



EUROPOS
KOMISIJA

Bruselis, 2024 06 18
C(2024) 3948 final

ANNEX

PRIEDAS

prie

KOMISIJOS KOMUNIKATO

KOMISIJOS KOMUNIKATO

**Valstybės pagalbos sausumos ir daugiarūšiam transportui gairės
projekto turinio patvirtinimas**

PRIEDAS

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Valstybės pagalbos sausumos ir daugiarūšiam transportui gairės

PROJEKTAS

TURINYS

1.	Įvadas	3
1.1	Bendrosios aplinkybės.....	3
1.2	Šių gairių tikslas	6
1.2.1	Geležinkelių sektorius	8
1.2.2	Vidaus vandenų kelių sektorius.....	11
1.2.3	Daugiarūšio transporto sektorius.....	12
2.	Taikymo sritis ir terminų apibrėžtys	14
2.1	Taikymo sritis.....	14
2.2	Terminų apibrėžtys.....	17
2.3	Gairių struktūra.....	22
3.	Priemonės, apie kurias nereikia pranešti	22
4.	Transporto koordinavimo reikmėms skirta pagalba.....	23
4.1	Bendrosios suderinamumo sąlygos	23
4.1.1	Pagrindinės suderinamumo sąlygos	24
4.1.2	Atitiktis kitoms ES teisės nuostatoms	26
4.1.3	Sumavimas	27
4.1.4	Skaidrumas	27
4.2	Konkrečių kategorijų pagalbos, skirtos transporto koordinavimui, suderinamumo sąlygos	29
4.2.1	Veiklos pagalba	29
4.2.2	Investicinė pagalba	36
5.	Pagalba, kuria kompensuojama už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų krovinio geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą.....	55
5.1	Bendrosios nuostatos.....	55
5.2	Tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga.....	56
5.3	Poreikis parengti pavedimo aktą, kuriuo būtų nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir kompensacijos apskaičiavimo metodai.....	57
5.4	Pavedimo laikotarpio trukmė	57

5.5	Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ir Skaidrumo direktyvos laikymasis.....	58
5.6	ES viešųjų pirkimų taisyklių laikymasis	58
5.7	Nediskriminavimas.....	58
5.8	Kompensacijos suma.....	59
5.9	Papildomi reikalavimai, kurių gali reikėti laikytis siekiant užtikrinti, kad pagalba nekenktų bendriesiems ES interesams	59
5.10	Skaidrumas	60
5.11	Su Komisijos sprendimais susietos sąlygos ir įpareigojimai.....	60
6.	Finansiniai srutai vertikaliai integruotose geležinkelio įmonėse.....	60
7.	<i>Ex post</i> vertinimo planas	62
8.	Informacijos ir ataskaitų teikimas ir stebėseną	63
9.	Taikymas	63
10.	Peržiūra.....	64
	I priedas	65
	II priedas.....	68

1. ĮVADAS

1.1 Bendrosios aplinkybės

1. Bendrosios transporto rinkos sukūrimas – ilgalaikis Europos Sąjungos (ES) tikslas, kurio siekti skatinama liberalizavimu. Visų pirma, vidaus vandens transporto paslaugos ES yra visiškai liberalizuotos nuo XX a. dešimtojo dešimtmečio ⁽¹⁾, o geležinkelių transporto paslaugos taip pat laipsniškai liberalizuojamos pastaraisiais dešimtmečiais ⁽²⁾.
2. Sąjungos teisėkūros institucijos 2001–2016 m. priėmė keturis geležinkelių transporto paslaugų teisės aktų rinkinius, kuriais siekta laipsniškai atverti konkurencijai geležinkelių transporto paslaugų rinkas tiek krovinio, tiek keleivinio transporto sektoriuose. Krovinių vežimo geležinkeliais rinka 2003 m. kovo 15 d. atverta konkurencijai transeuropiniame krovinio geležinkelių transporto tinkle ⁽³⁾, 2006 m. sausio 1 d. rinka atverta tarptautiniam krovinių vežimui visame Europos geležinkelių tinkle ⁽⁴⁾, o 2007 m. sausio 1 d. – kroviniui geležinkelių kabotažui ⁽⁵⁾. Keleivių vežimo geležinkeliais rinka 2010 m. atverta konkurencijai tik tarptautinio susisiekimo srityje ⁽⁶⁾, o vėliau visiškai atverta 2019 m., priėmus ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį ⁽⁷⁾, skirtą baigti kurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, kuri sukurta Direktyva 2012/34/ES (toliau – Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyva) ⁽⁸⁾. Į ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį įtrauktos kelios priemonės, įskaitant bendrą geležinkelio įmonių ⁽⁹⁾, įsisteigusių vienoje valstybėje narėje, teisę teikti visų rūšių keleivių vežimo paslaugas Europos Sąjungoje (su

⁽¹⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3921/91, nustatantis sąlygas, pagal kurias vežėjai nerezidentai gali vežti krovinius arba keleivius valstybės narės vidaus vandens keliais (OL L 373, 1991 12 31, p. 1), taikomas nuo 1992 m. sausio 5 d., yra pagrįstas bendraisiais vienodų sąlygų ir laisvės teikti paslaugas principais, pagal kuriuos vežėjams nerezidentams turėtų būti leidžiama teikti nacionalinio vežimo vidaus vandens keliais (kabotažo) paslaugas Europos Sąjungoje. 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3921/91, nustatančiu sąlygas, pagal kurias vežėjai nerezidentai gali vežti krovinius arba keleivius valstybės narės vidaus vandens keliais (OL L 373, 1991 12 31, p. 1), taikomu nuo 1996 m. rugpjūčio 2 d., nustatytos bendrosios taisyklės dėl laisvės teikti tarptautinio vežimo vidaus vandens keliais paslaugas.

⁽²⁾ Pirmąją teisėkūros iniciatyva XX a. dešimtojo dešimtmečio pradžioje buvo priimta 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991 8 24, p. 25), kurią valstybės narės turėjo iki 1993 m. sausio 1 d. perkelti į nacionalinę teisę.

⁽³⁾ 2001 m. vasario 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/12/EB, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 75, 2001 3 15, p. 1), 10 straipsnio 3 dalis.

⁽⁴⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/51/EB, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 164, 2004 4 30, p. 164), 1 straipsnio 2 dalies a punktas.

⁽⁵⁾ Žr. 4 išnašą.

⁽⁶⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičiančia Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo (OL L 315, 2007 12 3, p. 44), tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais rinka atverta konkurencijai (tai įsigaliojo 2010 m. sausio 1 d.).

⁽⁷⁾ Ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį sudaro šeši teisės aktai, skirti tam, kad būtų baigta kurti bendrąją geležinkelių transporto paslaugų rinką. Žr. https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

⁽⁸⁾ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32), kuria konsoliduota ir nuo 2015 m. birželio 17 d. panaikinta Direktyva 91/440/EEB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2001/12/EB ir Direktyva 2004/51/EB, taip pat Direktyva 2007/58/EB (nuo 2015 m. birželio 17 d.).

⁽⁹⁾ Kaip apibrėžta Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos (žr. 8 išnašą) 3 straipsnio pirmos pastraipos 1 punkte.

tam tikrais apribojimais) ⁽¹⁰⁾ ir privalomo konkurso tvarkos taikymo skiriant viešųjų paslaugų sutartis geležinkelių sektoriuje principą ⁽¹¹⁾.

3. Atveriant geležinkelių rinką būtina sudaryti vienodas sąlygas, visų pirma privačiosioms ir valstybinėms įmonėms, kad atsirastų veiksminga konkurencija. Kai geležinkelių rinkos senbuviai yra vertikalčiai integruoti ir priklauso valstybei, tokių įmonių grupės vidaus refinansavimas ne rinkos sąlygomis gali iškreipti konkurenciją, be kita ko, todėl, kad tai atgraso nuo siekių patekti į rinką. Todėl reikia tinkamai laikytis teisinės sistemos, kuria reglamentuojami valstybinių ir vertikalčiai integruotų geležinkelių sektoriaus įmonių finansiniai sandoriai, ir užtikrinti jos laikymąsi.
4. Taip pat būtina užtikrinti sąžiningas konkurencijos sąlygas, kad būtų skatinama įvairių rūšių transporto konkurencija, atsižvelgiant į skirtingo dydžio (teigiamą ir neigiamą) išorinį poveikį, kurį turi įvairių rūšių transportas ⁽¹²⁾. Darnus transporto sektorius yra labai svarbus siekiant užtikrinti susisiekimą visoje Europoje, skatinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis) 170 ir 174 straipsnius ir pasiekti ES klimato srities tikslus.
5. 2011 m. Transporto politikos baltojoje knygoje ⁽¹³⁾ Komisija išklė tikslą nuo 2008 m. iki 2030 m. 20 proc. sumažinti transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį ⁽¹⁴⁾, o nuo 1990 m. iki 2050 m. jį sumažinti bent 60 proc. 2016 m. komunikate „Europos mažataršio judumo strategija“ ⁽¹⁵⁾ Komisija pasiūlė priemonių, kuriomis būtų paspartintas Europos transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas. Europos žaliuoju kursu, kurį Komisija pristatė 2019 m. ⁽¹⁶⁾, siekta pertvarkyti ES į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje iki 2050 m. būtų pasiekta, kad grynasis išmetamas ŠESD kiekis būtų nulinis ⁽¹⁷⁾. Tuo tikslu Komisija išklė tikslą iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti grynąjį išmetamą ŠESD kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁰⁾ 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu (OL L 352, 2016 12 23, p. 1), nuo 2019 m. sausio 1 d. geležinkelio įmonėms suteikta prieiga prie nacionalinių geležinkelių tinklų pagal tarnybinį traukinių tvarkaraštį, kuris pradėjo galioti 2020 m. gruodžio 14 d.

⁽¹¹⁾ 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/2338, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, kiek tai susiję su vidaus keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimu (OL L 354, 2016 12 23, p. 22), nustatyta pareiga nuo 2019 m. gruodžio 3 d. viešųjų paslaugų sutartis skirti konkurso tvarka ir numatytas pereinamasis laikotarpis, kuris baigėsi 2023 m. gruodžio 24 d.

⁽¹²⁾ Bendra transporto politika turi būti siekiama ir aplinkos apsaugos tikslų, nustatytų Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis). Sutarties 11 straipsnyje nustatyta, kad „[n]ustatant ir įgyvendinant Sąjungos politikos ir veiklos kryptis, ypač siekiant skatinti tvarią plėtrą, turi būti atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus“.

⁽¹³⁾ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, KOM(2011) 144 galutinis, 2011 3 28, 6 punktas.

⁽¹⁴⁾ Išskyrus tarptautinį jūrų transportą, kurio išmetamą ŠESD kiekį ji siekė nuo 2005 m. iki 2050 m. sumažinti 40 proc.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 *final*, 2016 7 20.

⁽¹⁶⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 *final*, 2019 12 11.

⁽¹⁷⁾ Žr. 16 išnašą.

⁽¹⁸⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis. Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“, COM(2020) 562 *final*, 2020 9 17.

6. 2020 m. gruodžio mėn., paskelbusi baltosios knygos „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ vertinimą⁽¹⁹⁾, Komisija pristatė savo Darnaus ir išmanaus judumo strategiją⁽²⁰⁾. Šioje strategijoje, remiantis 2011 m. Transporto politikos baltosios knygos išvadomis, išdėstytos veiksmų gairės, kaip Europos transportui nutiesti kelią į tvarią ir išmanią ateitį. Iš scenarijų, kuriais grindžiama ši strategija, atitinkančių scenarijus, kuriais grindžiamas 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas, matyti, kad, derinant siūlomas politikos priemones, transporto sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis gali būti iki 2050 m. sumažintas 90 proc. Pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, sudarantys Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį⁽²¹⁾, yra skirti padėti pasiekti tuos tikslus, skatinant, be kita ko, švaresnių rūšių transportą ir švaresnių transporto degalų naudojimą, kad ES sėkmingai iki 2050 m. pasiektų poveikio klimatui neutralumą⁽²²⁾.
7. ES tikslo iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui neišmanoma pasiekti be esminės žaliosios ir skaitmeninės visų rūšių transporto transformacijos Europos transporto sektoriuje.
8. Transporto sektoriuje išmetama maždaug ketvirtadalis visų ŠESD, susidarantių vykstant žmogaus veiklą ES, ir jis yra vienas pagrindinių oro taršos šaltinių. Transportas sukelia ir kitokią neigiamą išorinį poveikį (tokį kaip triukšmo tarša, eismo įvykiai ir eismo spūstys), kurį nepakankamai atspindi transporto, visų pirma kelių ir oro transporto, naudotojų išlaidos. Todėl reikia imtis ryžtingų veiksmų, kad didesnę eismo dalį sudarytų darnesnių rūšių transportas ir kad būtų optimizuotas daugiarūšio transporto logistikos grandinių veikimas⁽²³⁾. Transporto sektoriaus žalinimas remiamas keliomis reglamentavimo iniciatyvomis, visų pirma iniciatyvomis, kuriomis siekiama sukurti visuotinį transeuropinį transporto tinklą⁽²⁴⁾, sudaryti vidaus vandenų transportui palankesnes sąlygas⁽²⁵⁾ ir peržiūrėti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą⁽²⁶⁾. Norint pasiekti šiuos žalinimo tikslus reikia didelių investicijų. Konkurencijos politikai, ypač valstybės pagalbos taisyklėms, tenka svarbus vaidmuo sudarant sąlygas pasiekti ES žaliojo kurso politikos tikslus, kai vien rinkos priemonių ar paskatų nepakanka tiems tikslams pasiekti (žr. 13 punktą), nes jomis grindžiami valstybių narių veiksmai sprendžiant aktualias rinkos nepakankamumo problemas, o kartu užtikrinama, kad viešąją finansinę paramą nebūtų daroma nederamo poveikio vidaus rinkos veikimui.

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 0410 *final*, 2020 12 10.

⁽²⁰⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM(2020) 789 *final*, 2020 12 9.

⁽²¹⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „55 % tikslas – pasiekiamas. ES 2030 m. klimato tikslo įgyvendinimas siekiant neutralizuoti poveikį klimatui“, COM(2021) 550 *final*, 2021 7 14.

⁽²²⁾ 21 išnašoje nurodyto komunikato 2.2.2 skirsnis.

⁽²³⁾ Žr. 20 išnašą.

⁽²⁴⁾ Transeuropinio transporto tinklo politikos (TEN-T politikos) pagrindas yra 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1). Siekiant, kad šis tinklas taptų saugesnis, tvaresnis, sparčiau veikiantis ir patogesnis naudotojams, tas reglamentas šiuo metu peržiūrimas.

⁽²⁵⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „NAIADES III. Ateities iššūkiams parengto Europos vežimo vidaus vandenų keliais skatinimas“ (COM(2021) 324 *final*, 2021 6 24).

⁽²⁶⁾ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

9. Užtikrinti sklandų nenutrūkstamą krovinių ir keleivių eismą tarp nacionalinių tinklų ir tarp įvairių rūšių transporto sistemų (tai vadinama sąveika, angl. *interoperability*) – bendrasis ES transporto politikos tikslas, kurio siekiant kartu padedama pasiekti pagrindinius ES tikslus ⁽²⁷⁾. Transportas tapo pasaulinis tinklų, kuriais naudojasi keleiviai ir krovinių vežėjai, atžvilgiu (šie tinklai tampa vis labiau tarpvalstybiniai) ir visuotinis apimamų transporto rūšių atžvilgiu (organizuojant keliones vis dažniau derinami kelių rūšių transporto sprendimai). Tačiau susieti transporto tinklus ir įvairių rūšių transportą visoje Europos Sąjungoje vis dar trukdo reguliavimo ir techninės kliūtys. Siekiant baigti kurti bendrą Europos transporto erdvę ir kad ES piliečiai bei įmonės galėtų naudotis visais susaistyto transporto erdvės teikiamais pranašumais, reikia didelių investicijų į sąveiką. Taip pat reikia nemažų investicijų diegiant skaitmeninę infrastruktūrą, visų pirma kad būtų pasiekta nenutrūkstama 5G ryšio infrastruktūros aprėptis pagrindiniuose Europos transporto koridoriuose, kuri teiktų galimybę siūlyti daug įvairių paslaugų ir pasiekti aukštesnio lygio automatizavimą įvairiomis judumo taikomosiomis programomis ⁽²⁸⁾. Šis Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslas yra svarbus siekiant, kad skaitmeninė Europos Sąjungos transformacija iki 2030 m. būtų sėkminga.

1.2 Šių gairių tikslas

10. Siekiant neleisti valstybės pagalba iškreipti konkurencijos vidaus rinkoje ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybos ar sukelti tokių iškreipimų ar poveikio rizikos, Sutarties 107 straipsnio 1 dalimi nustatytas principas, kad valstybės pagalba yra draudžiama. Išimties tvarka, pagal Sutarties 93 straipsnį, sausumos transporto sektoriuje ⁽²⁹⁾ teikiama pagalba sausumos transporto koordinavimui ir tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų vykdymui yra suderinama su Sutartimis.
11. Teisingumo Teismas nusprendė, kad Sutarties 93 straipsnyje pagalba transportui yra pripažįstama suderinama su Sutartimi tik aiškiai apibrėžtais atvejais, kai tai nekenkia bendriesiems ES interesams ⁽³⁰⁾.
12. Dėl pagalbos sausumos transporto koordinavimui Komisija mano, kad Sutarties 93 straipsnyje vartojamos „transporto koordinavimo“ sąvokos reikšmė apima ne vien tai, kad taip palengvinama ekonominės veiklos plėtra. Ji reiškia ir valdžios institucijų intervenciją siekiant transporto sektoriaus raidą pakreipti bendriesiems interesams naudinga linkme.
13. Valdžios institucijų intervencija į sausumos transporto sektorių gali būti pagrįsta dėl įvairių rinkos nepakankamumo problemų. Pirma, transporto sektoriaus neigiamas išorinis poveikis (pvz., eismo spūstys ar tarša) yra didelis. Į šį išorinį poveikį sunku atsižvelgti

⁽²⁷⁾ Šie tikslai apima tinkamą vidaus rinkos veikimą, ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos stiprinimą, taip pat Europos transporto tinklų konkurencingumą ir saugumą.

⁽²⁸⁾ Kaip nurodyta 2016 m. 5G veiksmų plane (COM(2021) 118) ir 2030 m. skaitmeninio dešimtmečio politikos programoje, kuria nustatytas pagrindas pradėti daugiašalį 5G koridorių diegimo visoje Europoje projektą (2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2022/2481, kuriuo nustatoma 2030 m. Skaitmeninio dešimtmečio politikos programa). Gigabitinės infrastruktūros aktas (2024 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1309 dėl priemonių gigabitinių elektroninių ryšių tinklų diegimo sąnaudoms mažinti, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/2120 ir panaikinama Direktyva 2014/61/ES (OL L, 2024/1309, 2024 5 8)) taikomas pagrįstiems prašymams suteikti prieigą prie fizinės infrastruktūros siekiant diegti itin didelio pralaidumo tinklų elementus.

⁽²⁹⁾ Pagal Sutarties 100 straipsnį, Sutarties VI antraštinė dalis „Transportas“ iš esmės taikoma tik geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui. Šių trijų rūšių transportas įprastai vadinamas sausumos transportu, skiriant jį nuo jūrų ir oro transporto.

⁽³⁰⁾ 1978 m. spalio 12 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Belgija*, 156/77, EU:C:1978:180, 10 punktas.

kainodaros sistemose nustatant kainas už naudojimąsi transporto infrastruktūra. Tai gali lemti įvairių rūšių transporto kainų skirtumus, o šiuos būtų galima ištaisyti viešąja parama tų rūšių transportui, su kuriuo siejamos išorės sąnaudos yra mažiausios. Antra, transporto sektoriuje gali kilti koordinavimo sunkumų iš ekonominės perspektyvos, pavyzdžiui, kai tai susiję su bendro geležinkelių sąveikos standarto priėmimu ar su jungtimis tarp įvairių transporto tinklų. Trečia, problemų transporto sektoriuje kyla ir dėl pradininko padėties nepalankumo: nepalankios sąlygos, patiriamos pirmajam patekus į rinką, kliudo plėtoti tų rūšių transportą, kurio išorės sąnaudos mažiausios, tačiau kuriam nepritraukiama pakankamai investicijų dėl to, kad investuoti į tų rūšių transportą nėra pakankamai pelninga. Galiausiai, kai kuriems transporto sektoriaus veiklos vykdytojams gauti finansavimą gali būti sunku dėl jų padėties rinkoje, dėl kurios jiems trūksta informacijos.

14. Dėl pagalbos vykdyti tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 ⁽³¹⁾ nustatytos sąlygos, kuriomis viešosios keleivinio geležinkelių ir kitokio bėginio (tramvajų, metro) transporto ir kelių (autobusų) transporto paslaugos (taip pat vidaus vandenų transporto paslaugos, jei valstybės narės nusprendžia toms paslaugoms taikyti Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ⁽³²⁾) gali būti organizuojamos ir finansuojamos nuo 2009 m. gruodžio 2 d. ⁽³³⁾ Krovininiam transportui Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 buvo numatytas 3 metų pereinamasis laikotarpis nuo 2009 m. gruodžio 3 d., kuriuo krovininio transporto paslaugoms tebebuvo taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ⁽³⁴⁾. Todėl Komisija iki šiol tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį vertino pagalbos, skirtos krovininio geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transporto paslaugoms teikti, išmokėtos nuo 2012 m. gruodžio 3 d., suderinamumą ⁽³⁵⁾.
15. Pagal Sutarties 93 straipsnį valstybės narės gali tam tikrais atvejais nustatyti konkrečius įpareigojimus, kad būtų užtikrintas pakankamų transporto paslaugų teikimas. Pagal 5 punkte nurodytą Komisijos politiką pabrėžiamas poreikis užtikrinti pakankamų dekarbonizuoto transporto paslaugų teikimą. Kadangi iš pasiūlos transporto sektoriuje būklės ir iš Sąjungos poreikių matyti, kad krovininio geležinkelių transporto sektoriuje gali trūkti komerciškai perspektyvių paslaugų, Komisija pripažįsta, kad krovininio geležinkelių transporto paslaugos gali būti teikiamos visos visuomenės interesų labui ⁽³⁶⁾, turint omenyje, kad atitinkama valstybė narė bet koku atveju turi įrodyti, kad, palyginti su komercinėmis krovininio transporto paslaugomis (jei tokių paslaugų yra rinkoje), jos turi specialių ypatybių ⁽³⁷⁾. Komisija pažymi, kad krovininio geležinkelių transporto paslaugos negali būti visada teikiamos komerciniu pagrindu ir, išskirtinėmis aplinkybėmis, gali reikėti joms teikti viešąją finansinę paramą kompensacijos už viešąją

⁽³¹⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

⁽³²⁾ Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 (žr. 31 išnašą) 1 straipsnio 2 dalis.

⁽³³⁾ Tos sąlygos apima viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžimą, viešųjų paslaugų sutarčių apimtį, tokių sutarčių skyrimo procedūrą ir viešojo transporto vežėjams mokėtinos kompensacijos apskaičiavimą. Jei laikomasi Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 nuostatų, tokia kompensacija laikoma suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas reikalavimas pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį iš anksto pranešti Komisijai.

⁽³⁴⁾ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 19), su pakeitimais, padarytais 1991 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1969 6 26, p. 1).

⁽³⁵⁾ Žr. 2023 m. lapkričio 24 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.32953: Italija, *Valstybės pagalbos bendrovei Trenitalia SpA priemonės* (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽³⁶⁾ Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 50 punktą.

⁽³⁷⁾ Žr. Komisijos „Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamųjų gairių“ (OL C 92, 2014 3 29, p. 1) 2.1.3 punktą.

paslaugą forma. Savo transporto naudotojų susisiekimo poreikius ir paramą, kurios gali reikėti, nustato pačios valstybės narės. Tačiau prieš svarstydamas, ar reikia nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus krovinio geležinkelių transporto srityje, valstybės narės turėtų dėti visas pastangas, kad būtų sudarytos palankios pagrindinės reguliavimo ir ekonominės sąlygos komerciniu pagrindu teikti krovinio geležinkelių transporto paslaugas, kurių paklausos esama. Transporto paslaugų pakankamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į transporto sektoriaus pasiūlos ir paklausos būklę ir į bendruomenės poreikius. Kartu finansinei kompensacijai už tokius įsipareigojimus turėtų būti keliamos sąlygos, kuriomis vidaus rinkos iškraipymai būtų kuo labiau sumažinti. Todėl reikia aiškiai nustatyti sąlygas, kuriomis kompensacija už viešąją paslaugą laikytina suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį.

16. 2008 m. Komisijos priimtose Gairėse dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms ⁽³⁸⁾ (toliau – 2008 m. Geležinkelių gairės) kodifikuota su Sutarties 93 straipsnio taikymu geležinkelio įmonėms susijusi Komisijos praktika. 2008 m. Geležinkelių gairėse taip pat numatyta paskatų didinti geležinkelių transporto sudaromą viso transporto dalį. 2008 m. Geležinkelių gairėmis siekta padėti liberalizuoti geležinkelių sektorių ir baigti kurti bendrąją Europos geležinkelių rinką, kurioje būtų pasiekta visiška sistemų sąveika. 2008 m. Geležinkelių gairių galiojimo pabaigos datos nenustatyta, tačiau 2020 m. Komisijai atlikus tinkamumo patikrą ⁽³⁹⁾ padaryta išvada, jog 2008 m. gairės reikia peržiūrėti, kad jose būtų atsižvelgta į Komisijos įgytą sprendimų priėmimo praktiką, susijusią su tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį vertinama valstybės pagalba, į rinkos pokyčius ir į politikos tikslus, kurių siekiama pagal Europos žaliąjį kursą.
17. Paskelbdama šias gaires Komisija i) jomis pakeičia 2008 m. Geležinkelių gaires, ii) kodifikuoja savo sprendimų priėmimo praktiką, susijusią su valstybės pagalbos taikymu transporto (ne tik geležinkelių transporto, bet ir vidaus vandenų kelių bei daugiarūšio transporto) koordinavimui pagal Sutarties 93 straipsnį, iii) pateikia gairių dėl viešosioms krovinio geležinkelių transporto paslaugoms taikytinų valstybės pagalbos taisyklių, iv) pakartoja vertikalčiai integruotoms geležinkelio įmonėms taikytinas taisykles ir v) paaiškina valstybių narių pareigas teikti informaciją ir ataskaitas.
18. Šios peržiūros tikslas – padėti įgyvendinti siekiamą perėjimą prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos pagal Europos žaliąjį kursą, kartu užtikrinant vienodas sąlygas geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir daugiarūšio transporto sektoriuose. Šiomis gairėmis ir naujai priimtu Komisijos reglamentu, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93, 107 ir 108 straipsnius (Transporto bendrosios išimties reglamentas, toliau – TBIR) ⁽⁴⁰⁾, siekiama skatinti darniųjų rūšių transportą orientuojant valstybių narių veiksmus taip, kad būtų pereinama prie potencialiai mažiau iškraipiančių rūšių pagalbos teikimo sausumos transporto sektoriuje.

