu transporta nozarei ir salīdzinoši novecojusi flote, un kopumā šķiet, ka nozarei ir grūti palielināt satiksmes īpatsvaru salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. No 2014. līdz 2020. gadam to iekšzemes ūdensceļu pārvadātāju skaits, kuri darbojas gan preču, gan pasažieru pārvadājumu jomā, samazinājās, un kopš 2011. gada arī pieejamā krāvesība ir pastāvīgi samazinājusies. Izstrādājot šos jaunos noteikumus, Komisija ir ņēmusi vērā šos jautājumus un to, ka iekšzemes ūdensceļu transporta nozari galvenokārt veido MVU, ģimenes uzņēmumi un nelielas ostas, kas apgrūtina to iesaistīšanos dārgās investīcijās, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus⁽⁵⁸⁾. Lielākā daļa iekšzemes ūdensceļu transporta nozares pārvadātāju ir MVU, kas bieži vien nespēj atjaunot vai palielināt savu floti, jo tiem ir grūtības piekļūt tirgus finansējumam. Tāpēc saskaņā ar šīm vadlīnijām MVU ir vienīgie iespējamie atbalsta saņēmēji iekšzemes ūdensceļu kuģu iegādei. Tas ļauj novirzīt šāda veida atbalstu tur, kur tas visvairāk vajadzīgs, lai veicinātu iekšzemes ūdensceļu transporta attīstību.

1.2.3 Multimodālā transporta nozare

33. Multimodālie pārvadājumi, t. i., kravu vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem, ir būtiski, lai sekmētu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu plašāku izmantošanu, jo vieni paši tie reti nodrošina pārvadājumu risinājumus “no durvīm līdz durvīm”. Ilgtspējīgi multimodālie pārvadājumi, kas nodrošina “pēdējā kilometra” savienojumus “no durvīm līdz durvīm”, apvieno labākus ekoloģiskos raksturlielumus un energoefektivitāti, kas raksturo citus transporta veidus, ar autotransporta pieejamību un elastību. Tāpēc tie ir būtiski, lai sasniegtu IVMS un Eiropas zaļā kursa mērķus.
34. Lai gan multimodālo kravu pārvadājumu apjoms pēdējo 30 gadu laikā ir ievērojami palielinājies, ES kravu pārvadājumos joprojām dominē autopārvadājumi. Multimodālie kravu pārvadājumi bieži vien nevar konkurēt ar pārvadājumiem, ko veic tikai pa autoceļiem, nepilnību dēļ dažādos ķēdes posmos (t. i., saistībā ar pakalpojumiem, ko sniedz sliežu ceļu un ūdens transports, pārkraušanas termināļi un “pēdējā kilometra” autopārvadājumi) pieejamības, uzticamības, punktualitātes un ātruma ziņā, kā arī tāpēc, ka autotransporta negatīvā ārējā ietekme nav pietiekami ņemta vērā.
35. Ja multimodāli kravu pārvadājumi ir tikai preču (vienā un tajā pašā kravas vienībā vai transportlīdzeklī) pārvietošana, secīgi mainot transporta veidus, bet to maiņas laikā preces nepārkraujot, tos sauc par “intermodāliem pārvadājumiem”⁽⁵⁹⁾. “Kombinētie pārvadājumi” ir intermodālo pārvadājumu apakš kategorija, ko ES līmenī skaidri

⁽⁵⁸⁾ Eiropas Parlaments, “Virzība uz nākotnes prasībām atbilstošu iekšzemes ūdensceļu transportu Eiropā” (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_LV.html

⁽⁵⁹⁾ Tas, ka intermodālā vienība un/vai transportlīdzeklis paliek tas pats, mainot transporta veidus, samazina kravu apstrādi, tādējādi samazinot preču bojājumu vai zaudējumu risku.

reglamentē Kombinēto pārvadājumu direktīva ⁽⁶⁰⁾). Kombinēto pārvadājumu direktīva ir vienīgais ES tiesību akts, kas pašlaik tieši atbalsta intermodālos pārvadājumus un stimulē pārvirzi no kravu autopārvadājumiem uz transporta veidiem, kas rada mazāk emisiju (iekšzemes ūdensceļi, jūras transports un sliežu ceļi). Kombinēto pārvadājumu direktīva tika pieņemta 1975. gadā ⁽⁶¹⁾ un vairākas reizes grozīta, lai to piemērotu daudzveidīgākam darbību klāstam. Eiropas Parlaments un Padome [*datums — jāiekļauj pēc pieņemšanas*] pieņēma Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko groza Kombinēto pārvadājumu direktīvu pēc Komisijas 2023. gada 7. novembrī iesniegtā priekšlikuma ⁽⁶²⁾.

36. Kombinēto pārvadājumu direktīvas mērķis ir uzlabot pārvadājumu ekoloģiskos raksturlielumus, nosakot labvēlīgākus regulatīvos un ekonomiskos nosacījumus videi draudzīgākiem kravu pārvadājumiem, kā noteikts minētajā direktīvā. Galīgais mērķis ir samazināt izmaksas galalietotājam, t. i., pārvadājumu organizētājam, lai kombinētie pārvadājumi kļūtu konkurētspējīgi ar pārvadājumiem, ko veic tikai pa autoceļiem. Skaidrības labad finansiālais atbalsts, ko dalībvalstis piešķir kombinētajiem pārvadājumiem, kuri atbilst Kombinēto pārvadājumu direktīvas nosacījumiem, varētu būt valsts atbalsts. Jebkuram valsts atbalstam, ko dalībvalstis piešķir saskaņā ar Kombinēto pārvadājumu direktīvu, jāatbilst arī piemērojamajiem saderības nosacījumiem, kas izklāstīti vai nu TGAR, šajās vadlīnijās ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem, vai jebkurā citā attiecīgā valsts atbalsta tiesību aktā (sk. 3. nodaļu).
37. Šajās vadlīnijās ir izklāstīti saderības nosacījumi darbības atbalstam un investīciju atbalstam multimodālā transporta nozarē, lai veicinātu ilgtspējīgus multimodālus pārvadājumus. Saskaņā ar šīm vadlīnijām multimodālos pārvadājumus uzskata par “ilgtspējīgiem”, ja vismaz viens no izmantotajiem transporta veidiem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu, vai autoceļu pārvadājums, ja tas ir apvienots ar tuvsatiksmes kuģošanu. Skaidrības labad saskaņā ar šīm vadlīnijām atbalstu tuvsatiksmes kuģošanai var piešķirt tikai tad, ja to apvieno ar sauszemes pārvadājumu (t. i., ar sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu vai autoceļu pārvadājumu).
38. Saistībā ar darbības atbalstu noteikumi, kas reglamentē atbalstu pārvadājumu ārējo izmaksu samazināšanai, kas attiecas uz sliežu ceļu pārvadājumiem, attiecas arī uz ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem (4.2.1.1. iedaļa). Atšķirībā no 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijām, kas neattiecas uz jaunu komercsavienojumu izveidi, šajās vadlīnijās ir izklāstīti īpaši nosacījumi šāda veida atbalsta piešķiršanai, kodificējot Komisijas izstrādāto lēmumu pieņemšanas praksi (4.2.1.2). iedaļa).
39. Saistībā ar investīciju atbalstu šīs vadlīnijas attiecas uz atbalstu multimodālā transporta objektiem un atbalstu ilgtspējīgam multimodālam transportam paredzēta aprīkojuma modernizācijai. Atbalsts minētajiem multimodālā transporta objektiem aprobežojas ar atbalstu investīcijām sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodāla transporta objektos (4.2.2.1. iedaļa). Skaidrības labad šīs vadlīnijas attiecas arī uz valsts atbalstu tiem multimodālā transporta objektiem, kuri atrodas jūras ostās un kuriem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumi. Lai modernizētu aprīkojumu ilgtspējīgiem

⁽⁶⁰⁾ Sk. (26). zemspējas piezīmi.

⁽⁶¹⁾ Padomes Direktīva 75/130/EEK (1975. gada 17. februāris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu autopārvadājumiem/dzelzceļa pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 48, 22.2.1975., 31. lpp.).

⁽⁶²⁾ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu, COM/2023/702 final, 7.11.2023.

multimodāliem pārvadājumiem saskaņā ar pieeju, kas izmantota sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē, šajās vadlīnijās ir nošķirts atbalsts investīcijām savstarpējās izmantojamības jomā (4.2.2.4. iedaļa) un atbalsts ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem paredzēta aprīkojuma tehniskai pielāgošanai un modernizācijai (4.2.2.5. iedaļa). Skaidrības labad šīs vadlīnijas neattiecas uz atbalstu aprīkojuma iegādei ilgtspējīgam multimodālam transportam. Šādu atbalstu nosaka TGAR, ja tas attiecas uz intermodālām kravas vienībām (“*ILU*”) un/vai celtņiem uz kuģiem un ja dalībvalstis to piešķir atbalsta shēmu veidā saskaņā ar ļoti īpašiem nosacījumiem. Papildus šiem gadījumiem Komisija uzskata, ka atbalstu aprīkojuma iegādei ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem (piemēram, ar celtni pārvietojamām puspiekabēm) var atļaut tikai izņēmuma kārtā, un tāpēc tā to novērtēs tieši saskaņā ar Līguma 93. pantu.

2. DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

2.1 Darbības joma

40. Šīs vadlīnijas piemēro valsts atbalsta pasākumiem⁽⁶³⁾, ko piešķir uzņēmumiem sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un ilgtspējīga multimodālā transporta nozarēs⁽⁶⁴⁾, ciktāl atbalsta pasākumi ietilpst šo vadlīniju 4. nodaļas vai 5. nodaļas darbības jomā.
41. Šajās vadlīnijās ir noteikti šāda atbalsta saderības kritēriji saskaņā ar Līguma 93. pantu:
- a) atbalsts sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarēs, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām (4. nodaļa);
 - b) atbalsts sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē, lai atlīdzinātu uzņēmumiem par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem (5. nodaļa).
42. Attiecībā uz atbalstu transporta koordinācijai sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālā transporta nozarēs šīs vadlīnijas piemēro arī uzņēmumiem, kas pārvadā pasažierus un/vai kravas iekšzemes ūdensceļu un multimodālā transporta nozarēs, un uzņēmumiem, kas darbojas sauszemes transporta nozares pieprasījuma pusē, t. i., pārvadājumu organizētājiem⁽⁶⁵⁾, kuri izvēlas kādu no transporta veidiem. Pieredze liecina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir tikai daži no vairākiem būtiskiem dalībniekiem, kas veicina modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu. Turklāt Komisija ir izveidojusi lēmumu pieņemšanas praksi attiecībā uz 2008. gada Dzelzceļa vadlīniju principu piemērošanu atbalsta pasākumiem, kuru tiešie labuma guvēji ir loģistikas uzņēmumi, kas izmanto sliežu ceļu transporta pakalpojumus, nevis dzelzceļa

⁽⁶³⁾ Līguma 107. panta 1. punktā valsts atbalsts ir definēts kā “[jeb]kāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm”. Valsts iejaukšanās, kas neatbilst vienam no Līguma 107. panta 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem, nav valsts atbalsts. Līdz ar to uz to neattiecas šajās vadlīnijās paredzētais saderības novērtējums. Proti, ES finansējums, ko centralizēti pārvalda iestādes, aģentūras, kopuzņēmumi vai citas ES struktūras un kas nav dalībvalstu tiešā vai netiešā kontrolē, nav uzskatāms par valsts atbalstu. Tas attiecas, piemēram, uz ES piešķirto finansējumu saskaņā ar Parlamenta un Padomes 2021. gada 7. jūlija Regulu (ES) 2021/1153, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienības instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (OV L 249, 14.7.2021, 38. lpp.).

⁽⁶⁴⁾ Skaidrības labad šīs vadlīnijas pilnībā aptver arī ilgtspējīgus multimodālus pārvadājumu pakalpojumus, kas apvieno vienu sauszemes pārvadājumu posmu ar tuvsatiksmes kuģošanas posmu, un tos novērtē saskaņā ar Līguma 93. pantu.

⁽⁶⁵⁾ Piemēram, loģistikas uzņēmumi, kravu ekspeditori, multimodālie pārvadātāji.

pārvaldījumu uzņēmumi⁽⁶⁶⁾. Tas tika darīts arī tādēļ, ka šajās vadlīnijās izklāstītie principi bija atbilstoši, lai pārbaudītu tāda atbalsta saderību, kur dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi ir tikai netiešie labuma guvēji.

43. Šīs vadlīnijas attiecas uz šādiem atbalsta veidiem, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, kā izklāstīts 4.2.1. un 4.2.2. iedaļā: i) atbalsts pārvaldījumu ārējo izmaksu samazināšanai; ii) atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei; iii) atbalsts unimodālo un multimodālo sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu pārvaldījumu objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai; iv) atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai; v) atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei; vi) savstarpējās izmantojamības atbalsts; un vii) atbalsts tehniskai pielāgošanai un modernizācijai.
44. Kā minēts 39. punktā, šīs vadlīnijas neattiecas uz investīciju atbalstu aprīkojuma iegādei ilgtspējīgam multimodālam transportam. Šādu atbalstu nosaka TGAR, ja tas attiecas uz intermodālām kravu vienībām un/vai celtņiem uz kuģiem un ja dalībvalstis to piešķir atbalsta shēmu veidā saskaņā ar ļoti īpašiem nosacījumiem. Papildus šiem gadījumiem Komisija uzskata, ka atbalstu aprīkojuma iegādei ilgtspējīgiem multimodāliem pārvaldījumiem var atļaut tikai izņēmuma kārtā, un tāpēc tā to novērtēs to tieši saskaņā ar Līgumu.
45. Šīs vadlīnijas neattiecas uz valsts atbalstu ostu infrastruktūrai⁽⁶⁷⁾. Komisija turpinās novērtēt valsts atbalstu ostu infrastruktūrai tieši saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja uz to neattiecas grupu atbrīvojums saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 651/2014⁽⁶⁸⁾ vai ja ostas infrastruktūra ir nepieciešama vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma ("VTNP") sniegšanai un uz to neattiecas grupu atbrīvojums saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2012/21/ES⁽⁶⁹⁾ atbilstoši noteikumiem, kas izklāstīti Komisijas paziņojumā "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" ("VTNP nostādnes")⁽⁷⁰⁾, saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu. Lai novērstu šaubas, kā minēts 39. punktā un paskaidrots 123. punktā, šīs vadlīnijas attiecas arī uz investīciju atbalstu tiem multimodālā transporta

⁽⁶⁶⁾ Piemēram, Komisijas 2022. gada 24. oktobra lēmums lietā SA.100463, Nīderlande, *Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways*, 49. apsvērums (OV C 461, 2.12.2022., 1. lpp.); Komisijas 2020. gada 15. maija lēmums lietā SA.53615, Itālija, *Interventions for the city of Genoa*, 55. apsvērums (OV C 206, 19.6.2020., 1. lpp.); Komisijas 2018. gada 20. decembra lēmums lietā SA.50115, Itālija, *Intermodal rail transport of iron plates in the FVG region*, 58. apsvērums (OV C 90, 8.3.2019., 2. lpp.); Komisijas 2017. gada 6. decembra lēmums lietā SA.48858, Itālija, *Aid scheme supporting combined transport in the Province of Bolzano*, 53. apsvērums (OV C 158, 4.5.2018., 6. lpp.); Komisijas 2017. gada 25. jūlija lēmums lietā SA.46806, Itālija, *Aid to combined transport in the Province of Trento*, 46. apsvērums (OV C 442, 22.12.2017., 2. lpp.); Komisijas 2016. gada 29. aprīļa lēmums lietā SA.41033, Itālija, *Integrated transport scheme in the Province of Trento*, 44. apsvērums (OV C 220, 17.6.2016., 2. lpp.); Komisijas 2014. gada 13. jūnija lēmums lietā SA.38152, Itālija, *Aid in favour of rail freight transport in Emilia Romagna region*, 27. apsvērums (OV C 282, 22.8.2014., 23. lpp.); Komisijas 2011. gada 16. decembra lēmums lietā SA.32603, Itālija, *Subsidy scheme 'Ferrobonus' for combined transport*, 26. apsvērums (OV C 88, 24.3.2012., 1. lpp.).

⁽⁶⁷⁾ Kā noteikts Komisijas 2014. gada 17. jūnija Regulā (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp.).

⁽⁶⁸⁾ Sk. (67). zemsvērtas piezīmi.

⁽⁶⁹⁾ Komisijas Lēmums 2012/21/ES (2011. gada 20. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

⁽⁷⁰⁾ Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" (2011) (OV C 8, 11.1.2012, 15. lpp.).

objektiem, kuri atrodas jūras ostās un kuriem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumi.

46. Saistībā ar valsts atbalstu klimata jomā, vides aizsardzībai un enerģētikai attiecas noteikumi, kas izklāstīti Komisijas 2022. gada paziņojumā “Pamatnostādnes par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem” ⁽⁷¹⁾. Tāpēc attiecībā uz sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālajiem pārvadājumiem Komisija turpinās novērtēt investīciju atbalsta saderību “tīros” transportlīdzekļos un “tīrā” termināļu mobilajā aprīkojumā saskaņā ar Komisijas 2022. gada “Pamatnostādnēm par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem” ⁽⁷²⁾. Tāpat šīs vadlīnijas neattiecas uz investīciju atbalstu sliežu ceļu transporta radītā trokšņa mazināšanai, bet uz to attiecas Komisijas 2022. gada “Pamatnostādnes par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem” ⁽⁷³⁾ (ar īpašiem noteikumiem par atbalstu tāda piesārņojuma novēršanai vai samazināšanai, ko nerada siltumnīcefekta gāzes).
47. Attiecībā uz atbalstu sliežu ceļu transporta nozarē, kas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, Regula (EK) Nr. 1370/2007 ⁽⁷⁴⁾ izveido īpašu tiesisko regulējumu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot sliežu ceļus un autoceļus (un iekšzemes ūdensceļus, ja dalībvalstis nolemj šiem pakalpojumiem piemērot Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ⁽⁷⁵⁾). Tāpēc attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem šīs vadlīnijas attiecas tikai uz sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju par sliežu ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Komisija turpinās novērtēt kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas izmaksāta par kravu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem (un par pasažieru pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, ja uz tiem neattiecas Regula (EK) Nr. 1370/2007), tieši saskaņā ar Līguma 93. pantu.
48. Šajās vadlīnijās ir precizēti nosacījumi, atbilstoši kuriem saskaņā ar Līguma 93. pantu novērtē atbalstu sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē, lai uzņēmumiem atlīdzinātu par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem ⁽⁷⁶⁾. Nosacījumi atspoguļo Komisijas noteiktos principus, kas izklāstīti tās VTNP nostādnēs ⁽⁷⁷⁾, kuras atšķirībā no Paziņojuma par ES valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par VTNP sniegšanu (“VTNP paziņojums”) ⁽⁷⁸⁾, nav tieši piemērojamam sliežu ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumiem, jo tās skaidri izslēdz sauszemes transportu no tās darbības jomas. Šajās vadlīnijās ir arī sniegti konkrēti precizējumi, kas vajadzīgi, ņemot vērā sauszemes transporta nozares īpašās vajadzības.
49. Šajās vadlīnijās (6. nodaļā) arī atkārtoti principi, kas piemērojami finanšu plūsmām vertikāli integrētos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos.

⁽⁷¹⁾ Komisijas paziņojums “Pamatnostādnes par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem (2022)” (OV C 80, 18.2.2022., 1. lpp.).

⁽⁷²⁾ Sk. (71). zemsvītras piezīmi.

⁽⁷³⁾ Sk. (71). zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁴⁾ Sk. (31). zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁵⁾ Sk. Regulas (EK) Nr. 1370/2007 1. panta 2. punktu, sk. (31). zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁶⁾ Skaidrības labad Komisija turpinās novērtēt atbalsta saderību iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu nozarē, lai atlīdzinātu uzņēmumiem par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem saskaņā ar Līguma 93. pantu.

⁽⁷⁷⁾ Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁸⁾ Sk. (36). zemsvītras piezīmi.

50. Šajās vadlīnijās izklāstītie nosacījumi attiecas uz atbalsta shēmām un individuālu atbalstu neatkarīgi no tā, vai tā pamatā ir atbalsta shēma vai arī tas tiek piešķirts *ad hoc*, ja vien nav norādīts citādi.
51. Šīs vadlīnijas attiecas uz jebkāda lieluma uzņēmumiem, ja vien nav norādīts citādi.
52. Grūtībās nonākuši uzņēmumi, kā definēts Komisijas “Pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai”⁽⁷⁹⁾, nevar saņemt atbalstu saskaņā ar šīm vadlīnijām, jo atbalsts grūtībās nonākušam uzņēmumam principā nav piemērots līdzeklis, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības vai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Komisijas “Pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai” ir noteikti saderības kritēriji glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstam, kas saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu piešķirts visiem uzņēmumiem, kuri kvalificējami kā grūtībās nonākuši uzņēmumi, tostarp sauszemes transporta nozares uzņēmumiem, ja nav īpašu Komisijas norādījumu grūtībās nonākušiem uzņēmumiem minētajā nozarē⁽⁸⁰⁾.
53. Novērtējot atbalstu uzņēmumam, uz kuru attiecas neizpildīts atbalsta atgūšanas rīkojums, kas izdots pēc iepriekšēja Komisijas lēmuma, ar kuru atbalsts atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu ar iekšējo tirgu, Komisija ņems vērā atbalsta summu, kas vēl ir jāatgūst⁽⁸¹⁾.

2.2 Definīcijas

54. Šajās vadlīnijās piemēro šādas definīcijas:
- a) “piekļuves infrastruktūra” ir visu veidu infrastruktūra, kas nepieciešama, lai no sauszemes, jūras vai upes nodrošinātu lietotāju piekļuvi un iekļūšanu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektā vai unimodālā sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu objektā, piemēram, ceļi, sliežu ceļi, kanāli un slūžas;
 - b) “*ad hoc* atbalsts” ir atbalsts, ko piešķir, neizmantojot atbalsta shēmu;
 - c) “atbalsta intensitāte” ir atbalsta bruto summa, kas aprēķināta vienam labuma guvējam un izteikta procentos no attiecināmajām izmaksām. Visi izmantojamie lielumi ir pirms jebkādas nodokļu vai citu maksu atskaitīšanas;
 - d) “atbalsta shēma” ir ikviens dokuments, uz kura pamata bez turpmākiem īstenošanas pasākumiem drīkst piešķirt individuālu atbalstu uzņēmumiem, kas vispārīgā un abstraktā veidā ir noteikti attiecīgajā dokumentā, un ikviens dokuments, uz kura pamata vienam vai vairākiem uzņēmumiem uz nenoteiktu laiku un/vai nenoteiktā apmērā drīkst piešķirt atbalstu, kas nav saistīts ar konkrētu projektu;
 - e) “kombinētie pārvadājumi” ir intermodālā transporta veids, kas atbilst Kombinēto pārvadājumu direktīvā⁽⁸²⁾ paredzētajiem kombinēto pārvadājumu nosacījumiem;

⁽⁷⁹⁾ Komisijas paziņojums “Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai” (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.).

⁽⁸⁰⁾ 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijās (sk. (38). zemsvītras piezīmi), kuras zaudēja spēku 2009. gada 31. decembrī, bija paredzētas atkāpes no noteikumiem, ko piemēro grūtībās nonākušiem uzņēmumiem sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē. Kopš tā laika Komisijas “Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai”, sk.(79). zemsvītras piezīmi, pilnībā attiecas uz visu sliežu ceļu transporta nozari.

⁽⁸¹⁾ Sk. spriedumu, 1997. gada 15. maijs, TWD/Komisija (C-355/95 P, EU:C:2020:241, 25.–27. punkts).

⁽⁸²⁾ Sk. (26). zemsvītras piezīmi.

- f) “specializēta infrastruktūra” ir infrastruktūra, kas izbūvēta iepriekš nosakāmajam(-iem) uzņēmumam(-iem) un pielāgota tā (to) vajadzībām;
- g) “ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojums” ir aprīkojums, ko izmanto pārkraušanas pakalpojumos, kuri saistīti ar ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem, piemēram, ar celtni pārvietojamas puspiekabes, izņemot terminālu mobilo aprīkojumu;
- h) “Eiropas ritekļu reģistrs” ir reģistrs saskaņā ar 47. panta 5. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvā (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija) ⁽⁸³⁾ un 19. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. septembra Direktīvā (ES) 2016/1629, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem ⁽⁸⁴⁾;
- i) “izvērtēšanas plāns” ir dokuments, kas attiecas uz vienu vai vairākām atbalsta shēmām un satur vismaz šādus elementus: izvērtējamās atbalsta shēmas mērķi, izvērtēšanas jautājumi, rezultātu rādītāji, metodika, ko paredzēts izmantot izvērtēšanā, datu vākšanas prasības, ierosinātais izvērtēšanas grafiks (arī starpposma ziņojuma un galīgā izvērtējuma ziņojuma iesniegšanas datums), izvērtēšanu veicošās neatkarīgās struktūras apraksts vai tās atlasei izmantoto kritēriju izklāsts un kārtība, kādā izvērtēšanai tiks nodrošināta publicitāte;
- j) “transporta ārējās izmaksas” ir izmaksas, ko rada transporta lietotāji un ko sedz nevis šie lietotāji, bet gan sabiedrība kopumā, jo īpaši saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, gaisa piesārņojumu, traumām un cilvēku bojāeju, troksni un sastrēgumiem;
- k) “individuāls atbalsts” ir *ad hoc* atbalsts un atbalsts, ko individuāliem labuma guvējiem piešķir uz atbalsta shēmas pamata;
- l) “iekšzemes ūdensceļu objekts” ir jebkāda apkalpes vieta (piemēram, terminālis vai apkopes vai uzglabāšanas objekts) un tās piekļuves infrastruktūra (tajā skaitā tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas ES un ko izmanto pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, izņemot objektus vai aprīkojumu, kas nepieciešams ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;
- m) “iekšzemes ūdensceļu kuģis” ir kuģis pasažieru vai kravu pārvadāšanai, kas paredzēts kuģošanai tikai vai galvenokārt pa iekšzemes ūdensceļiem vai mierīgos ūdeņos vai to tiešā tuvumā;
- n) “intermodālie pārvadājumi” ir preču (vienā un tajā pašā kravas vienībā vai transportlīdzeklī) pārvietošana, secīgi mainot transporta veidus, bet to maiņas laikā preces nepārkraujot;
- o) “intermodālā kravas vienība (*ILU*)” ir kontainers, noņemama virsbūve vai puspiekabe/kravas autotransportlīdzeklis vai transportlīdzekļu kombinācija, ko izmanto intermodālajos pārvadājumos;

⁽⁸³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija) (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

⁽⁸⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK (OV L 252, 16.9.2016., 118. lpp.).

- p) “savstarpēja izmantojamība” ir nepārtraukta preču vai pasažieru satiksmes plūsma, jo īpaši starp dalībvalstīm vai transporta veidiem;
- q) “sauszemes pārvadājumi” ir pārvadājumi pa dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un autoceļiem ⁽⁸⁵⁾;
- r) “termināļu mobilais aprīkojums” ir aprīkojums, ko izmanto kravu un intermodālo kravas vienību iekraušanai, izkraušanai un pārkraušanai un kravu pārvietošanai termināļa teritorijā;
- s) “multimodālie pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem;
- t) “valsts reģistrs” ir reģistrs, ko dalībvalsts uztur saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 ⁽⁸⁶⁾ 47. pantu vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/1629 ⁽⁸⁷⁾ 17. pantu;
- u) “jauns iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojums” ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumiem starp vismaz diviem termināļiem, starp kuriem regulāri kravu pārvadājumi nav notikuši vismaz piecus gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;
- v) “jauns sliežu ceļu kravu pārvadājumu komercsavienojums” ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem sliežu ceļu kravu pārvadājumiem starp vismaz diviem termināļiem, starp kuriem regulāri kravu pārvadājumi nav notikuši vismaz piecus gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;
- w) “jauns sliežu ceļu pasažieru pārvadājumu komercsavienojums” ir komercsavienojums, kas attiecas uz jauniem regulāriem sliežu ceļu pasažieru pārvadājumiem starp vismaz diviem termināļiem, starp kuriem regulāri pasažieru pārvadājumi nav notikuši vismaz piecus gadus pirms konkrētā savienojuma darbību sākšanas;
- x) “jaunienācējs” sliežu ceļu transporta nozarē ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 3. panta 1. punkta nozīmē ⁽⁸⁸⁾, kas atbilst abiem šiem nosacījumiem:
 - (i) tas attiecīgajā tirgus segmentā licenci saskaņā ar Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 17. panta 3. punktu ir saņēmis mazāk nekā 20 gadus pirms atbalsta piešķiršanas;
 - (ii) tas nav TGAR I pielikuma 3. panta 3. punkta nozīmē saistīts ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas licenci Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 3. panta 14. punkta nozīmē saņēmis pirms 2010. gada 1. janvāra;
- y) “ar transportu nesaistītas darbības” ir komercpakalpojumi transporta uzņēmumiem vai tādiem citiem objektu lietotājiem, kas nav saistīti ar unimodāliem vai

⁽⁸⁵⁾ Saskaņā ar Līguma 100. pantu Līguma VI sadaļu “Transports” principā piemēro tikai pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšzemes ūdensceļiem. Šos trīs pārvadājumu veidus parasti dēvē par “sauszemes pārvadājumiem” pretstatā jūras un gaisa pārvadājumiem.

⁽⁸⁶⁾ Sk. (83). zemsvītras piezīmi.

⁽⁸⁷⁾ Sk. (84). zemsvītras piezīmi.

⁽⁸⁸⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

multimodāliem sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumiem, tostarp papildpakalpojumi pasažieriem, kravu ekspeditoriem vai citiem pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, telpu, veikalu un viesnīcu noma;

- z) “privāts pievedceļš” ir privātīpašumā esoša un privāti ekspluatēta sliežu ceļa infrastruktūra (tostarp sliežu ceļi un citas iekārtas vai aprīkojums, kas vajadzīgs tās darbībai), kas savienojas ar publiskā sliežu ceļu tīkla iekraušanas objektiem, kuri nav kvalificējami kā apkālpes vietas saskaņā ar Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas II pielikumu ⁽⁸⁹⁾, kā arī jebkāda specializēta infrastruktūra, kas apkalpo privātīpašumā esošu un privāti ekspluatētu sliežu ceļu infrastruktūru;
- aa) “sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu multimodāls kravas terminālis” ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanas veikšanai starp divām dažādām sliežu ceļu sistēmām vai starp vismaz diviem transporta veidiem (viens no kuriem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transports), piemēram, termināļi iekšzemes vai jūras ostās, pie iekšzemes ūdensceļiem, lidostās un multimodālās loģistikas platformās;
- bb) “sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objekts” ir apkālpes vieta un tās piekļuves infrastruktūra (tajā skaitā tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas Savienībā un ir nepieciešama, lai nodrošinātu sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu pārvadājumus apvienojumā ar citiem transporta veidiem, izņemot objektus vai aprīkojumu, kas vajadzīgs ar transportu nesaistītām darbībām. Šī definīcija ietver sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālos kravas termināļus;
- cc) “sliežu ceļu objekts” ir jebkāda apkālpes vieta (piemēram, sliežu ceļu kravas termināļi vai apkopes vai uzglabāšanas objekti) un tās piekļuves infrastruktūra (tajā skaitā tās darbībai nepieciešamais fiziskais vai digitālais aprīkojums), kas atrodas ES un kas minēti Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas II pielikumā ⁽⁹⁰⁾, izņemot objektus vai aprīkojumu, kas vajadzīgs ar transportu nesaistītu darbību veikšanai;
- dd) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kāds minēts Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 3. panta 1. punkta 1. apakšpunktā ⁽⁹¹⁾;
- ee) “ritošais sastāvs” ir ir kāds no šiem:
 - (i) lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni;
 - (ii) kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi;
- ff) “tuvsatiksmes kuģošana” ir kravas un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šādām ostām un ostām, kas

⁽⁸⁹⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

⁽⁹⁰⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

⁽⁹¹⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir krasta līnija noslēgtās jūrās, kas robežojas ar Eiropu ⁽⁹²⁾;

gg) “mazais un vidējais uzņēmums” (“MVU”) ir uzņēmums, kas atbilst TGAR I pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem;

hh) “darbu sākums” ir ar investīciju saistītu būvdarbu sākums vai pirmā juridiski saistošā apņemšanās pasūtīt aprīkojumu, vai citas saistības, kas padara investīciju neatgriezenisku, – atkarībā no tā, kas notiek pirmais. Par darbu sākumu neuzskata zemes pirkšanu un tādus sagatavošanās darbus kā atļauju saņemšana un priekšizpēti veikšana. Attiecībā uz pārņemšanu “darbu sākums” ir brīdis, kad tiek iegādāti aktīvi, kas ir tieši saistīti ar iegādāto uzņēmējdarbības vietu;

ii) “ilgtspējīgi sauszemes pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi pa sliežu ceļiem, iekšzemes ūdensceļiem vai ilgtspējīgi multimodāli pārvadājumi, ja tam pašam pārvadājumam ir alternatīva, kas radītu augstākas ārējās izmaksas;

jj) “ilgtspējīgi multimodāli pārvadājumi” ir kravu vai pasažieru pārvadājumi ar vismaz diviem dažādiem transporta veidiem, ja vismaz viens no izmantotajiem transporta veidiem ir sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu, vai autoceļu transports, ja pārvadājumu pa autoceļiem apvieno ar tuvsatiksmes kuģošanu;

kk) “telemātikas lietojumprogrammas” ir jebkuras no šādām lietojumprogrammām:

(i) lietojumprogrammas pasažieru pārvadājumiem, piemēram, sistēmas, kas nodrošina pasažierus ar informāciju pirms brauciena un tā laikā, rezervācijas un maksājumu sistēmas, bagāžas pārzināšanu un pārsēšanās saskaņošanu starp vilcieniem un ar citiem transporta veidiem;

(ii) lietojumprogrammas kravu pārvadājumiem, piemēram, informācijas sistēmas (kravu un vilcienu uzraudzība reāllaikā), šķirošanas un sadalīšanas sistēmas, rezervēšanas, maksājumu un rēķinu sagatavošanas sistēmas, savienojumu ar citiem transporta veidiem pārvaldība un elektronisko pavaddokumentu sagatavošana;

ll) “pārvadātājs” ir katrs uzņēmums, kas pasažierus un/vai kravu pārvadā sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un/vai multimodālo pārvadājumu nozarēs;

mm) “pārvadājumu organizētājs” ir jebkurš uzņēmums, kas organizē preču pārvadājumus un tādējādi izdara izvēli starp transporta veidiem (piemēram, loģistikas uzņēmumi, kravu ekspeditori, multimodālie pārvadātāji);

nn) “sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzeklis” ir iekšzemes ūdensceļu kuģis vai ritošais sastāvs.

2.3 Vadlīniju struktūra

55. 3. nodaļā ir precizēti pasākumi sauszemes transporta nozarē, par kuriem nav jāpaziņo Komisijai pirms to īstenošanas.

⁽⁹²⁾ Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Tuvsatiksmes kuģošanas attīstība Eiropā: dinamiska alternatīva ilgtspējīgā transporta ķēdē — Otrais divgadu progresa ziņojums”, COM (1999) 317 final, 29.6.1999.

56. 4. nodaļā ir izklāstīti pasākumi, uz kuriem attiecas šīs vadlīnijas saskaņā ar Līguma 93. pantu. 4.1. iedaļā ir izklāstīti saderības nosacījumi, kas vispārīgi attiecas uz atbalstu, kurš atbilst transporta koordinācijas vajadzībām. 4.2. iedaļā ir izklāstīti īpaši saderības nosacījumi, ko piemēro dažādiem atbalsta pasākumu veidiem, kuri atbilst transporta koordinācijas vajadzībām. 5. nodaļā ir precizēti saderības nosacījumi, ko piemēro atbalsta pasākumiem, kuru mērķis ir atlīdzināt par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem. 6. nodaļā ir atgādināti principi, kas piemērojami finanšu plūsmām vertikāli integrētos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos.
57. 7. nodaļā ir izklāstīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem Komisija pieprasīs *ex post* novērtējumu shēmām, kas paziņotas saskaņā ar Līguma 93. pantu.
58. 8. nodaļā ir izklāstīti dalībvalstu, kas piešķir atbalstu saskaņā ar Līguma 93. pantu, ziņošanas un uzraudzības pienākumi.
59. 9. un 10. nodaļa attiecas uz šo vadlīniju darbības laiku un to pārskatīšanas grafiku.

3. PASĀKUMI, UZ KURIEM NEATTIECAS PAZIŅOŠANA

60. Ja valsts iejaukšanās atbilst kritērijiem, lai to varētu uzskatīt par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē⁽⁹³⁾, dalībvalstīm principā par to jāpaziņo Komisijai saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu.
61. Uz valsts atbalstu sauszemes transporta nozarē neattiecas Līguma 108. panta 3. punktā noteiktā paziņošanas prasība, ja tas atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti grupu atbrīvojuma regulā, kuru Komisija pieņēmusi vai nu saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2022/2586 1. pantu⁽⁹⁴⁾, vai Padomes Regulas (ES) 2015/1588 1. pantu⁽⁹⁵⁾.
62. Šajā sakarā TGAR attiecas uz dažām valsts atbalsta kategorijām, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām sauszemes transporta nozarē. Šādi atbalsta pasākumi, ja tos piešķir saskaņā ar piemērojamajiem saderības nosacījumiem, kas izklāstīti TGAR, nerada būtiskus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, un tāpēc tos uzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 93. pantu, un uz tiem neattiecas paziņošanas prasība.
63. Turklāt Komisijas Regulā (ES) Nr. 651/2014⁽⁹⁶⁾ ir izklāstīti noteikumi, saskaņā ar kuriem atbalstu sauszemes transporta nozarē varētu atbrīvot no paziņošanas prasības. Piemēram, atbalstam iekšzemes ostām var piemērot grupu atbrīvojumu atbilstoši minētās regulas 56.c pantam. Kamēr šis atbalsts nav paredzēts galvenokārt tam, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības, bet gan lai veicinātu konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, un ja tas tiek piešķirts saskaņā ar

⁽⁹³⁾ Attiecībā uz valsts atbalsta jēdzienu Komisija atsaucas uz savu Paziņojumu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, C/2016/2946 (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.). Kā norādīts minētā paziņojuma 211. punktā, attiecībā uz infrastruktūras izbūvi ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm vai konkurences izkropļojumu iespēja parasti ir izslēgta, ja ir izpildīti visi šie nosacījumi: i) šai infrastruktūrai parasti nav tiešu konkurentu, ii) privātais finansējums attiecīgajā nozarē un dalībvalstī ir nebūtisks un iii) infrastruktūra nav paredzēta, lai radītu selektīvas priekšrocības konkrētam uzņēmumam vai nozarei, bet gan dod labumu visai sabiedrībai.

⁽⁹⁴⁾ Padomes Regula (ES) 2022/2586 (2022. gada 19. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 93., 107. un 108. panta piemērošanu noteiktām valsts atbalsta kategorijām dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarē (OV L 338, 30.12.2022., 35. lpp.).

⁽⁹⁵⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1588 (2015. gada 13. jūlijs) par to, kā piemērot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu attiecībā uz dažu kategoriju valsts horizontālo atbalstu (OV L 248, 24.9.2015., 1. lpp.).

⁽⁹⁶⁾ Sk. (67). zemsvītras piezīmi.

piemērojamajiem saderības nosacījumiem, kas izklāstīti Regulā (ES) Nr. 651/2014 ⁽⁹⁷⁾, šādus atbalsta pasākumus uzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, jo tie nerada būtiskus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus.

64. Komisijas Regula (ES) Nr. 2023/2831 ⁽⁹⁸⁾ attiecas arī uz sauszemes transportu. Tāpat uz kompensāciju, kas piešķirta uzņēmumiem, kuri sniedz VTNP sauszemes transporta nozarē, attiecas Komisijas Regula (ES) Nr. 2023/2832 ⁽⁹⁹⁾. Uzskata, ka pasākumi, kas atbilst minēto regulu kritērijiem, neietekmē konkurenci un tirdzniecību iekšējā tirgū. Paziņošanas prasība neattiecas uz minētajiem *de minimis* pasākumiem, jo tiek uzskatīts, ka tie neatbilst visiem Līguma 107. panta 1. punkta kritērijiem.

4. ATBALSTS, KAS ATBILST TRANSPORTA KOORDINĀCIJAS VAJADZĪBĀM

4.1 Vispārīgie saderības nosacījumi

65. Šajā iedaļā ir izklāstīti vispārīgi saderības nosacījumi, kas piemērojami 4.2. iedaļā norādītajām atbalsta kategorijām. Novērtējot, vai atbalsta pasākumi sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un ilgtspējīga multimodālā transporta nozarē atbilst transporta koordinācijas vajadzībām saskaņā ar Līguma 93. pantu, Komisija analizēs atbilstību šajā iedaļā izklāstītajiem principiem 66.–86. punkts). Nosacījumi, kas izklāstīti 4.2. iedaļā attiecībā uz katru konkrēto atbalsta kategoriju, sniedz skaidrojumus par dažiem vispārīgajiem saderības nosacījumiem, kas izklāstīti šajā iedaļā, jo īpaši 4.1.1. iedaļā (Key compatibility conditions).

4.1.1 Būtiskie saderības nosacījumi

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

66. Atbalstam jāveicina sauszemes transporta nozares attīstība virzībā uz ilgtspējīgu sauszemes transportu un/vai tāda integrēta ES tirgus izveides pabeigšana, kurā ir nodrošināta nepārtraukta preču un pasažieru plūsma starp valstu tīkliem un transporta veidiem, tādējādi nodrošinot transporta koordinācijas vajadzības.

Atbalsta nepieciešamība

67. Atbalstam jābūt nepieciešamam, lai sasniegtu transporta koordinācijas mērķi, kas noteikts konkrētajā pasākumā saskaņā ar 66. punktu. Tas attiecas, piemēram, uz gadījumiem, kad atbalsts ir vērsts uz konkrētu tirgus nepilnību (t. i., situāciju, kad tas var sekmēt būtisku sauszemes transporta nozares attīstību, ko tirgus viens pats nevar nodrošināt, piemēram, virzībā uz ilgtspējīgu sauszemes transportu un/vai uz integrēta ES tirgus izveidi, kurā ir nodrošināta nepārtraukta preču un pasažieru satiksmes plūsma starp valstu tīkliem un transporta veidiem). Tirgus nepilnības, kas apdraud pārvirzi uz ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem, var rasties, piemēram, ja pastāv i) cenu atšķirības starp dažādiem transporta veidiem negatīvu ārējo faktoru dēļ, kas netiek ņemti vērā, ii) grūtības tirgus dalībniekiem piekļūt tirgus finansējumam informācijas asimetrijas dēļ, iii) tirgus

⁽⁹⁷⁾ Sk. (67). zemsvītras piezīmi.

⁽⁹⁸⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 2023/2831 (2023. gada 13. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L, 2023/2831, 15.12.2023., 1. lpp.).

⁽⁹⁹⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 2023/2832 (2023. gada 13. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L, 2023/2832, 15.12.2023, 1. lpp.).

dalībnieku koordinācijas nepilnības vai, plašākā nozīmē, iv) investīcijas, kas rada pozitīvu ārējo ietekmi, bet nav pietiekami rentablas potenciālajam labuma guvējam.

Atbalsta piemērotība

68. Atbalstam jābūt piemērotam, lai sasniegtu noteikto transporta koordinācijas mērķi. Principā atbalstu neuzskata par piemērotu, ja tādu pašu rezultātu var sasniegt ar mazāk kropļojošu politikas instrumentu (piemēram, ar tirgū balstītiem vai regulatīviem instrumentiem) vai ar mazāk kropļojošu atbalsta instrumentu (piemēram, garantijām vai atmaksājamiem avansiem) nekā ar neatmaksājamu instrumentu, piemēram, tiešām dotācijām.

Atbalsta stimulējošā ietekme

69. Atbalstam jāstimulē labuma guvējs mainīt savu rīcību vai iesaistīties papildu saimnieciskā darbībā, ko tas neveiktu bez atbalsta vai ko tas veiktu mazākā vai atšķirīgā apjomā. Stimulējošas ietekmes pierādīšana nozīmē arī identificēt faktisko scenāriju un varbūtējo hipotētisko scenāriju bez atbalsta ⁽¹⁰⁰⁾.
70. Turklāt, īpaši attiecībā uz investīciju atbalstu, atbalstam nav stimulējošas ietekmes, ja projekta īstenošanas darbi tiek uzsākti pirms labuma guvēja rakstiska atbalsta pieteikuma attiecīgajām publiskām iestādēm ⁽¹⁰¹⁾. Ja labuma guvējs sāk projekta īstenošanas darbus pirms pieteikšanās atbalsta saņemšanai, šim projektam piešķirtais atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu. Atbalstam, kas piešķirts, lai segtu ES standartu ievērošanas izmaksas, principā nav stimulējošas ietekmes. Parasti stimulējoša ietekme var būt tikai atbalstam, kas pārsniedz ES standartus. Tomēr gadījumos, kad attiecīgais ES standarts jau ir pieņemts, bet vēl nav spēkā, atbalstam var būt stimulējoša ietekme, ja tas stimulē investīciju veikšanu un pabeigšanu vismaz 12 mēnešus pirms standarta stāšanās spēkā, ja vien 4.2.2.1.–4.2.2.5. iedaļā nav norādīts citādi. Lai neatturētu dalībvalstis noteikt obligātus valsts standartus, kas ir stingrāki vai plašāki nekā attiecīgie ES standarti, atbalsta pasākumiem var būt stimulējoša ietekme neatkarīgi no šādu valsts standartu esības. Šāda situācija pastāv arī tad, ja ir obligāti valsts standarti, kas pieņemti, ja ES standartu nav.

Atbalsta samērīgums

71. Atbalsta summa vienam labuma guvējam būtu jāierobežo līdz minimumam, kas nepieciešams, lai stimulētu labuma guvēju īstenot atbalstāmo projektu vai darbību. Minēto minimumu var noteikt kā procentuālo daļu no atbalstāmā projekta vai darbības attiecināmajām izmaksām, kā norādīts katrā konkrētajā kategorijā 4.2. iedaļā. Lai gan proporcionalitātes novērtējumu parasti veic no *ex ante* perspektīvas, izņēmuma gadījumos, kad izmaksu un ieņēmumu turpmākā attīstība ir pakļauta lielai nenoteiktībai

⁽¹⁰⁰⁾ Šim scenārijam jābūt ticamam, patiesam un saistītam ar lēmumu pieņemšanas faktoriem, kas pastāv brīdī, kad atbalsta saņēmējs pieņem lēmumu par projektu. Dalībvalstis var izmantot oficiālus valdes dokumentus, riska novērtējumus, finanšu pārskatus, iekšējos uzņēmējdarbības plānus, ekspertu atzinumus un citus pētījumus, kas attiecas uz novērtējamo projektu. Dalībvalstīm stimulējošās ietekmes pierādīšanā var palīdzēt dokumenti, kuros ir informācija par pieprasījuma, izmaksu vai finanšu prognozēm, dokumenti, kuri ir iesniegti investīciju komitejai un kuros ir analizēti investīciju/darbības scenāriji, vai dokumenti, kuri ir iesniegti finanšu iestādēm. Šiem dokumentiem jābūt no tā paša perioda, kad notika lēmumu pieņemšanas process par projektu vai darbību.

⁽¹⁰¹⁾ Atbalsta pieteikumam var būt dažādas formas, tostarp, piemēram, piedāvājums konkursa procedūrā subsidētās darbības piešķiršanai. Ikvienā pieteikumā ir jānorāda vismaz pieteikuma iesniedzēja vārds, uzvārds vai nosaukums, projekta vai darbības apraksts, arī tā atrašanās vieta, un tā īstenošanai vajadzīgā atbalsta summa.

un pastāv spēcīga informācijas asimetrija, var būt ļoti grūti noteikt nepieciešamo valsts atbalsta summu pilnībā *ex ante*; šādos gadījumos papildus *ex ante* kvantitatīvai noteikšanai dalībvalstis var ieviest *ex post* mehānismus, piemēram, atgūšanas vai izmaksu uzraudzību, lai nodrošinātu proporcionalitāti, vienlaikus saglabājot stimulus labuma guvējiem samazināt savas izmaksas un laika gaitā efektīvāk attīstīt uzņēmējdarbību.