1.2.1 Geležinkelių sektorius

19. Geležinkelių sektorius yra ES strateginės svarbos sektorius. Kiekvienais metais ES geležinkelių transportu vežama apie 1,6 mlrd. tonų krovinių ir 9 mlrd. keleivių ir jis yra

⁽³⁸⁾ Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms“ (OL C 184, 2008 7 22, p. 13).

⁽³⁹⁾ 2020 m. spalio 30 d. Komisijos tarnybų darbinis dokumentas: 2012 m. valstybės pagalbos modernizavimo priemonių rinkinio, geležinkelių gairių ir trumpalaikio eksporto kredito draudimo tinkamumo patikra, SWD(2020) 257 final.

⁽⁴⁰⁾ [Irašyti nuorodą, kai reglamentas bus priimtas]

svarbus ES sausumos transporto rūšių derinio komponentas ⁽⁴¹⁾, nedarantis ir labai našus keleivių, pervežamu vienu transporto priemonės reisui, skaičiaus atžvilgiu. Geležinkelių transportas, vertingas kaip darniausia ir labiausiai tausojanti aplinką motorizuoto transporto rūšis, yra itin svarbus siekiant Europos žaliojo kurso tikslų. Vis dėlto, kaip patvirtinta tyrimu, Komisijos užsakytu atlikti dėl 2008 m. Geležinkelių gairių peržiūros ⁽⁴²⁾, geležinkelių sektoriuje tebėra keli trūkumai, dėl kurių jo rinka nėra pajėgi pasiekti ES žaliojo kurso tikslus. Ne tik dabartinių geležinkelių infrastruktūros objektų skaičiaus ir pajėgumų nepakaktų norimam eismo padidinimui pasiekti, bet ir visos ES geležinkelių tinklas tebėra daugeliu atžvilgių nepakankamas dėl to, kad trūksta jungčių tarp transporto terminalų ir įvairių valstybių narių geležinkelių transporto sistemos nėra pakankamai tarpusavyje koordinuojamos. Be to, ES geležinkelių riedmenų parke didelės dalies riedmenų naudojimo tarnavimo laikas baigiasi ir šio parko atnaujinimo negalima laikyti užtikrintu, nes mažesnės geležinkelio įmonės gali nepajėgti be viešosios paramos padaryti reikiamos finansinės investicijos.

20. Kaip pažymėta per tinkamumo patikrą, kurią Komisija atliko 2020 m. ⁽⁴³⁾, keli 2008 m. Geležinkelių gairių aspektai tapo nebeaktualūs ir *de facto* nebetaikomi. Pavyzdžiui, nebeaktualios tapo sąlygos, kuriomis panaikinama ankstesnė su geležinkelių transporto veikla tiesiogiai susijusi skola ⁽⁴⁴⁾, taip pat specialios geležinkelio įmonių krovinių vežimo padalinių restruktūrizavimo sąlygos, kurios taikytos tik iki 2010 m. sausio 1 d. ⁽⁴⁵⁾, ir skirsnis dėl neribotų valstybės garantijų panaikinimo ⁽⁴⁶⁾. Šiose gairėse tų elementų nebėra.
21. Be to, 2008 m. Geležinkelių gairėse nustatyti pagalbos, skirtos geležinkelių riedmenims pirkti ir atnaujinti, suderinamumo kriterijai ⁽⁴⁷⁾ buvo su abipusėmis nuorodomis į kitas valstybės pagalbos gaires, kurios nuo tada nustojo galioti arba buvo pakeistos ⁽⁴⁸⁾. Šiose gairėse tų sąlygų nebėra ir nustatomos naujos sąlygos dėl pagalbos, skirtos geležinkelių

⁽⁴¹⁾ 2019 m., prieš prasidedant COVID-19 pandemijai, ES keleivių srautų apimtis geležinkeliuose siekė 414 mlrd. keleivio kilometrų (viso sausumos transporto keleivių srautų apimtis sudarė apie 6 trln. keleivio kilometrų). Siekdamas užkirsti kelią COVID-19 pandemijai plisti, valstybės 2020 m. kovo mėn. ėmėsi judėjimo suvaržymo priemonių; šios priemonės turėjo didelį poveikį keleiviniam geležinkelių transportui. Nors eismo srautai stabiliai atsigavo, palyginti su 2019 m., geležinkelių transporto keleivių skaičius valstybėse narėse 2021 m. tebebuvo 37 proc. mažesnis nei 2019 m. 2018 m. krovinių srautų apimtis ES geležinkeliuose siekė 400 mlrd. tonkilometrų (viso sausumos transporto krovinių srautų apimtis sudarė 2,5 trln. tonkilometrų). Suvaržymai dėl COVID-19 labai paveikė ir krovinį geležinkelių transportą, nors ir mažiau nei keleivinį geležinkelių transportą. 2021 m. ES krovinių srautų apimtis buvo 399 mlrd. tonkilometrų, taigi beveik siekė aukščiausią 2018 m. buvusį lygį (šaltinis – [Eurostatas](#)).

⁽⁴²⁾ Bendrijos valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms gairių peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas: *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* [E.CA Economics et al. (2022)].

⁽⁴³⁾ Žr. 39 išnašą.

⁽⁴⁴⁾ 2008 m. Geležinkelių gairių (žr. 38 išnašą) 4 skyrius. 2008 m. Geležinkelių gairių 56 punktas yra dėl pagalbos, skirtos aiškiai apibrėžtomis ir konkrečioms skoloms, atsiradusioms iki 2001 m. kovo 15 d. arba iki vėlesnės datos, kuri yra atitinkamos valstybės narės įstojimo į Europos Sąjungą diena, kompensuoti.

⁽⁴⁵⁾ 2008 m. Geležinkelių gairių (žr. 38 išnašą) 5 skyrius.

⁽⁴⁶⁾ 2008 m. Geležinkelių gairių (žr. 38 išnašą) 7 skyrius. Pagal Komisijos pranešimo dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai (OL C 155, 2008 6 20, p. 10) 4.1 punktą, neribotos garantijos yra iš esmės nesuderinamos su Sutartimi. Tai taikoma visuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant transporto sektorių.

⁽⁴⁷⁾ 2008 m. Geležinkelių gairių (žr. 38 išnašą) 3 skyrius.

⁽⁴⁸⁾ Konkrečiai Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 244, 2004 10 1, p. 2), Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai Bendrijos gairės (OL C 82, 2008 4 1, p. 1), 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairės (OL C 54, 2006 3 4, p. 13), 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 70/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo valstybės pagalbai mažoms ir vidutinėms įmonėms (OL L 10, 2001 1 13, p. 33), taip pat Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 (nurodytas 34 išnašoje) – visi šie aktai nebegalioja.

riedmenims įsigyti, kad naujiems rinkos dalyviams būtų lengviau patekti į rinką ir (arba) plėtoti veiklą (žr. 4.2.2.3 skirsnį). Rengdama naujas sąlygas Komisija atsižvelgė į tai, kad numatytasis geležinkelių riedmenų parko naudingo tarnavimo laikas apskritai greitai baigsis arba jau baigėsi⁽⁴⁹⁾, į tai, kad dėl nepakankamo techninio standartizavimo valstybėse narėse neįmanoma keistis riedmenimis tarp valstybių narių⁽⁵⁰⁾, ir į tai, kad mažosioms ir vidutinėms geležinkelio įmonėms (toliau – MVI) bei naujiems rinkos dalyviams yra sunku atnaujinti arba padidinti savo riedmenų parkus dėl didelių investicinių sąnaudų, siejamų su riedmenų įsigijimu, ir dėl sunkumų gauti finansavimą⁽⁵¹⁾.

22. Šiose gairėse yra su pagalba transporto koordinavimui susijusių naujovių; jos apibūdinamos 23–26 punktuose.
23. Priešingai nei 2008 m. Geležinkelių gairės, šios gairės taikomos ne tik geležinkelio įmonėms, bet ir kitiems geležinkelių veiklos vykdytojams⁽⁵²⁾. Jos taikomos ir geležinkelių transporto sektoriaus paklausos srityje veikiančioms įmonėms, t. y. transporto organizatoriams (pvz., logistikos įmonėms, ekspeditoriams, daugiarūšio transporto vežėjams), tiek, kiek jie nusprendžia naudotis geležinkeliais vietoj kelių transporto.
24. Veiklos pagalbos srityje reikėjo atnaujinti 2008 m. Geležinkelių gairėse nustatytus pagalbos geležinkelių infrastruktūros naudojimui ir pagalbos, skirtos išorės sąnaudoms mažinti, suderinamumo kriterijus⁽⁵³⁾. Iš Komisijos patirties, įgytos vertinant pagalbą pagal 2008 m. Geležinkelių gaires, matyti, kad tas taisyklės reikėjo supaprastinti ir racionalizuoti, kad būtų išspręsta konkreti rinkos nepakankamumo problema, kuriai spręsti jos skirtos. Nors šiose gairėse nėra skirsnio, skirtą pagalbą infrastruktūros naudojimui, kuri buvo numatyta 2008 m. Geležinkelių gairių 98 punkto a papunktyje, valstybės narės gali naudoti transporto išorės sąnaudoms mažinti skirtą pagalbą pagal išorės sąnaudų metodiką su infrastruktūros naudojimu susijusioms sąnaudoms toliau dengti (žr. 4.2.1.1 skirsnį). Be to, siekiant toliau lengvinti naujų komercinių geležinkelių transporto jungčių kūrimą, šios gairės apima ir veiklos pagalbą, skirtą naujų komercinių krovinio geležinkelių transporto jungčių, taip pat naujų komercinių keleivinio geležinkelių transporto jungčių, kurias eksploatuojant būtų teikiamos tarpvalstybinės keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos arba tolimojo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos, eksploatacijai pradėti (žr. 4.2.1.2 skirsnį).
25. Remiantis patirtimi, įgyta vadovaujantis 2008 m. Geležinkelių gairėmis dėl pagalbos, skirtos sąveikai didinti, ir atsižvelgiant į įvairią investicijų į eismo valdymo sistemas

⁽⁴⁹⁾ Nors valstybėse narėse šiuo atžvilgiu yra skirtumų, esant dabartiniam atnaujinimo tempui (stebėtam per praėjusius 10 metų) ES geležinkelių riedmenų, ypač keleivinių traukinių, parko dydis per ateinančius 10 metų sumažės.

⁽⁵⁰⁾ Techninio standartizavimo trūkumą lemia įvairių valstybių narių geležinkelių infrastruktūros skirtumai, susiję su signalizacijos sistemomis, elektrifikavimo ir elektrinės įtampos sistemomis ir geležinkelio vėžės pločiu (kai kuriose valstybėse narėse, pvz., Ispanijoje, Portugalijoje, Airijoje, Suomijoje, vėžės plotis skiriasi nuo ES įprasčiausio standartinio 1 435 mm vėžės pločio).

⁽⁵¹⁾ Dėl menkos naudotų riedmenų rinkų plėtros yra taip, kad galimybė įsigyti naudotų riedmenų negali būti laikoma realia alternatyva naujų riedmenų pirkimui ar nuomai.

⁽⁵²⁾ Terminas „geležinkelių veiklos vykdytojas“ apima ne tik geležinkelio įmones, kaip apibrėžta Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvoje (žr. 8 išnašą), (t. y. privati ar valstybinė įmonė, kurios pagrindinė veikla – teikti krovinių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas tuo atveju, kai ta įmonė užtikrina trauką), bet ir kitas geležinkelių srities įmones, kurios teikia geležinkelių transporto paslaugas, bet neteikia traukos paslaugų (t. y. kad galėtų vykdyti veiklą, joms reikia išsinuomoti lokomotyvus).

⁽⁵³⁾ 2008 m. Geležinkelių gairių (žr. 38 išnašą) 6 skyrius.

teikiamą naudą ⁽⁵⁴⁾, šiose gairėse išskiriama pagalba sąveikai didinti (4.2.2.4 skirsnis) ir geležinkelių riedmenų techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirta pagalba (4.2.2.5 skirsnis). Su investicijomis į sąveiką (kaip antai investicijomis, reikalingomis tarpvalstybiniam eismo valdymo sistemų suderinimui) iš tiesų siejama daugiau rinkos nepakankamumo problemų, visų pirma koordinavimo nepakankamumas ir pradininko padėties, į kurią patenka rinkos dalyviai, nepalankumas ⁽⁵⁵⁾. Pagalbą, kuria siekiama skatinti skaitmenizaciją, kad būtų lengviau valdyti eismą, palaikyti nenutrūkstamus eismo srautus ir (arba) saugiai eksploatuoti traukinius, Komisija vertins pagal šių gairių skirsnius dėl pagalbos, skirtos sąveikai didinti (4.2.2.4 skirsnis), ir pagalbos techniniam pritaikymui ir modernizavimui (4.2.2.5 skirsnis).

26. Priešingai nei 2008 m. Geležinkelių gairėse, kurios neapėmė pagalbos geležinkelių transporto infrastruktūros objektams ⁽⁵⁶⁾, šiose gairėse pateikiamos išsamios taisyklės dėl investicinės pagalbos, skirtos geležinkelių transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti, suderinamumo (4.2.2.1 ir 4.2.2.2 skirsniai). Tose taisyklėse atsižvelgiama į sprendimų priėmimo praktiką, Komisijos įgytą vertinant valstybės pagalbos sausumos transporto sektoriuje suderinamumą pagal Sutarties 93 straipsnį.
27. Šiose gairėse yra specialus skyrius dėl pagalbos, skirtos kompensuoti veiklos vykdytojams už tam tikrų su viešosios paslaugos teikimu krovinio geležinkelių transporto sektoriuje susijusių išpareigojimų vykdymą, suderinamumo (5 skyrius).
28. Galiausiai, į šias gaires įtrauktas konkretus skyrius, kuriame dar kartą pateiktos finansiniams srautams vertikalčiai integruotose geležinkelio įmonėse taikomos taisyklės (6 skyrius).

1.2.2 Vidaus vandenų kelių sektorius

29. ES vidaus vandenų kelių tinklas, kurį sudaro apie 41 000 kilometrų vidaus vandenų kelių, aprėpia 25 valstybes nares. Kiekvienais metais krovinių vežimas vidaus vandenų keliais krovininiais laivais, kurių yra apie 15 000, sudaro apie 150 mlrd. tonkilometrų, o keleiviai plukdomi apie 3 000 į vienos dienos reisu plaukiančių keleivinių laivų ir 430 kruizinių laivų (turimi omenyje laivai, kuriais galima vežti daugiau kaip 12 keleivių) ⁽⁵⁷⁾. Yra nemažas potencialas didinti vidaus vandenų transporto sudaromą viso transporto dalį, o taip būtų sumažintas išmetamas ŠESD kiekis. Vis dėlto, norint tai pasiekti, vidaus vandenų transportas turi būti pajėgus vienodomis sąlygomis konkuruoti su kitų rūšių transportu.
30. 2008 m. Geležinkelių gairės nebuvo taikomos vidaus vandenų transporto sektoriui. Pastaraisiais metais Komisija leido tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį teikti valstybės pagalbą transporto koordinavimui vidaus vandenų kelių sektoriuje skatinti. Šiomis gairėmis kodifikuojama su tuo susijusi sprendimų priėmimo praktika ir nustatomi aiškūs pagalbos, skirtos veiklai vidaus vandenų keliuose remti, suderinamumo kriterijai. Pagal

⁽⁵⁴⁾ Dėl geležinkelių transportui būdingo svarbaus europinio aspekto geležinkelių transportas yra labai jautrus nacionalinių geležinkelių tinklų sąveikos ir koordinavimo trūkumui ir šis gali paveikti jo konkurencingumą. Tai ypač pasakytina apie krovinių geležinkelių transportą, kurio maždaug pusė veiklos vykdoma tarpvalstybiniais mastais. Keleivių eismas geležinkeliais iki šiol organizuojamas daugiausia valstybių viduje – 2021 m. mažiau nei 10 proc. jo buvo tarpvalstybinis (šaltinis – [Eurostatas](#)), tačiau jo tarpvalstybinės plėtros potencialas, ypač siejamas su tarpvalstybinėmis kelionėmis naktiniais traukiniais, yra didelis.

⁽⁵⁵⁾ Bendrijos valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms gairių peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas (žr. 42 išnašą), 4.7 ir 5.5 skirsniai.

⁽⁵⁶⁾ 2008 m. Geležinkelių gairių (žr. 38 išnašą) 2 skyrius apėmė tik infrastruktūros viešojo finansavimo poveikį geležinkelio įmonėms.

⁽⁵⁷⁾ Žr. 25 išnašą.

požiūrį, analogišką tam, kurio laikomasi geležinkelių sektoriuje, šios gairės taikomos tiek pasiūlos srities veiklos vykdytojams (t. y. pagalba vidaus vandenų transporto vežėjams), tiek paklausos srities veiklos vykdytojams (t. y. transporto organizatoriams, kaip antai logistikos įmonėms, ekspeditoriams, daugiarūšio transporto vežėjams, – tiek, kiek jie nusprendžia pereiti nuo kelių prie vidaus vandenų transporto).

31. Šiose gairėse nustatytos veiklos pagalbos ir investicinės pagalbos vidaus vandenų transporto sektoriuje suderinamumo sąlygos. Veiklos pagalbos srityje taisyklės dėl pagalbos, skirtos geležinkelių transporto išorės sąnaudoms mažinti ir naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, taikomos ir vidaus vandenų transportui (žr. 4.2.1.1 skirsnį ir 4.2.1.2 skirsnį). Investicinės pagalbos srityje šios gairės apima tiek pagalbą, skirtą vidaus vandenų kelių sektoriaus infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti (žr. 4.2.2.1 skirsnį), tiek pagalbą, skirtą vidaus vandenų laivams įsigyti, kad būtų lengviau gauti finansavimą investicijoms į laivyną (žr. 4.2.2.3 skirsnį). Kai siekis yra patobulinti vidaus vandenų laivus, šiose gairėse pagal požiūrį, analogišką tam, kurio laikomasi geležinkelių sektoriuje, išskiriama pagalba investicijoms į sąveiką (4.2.2.4 skirsnis) ir pagalba laivų techniniam pritaikymui ir modernizavimui (4.2.2.5 skirsnis). Pagal tuos du gairių skirsnius Komisija vertins pagalbą, kuria siekiama skatinti skaitmenizaciją, kad būtų lengviau valdyti eismą, palaikyti nenutrūkstamus eismo srautus ir (arba) saugiai vykdyti veiklą vidaus vandenų keliuose.
32. Europos vidaus vandenų transporto sektoriuje turimas laivynas yra gana senas ir atrodo, kad apskritai sunku didinti eismo srautų šiame sektoriuje dalį, palyginti su kitų rūšių transportu. 2014–2020 m. mažėjo ir krovinius vežančių, ir keleivius vežančių vidaus vandenų transporto vežėjų, taip pat nuo 2011 m. nuolat mažėja šiame sektoriuje turimi krovos pajėgumai. Rengdama šias naujas taisykles Komisija atsižvelgė į šiuos klausimus ir į tai, kad vidaus vandenų kelių sektorių daugiausia sudaro MVĮ, šeimos įmonės ir mažesni uostai, taigi jiems sunku daryti brangiai kainuojančias investicijas siekiant Europos žaliojo kurso tikslų⁽⁵⁸⁾. MVĮ sudaro daugumą vidaus vandenų kelių sektoriaus veiklos vykdytojų ir dažnai jos negali atnaujinti ar padidinti savo laivyno dėl to, kad joms sunku gauti finansavimą rinkos sąlygomis. Taigi pagal šias gaires teikiant pagalbą vidaus vandenų laivams įsigyti MVĮ yra vienintelės galimos tokios pagalbos gavėjos. Taip galima nukreipti šios rūšies pagalbą ten, kur ji reikalingiausia vidaus vandenų kelių sektoriaus plėtrai skatinti.

1.2.3 Daugiarūšio transporto sektorius

33. Daugiarūšis transportas, t. y. krovinių arba keleivių vežimas bent dviejų skirtingų rūšių transportu, yra svarbus siekiant, kad būtų galima labiau pereiti prie geležinkelių ir vidaus vandenų transporto, nes naudojantis vien pastarųjų rūšių transportu retai siūlomi vežimo nuo durų iki durų sprendimai. Darniojo daugiarūšio transporto, kurio jungtys teikia galimybę vežti krovinius ar keleivius paskutine atkarpa, nuo durų iki durų, aplinkosauginio veiksmingumo ir energijos vartojimo efektyvumo rodikliai yra geresni nei kelių transporto, o prieinamumas ir lankstumas – ne mažesni nei kelių transporto. Todėl jis yra svarbus siekiant Darnaus ir išmanaus judumo strategijos ir Europos žaliojo kurso tikslų.
34. Nors per pastaruosius 30 metų daugiarūšio krovininio transporto apimtis labai padidėjo, ES tebevyrauja krovinių vežimas keliais. Daugiarūšis krovininis transportas dažnai nekonkuruoja su krovinių vežimu vien keliais dėl to, kad pastarajam nusileidžia

⁽⁵⁸⁾ Europos Parlamentas, „Ateities iššūkiams parengto Europos vidaus vandenų transporto sektoriaus kūrimas“ (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_LT.html.

prieinamumu, patikimumu, punktualumu ir greičiu įvairiose transporto grandinės grandyse (t. y. teikiant geležinkelių ir vandens transporto paslaugas, perkraunant krovinius perkrovimo terminaluose ir paskutine atkarpa vežant kelių transportu), taip pat dėl to, kad nepakankamai atsižvelgiama į neigiamą kelių transporto išorinį poveikį.

35. Kai daugiarūšis krovininis transportas apima tik krovinių vežimą viename ir tame pačiame krovinių vežimo vienetu ar transporto priemonėje paeiliui kelių rūšių transportu (keičiant transporto rūšį patys kroviniai neperkraunami), tai vadinama įvairiarūšiu transportu⁽⁵⁹⁾. Mišrusis vežimas – įvairiarūšio transporto pakategorė, ES lygmeniu aiškiai reglamentuojama Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos⁽⁶⁰⁾. Kombinuoto krovinių vežimo direktyva yra vienintelis ES teisės aktas, kuriuo šiuo metu tiesiogiai remiamas įvairiarūšis transportas ir skatinama pereiti nuo krovinių vežimo keliais prie mažiau taršių rūšių transporto (vidaus vandenų kelių, jūrų transporto ir geležinkelių). Kombinuoto krovinių vežimo direktyva buvo priimta 1975 m.⁽⁶¹⁾ ir kelis kartus iš dalies pakeista, kad būtų taikoma įvairesnei veiklai. Europos Parlamentas ir Taryba, remdamiesi Komisijos 2023 m. lapkričio 7 d. pateiktu pasiūlymu⁽⁶²⁾, *[data: įrašyti, kai bus priimta]* priėmė Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria iš dalies keičiama Kombinuoto krovinių vežimo direktyva.
36. Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos tikslas – didinti transporto aplinkosauginį veiksmingumą sudarant toje direktyvoje nurodytai labiau tausojančiai aplinką krovinių vežimo veiklai palankesnes reguliavimo ir ekonomines sąlygas. Siekiama galiausiai sumažinti galutinių naudotojų, t. y. transporto organizatorių, išlaidas, kad mišrusis vežimas galėtų konkuruoti su krovinių vežimu vien keliais. Siekiant aiškumo pažymima, kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos sąlygas atitinkančiai mišriojo vežimo veiklai valstybių narių teikiama finansinė parama gali būti valstybės pagalba. Bet kokia valstybės pagalba, valstybių narių teikiama laikantis Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos, taip pat turėtų atitikti taikytinas suderinamumo sąlygas, nustatytas TBIR, šiose darniojo daugiarūšio transporto gairėse ar bet kuriame kitame aktualiame valstybės pagalbos teisės akte (žr. 3 skyrių).
37. Šiose gairėse nustatomos veiklos pagalbos ir investicinės pagalbos daugiarūšio transporto sektoriuje, teikiamos siekiant skatinti darnųjį daugiarūšį transportą, suderinamumo sąlygos. Pagal šias gaires daugiarūšis transportas laikomas darniu, jei bent viena iš naudojamų transporto rūšių yra geležinkelių ar vidaus vandenų transportas, arba kelių transportas, jei pastarasis derinamas su trumpųjų nuotolių jūrų laivyba. Siekiant aiškumo pažymima, kad pagal šias gaires pagalba trumpųjų nuotolių jūrų laivybai gali būti teikiama tik jei ši derinama su sausumos transportu (t. y. geležinkelių, vidaus vandenų kelių arba kelių transportu).
38. Veiklos pagalbos srityje pagalbos, skirtos transporto išorės sąnaudoms mažinti, taisyklės, kurios taikomos geležinkelių transportui, taikomos ir darniajam daugiarūšiam transportui (4.2.1.1 skirsnis). Priešingai nei 2008 m. Geležinkelių gairėse, kurios neapėmė pagalbos pradėti eksploatuoti naujas komercines transporto jungtis, šiose gairėse, kodifikuojant

⁽⁵⁹⁾ Keičiant transporto rūšį, įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas ir (arba) transporto priemonė lieka tie patys, todėl kroviniai mažiau tvarkomi ir atitinkamai sumažėja rizika, kad prekės gali būti apgadintos ar prarastos.

⁽⁶⁰⁾ Žr. 26 išnašą.

⁽⁶¹⁾ 1975 m. vasario 17 d. Tarybos direktyva 75/130/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo keliais ir geležinkeliais tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 48, 1975 2 22, p. 31).

⁽⁶²⁾ Pasiūlymas dėl Europos ir Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos direktyva 92/106/EEB ir dėl sutauptų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056, COM/2023/702 final, 2023 11 7.

Komisijos įgytą sprendimų priėmimo praktiką, nustatomos konkrečios šios rūšies pagalbos teikimo sąlygos (4.2.1.2 skirsnis).