72. Saistībā ar investīciju atbalstu, ja attiecībā uz konkrētām atbalsta kategorijām, kas sīki aprakstītas 4.2.2. iedaļā, nav norādīts citādi, atbalstu uzskata par samērīgu, ja tas atbilst neto papildu izmaksām, kas vajadzīgas, lai sasniegtu atbalsta pasākuma mērķi, salīdzinājumā ar hipotētisko scenāriju atbalsta neesības gadījumā (“finansējuma deficīts”). Lai aprēķinātu finansējuma deficītu, ir jāaprēķina:
- a) aplēstie ieņēmumi un izmaksas, kuros ietilpst investīcijas, projekta darbības un galīgā vērtība (“faktiskais scenārijs”), un alternatīvā projekta aplēstie ieņēmumi un izmaksas, ko atbalsta saņēmējs ticami īstenotu, ja atbalsts netiktu sniegts (“hipotētiskais scenārijs”);
 - b) labuma guvēja aplēsto vidējo svērto kapitāla cenu (*WACC*) nākotnes naudas plūsmu diskontēšanai,
 - c) neto pašreizējo vērtību (*NPV*) faktiskajam un hipotētiskajam scenārijam visā projekta darbības laikā.
73. Pamatojoties uz elementiem, kas uzskaitīti a)–c) apakšpunktā, finansējuma deficīts ir starpība starp projekta *NPV* faktiskajā scenārijā un hipotētiskajā scenārijā visā projekta darbības laikā, diskontējot *WACC* līmenī. Visi pieņēmumi un izvēlētas metodes, kas ir finansējuma deficīta aprēķina pamatā, ir jāizskaidro un jāpamato. Faktisko un hipotētisko scenāriju analizē ir jāņem vērā visi esošie vai plānotie valsts atbalsta pasākumi, piemēram, darbības atbalsts un/vai cita veida attiecīgais investīciju atbalsts, kas ietekmē finansējuma deficīta analīzi.
74. Hipotētiska scenārija piemērs varētu būt tāds, ka labuma guvējs neveic darbību vai investīcijas, vai turpina uzņēmējdarbību bez izmaiņām. Ja pierādījumi liecina, ka tas ir ticams hipotētiskais scenārijs, finansējuma deficītu var aptuveni noteikt pēc projekta negatīvā *NPV* līmeņa faktiskajā scenārijā bez atbalsta visā projekta darbības laikā (netieši pieņemot, ka *NPV* hipotētiskajā scenārijā ir nulle) ⁽¹⁰²⁾.

Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

75. Atbalstam raksturīgie konkurences izkropļojumi nedrīkst apdraudēt ES vispārējās intereses ⁽¹⁰³⁾. Novērtējot, vai pasākuma negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

⁽¹⁰²⁾ Ja alternatīva projekta nav, Komisija pārbaudīs, vai atbalsta summa nepārsniedz minimumu, kas vajadzīgs, lai atbalstāmajam projektam būtu pietiekama peļņa, piemēram, tāda, kas dod iespēju panākt iekšējās atdeves koeficientu, kas atbilst nozares vai uzņēmuma specifiskajiem kritērijiem vai minimālajai rentabilitātes likmei. Šim nolūkam var izmantot arī parastos atgūšanas rādītājus, ko labuma guvējs sagaidītu citos līdzīgos investīciju projektos, kopējās kapitāla izmaksas vai atgūšanas rādītājus, kas tiek parasti novēroti attiecīgajā nozarē. Visi saistītie paredzamie ieguvumi un izmaksas jāaprēķina par visu projekta darbības laiku.

⁽¹⁰³⁾ Lai gan Līguma 93. pantā nav ekvivalenta teikuma Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta otrajam teikumam, saskaņā ar kuru atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu tikai tad, ja tam nav tādas negatīvas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, Eiropas Savienības Tiesa jau ir skaidri norādījusi, ka Komisijai, novērtējot atbalsta pasākumu saskaņā ar Līguma 93. pantu, ir jāpārbauda, vai atbalsts neapdraud ES vispārējās intereses, sk. 1978. gada 12. oktobra spriedumu lietā Komisija/Belģija, 156/77, minēts 30. zemsvītras piezīmē, 10. punkts.

ir ierobežota, Komisija var ņemt vērā paredzamo ietekmi, kāda atbalsta pasākumam, jo īpaši, ja tas ir *ad hoc* atbalsts, var būt uz konkurenci starp uzņēmumiem, kas darbojas attiecīgajā(-os) transporta tirgū(-os), tostarp augšupējos vai lejupējos tirgos, un jaudas pārpalikuma rašanās risku.

76. Principā Komisija uzskata, ka atbalsta shēmām ir mazāka iespēja negatīvi ietekmēt konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm nekā *ad hoc* atbalstam. Jebkurā gadījumā, lai ierobežotu jebkādu negatīvu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, Komisija darbības atbalsta shēmas apstiprinās tikai uz laiku, kas nepārsniedz piecus gadus, bet investīciju atbalsta shēmas uz laiku, kas nepārsniedz 10 gadus ⁽¹⁰⁴⁾. Ja dalībvalsts vēlas pagarināt atbalsta shēmu, pārsniedzot šos termiņus, tai jāiesniedz jauns paziņojums, lai Komisija to varētu atkārtoti izskatīt, ņemot vērā iegūtos rezultātus, un vajadzības gadījumā atļaut tās atjaunošanu.

4.1.2 Atbilstība citiem ES tiesību aktu noteikumiem

77. Valsts atbalstu nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja atbalsts vai nosacījumi, kas ir tik nesaraunami saistīti ar atbalsta priekšmetu, ka tos nav iespējams novērtēt atsevišķi (ieskaitot finansēšanas metodi, ja tā ir pasākuma neatņemama sastāvdaļa), veido ES tiesību aktu pārkāpumu ⁽¹⁰⁵⁾. Piemēram, tādi varētu būt gadījumi, kad atbalsta saņemšanai tiek izvirzīts nosacījums, ka labuma guvēja galvenajai mītnei ir jāatrodas attiecīgajā dalībvalstī vai ka tam jāveic uzņēmējdarbība galvenokārt attiecīgajā dalībvalstī, vai, ka labuma guvējam ir jāizmanto valstī ražotas preces vai valstī sniegti pakalpojumi.

4.1.3 Kumulēšana

78. Atbalstu var piešķirt vienlaikus saskaņā ar vairākām atbalsta shēmām vai to kumulējot ar *ad hoc* vai *de minimis* atbalstu, kas sedz tās pašas attiecināmās izmaksas, ja atbalsta kopsumma tām pašām attiecināmajām izmaksām neizraisa pārmērīgu kompensāciju vai nepārsniedz maksimālo atbalsta summu, kas atļauta saskaņā ar šīm vadlīnijām. Ja dalībvalsts atļauj atbalstu, ko piešķir viena pasākuma ietvaros, kumulēt ar atbalstu, ko piešķir citu pasākumu ietvaros tām pašām attiecināmajām izmaksām, tai par katru pasākumu ir jānorāda metode, kas izmantota, lai nodrošinātu atbilstību šim nosacījumam.
79. ES finansējums, ko pārvalda centralizēti un kas nav tiešā vai netiešā dalībvalsts kontrolē, nav uzskatāms par valsts atbalstu. Ja šādu ES finansējumu apvieno ar valsts atbalstu, dalībvalstij ir jānodrošina, ka tā publiskā finansējuma kopējā summa, kuru piešķir tām pašām attiecināmajām izmaksām, neizraisa pārmērīgu kompensāciju.

4.1.4 Pārredzamība

80. Atbalsts jāpiešķir pārredzamā veidā.
81. Ja atbalstu piešķir citā veidā, nevis kā dotāciju, atbalsta summa jāpārvērš tās bruto dotācijas ekvivalentā. Pa daļām maksājama atbalsta faktisko vērtību aprēķina piešķiršanas brīdī. Procentu likme, kas izmantojama diskontēšanai un atbalsta summas aprēķināšanai aizdevumā ar atvieglotiem nosacījumiem ⁽¹⁰⁶⁾, ir atsaucē likme, kas

⁽¹⁰⁴⁾ Tas nozīmē, ka atbalstu saskaņā ar apstiprinātām shēmām varētu piešķirt ne ilgāk kā piecu gadu laikā (darbības atbalsta shēmu gadījumā) vai 10 gadu laikā (investīciju atbalsta shēmu gadījumā) no dienas, kad paziņots Komisijas lēmums, ar kuru atbalsts atzīts par saderīgu.

⁽¹⁰⁵⁾ Sk. spriedumus, 1977. gada 22. marts, *Iannelli & Volpi SpA*, 74/76, EU:C:1977:51, 14. punkts; 1993. gada 15. jūnijs, *Matra SA/Komisija*, C-225/91, EU:C:1993:239, 41. punkts, un 2023. gada 31. janvāris, *Komisija/Braesch and Others*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, 96.–99. punkts.

⁽¹⁰⁶⁾ Aizdevums ar procentu likmi zem tirgus vērtības.

piemērojama piešķiršanas laikā un noteikta saskaņā ar Komisijas paziņojumu par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu ⁽¹⁰⁷⁾.

82. Lai samazinātu atbalsta negatīvo ietekmi, nodrošinot, ka konkurentiem ir piekļuve attiecīgajai informācijai par atbalstītajām darbībām, attiecīgajai dalībvalstij ir jānodrošina, ka Komisijas Atbalsta pārredzamības modulī ⁽¹⁰⁸⁾ vai visaptverošā valsts atbalsta tīmekļa vietnē valsts vai reģionālā līmenī tiek publicēta šāda informācija:
- a) lēmuma par individuālā atbalsta piešķiršanu vai apstiprinātās atbalsta shēmas un attiecīgo īstenošanas noteikumu pilns teksts vai saite uz to;
 - b) informācija par katru individuālo atbalstu, kas pārsniedz 100 000 EUR, izmantojot šo vadlīniju II pielikumā noteikto struktūru ⁽¹⁰⁹⁾.
83. Dalībvalstīm jānodrošina, ka to visaptverošās valsts atbalsta tīmekļa vietnes, kas minētas 82. punktā, ir veidotas tā, lai nodrošinātu vieglu piekļuvi informācijai. Tām ir jāpublicē informācija izklājlapās bezīpašnieka formātā, kas nodrošina efektīvu iespēju datus meklēt, izgūt, lejupielādēt un viegli publicēt internetā, piemēram, CSV vai XML formātā. Sabiedrībai jābūt iespējai tīmekļvietnei piekļūt bez jebkādiem ierobežojumiem, tātad bez lietotāja iepriekšējas reģistrēšanās.
84. Attiecībā uz shēmām nodokļu atvieglojumu veidā 82. punkta b) apakšpunkta nosacījumi tiks uzskatīti par izpildītiem, ja dalībvalstis prasīto informāciju par individuālā atbalsta summām publicēs pa šādiem diapazoniem (miljonos EUR):

0,1–0,5;
0,5–1;
1–2;
2–5;
5–10;
10–30;
30–60;
60–100;
100–250; kā arī
250 un vairāk.

85. Dalībvalstīm jāpublicē informācija, kas minēta 82. punkta b) apakšpunktā, sešu mēnešu laikā no atbalsta piešķiršanas dienas vai — atbalstam nodokļu atvieglojumu veidā — viena gada laikā no dienas, kad jāiesniedz nodokļu deklarācija ⁽¹¹⁰⁾. Nelikumīga, bet vēlāk par saderīgu atzīta atbalsta gadījumā dalībvalstīm šī informācija ir jāpublicē sešu mēnešu laikā pēc Komisijas lēmuma, ar kuru atbalsts atzīts par saderīgu. Lai varētu

⁽¹⁰⁷⁾ OV L 14, 19.1.2008., 6. lpp.

⁽¹⁰⁸⁾ Valsts atbalsta pārredzamības datubāzes publiskā meklēšana, pieejama vietnē <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=en>.

⁽¹⁰⁹⁾ Pēc dalībvalsts pamatota lūguma no šīs prasības var atteikties, ja pilnīga un detalizēta publicēšana mazinātu konkurenci nākamajos piešķiršanas procesos, piemēram, pieļaujot stratēģisku piedāvājumu iesniegšanu.

⁽¹¹⁰⁾ Ja nav oficiālas prasības iesniegt gada deklarāciju, reģistrācijas vajadzībām par piešķiršanas datumu uzskata tā gada 31. decembri, par kuru piešķirts atbalsts.

nodrošināt Līgumā paredzēto valsts atbalsta noteikumu izpildi, minētajai informācijai ir jābūt pieejamai vismaz 10 gadus no atbalsta piešķiršanas dienas.

86. Komisija savā tīmekļa vietnē publicēs saites uz valsts atbalsta tīmekļa vietnēm, kas minētas 82 punkta b). apakšpunktā.

4.2 Saderības nosacījumi īpašām atbalsta kategorijām transporta koordinācijai

87. Šajā iedaļā ir sniegti skaidrojumi par dažiem 4.1.1. iedaļā izklāstīto galveno saderības nosacījumu aspektiem attiecībā uz katru transporta koordinācijas atbalsta veidu, uz kuru attiecas šīs vadlīnijas.

4.2.1 Darbības atbalsts

4.2.1.1 Atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai

88. Šajās vadlīnijās ir paredzēti noteikumi par atbalstu transporta ārējo izmaksu samazināšanai, ko var piešķirt pārvadātājiem un/vai pārvadājumu organizētājiem, kuri izvēlas ilgtspējīgus sauszemes transporta risinājumus.
89. Atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai var būt paredzēts sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un/vai ilgtspējīga multimodāla transporta operācijām (t. i., tādām, kas ietver vismaz vienu pārvadājumu posmu pa sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu vai tuvsatiksmes kuģošanas posmu).
90. Lai atbalstu transporta ārējo izmaksu samazināšanai uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

91. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem Komisija uzskata, ka darbības atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu ar nosacījumu, ka tas novērš cenu atšķirības starp dažādiem sauszemes transporta veidiem un liek transporta lietotājiem izvēlēties ilgtspējīgus sauszemes transporta veidus. Cenu atšķirības rodas, ja sauszemes transporta pakalpojuma cenā netiek pietiekami ņemta vērā negatīvā ārējā ietekme.

Atbalsta nepieciešamība

92. Šajā transporta tirgus attīstības posmā transporta ārējās izmaksas nav pietiekami atspoguļotas transporta pakalpojumu cenā. Tāpēc šo pakalpojumu cena pilnībā neatspoguļo attiecīgā transporta veida sociālās izmaksas. IVMS norādīts, ka, lai nodrošinātu taisnīgu un efektīvu cenas noteikšanu attiecībā uz visiem transporta veidiem, ir nepieciešams visaptverošs pasākumu kopums ⁽¹¹⁾. Šāda cena liktu piesārņotājiem un lietotājiem uzņemties pilnu atbildību par to radītajām izmaksām, ļaujot lietotājiem izdarīt izvēles, kuras salāgotas ar labāko iespēju sabiedrībai. Stratēģija paredz, ka ārējās izmaksas ES tiks pilnībā ņemtas vērā ne ātrāk kā līdz 2050. gadam. Tāpēc, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus pirms minētā datuma, var būt nepieciešams atbalsts šādu ārējo izmaksu samazināšanai.
93. Ilgtspējīgi sauszemes transporta pakalpojumi bieži vien nav konkurētspējīgi salīdzinājumā ar piesārņojošākām alternatīvām, piemēram, pārvadājumu pakalpojumiem,

⁽¹¹⁾ Sk. IVMS 47. punktu, kas minēts (20). zemsivītras piezīmē.

ko veic tikai pa autoceļiem. Kamēr piesārņojošāku konkurējošo pakalpojumu cena pilnībā neatspoguļos to izmaksas sabiedrībai, ir maz ticams, ka tirgus pats par sevi nodrošinās ilgtspējīgu sauszemes transporta veidu izvēršanas līmeni atbilstoši Eiropas zaļā kursa mērķiem. Ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārīgos principus, Komisija uzskata, ka, pastāvot negatīvai ārējai ietekmei, kas saistīta ar konkurējošiem transporta veidiem, piemēram, autotransportu un aviāciju, ir nepieciešams darbības atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai, lai atbalstītu modālo pārvirzi uz sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un ilgtspējīgiem multimodāliem pārvadājumiem.

Atbalsta piemērotība

94. Saskaņā ar 68. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai ir piemērots instruments ⁽¹¹²⁾, lai saglabātu vai palielinātu pārvirzi uz ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem, ja tas novērš cenu atšķirības starp dažādiem transporta veidiem, ko rada negatīva ārējā ietekme, un liek transporta lietotājiem izvēlēties ilgtspējīgus sauszemes transporta veidus.

Atbalsta stimulējošā ietekme

95. Atbalstam jābūt stimulam, lai saglabātu vai palielinātu pārvirzi uz ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem saskaņā ar 69. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem. Lai ievērotu šos vispārējos principus un nodrošinātu, ka atbalsts maina labuma guvēja rīcību un stimulē modālo pārvirzi, jāizpilda šādi nosacījumi.
96. Pirmkārt, atbalsts jāpiešķir tikai tad, ja konkurējošāks transporta veids, kas rada lielāku piesārņojumu, ir komerciāli dzīvotspējīga alternatīva transporta veidam, ko paredzēts atbalstīt. Šāda dzīvotspēja ir atkarīga no piemērotu termināļu, tīklu un savienojumu ekspluatācijas, pieejamības un piekļuves izmaksām un citiem faktoriem, piemēram, tranzīta laika atšķirībām. Komisija uzskata, ka pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem vienmēr ir komerciāli dzīvotspējīga alternatīva, kas rada lielāku piesārņojumu nekā pārvadājumi pa sliežu ceļiem vai iekšzemes ūdensceļiem. Kravu pārvadājumu nozarē, kur konkurētspēja ir atkarīga no transporta operācijās nobrauktā attāluma ⁽¹¹³⁾, parasti var pieņemt, ka konkurenci ar pārvadājumiem, ko veic tikai pa autoceļiem, veido:
- a) multimodālie pārvadājumi, ja attālums, ko veic ar transporta veidu, kas saņem atbalstu, ir šāds:
 - (i) 800 kilometri pārvadājumos pa sliežu ceļiem;
 - (ii) 375 kilometri pārvadājumos pa iekšzemes ūdensceļiem;
 - (iii) 750 kilometri tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumos; kā arī
 - b) unimodālie pārvadājumi, ja attālums, ko veic ar transporta veidu, kas saņem atbalstu, ir šāds:

⁽¹¹²⁾ Attiecībā uz atbalsta veidu Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē par atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nav iebildusi pret atbalstu tiešo dotāciju veidā (sk. *ex multis* Komisijas 2024. gada 21. maija lēmumu lietā SA.108800, Vācija, *Support for rail freight transport (single wagon load and wagon group transport)* (vēl nav publicēts OV); Komisijas 2023. gada 11. decembra lēmumu lietā SA.109142, Francija, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (vēl nav publicēts OV); un Komisijas 2023. gada 30. maija lēmumu lietā SA.104156, Itālija, *Sea Modal Shift incentive* (OV C 203, 9.6.2023., 16. lpp.).

⁽¹¹³⁾ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums par Kombinēto pārvadājumu direktīvas grozīšanu [Ricardo et al. (2023)].

(i) 350 kilometri pārvadājumos pa sliežu ceļiem ⁽¹¹⁴⁾;

(ii) 375 kilometri pārvadājumos pa iekšzemes ūdensceļiem.

97. Attiecībā uz kravu pārvadājumiem, kas pārsniedz 96. punktā norādītos attālumus, dalībvalstij ir jāpierāda, ka konkurējošais transporta veids, kas rada lielāku piesārņojumu nekā tas, kuram piešķirts atbalsts (piemēram, pārvadājumi, ko veic tikai pa autoceļiem), ir komerciāli dzīvotspējīga alternatīva pārvadājumiem, kam piešķirts atbalsts, kā arī jānosaka, no kura attāluma konkurējošais transporta veids, kas rada lielāku piesārņojumu, nekonkurē izmaksu ziņā un tādējādi nav komerciāli dzīvotspējīgs atbalstīto darbību veidam.
98. Otrkārt, principā atbalstu nevar piešķirt pārvadājumiem maršrutos, kuros ir noteikti jaudas ierobežojumi, kas neļautu palielināt vai saglabāt modālo pārvirzi. Šā nosacījuma mērķis ir nodrošināt, ka izredzes saglabāt vai palielināt modālo pārvirzi ir reālas. Ja dalībvalsts plāno atbalstīt pārvadājumus maršrutos, kuros ir noteikti jaudas ierobežojumi, dalībvalstij būs jāpaskaidro, kādi citi pasākumi tiks veikti, lai novērstu vai samazinātu šos ierobežojumus. Saistībā ar atbalsta shēmām tas nozīmē, ka dalībvalstij ir jāapņemas nodrošināt, ka atbalsts netiks piešķirts, ja pastāvēs būtiski jaudas ierobežojumi, kas ietekmētu transporta operācijas un galu galā novērstu to, ka tiek saglabāta vai palielināta pārvirze uz ilgtspējīgāku transporta veidu. Ja pastāv faktiski vai paredzami jaudas ierobežojumi, dalībvalstij jānodrošina, ka tiek ieviesti risinājumi šādu ierobežojumu likvidēšanai vai samazināšanai, lai varētu panākt no atbalsta izrietošo paredzamo modālo pārvirzi.
99. Treškārt, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas operatoriem ir jāpublisko visa attiecīgā informācija par saņemto atbalstu ⁽¹¹⁵⁾. Publicitātes mērķis ir palielināt informētību par pieejamajiem pasākumiem, lai mazinātu konkurētspējas atšķirības starp ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem un konkurējošām alternatīvām, kas rada lielāku piesārņojumu, un tādējādi palielinātu pieprasījumu pēc ilgtspējīgiem sauszemes transporta pakalpojumiem, kas ir nepieciešami, lai veicinātu modālo pārvirzi.
100. Visbeidzot, lai nodrošinātu, ka atbalstu piešķir tikai par faktiski sniegtiem ilgtspējīgiem sauszemes transporta pakalpojumiem, atbalsts jāpiešķir, pamatojoties uz faktiski sniegtajām transporta pakalpojumu vienībām ⁽¹¹⁶⁾, nevis uz vienreizēju maksājumu.
101. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja dalībvalsts ievēro 69. punktā izklāstītos vispārējos principus, kā paskaidrots 97.–100. punktā.

Proporcionalitāte

102. Saskaņā ar 71. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem atbalsts var sasniegt 75 % no attiecināmajām izmaksām.

⁽¹¹⁴⁾ Šī robežvērtība neattiecas uz unimodāliem sliežu ceļu pārvadājumiem, kas tiek organizēti kā vagonu sūtījumu pārvadājumi, jo šāda veida unimodālie sliežu ceļu pārvadājumi ir mazāk rentabli nekā pārvadājumi, ko veic tikai pa autoceļiem, neatkarīgi no veiktā attāluma, ņemot vērā dažādu klientu vagonu komplektēšanas un apvienošanas izmaksas.

⁽¹¹⁵⁾ Iekļaujot vismaz šādu informāciju: piešķirēja iestāde, atbalsta piešķiršanas datums, saņemtās atbalsta summas, periods un darbības, uz kurām attiecas atbalsts.

⁽¹¹⁶⁾ Piemēram, pasažierkilometri pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem vai tonnkilometri vai transportlīdzekļa kilometri kravu pārvadājumu pakalpojumiem, vai, vispārīgāk, transporta pakalpojuma ražošanas vienība.

103. Attiecināmās izmaksas ir daļa no transporta ārējām izmaksām, kuras tiek novērstas, unimodāli vai multimodāli izmantojot sliežu ceļus un/vai iekšzemes ūdensceļus un/vai tuvsatiksmes kuģošanu ilgtspējīga multimodāla transporta kontekstā salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem, kas rada lielāku piesārņojumu (t. i., novērstās transporta ārējās izmaksas)⁽¹¹⁷⁾. Ja ir vairāki konkurējoši risinājumi, kas rada augstāku piesārņojuma līmeni, robežvērtība atbilst augstākajai izmaksu starpībai starp dažādiem risinājumiem.
104. Dalībvalstij ir jāsniedz pārredzama, pamatota un skaitļos izteikta salīdzinoša ārējo izmaksu analīze starp atbalstīto transporta veidu (sliežu ceļi, iekšzemes ūdensceļi un/vai ilgtspējīgs multimodālais transports, tostarp vismaz viens sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu vai tuvsatiksmes kuģošanas posms) un alternatīvu konkurējošu risinājumu, kas rada lielāku piesārņojumu. Dalībvalstij principā būtu jāatsaucas uz grozīto vai aizstāto Komisijas “Rokasgrāmatu par transporta ārējām izmaksām”⁽¹¹⁸⁾, lai salīdzinātu dažādu transporta veidu ārējās izmaksas, ja vien tā nesniedz atbilstošus pierādījumus, lai pamatotu atšķirīgu metodiku faktisko ārējo izmaksu aplēsei. Izmantotajai metodikai un veiktajiem aprēķiniem jābūt publiski pieejamiem.

Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

105. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, darbības atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai jāpiešķir saskaņā ar 75. un 76. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem.
106. Principā atbalsts būtu jāpiešķir atbalsta shēmu veidā, jo tām var būt ierobežotāka kropļojošā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm nekā *ad hoc* atbalstam.

4.2.1.2 Atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei

107. Šajās vadlīnijās paredzēti īpaši noteikumi atbalstam, lai:
- a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un/vai pārvadājumu organizētāji, apkopojot pieprasījumu un organizējot regulārus kravu pārvadājumus starp transporta termināļiem, izveidotu jaunus sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumus;
 - b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas organizē regulārus pasažieru pārvadājumus starp transporta termināļiem, kas atrodas vai nu dažādās dalībvalstīs (“pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi”), vai vairāk nekā 400 kilometrus viens no otra (“tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumi”) izveidotu jaunus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu komercsavienojumus.
108. Lai atbalstu jaunu komercsavienojumu izveidei uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

⁽¹¹⁷⁾ Dalībvalstis var izmantot ārējo izmaksu metodiku, lai segtu jebkādas darbības izmaksas, tostarp darbības izmaksas, kas saistītas ar infrastruktūras izmantošanu.

⁽¹¹⁸⁾ Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, Esene, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (“Rokasgrāmata par transporta ārējām izmaksām”), 2019. gada versija, 1.1., Publikāciju birojs, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

109. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu, jo tas nodrošina pietiekamu skaitu transporta pakalpojumu, kas savieno transporta termināļus. Jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu izveide, kā arī jaunu pārrobežu un/vai tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu komercsavienojumu izveide ir būtiska sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta attīstībai, kā arī ilgtspējīgu multimodālu pārvadājumu nodrošināšanai.

Atbalsta nepieciešamība

110. Viens no IVMS mērķiem ir sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu savienojumu attīstība⁽¹¹⁹⁾. Sliežu ceļu intensīvāku izmantošanu kravu pārvadājumiem negatīvi ietekmē dažu svarīgu savienojumu trūkums starp transporta termināļiem⁽¹²⁰⁾, un ir jāveic pasākumi, lai izmantotu iekšzemes ūdensceļu transporta neizmantoto potenciālu⁽¹²¹⁾, jo īpaši, lai Eiropas iekšzemes ūdensceļu tīkls būtu pēc iespējas savienots ar citiem transporta veidiem⁽¹²²⁾. Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem sliežu ceļi netiek pilnībā izmantoti, īpaši kā tālsatiksmes un/vai pārrobežu transporta līdzeklis un īpaši nakts laikā⁽¹²³⁾.
111. Lai turpinātu attīstīt sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu savienojumus, dalībvalstīm var nākties piešķirt atbalstu jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu izveidei, kā arī jaunu pārrobežu un/vai tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu komercsavienojumu izveidei. Tas vajadzīgs tādēļ, ka ar tirgus konjunktūru ne vienmēr pietiek, lai liktu pārvadātājiem un pārvadājumu organizētājiem ieguldīt jaunus sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu savienojumus, jo šos savienojumus var ietekmēt koordinācijas nepilnības. Proti, uzņēmējiem var rasties ievērojamas fiksētās izmaksas, veidojot jaunus savienojumus, un šie savienojumi var kļūt rentabli tikai tad, ja tos izmantos pietiekams klientu skaits. Bez šāda minimālā apjoma pārvadātājs īstermiņā nespētu gūt pietiekamu peļņu, lai kompensētu darbības zaudējumus, kas radušies jaunā komercsavienojuma pirmajos darbības gados, un līdz ar to pārvadātājs neturpinātu pilnveidot šo savienojumu. Atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei var mazināt šķēršļus jaunu savienojumu izveides uzsākšanai, samazinot ikgadējos darbības zaudējumus, kas pārvadātājiem un pārvadājumu organizētājiem rodas jaunā savienojuma pirmajos darbības gados.
112. Ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārīgos principus, Komisija uzskata, ka atbalsts jaunu sliežu ceļu kravu pārvadājumu un iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu komercsavienojumu izveidei un/vai jaunu pārrobežu un/vai tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu komercsavienojumu izveidei var būt nepieciešams, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības, ja tas efektīvi novērš šo tirgus nepilnību, vienlaikus ņemot vērā jebkuru citu politisko nostādni un pasākumus, kas jau ir ieviesti, lai novērstu to pašu tirgus nepilnību. Tādējādi dalībvalstij ir jānosaka, ka atbalsta piešķiršanas brīdī, pat izmantojot visu citu atbalstu ilgtspējīgam sauszemes transportam, neviens pārvadātājs neplāno komerciāli attīstīt konkrēto jauno komercsavienojumu.

⁽¹¹⁹⁾ Sk. IVMS 33. un 42. punktu, kas minēts (20). zemspvītras piezīmē.

⁽¹²⁰⁾ Sk. IVMS 43. punktu, kas minēts (20). zemspvītras piezīmē.

⁽¹²¹⁾ Sk. IVMS 44. punktu, kas minēts (20). zemspvītras piezīmē.

⁽¹²²⁾ Sk. (25). zemspvītras piezīmi, 2.1.2. punktu.

⁽¹²³⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei "Rīcības plāns tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pakalpojumu veicināšanai", COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

Atbalsta piemērotība

113. Pieprasījums pēc jauniem komercpakalpojumiem pirmajos darbības gados var nebūt pietiekams, lai nodrošinātu šo pakalpojumu rentabilitāti. Tāpēc saskaņā ar 68. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei ir piemērots instruments⁽¹²⁴⁾, lai atbalstītu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un/vai pārvadājumu organizētājus, kas vēlas ieguldīt jaunos sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu savienojumos vai jaunos pārrobežu un/vai tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu savienojumos. Tomēr atbalstam jābūt ierobežotam, lai atbalstītu darbības ne ilgāk kā piecus gadus pēc jaunā savienojuma izveides (t. i., no brīža, kad labuma guvējs sāk ekspluatēt jauno savienojumu).

Atbalsta stimulējošā ietekme

114. Atbalstam jāstimulē pārvadātāji un/vai pārvadājumu organizētāji izveidot jaunus sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu savienojumus vai jaunus pārrobežu un/vai tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu savienojumus. Komisija uzskata, ka atbalstam jaunu savienojumu izveidei ir stimulējoša ietekme, ja labuma guvējs ir iesniedzis rakstisku pieteikumu atbalsta saņemšanai pirms jauno komercsavienojumu izveides. Rakstiskā atbalsta pieteikuma iesniegšanas laiks ir vērtīga norāde uz iespējamo hipotētisko scenāriju, ja atbalsts netiek sniegts. Ja uzņēmums neuzsāk jaunā savienojuma ekspluatāciju pirms pieteikšanās atbalstam, tas norāda, ka hipotētiskajā scenārijā jauna savienojuma bez atbalsta nebūtu, ņemot vērā, ka šim uzņēmumam ir nepieciešams atbalsts, lai segtu sākotnējos darbības zaudējumus, kas saistīti ar jauna komercsavienojuma izveidi.
115. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tiek ievēroti 69. punktā izklāstītie vispārējie principi, kā paskaidrots 114. punktā, un ja ir pierādījumi par paredzamajiem darbības zaudējumiem.

Proporcionalitāte

116. Saskaņā ar 71. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem atbalstu jaunu komercsavienojumu izveidei uzskata par samērīgu, ja tas nepārsniedz šādu procentuālo daļu no attiecināmajām izmaksām: 80 % jaunā komercsavienojuma pirmajā darbības gadā, 70 % otrajā gadā, 60 % trešajā gadā, 50 % ceturtajā gadā un 40 % piektajā gadā.
117. Attiecināmās izmaksas ir darbības zaudējumi, kas radušies saistībā ar jaunā savienojuma ekspluatāciju, ilgākais, piecus gadus no brīža, kad labuma guvējs sāk ekspluatēt attiecīgo

⁽¹²⁴⁾ Attiecībā uz atbalsta veidu Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē par atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nav iebildusi pret atbalstu tiešo dotāciju veidā (sk. Komisijas 2011. gada 5. oktobra lēmumu lietā SA 31981, Nīderlande, *Start-up aid to new combined transport services based on Twin hub railway network* (OV C 361, 10.12.2011., 1. lpp.). Konkrēti attiecībā uz atbalstu jaunu komercsavienojumu izveidei Komisija atzīst, ka tiešās dotācijas ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un pārvadājumu organizētājiem, kas vēlas ieguldīt jaunā komercsavienojumā, samazināt sākotnējos darbības zaudējumus jaunā komercsavienojuma pirmajos darbības gados un tādējādi uzlabot šo pakalpojumu rentabilitāti. Šā iemesla dēļ, ja atbalsts tiek piešķirts jaunu komercsavienojumu izveidei, tiešās dotācijas var būt piemērotas pat tad, ja tās izmaksā avansā, ar nosacījumu, ka avansa maksājums tiek veikts periodiski vismaz reizi gadā (nevis kā vienreizējs avansa maksājums, kas aptver visu laikposmu, kuru var finansēt ar atbalstu).

savienojumu. Darbības zaudējumi ir negatīva starpība starp ieņēmumiem un darbības izmaksām jaunā savienojuma pirmajos darbības gados (līdz pieciem gadiem) ⁽¹²⁵⁾.

118. Ar jauno komercsavienojumu saistītās attiecināmās izmaksas var iekļaut visas tiešās ekspluatācijas izmaksas, kas radušās, ekspluatējot jauno komercsavienojumu, un atbilstošu ieguldījumu darbības izmaksās, kas ir kopīgas gan jaunajam komercsavienojumam, gan citām darbībām. Ieņēmumos, kas jāņem vērā, jāietver visi ieņēmumi, kas gūti no jaunā komercsavienojuma.
119. Ja atbalstu izmaksā avansā, jāizpilda šādi kumulatīvi papildu nosacījumi:
- a) darbības zaudējumi jāaplēš *ex ante*, pamatojoties uz pamatotām prognozēm;
 - b) darbības zaudējumi jādiskontē atbilstoši to vērtībai piešķiršanas brīdī;
 - c) dalībvalstij jāievieš atbilstošs uzraudzības un atgūšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka atbalsts nepārsniedz atļauto atbalsta intensitāti;
 - d) avansa maksājumi nedrīkst attiekties uz periodu, kas pārsniedz vienu gadu.

Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

120. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, darbības atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei jāpiešķir saskaņā ar 75 un 76. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem. Turklāt atbalsts būtu jāierobežo, lai segtu izmaksas, kas radušās labuma guvējam, ilgākais, piecus gadus pēc jaunā komercsavienojuma izveides.
121. Principā atbalsts būtu jāpiešķir atbalsta shēmu veidā, jo tām var būt ierobežotāka kropļojošā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm nekā *ad hoc* atbalstam.

4.2.2 Investīciju atbalsts

4.2.2.1 Atbalsts unimodālo un multimodālo sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai

122. Šajās vadlīnijās ir paredzēti īpaši noteikumi investīciju atbalstam sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai (tostarp aizstāšanai).
123. Multimodālais transports izmanto arī multimodālā transporta objektus kombinētajam autoceļu un jūras transportam. Šie objekti, ja tie atrodas jūras ostās, ietilpst šo vadlīniju darbības jomā, ja tiem ir arī savienojumi ar sliežu ceļiem vai iekšzemes ūdensceļiem, un tāpēc tie ir kvalificējami kā sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objekti ⁽¹²⁶⁾.

⁽¹²⁵⁾ Skaidrības labad tie var ietvert arī darbības izmaksas, kas radušās saistībā ar un pirms jaunā savienojuma izveides. Šīs izmaksas var ņemt vērā, aprēķinot attiecināmās izmaksas, kas saistītas ar jaunā komercsavienojuma pirmo darbības gadu.

⁽¹²⁶⁾ Sk. "sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objekta" definīciju, kas sniegta 54. punkta bb) apakšpunktā.

124. Atbalstam sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai jānodrošina, ka: a) vietu var izmantot kā objektu, kas atbalsta pirmreizējo modālo pārvirzi (būvniecība); b) esošs objekts var apkalpot lielāku transporta plūsmu vai kļūt pievilcīgāks lietotājiem, piemēram, apstrādājot tāda veida transporta plūsmu, kāda pirms tam netika apstrādāta (modernizācija); vai c) objekts, kura darbība bez atbalsta piedzīvotu lejupslīdi, var turpināt darbību (atjaunošana).
125. Lai atbalstu sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

126. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu. Atbalsts var veicināt investīcijas objektos, kas apkalpo sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportu atsevišķi vai apvienojumā ar citiem transporta veidiem ⁽¹²⁷⁾. Šo objektu plašāka pieejamība vai to jaudas, kvalitātes un/vai efektivitātes palielināšana ir priekšnoteikums sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta pareizai darbībai. Turklāt šie uzlabojumi galu galā radīs zemākas izmaksas transporta un loģistikas uzņēmumiem, kas darbojas sliežu ceļu, iekšzemes ūdensceļu un multimodālo pārvadājumu nozarēs, kā arī nodrošinās kvalitatīvākus pakalpojumus.

Atbalsta nepieciešamība

127. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ir norādīts uz nepietiekamo pārkraušanas infrastruktūru, jo īpaši iekšzemes multimodālo termināļu nepietiekamo skaitu, un pausts aicinājums veikt investīcijas trūkumu novēršanai multimodālajā infrastruktūrā, tam piešķirot augstāko prioritāti ⁽¹²⁸⁾. Pietiekami daudzu piemērotu sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu pieejamība ir būtiska ilgtspējīga sauszemes transporta vērtības ķēdei. Jo īpaši šādi objekti palīdz attīstīt multimodālus pārvadājumus visu transporta veidu kopējai novirzīšanai, izmantojot multimodālos termināļus.
128. Atbalsts objektiem, kas apkalpo sliežu ceļus un iekšzemes ūdensceļus, ir būtisks, lai pilnībā izmantotu ilgtspējīga sauszemes transporta potenciālu. Šāds atbalsts var palīdzēt pārraut apburto loku modālajā pārvirzē un nodrošināt objektu pieejamību. No vienas puses, pienācīga infrastruktūra ir priekšnoteikums ilgtspējīga sauszemes transporta izmantošanas pieaugumam. No otras puses, tā kā arvien vairāk lietotāju izvēlas šos transporta veidus, ir vajadzīga papildu infrastruktūra, lai atbalstītu šo izaugsmi. Tomēr bez atbalsta stimulē privātajiem pārvadātājiem ieguldīt infrastruktūras objektos var būt nepietiekams. Jo īpaši tāpēc, ka viņi neņem vērā ieguvumus no ārējo izmaksu samazināšanas, kas izriet no modālās pārvirzes, ko nodrošina investīcijas. Turklāt var būt vajadzīgs laiks, lai pielāgotu apkalpes vietu skaitu un kvalitāti pieaugošajam

⁽¹²⁷⁾ Neraugoties uz to, ka trūkst visaptverošas informācijas par multimodālo pārvadājumu, sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu objektiem ES, ir skaidras norādes, ka ilgtspējīgam sauszemes transportam trūkst piemērotu, pieejamu un piekļūstamu objektu. Jo īpaši ir vajadzīgas investīcijas sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu objektos un multimodālos kravas termināļos.

⁽¹²⁸⁾ Sk. IVMS 42. punktu, kas minēts (20). zemsivītras piezīmē.

pieprasījumam pēc ilgtspējīga sauszemes transporta. Tāpēc valsts atbalsts objektiem var palīdzēt efektīvāk un ātrāk panākt vēlamu modālo pārvirzi (¹²⁹).

129. Ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārējos principus, Komisija uzskata, ka atbalsts investīcijām objektos var būt nepieciešams, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības, ja pastāv 127. un 128. punktā minētās tirgus nepilnības. Šis atbalsts ir pamatots, ja jaunā jauda, visticamāk, tiks izmantota, tādējādi veicinot ilgtspējīga sauszemes transporta plašāku izmantošanu salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem, kas rada lielāku piesārņojumu. Tā tas ir gadījumā, ja dalībvalsts, pamatojoties uz drošām satiksmes prognozēm, kas iekļautas *ex ante* uzņēmējdarbības plānā, pierāda, ka potenciālais jaudas pieprasījums vismaz vidējā termiņā pārsniedz atbalstāmā objekta un citu esošu vai jau plānotu objektu pašreizējo apvienoto jaudu, ko varētu pamatoti izmantot kā alternatīvu jebkuram turpmākam jaudas pieprasījumam attiecībā uz atbalstāmo objektu.

Atbalsta piemērotība

130. Ilgtspējīga sauszemes transporta attīstību kavē sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu trūkums ES. Tāpēc, ņemot vērā 68. punktā izklāstītos vispārējos principus, Komisija uzskata, ka investīciju atbalsts šo objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai ir piemērots instruments (¹³⁰), lai veicinātu modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu.

Atbalsta stimulējošā ietekme

131. Atbalstam ir jāstimulē sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektu būvniecība, modernizācija vai atjaunošana. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tiek ievēroti 69. un 70. punktā izklāstītie vispārējie principi un ja atbalstāmajam projektam bez atbalsta būtu finansējuma deficīts.

Proporcionalitāte

132. Saskaņā ar 71.–74. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem investīciju atbalstu sliežu ceļu objektos, iekšzemes ūdensceļu objektos un sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu multimodālā transporta objektos uzskata par samērīgu, ja atbalsta summa nepārsniedz mazāko no šādiem lielumiem: a) projekta finansējuma deficītu salīdzinājumā ar hipotētisko scenāriju atbalsta neesības gadījumā un b) investīciju attiecināmās izmaksas.
133. Lai aprēķinātu finansējuma deficītu, ir jānošķir projektā finansētās transporta darbības no darbībām, kas nav saistītas ar transportu. Attiecīgie ieņēmumi ietver ne tikai ieņēmumus, kas gūti no projektā finansētajiem pārvadājumiem, bet arī papildu darbību neto peļņu, kas gūta no darbībām, kuras nav transporta darbības, bet ir saistītas ar minētajām transporta

(¹²⁹) Ņemot vērā ievērojamo laiku, kas vajadzīgs šādu objektu būvniecībai, modernizācijai vai atjaunošanai (no sākuma līdz pabeigšanai), atbalsts var būt nepieciešams, lai nodrošinātu, ka to pieejamība ir saistīta ar ilgtspējīga sauszemes transporta paplašināšanos, jo īpaši ņemot vērā, ka zaļā kursa un IVMS mērķi jāsasniedz pēc iespējas ātrāk.

(¹³⁰) Attiecībā uz atbalsta veidu Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē par atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nav iebildusi pret atbalstu tiešo dotāciju veidā (sk. *ex multis* Komisijas 2024. gada 26. marta lēmumu lietā SA.109124, Polija, *RRF: Investment aid to intermodal transport facilities, equipment and rolling stocks* (vēl nav publicēts OV); un Komisijas 2022. gada 9. februāra lēmumu lietā SA.64546, Slovākija, *Workshops for light maintenance of passenger* (OV C 169, 22.4.2022., 1. lpp.).

darbībām (piemēram, finansētajā objektā esošo komerciālo telpu noma). Attiecīgās izmaksas ietver gan darbības izmaksas, gan investīciju izmaksas, kas saistītas ar projektā finansētajiem pārvadājumiem. Turpretī investīciju izmaksas attiecībā uz darbībām, kuras nav saistītas ar transportu, būtu jāizslēdz. Turklāt, aplēšot paredzamo objekta pieprasījumu, būtu jāņem vērā visi esošie vai paredzētie valsts atbalsta pasākumi, piemēram, darbības atbalsts un/vai cita veida investīciju atbalsts, kas ietekmē finansējuma deficīta analīzi.

134. Attiecināmās izmaksas ietver investīciju izmaksas materiālajos aktīvos (fiksētos un kustamos) un nemateriālajos aktīvos, kas ir tieši saistīti ar attiecīgā objekta celtniecību, modernizāciju vai atjaunošanu. Attiecināmās izmaksas var ietvert:
- a) virszemes konstrukcijas (piemēram, glabātavas), stacionāru aprīkojumu (piemēram, noliktavas un termināļa ēkas), kā arī pārvietojamu aprīkojumu (piemēram, autoiekrāvējus ar izbīdāmo ceļņa izlici), kas atrodas objektā un ir paredzēts ar transportu saistītu pakalpojumu sniegšanai;
 - b) saistītos sagatavošanas pētījumus, piemēram, priekšizpēti un topoloģiskos pētījumus; kā arī
 - c) plānošanas un uzstādīšanas izmaksas.
135. Attiecībā uz atbalsta shēmām dalībvalstīm jāaņem veikt 71.–74. punktā izklāstīto finansējuma deficīta analīzi, kā paskaidrots 133. un 134. punktā, un par katru projektu, kam paredzēts atbalsts saskaņā ar shēmu. Šajā nolūkā, paziņojot par visām plānotajām atbalsta shēmām, dalībvalstīm jāapraksta vismaz atbalstāmo projektu kategorijas, pieņemtās attaisnoto izmaksu īpašās kategorijas (piemēram, materiālo (fiksēto un kustamo) un nemateriālo aktīvu iegādes izmaksas), finansējuma deficīta aprēķināšanas metodika un piemērotā maksimālā WACC.
136. Attiecībā uz *ad hoc* atbalstu finansējuma deficītu nosaka, salīdzinot projekta rentabilitāti faktiskajā un hipotētiskajā scenārijā saskaņā ar vispārējiem principiem, kas izklāstīti 72.–74. punktā, kā paskaidrots 133. punktā. Dalībvalstīm ir jānorāda 72. punktā minētie aprēķini un prognozes detalizētā projekta uzņēmējdarbības plānā.
137. Ja atbalsts attiecas uz objektiem, kurus dalībvalsts ir ierosinājusi un identificējusi iepriekš, finansējuma deficīta novērtējums nav vajadzīgs, ja atbalsta summa tiek noteikta, piemērojot konkursa procedūru. Šādos gadījumos Komisija uzskata, ka atbalsta summa atbilst atbalsta minimumam, ko pieprasījuši potenciālie labuma guvēji, un tāpēc atbalstu uzskata par samērīgu, ja ir izpildīti šādi kumulatīvie kritēriji:
- a) konkursa procedūra ir konkurētspējīga, proti, tā ir atklāta, skaidra, pārredzama un nediskriminējoša⁽¹³¹⁾. Tā balstās uz objektīviem kritērijiem, kas noteikti iepriekš un atbilst pasākuma mērķim, un līdz minimumam samazina stratēģiskās solīšanas risku. Parasti atlasē kritērijiem, ko izmanto, lai sarindotu piedāvājumus un galu galā piešķirtu atbalstu konkursa procedūrā, tieši vai netieši jāsaista ieguldījums pasākuma galveno mērķu sasniegšanā ar pieteikuma iesniedzēja pieprasīto atbalsta summu. To var izteikt, piemēram, kā atbalstu uz radītās pārkraušanas jaudas vienību;

⁽¹³¹⁾ Nevienam pretendētājam nevajadzētu būt privilēģijai piekļuvei informācijai vai citām priekšrocībām, piemēram, tāpēc, ka tas ir iepriekš attīstījis objekta atrašanās vietu vai tā tam pieder. Šādā gadījumā dalībvalstij šāda attiecīgā informācija ir jānodod visu potenciālo pretendentu rīcībā.

- b) kritēriji tiek publiskoti pietiekami ilgu laiku pirms pieteikumu iesniegšanas termiņa, lai radītu efektīvu konkurenci;
- c) paredzamais piedāvājuma iesniedzēju skaits ir pietiekams efektīvas konkurences nodrošināšanai;
- d) ir novērstas konkursa procedūras iznākuma *ex post* korekcijas (piemēram, turpmākas sarunas par konkursa rezultātiem), jo tās var mazināt procedūras iznākuma efektivitāti.

Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

138. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, investīciju atbalsts sliežu ceļu objektu, iekšzemes ūdensceļu objektu un sliežu ceļu un iekšējo ūdensceļu multimodālā transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai jāpiešķir saskaņā ar 75 un 76. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem.
139. Turklāt attiecībā uz jebkuru atbalstīto transporta objektu dalībvalstij ir jāpierāda, ka atbalsta pasākums visiem ieinteresētajiem lietotājiem nodrošina nediskriminējošu, atklātu un pārredzamu piekļuvi objektam saskaņā ar nozaru tiesību aktiem, tostarp Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvu ⁽¹³²⁾.
140. Ja atbalstāmā transporta objekta īpašnieks, operators un paredzamais tiešais lietotājs ir viena un tā paša uzņēmuma daļa vai ir saistīti uzņēmumi, kā noteikts TGAR I pielikumā, tiesības ekspluatēt objektu ir jāpiešķir, pamatojoties uz atklātu, pārredzamu, nediskriminējošu un uz konkurenci balstītu procedūru ⁽¹³³⁾. Tādējādi operators saņem peļņas normu saskaņā ar tirgus apstākļiem, un tiek mazināts jebkāds iespējamais interešu konflikts.
141. Komisija uzskata, ka atbalsta shēmām varētu būt ierobežotāka kropļojoša ietekme uz konkurenci un tirdzniecību nekā *ad hoc* atbalstam. Šā iemesla dēļ Komisijas novērtējumā tiks ņemti vērā turpmāk minētie elementi:
 - a) attiecībā uz shēmām var pieņemt, ka nav pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību, ja ir ievēroti 138.–140. punktā izklāstītie nosacījumi. Turklāt dalībvalstij, paziņojot par shēmu, ir arī jāaņem pirms individuāla atbalsta piešķiršanas objektam pārbaudīt, vai atbalstītais objekts nepamatoti nekropļo konkurenci un tirdzniecību ar esošiem un/vai jau plānotiem objektiem. Šajā nolūkā dalībvalstij jāaņem noteikt atbalstītā objekta izmantošanas vidēja termiņa perspektīvas, pamatojoties uz pamatotām satiksmes prognozēm, kas iekļautas *ex ante* uzņēmējdarbības plānā. Dalībvalstij arī jāaņem pārbaudīt, vai investīcijām nebūs nepamatotas kropļojošas ietekmes uz tādu esošu un/vai jau plānotu objektu izmantošanu, kurus pamatoti var izmantot kā alternatīvus aizstājējus jebkuram turpmākam pieprasījumam pēc atbalstītā objekta jaudas;
 - b) attiecībā uz *ad hoc* atbalstu dalībvalstij ir ne tikai jāievēro 138.–140. punktā izklāstītie nosacījumi, bet arī jāpierāda, ka atbalstītais objekts nepamatoti nekropļo konkurenci un tirdzniecību ar esošiem un/vai jau plānotiem objektiem. Šajā nolūkā dalībvalstij ir jānosaka atbalstītā objekta izmantošanas perspektīvas vidējā termiņā,

⁽¹³²⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

⁽¹³³⁾ Uzņēmumiem, kas ir saistīti uzņēmumi, ir atļauts piedalīties procedūrā.

pamatojoties uz drošām satiksmes prognozēm, kas iekļautas *ex ante* uzņēmējdarbības plānā. Dalībvalstij ir arī jāpierāda, ka investīcijām nebūs nepamatotas kropļojošas ietekmes uz esošu un/vai jau plānotu objektu izmantošanu, ko var pamatoti izmantot kā alternatīvu jebkuram turpmākam pieprasījumam pēc atbalstītā objekta jaudas⁽¹³⁴⁾. Principā atbalstītajām investīcijām nav nepamatotas kropļojošas ietekmes, ja paredzamais pieprasījums ir tāds, ka jaunais objekts nenovirzīs pieprasījumu no esošajiem un/vai jau plānotajiem objektiem. Jebkurā gadījumā, ņemot vērā atšķirīgo tirgus struktūru dažādos apgabalos, transporta veidos un objektos, Komisija katrā gadījumā atsevišķi novērtēs, vai kāds esošs un/vai jau plānots objekts varētu tikt nepamatoti ietekmēts. Šajā novērtējumā Komisija kā svarīgākos kritērijus varētu ņemt vērā tuvumā esošo objektu izmantošanas līmeni, šajos objektos apstrādāto kravu, pasažieru vai ritošā sastāva veidus, izmantoto tehnoloģiju un konkrētas ģeogrāfiskās atrašanās vietas priekšrocības.

4.2.2.2 Atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai

142. Šajās vadlīnijās ir paredzēti īpaši noteikumi, lai veicinātu investīcijas privāto pievedceļu būvniecībā, modernizācijā un/vai atjaunošanā (tostarp aizvietošanā).
143. Atbalstam privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai jānodrošina, ka: a) atrašanās vietā pirmo reizi var nokļūt tieši pa dzelzceļa sliežu ceļu (būvniecība); b) atrašanās vietu var sasniegt vairāk dzelzceļa satiksmes vai arī sliežu ceļu satiksme būs mazāk piesārņojoša pievedceļa elektrifikācijas dēļ (modernizācija); vai c) privāts pievedceļš, kas bez atbalsta būtu zaudējis savu darbību, var turpināt darbību (atjaunošana).
144. Lai atbalstu privāto pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

145. Privātiem pievedceļiem ir būtiska nozīme, lai samazinātu vajadzību pēc pirmā/pēdējā kilometra kravu autopārvadājumiem. Tas ir tāpēc, ka kravas, ko pārvadā, izmantojot ilgtspējīgus sauszemes transporta veidus, var sasniegt klienta rūpniecības uzņēmumus vai izbraukt no tiem tikai tad, ja tās pārkrauj kravas automobiļos pirmā/pēdējā kilometra posmos (multimodālais transports) vai ja klienta uzņēmums ir tieši savienots ar dzelzceļa tīklu.
146. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu. To var panākt, dodot stimulus veikt pārvadājumus galvenajā posmā pa sliežu ceļiem⁽¹³⁵⁾ un ļaujot izvairīties no ārējām izmaksām, kas saistītas ar transporta operācijām pirmajā/pēdējā kilometrā ar piesārņojošākiem transporta veidiem, pārejot no autopārvadājumiem uz dzelzceļu.

⁽¹³⁴⁾ Jebkurā gadījumā šie objekti ir arī jāidentificē, lai novērtētu atbalsta nepieciešamību (sk. 129. punktu).

⁽¹³⁵⁾ "Posms" ir brauciena posms, ko apkalpo ar transporta veidu. To nosaka pēc sākumpunkta un galamērķa vietas, ko apkalpo viens un tas pats pārvadātājs. "Galvenais posms" ir garākais attiecīgā brauciena posms.

Atbalsta nepieciešamība

147. Privātie pievedceļi ir būtiski ilgtspējīgiem pirmā/pēdējā kilometra kravu pārvadājumiem. Tomēr privāto pievedceļu skaits ES kopumā ir samazinājies (¹³⁶). Paredzams, ka šis samazinājums turpināsies, ja uzņēmumiem nebūs pietiekamu stimulu segt izmaksas un riskus, kas saistīti ar privātu pievedceļu būvniecību, modernizāciju un atjaunošanu. Lēmumu būvēt privātu pievedceļu var ietekmēt vairāki faktori, piemēram, pārvadāto kravu apjoms un veids, ražošanas uzņēmumu skaits reģionā vai dzelzceļa infrastruktūras attīstības līmenis. Komisija norāda, ka jebkurš no šiem faktoriem var atturēt uzņēmumu no investīcijām privāto pievedceļu būvniecībā, modernizācijā un/vai atjaunošanā.
148. Tirgum ir tendence izmantot lētākus, bet ne tik ilgtspējīgus transporta risinājumus, lai nogādātu kravas rūpniecības uzņēmumos/nosūtītu kravas no tiem (¹³⁷). Tāpēc, ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārējos principus, Komisija uzskata, ka atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai ir nepieciešams, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības.

Atbalsta piemērotība

149. Sliežu ceļu transporta attīstību kavē tas, ka nav pietiekamu tirgus stimulu uzņēmumiem segt izmaksas un uzņemties riskus, kas saistīti ar privātu pievedceļu būvniecību, modernizāciju un/vai atjaunošanu. Tāpēc, ņemot vērā 68. punktā izklāstītos vispārējos principus, Komisija uzskata, ka investīciju atbalsts privātu pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un/vai atjaunošanai ir piemērots instruments (¹³⁸), lai palielinātu modālo pārvirzi, izmantojot pirmā/pēdējā kilometra savienojumus pa privātiem pievedceļiem.

Atbalsta stimulējošā ietekme

150. Atbalstam jāstimulē privātu pievedceļu būvniecība, modernizācija un/vai atjaunošana. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tiek ievēroti 69 un 70. punktā izklāstītie vispārīgie principi un ja atbalstītajam projektam bez atbalsta būtu finansējuma deficīts.

Proporcionalitāte

151. Saskaņā ar 71.–74. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem investīciju atbalstu privātos pievedceļos uzskata par samērīgu, ja atbalsta summa nepārsniedz mazāko no šādiem lielumiem: i) projekta finansējuma deficītu salīdzinājumā ar hipotētisko scenāriju

(¹³⁶) Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, lai pārskatītu Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem, sk. (42). zemspīdētās piezīmi, 2.5. iedaļu.

(¹³⁷) Pieņemot lēmumu veikt investīcijas privātā pievedceļā, uzņēmumam ir jāapsver, vai pirmā/pēdējā kilometra pārvadājumiem no tā atrašanās vietas / uz to tas vēlas izmantot autopārvadājumus vai sliežu ceļu transportu, izmantojot privātu pievedceļu. Autopārvadājumi līdz noteiktam apjomam ir lētāki, un investīcijas ceļu savienojumos veic un apmaksā publiskās iestādes. Izvēloties sliežu ceļa pievedceļu, uzņēmumi sedz lielāko daļu būvniecības izmaksu (bieži vien ietverot priekšizpēti, ņemot vērā topogrāfiju) un maksā par ekspluatāciju un uzturēšanu. Turklāt investīcijām ir ilgs darbības laiks, kas ir papildu risks, jo ir situācijas, kuras uzņēmums nevar kontrolēt, kas varētu liegt privātā pievedceļa izmantošanu nākotnē. Tas varētu notikt, piemēram, gadījumā, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi aptur attiecīgos savienojumu pakalpojumus teritorijā, kurā atrodas uzņēmums.

(¹³⁸) Attiecībā uz atbalsta veidu Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē par atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nav iebildusi pret atbalstu tiešo dotāciju veidā (sk. Komisijas 2020. gada 17. decembra lēmumu lietā SA.58570, Vācija, *Guidelines on the construction, extension, reactivation and replacement of railway sidings and related infrastructure* (OV C 25, 22.1.2021., 1. lpp.).

tad, ja atbalstu nepiešķir ⁽¹³⁹⁾ (kas tiek uzskatīts par autotransportu, ja nav pierādījumu par pretējo), un ii) investīciju attiecināmās izmaksas.

152. Attiecināmās izmaksas ietver izmaksas par investīcijām materiālajos aktīvos (fiksētos un kustamos) un nemateriālos aktīvos, kas tieši saistīti ar privātā pievedceļa būvniecību, modernizāciju un/vai atjaunošanu, lai tas darbotos vai lai tā darbība tiktu saglabāta. Attiecināmās izmaksas var ietvert saistītos sagatavošanas pētījumus, piemēram, priekšizpēti un topoloģiskos pētījumus; kā arī plānošanas un uzstādīšanas izmaksas. Iekraušanas/izkraušanas platformas un aprīkojumu, ko izmanto vilcienu iekraušanai/izkraušanai īpašā(-o) lietotāja(-u) atrašanās vietā, nevar iekļaut attiecināmajās izmaksās.
153. Attiecībā uz atbalsta shēmām dalībvalstij jāapņemas veikt 71.–74. punktā izklāstīto finansējuma deficīta analīzi par katru projektu, kam paredzēts atbalsts saskaņā ar shēmu. Šajā nolūkā, paziņojot par visām plānotajām atbalsta shēmām, dalībvalstīm jāapraksta vismaz atbalstāmo projektu kategorijas, pieņemtās attaisnoto izmaksu īpašās kategorijas (piemēram, materiālo (fiksēto un kustamo) un nemateriālo aktīvu iegādes izmaksas), finansējuma deficīta aprēķināšanas metodika un piemērotā maksimālā WACC.
154. Attiecībā uz *ad hoc* atbalstu ⁽¹⁴⁰⁾ saskaņā ar 71.–74. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem dalībvalstij vienmēr ir: a) jāsniedz detalizēts skaitlisks aprēķins par finansējuma deficītu projekta līmenī, kas pamatots ar labuma guvēja iekšējo dokumentāciju, kas ir no tā paša perioda, kad notika lēmumu pieņemšanas process, piemēram, valdes sagatavotie informācijas izklāsti vai iekšējie uzņēmējdarbības plāni; un b) jāpiemēro atbilstošs uzraudzības un *ex post* atgūšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka atbalsts nepārsniedz 151. punktā noteiktos ierobežojumus.

Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

155. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, investīciju atbalsts privāto pievedceļu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai jāpiešķir saskaņā ar 75. un 76. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem.
156. Atbalsts principā jāpiešķir atbalsta shēmu veidā, jo tām var būt ierobežotāka kropļojoša ietekme uz konkurenci un tirdzniecību nekā *ad hoc* atbalstam.
157. Pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos Komisija var konstatēt, ka *ad hoc* atbalsts privātiem pievedceļiem nepamatoti nekropļo konkurenci un tirdzniecību. Izņēmuma gadījumā dalībvalstij ir jāsniedz vismaz abi turpmāk minētie dokumenti:
- a) aprēķini, kas liecina par ievērojami lielāku ārējo izmaksu samazinājumu uz vienu atbalsta vienību, izmantojot *ad hoc* atbalstu, nekā saskaņā ar atbalsta shēmu, pievienojot sīku paskaidrojumu par šādas ārējo izmaksu samazināšanās iemesliem, norādot visu pamatā esošo datu un pieņēmumu avotus;

⁽¹³⁹⁾ Finansējuma deficīta analīzē jāņem vērā visi esošie vai paredzētie valsts atbalsta pasākumi, piemēram, darbības atbalsts un/vai cita veida investīciju atbalsts, lai aplēstu finansējuma deficītu.

⁽¹⁴⁰⁾ Pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos, kad *ad hoc* atbalstu privātam rezerves ceļam var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar 157. punktu.

- b) pierādījumu, kas pamatots ar tādiem dokumentiem kā pētījumi un nozaru ziņojumi, ka konkrēta tirgus nepilnība ietekmē izvēlēto guvēju, bet neietekmē vispār vai tikai daudz mazākā mērā ietekmē citus uzņēmumus dalībvalstī.

4.2.2.3 Atbalsts sliežu ceļu vai iekšējo ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei

158. Šajās vadlīnijās ir paredzēti īpaši noteikumi par atbalstu investīcijām (jaunu vai lietotu) sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei, lai veicinātu modālo pārvirzi uz sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transportu.
159. Lai nodrošinātu, ka atbalsts tiek novirzīts pārvadātājiem, kuriem tas visvairāk vajadzīgs, lai veiktu uzņēmējdarbību tirgū, atbalstu saskaņā ar šo iedaļu var piešķirt tikai jaunienācējiem sliežu ceļu transporta nozarē⁽¹⁴¹⁾, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas kvalificējami kā MVU, MVU iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē un līzinga operatori sliežu ceļu un/vai iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē, ja vien tie kvalificējami kā MVU.
160. Atbalsts jāpiešķir valsts garantijas veidā. Garantijas var sniegt tieši galasaņēmējiem (t. i., 159. punktā minētajiem operatoriem) vai kredītiestādēm un citām finanšu iestādēm kā finanšu starpniekiem (ja labuma guvējs var brīvi izvēlēties finanšu starpnieku). Finanšu starpniekam jāspēj pierādīt attiecīgajai dalībvalstij, ka tas izmanto mehānismu, kurš nodrošina, ka visas priekšrocības iespējami plašākā mērā tiek nodotas galasaņēmējam kā lielāks finansējuma apjoms, riskantāki portfeli, zemākas nodrošinājuma prasības vai zemākas procentu likmes, nekā būtu iespējams bez šādām valsts garantijām.
161. Lai atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

162. Kā minēts 21. un 32. punktā, gan dzelzceļa transporta nozare, gan iekšzemes ūdensceļu transporta nozare cieš no tā, ka maz tiek investēts transportlīdzekļos, un tas kavē šo nozaru pilnīgu attīstību. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārējiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu, nodrošinot MVU un jaunienācējiem sliežu ceļu transporta nozarē pieejamāku piekļuvi finansējumam transportlīdzekļu iegādei.
163. Komisija turpinās novērtēt “tīro” transportlīdzekļu (ritošā sastāva un iekšzemes ūdensceļu kuģu) iegādei paredzētā investīciju atbalsta saderību saskaņā ar Komisijas 2022. gada “Pamatnostādnēm par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem”⁽¹⁴²⁾.

Atbalsta nepieciešamība

164. Lai saglabātu sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta konkurētspēju ar citiem transporta veidiem un tādējādi veicinātu pārvirzi uz ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem, ir vajadzīgs atbilstošs transportlīdzekļu nodrošinājums. Tomēr piekļuve

⁽¹⁴¹⁾ Skaidrības labad jaunienācēji sliežu ceļu transporta nozarē var būt tiesīgi saņemt atbalstu ritošā sastāva iegādei, pat ja tie nav MVU.

⁽¹⁴²⁾ Sk. (71). zemsvītras piezīmi.

finansējumam sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei pašlaik ir būtisks šķērslis, kas traucē MVU ienākt tirgū un/vai paplašināties sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē, kā arī jaunienācējiem sliežu ceļu transporta nozarē.

165. Sliežu ceļu transporta jomā ierobežojumi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu spējai iegādāties ritošo sastāvu galvenokārt ir finansiāli, piemēram, MVU var nebūt pieejami kredīti ar konkurēspējīgiem nosacījumiem ⁽¹⁴³⁾. Tas ir tāpēc, ka MVU un jaunienācējiem ir sliktāki finansēšanas nosacījumi nekā vēsturiskajiem tirgus dalībniekiem, kuri gūst labumu no sava stāvokļa tirgū un, jo īpaši tad, ja tie pieder valstij, var daudz vieglāk pierādīt savu kredīspēju ieguldītājiem un bankām. Tāpat iekšzemes ūdensceļu transporta nozari negatīvi ietekmē tās ierobežotās finansiālās spējas, jo šo nozari galvenokārt veido MVU un ģimenes uzņēmumi, un tas apgrūtina to iesaistīšanos dārgās investīcijās ⁽¹⁴⁴⁾. Šajā kontekstā iekšzemes ūdensceļu kuģu ⁽¹⁴⁵⁾ pieaugošās izmaksas ir būtisks šķērslis ienākšanai iekšzemes ūdensceļu transporta tirgū un/vai tā paplašināšanai, jo īpaši ņemot vērā vajadzību pēc specializētiem kuģiem dažāda veida kravām un maršrutiem ⁽¹⁴⁶⁾.
166. Ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārīgos principus, Komisija uzskata, ka atbalsts ritošā sastāva un kuģu iegādei ir vajadzīgs, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības. Tirgus pats par sevi nespēj nodrošināt, ka MVU sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē un jaunienācējiem sliežu ceļu transporta nozarē ir pienācīga piekļuve finansējumam, lai iegādātos sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļus.

Atbalsta piemērotība

167. Saskaņā ar 68. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem Komisija uzskata, ka investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei principā var būt piemērots instruments, ja tas ir valsts garantiju veidā. Publiskā sektora garantijas aizdevumiem uz ierobežotu laika periodu ir vispiemērotākais atbalsta instruments, lai atjaunotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp MVU un jaunienācējiem, no vienas puses, un lielajiem vēsturiskajiem uzņēmumiem, no otras puses, attiecībā uz piekļuvi finansējumam transportlīdzekļu iegādei. Šādas garantijas ir paredzētas, lai ļautu to labuma guvējiem izmantot tādus kredīta nosacījumus tirgū, kas ir līdzīgāki tiem, kādus parasti izmanto vēsturiskie uzņēmumi.
168. Komisija uzskata, ka investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei publiskā sektora garantiju veidā ir piemērots, lai palīdzētu MVU un jaunienācējiem sliežu ceļu transporta nozarē finansēt augstās izmaksas, kas saistītas ar sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādi, ja tiek ievēroti 68. punktā izklāstītie vispārīgie principi, kā paskaidrots 167. punktā.

⁽¹⁴³⁾ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, lai pārskatītu Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem, sk. (42). zemsvītras piezīmi, 4.3.2. iedaļu.

⁽¹⁴⁴⁾ Sk. (58). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁴⁵⁾ Inflācijas tendenci dēļ tērauda cenas un citu kuģu būvniecībā nepieciešamo materiālu cenas pēdējos gados ir ievērojami palielinājušās. Avots: CCNR tirgus novērojums [2023. gada ziņojums, 109].

⁽¹⁴⁶⁾ Iekšzemes ūdensceļu floti veido trīs galvenās kuģu kategorijas atkarībā no pārvadātās kravas veida: sauskraavu kuģi, lejamkraavu kuģi un stūmējvelkoņi. Katra kategorija ietver dažādus kuģu veidus atkarībā no ūdensceļu klases un pārvadāšanas apstākļiem. Avots: CCNR tirgus novērojums, sk. (145). zemsvītras piezīmi.

Atbalsta stimulējošā ietekme

169. Atbalstam jāstimulē jaunu vai lietotu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegāde. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tiek ievēroti 69. un 70. punktā izklāstītie vispārīgie principi.

Proporcionalitāte

170. Saskaņā ar vispārīgiem principiem, kas izklāstīti 71.–74. punktā, atbalstu valsts garantiju veidā, lai MVU varētu iegādāties iekšzemes ūdensceļu kuģus un lai MVU un/vai jaunienācēji sliežu ceļu transporta nozarē varētu iegādāties ritošo sastāvu, varētu uzskatīt par pārredzamu un samērīgu, ja ir izpildīti turpmāk minētie kumulatīvie nosacījumi:

- a) garantija tiek piešķirta jauniem individuāliem aizdevumiem sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei;
- b) pamatā esošā aizdevuma nominālā summa nepārsniedz atbalstāmās iegādes attiecināmās izmaksas, kas ietver visas izmaksas, kuras saistītas ar jaunu vai lietotu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādi, tostarp transportlīdzekļa cenu, piegādes izmaksas un projektēšanas pētījumu izmaksas, konsultāciju vai inženiertehnisko pētījumu izmaksas, ar noteikumu, ka tās ir saistītas ar investīcijām un daļu no tām;
- c) garantijas segums nepārsniedz 90 % no pamatā esošā aizdevuma;
- d) garantiju sniedz par maksu vismaz 50 bāzes punktu apmērā, ja piešķirējas dalībvalsts valsts kredītreitings ir vienāds ar AAA-A. Pretējā gadījumā dalībvalstis var brīvi piemērot zemāku maksu;
- e) garantijas ilgums nepārsniedz 15 gadus.

171. Atbalstu sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei var kumulēt ar savstarpējas izmantojamības atbalstu un/vai atbalstu tehniskai pielāgošanai un modernizācijai, ja neto papildu izmaksas par investīcijām savstarpējas izmantojamības jomā un/vai investīcijām tehniskajā pielāgošanā un modernizācijā netiek iekļautas attiecināmajās izmaksās, kas norādītas 170. punkta b) apakšpunktā. Neto papildu izmaksas par investīcijām savstarpējas izmantojamības jomā un/vai investīcijām tehniskajā pielāgošanā un modernizācijā tiek aprēķinātas kā starpība starp kopējām izmaksām, kas rodas, iegādājoties transportlīdzekli, kuru plānots iegādāties un kurš tiek aprīkots, izmantojot šīs investīcijas, no vienas puses, un kopējām iegādes izmaksām hipotētiskajā scenārijā, t. i., transportlīdzekļa izmaksām, kas nav aprīkots, izmantojot investīcijas savstarpējas izmantojamības jomā, vai kam nepieciešama tehniska pielāgošana un modernizācija, no otras puses.

Izvairšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

172. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei jāpiešķir saskaņā ar 75. un 76. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem.

173. Principā atbalsts būtu jāpiešķir atbalsta shēmu veidā, jo tām var būt ierobežotāka kropļojošā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm nekā *ad hoc* atbalstam.
174. Ja atbalsts attiecas uz tāda ritošā sastāva iegādi, ko izmanto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē, dalībvalstīm jānodrošina, ka:
- a) valsts finansētu ritošo sastāvu izmanto tikai konkrētās līnijās, ko apkalpo saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, vai konkrētos reģionos vai nu sabiedrisko pakalpojumu līguma darbības laikā, vai vismaz 10 gadus (atkarībā no tā, kurš termiņš ir ilgāks);
 - b) ja sabiedrisko pakalpojumu līgums tiek nodots citam pārvadātājam, valsts finansētais ritošais sastāvs tiek nodots jaunajam pārvadātājam par tirgus cenu, ņemot vērā jebkādu publisko finansējumu, ko saņēmis iepriekšējais pārvadātājs šā ritošā sastāva iegādei.