39. Investicinės pagalbos srityje šios gairės apima pagalbą daugiarašio transporto infrastruktūros objektams ir pagalbą, skirtą darniojo daugiarašio transporto įrangai patobulinti. Pagalbos teikimas tiems daugiarašio transporto infrastruktūros objektams apsiriboja pagalba investicijoms į geležinkelių ir vidaus vandenų kelių daugiarašio transporto infrastruktūros objektus (4.2.2.1 skirsnis). Siekiant aiškumo pažymima, kad šios gairės taikomos ir valstybės pagalbai tiems daugiarašio transporto infrastruktūros objektams, kurie yra jūrų uostuose ir apima geležinkelių ar vidaus vandenų transporto jungtis. Kai siekis yra patobulinti darniojo daugiarašio transporto įrangą, šiose gairėse pagal požiūrį, analogišką tam, kurio laikomasi geležinkelių ir vidaus vandenų kelių sektoriuose, išskiriama pagalba investicijoms į sąveiką (4.2.2.4 skirsnis) ir pagalba darniojo daugiarašio transporto įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui (4.2.2.5 skirsnis). Siekiant aiškumo pažymima, kad šios gairės neapima pagalbos, skirtos darniojo daugiarašio transporto įrangai įsigyti. Tokia pagalba patenka į TBIR taikymo sritį, jei ji yra teikiama dėl įvairiašio krovinių vežimo vienetų ir (arba) laivuose naudojamų kranų ir yra valstybių narių labai konkrečiomis sąlygomis skiriama pagal pagalbos schemas. Komisija mano, kad, be tų atvejų, darniojo daugiarašio transporto įrangai (pvz., kranais kraunamoms pusprickabėms) įsigyti skirta pagalba gali būti leidžiama tik išimties tvarka, todėl Komisija ją vertins tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį.

2. TAIKymo SRITIS IR TERMINŲ APIBRĖŽTYS

2.1 Taikymo sritis

40. Šios gairės taikomos valstybės pagalbos priemonėms⁽⁶³⁾, pagal kurias teikiama pagalba geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir darniojo daugiarašio transporto sektorių⁽⁶⁴⁾ įmonėms, tiek, kiek tos pagalbos priemonės patenka į šių gairių 4 skyriaus ar 5 skyriaus taikymo sritį.
41. Šiose gairėse nustatomi toliau nurodytos pagalbos suderinamumo pagal Sutarties 93 straipsnį kriterijai:
- a) geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir daugiarašio transporto sektoriuose teikiamos pagalbos, skirtos transporto koordinavimo reikmėms (4 skyrius);

⁽⁶³⁾ Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje valstybės pagalba apibrėžiama kaip „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti <...>, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“. Valstybės intervencijos, neatitinkančios vienos iš Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų, nėra valstybės pagalba. Taigi, šiose gairėse nustatytas suderinamumo vertinimas joms netaikomas. Visų pirma, ES finansavimas, kurį centralizuotai valdo ES institucijos, agentūros, bendrosios įmonės ar kitos ES įstaigos ir kurio valstybės narės nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nekontroliuoja, nėra valstybės pagalba. Tai taikoma, pvz., finansavimui, ES teikiamam pagal 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1153, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014 (OL L 249, 2021 7 14, p. 38).

⁽⁶⁴⁾ Siekiant aiškumo pažymima, kad darniojo daugiarašio transporto paslaugos, kurias teikiant viena sausumos transporto grandis derinama su trumpųjų nuotolių jūrų laivybos grandimi, taip pat yra visiškai įtrauktos į šias gaires ir vertinamos pagal Sutarties 93 straipsnį.

- b) krovinio geležinkelių transporto sektoriuje teikiamos pagalbos, skirtos kompensuoti įmonėms už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų vykdymą (5 skyrius).
42. Teikiant pagalbą transporto koordinavimui geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir daugiarūšio transporto sektoriuose, šios gairės taikomos ir įmonėms, vežančioms keleivius ir (arba) krovinius vidaus vandenų kelių ir daugiarūšio transporto sektoriuose, ir įmonėms, veikiančioms sausumos transporto sektoriaus paklausos srityje, t. y. transporto organizatoriams⁽⁶⁵⁾, kurie renka norimas transporto rūšis. Iš patirties matyti, kad, be geležinkelio įmonių, yra ir keli kiti svarbūs dalyviai, prisidedantys pereinant prie darnių rūšių sausumos transporto. Be to, pagal nusistovėjusią Komisijos sprendimų priėmimo praktiką 2008 m. Geležinkelių gairių principai taikyti pagalbos priemonėms, pagal kurias tiesioginiai pagalbos gavėjai yra ne geležinkelio įmonės, o geležinkelių transporto paslaugomis besinaudojančios logistikos įmonės⁽⁶⁶⁾. Taip yra todėl, kad tose gairėse nustatyti principai buvo tinkami taikyti nagrinėjant ir pagalbos, kurią teikiant geležinkelio įmonės yra tik netiesioginės pagalbos gavėjos, suderinamumą.
43. Šios gairės taikomos toliau nurodytų rūšių pagalbai, skirtai transporto koordinavimo reikmėms, išsamiau aprašytai 4.2.1 ir 4.2.2 skirsnuose: i) pagalbai, skirtai transporto išorės sąnaudoms mažinti; ii) pagalbai, skirtai naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti; iii) pagalbai, skirtai vienaarūšio ir daugiarūšio geležinkelių ir vidaus vandenų transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti; iv) pagalbai, skirtai privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir atnaujinti; v) pagalbai, skirtai geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti; vi) pagalbai, skirtai sąveikai didinti, ir vii) techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirtai pagalbai.
44. Kaip nurodyta 39 punkte, šios gairės netaikomos investicinei pagalbai, skirtai darniojo daugiarūšio transporto įrangai įsigyti. Tokia pagalba patenka į TBIR taikymo sritį, jei ji yra teikiama dėl įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų ir (arba) laivuose naudojamų kranų ir yra valstybių narių labai konkrečiomis sąlygomis skiriama pagal pagalbos schemas. Komisija mano, kad, be tų atvejų, darniojo daugiarūšio transporto įrangai įsigyti skirta pagalba gali būti leidžiama tik išimties tvarka, ir Komisija ją vertins tiesiogiai pagal Sutartį.

⁽⁶⁵⁾ Pavyzdžiai – logistikos įmonės, ekspeditoriai, daugiarūšio transporto vežėjai.

⁽⁶⁶⁾ Pavyzdžiui, 2022 m. spalio 24 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.100463: Nyderlandai, *Pagalbos schema perėjimui nuo kelių transporto prie geležinkelių ir vidaus vandenų transporto skatinti*, 49 konstatuojamoji dalis (OL C 461, 2022 12 2, p. 1); 2020 m. gegužės 15 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.53615: Italija, *Genujos miestui palankios intervencijos*, 55 konstatuojamoji dalis (OL C 206, 2020 6 19, p. 1); 2018 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.50115: Italija, *Geležies plokščių įvairiarūšis vežimas geležinkeliais Friulio-Venecijos Džulijos regione*, 58 konstatuojamoji dalis (OL C 90, 2019 3 8, p. 2); 2017 m. gruodžio 6 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.48858: Italija, *Pagalbos mišriajam krovinių vežimui Bolcano provincijoje schema*, 53 konstatuojamoji dalis (OL C 158, 2018 5 4, p. 6); 2017 m. liepos 25 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.46806: Italija, *Pagalba mišriajam krovinių vežimui Trento provincijoje*, 46 konstatuojamoji dalis (OL C 442, 2017 12 22, p. 2); 2016 m. balandžio 29 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.41033: Italija, *Integruota transporto sistema Trento provincijoje*, 44 konstatuojamoji dalis (OL C 220, 2016 6 17, p. 2); 2014 m. birželio 13 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.38152: Italija, *Pagalba kroviniui geležinkelių transportui Emilijos-Romanijos regione*, 27 konstatuojamoji dalis (OL C 282, 2014 8 22, p. 23); 2011 m. gruodžio 16 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.32603: Italija, *Mišriojo krovinių vežimo subsidijavimo schema „Ferrobonus“*, 26 konstatuojamoji dalis (OL C 88, 2012 3 24, p. 1).

45. Šios gairės netaikomos valstybės pagalbai uosto infrastruktūrai ⁽⁶⁷⁾. Valstybės pagalbą uosto infrastruktūrai Komisija ir toliau vertins tiesiogiai pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu jai netaikoma bendroji išimtis pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 651/2014 ⁽⁶⁸⁾, arba, jei ta uosto infrastruktūra yra būtina visuotinės ekonominės svarbos paslaugai (toliau – VESP) teikti ir jai netaikoma bendroji išimtis pagal Komisijos sprendimą 2012/21/ES ⁽⁶⁹⁾, laikantis Komisijos komunikate „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (toliau – VESP bendrosios nuostatos) ⁽⁷⁰⁾ nustatytų taisyklių, – pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį. Siekiant išvengti abejonių, pažymima, kad, kaip nurodyta 39 punkte ir paaiškinta 123 punkte, šios gairės taikomos ir investicinei pagalbai tiems daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams, kurie yra jūrų uostuose ir apima geležinkelių ar vidaus vandenų transporto jungtis.
46. Valstybės pagalbai, skirtai klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai, taikomos Komisijos 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gairėse ⁽⁷¹⁾ nustatytos taisyklės. Todėl geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir daugiarūšio transporto srityse investicinės pagalbos netaršioms transporto priemonėms ir netaršiai kilnojamajai terminalo įrangai suderinamumą Komisija toliau vertins pagal Komisijos 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gaires ⁽⁷²⁾. Analogiškai šios gairės neapima ir investicinės pagalbos, skirtos geležinkelių transporto triukšmui mažinti, – pastarajai taikomos Komisijos 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gairės ⁽⁷³⁾ (su konkrečiomis taisyklėmis dėl pagalbos, skirtos taršos, kuri nėra ŠESD išmetimas, prevencijai ar mažinimui).
47. Dėl pagalbos geležinkelių sektoriuje, kuria kompensuojama už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų išpareigojimų vykdymą, Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 ⁽⁷⁴⁾ yra sukurta konkreti teisinė sistema, taikoma keleivinio geležinkelių ir kelių transporto (ir vidaus vandenų transporto, jei valstybės narės nusprendžia toms paslaugoms taikyti Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ⁽⁷⁵⁾) paslaugoms. Todėl viešųjų transporto paslaugų srityje šios gairės taikomos tik kompensacijai už viešąją paslaugą, skiriamai už krovininio geležinkelių transporto paslaugų teikimą. Kompensaciją už viešąją paslaugą, kai tokia kompensacija mokama už krovininio vidaus vandenų transporto paslaugų (ir keleivinio vidaus vandenų transporto paslaugų, jei joms netaikomas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007) teikimą, Komisija toliau vertins tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį.
48. Šiose gairėse išaiškinamos sąlygos, kuriomis pagalba krovininio geležinkelių transporto sektoriuje, skirta kompensuoti įmonėms už tam tikrų su viešosios paslaugos teikimu

⁽⁶⁷⁾ Kaip apibrėžta 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1).

⁽⁶⁸⁾ Žr. 67 išnašą.

⁽⁶⁹⁾ 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

⁽⁷⁰⁾ Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (2011 m.)“ (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

⁽⁷¹⁾ Komisijos komunikatas „2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gairės“ (OL C 80, 2022 2 18, p. 1).

⁽⁷²⁾ Žr. 71 išnašą.

⁽⁷³⁾ Žr. 71 išnašą.

⁽⁷⁴⁾ Žr. 31 išnašą.

⁽⁷⁵⁾ Žr. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 (žr. 31 išnašą) 1 straipsnio 2 dalį.

siejamų įsipareigojimų vykdymą, vertinama pagal Sutarties 93 straipsnį ⁽⁷⁶⁾. Tos sąlygos atspindi įtvirtintus principus, Komisijos nustatytus savo VESP bendrosiose nuostatose ⁽⁷⁷⁾, kurios, kitaip nei Komunikatas dėl ES valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už VESP teikimą (toliau – VESP komunikatas) ⁽⁷⁸⁾, nėra tiesiogiai taikomos krovininio geležinkelių transporto paslaugoms, nes jose aiškiai nustatyta, kad sausumos transportas į jų taikymo sritį neįeina. Šiose gairėse taip pat pateikiami konkretūs paaiškinimai, reikalingi dėl specifinių sausumos transporto sektoriaus reikmių.

49. Šiose gairėse (6 skyriuje) taip pat dar kartą pateikiami finansiniams srautams vertikalčiai integruotose geležinkelio įmonėse taikytini principai.
50. Šiose gairėse nustatytos sąlygos, jei nenurodyta kitaip, taikomos pagalbos schemoms ir individualiai pagalbai – pagal pagalbos schemą teikiamai arba *ad hoc* pagalbai.
51. Šios gairės taikomos bet kokio dydžio įmonėms, nebent būtų nurodyta kitaip.
52. Sunkumų patiriančios įmonės, kaip apibrėžta Komisijos „Gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ ⁽⁷⁹⁾, pagal šias gaires negali gauti pagalbos, nes pagalba sunkumų patiriančiai įmonei iš esmės nėra tinkama priemonė transporto koordinavimo reikmėms tenkinti ar viešosios paslaugos teikimui užtikrinti. Komisijos „Gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ yra nustatyti sanavimo ir restruktūrizavimo pagalbos, teikiamos pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą visoms įmonėms, laikomoms sunkumų patiriančiomis įmonėmis, įskaitant sausumos transporto sektoriaus įmones (jei nėra konkrečių Komisijos gairių dėl sunkumų patiriančių įmonių tame sektoriuje ⁽⁸⁰⁾), suderinamumo kriterijai.
53. Vertindama pagalbą įmonei, dėl kurios yra išduotas, bet dar neįvykdytas vykdomasis raštas sumoms susigrąžinti pagal ankstesnį Komisijos sprendimą, kuriuo pagalba paskelbta neteisėta ir nesuderinama su vidaus rinka, Komisija atsižvelgs į dar negrąžintą pagalbos sumą ⁽⁸¹⁾.

2.2 Terminų apibrėžtys

54. Šiose gairėse vartojamų terminų apibrėžtys:
 - a) prieigos infrastruktūra – bet kokio pobūdžio infrastruktūra, reikalinga, kad naudotojams būtų užtikrinta prieiga prie geležinkelių ar vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objekto ar vienaarūšio geležinkelių ar vidaus

⁽⁷⁶⁾ Siekiant aiškumo pažymima, kad pagalbos krovininio vidaus vandenų transporto sektoriuje, skirtos kompensuoti įmonėms už tam tikrų su viešosios paslaugos teikimu siejamų įsipareigojimų vykdymą, suderinamumą Komisija toliau vertins tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį.

⁽⁷⁷⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽⁷⁸⁾ Žr. 36 išnašą.

⁽⁷⁹⁾ Komisijos komunikatas „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 249, 2014 7 31, p. 1).

⁽⁸⁰⁾ 2008 m. Geležinkelių gairėse (žr. 38 išnašą) buvo nuostatų, leidžiančių nukrypti nuo taisyklių, taikytinų sunkumų patiriančioms įmonėms krovininio geležinkelių transporto sektoriuje; tos nuostatos nustojo galioti 2009 m. gruodžio 31 d. Nuo tada Komisijos „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (žr. 79 išnašą) yra visam geležinkelių sektoriui taikomos visos.

⁽⁸¹⁾ Žr. 1997 m. gegužės 15 d. Teisingumo Teismo sprendimo TWD / Komisija, C-355/95 P, EU:C:1997:241, 25–27 punktus.

vandenų transporto infrastruktūros objekto ir galimybė į jį patekti iš sausumos, jūros ar upės, kaip antai keliai, geležinkelio bėgiai, kanalai ir šliuzai;

- b) *ad hoc* pagalba – pagalba, kuri teikiama ne pagal pagalbos schemą;
- c) pagalbos intensyvumas – bendra pagalbos suma, apskaičiuota kiekvienam pagalbos gavėjui ir išreikšta tinkamų finansuoti išlaidų procentine dalimi. Visi naudojami skaičiai turi būti imami neatskaičius jokių mokesčių ar kitų rinkliavų;
- d) pagalbos schema – aktas, pagal kurį be jokių papildomų įgyvendinimo priemonių gali būti skiriama individuali pagalba jame bendrai ir abstrakčiai apibrėžtoms įmonėms, arba aktas, pagal kurį pagalba, nesusijusi su konkrečiu projektu, gali būti vienai ar kelioms įmonėms teikiama neribotą laiką ir (arba) neribojant jos sumų;
- e) mišrusis vežimas – įvairiarūšio transporto tipas, atitinkantis Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje ⁽⁸²⁾ mišriajam vežimui nustatytas sąlygas;
- f) speciali infrastruktūra – *ex ante* nustatytai (-oms) įmonei (-ėms) sukuriamą ir prie tos (-ų) įmonės (-ių) poreikių pritaikoma infrastruktūra;
- g) darniojo daugiarūšio transporto įranga – teikiant su darniuoju daugiarūšiu transportu susietas perkrovimo paslaugas naudojama įranga, pvz., kranais kraunamos puspriekabės, išskyrus kilnojamąjį terminalo įrangą;
- h) Europos transporto priemonių registras – registras pagal 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (išdėstytos nauja redakcija) ⁽⁸³⁾ 47 straipsnio 5 dalį ir 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/1629, kuria nustatomi vidaus vandenų laivams taikomi techniniai reikalavimai ⁽⁸⁴⁾, 19 straipsnį;
- i) vertinimo planas – vieną ar daugiau pagalbos schemų apimantis dokumentas, kuriame pateikiami bent šie elementai: vertinamos pagalbos schemos tikslai, vertinimo klausimai, rezultatų rodikliai, numatyta vertinimo atlikimo metodika, duomenų rinkimo reikalavimai, siūlomas vertinimo atlikimo laikas, įskaitant tarpinės ir galutinės vertinimo ataskaitų pateikimo datas, nepriklausomos vertinimą atliksiančios įstaigos apibūdinimas arba naudojami jos atrankos kriterijai ir vertinimo viešumo užtikrinimo tvarkos aprašymas;
- j) transporto išorės sąnaudos – dėl transporto naudotojų susidaranti sąnauda, kurias tenka padengti ne jiems patiems, o visai visuomenei, ypač su išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis, oro tarša, žmonių sužalojimu ar žūtimi, triukšmu ir eismo spūstimis susijusios sąnaudos;
- k) individuali pagalba – *ad hoc* pagalba ir pagal pagalbos schemą atskiriems pagalbos gavėjams skiriama pagalba;

⁽⁸²⁾ Žr. 26 išnašą.

⁽⁸³⁾ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija) (OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

⁽⁸⁴⁾ 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1629, kuria nustatomi vidaus vandenų laivams taikomi techniniai reikalavimai, iš dalies keičiama Direktyva 2009/100/EB ir panaikinama Direktyva 2006/87/EB (OL L 252, 2016 9 16, p. 118).

- l) vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektas – ES esantis vidaus vandenų transporto veiklai naudojamas paslaugų infrastruktūros objektas (pvz., terminalas, techninės priežiūros centras ar sandėliai) ir jo prieigos infrastruktūra (įskaitant fizinę ar skaitmeninę įrangą, būtiną jam funkcionuoti), išskyrus objektus ar įrenginius, kurie yra reikalingi ne transporto veiklai vykdyti;
- m) vidaus vandenų laivas – keleivinis ar krovininis laivas, skirtas plaukioti vien ar daugiausia vidaus vandenų keliais arba uždarojose akvatorijose ar greta jų esančiuose vandenyse;
- n) įvairiarūšis transportas – krovinių vežimas (viena ar kelių rūšių krovinių vežimo vienetu ar transporto priemonėje) paeiliui kelių rūšių transportu, kai keičiant transporto rūšį patys kroviniai neperkraunami;
- o) įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas (ILU) – konteineris, nuimamasis kėbulas ar puspriekabė arba krovininė motorinė kelių transporto priemonė ar transporto priemonių junginys, naudojami įvairiarūšiam transportui;
- p) sąveika – krovinių ar keleivių vežimo, visų pirma tarp valstybių narių ar kelių rūšių transportu, srautų nenutrūkstamumas;
- q) sausumos transportas – geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir kelių transportas ⁽⁸⁵⁾;
- r) kilnojamoji terminalo įranga – įranga, naudojama kroviniams ir įvairiarūšio krovinių vežimo vienetams pakrauti, iškrauti bei perkrauti ir kroviniams perkelti terminalo teritorijoje;
- s) daugiarūšis transportas – krovinių ar keleivių vežimas bent dviejų skirtingų rūšių transportu;
- t) nacionalinis registras – valstybės narės pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 ⁽⁸⁶⁾ 47 straipsnį ar pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/1629 ⁽⁸⁷⁾ 17 straipsnį tvarkomas registras;
- u) nauja komercinė krovininio vidaus vandenų transporto jungtis – komercinė transporto jungtis, skirta naujai reguliariojo krovininio vidaus vandenų transporto veiklai vykdyti tarp bent dviejų terminalų, tarp kurių reguliariojo krovinių vežimo paslaugų nebuvo teikiama bent 5 metus iki tos jungties eksploatavimo pradžios;
- v) nauja komercinė krovininio geležinkelių transporto jungtis – komercinė transporto jungtis, skirta naujai reguliariojo krovininio geležinkelių transporto veiklai vykdyti tarp bent dviejų terminalų, tarp kurių reguliariojo krovinių vežimo paslaugų nebuvo teikiama bent 5 metus iki tos jungties eksploatavimo pradžios;
- w) nauja komercinė keleivinio geležinkelių transporto jungtis – komercinė transporto jungtis, skirta naujai reguliariojo keleivinio geležinkelių transporto veiklai vykdyti tarp bent dviejų terminalų, tarp kurių reguliariojo keleivių vežimo paslaugų nebuvo teikiama bent 5 metus iki tos jungties eksploatavimo pradžios;

⁽⁸⁵⁾ Pagal Sutarties 100 straipsnį, Sutarties VI antraštinė dalis „Transportas“ iš esmės taikoma tik geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui. Tų trijų rūšių transportas įprastai vadinamas sausumos transportu, skiriant jį nuo jūrų ir oro transporto.

⁽⁸⁶⁾ Žr. 83 išnašą.

⁽⁸⁷⁾ Žr. 84 išnašą.

- x) naujas rinkos dalyvis – geležinkelių sektoriuje tai Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽⁸⁸⁾ 3 straipsnio 1 dalyje apibrėžta geležinkelio įmonė, kuri atitinka abi šias sąlygas:
- (i) ji yra prieš mažiau nei 20 metų iki pagalbos suteikimo gavusi licenciją pagal Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos 17 straipsnio 3 dalį veikti atitinkamame rinkos segmente;
 - (ii) ji nėra susijusi, kaip apibrėžta TBIR I priedo 3 straipsnio 3 dalyje, su geležinkelio įmone, anksčiau nei 2010 m. sausio 1 d. gavusia Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos 3 straipsnio 14 punkte apibrėžtą licenciją;
- y) ne transporto veikla – komercinės paslaugos, teikiamos transporto įmonėms ar kitiems naudotojams besinaudojant su vienu ar daugiarūšiu geležinkelių ir vidaus vandenų transportu nesusijusia infrastruktūra, įskaitant papildomas paslaugas keleiviams, ekspeditoriams ar kitiems paslaugų teikėjams, pavyzdžiui, biurų, parduotuvių ir viešbučių nuomą;
- z) privatus privažiuojamasis geležinkelio kelias – privati ir privačiai eksploatuojama geležinkelių infrastruktūros dalis (įskaitant bėgius ir bet kokius kitus įtaisus ar įrangą, reikalingus jai funkcionuoti), prijungta prie viešojo geležinkelių tinklo krovinių krovos įrenginių, neatitinkančių „paslaugų įrenginių“ sampratos pagal Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽⁸⁹⁾ II priedą, ir bet kokia su ta privačia ir privačiai eksploatuojama geležinkelio infrastruktūros dalimi susieta jai skirta speciali infrastruktūra;
- aa) geležinkelių ir (arba) vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto krovinių terminalas – statinys su įrenginiais kroviniams perkrauti tarp dviejų skirtingų geležinkelių sistemų ar tarp bent dviejų transporto rūšių (kurių viena yra geležinkelių ar vidaus vandenų transportas) transporto priemonių, pavyzdžiui, terminalai, esantys vidaus vandenų ar jūrų uostuose, prie vidaus vandenų kelių, oro uostuose ir daugiarūšio transporto logistikos centruose;
- bb) geležinkelių ir (arba) vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektas – Sąjungoje esantis geležinkelių ir (arba) vidaus vandenų transporto paslaugoms kartu su kitų rūšių transporto paslaugomis teikti reikalingas paslaugų infrastruktūros objektas ir jo prieigos infrastruktūra (įskaitant fizinę ar skaitmeninę įrangą, būtiną jam funkcionuoti), išskyrus objektus ar įrenginius, kurie yra reikalingi ne transporto veiklai vykdyti. Ši apibrėžtis apima ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto krovinių terminalus;
- cc) geležinkelių infrastruktūros objektas – ES esantis Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽⁹⁰⁾ II priede nurodytas paslaugų infrastruktūros objektas („paslaugų įrenginys“) (pvz., geležinkelio krovinių terminalai, techninės priežiūros centras ar sandėliai) ir jo prieigos infrastruktūra (įskaitant fizinę ar skaitmeninę įrangą, būtiną jam funkcionuoti), išskyrus objektus ar įrenginius, reikalingus ne transporto veiklai vykdyti;

⁽⁸⁸⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽⁸⁹⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽⁹⁰⁾ Žr. 8 išnašą.

dd) geležinkelio įmonė – Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽⁹¹⁾ 3 straipsnio pirmos pastraipos 1 punkte nurodyta valstybinė arba privati įmonė;

ee) geležinkelių riedmenys – bet kas iš šių:

(i) lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys, įskaitant šiluminius ir elektrinius traukos agregatus, savaeigius šiluminius ar elektrinius keleivinius traukinius, ir keleiviniai vagonai;

(ii) prekiniai vagonai, įskaitant visam tinklui skirtus žemagrindžius riedmenis ir sunkvežimiams vežti skirtus riedmenis;

ff) trumpųjų nuotolių jūrų laivyba – krovinių ir keleivių vežimas jūra tarp Europos žemyne esančių uostų arba tarp tų uostų ir uostų ne Europos šalyse, kurių uždaru jūrų pakrantė ribojasi su Europa ⁽⁹²⁾;

gg) mažosios ir vidutinės įmonės (MVI) – TBIR I priede nustatytas sąlygas atitinkančios įmonės;

hh) darbų pradžia – pirmesnis iš šių įvykių: su investicija susijusių statybos darbų pradžia arba pirmojo teisiškai privalomo įsipareigojimo užsakyti įrenginius ar bet kokio kito įsipareigojimo, dėl kurio investicija tampa nebeatšaukiama, prisiėmimas. Darbų pradžia nelaikomas žemės pirkimas ir parengiamieji darbai, kaip antai leidimų gavimas ir galimybių studijų atlikimas. Perėmimo atveju darbų pradžia laikomas momentas, kai įgyjamas su įsigyta įmone tiesiogiai susijęs turtas;

ii) darnusis sausumos transportas – krovinių arba keleivių vežimas geležinkelių, vidaus vandenų kelių ar darniuoju daugiaryšiu transportu, kai egzistuoja alternatyva tam transportui, kuria naudojantis išorės sąnaudos būtų didesnės;

jj) darnusis daugiaryšis transportas – krovinių ar keleivių vežimas bent dviejų skirtingų rūšių transportu, kai bent viena iš naudojamų transporto rūšių yra geležinkelių ar vidaus vandenų transportas, arba kelių transportas, jei pastarasis derinamas su trumpųjų nuotolių jūrų laivyba;

kk) telematikos priemonės – bet kurios iš šių priemonių:

(i) keleivių vežimo paslaugoms skirtos priemonės, kaip antai sistemos, kuriose prieš ir per kelionę teikiama informacija keleiviams, rezervacijų ir mokėjimo sistemos, bagažo tvarkymo ir susisiektimo traukiniais jungčių su kitų rūšių transportu valdymo priemonės;

(ii) krovinių vežimo paslaugoms skirtos priemonės, kaip antai informacinės sistemos (tikrą laiką krovinių ir traukinių stebėseną), sutelkimo ir skirstymo sistemos, rezervavimo, mokėjimo ir sąskaitų faktūrų išrašymo sistemos, jungčių su kitų rūšių transportu valdymo ir elektroninių važtos dokumentų išdavimo priemonės;

⁽⁹¹⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽⁹²⁾ Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl trumpųjų nuotolių jūrų laivybos, kaip dinamiškos alternatyvos darnaus transporto grandinėje, plėtos Europoje (antroji dvejų metų pažangos ataskaita), COM (1999) 317 *final*, 1999 6 29.