4.2.2.4 Savstarpējas izmantojamības atbalsts

175. Šajās vadlīnijās ir paredzēti īpaši noteikumi par atbalstu, kas paredzēts, lai veicinātu investīcijas tehnoloģijās, kas nodrošina nepārtrauktu preču un pasažieru satiksmes plūsmu starp valstu tīkliem un transporta veidiem ("savstarpējas izmantojamības atbalsts").
176. Savstarpējas izmantojamības atbalsts var atbalstīt investīcijas materiālos un nemateriālos aktīvos, tostarp priekšizpēti⁽¹⁴⁷⁾, kas veicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas ("savstarpējas izmantojamības investīcijas"). Investīcijas savstarpējas izmantojamības jomā jo īpaši var attiekties uz šādām tehnoloģijām un darbībām:
- a) Eiropas vilcienu kustības vadības sistēma (*ETCS*), nākotnes dzelzceļa mobilo sakaru sistēma (*FRMCS*) un vilciena automatizēta vadīšana (*ATO*), kas ir daļa no Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*), kā aprakstīts Savienības sekundārajos tiesību aktos⁽¹⁴⁸⁾;
 - b) digitālā automātiskā sakabe (*DAC*)⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴⁷⁾ Pētījumi, kuru mērķis ir novērtēt iespēju veikt modālo pārvirzi uz citiem transporta veidiem vai ilgtspējīgiem multimodāliem kravu vai pasažieru pārvadājumiem maršrutos, kuros uzņēmums pašlaik izmanto autotransportu.

⁽¹⁴⁸⁾ *ERTMS* ir vienota Eiropas signalizācijas un ātruma kontroles sistēma, kas nodrošina valstu dzelzceļa sistēmu savstarpējo izmantojamību, samazinot signalizācijas sistēmu iegādes un uzturēšanas izmaksas un palielinot vilcienu ātrumu, infrastruktūras jaudu un sliežu ceļu transporta drošuma līmeni. *ERTMS* sastāv no *ETCS* (t. i., kabīnes signalizācijas sistēmas, kas ietver vilcienu automātisko aizsardzību), dzelzceļa mobilajiem radiosakariem (*RMR*), vilciena automatizētās vadīšanas (*ATO*) un ekspluatācijas noteikumiem. Sk. Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1695 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, un ar ko atceļ Regulu (ES) 2016/919 (OV L 222, 8.9.2023., 380. lpp.). *RMR* sistēma, ko pašlaik izmanto dzelzceļa ekspluatācijai, proti, globālā mobilo sakaru sistēma dzelzceļam (*GSM-R*), ir balstīta uz specifikācijām, kas tika pabeigtas pirms 20 gadiem. Tehnoloģiskās novecošanās dēļ ir maz ticams, ka pēc 2030. gada tiks nodrošināts rūpnieciskais atbalsts *GSM-R*. *FRMCS* aizstās *GSM-R* kā vienu no galvenajām *ERTMS* daļām. Tā atbalstīs dzelzceļa digitalizāciju un pakalpojumu inovāciju. *[Ievietot atsauci uz attiecīgajiem ES sekundārajiem tiesību aktiem pēc to pieņemšanas]*

⁽¹⁴⁹⁾ *DAC* ir savstarpējas izmantojamības komponents, kas automātiski savieno un atvieno ritošo sastāvu kravas vilcienā gan fiziski (piemēram, mehāniskais savienojums un gaisa vads bremzēšanai), gan digitāli (piemēram, elektroenerģijas un datu savienojums). *DAC* ļauj izveidot modernus un digitālus Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumus. Tās mērķis ir palielināt efektivitāti, pateicoties automatizācijas procesiem,

- c) ritošā sastāva pielāgošana dažādām elektrosistēmām;
 - d) ritošā sastāva pielāgošana dažādiem sliežu ceļa platumiem;
 - e) iekšzemes ūdensceļu kuģu pielāgošana jūras ostu apkalpošanai;
 - f) iekšzemes ūdensceļu kuģu pielāgošana mainīgajiem kuģošanas apstākļiem, tostarp seklos ūdeņos;
 - g) ritošā sastāva un iekšzemes ūdensceļu kuģu automatizācija;
 - h) transportlīdzekļu pielāgošana *ILU* pārvadāšanai;
 - i) galvenās tehnoloģijas, kas vajadzīgas upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) ieviešanai, piemēram, upju informācijas pakalpojumu platforma (“*RIS* platforma”) ⁽¹⁵⁰⁾, iekšzemes elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēma (“iekšzemes *ECDIS*”), paziņojumi kapteiņiem, iekšzemes automātiskās identifikācijas sistēma (“iekšzemes *AIS*”) un starptautiskā elektroniskā ziņošana (*ERI*);
 - j) telemātikas lietojumprogrammas un citas programmatūras, ciktāl tās veicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas, jo īpaši intermodālās identifikācijas, izsekošanas un izsekojamības sistēmas un intermodālas datu apmaiņas platformas.
177. Vismaz piecus gadus pēc atbalsta piešķiršanas līguma noteikumos par tādu aktīvu nodošanu vai izmantošanu pret maksājumiem, kas finansēti ar savstarpējas izmantojamības atbalstu ⁽¹⁵¹⁾, jāiekļauj klauzula, kurā norādīts, ka investīcijas, kas nodrošina attiecīgā aktīva savstarpējo izmantojamību, tika finansētas ar valsts atbalstu. Tajos jāmin arī attiecīgās saistības, kas noteiktas 193. punktā, un jānorāda atbalsta summa.
178. Lai savstarpējas izmantojamības atbalstu uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

179. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem Komisija uzskata, ka savstarpējas izmantojamības atbalsts var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu, nodrošinot nepārtrauktu pasažieru un preču satiksmes plūsmu starp dalībvalstu tīkliem un starp dažādiem transporta veidiem. Transporta tīklu un transporta veidu netraucēta savstarpējā sasaiste visā ES ļauj: a) sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transportam pielāgoties satiksmes pieaugumam, ko paredz IVMS, optimizējot sliežu ceļu un iekšzemes ūdensceļu transporta infrastruktūras ierobežotās jaudas izmantošanu; b) multimodālajiem pārvadājumiem patiesi konkurēt ar vienu piesārņojošu transporta veidu, veicinot transporta ķēžu vienmērīgu integrāciju un sinerģiju starp dažādiem transporta veidiem infrastruktūras, informācijas plūsmu un procedūru ziņā; un c) palielināt pārrobežu satiksmi.

kā arī nodrošināt pietiekamu energoapgādi telemātikas lietojumprogrammām, kā arī drošu datu pārraidi visā vilcienā. [Ievietot atsauci uz attiecīgajiem ES sekundārajiem tiesību aktiem pēc to pieņemšanas]

⁽¹⁵⁰⁾ 1. panta 3. punkta hh) apakšpunkts Priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2005/44/EK par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem, COM/2024/33 final, 26.1.2024.

⁽¹⁵¹⁾ Piemēram, ritošā sastāva izpirkumnomas līgumi.

Atbalsta nepieciešamība

180. Komisija norāda, ka savstarpējas izmantojamības sistēmu izveidošanai un modernizācijai ir būtiska nozīme ilgtspējīgu sauszemes transporta veidu attīstībā. Tomēr tas ir dārgs process, kas sniedz lielāku labumu sabiedrībai salīdzinājumā ar privātajiem ieguvumiem uzņēmumiem, jo īpaši sākotnējā ieviešanas posmā. Tāpēc privātām investīcijām ir maz stimulu. Tas jo īpaši var būt saistīts ar: a) plašu ieviešanu, kas nepieciešama pirms konkrētu tehnoloģiju priekšrocības ir jūtamas (“iniciatora neizdevīgais stāvoklis”⁽¹⁵²⁾); b) vajadzību pēc paralēlām investīcijām, ko veic dažādi dalībnieki (piemēram, infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi). turklāt pārrobežu līmenī; un c) ierobežotiem privātiem ieguvumiem, kas izriet no investīcijām, salīdzinot ar sabiedriskajiem ieguvumiem (piemēram, drošums).
181. Ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārīgos principus, Komisija uzskata, ka savstarpējas izmantojamības atbalsts ir nepieciešams, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības. Tirgus pats par sevi nespēj pietiekami ieviest tehnoloģijas, kas veicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas⁽¹⁵³⁾.

Atbalsta piemērotība

182. Saskaņā ar 68. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem Komisija uzskata, ka savstarpējas izmantojamības atbalsts principā var būt piemērots instruments⁽¹⁵⁴⁾, lai atbalstītu tehnoloģijas, kas nodrošina nepārtrauktu preču un/vai pasažieru satiksmes plūsmu starp valstu tīkliem un/vai transporta veidiem, jo īpaši, ja nav regulatīvu pasākumu, kas liktu ieviest tās pašas tehnoloģijas. Savstarpējas izmantojamības atbalsts nav piemērots, ja ir ieviesti regulatīvi pasākumi, kas paredz ieviest tās pašas tehnoloģijas līdzīgā laikā, kā plānots, izmantojot šādu atbalstu.

Atbalsta stimulējošā ietekme

183. Atbalstam jāstimulē investīcijas tehnoloģijās, kas nodrošina nepārtrauktas preču un pasažieru satiksmes plūsmas starp dažādiem valstu tīkliem un dažādiem transporta veidiem. Saskaņā ar vispārīgiem principiem, kas izklāstīti 69. un 70. punktā, lai savstarpējas izmantojamības atbalstam būtu stimulējoša ietekme, ir jābūt izpildītiem šādiem kumulatīviem nosacījumiem:
- a) labuma guvējs ir pieteicies atbalsta saņemšanai pirms investīciju projekta īstenošanas darbu sākšanas;

⁽¹⁵²⁾ Lielāko daļu tehnoloģiju un darbību, kas minētas 176. punktā, raksturo tas, ka to sniegtos ieguvumus var pilnībā novērtēt tikai tad, ja tiek sasniegts sinhronizētas ieviešanas kritiskais līmenis. Ņemot vērā augstās sākotnējās investīciju izmaksas, tiešās izmaksas operatoriem pašlaik ir augstākas nekā ietaupījumi, kas gūti, pārkārtojoties uz šīm tehnoloģijām.

⁽¹⁵³⁾ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, lai pārskatītu Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem, sk. (42). zemsivītras piezīmi, 4.5.4. iedaļu.

⁽¹⁵⁴⁾ Attiecībā uz atbalsta veidu Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē par atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nav iebildusi pret atbalstu tiešo dotāciju veidā (sk. *ex multis* Komisijas 2023. gada 26. maija lēmumu lietā SA.102707, Itālija, *Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment* (OV C 266, 28.7.2023., 4. lpp.); un Komisijas 2019. gada 5. novembra lēmumu lietā SA.55451, Nīderlande, *Support for ERTMS upgrade* (OV C 59, 21.2.2020., 1. lpp.). Atbalsts tiešo dotāciju veidā ļauj labuma guvējiem samazināt sākotnējās investīciju izmaksas (prototipa izmaksas, ieņēmumu zaudējumus rītošā sastāva imobilizācijas laikā, pašas savstarpējās izmantojamības investīcijas), ko parastos tirgus apstākļos ir grūti atgūt, jo īpaši tad, ja investīcijas kļūst rentablas tikai tad, ja šīs tehnoloģijas tiek plaši ieviestas, kas var aizņemt ilgāku laiku nekā aktīva kalpošanas laiks.

- b) investīciju projekta īstenošanas darbi jāpabeidz vismaz vienu gadu pirms dienas, kad atbalstītās investīcijas kļūst obligātas ES līmenī.
184. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tiek ievēroti 69. un 70. punktā izklāstītie vispārīgie principi, kā paskaidrots 183. punktā. Atbalstam, kas piešķirts, lai segtu ES standartu ievērošanas izmaksas, principā nav stimulējošas ietekmes.
- Proporcionalitāte
185. Saskaņā ar 71.–74. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem atbalstu principā var uzskatīt par samērīgu, ja tas nepārsniedz 50 % no attiecināmajām izmaksām.
186. Attiecināmās izmaksas ir:
- a) visas izmaksas, kas nepieciešamas vai papildina savstarpējas izmantojamības investīciju īstenošanu; atkarībā no investīciju veida šādas izmaksas var ietvert attiecīgās tehnoloģijas ⁽¹⁵⁵⁾ iegādes un uzstādīšanas izmaksas, projekta vadības izmaksas un piegādes izmaksas ⁽¹⁵⁶⁾;
 - b) izmaksas, kas saistītas ar pētījumiem, testēšanu un apstiprināšanu, kā arī izmēģinājuma un prototipu iekārtām; kā arī
 - c) izmaksas, kas saistītas ar iepriekš uzstādītas tehnoloģijas modernizāciju.
187. Attiecībā uz savstarpējas izmantojamības investīcijām, kas saistītas ar *ERTMS*, kā noteikts 176. punkta a) apakšpunktā, atbalstu var saņemt par izmaksām, kas saistītas ar Eiropas Globālās navigācijas satelītu sistēmas (EGNSS) funkciju integrēšanu *ERTMS*. Atbalstu nevar saņemt par izmaksām, kas saistītas ar *GSM-R*.
188. Attiecībā uz savstarpējas izmantojamības investīcijām sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļos, kuru iegāde ir plānota, attiecināmās izmaksas nedrīkst pārsniegt savstarpējas izmantojamības neto papildu izmaksas ⁽¹⁵⁷⁾. Tās aprēķina kā starpību starp kopējām izmaksām, kas rodas, pērkot sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekli, kura iegāde ir plānota un kurš tiek aprīkots, izmantojot šīs investīcijas, no vienas puses, un kopējām izmaksām, kas rodas, iegādājoties to pašu vai līdzīgu transportlīdzekli bez savstarpējas izmantojamības investīcijām hipotētiskajā scenārijā, no otras puses.
189. Izņēmuma kārtā atbalsts tehnoloģijām, kas uzskaitītas 176. punkta a) un b) apakšpunktā var tikt uzskatīts par samērīgu, ja tas nepārsniedz 80 % no attiecināmajām izmaksām. Šādas tehnoloģijas to ieviešanas posmā īpaši ietekmē koordinācijas problēmas, un tās sniedz ievērojamus ārējus ieguvumus, kurus nevar internalizēt.
190. Atkarībā no pasākuma īpatnībām dalībvalsts var arī pierādīt, ka ir vajadzīga augstāka atbalsta intensitāte, pamatojoties uz finansējuma deficīta analīzi saskaņā ar vispārīgiem principiem, kas izklāstīti 71.–74. punktā. Tādā gadījumā Komisija uzskatīs atbalstu par samērīgu, ja atbalsta summa vienam labuma guvējam ir ierobežota līdz minimumam, kas nepieciešams investīciju veikšanai (t. i., ja atbalsts atbilst finansējuma deficītam, kas nepieciešams atbalsta pasākuma mērķa sasniegšanai, salīdzinājumā ar hipotētisko

⁽¹⁵⁵⁾ Attiecīgo tehnoloģiju var iegādāties jaunu vai lietotu.

⁽¹⁵⁶⁾ Skaidrības labad atbalstu nevar saņemt par uzturēšanas izmaksām.

⁽¹⁵⁷⁾ Ar nosacījumu, ka uz tām jau neattiecas neviens cits atbalsta veids, jo īpaši atbalsts saskaņā ar 4.2.2.3. iedaļu.

scenāriju atbalsta neesības gadījumā). Jebkurā gadījumā atbalsts nedrīkst pārsniegt 100 % no attiecināmajām izmaksām.

Izvaiņšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

191. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, savstarpējas izmantojamības atbalsts jāpiešķir saskaņā ar 75. un 76. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem.
192. Atbalsts principā jāpiešķir atbalsta shēmu veidā, jo tām var būt ierobežotāka kropļojoša ietekme uz konkurenci un tirdzniecību nekā *ad hoc* atbalstam.
193. Turklāt attiecībā uz ritošo sastāvu un iekšzemes ūdensceļu kuģiem atbalsta saņēmējam, kā arī turpmākam ritošā sastāva vai iekšzemes ūdensceļu kuģa īpašniekam vai turētājam, kas gūst labumu no atbalstītajām investīcijām, ir jānodrošina, ka piecus gadus pēc investīciju īstenošanas tie ir reģistrēti jebkuras dalībvalsts attiecīgajā valsts reģistrā un/vai attiecīgajā Eiropas ritekļu reģistrā.

4.2.2.5 Atbalsts tehniskai pielāgošanai un modernizācijai

194. Šajās vadlīnijās ir paredzēti īpaši noteikumi, lai atbalstītu investīcijas materiālos un nemateriālos aktīvos ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskai pielāgošanai vai modernizācijai.
195. Jo īpaši varētu atbalstīt šādas darbības un tehnoloģijas:
 - a) ritošā sastāva modernizācija un/vai atjaunošana;
 - b) iekšzemes ūdensceļu kuģu modernizācija un/vai atjaunošana, piemēram, lai uzlabotu hidrodinamiku un efektivitāti;
 - c) aprīkojuma modernizēšana un/vai atjaunošana ilgtspējīgam multimodālam transportam;
 - d) iekšzemes ūdensceļu kuģu tehniskā pielāgošana jauniem kravu veidiem;
 - e) telemātikas lietojumprogrammas un cita programmatūra, uz ko neattiecas šo vadlīniju 4.2.2.4. iedaļa, piemēram, sistēmas, kas sniedz informāciju pasažieriem tikai vienā transporta veidā, vai digitālas rezervēšanas un maksājumu sistēmas, kas neveicina nepārtrauktas satiksmes plūsmas;
 - f) loģistikas sistēmas, piemēram, slodzes optimizācijas programmatūra;
 - g) satiksmes prognozēšanas programmatūra (aplēstais izlidošanas laiks/aplēstais ierašanās laiks) un maršruta optimizācijas programmatūra.
196. Vismaz piecus gadus pēc atbalsta piešķiršanas līguma noteikumos par tādu aktīvu nodošanu vai izmantošanu par samaksu, kas finansēti ar atbalstu ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīgam multimodālam transportam paredzēta aprīkojuma tehniskai pielāgošanai un modernizācijai⁽¹⁵⁸⁾, jāiekļauj klauzula, kurā norādīts, ka

⁽¹⁵⁸⁾ Piemēram, ritošā sastāva izpirkumnomas līgumi.

attiecīgā aktīva pielāgošana vai modernizācija tika finansēta ar valsts atbalstu, un jānorāda atbalsta summa.

197. Lai atbalstu ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodāla transporta aprīkojuma tehniskai pielāgošanai un modernizācijai uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam jāatbilst šajā iedaļā un 4.1. iedaļā izklāstītajiem saderības nosacījumiem.

Ieguldījums transporta koordinācijas vajadzību apmierināšanā

198. Saskaņā ar 66. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem Komisija uzskata, ka atbalsts ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskajai pielāgošanai un modernizācijai var veicināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgu sauszemes transportu. Tehniskā pielāgošana ļauj ilgtspējīgam sauszemes transportam pielāgoties pieprasījumam pēc jauniem pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu veidiem un attīstīties jomās, kurās tam ir vislielākais izaugsmes potenciāls, piemēram, pārmērīgi lielu, smagu vai bīstamu kravu pārvadājumi un pasažieru pārvadājumi pa nakti. Savukārt modernizācija palielina ilgtspējīga sauszemes transporta drošumu, drošību, uzticamību un kvalitāti. Tehniskā pielāgošana un modernizācija arī veicina esošā ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma optimālu rentablu izmantošanu.
199. Komisija turpinās novērtēt investīciju atbalsta saderīgumu “tīros” transportlīdzekļos (ritošajā sastāvā un iekšzemes ūdensceļu kuģos) saskaņā ar Komisijas 2022. gada “Pamatnostādņēm par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem”⁽¹⁵⁹⁾. Tāpat šīs vadlīnijas neattiecas uz investīciju atbalstu sliežu ceļu transporta radītā trokšņa mazināšanai, bet uz to attiecas 2022. gada “Pamatnostādnes par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem” (ar īpašiem noteikumiem par atbalstu piesārņojuma, kas nav siltumnīcefekta gāzes, novēršanai vai samazināšanai).

Atbalsta nepieciešamība

200. Ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskā pielāgošana un modernizācija ļauj šiem produktiem saglabāt visaugstāko vērtības un lietderības līmeni. Šie investīciju veidi ne tikai atbalsta ilgtspējīga sauszemes transporta konkurētspēju, bet arī ļauj attīstīt lietotu preču tirgu, kas veicina pārvirzi uz ilgtspējīgiem sauszemes transporta veidiem. Tehniskā pielāgošana un modernizācija varētu būt ļoti dārga, jo to laikā nevar izmantot ritošo sastāvu, iekšzemes ūdensceļu kuģus un aprīkojumu ilgtspējīgam multimodālam transportam, tādējādi ievērojami samazinot ieņēmumus. Turklāt dažu veidu investīcijām tehniskajā pielāgošanā un modernizācijā ir jāizstrādā prototips, lai izprastu strukturālās izmaiņas, kas vajadzīgas tehnoloģijas ieviešanai atkarībā no transportlīdzekļa vai aprīkojuma veida ilgtspējīgam multimodālam transportam. Šīs izmaksas (prototipa izmaksas un modernizācijas izmaksas) bieži pārsniedz modernizētā aprīkojuma vērtību⁽¹⁶⁰⁾.
201. Ņemot vērā 67. punktā izklāstītos vispārīgos principus, Komisija uzskata, ka atbalsts ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskai pielāgošanai un modernizācijai var būt nepieciešams, lai apmierinātu transporta koordinācijas vajadzības, ciktāl tirgus pats par sevi nenodrošina

⁽¹⁵⁹⁾ Sk. (71). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁶⁰⁾ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, lai pārskatītu Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem, sk. (42). zemsvītras piezīmi, 3.5. iedaļu.

pietiekamu investīciju līmeni tehniskai pielāgošanai un modernizācijai, kas veicina ilgtspējīga sauszemes transporta konkurētspēju.

Atbalsta piemērotība

202. Saskaņā ar 68. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem Komisija uzskata, ka investīciju atbalsts ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskai pielāgošanai un modernizācijai principā var būt piemērots instruments ⁽¹⁶¹⁾. Šāds atbalsts nodrošina pietiekamu investīciju līmeni tehniskai pielāgošanai un modernizācijai, kas veicina ilgtspējīga sauszemes transporta konkurētspēju, jo īpaši, ja nav regulatīvu pasākumu, kas liktu ieviest tās pašas tehnoloģijas. Atbalsts tehniskai pielāgošanai un modernizācijai nav piemērots, lai īstenotu regulatīvus pasākumus, kas paredz ieviest tās pašas tehnoloģijas līdzīgā laikā, kā to plānots sasniegt, izmantojot šādu atbalstu.

Atbalsta stimulējošā ietekme

203. Atbalstam būtu jāstimulē investīcijas ritošā sastāva, iekšzemes ūdensceļu kuģu un ilgtspējīga multimodālā transporta aprīkojuma tehniskajā pielāgošanā un modernizācijā. Lai atbalstam būtu stimulējoša ietekme, tas nedrīkst finansēt investīcijas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu atbilstību ES standartam, vai tam ir jāfinansē investīcijas, kas ļauj panākt atbilstību ES standartam ievērojami pirms standarta obligātās stāšanās spēkā ES līmenī. Saskaņā ar vispārīgiem principiem, kas izklāstīti 69. un 70. punktā, lai atbalstam būtu stimulējoša ietekme, ir jāizpilda turpmāk minētie kumulatīvie nosacījumi:
- a) labuma guvējs ir pieteicies atbalsta saņemšanai pirms investīciju projekta īstenošanas darbu sākšanas;
 - b) investīciju projekta īstenošanas darbi jāpabeidz vismaz vienu gadu pirms dienas, kad atbalstītās investīcijas kļūst obligātas ES līmenī.
204. Komisija uzskata, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tiek ievēroti 69. un 70. punktā izklāstītie vispārīgie principi, kā paskaidrots 203. punktā.

Proporcionalitāte

205. Saskaņā ar 71.–74. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem atbalstu principā var uzskatīt par samērīgu, ja tas nepārsniedz 20 % no attiecināmajām izmaksām.
206. Attiecināmās izmaksas ir:
- a) visas izmaksas, kas nepieciešamas attiecināmo investīciju īstenošanai vai ir ar tām saistītas; atkarībā no investīciju veida šādas izmaksas var ietvert izmaksas, kas nepieciešamas attiecīgās tehnoloģijas iegādei un uzstādīšanai, projekta vadības izmaksas un piegādes izmaksas ⁽¹⁶²⁾;

⁽¹⁶¹⁾ Attiecībā uz atbalsta veidu Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē par atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, nav iebildusi pret atbalstu tiešo dotāciju veidā (sk. Komisijas 2021. gada 1. jūlija lēmumu lietā SA.57137, Vācija, *State aid scheme for modernisation of inland waterway fleet* (OV C 317, 6.8.2021., 1. lpp.). Atbalsts tiešo dotāciju veidā ļauj labuma guvējiem samazināt sākotnējās investīciju izmaksas (prototipa izmaksas, ieņēmumu zaudējumus ritošā sastāva imobilizācijas laikā, pašus savstarpējās izmantojamības investīcijas), ko parastos tirgus apstākļos ir grūti atgūt.

⁽¹⁶²⁾ Skaidrības labad atbalstu nevar saņemt par uzturēšanas izmaksām.

- b) izmaksas, kas saistītas ar pētījumiem, testēšanu un apstiprināšanu, kā arī izmēģinājuma un prototipu iekārtām; kā arī
- c) izmaksas, kas saistītas ar iepriekš uzstādītas tehnoloģijas modernizāciju.
207. Atkarībā no pasākuma īpašajām iezīmēm dalībvalsts, balstoties uz finansējuma deficīta analīzi, kā noteikts 71.–74. punktā, var arī pierādīt, ka ir vajadzīga lielāka atbalsta intensitāte. Tādā gadījumā Komisija uzskatīs atbalstu par samērīgu, ja atbalsta summa vienam labuma guvējam ir ierobežota līdz summai, kas vajadzīga investīciju veikšanai (t. i., ja atbalsts atbilst finansējuma deficītam, kas nepieciešams, lai sasniegtu atbalsta pasākuma mērķi, salīdzinājumā ar hipotētisko scenāriju atbalsta neesības gadījumā). Jebkurā gadījumā atbalsts nedrīkst pārsniegt 100 % no attiecināmajām izmaksām.
208. Attiecībā uz investīcijām tehniskai pielāgošanai un modernizācijai sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļos, kuru iegāde ir plānota, attiecināmās izmaksas nedrīkst pārsniegt tehniskās pielāgošanas un modernizācijas neto papildu izmaksas ⁽¹⁶³⁾. Tās aprēķina kā starpību starp kopējām izmaksām, kas rodas, pērkot sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekli, kura iegāde ir plānota un kurš tiek aprīkots, izmantojot šīs investīcijas, no vienas puses, un kopējām izmaksām, kas rodas, iegādājoties to pašu vai līdzīgu transportlīdzekli bez tehniskās pielāgošanas un modernizācijas investīcijām hipotētiskajā scenārijā, no otras puses.

Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

209. Lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud Savienības vispārējās intereses, radot nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus, investīciju atbalsts tehniskai pielāgošanai un modernizācijai jāpiešķir saskaņā ar 75. un 76. punktā izklāstītajiem vispārīgiem principiem.
210. Atbalsts principā jāpiešķir atbalsta shēmu veidā, jo tām var būt ierobežotāka kropļojoša ietekme uz konkurenci nekā *ad hoc* atbalstam.

5. ATBALSTS, KAS IR ATLĪDZĪBA PAR DAŽU TĀDU SAISTĪBU IZPILDI, KURAS PARASTI UZSKATA PAR SABIEDRISKAJĒM PAKALPOJUMIEM SLIEŽU CEĻU KRAVU PĀRVADĀJUMU NOZARĒ

5.1 Vispārīgie noteikumi

211. LESD 93. pantā ir paredzēta tāda valsts atbalsta saderība, kas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Šajā kontekstā Līguma 14. pantā un Līgumam pievienotajā 26. protokolā par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem (VTNP) ir noteikti vispārīgi principi par to, kā dalībvalstis definē un sniedz VTNP. Saskaņā ar 26. protokolu valsts, reģionālajām un vietējām iestādēm ir būtiska nozīme un plaša rīcības brīvība, sniedzot, pasūtot un organizējot VTNP, kas pēc iespējas vairāk pielāgoti lietotāju vajadzībām. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību precizējumu Komisija var apstrīdēt tikai tad, ja, īstenojot dalībvalstu rīcības brīvību, ir pieļauta acīmredzama kļūda ⁽¹⁶⁴⁾. Tomēr dalībvalsts

⁽¹⁶³⁾ Ar nosacījumu, ka uz tām jau neattiecas neviens cits atbalsta veids, jo īpaši atbalsts saskaņā ar 4.2.2.3. iedaļu.

⁽¹⁶⁴⁾ 2018. gada 29. novembra spriedums lietā *ARFEA/Eiropas Komisija*, T-720/16, EU:T:2018:853, 88. punkts; 2020. gada 24. novembra spriedums lietā *Viasat Broadcasting UK Ltd*, C-445/19, EU:C:2020:952, 33. punkts.

pilnvaras noteikt VTNP nav neierobežotas, un tās nedrīkst izmantot patvaļīgi tikai tādēļ, lai kādai konkrētai nozarei ļautu izvairīties no konkurences noteikumu piemērošanas (¹⁶⁵).

212. VTNP paziņojumā (¹⁶⁶), kas attiecas arī uz sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozari, Komisija precizēja nosacījumus, saskaņā ar kuriem kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem ir uzskatāma par valsts atbalstu.
213. Turklāt Regula par Līguma 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz VTNP (¹⁶⁷), attiecas arī uz sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozari. Regulā Komisija noteica nosacījumus, saskaņā ar kuriem uzskata, ka nelielas kompensācijas summas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un/vai nerada vai nedraud radīt konkurences izkropļojumus. Šādos apstākļos kompensācija neietilpst Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā.
214. Ja dalībvalstis vēlas noteikt pasākumus, kas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē un kuras neatbilst *Altmark* spriedumā (¹⁶⁸) izklāstītajiem nosacījumiem, un ir valsts atbalsts, tām par šiem pasākumiem jāpaziņo Komisijai saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu.
215. Šīs vadlīnijas paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem valsts atbalstu, kas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem sliežu ceļu kravu pārvadājumu jomā, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 93. pantu (¹⁶⁹). Lai gan VTNP nostādnes (¹⁷⁰) neattiecas uz sauszemes transporta nozari, Komisija savā saderības novērtējumā ņems vērā VTNP nostādņu 2.2.–2.10. iedaļā (¹⁷¹) paredzētos nosacījumus, kas pielāgoti sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozares īpatnībām, kā izklāstīts šajā nodaļā.

5.2 Reāls pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi

216. Atbalsts jāpiešķir reālam un pareizi definētam VTNP. Tas nozīmē, ka kravu pārvadājumu pakalpojumus var kvalificēt kā VTNP tikai tad, ja attiecīgā dalībvalsts konstatē, ka šādi pakalpojumi patiešām ir vajadzīgi un ka tirgus nespēj apmierināt šādu reālu vajadzību, vai arī tas nav pietiekams.
217. Attiecībā uz reāla VTNP definīciju attiecīgajai dalībvalstij ir jāpierāda, ka sliežu ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumam ir īpašas iezīmes salīdzinājumā ar komercpakalpojumiem, ja šādi pakalpojumi pastāv tirgū. Šajā sakarā Komisija ir precizējusi, ka dalībvalstis nevar uzlikt īpašas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas

(¹⁶⁵) 2008. gada 12. februāra spriedums lietā *BUPA and Others*/Eiropas Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, 168. punkts.

(¹⁶⁶) Sk. (36). zemsvītras piezīmi.

(¹⁶⁷) Sk. (99). zemsvītras piezīmi.

(¹⁶⁸) 2003. gada 24. jūlija spriedums, *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415. Sk. 42. punkta ff) apakšpunktu Komisijas paziņojumā par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (sk. (36). zemsvītras piezīmi).

(¹⁶⁹) Līguma 93. pants nav līdzvērtīgs Līguma 106. panta 2. punkta otrajam teikumam, saskaņā ar kuru tirdzniecības attīstību nedrīkst ietekmēt tādā mērā, kas būtu pretrunā ES interesēm. Tomēr Tiesa jau ir precizējusi, ka Komisijai, novērtējot atbalsta pasākumu saskaņā ar Līguma 93. pantu, ir jāpārbauda, vai atbalsts neapdraud ES vispārējās intereses, sk. 1978. gada 12. oktobra spriedumu lietā 156/77, Komisija/Belģija, minēts (30). zemsvītras piezīmē, 10. punkts.

(¹⁷⁰) Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

(¹⁷¹) Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

saistības pakalpojumiem, ko jau sniedz vai var apmierinoši sniegt uzņēmumi, kas darbojas parastos tirgus apstākļos un ar tādiem nosacījumiem kā cena, objektīvas kvalitātes prasības, nepārtrauktība un piekļuve pakalpojumam, kas atbilst dalībvalsts noteiktajām sabiedrības interesēm⁽¹⁷²⁾.

218. Dalībvalstīm būtu jāpierāda, ka konkrētais pakalpojums ir visas sabiedrības interesēs⁽¹⁷³⁾ un ka tās ir pienācīgi ņēmušas vērā sabiedrisko pakalpojumu vajadzības, izmantojot sabiedrisko apspriešanu vai citus piemērotus instrumentus, lai ņemtu vērā lietotāju un pakalpojumu sniedzēju intereses⁽¹⁷⁴⁾. ES tiesas uzskata, ka tas, ka dalībvalsts nav iesniegusi pierādījumus par to, ka šie kritēriji ir izpildīti (t. i., sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību apjoms ir nepieciešams un samērīgs ar reālajām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām), vai to neievērošana varētu būt acīmredzama kļūda izvērtēšanā, kas Komisijai ir jāņem vērā⁽¹⁷⁵⁾.
219. Ņemot vērā iepriekš minēto, pārbaudot, vai sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību tvērums ir nepieciešams un samērīgs ar reālajām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē, Komisija pārbaudīs, vai kompetentā iestāde ir kumulatīvi novērtējusi: i) attiecīgās transporta vajadzības, pamatojoties uz attiecīgās dalībvalsts izvirzīto sabiedrisko mērķi (t. i., reāla vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem); ii) cik lielā mērā tirgus konjunktūra viena pati varētu apmierināt šīs vajadzības (t. i., tirgus nepilnības pastāvēšana); un iii) alternatīvus pasākumus, kas varētu apmierināt šīs pašas vajadzības, vienlaikus mazāk izkropļojot konkurenci un tirdzniecību.
220. Novērtējot pieprasījumu pēc transporta, kompetentās iestādes var ņemt vērā ne tikai esošo, bet arī paredzamo lietotāju pieprasījumu (jo īpaši, ja paredzamais pieprasījums var pamatoti rasties, īstenojot tādus politikas mērķus kā ilgtspējīga transporta savienojamības vai sociālās kohēzijas veicināšana). Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījuma *ex ante* novērtējumu var veikt ar dažādām metodēm, piemēram, izmantojot vēsturiskos datus, reprezentatīvas aptaujas vai sabiedrisko apspriešanu ar lietotājiem, lai apzinātu, ko viņi gaida no sabiedriskā transporta pakalpojumiem.
221. Gatavojot tirgus piedāvājuma novērtējumu, principā būtu jāveic apspriešanās ar pakalpojumu sniedzējiem par to ieinteresētību piedāvāt attiecīgos pakalpojumus, izmantojot brīvas piekļuves pakalpojumus, un jānovērtē šīs apspriešanās rezultāti. Ar pakalpojumu sniedzējiem tirgū var, piemēram, apspriesties par to pakalpojumu veidu, apjomu un biežumu, kurus tie jau sniedz vai plāno sniegt attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā, vai par tarifu līmeni, ko tie piemēro vai plāno piemērot. Ja tirgus dalībnieks sniedz komercpakalpojumus, tos plāno sniegt vai ir paziņojis, ka tos sāks sniegt saprātīgi īsā termiņā (piemēram, ja tirgus dalībnieks, kas darbojas sliežu ceļu transporta nozarē, ir informējis regulatīvo iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju par savu nodomu uzsākt pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 2012/34/ES 38. panta 4. punktu⁽¹⁷⁶⁾), kompetentajām iestādēm tie būtu jāņem vērā, nosakot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību apjomu, ja vien nav objektīva pamatojuma to nedarīt. Lai novērstu komerciālā piedāvājuma izstumšanu, uz pakalpojumiem, attiecībā uz kuriem nav pierādītas tirgus nepilnības, nevar attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

⁽¹⁷²⁾ VTNP nostādņu 13. punkts, sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁷³⁾ Sk. Komisijas 2023. gada 24. novembra lēmumu lietā SA.32953, Itālija, *State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (vēl nav publicēts OV), 443.–445. apsvērums.

⁽¹⁷⁴⁾ VTNP nostādņu 14. punkts, sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁷⁵⁾ 2017. gada 1. marta spriedums, Francija/Komisija, T-366/13, EU:T:2017:135, 105. punkts.

⁽¹⁷⁶⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

222. Apsverot, vai sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas noteiktas sabiedrisko pakalpojumu līgumā, vismazāk izkropļo konkurenci un tirdzniecību, kompetentajai iestādei jāapsver alternatīvi pasākumi saskaņā ar ES tiesību aktiem. Piemēram, ja pasākuma galvenais mērķis sabiedrības interesēs ir samazināt kravu pārvadājumu ietekmi uz vidi (piemēram, tāpēc, ka tirgos, uz kuriem attiecas pasākums, jau sniedz pakalpojumus ar piesārņojošākiem transporta veidiem), kompetentajai iestādei jāpaskaidro, kāpēc tādu pašu rezultātu nevar sasniegt ar mazāk kropļojošiem transporta koordinācijas pasākumiem (piemēram, investīciju un/vai darbības atbalsta shēmu veidā).

5.3 Nepieciešamība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un kompensācijas aprēķināšanas metodes

223. Attiecīgajam uzņēmumam vai uzņēmumiem uztic sniegt VTNP ar vienu vai vairākiem aktiem, kuru formu katra dalībvalsts var noteikt pati ⁽¹⁷⁷⁾.
224. Pilnvarojuma aktā(-os) jo īpaši jānorāda: a) sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma saturs un ilgums; b) uzņēmums un attiecīgā teritorija; c) to ekskluzīvo vai īpašo tiesību veids, ko konkrētajam uzņēmumam piešķirusi piešķirēja iestāde; d) kompensācijas mehānisma apraksts un kompensācijas aprēķināšanas, uzraudzības un pārskatīšanas parametri; kā arī e) kārtība, kādā atmaksāt un novērst jebkādu kompensācijas pārmaksu.

5.4 Pilnvarojuma termiņš

225. Pilnvarojuma termiņš jāierobežo līdz 15 gadiem. Tomēr, ja nozīmīgākie aktīvi, kas nepieciešami VTNP sniegšanai, ir ritošais sastāvs, kas pilnībā vai daļēji finansēts no publiskā sektora līdzekļiem, pilnvarojuma termiņš nedrīkst pārsniegt 10 gadus ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Atbilstība Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvai un Pārredzamības direktīvai

226. Atbalstu, kas ir atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē, uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 93. pantu, tikai tad, ja tas attiecīgā gadījumā atbilst attiecīgajiem Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas ⁽¹⁷⁹⁾ un Komisijas Direktīvas 2006/111/EK ("Pārredzamības direktīva") ⁽¹⁸⁰⁾ noteikumiem.
227. Atbalsts, kas neatbilst minēto direktīvu attiecīgajiem noteikumiem, kā atgādināts 6. iedaļā, tiek uzskatīts par tādu, kas ietekmē tirdzniecības attīstību tādā mērā, ka tiktu apdraudētas ES vispārējās intereses.

5.6 Atbilstība ES publiskā iepirkuma noteikumiem

228. Atbalstu, kas ir atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi sliežu ceļu kravu pārvadājumu nozarē, uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 93. pantu, tikai tad, ja atbildīgā iestāde, uzticot pakalpojumu sniegšanu

⁽¹⁷⁷⁾ Termins "dalībvalsts" ietver minētās dalībvalsts centrālās, reģionālās un vietējās iestādes.

⁽¹⁷⁸⁾ Pilnvarojuma termiņa beigās pārvadātājs var nodot šo ritošo sastāvu jaunajam pārvadātājam vai kompetentajai iestādei ar nosacījumu, ka nodošana notiek par tirgus cenu un ka tiek ņemts vērā jebkāds publiskais finansējums, kas saņemts minētā ritošā sastāva iegādei (sk. 234. punktu).

⁽¹⁷⁹⁾ Sk. (8). zemsivītras piezīmi.

⁽¹⁸⁰⁾ Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OJ V 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

attiecīgajam uzņēmumam saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu⁽¹⁸¹⁾ vai koncesijas līgumu⁽¹⁸²⁾, ir ievērojusi vai apņemas ievērot piemērojamos ES publiskā iepirkuma noteikumus. Tostarp jāievēro jebkādas prasības nodrošināt pārredzamību, vienlīdzīgu attieksmi un nediskrimināciju, kuras izriet tieši no Līguma un vajadzības gadījumā ES sekundārajiem tiesību aktiem.

229. Uzskata, ka atbalsts, kas neatbilst šādiem noteikumiem un prasībām, ietekmē tirdzniecības attīstību tādā mērā, ka tiktu apdraudētas ES vispārējās intereses.

5.7 Nediskriminācija

230. Ja iestāde tiesības sniegt vienu un to pašu VTNP piešķir vairākiem uzņēmumiem, attiecībā uz katru uzņēmumu kompensācija jāaprēķina, izmantojot vienu un to pašu metodi.

5.8 Kompensācijas summa

231. Kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu.
232. Šajā sakarā Komisija piemēros VTNP nostādņu⁽¹⁸³⁾ 21.–50. punktā noteiktos kritērijus, ievērojot šādus precizējumus.
233. Pirmkārt, neto izmaksas, kas vajadzīgas vai ko uzskata par vajadzīgām, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, var noteikt, vai nu pamatojoties uz novērsto neto izmaksu metodi, kā aprakstīts VTNP nostādņu 25.–27. punktā⁽¹⁸⁴⁾, vai pamatojoties uz izmaksu sadales metodiku, kā aprakstīts VTNP nostādņu 28.–31. punktā⁽¹⁸⁵⁾.
234. Otrkārt, attiecībā uz tāda ritošā sastāva iegādi, ko izmanto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, dalībvalstīm jānodrošina, ka ir izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi:
- a) aprēķinot kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ņem vērā jau saņemto un apstiprināto valsts atbalstu, jo īpaši saskaņā ar šīm vadlīnijām (sk. 4.2.2.3. iedaļu), attiecībā uz ritošo sastāvu, ko izmantos sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai;

⁽¹⁸¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīvas 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.) 2. panta 1. punkta 1), 2) un 5) apakšpunktā “pakalpojumu līgumi” ir definēti kā līgumi par atlīdzību, kas rakstiski noslēgti starp vienu vai vairākiem līgumslēdzējiem, kuri veic direktīvas 8.–14. pantā minētās darbības, un vienu vai vairākiem ekonomikas dalībniekiem un kuru mērķis ir pakalpojumu sniegšana. Ja šajos līgumos ir iesaistītas “līgumslēdzējas iestādes” Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīvas 2014/24/ES par publisko iepirkumu (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.) 2. panta 1. punkta 1) apakšpunkta nozīmē, kas neveic Direktīvas 2014/25/ES 8.–14. pantā minētās darbības, tos uzskata par “sabiedrisko pakalpojumu līgumiem” saskaņā ar Direktīvas 2014/24/ES 2. panta 1. punkta 6) un 9) apakšpunktu.

⁽¹⁸²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīvas 2014/23/ES par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.) 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā “pakalpojumu koncesija” ir definēta kā “finanssiālās interesēs rakstiski noslēgts līgums, ar kuru viena vai vairākas līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji uzdod sniegt un pārvaldīt pakalpojumus, kas nav a) apakšpunktā minēto būvdarbu veikšana, vienam vai vairākiem ekonomikas dalībniekiem un kurā atlīdzība par to ir vai nu tikai tiesības izmantot pakalpojumus, uz ko attiecas līgums, vai arī minētās tiesības kopā ar samaksu”.

⁽¹⁸³⁾ Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁸⁴⁾ Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁸⁵⁾ Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

- b) ja ritošais sastāvs, ko izmanto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, līguma darbības beigās tiek nodots jaunajam pārvadātājam vai kompetentajai iestādei, nodošana jāveic par tirgus cenu un jāņem vērā jebkurš publiskais finansējums, ko iepriekšējais pārvadātājs saņēmis šā ritošā sastāva iegādei.

5.9 Papildu prasības, kas var būt nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka atbalsts neapdraud ES vispārējās intereses

235. Komisija ārkārtas apstākļos var pieprasīt dalībvalstīm nosacījumus vai pieprasīt saistības, ja iepriekš izklāstītās prasības nav pietiekamas, lai novērstu nopietnus konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū, un atbalsts varētu ietekmēt tirdzniecību tādā veidā, kas apdraudētu ES vispārējās intereses. Šajā nolūkā Komisija piemēros VTNP nostādņu 51.–59. punktā ⁽¹⁸⁶⁾ noteiktos kritērijus ar nepieciešamajām korekcijām.
236. Komisija norāda, ka dalībvalstu konstatētajām tirgus nepilnībām (piemēram, attiecībā uz vagonstūjtījumu pārvadājumiem) varētu būt vietēja vai reģionāla dimensija. Tāpēc Komisija rūpīgi izvērtēs, vai jebkura sabiedrisko pakalpojumu līguma ģeogrāfiskā darbības joma ir pienācīgi pamatota. Šajā ziņā Komisija principā neuzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas aptver visu dalībvalsts teritoriju vai sliežu ceļu tīklu, ir samērīgs veids, kā novērst iespējamu tirgus nepilnību, ņemot vērā iespējamās konkurences izkropļojumus, kas varētu rasties, piešķirot tiesības slēgt šādu līgumu.

5.10 Pārredzamība

237. Attiecībā uz VTNP kompensāciju, kas ietilpst šo vadlīniju darbības jomā, attiecīgajai dalībvalstij internetā vai citos piemērotos līdzekļos jāpublicē šāda informācija: a) sabiedriskās apspriešanas rezultāti vai citi atbilstīgi instrumenti, kas minēti 218. punktā; b) sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma saturs un ilgums; c) attiecīgais uzņēmums un vajadzības gadījumā aptvertā teritorija; un iv) atbalsta summa, kas uzņēmumam tiek piešķirta katru gadu.

5.11 Komisijas lēmumiem pievienotie nosacījumi un pienākumi

238. Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 9. panta 4. punktu ⁽¹⁸⁷⁾ pozitīvā lēmumā Komisija var ietvert nosacījumus, kurus ievērojot atbalsts uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu, un noteikt pienākumus, kas ļauj uzraudzīt tās lēmuma izpildi. Šādi nosacījumi un pienākumi var būt nepieciešami, lai nodrošinātu, ka attiecīgajiem uzņēmumiem piešķirtais atbalsts nerada nepamatotus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus iekšējā tirgū. Šajā kontekstā var būt nepieciešami periodiski ziņojumi vai citi pienākumi, pamatojoties uz katra VTNP īpašo situāciju.

6. FINANŠU PLŪSMAS VERTIKĀLI INTEGRĒTOS DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMOS

239. Šo vadlīniju 2. punktā minēto secīgo dzelzceļa tiesību aktu pakešu pieņemšanas rezultātā visas sliežu ceļu transporta operācijas tiek pakāpeniski atvērtas konkurencei. Šis process ir nostādījis vertikāli integrētus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus situācijā, kad dažām to darbībām (jo īpaši sliežu ceļu infrastruktūras pārvaldībai) ar zināmiem nosacījumiem joprojām var būt dažas ekskluzīvas un/vai īpašas tiesības, savukārt kravu un pasažieru sliežu ceļu pārvadājumi tagad ir pakļauti konkurencei saskaņā ar nosacījumiem, kas

⁽¹⁸⁶⁾ Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁸⁷⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

izklāstīti Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvā⁽¹⁸⁸⁾ un Regulā (EK) Nr. 1370/2007⁽¹⁸⁹⁾.