- ll) vežėjas – įmonė, vežanti keleivius ir (arba) krovinius geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir (arba) daugiarūšio transporto sektoriuose;
- mm) transporto organizatorius – įmonė, organizuojanti krovinių vežimą, taigi parenkanti transporto rūšis (pvz., logistikos įmonės, ekspeditoriai, daugiarūšio transporto vežėjai);
- nn) geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonė – vidaus vandenų laivas arba geležinkelių riedmenys.

2.3 Gairių struktūra

- 55. 3 skyriuje išaiškinta, apie kurias priemones sausumos transporto sektoriuje nereikia pranešti Komisijai prieš jas įgyvendinant.
- 56. 4 skyriuje išdėstytos priemonės pagal Sutarties 93 straipsnį, kurioms taikomos šios gairės. 4.1 skirsnyje išdėstytos transporto koordinavimo reikmėms skirtai pagalbai taikomos bendrosios suderinamumo sąlygos. 4.2 skirsnyje išdėstytos specialiosios suderinamumo sąlygos, taikomos įvairių rūšių pagalbos priemonėms, skirtoms transporto koordinavimo reikmėms. 5 skyriuje išaiškintos suderinamumo sąlygos, taikomos pagalbos priemonėms, skirtoms kompensuoti už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų išipareigojimų vykdymą. 6 skyriuje primenami finansiniams srautams vertikalčiai integruotose geležinkelio įmonėse taikytini principai.
- 57. 7 skyriuje nustatytos sąlygos, kuriomis Komisija reikalaus atlikti pagalbos schemų, apie kurias pranešama pagal Sutarties 93 straipsnį, *ex post* vertinimą.
- 58. 8 skyriuje išdėstytos valstybių narių, teikiančių pagalbą pagal Sutarties 93 straipsnį, pareigos teikti informaciją ir ataskaitas ir vykdyti stebėseną.
- 59. 9 ir 10 skyriuose numatyta šių gairių galiojimo trukmė ir jų peržiūros tvarkaraštis.

3. PRIEMONĖS, APIE KURIAS NEREIKIA PRANEŠTI

- 60. Kai valstybės intervencija atitinka kriterijus, kad būtų laikoma valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį ⁽⁹³⁾, valstybės narės iš esmės privalo pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį apie ją pranešti Komisijai.
- 61. Valstybės pagalbai sausumos transporto sektoriuje netaikomas reikalavimas pranešti pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį, jeigu ji atitinka bendrosios išimties reglamente,

⁽⁹³⁾ Valstybės pagalbos sampratos klausimu Komisija remiasi savo Pranešimu dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos, C/2016/2946 (OL C 262, 2016 7 19, p. 1). Kaip nurodyta to pranešimo 211 punkte, infrastruktūros objekto statybos atvejais paprastai laikoma, kad poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai ar konkurencijos iškraipymo nėra, jeigu yra įvykdytos visos šios sąlygos: i) paprastai infrastruktūros objektai tiesiogiai nekonkuruoja, ii) privatusis finansavimas tame sektoriuje ir toje valstybėje narėje yra nedidelis ir iii) infrastruktūros objektas nėra skirtas konkrečiai įmonei ar sektoriui atrankiai remti, o yra naudingas visai visuomenei.

Komisijos priimtame pagal Tarybos reglamento (ES) 2022/2586 ⁽⁹⁴⁾ 1 straipsnį arba pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1588 ⁽⁹⁵⁾ 1 straipsnį, nustatytas sąlygas.

62. Šiuo atžvilgiu tam tikrų kategorijų valstybės pagalbai, skirtai transporto koordinavimo sausumos transporto sektoriuje reikmėms, taikomas TBIR. Tokiomis pagalbos priemonėmis, jei jos taikomos laikantis taikytinų TBIR nustatytų suderinamumo sąlygų, didelių konkurencijos ir prekybos iškreipimų nesukeliama, todėl jos laikomos suderinamomis su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį ir joms netaikomas reikalavimas pranešti.
63. Be to, Komisijos reglamente (ES) Nr. 651/2014 ⁽⁹⁶⁾ yra nuostatų, pagal kurias pagalbai sausumos transporto sektoriuje galėtų būti netaikomas reikalavimas pranešti. Pavyzdžiui, pagalbai vidaus vandenų uostams gali būti taikoma bendroji išimtis pagal to reglamento 56c straipsnį. Jei ši pagalba nėra visų pirma skirta transporto koordinavimo reikmėms, o yra skirta tam tikros ekonominės veiklos ar tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai palengvinti ir yra teikiama laikantis taikytinų suderinamumo sąlygų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 651/2014 ⁽⁹⁷⁾, tokios pagalbos priemonės laikomos suderinamomis su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, nes jomis didelių konkurencijos ir prekybos iškreipimų nesukeliama.
64. Komisijos reglamentas (ES) 2023/2831 ⁽⁹⁸⁾ taip pat taikomas sausumos transportui. O kompensacijai įmonėms, teikiančioms visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (VESP) sausumos transporto sektoriuje, taikomas Komisijos reglamentas (ES) 2023/2832 ⁽⁹⁹⁾. Tų reglamentų kriterijus atitinkančios priemonės laikomos nedarančiomis poveikio konkurencijai ir prekybai vidaus rinkoje. Toms *de minimis* priemonėms netaikomas reikalavimas pranešti, nes jos laikomos neatitinkančiomis visų Sutarties 107 straipsnio 1 dalies kriterijų.

4. TRANSPORTO KOORDINAVIMO REIKMĖMS SKIRTA PAGALBA

4.1 Bendrosios suderinamumo sąlygos

65. Šiame skirsnyje išdėstytos bendrosios 4.2 skirsnyje nurodytų kategorijų pagalbai taikomos suderinamumo sąlygos. Vertindama, ar pagalbos priemonės geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir darniojo daugiarašio transporto sektoriuose yra skirtos transporto koordinavimo reikmėms pagal Sutarties 93 straipsnį, Komisija nagrinės šiame skirsnyje (66–86 punktuose) išdėstytų principų laikymąsi. 4.2 skirsnyje nustatomomis kiekvienos konkrečios kategorijos pagalbai taikomomis sąlygomis patikslinamos kai kurios šiame skirsnyje, visų pirma 4.1.1. skirsnyje „Pagrindinės suderinamumo sąlygos“, išdėstytos bendrosios suderinamumo sąlygos.

⁽⁹⁴⁾ 2022 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentas (ES) 2022/2586 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 93, 107 ir 108 straipsnių taikymo tam tikrų kategorijų valstybės pagalbai geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir daugiarašio transporto sektoriuose (OL L 338, 2022 12 30, p. 35).

⁽⁹⁵⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1588 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo kai kurioms horizontalios valstybės pagalbos rūšims (OL L 248, 2015 9 24, p. 1).

⁽⁹⁶⁾ Žr. 67 išnašą.

⁽⁹⁷⁾ Žr. 67 išnašą.

⁽⁹⁸⁾ 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentas (ES) 2023/2831 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L, 2023/2831, 2023 12 15, p. 1).

⁽⁹⁹⁾ 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentas (ES) 2023/2832 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L, 2023/2832, 2023 12 15, p. 1).

4.1.1 Pagrindinės suderinamumo sąlygos

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

66. Teikiama pagalba turi būti prisidedama prie sausumos transporto sektoriaus plėtros siekiant pereiti prie darniojo sausumos transporto ir (arba) baigti kurti integruotą ES rinką, kurioje būtų užtikrinami nenutrūkstami krovinių ir keleivių eismo srautai tarp nacionalinių tinklų ir tarp įvairių rūšių transporto sistemų, taip tenkinant transporto koordinavimo reikmes.

Pagalbos būtinumas

67. Pagalba turi būti būtina transporto koordinavimo tikslui, nustatytam konkrečia priemone pagal 66 punktą, pasiekti. Taip yra, pavyzdžiui, tuo atveju, kai pagalba skirta konkrečiam rinkos nepakankamumui šalinti (tai situacija, kai teikiant pagalbą galima pasiekti reikšmingą sausumos transporto sektoriaus plėtrą, kurios neįmanoma pasiekti vien rinkos jėgomis, pvz., pereinant prie darniojo sausumos transporto ir (arba) baigiant kurti integruotą ES rinką, kurioje užtikrinami nenutrūkstami krovinių ir keleivių eismo srautai tarp nacionalinių tinklų ir tarp įvairių rūšių transporto sistemų). Rinkos nepakankamumas, kliudantis pereiti prie darnių rūšių sausumos transporto, gali atsirasti, pavyzdžiui, kai yra i) įvairių rūšių transporto kainų skirtumų dėl neigiamo išorinio poveikio, į kurį neatsižvelgiama, ii) rinkos dalyviams dėl nevienodo informacijos prieinamumo kylančių sunkumų gauti finansavimą rinkos sąlygomis, iii) rinkos dalyvių koordinavimo nepakankamumo problemų ar apskritai iv) investicijų, kuriomis daromas teigiamas išorinis poveikis, tačiau kurios nėra potencialiam pagalbos gavėjui pakankamai pelningos.

Pagalbos tinkamumas

68. Pagalba turi būti tinkama nustatytam transporto koordinavimo tikslui pasiekti. Pagalba iš esmės nelaikoma tinkama, jei tą patį rezultatą galima pasiekti mažiau iškraipiančia politikos priemone (pvz., rinkos ar reguliavimo priemonėmis) arba pagalbos priemonės forma, kuri yra mažiau iškraipanti (pvz., garantijos ar grąžintini avansai) nei priemonės, pagal kurias teikiama negrąžintina pagalba, kaip antai tiesioginės dotacijos.

Pagalbos skatinamasis poveikis

69. Pagalbos gavėjas turi būti pagalba skatinamas keisti savo elgseną ar užsiimti papildoma ekonomine veikla, kurios be pagalbos nevykdytų arba kurią be pagalbos vykdytų mažesniu ar kitokiu mastu. Siekiant įrodyti skatinamąjį poveikį reikia nustatyti faktinį scenarijų ir tikėtiną priešingos padėties scenarijų be pagalbos ⁽¹⁰⁰⁾.
70. Be to, konkrečiai investicinės pagalbos atveju, pagalba skatinamojo poveikio neturi, jei projekto darbų pradžia yra anksčiau nei pagalbos gavėjo rašytinės paraiškos gauti pagalbą

⁽¹⁰⁰⁾ Tas scenarijus turi būti patikimas, tikroviškas ir susijęs su veiksniais, svarbiausiais priimančiam sprendimui tuo metu, kai pagalbos gavėjas priima sprendimą dėl atitinkamo projekto. Valstybės narės gali remtis oficialiais įmonės valdybos dokumentais, rizikos vertinimais, finansinėmis ataskaitomis, vidaus verslo planais, ekspertų nuomonėmis ir kitais su vertinamu projektu susijusiais tyrimais. Įrodyti skatinamąjį poveikį valstybės narėms gali padėti dokumentai, kuriuose yra informacijos apie paklausos prognozes, išlaidų prognozes, finansines prognozes, investicijų komitetui pateikti dokumentai, kuriuose nagrinėjami investavimo ir (arba) veiklos scenarijai, arba finansų įstaigoms pateikti dokumentai. Tai turi būti to laikotarpio, kuriuo priimamas sprendimas dėl atitinkamo projekto ar veiklos, dokumentai.

pateikimas atitinkamoms valdžios institucijoms⁽¹⁰¹⁾. Kai pagalbos gavėjas projekto darbus pradeda dar prieš pateikdamas paraišką gauti pagalbą, bet kokia tam projektui teikiama pagalba nelaikoma suderinama su vidaus rinka. Pagalba, skiriama ES standartų laikymosi išlaidoms padengti, iš esmės neturi skatinamojo poveikio. Bendra taisyklė yra tokia, kad skatinamąjį poveikį gali turėti tik pagalba, kurią teikiant pasiekama daugiau nei atitiktis ES standartams. Tačiau tais atvejais, kai atitinkamas ES standartas jau yra priimtas, bet dar neįsigaliojęs, pagalba gali turėti skatinamąjį poveikį, jeigu ja skatinama investicija, kuri būtų įgyvendinta ir užbaigta likus ne mažiau kaip 12 mėnesių iki to standarto įsigaliojimo, nebent 4.2.2.1–4.2.2.5 skirsniuose būtų nurodyta kitaip. Kad valstybės narės nebūtų atgrasomos nuo siekių nustatyti privalomus nacionalinius standartus, kurie būtų griežtesni ar platesnio užmojo nei atitinkami ES standartai, pagalbos priemonės gali turėti skatinamąjį poveikį nepriklausomai nuo to, ar yra tokių nacionalinių standartų. Taip yra ir kai pagalba teikiama tokiomis aplinkybėmis, kai Sąjungos standartų nėra, tačiau yra priimti privalomi nacionaliniai standartai;

Pagalbos proporcingumas

71. Gavėjui teikiamos pagalbos suma turėtų būti ne didesnė nei minimali suma, reikalinga, kad gavėjas būtų paskatintas vykdyti pagalbos lėšomis remiamą projektą ar veiklą. Ta minimali suma gali būti išreiškiama pagalbos lėšomis remiamo projekto ar veiklos tinkamų finansuoti išlaidų procentine dalimi, kaip nurodyta 4.2 skirsnyje dėl kiekvienos konkrečios kategorijos pagalbos. Nors proporcingumo vertinimas paprastai atliekamas iš *ex ante* perspektyvos, išimtiniais atvejais, kai būsimiems išlaidų ir pajamų pokyčiams yra būdingas didelis neapibrėžtumas ir informacija yra labai nevienodai prieinama, gali būti labai sunku vien *ex ante* nustatyti būtiną valstybės pagalbos sumą; tokiais atvejais, be *ex ante* kiekybinio nustatymo, valstybės narės gali taikyti *ex post* mechanizmus, tokius kaip lėšų susigrąžinimas ar išlaidų stebėseną, kad būtų užtikrintas proporcingumas, kartu išlaikant paskatas pagalbos gavėjams kuo labiau sumažinti savo išlaidas ir ilgainiui efektyviau vystyti savo verslą.
72. Investicinės pagalbos atveju, jei dėl 4.2.2 skirsnyje apibūdintų konkrečių kategorijų pagalbos nėra nustatyta kitaip, pagalba laikoma proporcinga, jei ji atitinka grynąsias papildomas išlaidas, būtinas tos pagalbos priemonės tikslui pasiekti, palyginti su priešingos padėties scenarijumi be pagalbos (tai yra trūkstamo finansavimo suma). Apskaičiuojant trūkstamo finansavimo sumą būtina apskaičiuoti:
 - a) įvertintus pajamų ir išlaidų, įskaitant investicinę, einamąją ir galutinę projekto vertę, dydžius pagal atitinkamą projektą (faktinis scenarijus) ir pagal alternatyvų projektą, kurį pagalbos gavėjas užtikrintai vykdytų ir be pagalbos (priešingos padėties scenarijus);
 - b) įvertintą pagalbos gavėjo vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK), pagal kurią bus diskontuojami būsimi pinigų srautai;
 - c) grynąją dabartinę vertę visu projekto gyvavimo laikotarpiu pagal faktinį scenarijų ir pagal priešingos padėties scenarijų.
73. Remiantis a–c punktuose nurodytais elementais, trūkstamo finansavimo suma yra lygi skirtumui tarp projekto grynosios dabartinės vertės pagal faktinį scenarijų ir projekto

⁽¹⁰¹⁾ Paraiška gauti pagalbą gali būti įvairių formų, įskaitant, pavyzdžiui, pasiūlymą per konkurencinį viešojo pirkimo procesą dėl paskyrimo vykdyti subsidijuojamą veiklą. Kiekvienoje paraiškoje turi būti pateiktas bent pareiškėjo pavadinimas, projekto ar veiklos aprašymas, įskaitant vykdymo vietą, ir pagalbos suma, reikalinga tam projektui ar veiklai vykdyti.

grynosios dabartinės vertės pagal priešingos padėties scenarijų, visu projekto gyvavimo laikotarpiu, diskontavus vidutinės svertinės kapitalo kainos lygmeniu. Visos daromos prielaidos ir su metodikos pasirinkimu susiję sprendimai, kuriais remiantis apskaičiuojama trūkstamo finansavimo suma, turi būti paaiškinti ir pagrįsti. Analizuojant tiek faktinį scenarijų, tiek priešingos padėties scenarijų turi būti atsižvelgiama į bet kokią esamą ar planuojamą valstybės pagalbos priemonę, kaip antai veiklos pagalbą ir (arba) aktualią kitos rūšies investicinę pagalbą, kuri turi įtakos trūkstamo finansavimo analizei.

74. Priešingos padėties scenarijaus pavyzdys – tokia padėtis, kai pagalbos gavėjas nevykdo veiklos ar investicijos arba tęsia veiklą be pakeitimų. Kai yra įrodymų, kad tai patikimas priešingos padėties scenarijus, trūkstamo finansavimo suma gali būti apytikriai nustatoma pagal neigiamos projekto grynosios dabartinės vertės esant faktiniam scenarijui, be pagalbos, visu projekto gyvavimo laikotarpiu dydį (netiesiogiai darant prielaidą, kad grynoji dabartinė vertė pagal priešingos padėties scenarijų yra lygi nuliui) ⁽¹⁰²⁾.

Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

75. Konkurencijos iškraipymas dėl pagalbos neturi kenkti bendriesiems ES interesams ⁽¹⁰³⁾. Vertindama, ar neigiamas priemonės poveikis konkurencijai ir prekybai yra nedidelis, Komisija gali atsižvelgti į numatomą poveikį, kurį ta pagalbos priemonė, ypač jei ją sudaro *ad hoc* pagalba, gali turėti konkurencijai tarp įmonių, veikiančių atitinkamoje (-ose) transporto rinkoje (-ose), įskaitant tiekimo grandies pradinės ar galutinės grandies rinkas, ir į perteklinių pajėgumų susidarymo riziką.
76. Komisijos manymu, pagalbos schemų neigiamas poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai iš esmės yra mažiau tikėtinas nei *ad hoc* pagalbos. Bet kokiu atveju, siekdama riboti bet kokią neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, Komisija veiklos pagalbos schemas tvirtins ne ilgesniam kaip 5 metų laikotarpiui, o investicinės pagalbos schemas – ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui ⁽¹⁰⁴⁾. Jei valstybė narė nori pratęsti pagalbos schemas taikymą ilgesniam laikui, ji turėtų pateikti naują pranešimą, kad Komisija galėtų iš naujo išnagrinėti pagalbos schemą, atsižvelgdama į gautus rezultatus, ir, kai tinkama, leisti ją pratęsti.

4.1.2 Atitiktis kitoms ES teisės nuostatoms

77. Valstybės pagalba negali būti pripažįstama suderinama su vidaus rinka, jei ta pagalba ar sąlygomis, kurios yra taip neatsiejamai susijusios su pagalbos tikslu, kad jų neįmanoma vertinti atskirai (įskaitant finansavimo metodą, kai jis yra neatskiriama pagalbos

⁽¹⁰²⁾ Jei nebus alternatyvaus projekto, Komisija patikrins, ar pagalbos suma neviršija minimalios sumos, reikalingos, kad pagalbos lėšomis remiamas projektas būtų pakankamai pelningas, pavyzdžiui, kad būtų galima pasiekti vidutinę grąžos normą (VGN), atitinkančią to sektoriaus ar įmonės orientacinę normą ar minimalaus pelningumo koeficientą. Tam galima naudoti ir įprastas grąžos normas, kurios pagalbos gavėjui yra būtina kitų panašaus pobūdžio investicijų projektų įgyvendinimo sąlyga, visą pagalbos gavėjo kapitalo kainą arba atitinkamame sektoriuje įprastą grąžos dydį. Turi būti apskaičiuojamos visos numatomos susijusios sąnaudos ir nauda visu projekto gyvavimo laikotarpiu.

⁽¹⁰³⁾ Nors Sutarties 93 straipsnyje nėra nuostatos, analogiškos Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkto antram sakiniui, pagal kurį pagalba gali būti pripažįstama suderinama su vidaus rinka tik jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui, Europos Sąjungos Teisingumo Teismas jau yra išaiškinęs, kad Komisija, vertindama pagalbos priemonę pagal Sutarties 93 straipsnį, turi patikrinti, ar ta pagalba nekenkia bendriesiems ES interesams; žr. 30 išnašoje nurodyto 1978 m. spalio 12 d. Sprendimo *Komisija / Belgija*, 156/77, 10 punktą.

⁽¹⁰⁴⁾ Tai reiškia, kad pagalba pagal patvirtintas schemas gali būti teikiama ne ilgiau kaip 5 metus (veiklos pagalbos schemų atveju) arba 10 metų (investicinės pagalbos schemų atveju) nuo tos dienos, kai pranešama apie Komisijos sprendimą, kuriuo pripažįstamas pagalbos suderinamumas.

priemonės dalis), yra pažeidžiama ES teisė⁽¹⁰⁵⁾. Taip gali būti, pavyzdžiui, kai norėdamas gauti pagalbą pagalbos gavėjas privalo turėti pagrindinę buveinę toje valstybėje narėje ar būti iš esmės įsisteigęs toje valstybėje narėje arba pagalbos gavėjas privalo naudoti šalyje pagamintas prekes ar naudotis šalies paslaugų teikėjų paslaugomis.

4.1.3 Sumavimas

78. Pagalba gali būti skiriama vienu metu pagal kelias pagalbos schemas arba sumuojama su *ad hoc* ar *de minimis* pagalba, skirta toms pačioms tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti, jei dėl visos pagalbos, skirtos toms pačioms tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti, bendros sumos nesusidaro kompensacijos permokos ir neviršijama pagal šias gaires leidžiamos didžiausios pagalbos sumos. Jei valstybė narė leidžia pagalbą pagal vieną priemonę sumuoti su pagalba pagal kitas priemones, skirta toms pačioms tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti, ji turi dėl kiekvienos priemonės nurodyti, pagal kokią metodą užtikrinamas šios sąlygos laikymasis.
79. Centralizuotai valdomas ES finansavimas, kurio valstybė narė nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nekontroliuoja, nėra valstybės pagalba. Kai ES finansavimas derinamas su valstybės pagalba, valstybė narė turi užtikrinti, kad dėl viešojo finansavimo, skiriamo toms pačioms tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti, bendros sumos nesusidarytų kompensacijos permokos.

4.1.4 Skaidrumas

80. Pagalba turi būti skiriama skaidriai.
81. Jei pagalba skiriama ne dotacijos, o kitokia forma, pagalbos suma turi būti išreiškiama jos bendruoju subsidijos ekvivalentu. Pagalba, išmokėtina keliomis dalimis, turi būti apskaičiuojama pagal jos vertę jos suteikimo momentu. Palūkanų norma, naudotina atliekant diskontavimą ir apskaičiuojant pagalbos sumą tuo atveju, kai pagalba suteikiama lengvatine paskola⁽¹⁰⁶⁾, yra pagal Komisijos komunikatą dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo⁽¹⁰⁷⁾ nustatyta orientacinė norma, taikyta tuo metu, kai ji suteikta.
82. Kad neigiamas pagalbos poveikis būtų sumažintas užtikrinant svarbios informacijos apie remiamą veiklą prieinamumą konkurentams, atitinkama valstybė narė turi užtikrinti, kad per Komisijos skaidraus pagalbos skyrimo modulį⁽¹⁰⁸⁾ arba išsamioje nacionaliniu ar regioniniu lygmeniu valstybės pagalbai skirtoje interneto svetainėje būtų paskelbta ši informacija:
- a) visas sprendimo suteikti individualią pagalbą arba patvirtintos pagalbos schemas ir jos įgyvendinimo nuostatų tekstas arba nuoroda į jį;

⁽¹⁰⁵⁾ Žr. 1977 m. kovo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Iannelli ir Volpi SpA*, 74/76, EU:C:1977:51, 14 punktą, 1993 m. birželio 15 d. Sprendimo *Matra SA / Komisija*, C-225/91, EU:C:1993:239, 41 punktą, ir 2023 m. sausio 31 d. Sprendimo *Komisija / Braesch ir kt.*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, 96–99 punktus.