240. Kā minēts šo vadlīniju 3. punktā, ir būtiski, lai tiktu pienācīgi ievērots un piemērots tiesiskais regulējums, kas reglamentē publisku un vertikāli integrētu uzņēmumu finanšu darījumus sliežu ceļu transporta nozarē. Atbilstība piemērojamajiem finanšu pārredzamības noteikumiem: i) nodrošina, ka saskaņā ar šīm vadlīnijām piešķirtais atbalsts netiek novirzīts citām darbībām, izņemot tās, kurām atbalsts ir atļauts; un ii) mazina risku, ka ieņēmumi no tirgus finanšu instrumentiem (piemēram, obligācijām), ko vertikāli integrēti uzņēmumi izmanto, lai finansētu savu darbību, investīcijas un sliežu ceļu infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, tiek izmantoti grupas iekšējai refinansēšanai, kaitējot jaunienācējiem un, visbeidzot, konkurencei.
241. Šajā nodaļā ir atgādināti principi, kas reglamentē valsts un vertikāli integrētu dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu finanšu darījumus. Atbilstība šiem principiem ir svarīga ne tikai tādēļ, lai nodrošinātu, ka atbalsts atbilstošā veidā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi sliežu ceļu kravu pārvaldījumu nozarē ir saderīgs ar iekšējo tirgu (sk. 5.5. iedaļu). Atbilstība ir svarīga arī plašākā nozīmē, lai nodrošinātu izmaksu un ieņēmumu pareizu sadali dažādām darbībām, ko veic publiskie un vertikāli integrēti uzņēmumi, tādējādi izvairoties no šķērssubsidēšanas.
242. Valsts un vertikāli integrētu uzņēmumu finanšu darījumus reglamentē Pārredzamības direktīva. Šī direktīva attiecas uz jebkuru publisko uzņēmumu⁽¹⁹⁰⁾ un jebkuru uzņēmumu, kuram ir pienākums vest atsevišķu grāmatvedību, jo īpaši uz jebkuru uzņēmumu, kam uzticēts sniegt sabiedriskos pakalpojumus⁽¹⁹¹⁾. Saskaņā ar Direktīvas 1. panta 2. punktu un 4. panta 1. punktu dalībvalstīm jānodrošina, ka: i) uzņēmumiem, uz kuriem attiecas direktīvas darbības joma, ir atsevišķa uzskaitē par dažādām darbībām; ii) šajos pārskatos ir skaidri norādītas izmaksas un ieņēmumi, kas saistīti ar dažādām darbībām; un iii) tie sniedz pilnīgu informāciju par metodi, saskaņā ar kuru izmaksas un ieņēmumi tiek piešķirti vai iedalīti dažādām darbībām.
243. Sliežu ceļu transporta nozarē iepriekš minētais pienākums ir precizēts un sīkāk izklāstīts Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvā⁽¹⁹²⁾, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu darbībām.
244. Saskaņā ar Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 6. pantu⁽¹⁹³⁾ grāmatvedības nošķiršana ir obligāta: i) starp transporta pakalpojumu sniegšanu un uzņēmējdarbību, kas saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību; ii) starp pasažieru un kravu pārvaldījumu pakalpojumiem; un iii) starp sabiedrisko pakalpojumu un komercdarbību. Turklāt

⁽¹⁸⁸⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁸⁹⁾ Sk. (31). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁹⁰⁾ Pārskatāmības direktīvas 2. panta b) punktā ir definēti kā jebkuri “[uzņēmumi], kuros valsts iestādes var tieši vai netieši īstenot dominējošu ietekmi, izmantojot īpašumtiesības, finansiālu līdzdalību vai attiecīgus noteikumus”, kuri attiecas uz šo uzņēmumu. “Uzskata, ka valsts iestādēm ir dominējoša ietekme kādā uzņēmumā, ja šīs iestādes tieši vai netieši: i) ir īpašnieces lielākajai daļai uzņēmuma parakstītā kapitāla vai ii) kontrolē balsu vairākumu, kas pienākas atbilstīgi uzņēmuma emitētām akcijām, vai iii) var iecelt vairāk nekā pusi locekļu uzņēmuma valdības, pārvaldes, vadības vai uzraudzības struktūrās”.

⁽¹⁹¹⁾ Pārskatāmības direktīvas 2. panta d) punktā ir definēts kā “uzņēmums, kuram dalībvalsts piešķirusi īpašas vai ekskluzīvas tiesības, kā minēts Līguma 106. panta 1. punktā, vai kuram uzticēts sniegt kādu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kā minēts Līguma 106. panta 2. punktā, un kurš saistībā ar tādu pakalpojumu saņem valsts atbalstu jebkādā formā un veic arī citas darbības”.

⁽¹⁹²⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁹³⁾ Sk. (8). zemsvītras piezīmi.

attiecībā uz finanšu pārredzamību Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 7. panta d) punktā ⁽¹⁹⁴⁾ ir skaidri noteikts, ka:

- a) “aizdevumus starp vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām piešķir, izmaksā un apkalpo tikai saskaņā ar tirgus likmēm un nosacījumiem, kuri atspoguļo attiecīgās vienības individuālo riska profilu” ⁽¹⁹⁵⁾;
- b) “infrastruktūras pārvaldītāja parādi ir skaidri nodalīti no citu juridisko vienību parādiem vertikāli integrētos uzņēmumos. Šādus parādus apkalpo atsevišķi [...]” ⁽¹⁹⁶⁾; un
- c) “[i]nfrastruktūras pārvaldītājs vertikāli integrētā uzņēmumā glabā sīki izstrādātus ierakstus par visām komerciālām un finansiālām attiecībām ar citām juridiskajām vienībām minētajā uzņēmumā” ⁽¹⁹⁷⁾. Galvenokārt valsts regulatīvajām iestādēm ir pilnvaras pārbaudīt atbilstību šīm tiesību normām ⁽¹⁹⁸⁾.

245. Attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanu saskaņā ar Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 8. pantu ⁽¹⁹⁹⁾ infrastruktūras pārvaldītājam jāpieņem uzņēmējdarbības plāns, tostarp investīciju un finanšu programmas. Plāns būtu jāizstrādā tā, lai panāktu optimālu un efektīvu infrastruktūras izmantošanu, nodrošināšanu un attīstību, vienlaikus nodrošinot finanšu līdzsvaru un līdzekļus šo mērķu sasniegšanai ⁽²⁰⁰⁾.

7. *EX POST* IZVĒRTĒŠANAS PLĀNS

246. Lai pastiprinātu konkurences un tirdzniecības izkropļojumu ierobežošanu, Komisija var pieprasīt veikt 247. punktā norādīto atbalsta shēmu *ex post* izvērtējumu. Novērtējumā pārbaudīs: a) atbalsta pasākuma efektivitāti, balstoties uz iepriekš noteiktiem mērķiem; b) atbalsta pasākuma ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību un vai c) visā atbalsta shēmas darbības laikā nerodas nepamatota kropļojoša ietekme, kas ir pretrunā ES interesēm.

247. *Ex post* novērtējums ir vajadzīgs shēmām, kurām ir īpaši liels potenciāls radīt konkurences un tirdzniecības izkropļojumu, t. i., shēmām, kas varētu būtiski ierobežot vai izkropļot konkurenci, ja to īstenošana netiktu laikus pārskatīta. Piemēram, izvērtējums var tikt prasīts attiecībā uz atbalsta shēmām ar lielu budžetu, kurām ir vēl nebijušas iezīmes, vai gadījumos, kad ir gaidāmas būtiskas tirgus, tehnoloģiju vai regulējuma izmaiņas. Jebkurā gadījumā jebkuras shēmas *ex post* izvērtēšana tiek prasīta, ja valsts atbalsta budžets vai uzskaitē iekļautie izdevumi pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā konkrētā gadā vai 750 miljonus EUR kopējā tās darbības laikā. Shēmas kopējais ilgums ietver shēmas un jebkuru iepriekšējo shēmu kopējo ilgumu, kas aptver līdzīgu mērķi un ģeogrāfisko apgabalu, sākot ar šo vadlīniju publicēšanu. Ņemot vērā izvērtēšanas mērķus un lai neradītu nesamērīgu slogu dalībvalstīm, *ex post* izvērtēšana ir jāveic tikai tām

⁽¹⁹⁴⁾ Sk. (8). zemspītras piezīmi.

⁽¹⁹⁵⁾ Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 7d. panta 4. punkts, sk. (8). zemspītras piezīmi.

⁽¹⁹⁶⁾ Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 7d. panta 7. punkts, sk. (8). zemspītras piezīmi.

⁽¹⁹⁷⁾ Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 7d. panta 9. punkts, sk. (8). zemspītras piezīmi.

⁽¹⁹⁸⁾ Saskaņā ar Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 56. panta 12. punktu valsts regulatīvā iestāde ir pilnvarota veikt revīziju vai ierosināt ārēju revīziju pie infrastruktūras pārvaldītājiem, apkalpes vietu operatoriem un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem, lai pārbaudītu atbilstību uzskaites nodalīšanas noteikumiem, kas paredzēti direktīvas 6. pantā, un noteikumiem par finanšu pārredzamību, kas paredzēti direktīvas 7.d pantā. Vertikāli integrētu uzņēmumu gadījumā minētās pilnvaras attiecas uz visām juridiskajām vienībām.

⁽¹⁹⁹⁾ Sk. (8). zemspītras piezīmi.

⁽²⁰⁰⁾ Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas direktīvas 8. panta 3. punkts, sk. (8.) zemspītras piezīmi.

atbalsta shēmām, kuru kopējais ilgums pārsniedz trīs gadus, sākot no šo vadlīniju publicēšanas dienas.

248. *Ex post* izvērtēšanas prasību var atcelt attiecībā uz atbalsta shēmām, kuras ir tūlītējs turpinājums shēmai, kas aptver līdzīgu mērķi un ģeogrāfisko apgabalu, par kuru ir veikts novērtējums, un ir iesniegts galīgais novērtējuma ziņojums, kas atbilst Komisijas apstiprinātajam novērtēšanas plānam un kurā nav gūti negatīvi konstatējumi. Ikvienu shēma, kuras galīgais izvērtējuma ziņojums neatbilst apstiprinātajam izvērtēšanas plānam, ir nekavējoties jāaptur.
249. Attiecībā uz atbalsta shēmām, uz kurām attiecas 247. punktā minētā izvērtēšanas prasība, dalībvalstīm jāpaziņo izvērtēšanas plāna projekts, kas būs neatņemama daļa no Komisijas veiktā shēmas izvērtējuma. Plāns jāpaziņo:
- a) kopā ar atbalsta shēmu, ja shēmai paredzētā valsts atbalsta budžets pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR tās kopējā darbības periodā;
 - b) 30 darbdienu laikā pēc būtiskām izmaiņām, kuru rezultātā shēmas budžets pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā vai 750 miljonus EUR visā shēmas darbības periodā;
 - c) attiecībā uz shēmām, uz kurām neattiecas a) vai b) apakšpunkts, 30 darbdienu laikā pēc tam, kad shēmas oficiālajos pārskatos iegrāmatoti izdevumi, kas pārsniedz 150 miljonus EUR jebkurā gadā.
250. Izvērtēšanas plāna projektam jāatbilst Komisijas noteiktajiem kopīgajiem metodikas principiem ⁽²⁰¹⁾. Dalībvalstīm ir jāpublicē Komisijas apstiprinātais izvērtēšanas plāns.
251. *Ex post* izvērtēšana jāveic no atbalsta piešķirējiestādes neatkarīgam ekspertam, balstoties uz izvērtēšanas plānu. Par katru izvērtējumu sagatavo vismaz vienu starpposma un vienu galīgo izvērtējuma ziņojumu. Dalībvalstīm abi ziņojumi jāpublicē.
252. Galīgais izvērtējuma ziņojums jāiesniedz Komisijai savlaicīgi, lai tā izvērtētu atbalsta shēmas pagarinājumu, un ne vēlāk kā deviņus mēnešus pirms tās termiņa beigām. Šo laikposmu var saīsināt shēmām, uz kurām attiecas izvērtēšanas prasība to īstenošanas pēdējos divos gados. Precīzs katra izvērtējuma tvērums un kārtība tiks noteikta lēmumā, ar ko apstiprina atbalsta shēmu. Paziņojot par secīgiem atbalsta pasākumiem ar līdzīgu mērķi, jāapraksta, kā ir ņemti vērā izvērtējuma rezultāti.

8. ZIŅOŠANA UN UZRAUDZĪBA

253. Saskaņā ar Padomes Regulu (ES) 2015/1589 ⁽²⁰²⁾ un Komisijas Regulu (EK) Nr. 794/2004 ⁽²⁰³⁾ dalībvalstīm ir jāiesniedz Komisijai gada ziņojumi par katru atbalsta pasākumu, kas apstiprināts saskaņā ar šīm vadlīnijām.

⁽²⁰¹⁾ Komisijas dienestu darba dokuments “Vienota metodika valsts atbalsta novērtēšanai”, 2014. gada 28. maijs, (SWD(2014) 179 final) vai kāds no to turpmāk aizstājošajiem dokumentiem.

⁽²⁰²⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

⁽²⁰³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

254. Dalībvalstīm jāveic visu atbalsta pasākumu sīka uzskaitē. Šajā uzskaitē jāietver visa informācija, kas vajadzīga, lai noteiktu, vai ir izpildīti visi šajās vadlīnijās izklāstītie saderības nosacījumi. Dalībvalstīm šī dokumentācija ir jāglabā 10 gadus no atbalsta piešķiršanas dienas un pēc pieprasījuma jāiesniedz Komisijai.
255. Turklāt attiecībā uz atbalstu, kas ir atlīdzība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas minēti 5. nodaļā, Komisija piemēros arī VTNP nostādņu 3. nodaļu ⁽²⁰⁴⁾ ar nepieciešamajām korekcijām (izņemot 62. punkta pēdējo ievilkumu un 65. punktu).

9. PIEMĒROJAMĪBA

256. Šīs vadlīnijas aizstāj 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijas ⁽²⁰⁵⁾.
257. Komisija piemēros šīs vadlīnijas paziņotajam atbalstam, par kuru tai jāpieņem lēmums pēc šo vadlīniju publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, pat ja atbalsts tika paziņots pirms minētā datuma.
258. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai ⁽²⁰⁶⁾, nelikumīga atbalsta gadījumā Komisija piemēros noteikumus, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī. Komisija attiecīgi piemēros šīs vadlīnijas, ja nelikumīgs atbalsts tiks piešķirts pēc to publicēšanas.
259. Saskaņā ar Līguma 108. panta 1. punktu Komisija dalībvalstīm ierosina šādus piemērotus pasākumus:
- a) dalībvalstis vajadzības gadījumā groza esošās atbalsta shēmas, kas atļautas saskaņā ar 2008. gada Dzelzceļa vadlīnijām vai tieši saskaņā ar Līguma 93. pantu, lai ne vēlāk kā [2026. gada 31. decembrī] tās saskaņotu ar šīm vadlīnijām;
 - b) dalībvalstis sniedz skaidru beznosacījumu piekrišanu 259. punkta a) apakšpunktā ierosinātajiem atbilstīgajiem pasākumiem divu mēnešu laikā no dienas, kad šīs vadlīnijas publicētas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Ja atbilde netiks saņemta, Komisija uzskatīs, ka attiecīgā dalībvalsts ierosinātajiem pasākumiem nepiekrīt.

10. PĀRSKATĪŠANA

260. Komisija var jebkurā laikā pieņemt lēmumu par šo vadlīniju pārskatīšanu vai grozīšanu, ja tas ir nepieciešams ar konkurences politiku saistītu iemeslu dēļ vai lai ņemtu vērā citas ES politiskās nostādnes un starptautiskās saistības, vai jebkāda cita pamatota iemesla dēļ.

⁽²⁰⁴⁾ Sk. (70). zemsvītras piezīmi.

⁽²⁰⁵⁾ Sk. (38). zemsvītras piezīmi.

⁽²⁰⁶⁾ OV L 119, 22.5.2002., 22. lpp.

I PIELIKUMS

Atbalsts, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām — pasākumi, uz kuriem attiecas TGAR, un pasākumi, kuri jāpaziņo saskaņā ar šīm vadlīnijām

Primārais mērķis	TGAR		SMP vadlīnijas	
	Pasākums	Atļautā intensitāte	Pasākums	Atļautā intensitāte
Darbības atbalsts transporta ārējo izmaksu samazināšanai	Atbalsta shēmas	50 % attiecināmo izmaksu [60] % attiecināmo izmaksu atbalstam, kas piešķirts kombinētajiem pārvadājumiem	Ad hoc atbalsts Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR Atbalsta shēmas, kurās neizmanto Komisijas rokasgrāmatu	75 % attiecināmo izmaksu
Darbības atbalsts jaunu komercsavienojumu izveidei	Atbalsta shēmas Individuālā atbalsta summa, kas piešķirta saskaņā ar shēmu, vienam projektam ir mazāka par 15 miljoniem EUR	80 % attiecināmo izmaksu pirmajā darbības gadā, 70 % otrajā gadā, 60 % trešajā gadā, 50 % ceturtajā gadā un 40 % piektajā gadā	Ad hoc atbalsts Individuālā atbalsta summa, kas piešķirta saskaņā ar shēmu, vienam projektam ir vienāda vai lielāka par 15 miljoniem EUR	80 % attiecināmo izmaksu pirmajā darbības gadā, 70 % otrajā gadā, 60 % trešajā gadā, 50 % ceturtajā gadā un 40 % piektajā gadā
Investīciju atbalsts unimodālo vai multimodālo sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transporta objektu būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai	Atbalsta shēmas Individuālā atbalsta summa, kas piešķirta saskaņā ar shēmu, vienam projektam ir mazāka par 20 miljoniem EUR Ad hoc atbalsts ilgtspējīgiem multimodāliem kravas termināļiem ir mazāks par 10 miljoniem EUR	50 % attiecināmo izmaksu, ja atbalsts ir mazāks par 3 miljoniem EUR vienam projektam 50 % attiecināmo izmaksu, bet nepārsniedzot starpību starp attiecināmajām izmaksām un pamatdarbības peļņu no investīcijām tā darbības laikā un galīgo vērtību, ja atbalsts ir vienāds vai lielāks par 3 miljoniem EUR vienam projektam	Ad hoc atbalsts Ad hoc atbalsts ilgtspējīgiem multimodāliem kravas termināļiem ir vienāds vai lielāks par 10 miljoniem EUR Individuālā atbalsta summa, kas piešķirta saskaņā ar shēmu, vienam projektam ir vienāda vai lielāka par 20 miljoniem EUR Atbalsta shēmas ar lielāku intensitāti nekā tā, kas atļauta saskaņā ar TGAR	Finansējuma deficīts ir ierobežots līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām Robežvērtību nav, ja ad hoc atbalsts piešķirts konkurenci veicinošā konkursa procedūrā
Investīciju atbalsts privātu pievedceļu	Atbalsta shēmas	50 % attiecināmo izmaksu, ja atbalsts ir mazāks	Ad hoc atbalsts	Finansējuma deficīts ir ierobežots līdz

būvniecībai, modernizācijai un atjaunošanai	Individuālā atbalsta summa, kas piešķirta saskaņā ar shēmu, vienam projektam ir mazāka par 2 miljoniem EUR	par 500 000 EUR vienam projektam <i>50 % attiecināmo izmaksu, bet nepārsniedzot starpību starp attiecināmajām izmaksām un pamatdarbības peļņu no investīcijām tā darbības laikā un galīgo vērtību, ja atbalsts ir vienāds vai lielāks par 500 000 EUR vienam projektam</i>	Individuālā atbalsta summa, kas piešķirta saskaņā ar shēmu, vienam projektam ir vienāda vai lielāka par 2 miljoniem EUR Atbalsta shēmas, kuru intensitāte pārsniedz to, kas atļauta saskaņā ar TGAR	<i>100 % no attiecināmajām izmaksām</i>
Investīciju atbalsts sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļu iegādei	Atbalsta shēmas	<i>Pamatā esošā aizdevuma nominālā summa ir vienāda vai mazāka par attiecināmajām izmaksām. Garantijas segums ir vienāds vai mazāks par 80 % no pamatā esošā aizdevuma.</i>	<i>Ad hoc</i> atbalsts Atbalsta shēmas, kuru intensitāte pārsniedz to, kas atļauta saskaņā ar TGAR	<i>Pamatā esošā aizdevuma nominālā summa ir vienāda vai mazāka par attiecināmajām izmaksām. Garantijas segums ir vienāds vai mazāks par 90 % no pamatā esošā aizdevuma.</i>
Investīciju atbalsts ILU un celtnu uz kuģiem iegādei	Atbalsta shēmas	<i>30 % attiecināmo izmaksu (ILU gadījumā)</i> <i>20 % attaisnoto izmaksu (celtniem uz kuģiem)</i>	nepiemēro	
Investīciju atbalsts savstarpējai izmantojamībai	Atbalsta shēmas	<i>50 % attiecināmo izmaksu</i> <i>80 % attiecināmo izmaksu (ERTMS un DAC gadījumā)</i>	<i>Ad hoc</i> atbalsts Atbalsta shēmas, kuru intensitāte pārsniedz to, kas atļauta saskaņā ar TGAR, vai investīcijām, kas nav iekļautas sarakstā, uz kuru attiecas TGAR	<i>50 % attiecināmo izmaksu</i> <i>80 % attiecināmo izmaksu (ERTMS un DAC gadījumā)</i> <i>Finansējuma deficīts ir ierobežots līdz 100 % no</i>

				<i>attiecināmajām izmaksām</i>
Investīciju atbalsts transportlīdzekļu un ilgtspējīgam multimodālam transportam paredzētā aprīkojuma modernizācijai un tehniskai pielāgošanai	Atbalsta shēmas	<i>20 % attiecināmo izmaksu</i>	<i>Ad hoc</i> atbalsts Atbalsta shēmas, kuru intensitāte pārsniedz to, kas atļauta saskaņā ar TGAR, vai investīcijām, kas nav iekļautas sarakstā, uz kuru attiecas TGAR	<i>20 % attiecināmo izmaksu</i> <i>Finansējuma deficīts ir ierobežots līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām</i>

II PIELIKUMS

82. punkta b) apakšpunktā minētā informācija

Šo vadlīniju 82. punkta b) apakšpunktā minētajā informācijā par piešķirto individuālo atbalstu ir jāietver turpmāk minētais:

- a) informācija par individuālā atbalsta saņēmēju ⁽²⁰⁷⁾:
 - uzvārds un vārds vai nosaukums;
 - atbalsta saņēmēja identifikators;
- b) atbalsta saņēmēja veids pieteikuma iesniegšanas brīdī:
 - MVU;
 - liels uzņēmums;
- c) atbalsta saņēmēja atrašanās vietas reģions (*NUTS* II līmenī vai sīkākā);
- d) atbalsta saņēmēja galvenā darbības joma saistībā ar atbalstu *NACE* grupas līmenī (trīsciparu kods) ⁽²⁰⁸⁾;
- e) atbalsta elementa pilnā summa valsts valūtā;
- f) ja tā atšķiras no atbalsta elementa – atbalsta pilnā nominālā summa valsts valūtā ⁽²⁰⁹⁾;
- g) atbalsta instruments ⁽²¹⁰⁾:
 - dotācija, procentu likmes subsīdija, parāda norakstīšana;
 - aizdevums, atmaksājams avanss, atmaksājama dotācija;
 - garantijas;
 - nodokļu atvieglojums vai atbrīvojums no nodokļiem;
 - riska finansējums;
 - cits (norādīt);

⁽²⁰⁷⁾ Izņemot komercnoslēpumus un citu konfidenciālu informāciju, ja ir sniegts pietiekams pamatojums un Komisija tam ir piekritusi (Komisijas 2003. gada 1. decembra paziņojums par dienesta noslēpumu valsts atbalsta lēmumos, C(2003) 4582 (OV C 297, 9.12.2003., 6. lpp.)).

⁽²⁰⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1893/2006 (2006. gada 20. decembris), ar ko izveido *NACE* 2. red. saimniecisko darbību statistisko klasifikāciju, kā arī groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3037/90 un dažas EK regulas par īpašām statistikas jomām (OV L 393, 30.12.2006., 1. lpp.).

⁽²⁰⁹⁾ Dotācijas bruto ekvivalents vai attiecīgā gadījumā investīcijas summa. Attiecībā uz darbības atbalstu var norādīt atbalsta gada summu par katru atbalsta saņēmēju. Attiecībā uz fiskālajām shēmām šo summu var norādīt pa 84. punktā noteiktajiem diapazoniem. Norādāmā summa ir maksimāli atļautais nodokļu atvieglojums, nevis gada laikā atskaitītā summa (piemēram, nodokļu kredīta gadījumā jānorāda maksimāli atļautais nodokļu kredīts, nevis faktiskā summa, kura var būt atkarīga no pielikamajiem ienākumiem un katru gadu var mainīties).

⁽²¹⁰⁾ Ja atbalstu piešķir, izmantojot vairākus atbalsta instrumentus, atbalsta summa jānorāda par katru instrumentu.

- h) piešķiršanas datums un publicēšanas datums;
- i) atbalsta mērķis;
- j) piešķirējiestādes(-žu) identitāte;
- k) attiecīgā gadījumā – pilnvarotā subjekta nosaukums un izraudzīto finanšu starpnieku nosaukumi;
- l) atbalsta pasākuma atsauces numurs ⁽²¹¹⁾.

⁽²¹¹⁾ Numurs, ko Komisija piešķirusi 3. nodaļā minētajā paziņošanas procedūrā.