⁽¹⁰⁶⁾ Paskola, kurios palūkanų norma yra mažesnė nei rinkos palūkanų norma.

⁽¹⁰⁷⁾ OL C 14, 2008 1 19, p. 6.

⁽¹⁰⁸⁾ Vieša paieška valstybės pagalbos skaidrumo duomenų bazėje: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=lt>.

- b) informacija apie kiekvieną individualios pagalbos, viršijančios 100 000 EUR, skyrimo atvejį, pateikiama laikantis šių gairių II priede nustatytos struktūros ⁽¹⁰⁹⁾.
83. Valstybės narės turi užtikrinti, kad jų išsamių valstybės pagalbai skirtų svetainių, nurodytų 82 punkte, sandara būtų tokia, kad jose būtų galima lengvai susipažinti su informacija. Informacija jose turi būti skelbiama nenuosavybiniu duomenų skaičiuoklės formatu, kuriuo naudojantis galima efektyviai atlikti duomenų paiešką, juos gauti, parsisiųsti ir nesunkiai paskelbti internete, pvz., CSV ar XML formatu. Prieiga prie svetainės suteikiama plačiai visuomenei be apribojimų ir nereikalaujant, kad naudotojas prieš tai užsiregistruotų.
84. Pagalbos teikimo mokesčių lengvatų forma schemų atveju 82 punkto b) papunktyje nustatytos sąlygos bus laikomos įvykdytomis, jei valstybės narės paskelbs reikiamą informaciją apie individualios pagalbos sumas tokiais intervalais (mln. EUR)):
- 0,1–0,5;
0,5–1;
1–2;
2–5;
5–10;
10–30;
30–60;
60–100;
100–250; ir
250 ir daugiau.
85. 82 punkto b) papunktyje nurodytą informaciją valstybės narės turi paskelbti per 6 mėnesius nuo pagalbos suteikimo dienos arba, pagalbos mokesčių lengvatų forma atveju, per vienus metus nuo termino, iki kurio pateiktina mokesčių deklaracija ⁽¹¹⁰⁾. Jei pagalba yra neteisėta, bet vėliau pripažinta suderinama, valstybės narės privalo šią informaciją paskelbti per 6 mėnesius nuo tada, kai priimtas Komisijos sprendimas, kuriuo pripažintas tos pagalbos suderinamumas. Kad būtų galima užtikrinti valstybės pagalbos taisyklių pagal Sutartį laikymąsi, ta informacija turi būti prieinama ne trumpiau kaip 10 metų nuo pagalbos suteikimo dienos.
86. Komisija savo interneto svetainėje paskelbs nuorodas į 82 punkto b) papunktyje nurodytas valstybės pagalbos svetaines.

⁽¹⁰⁹⁾ Gavus pagrįstą valstybės narės prašymą, šis reikalavimas gali būti netaikomas, jei visos išsamios informacijos paskelbimas kenktų konkurencijai per paskesnius lėšų skyrimo procesus, pavyzdžiui, todėl, kad būtų įmanoma strategiškai teikti pasiūlymus.

⁽¹¹⁰⁾ Jei nebūtų oficialaus reikalavimo pateikti metinę deklaraciją, užfiksuotina pagalbos suteikimo data būtų tų metų, už kuriuos teikta pagalba, gruodžio 31 d.

4.2 Konkrečių kategorijų pagalba, skirtos transporto koordinavimui, suderinamumo sąlygos

87. Šiame skirsnyje paaiškinami kai kurie 4.1.1 skirsnyje nustatytų pagrindinių suderinamo sąlygų aspektai, susiję su kiekvienos rūšies pagalba, skirta transporto koordinavimui, kuriai taikomos šios gairės.

4.2.1 Veiklos pagalba

4.2.1.1 Pagalba, skirta transporto išorės sąnaudoms mažinti

88. Šiose gairėse pateikiamos taisyklės dėl pagalbos, skirtos transporto išorės sąnaudoms mažinti, kuri gali būti teikiama vežėjams ir (arba) transporto organizatoriams, pasirinkusiems darniojo sausumos transporto sprendimus.
89. Pagalba transporto išorės sąnaudoms mažinti gali būti skiriama geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir (arba) darniojo daugiarūšio transporto veiklai (t. y. transporto operacijoms, kurios apima bent vieną geležinkelių transporto, vidaus vandenų laivybos ar trumpųjų nuotolių jūrų laivybos grandį).
90. Kad pagalba, skirta transporto išorės sąnaudoms mažinti, būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

91. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, veiklos pagalba, skirta transporto išorės sąnaudoms mažinti, gali būti skatinama pereiti prie darniųjų rūšių sausumos transporto, jeigu ja sprendžiama įvairių rūšių sausumos transporto kainų skirtumų problema ir transporto naudotojai įtikinami rinktis darniųjų rūšių sausumos transportą. Kainų skirtumų atsiranda tada, kai nustatant sausumos transporto paslaugos kainą nepakankamai atsižvelgiama neigiamą išorinį poveikį.

Pagalbos būtinumas

92. Šiame transporto rinkos raidos etape į transporto išorės sąnaudas nepakankamai atsižvelgiama nustatant transporto paslaugų kainą. Dėl to tų paslaugų kaina nevisiškai atspindi atitinkamos rūšies transporto kainą visuomenei. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nurodyta, kad, siekiant teisingos ir veiksmingos visų rūšių transporto kainodaros, reikia išsamaus priemonių rinkinio ⁽¹¹¹⁾. Taikant tokią kainodarą, teršėjams ir naudotojams tektų visa atsakomybė už dėl jų susidariusias sąnaudas, o naudotojams būtų padedama rinktis tai, kas geriausia visuomenei. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nesitikima anksčiau nei 2050 m. pasiekti, kad ES būtų visapusiškai atsižvelgiama į išorės sąnaudas. Todėl, norint pasiekti Europos žaliajo kurso tikslus, gali reikėti iki to laiko teikti pagalbą siekiant sumažinti tokias išorės sąnaudas.
93. Teikiant darniojo sausumos transporto paslaugas dažnai nepajėgiama konkuruoti su tokiomis taršesnėmis alternatyvomis kaip, pavyzdžiui, vien kelių transporto paslaugos. Kol konkuruojančių taršesnių paslaugų kaina nevisiškai atspindi jų kainą visuomenei, nesitikima vien rinkos jėgomis užtikrinti tokio darniųjų rūšių sausumos transporto plėtros lygio, kuris atitiktų tikslus pagal Europos žaliąjį kursą. Atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus Komisija mano, kad, esant neigiamam su

⁽¹¹¹⁾ Žr. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, nurodytos 20 išnašoje, 47 punktą.

konkuruojančių rūšių transportu, kaip antai kelių transportu ir aviacija, siejamam išoriniam poveikiui, transporto išorės sąnaudoms mažinti skirta veiklos pagalba yra būtina perėjimui prie geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir darniojo daugiarūšio transporto remti.

Pagalbos tinkamumas

94. Komisija mano, kad, laikantis 68 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta transporto išorės sąnaudoms mažinti, yra tinkama priemonė ⁽¹¹²⁾ perėjimui prie darniųjų rūšių sausumos transporto palaikyti ar didinti, jeigu ja sprendžiama įvairių rūšių transporto kainų skirtumų, susidarančių dėl neigiamo išorinio poveikio, problema ir transporto naudotojai įtikinami rinktis darniųjų rūšių sausumos transportą.

Pagalbos skatinamasis poveikis

95. Pagalba turėtų būti skatinama palaikyti arba didinti perėjimą prie darniųjų rūšių sausumos transporto, laikantis 69 punkte nustatytų bendrųjų principų. Siekiant laikytis tų bendrųjų principų ir užtikrinti, kad teikiant pagalbą būtų keičiama pagalbos gavėjo elgsena ir būtų skatinama pereiti prie alternatyvių rūšių transporto, turėtų būti įvykdytos toliau nurodytos sąlygos.
96. Pirma, pagalba turėtų būti teikiama tik tuo atveju, kai konkuruojanti taršesnė transporto rūšis yra komerciškai perspektyvi alternatyva ta pagalba remiamai transporto rūšiai. Toks perspektyvumas priklauso nuo veiklos sąnaudų, tinkamų terminalų, tinklo ir jungčių buvimo ir prieinamumo ir kitų veiksnių, kaip antai vežimo trukmės skirtumų. Komisija mano, kad keleivių vežimo paslaugų sektoriuje visada egzistuoja taršesnė komerciškai perspektyvi alternatyva keleivių vežimui geležinkeliais ar vidaus vandenų keliais. Krovinių vežimo sektoriuje, kuriame konkurencingumas priklauso nuo atstumo, nuvažiuojamo vykdant transporto operacijas ⁽¹¹³⁾, konkurencija su vien kelių transportu paprastai gali būti tikėtina:

- a) daugiarūšio transporto atvejais – kai pagalbos lėšomis remiamos rūšies transportu nuvažiuojamas atstumas siekia:

(i) 800 km (geležinkelių transporto);

(ii) 375 km (vidaus vandenų transporto);

(iii) 750 km (trumpųjų nuotolių jūrų laivybos), ir

- b) vienaarūšio transporto atvejais – kai pagalbos lėšomis remiamos rūšies transportu nuvažiuojamas atstumas siekia:

⁽¹¹²⁾ Dėl pagalbos formos pažymima, kad savo ankstesnėje sprendimų priėmimo praktikoje dėl transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos Komisija neprieštaravo pagalbai tiesioginių dotacijų forma (žr. 2024 m. gegužės 21 d. Komisijos *ex multis* sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.108800: Vokietija, *Parama kroviniui geležinkelių transportui (keičiamo sąstato ir pastovaus sąstato traukiniais)* (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje); 2023 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.109142: Prancūzija, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje); 2023 m. gegužės 30 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.104156: Italija, *Paskata pereiti prie alternatyvių rūšių transporto jūrose* (OL C 203, 2023 6 9, p. 16).

⁽¹¹³⁾ Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos dalinio pakeitimo poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas: *Impact assessment support study on amendment of Combined Transport Directive* [Ricardo et al. (2023)].

(i) 350 km (geležinkelių transporto) ⁽¹¹⁴⁾;

(ii) 375 km (vidaus vandenų transporto).

97. Jei krovinių vežimo sektoriuje transporto operacijos vykdomos didesniais nei 96 punkte nurodytais atstumais, valstybė narė turi įrodyti, kad konkuruojanti transporto rūšis, taršesnė už tą, kuriai teikiama pagalba (pvz., vien kelių transportas), yra komerciškai perspektyvi alternatyva tai veiklai, kuriai teikiama pagalba, ir nustatyti, kokiam atstumui esant ta konkuruojanti taršesnė transporto rūšis tampa išlaidų atžvilgiu nekonkurencinga ir todėl nėra komerciškai perspektyvi to pobūdžio veiklai, kuri remiama, vykdyti.
98. Antra, iš esmės negalima teikti pagalbos transportui maršrutais, kuriuose yra nustatytas pajėgumų ribotumas, dėl kurių nebūtų įmanoma didinti ar palaikyti perėjimo prie alternatyvių rūšių transporto. Šia sąlyga siekiama užtikrinti, kad perspektyvos palaikyti ar didinti perėjimą prie alternatyvių rūšių transporto būtų realistiškos. Jei valstybė narė ketina remti transportą maršrutais, kuriuose yra nustatytas pajėgumų ribotumas, valstybė narė turės paaiškinti, kokių kitų priemonių bus imtasi, kad tos ribotumo problemos būtų panaikintos arba sumažintos. Pagalbos schemų atveju tai reiškia, kad valstybė narė turi įsipareigoti užtikrinti, kad nebūtų teikiama pagalba, jei būtų nustatytas reikšmingas pajėgumų ribotumas, kuris turėtų įtakos transporto operacijoms ir galiausiai sukliudytų palaikyti ar didinti perėjimą prie darnesnės rūšies transporto. Jeigu yra realus ar numatomas pajėgumų ribotumas, valstybė narė turėtų užtikrinti, kad būtų įgyvendinti sprendimai, kuriais tos ribotumo problemos būtų panaikintos arba sumažintos, taigi teikiant pagalbą būtų galima pasiekti laukiamą perėjimą prie alternatyvių rūšių transporto.
99. Trečia, geležinkelio įmonės ir vidaus vandenų laivybos bei trumpųjų nuotolių jūrų laivybos vykdytojai turi viešai skelbti visą svarbią informaciją apie gautą pagalbą ⁽¹¹⁵⁾. Viešumu siekiama didinti informuotumą apie prieinamas priemones, kuriomis galima sumažinti darniųjų rūšių sausumos transporto ir konkuruojančių taršesnių alternatyvų konkurencingumo skirtumą ir taip padidinti darniojo sausumos transporto paslaugų paklausą, reikalingą perėjimui prie alternatyvių rūšių transporto pasiekti.
100. Galiausiai, siekiant užtikrinti, kad pagalba būtų skiriama tik iš tiesų teikiamoms darniojo sausumos transporto paslaugoms, pagalba turėtų būti teikiama ne bendra nediferencijuota suma, o pagal faktinius suteiktos transporto paslaugos vienetus ⁽¹¹⁶⁾.
101. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei valstybė narė laikosi 69 punkte nustatytų bendrųjų principų, kaip išaiškinta 97–100 punktuose.

Proporcingumas

102. Laikantis 71 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba gali siekti iki 75 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.

⁽¹¹⁴⁾ Ši riba netaikoma vienaarūšio geležinkelių transporto, kuris organizuojamas kaip vežimo keičiamo sąstato traukiniais operacijos, atveju, nes toks vienaarūšis geležinkelių transportas, nepriklausomai nuo nuvažiuojamo atstumo, yra mažiau pelningas nei krovinių vežimas vien keliais – taip yra dėl įvairių klientų krovinių vagonų surinkimo ir sujungimo išlaidų.

⁽¹¹⁵⁾ Įskaitant bent šią informaciją: pagalbą teikiančią instituciją, pagalbos suteikimo datą, gautas pagalbos sumas, pagalbos laikotarpį ir veiklą, kurią apima pagalba.

⁽¹¹⁶⁾ Pavyzdžiui, keleivinio transporto paslaugų atveju – keleivio kilometrus, krovininio transporto paslaugų atveju – tonkilometrus ar transporto priemonės nuvažiuotus kilometrus, arba, apskritai, transporto paslaugos produkcijos vienetus.

103. Tinkamos finansuoti išlaidos yra transporto išorės sąnaudų dalis, kurios išvengiama naudojant vienaarūšį ar daugiarūšį geležinkelių ir (arba) vidaus vandenų transportą ir (arba) naudojant trumpųjų nuotolių jūrų laivybą darniojo daugiarūšio transporto sistemoje, palyginti su konkuruojančių taršesnių rūšių transporto naudojimu (tai yra išvengtos transporto išorės sąnaudos) ⁽¹¹⁷⁾. Kai yra kelios konkuruojančios taršesnės alternatyvos, tinkamų finansuoti išlaidų riba atitinka didžiausią sąnaudų skirtumą tarp įvairių alternatyvų.
104. Valstybė narė turi pateikti remiamos transporto rūšies (geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir (arba) darniojo daugiarūšio transporto, apimančio bent vieną geležinkelių transporto, vidaus vandenų laivybos ar trumpųjų nuotolių jūrų laivybos grandį) išorės sąnaudų ir konkuruojančios taršesnės alternatyvos išorės sąnaudų skaidrią, pagrįstą ir kiekybinę lyginamąją analizę. Lygindama įvairių rūšių transporto išorės sąnaudas valstybė narė iš esmės turėtų remtis Komisijos parengtu transporto išorės sąnaudų apskaičiavimo vadovu ⁽¹¹⁸⁾ su pakeitimais (arba kitu dokumentu, kuriuo šis vadovas galėtų būti visiškai pakeistas), nebent pateiktų tinkamų įrodymų, kuriais pagrįstų kitokios metodikos tinkamumą faktinėms išorės sąnaudoms įvertinti. Apie taikomą metodiką ir atliktus skaičiavimus turi būti viešai paskelbta.

Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

105. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškreipimų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, veiklos pagalba, skirta transporto išorės sąnaudoms mažinti, turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų.
106. Pagalba iš esmės turėtų būti skiriama pagal pagalbos schemas, nes tikėtina, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos.

4.2.1.2 Pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti

107. Šiose gairėse pateikiamos konkrečios taisyklės dėl pagalbos:
- a) geležinkelio įmonėms ir (arba) transporto organizatoriams, renkantiems duomenis apie paklausą ir organizuojantiems reguliariojo krovinių vežimo tarp transporto terminalų operacijas, pradėti eksploatuoti naujas komercines krovinio geležinkelių transporto ir krovinio vidaus vandenų transporto jungtis;
 - b) geležinkelio įmonėms, organizuojančioms reguliariojo keleivių vežimo tarp transporto terminalų, esančių skirtingose valstybėse narėse, paslaugas (tarpvalstybinės keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos) arba reguliariojo keleivių vežimo tarp transporto terminalų, tarp kurių yra ne mažesnis kaip 400 km atstumas, paslaugas (tolimojo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos), pradėti eksploatuoti naujas komercines keleivinio geležinkelių transporto jungtis.

⁽¹¹⁷⁾ Išorės sąnaudų metodiką valstybės narės gali taikyti taip, kad būtų apimamos bet kokios veiklos sąnaudos, įskaitant su infrastruktūros naudojimu susijusias veiklos sąnaudas.

⁽¹¹⁸⁾ European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

108. Kad pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

109. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, gali būti skatinama pereiti prie darniųjų rūšių sausumos transporto, nes ja užtikrinamas pakankamų transporto paslaugų tarp transporto terminalų teikimas. Kurti naujas komercines krovinio geležinkelių transporto ir krovinio vidaus vandenų transporto jungtis ir naujas tarpvalstybinio ir (arba) tolimojo keleivinio geležinkelių transporto jungtis yra svarbu vystant geležinkelių ir vidaus vandenų transportą ir būtina siekiant vykdyti darniojo daugiaryšio transporto veiklą.

Pagalbos būtinumas

110. Vienas iš Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslų – kurti geležinkelių ir vidaus vandenų transporto jungtis⁽¹¹⁹⁾. Krovinio transporto srityje visapusiškai plėtoti geležinkelių transportą kliudo tai, kad trūksta svarbių jungčių tarp transporto terminalų⁽¹²⁰⁾, taip pat būtina imtis veiksmų, kad būtų išnaudojamas dar neišnaudotas vidaus vandenų transporto potencialas⁽¹²¹⁾, visų pirma, kad Europos vidaus vandenų kelių tinklas būtų kuo labiau susietas su kitų rūšių transportu⁽¹²²⁾. Keleivinio transporto srityje nėra išnaudojamas visas potencialas naudoti geležinkelius, ypač tolimajam ir (arba) tarpvalstybiniam susisiekimui, visų pirma naktimis⁽¹²³⁾.
111. Siekiant toliau vystyti geležinkelių ir vidaus vandenų transporto jungtis, valstybėms narėms gali reikėti teikti pagalbą, kuria būtų padedama pradėti eksploatuoti naujas komercines krovinio geležinkelių transporto ir krovinio vidaus vandenų transporto jungtis, taip pat naujas tarpvalstybinio ir (arba) tolimojo keleivinio geležinkelių transporto jungtis. Taip yra todėl, kad vežėjai ir transporto organizatoriai vien rinkos jėgomis ne visada skatinami investuoti į naujas geležinkelių ar vidaus vandenų transporto jungtis, nes tos jungtys gali būti nepakankamai koordinuojamos. Visų pirma, veiklos vykdytojai dėl pradedamų eksploatuoti naujų transporto jungčių gali patirti didelių pastoviųjų išlaidų ir tos jungtys gali tapti pelningos tik jei jomis naudotųsi pakankamai klientų. Jei toks naudojimas nebūtų pakankamas, veiklos vykdytojas negalėtų trumpuoju laikotarpiu gauti pakankamai pelno, kad padengtų per kelerius pirmuosius naujos komercinės transporto jungties eksploatavimo metus patiriamus veiklos nuostolius, todėl jis nevystytų tokios transporto jungties. Pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, galima sumažinti kliūtis patekti į rinką pradedant eksploatuoti naujas transporto jungtis, nes sumažinami vežėjų ir transporto organizatorių metiniai veiklos nuostoliai, patiriami per kelerius pirmuosius naujos transporto jungties eksploatavimo metus.
112. Atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus Komisija mano, kad pagalba, skirta naujų komercinių krovinio geležinkelių transporto ir krovinio vidaus vandenų

⁽¹¹⁹⁾ Žr. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, nurodytos 20 išnašoje, 33 ir 42 punktus.

⁽¹²⁰⁾ Žr. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, nurodytos 20 išnašoje, 43 punktą.

⁽¹²¹⁾ Žr. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, nurodytos 20 išnašoje, 44 punktą.

⁽¹²²⁾ Žr. 25 išnašą, 2.1.2 punktą.

⁽¹²³⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai „Tolimojo susisiekimo geležinkeliais ir tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais skatinimo veiksmų planas“, COM(2021) 810 *final*, 2021 12 14.

transporto jungčių ir (arba) naujų tarpvalstybinio ir (arba) tolimojo keleivinio geležinkelių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, gali būti būtina transporto koordinavimo reikmėms tenkinti, jeigu ja veiksmingai sprendžiama ta rinkos nepakankamumo problema, atsižvelgiant į bet kokią kitą tam pačiam rinkos nepakankamumui šalinti jau skirtą politiką ar priemonę. Taigi valstybė narė turi įsitikinti, kad net ir esant visai kitai paramai darniajam sausumos transportui joks veiklos vykdytojas tuo metu, kai suteikiama pagalba, neplanuoja komerciškai vystyti tos naujos komercinės transporto jungties.

Pagalbos tinkamumas

113. Naujų komercinių paslaugų paklausa pirmaisiais veiklos metais gali būti nepakankama tų paslaugų pelningumui užtikrinti. Todėl Komisija mano, kad, laikantis 68 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba pradėti eksploatuoti naujas komercines transporto jungtis yra tinkama paramos geležinkelio įmonėms ir (arba) transporto organizatoriams, norintiems investuoti į naują krovinio geležinkelio ar vidaus vandenų transporto jungtį arba į naujas tarpvalstybinio ir (arba) tolimojo keleivinio geležinkelio transporto jungtis, priemonė⁽¹²⁴⁾. Tačiau teikiant pagalbą turi būti apsiribojama veiklos rėmimu ne ilgiau kaip 5 metus nuo naujos transporto jungties eksploatavimo pradžios (t. y. nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjas pradeda eksploatuoti naująją transporto jungtį).

Pagalbos skatinamasis poveikis

114. Vežėjai ir (arba) transporto organizatoriai turėtų būti pagalba skatinami pradėti eksploatuoti naujas krovinio geležinkelio ar vidaus vandenų transporto jungtis ir (arba) naujas tarpvalstybinio ir (arba) tolimojo keleivinio geležinkelio transporto jungtis. Komisija mano, kad pagalba pradėti eksploatuoti naujas transporto jungtis turi skatinamąjį poveikį, jei pagalbos gavėjas yra dar iki naujosios komercinės transporto jungties eksploatavimo pradžios pateikęs rašytinę paraišką gauti pagalbą. Rašytinės paraiškos gauti pagalbą pateikimo laikas yra naudingas rodiklis, parodantis tikėtiną priešingos padėties scenarijų be pagalbos. Jei įmonė nepradeda eksploatuoti naujosios transporto jungties dar prieš prašydama pagalbos, tai rodo, kad pagal tikėtiną priešingos padėties scenarijų be pagalbos nebūtų ir naujos transporto jungties, nes pagalba yra tai įmonei reikalinga išankstiniais veiklos nuostoliams, patiriamiems pradedant eksploatuoti naująją komercinę transporto jungtį, padengti.
115. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jeigu yra laikomasi 69 punkte nustatytų bendrųjų principų, kaip išaiškinta 114 punkte, ir yra įrodymų dėl numatomų patirti veiklos nuostolių.

⁽¹²⁴⁾ Dėl pagalbos formos pažymima, kad savo ankstesnėje sprendimų priėmimo praktikoje dėl transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos Komisija neprieštaravo pagalbai tiesioginių dotacijų forma (žr. 2011 m. spalio 5 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA 31981: Nyderlandai, *Veiklos pradžios pagalba, skirta naujomis mišriojo krovinių vežimo paslaugoms geležinkelio „sudvejintų mazgų“ tinkle teikti* (OL C 361, 2011 12 10, p. 1)) Konkrečiai dėl pagalbos pradėti eksploatuoti naujas komercines transporto jungtis Komisija pripažįsta, kad geležinkelio įmonėms ir transporto organizatoriams, norintiems investuoti į naują komercinę transporto jungtį, tiesioginėmis dotacijomis suteikiama galimybė sumažinti savo išankstinius veiklos nuostolius per kelerius pirmuosius naujos komercinės transporto jungties eksploatavimo metus ir taip padidinti tų paslaugų pelningumą. Dėl šios priežasties, kai pagalba skiriama naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, tiesioginės dotacijos gali būti tinkamos, net jei jos mokamos iš anksto, su sąlyga, kad išankstinis mokėjimas būtų periodiškai atliekamas bent kartą per metus (taigi tai nebūtų vienkartinė išankstinė išmoka už visą laikotarpį, kuriuo gali būti teikiamas finansavimas pagalbos lėšomis).

Proporcingumas

116. Laikantis 71 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, yra laikoma proporcinga, jei ji neviršija šių tinkamų finansuoti išlaidų procentinių dalių: 80 proc. pirmaisiais naujos komercinės transporto jungties eksploatavimo metais, 70 proc. – antraisiais metais, 60 proc. – trečiaisiais metais, 50 proc. – ketvirtaisiais metais ir 40 proc. – penktaisiais metais.
117. Tinkamos finansuoti išlaidos yra veiklos nuostoliai, patiriami dėl naujosios transporto jungties eksploatavimo ne ilgiau kaip 5 metus nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjas pradeda eksploatuoti tą transporto jungtį. Veiklos nuostoliai – neigiamas skirtumas tarp gautų pajamų ir veiklos sąnaudų per kelerius pirmuosius naujos transporto jungties eksploatavimo metus (ne ilgiau kaip 5 metus) ⁽¹²⁵⁾.
118. Naujai komercinei transporto jungčiai priskiriamos sąnaudos gali apimti visas tiesiogines veiklos sąnaudas, patiriamas eksploatuojant naująją komercinę transporto jungtį, ir tinkamą veiklos sąnaudų dalį, kuri yra bendra naujai komercinei transporto jungčiai ir kitai veiklai. Pajamos, į kurias reikia atsižvelgti, turi apimti visas iš naujosios komercinės transporto jungties gaunamas pajamas.
119. Jei pagalba išmokama iš anksto, turėtų būti įvykdytos visos šios papildomos sąlygos:
- a) veiklos nuostoliai turi būti *ex ante* įvertinami remiantis pagrįstomis projekcijomis;
 - b) veiklos nuostoliai turi būti diskontuojami iki jų vertės pagalbos suteikimo momentu;
 - c) valstybė narė turi įdiegti tinkamą stebėsenos ir lėšų susigrąžinimo mechanizmą, skirtą užtikrinti, kad pagalba neviršytų leidžiamo pagalbos intensyvumo lygio;
 - d) išankstinės išmokos neturi būti skiriamos už ilgesnį nei vieni metai laikotarpį.
- Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas
120. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškreipimų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, veiklos pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti, turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų. Be to, teikiant pagalbą turėtų būti apsiribojama tik pagalbos gavėjo ne ilgiau kaip 5 metus nuo naujosios komercinės transporto jungties eksploatavimo pradžios patiriamų išlaidų padengimu.
121. Pagalba iš esmės turėtų būti skiriama pagal pagalbos schemas, nes tikėtina, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos.

⁽¹²⁵⁾ Siekiant aiškumo pažymima, kad tai gali apimti ir su naująja transporto jungtimi susijusias iki jos eksploatavimo pradžios patirtas veiklos sąnaudas. Į tas sąnaudas galima atsižvelgti kiekybiškai nustatant su pirmaisiais naujos komercinės transporto jungties eksploatavimo metais susijusias tinkamas finansuoti išlaidas.

4.2.2 Investicinė pagalba

4.2.2.1 Pagalba, skirta vienerūšio ir daugiarūšio geležinkelių ir vidaus vandenų transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti

122. Šiose gairėse pateikiamos konkrečios taisyklės dėl investicinės pagalbos, skirtos geležinkelių infrastruktūros objektams, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektams ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti (įskaitant jų pakeitimą).
123. Daugiarūšio transporto sistemoje taip pat naudojami daugiarūšio transporto infrastruktūros objektai, skirti mišriajam vežimui kelių ir jūrų transportu. Kai tie infrastruktūros objektai yra jūrų uostuose, jie patenka į šių gairių taikymo sritį, jeigu jie apima ir geležinkelių ar vidaus vandenų transporto jungtis ir dėl to laikomi geležinkelių ar vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektais ⁽¹²⁶⁾.
124. Pagalba, skirta geležinkelių infrastruktūros objektams, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektams ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, turi būti užtikrinama, kad a) tam tikra vieta galėtų būti naudojama kaip infrastruktūros objektas padedant pirmą kartą pereiti prie alternatyvių rūšių transporto (statyba), b) būtų galima padidinti eismą per esamą infrastruktūros objektą arba padidinti jo patrauklumą naudotojams, pvz., per jį vykdant naujo tipo eismą, kurio nebuvo iki tol (patobulinimas), arba c) infrastruktūros objektas, kuriame be pagalbos būtų sumažėję veiklos, suteikus pagalbą galėtų veikti toliau (atnaujinimas).
125. Kad pagalba, skirta geležinkelių infrastruktūros objektams, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektams ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

126. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta geležinkelių infrastruktūros objektams, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektams ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, gali būti skatinama pereiti prie darniųjų rūšių sausumos transporto. Pagalba gali būti remiamos investicijos į infrastruktūros objektus, naudojamus geležinkelių ar vidaus vandenų transportui atskirai arba kartu su kitų rūšių transportu ⁽¹²⁷⁾. Tokių infrastruktūros objektų platesnis prieinamumas arba jų pajėgumo, kokybės ir (arba) našumo padidinimas yra būtinas tam, kad tinkamai veiktų geležinkelių ir vidaus vandenų transportas. Be to, šiais patobulinimais galiausiai bus pasiekta, kad sumažėtų geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir daugiarūšio transporto sektoriuose veikiančių vežėjų ir logistikos įmonių išlaidos ir būtų teikiamos aukštesnės kokybės paslaugos.

⁽¹²⁶⁾ Žr. 54 punkto bb) papunktyje pateiktą geležinkelių ir (arba) vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objekto apibrėžtį.

⁽¹²⁷⁾ Nors trūksta išsamios informacijos apie daugiarūšio transporto, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektus ES, yra aiškių požymių, kad darniajam sausumos transportui nepakanka tinkamų, prieinamų ir pasiekiamų infrastruktūros objektų. Ypač reikia investicijų į geležinkelių ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektus ir daugiarūšio transporto krovinių terminalus.

Pagalbos būtinumas

127. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje atkreiptas dėmesys į krovinių perkrovimo infrastruktūros, visų pirma sausumos daugiarašio transporto terminalų, trūkumą ir paraginta didžiausią pirmenybę teikti investicijoms, kuriomis siekiama užpildyti daugiarašio transporto infrastruktūros spragas ⁽¹²⁸⁾. Darniojo sausumos transporto vertės grandinei labai svarbu, kad būtų prieinama pakankamai tinkamų geležinkelių infrastruktūros objektų, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektų ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarašio transporto infrastruktūros objektų. Visų pirma, tokie infrastruktūros objektai prisideda prie daugiarašio transporto plėtros siekiant visų rūšių transporto srautus kartu nukreipti per daugiarašio transporto terminalus.
128. Pagalba geležinkelių ir vidaus vandenų transporto infrastruktūros objektams yra itin svarbi siekiant realizuoti visą darniojo sausumos transporto potencialą. Tokia pagalba gali būti padedama ištrūkti iš užburto rato, susijusio su perėjimu prie alternatyvių rūšių transporto ir infrastruktūros objektų prieinamumu. Viena vertus, tinkami infrastruktūros objektai yra būtina išankstinė bet kokio naudojimosi darniuoju sausumos transportu augimo sąlyga. Kita vertus, daugiau naudotojų pereinant prie šių rūšių transporto, reikia papildomų infrastruktūros objektų šiam augimui palaikyti. Tačiau, jei nebūtų pagalbos, privatiems veiklos vykdytojams gali nepakakti paskatų investuoti į infrastruktūros objektus. Taip yra todėl, kad tokios paskatos neatspindi naudos, kurią teikia išorės sąnaudų sumažinimas dėl perėjimo prie alternatyvių rūšių transporto, kuris tampa įmanomas darant investiciją. Be to, gali praeiti nemažai laiko iki paslaugų infrastruktūros objektų skaičius ir kokybė atitiks išaugusią darniojo sausumos transporto paklausą. Taigi valstybės parama infrastruktūros objektams gali būti padedama veiksmingiau ir greičiau pasiekti norimą perėjimą prie alternatyvių rūšių transporto ⁽¹²⁹⁾.
129. Atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus Komisija mano, kad pagalba investicijoms į infrastruktūros objektus gali būti būtina transporto koordinavimo reikmėms tenkinti esant 127 ir 128 punktuose nurodytam rinkos nepakankamumui. Ši parama yra pagrįsta, jei tikėtina, kad naujaisiais pajėgumais bus naudojamosi, taip padedant didinti darniojo sausumos transporto naudojimą, palyginti su konkuruojančių taršesnių rūšių transportu. Taip yra tuo atveju, kai valstybė narė, remdamasi patikimomis į *ex ante* verslo planą įtrauktomis eismo prognozėmis, įrodo, kad potenciali pajėgumų paklausa bent vidutinės trukmės laikotarpiu viršija esamus bendrus pagalbos lėšomis remiamo infrastruktūros objekto ir kitų esamų ar jau planuojamų sukurti infrastruktūros objektų, kurie galėtų būti pagrįstai naudojami kaip alternatyvūs objektai bet kokiai būsimai pagalbos lėšomis remiamo infrastruktūros objekto pajėgumų paklausai tenkinti, pajėgumus.

Pagalbos tinkamumas

130. Plėtoti darnųjį sausumos transportą kliudo geležinkelių infrastruktūros objektų, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektų ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarašio transporto infrastruktūros objektų trūkumas ES. Todėl, atsižvelgdama į 68 punkte nustatytus bendruosius principus, Komisija mano, kad investicinė pagalba šių

⁽¹²⁸⁾ Žr. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, nurodytos 20 išnašoje, 42 punktą.

⁽¹²⁹⁾ Kadangi tokių infrastruktūros objektų statyba, tobulinimas ar atnaujinimas (nuo projekto pradžios iki pabaigos) užima nemažai laiko, pagalbos gali reikėti siekiant užtikrinti, kad jų prieinamumas atitiktų darniojo sausumos transporto plėtrą, visų pirma atsižvelgiant į žaliojo kurso ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslų neatidėliotumą.

infrastruktūros objektų statybai, tobulinimui ir atnaujinimui yra tinkama priemonė ⁽¹³⁰⁾, kuria padedama pereiti prie darnių rūšių sausumos transporto.

Pagalbos skatinamasis poveikis

131. Pagalba turėtų būti skatinama statyti, tobulinti ar atnaujinti geležinkelių infrastruktūros objektus, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektus ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektus. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų yra laikomasi ir pagalbos lėšomis remiamam projektui pritrūktų finansavimo, jei nebūtų pagalbos.

Proporcingumas

132. Laikantis 71–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, investicinė pagalba geležinkelių infrastruktūros objektams, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektams ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams laikoma proporcinga, jei pagalbos suma neviršija mažesnės iš šių sumų: a) projekto trūkstamo finansavimo, palyginti su priešingos padėties scenarijumi be pagalbos, sumos ir b) tinkamų finansuoti investicijos išlaidų.
133. Apskaičiuojant trūkstamo finansavimo sumą būtina skirti pagal projektą finansuojamą transporto veiklą nuo ne transporto veiklos. Atitinkamos pajamos apima ne tik iš transporto veiklos, kuri finansuojama pagal projektą, gaunamas pajamas, bet ir papildomą grynąją veiklos pelną, gaunamą iš ne transporto veiklos, susijusios su ta transporto veikla (pvz., finansuojamame infrastruktūros objekte esančių komercinių patalpų nuomos). Atitinkamos sąnaudos apima ir veiklos sąnaudas, ir investicines sąnaudas, susijusias su pagal projektą finansuojama transporto veikla. Tačiau investicinės sąnaudos, susijusios su ne transporto veikla, neturėtų būti įtraukiamos. Be to, vertinant numatomą naudojimosi infrastruktūros objektu paklausą reikėtų atsižvelgti į bet kokią esamą ar numatomą valstybės pagalbos priemonę, kaip antai veiklos pagalbą ir (arba) kitos rūšies investicinę pagalbą, turinčią įtakos trūkstamo finansavimo analizei.
134. Tinkamas finansuoti išlaidas sudaro investicinės sąnaudos, patiriamos investuojant į materialųjį (nekilnojamąjį ir kilnojamąjį) turtą ir nematerialųjį turtą, tiesiogiai susijusį su atitinkamo infrastruktūros objekto statyba, tobulinimu ar atnaujinimu. Tinkamos finansuoti išlaidos gali apimti:
- a) antžemines konstrukcijas (pvz., skirtas sandėliams), stacionariąją (pvz., sandėlių ir terminalo pastatų) įrangą ir kilnojamąją terminalo įrangą (pvz., krautuvus su strėle), esančias infrastruktūros objekte, naudojamame su transportu susijusioms paslaugoms teikti;
 - b) susijusius parengiamuosius tyrimus, kaip antai galimybių studijas ir topologinius tyrimus, ir

⁽¹³⁰⁾ Dėl pagalbos formos pažymima, kad savo ankstesnėje sprendimų priėmimo praktikoje dėl transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos Komisija neprieštaravo pagalbai tiesioginių dotacijų forma (žr. 2024 m. kovo 26 d. Komisijos *ex multis* sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.109124: Lenkija, *EGADP. Investicinė pagalba įvairiarūšio transporto infrastruktūros objektams, įrenginiams ir riedmenims* (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje); 2022 m. vasario 9 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.64546: Slovakija, *Dirbtuvės, skirtos nedideliems keleivinių traukinių techninės priežiūros darbams atlikti* (OL C 169, 2022 4 22, p. 1)).

c) planavimo ir įrengimo išlaidas.

135. Pagalbos schemų atveju valstybės narės turėtų įsipareigoti atlikti 71–74 punktuose nurodytą trūkstamo finansavimo analizę, kaip išaiškinta 133–134 punktuose, dėl kiekvieno projekto, remiamo pagal pagalbos schemą. Tuo tikslu valstybės narės savo pranešime apie bet kokią planuojamą pagalbos schemą turi apibūdinti bent pagalbos lėšomis remiamų projektų kategorijas, konkrečias patvirtinamų tinkamų finansuoti išlaidų kategorijas (pvz., materialiojo (nekilnojamojo ir kilnojamojo) ir nematerialiojo turto pirkimo išlaidos), trūkstamo finansavimo sumos apskaičiavimo metodiką ir didžiausią taikomą vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK).
136. *Ad hoc* pagalbos atveju trūkstamo finansavimo suma nustatoma lyginant projekto pelningumą pagal faktinį ir priešingos padėties scenarijus, laikantis 72–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, kaip išaiškinta 133 punkte. Valstybės narės turi išsamiai projekto verslo plane pateikti 72 punkte nurodytus skaičiavimus ir projekcijas.
137. Kai pagalba skiriama infrastruktūros objektams, kuriuos valstybė narė siūlo ir nustato iš anksto, trūkstamo finansavimo įvertinti nereikia, jei pagalbos suma nustatoma per konkurencinį viešojo pirkimo procesą. Tokiais atvejais, Komisijos manymu, pagalbos suma atitinka minimalią pagalbą, kurios prašytų potencialūs pagalbos gavėjai, todėl pagalba laikoma proporcinga, jei laikomasi visų šių kriterijų:
- a) viešojo pirkimo procesas yra konkurencinis – tai reiškia, kad jis yra atviras, aiškus, skaidrus ir nediskriminacinis ⁽¹³¹⁾. Jis grindžiamas iš anksto nustatytais objektyviais kriterijais, kurie atitinka priemonės tikslą ir kuriais kuo labiau sumažinama strateginio pasiūlymų teikimo rizika. Atrankos kriterijais, naudojamais pasiūlymų eiliškumui nustatyti ir, galiausiai, pagalbai skirti per konkurencinį viešojo pirkimo procesą, indėlis siekiant pagrindinių priemonės tikslų paprastai turėtų būti tiesiogiai ar netiesiogiai susiejamas su pareiškėjo prašoma pagalbos suma. Tai gali būti išreiškia, pavyzdžiui, pagalbos, tenkančios sukuriamų krovinių perkrovimo pajėgumų vienetai, dydžiu;
 - b) siekiant užtikrinti veiksmingą konkurenciją, kriterijai paskelbiami likus pakankamai laiko iki paraiškų pateikimo termino;
 - c) tikėtinas dalyvių skaičius yra pakankamas veiksmingai konkurencijai užtikrinti;
 - d) vengiama *ex post* keisti viešojo pirkimo proceso rezultatus (pvz., paskesnėmis derybomis dėl pasiūlymų rezultatų), nes tai gali pakenkti proceso rezultatų efektyvumui.

Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

138. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškraipymų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, investicinė pagalba, skirta geležinkelių infrastruktūros objektams, vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektams ir geležinkelių bei vidaus vandenų kelių daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti, turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų.

⁽¹³¹⁾ Joks dalyvis neturėtų privilegiuotomis sąlygomis gauti informacijos ar kitų pranašumų, pavyzdžiui, dėl to, kad iš anksto įrengė numatomo infrastruktūros objekto vietą arba yra tos vietos savininkas. Tokiu atveju valstybė narė privalo padaryti tokią aktualią informaciją prieinamą visiems potencialiems dalyviams.

139. Be to, valstybė narė dėl bet kokio pagalbos lėšomis remiamo transporto infrastruktūros objekto turi įrodyti, kad ta pagalbos priemonė užtikrinama nediskriminacinė, atvira ir skaidri prieiga visiems suinteresuotiems naudotojams prie to infrastruktūros objekto, laikantis sektorių teisės aktų, įskaitant Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvą ⁽¹³²⁾.
140. Kai pagalbos lėšomis remiamo transporto infrastruktūros objekto savininkas, valdytojas ir numatomas galutinis naudotojas yra tos pačios įmonės dalys arba yra susijusios įmonės, kaip nustatyta TBIR I priede, teisė eksploatuoti infrastruktūros objektą turi būti suteikiama pagal atvirą, konkurencinę, skaidrią ir nediskriminacinę procedūrą ⁽¹³³⁾. Taip užtikrinama, kad veiklos vykdytojas gautų rinkos sąlygas atitinkančio dydžio grąžą, ir sušvelninamas bet koks galimas interesų konfliktas.
141. Komisija mano, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir prekybai, tikėtina, būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos. Todėl atlikdama vertinimą Komisija atsižvelgė į toliau nurodytus elementus.
- a) Pagalbos schemų atveju, jei laikomasi 138–140 punktuose nustatytų sąlygų, galima daryti prielaidą, kad nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai nebūtų. Be to, valstybė narė, pranešdama apie pagalbos schemą, taip pat turėtų įsipareigoti prieš suteikdama individualią pagalbą infrastruktūros objektui patikrinti, ar pagalbos lėšomis remiamu infrastruktūros objektu nėra nederamai iškreipiama konkurencija ir prekyba su esamais ir (arba) jau planuojamais sukurti infrastruktūros objektais. Tuo tikslu valstybė narė turi įsipareigoti nustatyti pagalbos lėšomis remiamo infrastruktūros objekto naudojimo vidutiniu laikotarpiu perspektyvas remdamasi patikimomis *ex ante* verslo planą įtrauktomis eismo prognozėmis. Valstybė narė taip pat turėtų įsipareigoti patikrinti, ar ta investicija neturės nederamo iškreipiamojo poveikio esamų ir (arba) jau planuojamų sukurti infrastruktūros objektų, kurie galėtų būti pagrįstai tinkami alternatyvūs objektai bet kokiai būsimai pagalbos lėšomis remiamo infrastruktūros objekto pajėgumų paklausai tenkinti, naudojimui.
- b) *Ad hoc* pagalbos atveju valstybė narė turi ne tik laikytis 138–140 punktuose nustatytų sąlygų, bet ir įrodyti, kad pagalbos lėšomis remiamu infrastruktūros objektu nėra nederamai iškreipiama konkurencija ir prekyba su esamais ir (arba) jau planuojamais sukurti infrastruktūros objektais. Tuo tikslu valstybė narė turi nustatyti pagalbos lėšomis remiamo infrastruktūros objekto naudojimo vidutiniu laikotarpiu perspektyvas remdamasi patikimomis *ex ante* verslo planą įtrauktomis eismo prognozėmis. Valstybė narė taip pat turi įrodyti, kad ta investicija neturės nederamo iškreipiamojo poveikio esamų ir (arba) jau planuojamų sukurti infrastruktūros objektų, kurie galėtų būti pagrįstai tinkami alternatyvūs objektai bet kokiai būsimai pagalbos lėšomis remiamo infrastruktūros objekto pajėgumų paklausai tenkinti ⁽¹³⁴⁾, naudojimui. Pagalbos lėšomis remiama investicija iš esmės neturi nederamo iškreipiamojo poveikio, jei numatoma paklausa yra tokia, kad naujam infrastruktūros objektui neatitektų esamų ir (arba) jau planuojamų sukurti infrastruktūros objektų paklausos. Bet kokiu atveju, atsižvelgdama į rinkos struktūrą, siejamą su įvairiomis vietovėmis, transporto rūšimis ir infrastruktūros objektais, įvairovę Komisija kiekvienu konkrečiu atveju įvertins, ar būtų daromas nederamas poveikis kokiam nors esamam ir (arba) jau planuojamam sukurti

⁽¹³²⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹³³⁾ Įmonėms, kurios yra susijusios įmonės, leidžiama dalyvauti šioje procedūroje.

⁽¹³⁴⁾ Tie infrastruktūros objektai bet kokiu atveju turėtų būti nustatyti, kad būtų galima įvertinti pagalbos būtinumą (žr. 129 punktą).

infrastruktūros objektui. Atlikdama šį vertinimą Komisija kaip į svarbiausius kriterijus gali atsižvelgti į gretimų infrastruktūros objektų naudojimo lygį, tuose infrastruktūros objektuose tvarkomų krovinių, aptarnaujamų keleivių ar tvarkomų geležinkelių riedmenų tipus, taikomą technologiją ir konkrečios geografinės padėties pranašumus.

4.2.2.2 Pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti

142. Šiose gairėse pateikiamos konkrečios taisyklės, pagal kurias skatinamos investicijos į privačių privažiuojamųjų geležinkelio kelių tiesimą, tobulinimą ir (arba) atnaujinimą (įskaitant jų pakeitimą).
143. Pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, turi būti užtikrinama, kad a) būtų pirmą kartą suteikta galimybė tiesiogiai geležinkeliu pasiekti tam tikrą vietą (geležinkelio kelio tiesimas), b) būtų padidintos geležinkelių eismo į tą vietą galimybės arba geležinkelių eismo tarša būtų sumažinta privažiuojamojo geležinkelio kelio elektrifikavimu (patobulinimas), arba c) būtų galima toliau eksploatuoti privatų privažiuojamąjį geležinkelio kelią, kuris, jei nebūtų suteikta pagalba, nebebūtų naudojamas (atnaujinimas).
144. Kad pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

145. Privatūs privažiuojamieji geležinkelio keliai yra svarbūs siekiant mažinti poreikį krovinius pirma ar paskutine atkarpa vežti kelių transportu. Taip yra todėl, kad darniųjų rūšių sausumos transportu vežamus krovinius į kliento pramoninės veiklos vietas pristatyti arba iš jų išvežti įmanoma tik jei jie perkraunami į sunkvežimius, kuriais vežami pirma ir (arba) paskutine atkarpa (daugiarūšis transportas), arba jei kliento veiklos vieta yra tiesiogiai prijungta prie geležinkelių tinklo.
146. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, gali būti skatinama pereiti prie darniųjų rūšių sausumos transporto. Tai gali būti daroma suteikiant paskatų, kad transporto operacijos pagrindinę grandį⁽¹³⁵⁾ sudarytų vežimas geležinkeliais, ir sudarant sąlygas, kad pereinant nuo kelių prie geležinkelių transporto būtų išvengta su vežimu taršesnių rūšių transportu pirma ir (arba) paskutine atkarpa siejamų išorės sąnaudų.

Pagalbos būtinumas

147. Privatūs privažiuojamieji geležinkelio keliai yra labai svarbūs darniam krovinių vežimui pirma ir (arba) paskutine atkarpa. Vis dėlto privačių privažiuojamųjų geležinkelio kelių ES apskritai mažėja⁽¹³⁶⁾. Prognozuojama, kad jų ir toliau mažės, nes įmonėms trūksta paskatų patirti su privačių privažiuojamųjų geležinkelio kelių tiesimu, tobulinimu ir

⁽¹³⁵⁾ Grandimi vadinama kelionės dalis, kurioje vežama tam tikros rūšies transportu. Ji nustatoma pagal išvykimo vietą ir paskirties vietą, tarp kurių vežimo paslaugas teikia tas pats vežėjas. Pagrindinė grandis – ilgiausia atitinkamos kelionės dalis.

⁽¹³⁶⁾ Bendrijos valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms gairių peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas (žr. 42 išnašą), 2.5 skirsnis.

atnaujinimu susijusių išlaidų ir rizikos. Keli veiksniai, kaip antai vežamų krovinių kiekis ir rūšis, gamybos įmonių skaičius regione ar geležinkelių infrastruktūros išvystymo lygis, gali turėti įtakos sprendimui tiesti privatų privažiuojamąjį geležinkelio kelią. Komisija pažymi, kad bet kuris iš šių veiksnių gali atgrasyti įmonę nuo investavimo į privačių privažiuojamųjų geležinkelio kelių tiesimą, tobulinimą ir (arba) atnaujinimą.

148. Rinkoje paprastai linkstama rinktis pigesnius, tačiau mažiau darnius transporto sprendimus, kai reikia krovinius pristatyti į pramoninės veiklos vietas ir (arba) išvežti iš jų⁽¹³⁷⁾. Todėl, atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus, Komisija mano, kad pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, yra būtina transporto koordinavimo reikmėms tenkinti.

Pagalbos tinkamumas

149. Plėtoti geležinkelių transportą kliudo tai, kad įmonėms trūksta rinkos paskatų patirti su privačių privažiuojamųjų kelių tiesimu, tobulinimu ir (arba) atnaujinimu susijusių išlaidų ir rizikos. Todėl, atsižvelgdama į 68 punkte nustatytus bendruosius principus, Komisija mano, kad investicinė pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti, yra tinkama priemonė⁽¹³⁸⁾ perėjimui prie alternatyvių rūšių transporto didinti suteikiant galimybių krovinius pirma ir (arba) paskutine atkarpa vežti privačiais privažiuojamaisiais geležinkelio keliais.

Pagalbos skatinamasis poveikis

150. Pagalba turėtų būti skatinama tiesti, tobulinti ir (arba) atnaujinti privačius privažiuojamuosius geležinkelio kelių. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų yra laikomasi ir pagalbos lėšomis remiamam projektui pritrūktų finansavimo, jei nebūtų pagalbos.

Proporcingumas

151. Laikantis 71–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, investicinė pagalba privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams laikoma proporcinga, jei pagalbos suma neviršija mažesnės iš šių sumų: i) projekto trūkstamo finansavimo, palyginti su priešingos padėties scenarijumi be pagalbos (jei nėra priešingų įrodymų, daroma prielaida, kad tai būtų naudojimas kelių transportu), sumos⁽¹³⁹⁾ ir ii) tinkamų finansuoti investicijos išlaidų.

⁽¹³⁷⁾ Spręsdama, ar investuoti į privatų privažiuojamąjį geležinkelio kelią, įmonė turi apsvarstyti, ar ji nori kroviniams vežti pirma ir (arba) paskutine atkarpa į savo veiklos vietą ar iš jos naudoti krovinių kelių transportą, ar geležinkelių transportą per privatų privažiuojamąjį geležinkelio kelią. Kol veiklos mastas nesiekia tam tikros ribos, pirmasis iš šių variantų yra pigesnis, o investicijas į susisiekimui reikalingus kelių daro ir apmoka valdžios institucijos. Kita vertus, antrąjį variantą pasirinkusios įmonės padengia didžiąją dalį statybos išlaidų (dažnai apimančių ir galimybių studiją, kurioje atsižvelgiama į topografines sąlygas) ir apmoka eksploataavimo ir techninės priežiūros išlaidas. Be to, ilgas investicijos gyvavimo laikotarpis yra papildomas rizikos veiksnys, nes būna įvykių, kurių įmonė negali kontroliuoti ir kurie gali sukliudyti ateityje naudotis privačiu privažiuojamuoju geležinkelio keliu. Taip gali būti, pavyzdžiui, jei geležinkelio įmonės nustoja teikti svarbias jungiamąsias paslaugas toje vietovėje, kurioje įsikūrusi įmonė.

⁽¹³⁸⁾ Dėl pagalbos formos pažymima, kad savo ankstesnėje sprendimų priėmimo praktikoje dėl transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos Komisija neprieštaravo pagalbai tiesioginių dotacijų forma (žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.58570: Vokietija, *Gairės dėl privažiuojamųjų geležinkelio kelių ir susijusios infrastruktūros statybos, plėtos, eksploataavimo atnaujinimo ir pakeitimo* (OL C 25, 2021 I 22, p. 1)).

⁽¹³⁹⁾ Atliekant trūkstamo finansavimo analizę, siekiant įvertinti trūkstamo finansavimo sumą reikėtų atsižvelgti į bet kokią esamą ar numatomą valstybės pagalbos priemonę, kaip antai veiklos pagalbą ir (arba) kitų rūšių investicinę pagalbą.

152. Tinkamas finansuoti išlaidas sudaro investicinės sąnaudos, patiriamos investuojant į materialųjį (nekilnojamąjį ir kilnojamąjį) turtą ir nematerialųjį turtą, tiesiogiai susijusį su privataus privažiuojamojo geležinkelio kelio tiesimu, tobulinimu ir (arba) atnaujinimu siekiant pradėti jį eksploatuoti arba tęsti jo eksploatavimą. Tinkamos finansuoti išlaidos gali apimti susijusių parengiamųjų tyrimų, kaip antai galimybių studijų ir topologinių tyrimų, ir planavimo bei įrengimo išlaidas. Į tinkamas finansuoti išlaidas negalima įtraukti pakrovimo ir (arba) iškrovimo platformų ir įrangos, naudojamų traukiniams pakrauti ir (arba) iškrauti paskirto (-ų) naudotojo (-ų) veiklos vietoje.
153. Pagalbos schemų atveju valstybė narė turėtų įsipareigoti atlikti 71–74 punktuose nurodytą trūkstamo finansavimo analizę dėl kiekvieno projekto, remiamo pagal pagalbos schemą. Tuo tikslu valstybė narė savo pranešime apie bet kokią planuojamą pagalbos schemą turi apibūdinti bent pagalbos lėšomis remiamų projektų kategorijas, konkrečias patvirtinamų tinkamų finansuoti išlaidų kategorijas (pvz., materialiojo (nekilnojamąjo ir kilnojamąjo) ir nematerialiojo turto pirkimo išlaidos), trūkstamo finansavimo sumos apskaičiavimo metodiką ir didžiausią taikomą vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK).
154. Kai teikiama *ad hoc* pagalba ⁽¹⁴⁰⁾, laikantis 71–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, valstybė narė visada privalo: a) pateikti išsamų trūkstamo finansavimo kiekybinį įvertinimą projekto lygmeniu, pagrįstą pagalbos gavėjo to laikotarpio, kai vyksta sprendimo priėmimo procesas, vidaus dokumentais, pavyzdžiui, įmonės valdybos pranešimais ar vidaus verslo planais, ir b) taikyti tinkamą stebėsenos ir *ex post* lėšų susigrąžinimo mechanizmą, skirtą užtikrinti, kad pagalba nevirsytų 151 punkte nustatytų ribų.
- Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas
155. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškreipimų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, investicinė pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir atnaujinti, turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų.
156. Pagalba iš esmės turėtų būti skiriama pagal pagalbos schemas, nes tikėtina, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir prekybai būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos.
157. Išimtiniais tinkamai pagrįstais atvejais Komisija gali nustatyti, kad teikiant *ad hoc* pagalbą privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams nėra nederamai iškreipiama konkurencija ir prekyba. Pagrįsdama išimtinį atvejį valstybė narė turi pateikti bent abu šiuos įrodymus:
- a) skaičiavimus, iš kurių matyti, kad išorės sąnaudų sumažinimas, siejamas su pagalbos vienetu, teikiant *ad hoc* pagalbą būtų kur daug didesnis nei teikiant pagalbą pagal pagalbos schemą; kartu reikia pateikti išsamų tokio išorės sąnaudų sumažėjimo priežasčių paaiškinimą, nurodant visus šaltinius, iš kurių gauti pagrindiniai duomenys ir kuriais remiantis darytos prielaidos;
 - b) dokumentais (kaip antai tyrimais ir sektoriaus ataskaitomis) pagrįstą įrodymą, kad konkretus rinkos nepakankamumas daro poveikį pasirinktam pagalbos gavėjui,

⁽¹⁴⁰⁾ Išimtiniais tinkamai pagrįstais atvejais, kai *ad hoc* pagalba privačiam privažiuojamajam geležinkelio keliui galėtų būti pagal 157 punktą laikoma suderinama su vidaus rinka.

tačiau kitoms įmonėms toje valstybėje narėje nedaro jokio poveikio arba daro kur kas mažesnę poveikį.

4.2.2.3 Pagalba, skirta geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti

158. Šiose gairėse pateikiamos konkrečios taisyklės dėl pagalbos, kuria remiamos investicijos siekiant įsigyti geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonių (naujų ar naudotų), taip skatinant pereiti prie geležinkelių ir vidaus vandenų transporto.
159. Siekiant užtikrinti, kad pagalba būtų skiriama tiems veiklos vykdytojams, kuriems ji reikalingiausia siekiant įsitvirtinti rinkoje, pagalba pagal šį skirsnį gali būti teikiama tik naujiems geležinkelių sektoriaus rinkos dalyviams⁽¹⁴¹⁾, geležinkelio įmonėms, kurios atitinka kriterijus, kad būtų laikomos MVĮ, vidaus vandenų kelių sektoriaus MVĮ ir nuomotojams geležinkelių ir (arba) vidaus vandenų kelių sektoriuose, kai jie atitinka kriterijus, kad būtų laikomi MVĮ.
160. Pagalba turi būti teikiama valstybės garantijos forma. Garantijos gali būti teikiamos tiesiogiai galutiniam gavėjams (t. y. 159 punkte nurodytiems veiklos vykdytojams) arba jos gali būti teikiamos kredito įstaigoms ir kitoms finansų įstaigoms, kaip finansų tarpininkams (su sąlyga, kad garantijos gavėjui būtų palikta galimybė laisvai rinktis finansų tarpininką). Finansų tarpininkas turi gebėti įrodyti atitinkamai valstybei narei, kad taiko mechanizmą, kuriuo užtikrinama, kad gaunama nauda būtų, kiek tik įmanoma, perleidžiama galutiniam gavėjams didesnės finansavimo apimties, rizikingesnių portfelių, mažesnių užtikrinimo priemonės reikalavimų ar mažesnių palūkanų (palyginti su padėtimi be tokių valstybės garantijų) forma.
161. Kad pagalba, skirta geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti, būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

162. Kaip minėta 21 ir 32 punktuose, ir geležinkelių sektoriuje, ir vidaus vandenų kelių sektoriuje trūksta investicijų į transporto priemones, o tai yra kliūtis visapusiškai šių sektorių plėtrai. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, teikiant pagalbą įsigyti geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonių ir taip suteikiant MVĮ ir naujiems geležinkelių sektoriaus rinkos dalyviams galimybių gauti transporto priemonėms įsigyti reikalingą finansavimą palankesnėmis sąlygomis, gali būti skatinamas perėjimas prie darniųjų rūšių sausumos transporto.
163. Investicinės pagalbos, skirtos netaršioms transporto priemonėms (geležinkelių riedmenims ir vidaus vandenų laivams) įsigyti, suderinamumą Komisija toliau vertins pagal Komisijos 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gaires⁽¹⁴²⁾.

Pagalbos būtinumas

164. Siekiant išlaikyti geležinkelių ir vidaus vandenų transporto konkurencingumą su kitų rūšių transportu ir taip skatinti perėjimą prie darniųjų rūšių sausumos transporto, būtina

⁽¹⁴¹⁾ Siekiant aiškumo pažymima, kad nauji geležinkelių sektoriaus rinkos dalyviai pagalbos geležinkelių riedmenims įsigyti skyrimo kriterijus gali atitikti net jei jie neatitinka kriterijų, kad būtų laikomi MVĮ.

⁽¹⁴²⁾ Žr. 71 išnašą.

turėti tinkamus transporto parkus. Vis dėlto galimybių gauti finansavimą geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti trūkumas šiuo metu yra viena pagrindinių kliūčių geležinkelių ir vidaus vandenų kelių sektorių MVĮ ir naujiems geležinkelių sektoriaus rinkos dalyviams patekti į rinką ir (arba) plėtoti veiklą.

165. Geležinkelių transporto srityje geležinkelio įmonių galimybes pirkti geležinkelių riedmenis daugiausia varžo finansinės kliūtys; ypač MVĮ gali trūkti galimybių konkurencinėmis sąlygomis gauti kreditą⁽¹⁴³⁾. Taip yra todėl, kad finansavimo sąlygos MVĮ ir naujiems rinkos dalyviams yra prastesnės nei tos, kurios prieinamos rinkos senbuviams, kurie naudojami savo padėtimi rinkoje ir kuriems, ypač jei jie priklauso valstybei, gali būti lengviau įrodyti savo kreditingumą investuotojams ir bankams. Panašiai ir vidaus vandenų transporto sektoriaus finansinis pajėgumas yra ribotas dėl to, kad šį sektorių daugiausia sudaro MVĮ ir šeimos įmonės, kurioms sunku daryti brangiai kainuojančias investicijas⁽¹⁴⁴⁾. Auganti vidaus vandenų laivų kaina⁽¹⁴⁵⁾ tokiomis aplinkybėmis yra didelė kliūtis patekti į vidaus vandenų transporto rinką ir (arba) joje plėtoti veiklą, ypač turint omenyje, kad įvairių rūšių kroviniams ir įvairiems maršrutams reikia specializuotų laivų⁽¹⁴⁶⁾.
166. Atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus Komisija mano, kad pagalba, skirta geležinkelių riedmenims ir laivams įsigyti, yra būtina transporto koordinavimo reikmėms tenkinti. Taip yra todėl, kad vien rinkos jėgomis nepajėgiama užtikrinti, kad geležinkelių ir vidaus vandenų sektorių MVĮ ir nauji geležinkelių sektoriaus dalyviai turėtų pakankamai galimybių gauti finansavimą geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti.

Pagalbos tinkamumas

167. Komisija mano, kad, laikantis 68 punkte nustatytų bendrųjų principų, investicinė pagalba, skirta geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti, iš esmės gali būti tinkama priemonė, jei ji teikiama valstybės garantijų forma. Ribotą laikotarpį valstybės teikiamos paskolų garantijos yra tinkamiausia pagalbos priemonė siekiant atkurti MVĮ ir naujiems rinkos dalyviams vienodas sąlygas su dideliais rinkos senbuviais, kiek tai susiję su galimybėmis gauti finansavimą transporto priemonėms įsigyti. Tokios garantijos skirtos tam, kad jų gavėjai galėtų naudotis galimybėmis rinkoje gauti kreditą sąlygomis, panašesnėmis į tas, kurias įprastai turi rinkos senbuviai.
168. Komisija mano, kad valstybės garantijų forma teikiama investicinė pagalba geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti yra tinkama parama MVĮ ir naujiems geležinkelių sektoriaus rinkos dalyviams finansuoti dideles geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonių pirkimo išlaidas, jei laikomasi 68 punkte nustatytų bendrųjų principų, kaip išaiškinta 167 punkte.

⁽¹⁴³⁾ Bendrijos valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms gairių peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas (žr. 42 išnašą), 4.3.2 skirsnis.

⁽¹⁴⁴⁾ Žr. 58 išnašą.

⁽¹⁴⁵⁾ Dėl infliacijos tendencijų per kelerius pastaruosius metus labai išaugo plieno kainos ir kitų laivams statyti reikalingų medžiagų kainos. Šaltinis – Centrinės laivybos Reinu komisijos parengta rinkos apžvalga: *CCNR Market Observation [Annual report 2023]*, 109].

⁽¹⁴⁶⁾ Vidaus vandenų laivyną sudaro trijų pagrindinių kategorijų pagal vežamų krovinių pobūdį laivai: sausakrūviai laivai, skystakrūviai laivai ir stūmikai-vilkikai. Kiekviena kategorija apima įvairių tipų, priklausomai nuo vandenų kelio klasės ir laivybos sąlygų, laivus. Šaltinis – Centrinės laivybos Reinu komisijos parengta rinkos apžvalga (žr. 145 išnašą).

Pagalbos skatinamasis poveikis

169. Pagalba turėtų būti skatinama įsigyti naujų ar naudotų geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonių. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei yra laikomasi 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų.

Proporcingumas

170. Laikantis 71–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, valstybės garantijų forma teikiama pagalba, kad MVĮ galėtų įsigyti vidaus vandenų laivų arba geležinkelių sektoriuje MVĮ ir (arba) nauji rinkos dalyviai galėtų įsigyti geležinkelių riedmenų, gali būti laikoma skaidria ir proporcinga, jeigu yra įvykdytos visos šios sąlygos:

- a) garantija teikiama dėl naujų individualių paskolų, skirtų geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti;
- b) pagrindinės paskolos nominalioji suma neviršija transporto priemonių įsigijimo, remiamo pagalbos lėšomis, tinkamų finansuoti išlaidų, kurios apima visas su naujų arba naudotų geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonių įsigijimu susijusias išlaidas, įskaitant transporto priemonės kainą, pristatymo išlaidas, taip pat įskaitant projektavimo tyrimams, konsultavimuisi ar inžinerijai skirtas išlaidas, jei tai susiję su atitinkama investicija ir yra jos dalis;
- c) garantijos dengiama pagrindinės paskolos dalis yra ne didesnė kaip 90 proc.;
- d) jei valstybės reitingas, suteiktas pagalbą teikiančiai valstybei narei, yra AAA-A, garantija teikiama už ne mažesnę kaip 50 bazinių punktų mokestį. Kitu atveju valstybės narės gali taikyti mažesnę mokestį;
- e) garantijos trukmė yra ne ilgesnė kaip 15 metų.

171. Pagalba, skirta geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti, gali būti sumuojama su pagalba, skirta sąveikai didinti, ir (arba) pagalba techniniam pritaikymui ir modernizavimui, jei gryniosios papildomos investicijų į sąveiką ir (arba) modernizavimui ir techniniam pritaikymui skirtų investicijų išlaidos neįtraukiamos į 170 punkto b) papunktyje nustatytas tinkamas finansuoti išlaidas. Gryniosios papildomos investicijų į sąveiką ir (arba) techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirtų investicijų išlaidos apskaičiuojamos kaip skirtumas tarp transporto priemonės, kurią įsigyti planuojama ir kuri įrengiama tokiomis investicijomis, pirkimo bendrų išlaidų ir pirkimo pagal priešingos padėties scenarijų (kai transporto priemonė nėra įrengiama investicijomis, skirtomis sąveikai didinti, arba transporto priemonę reikia techniškai pritaikyti ir modernizuoti) bendrų išlaidų.

Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

172. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškraipymų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, investicinė pagalba, skirta geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti, turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų.
173. Pagalba iš esmės turėtų būti skiriama pagal pagalbos schemas, nes tikėtina, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos.

174. Kai pagalba skiriama geležinkelių riedmenims, naudojamiems teikiant viešąsias paslaugas krovinių geležinkelių transporto sektoriuje, įsigyti, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad:

- a) viešosiomis lėšomis finansuojami geležinkelių riedmenys būtų naudojami tik konkrečiose geležinkelio linijose, kuriose transporto paslaugos teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, arba konkrečiuose regionuose per visą viešųjų paslaugų sutarties laikotarpį arba bent 10 metų (ilgesnį iš šių laikotarpių);
- b) tuo atveju, kai viešųjų paslaugų sutartis perleidžiama kitam veiklos vykdytojui, viešosiomis lėšomis finansuoti riedmenys būtų naujam veiklos vykdytojui perleidžiami už rinkos kainą, atsižvelgiant į bet koki viešąjį finansavimą, kurį pasitraukiantis veiklos vykdytojas gavo tiems riedmenims pirkti.

4.2.2.4 Pagalba, skirta sąveikai didinti

175. Šiose gairėse pateikiamos konkrečios taisyklės dėl pagalbos, kurios paskirtis – skatinti investicijas į technologijas, kuriomis užtikrinami nenutrūkstami krovinių ir keleivių eismo srautai tarp nacionalinių tinklų ir tarp įvairių rūšių transporto sistemų (toliau – pagalba, skirta sąveikai didinti).

176. Pagalba, skirta sąveikai didinti, gali būti remiamos investicijos į materialųjį ir nematerialųjį turtą (įskaitant galimybių studijas⁽¹⁴⁷⁾), kuriuo padedama užtikrinti nenutrūkstamus eismo srautus (toliau – investicijos į sąveiką). Investicijos į sąveiką gali būti susijusios visų pirma su šiomis technologijomis ir veikla:

- a) Europos traukinių kontrolės sistema (ETCS), būsima geležinkelių judriojo ryšio sistema (FRMCS) ir automatizuoto traukinio valdymo (ATV) sistema, įeinančiomis į Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS), kaip apibūdinta Sąjungos antrinės teisės aktuose⁽¹⁴⁸⁾;
- b) skaitmeninė automatinė sankaba (DAC)⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴⁷⁾ Tai tyrimai, kuriais siekiama įvertinti perėjimo prie alternatyvių rūšių transporto arba galimybių naudoti darnųjį daugiarūšį transportą kroviniams ar keleiviams vežti tais maršrutais, kuriais įmonė šiuo metu vykdo susisiekimą kelių transportu, perspektyvumą.

⁽¹⁴⁸⁾ ERTMS yra bendroji Europos signalizacijos ir greičio kontrolės sistema, kuria užtikrinama nacionalinių geležinkelių sistemų sąveika, mažinamos signalizacijos sistemų pirkimo ir priežiūros išlaidos, taip pat didinamas traukinių greitis, infrastruktūros pajėgumas ir geležinkelių transporto saugos lygis. ERTMS sudaro Europos traukinių kontrolės sistema ETCS (t. y. kabinos signalizacijos sistema, apimanti automatinę traukinio apsaugą), geležinkelio judriojo radijo ryšio (RMR) sistema, automatizuoto traukinio valdymo (ATV) sistema ir valdymo taisyklės. Žr. 2023 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2023/1695 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (ES) 2016/919 (OL L 222, 2023 9 8, p. 380). Šiuo metu geležinkelių veiklai naudojama geležinkelio judriojo radijo ryšio sistema, t. y. pasaulinė geležinkelių judriojo ryšio sistema (GSM-R), yra pagrįsta specifikacijomis, kurios buvo galutinai nustatytos prieš 20 metų. Dėl technologinio senėjimo nėra tikėtina, kad po 2030 m. ilgiau pavyktų užtikrinti GSM-R palaikymą pramonėje. GSM-R bus pakeista įdiegiant būsimą geležinkelių judriojo ryšio sistemą FRMCS – vieną iš esminių ERTMS sudedamųjų dalių. Ja bus palaikoma geležinkelių skaitmenizacija ir paslaugų inovacijos. *[Irašyti nuorodą į atitinkamą ES antrinės teisės aktą, kai jis bus priimtas]*

⁽¹⁴⁹⁾ Skaitmeninė automatinė sankaba (angl. *digital automatic coupling*, DAC) yra sąveiki sistemos sudedamoji dalis, skirta prekinio traukinio riedmenims automatiškai sujungti ir atskirti tiek fiziškai (pvz., mechaninė jungtis ir oro tiekimo linija, atliekanti stabdymo funkciją), tiek skaitmeniniu būdu (pvz., elektros tiekimo ir duomenų perdavimo jungtis). Skaitmeninė automatinė sankaba – priemonė, kurią naudojant galima kurti modernų ir skaitmenizuotą Europos krovinių geležinkelių transportą. Ja siekiama ne tik padidinti efektyvumą, diegiant automatizavimo procesus, bet ir užtikrinti pakankamą energijos tiekimą telematikos

- c) geležinkelių riedmenų pritaikymu prie įvairių elektros sistemų;
 - d) geležinkelių riedmenų pritaikymu prie įvairaus pločio vėžių;
 - e) vidaus vandenų laivų pritaikymu naudoti jūrų uostuose;
 - f) vidaus vandenų laivų pritaikymu prie kintančių tinkamumo laivybai sąlygų, įskaitant žemo vandens lygio sąlygas;
 - g) geležinkelių riedmenų ir vidaus vandenų laivų automatizavimu;
 - h) transporto priemonių pritaikymu įvairiarūšio krovinių vežimo vienetams vežti;
 - i) bazinėmis technologijomis, reikalingomis upių informacijos paslaugoms (UIP) įdiegti, tokiomis kaip upių informacijos paslaugų platforma (UIP platforma) ⁽¹⁵⁰⁾, vidaus vandenų navigacijos elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistema (vidaus vandenų ECDIS), pranešimai kapitonams, vidaus vandenų laivų automatinio identifikavimo sistema (vidaus vandenų AIS) ir tarptautinė elektroninių pranešimų siuntimo sistema (ERI);
 - j) telematikos priemonėmis ir kita programine įranga, jei jomis padedama užtikrinti nenutrūkstamus eismo srautus: tai visų pirma įvairiarūšio transporto identifikavimo, sekimo ir atsekamumo sistemos ir keitimosi įvairiarūšio transporto duomenimis platformos.
177. Bent 5 metus po pagalbos suteikimo į sutartimi įforminamus susitarimus dėl turto, finansuoto sąveikai didinti skirtos pagalbos lėšomis, perdavimo arba naudojimo už užmokestį ⁽¹⁵¹⁾ turi būti įtraukiama nuostata, kurioje nurodoma, kad investicija, kuria užtikrintos atitinkamo turto sąveikos galimybės, buvo finansuojama valstybės pagalbos lėšomis. Juose taip pat turi būti nurodomi atitinkami 193 punkte nustatyti įpareigojimai ir nurodoma pagalbos suma.
178. Kad pagalba, skirta sąveikai didinti, būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

179. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta sąveikai didinti, užtikrinant nenutrūkstamus krovinių ir keleivių eismo srautus tarp valstybių narių tinklų ir tarp įvairių rūšių transporto sistemų gali būti skatinamas perėjimas prie darnių rūšių sausumos transporto. Sklandžiu transporto tinklų ir įvairių rūšių transporto susiejimu visoje ES sudaromos sąlygos, kad a) optimizuojant geležinkelių ir vidaus vandenų transporto infrastruktūros ribotų pajėgumų naudojimą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportas prisitaikytų prie Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje numatytų eismo augimo užmojų, b) daugiarūšis transportas taptų iš tiesų pajėgus konkuruoti su vienaarūšiu taršiųjų rūšių transportu, nes būtų galima sklandžiai integruoti transporto grandines ir pasiekti įvairių rūšių transporto sinergiją

priemonėms, taip pat saugų duomenų perdavimą visame traukinyje. *[Irašyti nuorodą į atitinkamą ES antrinės teisės aktą, kai jis bus priimtas]*

⁽¹⁵⁰⁾ Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose (COM/2024/33 final, 2024 1 26), 1 straipsnio 3 dalies hh punktą.

⁽¹⁵¹⁾ Pavyzdžiui, geležinkelių riedmenų išperkamosios nuomos sutartys.

infrastruktūros, informacijos srautų ir procedūrų atžvilgiais, ir c) augtų tarpvalstybinis eismas.

Pagalbos būtinumas

180. Komisija pažymi, kad sąveikos sistemų įdiegimas ir tobulinimas turi didelę reikšmę darniųjų rūšių sausumos transporto plėtrai. Tačiau šis procesas brangiai kainuoja, o jo nauda visuomenei, ypač pradiniam diegimo etape, yra didesnė už įmonių privačiai gaunamą naudą. Dėl to trūksta paskatų daryti privačias investicijas. Tokia padėtis gali būti visų pirma dėl to, kad a) norint gauti naudos iš tam tikrų technologijų, jas reikia įdiegti plačiu mastu (yra pradininko padėties nepalankumas)⁽¹⁵²⁾; b) reikia, kad lygiagrečiai investuotų įvairūs subjektai (pvz., infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonės) ir būtų daromos investicijos tarpvalstybiniu lygmeniu; ir c) privati iš investicijų gaunama nauda yra nedidelė, palyginti su nauda visuomenei (pvz., sauga).
181. Atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus Komisija mano, kad pagalba, skirta sąveikai didinti, yra būtina transporto koordinavimo reikmėms tenkinti. Taip yra dėl to, kad vien rinkos jėgomis neįstengiama pakankamai įdiegti technologijų, kuriomis padedama užtikrinti nenutrūkstamus eismo srautus⁽¹⁵³⁾.

Pagalbos tinkamumas

182. Komisija mano, kad, laikantis 68 punkte nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta sąveikai didinti, iš esmės gali būti tinkama priemonė⁽¹⁵⁴⁾ technologijų, kuriomis gali būti palaikomi nenutrūkstami krovinių ir (arba) keleivių eismo srautai tarp nacionalinių tinklų ir (arba) tarp įvairių rūšių transporto sistemų, diegimui skatinti, ypač jei nėra reguliavimo priemonių, pagal kurias būtų privaloma įdiegti tas pačias technologijas. Pagalba, skirta sąveikai didinti, nėra tinkama tada, kai yra reguliavimo priemonių, pagal kurias tas pačias technologijas, kurias planuojama įdiegti naudojantis tokia pagalba, panašiu laiku įdiegti yra privaloma.

Pagalbos skatinamasis poveikis

183. Pagalba turėtų būti skatinamos investicijos į technologijas, kuriomis užtikrinami nenutrūkstami krovinių ir keleivių eismo srautai tarp įvairių nacionalinių tinklų ir įvairių rūšių transporto sistemų. Kad, laikantis 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų, pagalba, skirta sąveikai didinti, turėtų skatinamąjį poveikį, turi būti įvykdytos visos šios sąlygos:

⁽¹⁵²⁾ Daugumai 176 punkte nurodytų technologijų ir veiklos rūšių būdinga tai, kad visą jų naudą gauti įmanoma tik jei pasiekiamas tam tikras būtinas sinchronizuoto diegimo lygis. Dėl didelių išankstinių investicinių sąnaudų šiuo metu veiklos vykdytojų tiesioginės išlaidos yra didesnės už lėšų sumas, kurias pavyksta sutaupyti pereinant prie šių technologijų.

⁽¹⁵³⁾ Bendrijos valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms gairių peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas (žr. 42 išnašą), 4.5.4 skirsnis.

⁽¹⁵⁴⁾ Dėl pagalbos formos pažymima, kad savo ankstesnėje sprendimų priėmimo praktikoje dėl transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos Komisija neprieštaravo pagalbai tiesioginių dotacijų forma (žr. 2023 m. gegužės 26 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.102707: Italija, *Italijos pagalbos geležinkelių riedmenų modernizavimui diegiant ERTMS įrangą schema* (OL C 266, 2023 7 28, p. 4); 2019 m. lapkričio 5 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.55451: Nyderlandai, *Parama modernizavimui diegiant ERTMS* (OL C 59, 2020 2 21, p. 1). Gaudami pagalbą tiesioginėmis dotacijomis pagalbos gavėjai gali sumažinti savo išankstines investicines sąnaudas (su prototipu susijusias išlaidas, per geležinkelių riedmenų pristovą negautas pajamas, pačią investiciją į sąveiką), kurias įprastomis rinkos sąlygomis padengti sunku, ypač kai investicija tampa pelninga tik plačiu mastu įdiegus šias technologijas (o šis procesas gali būti ilgesnis nei atitinkamo turto naudojimo trukmė).

- a) pagalbos gavėjas turi būti dar iki investicijų projekto darbų pradžios pateikęs paraišką gauti pagalbą;
 - b) investicijų projekto darbai turėtų būti užbaigti likus ne mažiau kaip vieniems metams iki tos dienos, kai tokią investiciją, kaip remiama investicija, daryti tampa privaloma ES lygmeniu.
184. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei yra laikomasi 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų, kaip išaiškinta 183 punkte. Pagalba, skiriama ES standartų laikymosi išlaidoms padengti, iš esmės neturi skatinamojo poveikio.

Proporcingumas

185. Laikantis 71–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, pagalba iš esmės gali būti laikoma proporcinga, jei neviršija 50 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.
186. Tinkamos finansuoti išlaidos yra:
- a) visos investicijoms į sąveiką būtinos arba papildomos darant tas investicijas patiriamos išlaidos; priklausomai nuo investicijos rūšies, tokios išlaidos gali apimti atitinkamos technologijos⁽¹⁵⁵⁾ pirkimo ir diegimo išlaidas, projekto valdymo išlaidas ir pristatymo išlaidas⁽¹⁵⁶⁾;
 - b) su tyrimais, bandymais ir patvirtinimu, bandomaisiais ir prototipiniais įrenginiais susijusios išlaidos, taip pat
 - c) su anksčiau įdiegtos technologijos patobulinimu susijusios išlaidos.
187. Darant su ERTMS, kaip apibrėžta 176 punkto a) papunktyje, susijusias investicijas į sąveiką, su Europos pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (EGNSS) funkcijų integravimu į ERTMS susijusios išlaidos atitinka pagalbos skyrimo kriterijus. Su posistemių GSM-R susijusios išlaidos neatitinka pagalbos skyrimo kriterijų.
188. Investicijų į sąveiką geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėse, kurias įsigyti planuojama, tinkamos finansuoti išlaidos neturi apimti daugiau nei grynąsias papildomas sąveikai didinti skirtas išlaidas⁽¹⁵⁷⁾. Jos apskaičiuojamos kaip skirtumas tarp geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonės, kurią įsigyti planuojama ir kuri įrengiama tokiomis investicijomis, pirkimo bendrų išlaidų ir tos pačios arba panašios transporto priemonės pirkimo be investicijų į sąveiką, pagal priešingos padėties scenarijų, bendrų išlaidų.
189. Pagalba 176 punkto a) ir b) papunkčiuose nurodytoms technologijoms gali būti išimties tvarka laikoma proporcinga, jei neviršija 80 proc. tinkamų finansuoti išlaidų. Taip yra todėl, kad toms technologijoms ypač didelį poveikį daro koordinavimo problemos diegimo etape ir tos technologijos duoda didelės išorinės naudos, kurios internalizuoti neįmanoma.
190. Priklausomai nuo priemonės ypatybių, valstybė narė taip pat gali įrodyti, kad reikalingas didesnis pagalbos intensyvumas, remdamasi trūkstamo finansavimo analize pagal 71–74 punktuose nustatytus bendruosius principus. Komisija tokiu atveju laikys pagalbą

⁽¹⁵⁵⁾ Atitinkama technologija gali būti įsigyjama nauja arba naudota.

⁽¹⁵⁶⁾ Siekiant aiškumo pažymima, kad techninės priežiūros išlaidos neatitinka pagalbos skyrimo kriterijų.

⁽¹⁵⁷⁾ Su sąlyga, kad jos nebūtų jau dengiamos kitų formų pagalbos, visų pirma pagalbos pagal 4.2.2.3 skirsnį, lėšomis.

proporcinga, jei gavėjui teikiamos pagalbos suma bus ne didesnė nei reikalinga tai investicijai daryti (t. y. jei pagalbos dydis atitinka trūkstamo finansavimo sumą, reikalingą tos pagalbos priemonės tikslui pasiekti, palyginti su priešingos padėties scenarijumi be pagalbos). Bet koku atveju pagalba negali viršyti 100 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.

Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

191. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškreipimų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, pagalba, skirta sąveikai didinti, turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų.
192. Pagalba iš esmės turėtų būti skiriama pagal pagalbos schemas, nes tikėtina, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir prekybai būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos.
193. Be to, kai pagalba susijusi su geležinkelių riedmenimis ir vidaus vandenų laivais, pagalbos gavėjas ir bet kuris paskesnis tų riedmenų ar vidaus vandenų laivo, kuriems skirta remiama investicija, savininkas ar valdytojas turi užtikrinti, kad tie riedmenys ar laivai 5 metus po tos investicijos įgyvendinimo būtų registruoti atitinkamame kurios nors valstybės narės nacionaliniame registre ir (arba) atitinkamame Europos transporto priemonių registre.

4.2.2.5 Techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirta pagalba

194. Šiose gairėse pateikiamos konkrečios taisyklės dėl paramos investicijoms į materialųjį ir nematerialųjį turtą, skirtą geležinkelio riedmenims, vidaus vandenų laivams ir darniojo daugiarūšio transporto įrangai techniškai pritaikyti ir modernizuoti.
195. Visų pirma galėtų būti remiama ši veikla ir technologijos:
 - a) geležinkelių riedmenų modifikavimas ir (arba) atnaujinimas;
 - b) vidaus vandenų laivų modifikavimas ir (arba) atnaujinimas, pavyzdžiui, siekiant gerinti hidrodinamines savybes ir našumą;
 - c) darniojo daugiarūšio transporto įrangos modifikavimas ir (arba) atnaujinimas;
 - d) techninis vidaus vandenų laivų pritaikymas naujų tipų kroviniams;
 - e) telematikos priemonės ir kita programinė įranga, kuriai netaikomas šių gairių 4.2.2.4 skirsnis, pavyzdžiui, sistemos, kuriose teikiama informacija keleiviams tik apie vienos rūšies transportą, arba skaitmeninės rezervacijos ir mokėjimo sistemos, kurios nepripisda prie eismo srautų nenutrūkstamumo;
 - f) logistikos sistemos, pavyzdžiui, apkrovos optimizavimo programinė įranga;
 - g) eismo prognozavimo programinė įranga (kuria fiksuojamas apskaičiuotasis išvykimo laikas / apskaičiuotasis atvykimo laikas) ir maršruto optimizavimo programinė įranga.

196. Bent 5 metus po pagalbos suteikimo į sutartimi įforminamus susitarimus dėl turto, finansuoto geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirtos pagalbos lėšomis, perdavimo arba naudojimo už užmokestį⁽¹⁵⁸⁾ turi būti įtraukta nuostata, kurioje nurodoma, kad atitinkamo turto pritaikymas ar modernizavimas finansuotas valstybės pagalbos lėšomis, ir turi būti nurodyta pagalbos suma.
197. Kad geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirta pagalba būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti šiame skirsnyje ir 4.1 skirsnyje nustatytas suderinamumo sąlygas.

Indėlis tenkinant transporto koordinavimo reikmes

198. Komisija mano, kad, laikantis 66 punkte nustatytų bendrųjų principų, geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirta pagalba gali būti skatinama pereiti prie darnių rūšių sausumos transporto. Techniniu pritaikymu sudaromos sąlygos derinti darnų sausumos transportą prie naujų tipų keleivinio ir krovininio transporto paslaugų paklausos ir plėtoti jį tose srityse, kuriose jo augimo potencialas didžiausias, kaip antai vežant labai didelių matmenų, sunkius ar pavojinguosius krovinius ir vežant keleivius naktimis. Kita vertus, modernizavimu gerinama darniojo sausumos transporto sauga, saugumas, patikimumas ir kokybė. Techniniu pritaikymu ir modernizavimu taip pat padedama optimaliai ekonomiškai efektyviai naudoti esamus geležinkelių riedmenis, vidaus vandenų laivus ir darniojo daugiarūšio transporto įrangą.
199. Investicinės pagalbos, skirtos netaršioms transporto priemonėms (geležinkelių riedmenims ir vidaus vandenų laivams), suderinamumą Komisija toliau vertins pagal Komisijos 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gaires⁽¹⁵⁹⁾. Analogiškai šios gairės neapima ir investicinės pagalbos, skirtos geležinkelių transporto triukšmui mažinti, – pastarajai taikomos 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gairės (su konkrečiomis taisyklėmis dėl pagalbos, skirtos taršos, kuri nėra ŠESD išmetimas, prevencijai ar mažinimui).

Pagalbos būtinumas

200. Geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techniniu pritaikymu ir modernizavimu galima išlaikyti didžiausią tų gaminių vertę ir naudingumą. Tų rūšių investicijomis ne tik remiamas darniojo sausumos transporto konkurencingumas, bet ir sudaromos sąlygos vystyti naudotų gaminių rinką, kuri prisideda skatinant perėjimą prie darnių rūšių sausumos transporto. Techninis pritaikymas ir modernizavimas gali labai brangiai kainuoti, nes tuo laikotarpiu, kai daroma tokia intervencija, geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos naudoti neįmanoma ir dėl to labai sumažėja pajamos. to, kai kurių tipų techninio pritaikymo ir modernizavimo investicijoms reikia, kad būtų sukurtas prototipas, kuriuo naudojantis būtų galima suprasti struktūrinius pakeitimus, kurie, priklausomai nuo transporto priemonės ar darniojo daugiarūšio transporto įrangos

⁽¹⁵⁸⁾ Pavyzdžiui, geležinkelių riedmenų išperkamosios nuomos sutartys.

⁽¹⁵⁹⁾ Žr. 71 išnašą.

pobūdžio, yra reikalingi tai technologijai įdiegti. Šios išlaidos (prototipo ir modifikavimo išlaidos) dažnai viršija modifikuoto gaminio vertę ⁽¹⁶⁰⁾.

201. Atsižvelgdama į 67 punkte nustatytus bendruosius principus Komisija mano, kad geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui skirta pagalba gali būti būtina transporto koordinavimo reikmėms tenkinti tiek, kiek vien rinkos jėgomis nepasiekiamas pakankamo investavimo į techninį pritaikymą ir modernizavimą, kuriuo remiamas darniojo sausumos transporto konkurencingumas, lygio.

Pagalbos tinkamumas

202. Komisija mano, kad, laikantis 68 punkte nustatytų bendrųjų principų, investicinė pagalba, skirta geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui, iš esmės gali būti tinkama priemonė ⁽¹⁶¹⁾. Tokia pagalba užtikrinamas pakankamas investavimo į techninį pritaikymą ir modernizavimą, kuriuo remiamas darniojo sausumos transporto konkurencingumas, lygis, ypač jei nėra reguliavimo priemonių, pagal kurias būtų privaloma įdiegti tas pačias technologijas. Pagalbos techniniam pritaikymui ir modernizavimui netinka skirti tam, kad būtų įgyvendintos reguliavimo priemonės, pagal kurias tas pačias technologijas, kurias planuojama įdiegti naudojantis tokia pagalba, panašiu laiku įdiegti yra privaloma.

Pagalbos skatinamasis poveikis

203. Pagalba turėtų būti skatinamos investicijos į geležinkelių riedmenų, vidaus vandenų laivų ir darniojo daugiarūšio transporto įrangos techninį pritaikymą ir modernizavimą. Kad pagalba turėtų skatinamąjį poveikį, ja neturi būti finansuojamos investicijos, kurios yra būtinos atitikčiai ES standartui pasiekti, arba turi būti finansuojamos investicijos, kuriomis būtų suteikta galimybė pradėti laikytis ES standarto likus nemažai laiko iki to standarto privalomo įsigaliojimo ES lygmeniu dienos. Kad, laikantis 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų, pagalba turėtų skatinamąjį poveikį, turi būti įvykdytos visos šios sąlygos:
- a) pagalbos gavėjas turi būti dar iki investicijų projekto darbų pradžios pateikęs paraišką gauti pagalbą;
 - b) investicijų projekto darbai turėtų būti užbaigti likus ne mažiau kaip vieniems metams iki tos dienos, kai tokią investiciją, kaip remiama investicija, daryti tampa privaloma ES lygmeniu.
204. Komisija laiko, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei yra laikomasi 69 ir 70 punktuose nustatytų bendrųjų principų, kaip išaiškinta 203 punkte.

⁽¹⁶⁰⁾ Bendrijos valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms gairių peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas (žr. 42 išnašą), 3.5 skirsnis.

⁽¹⁶¹⁾ Dėl pagalbos formos pažymima, kad savo ankstesnėje sprendimų priėmimo praktikoje dėl transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos Komisija neprieštaravo pagalbai tiesioginių dotacijų forma (žr. 2021 m. liepos 1 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.57137: Vokietija, *Valstybės pagalbos vidaus vandenų laivyno modernizavimui schema* (OL C 317, 2021 8 6, p. 1)). Gaudami pagalbą tiesioginėmis dotacijomis pagalbos gavėjai gali sumažinti savo išankstines investicines sąnaudas (su prototipu susijusias išlaidas, per geležinkelių riedmenų prastovas negautas pajamas, pačią investiciją į sąveiką), kurias įprastomis rinkos sąlygomis padengti sunku.

Proporcingumas

205. Laikantis 71–74 punktuose nustatytų bendrųjų principų, pagalba iš esmės gali būti laikoma proporcinga, jei ji neviršija 20 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.
206. Tinkamos finansuoti išlaidos yra:
- a) visos investicijoms, atitinkančioms pagalbos skyrimo kriterijus, būtinos arba papildomos darant tokias investicijas patiriamos išlaidos; priklausomai nuo investicijos rūšies, tokios išlaidos gali apimti būtinas atitinkamos technologijos pirkimo ir diegimo išlaidas, projekto valdymo išlaidas ir pristatymo išlaidas ⁽¹⁶²⁾;
 - b) su tyrimais, bandymais ir patvirtinimu, bandomaisiais ir prototipiniais įrenginiais susijusios išlaidos, taip pat
 - c) su anksčiau įdiegtos technologijos patobulinimu susijusios išlaidos.
207. Priklausomai nuo priemonės ypatybių, valstybė narė taip pat gali, remdamasi 71–74 punktuose nurodyta trūkstamo finansavimo analize, įrodyti, kad reikalingas didesnis pagalbos intensyvumas. Tuo atveju Komisija laikys pagalbą proporcinga, jei gavėjui teikiamos pagalbos suma bus ne didesnė nei suma, reikalinga tai investicijai daryti (t. y. jei pagalbos dydis atitinka trūkstamo finansavimo sumą, reikalingą tos pagalbos priemonės tikslui pasiekti, palyginti su priešingos padėties scenarijumi be pagalbos). Bet koku atveju pagalba negali viršyti 100 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.
208. Techninio pritaikymo ir modernizavimo investicijų į geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemones, kurias įsigyti planuojama, tinkamos finansuoti išlaidos neturi apimti daugiau nei grynąsias papildomas techninio pritaikymo ir modernizavimo išlaidas ⁽¹⁶³⁾. Jos apskaičiuojamos kaip skirtumas tarp geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonės, kurią įsigyti planuojama ir kuri įrengiama tokiomis investicijomis, pirkimo bendrų išlaidų ir tos pačios arba panašios transporto priemonės pirkimo be techninio pritaikymo ir modernizavimo investicijų, pagal priešingos padėties scenarijų, bendrų išlaidų.
- Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas
209. Siekiant užtikrinti, kad dėl pagalbos neatsirastų nederamų konkurencijos ir prekybos iškraipymų, taigi nebūtų kenkiama bendriesiems Sąjungos interesams, investicinė pagalba techniniam pritaikymui ir modernizavimui turi būti teikiama laikantis 75 ir 76 punktuose nustatytų bendrųjų principų.
210. Pagalba iš esmės turėtų būti skiriama pagal pagalbos schemas, nes tikėtina, kad pagalbos schemų iškreipiamasis poveikis konkurencijai būtų mažesnis nei *ad hoc* pagalbos.

⁽¹⁶²⁾ Siekiant aiškumo pažymima, kad techninės priežiūros išlaidos neatitinka pagalbos skyrimo kriterijų.

⁽¹⁶³⁾ Su sąlyga, kad jos nebūtų jau dengiamos kitų formų pagalbos, visų pirma pagalbos pagal 4.2.2.3 skirsnį, lėšomis.

5. PAGALBA, KURIA KOMPENSUOJAMA UŽ TAM TIKRŲ SU VIEŠOSIOS PASLAUGOS SĄVOKA SIEJAMŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ KROVININIO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO SEKTORIJE VYKDYMĄ

5.1 Bendrosios nuostatos

211. SESV 93 straipsnyje numatytas valstybės pagalbos, kuria kompensuojama už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų vykdymą, suderinamumas. Sutarties 14 straipsnyje ir prie Sutarties pridėtame Protokole Nr. 26 dėl bendrus interesus tenkinančių paslaugų yra nustatyti tomis aplinkybėmis taikytini bendrieji principai, pagal kuriuos valstybės narės apibrėžia ir teikia visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (VESP). Pagal Protokolą Nr. 26 nacionalinės, regioninės ir vietos valdžios institucijos atlieka svarbų vaidmenį ir turi didelę diskreciją teikiant, pavedant teikti ir organizuojant kuo labiau vartotojų poreikius atitinkančias VESP. Viešųjų paslaugų įsipareigojimo sąlygas Komisija gali ginčyti tik jei valstybėms narėms naudojantis savo diskrecija padaroma akivaizdi klaida ⁽¹⁶⁴⁾. Vis dėlto valstybės narės diskrecija apibrėžti VESP nėra neribota ir ja negali būti savo nuožiūra naudojamosi vien tik siekiant išvengti konkurencijos taisyklių taikymo konkrečiame sektoriuje ⁽¹⁶⁵⁾.
212. VESP komunikate ⁽¹⁶⁶⁾, kuris taikomas ir krovinių geležinkelių transporto sektoriui, Komisija išaiškino sąlygas, kuriomis kompensacija už viešąją paslaugą laikytina valstybės pagalba.
213. Be to, Reglamentas dėl Sutarties 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai VESP teikiančioms įmonėms ⁽¹⁶⁷⁾, taip pat taikomas krovinių geležinkelių transporto sektoriui. Tame reglamente Komisija nustatė sąlygas, kuriomis laikoma, kad nedidelėmis kompensacijos už viešąją paslaugą sumomis nedaroma poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai ir (arba) neiškreipiama konkurencijos ir nėra rizikos ją iškraipyti. Tokiomis aplinkybėmis kompensacija nepatenka į Sutarties 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.
214. Jei valstybės narės nori nustatyti priemones, kuriomis būtų kompensuojama už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų krovinių geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą ir kurios neatitinka Teisingumo Teismo sprendime *Altmark* ⁽¹⁶⁸⁾ nustatytų sąlygų ir yra valstybės pagalba, jos turi pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį pranešti Komisijai apie tas priemones.
215. Šiose gairėse nustatomos sąlygos, kuriomis valstybės pagalba, kuria kompensuojama už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų krovinių geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal

⁽¹⁶⁴⁾ 2018 m. lapkričio 29 d. Bendrojo Teismo sprendimas *ARFEA / Europos Komisija*, T-720/16, EU:T:2018:853, 88 punktas; 2020 m. lapkričio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Viasat Broadcasting UK Ltd*, C-445/19, EU:C:2020:952, 33 punktas.

⁽¹⁶⁵⁾ 2008 m. vasario 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas *BUPA ir kt. / Europos Komisija*, T-289/03, EU:T:2008:29, 168 punktas.

⁽¹⁶⁶⁾ Žr. 36 išnašą.

⁽¹⁶⁷⁾ Žr. 99 išnašą.

⁽¹⁶⁸⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415. Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (žr. 36 išnašą) 42 ir tolesnius punktus.

Sutarties 93 straipsnį ⁽¹⁶⁹⁾. Nors VESP bendrosios nuostatos ⁽¹⁷⁰⁾ netaikomos sausumos transporto sektoriui, atlikdama suderinamumo vertinimą Komisija atsižvelgs į VESP bendrųjų nuostatų ⁽¹⁷¹⁾ 2.2–2.10 skirsniuose nustatytas sąlygas, priderintas prie krovinio geležinkelių transporto sektoriaus ypatumų, kaip išdėstyta šiame skyriuje.

5.2 Tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga

216. Pagalba turi būti teikiama už tikrą ir tinkamai apibrėžtą VESP. Tai reiškia, kad krovinio transporto paslaugos gali būti laikomos VESP tik jei atitinkama valstybė narė nustato, kad tokių paslaugų tikrai reikia ir kad rinka tokio tikro poreikio netenkina arba nepakankamai jį tenkina.
217. Dėl „tikros VESP“ apibrėžties atitinkama valstybė narė turi nustatyti, kad atitinkama krovinio geležinkelių transporto paslauga, palyginti su komercinėmis paslaugomis (jei tokių paslaugų yra rinkoje), turi specialių ypatybių. Tuo atžvilgiu Komisija yra išaiškinusi, kad valstybės narės negali sieti konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų su paslaugomis, kurias patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis (tokiomis kaip kaina, objektyvios kokybės charakteristikos, tęstinumas ir galimybė naudotis paslauga) jau teikia arba gali teikti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės ⁽¹⁷²⁾.
218. Valstybės narės turėtų įrodyti, kad konkreti paslauga yra teikiama visos visuomenės interesų labui ⁽¹⁷³⁾ ir kad jos deramai atsižvelgė į viešųjų paslaugų poreikius remdamosi viešomis konsultacijomis ar imdamosi kitų tinkamų priemonių, kad būtų paisoma paslaugų naudotojų ir teikėjų interesų ⁽¹⁷⁴⁾. ES teismai yra nusprendę, kad jei valstybė narė nepateikia įrodymų, kad yra laikomasi tų kriterijų (t. y. viešųjų paslaugų įsipareigojimo apimtis yra būtina ir proporcinga tikram viešosios paslaugos poreikiui), arba jei tų kriterijų nesilaikoma, tai gali būti akivaizdi vertinimo klaida, į kurią Komisija turi atsižvelgti ⁽¹⁷⁵⁾.
219. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija, tikrindama, ar viešųjų paslaugų įsipareigojimo apimtis yra būtina ir proporcinga tikram viešosios paslaugos poreikiui krovinio geležinkelių transporto sektoriuje, patikrins, ar kompetentinga institucija yra įvertinusi visus šiuos dalykus: i) atitinkamus transporto poreikius pagal tos valstybės narės siekiamą viešąjį tikslą (t. y. tikro viešosios paslaugos poreikio buvimą), ii) kiek tuos poreikius būtų įmanoma tenkinti vien rinkos jėgomis (t. y. rinkos nepakankamumo buvimą) ir iii) alternatyvias konkurenciją ir prekybą mažiau iškreipiančias priemones, kuriomis būtų galima tenkinti tuos pačius poreikius.
220. Vertindamos transporto paklausą kompetentingos institucijos gali atsižvelgti ne tik į esamą, bet ir į numatomą paklausą iš naudotojų perspektyvos (visų pirma kai pagrįstai

⁽¹⁶⁹⁾ Sutarties 93 straipsnyje nėra nuostatos, analogiškos Sutarties 106 straipsnio 2 dalies antram sakiniui, pagal kurį prekybos plėtojimui neturi būti daroma tokio poveikio, kuris prieštarautų ES interesams. Tačiau Teisingumo Teismas jau yra išaiškinęs, kad vertindama pagalbos priemonę pagal Sutarties 93 straipsnį Komisija turi patikrinti, ar ta pagalba nekenkia bendriesiems ES interesams; žr. 30 išnašoje nurodyto 1978 m. spalio 12 d. Sprendimo *Komisija / Belgija*, 156/77, 10 punktą.

⁽¹⁷⁰⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽¹⁷¹⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽¹⁷²⁾ VESP bendrųjų nuostatų (žr. 70 išnašą) 13 punktas.

⁽¹⁷³⁾ Žr. 2023 m. lapkričio 24 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos SA.32953: Italija, *Valstybės pagalbos bendrovei Trenitalia SpA priemonės* (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 443–445 punktus.

⁽¹⁷⁴⁾ VESP bendrųjų nuostatų (žr. 70 išnašą) 14 punktas.

⁽¹⁷⁵⁾ 2017 m. kovo 1 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Prancūzija / Komisija*, T-366/13, EU:T:2017:135, 105 punktas.

tikėtina, kad ta numatoma paklausa gali atsirasti siekiant tokių politikos tikslų kaip susisiekimo darniuoju transportu ar socialinės sanglaudos skatinimas). Viešojo transporto paslaugos paklausos *ex ante* vertinimas gali būti atliekamas įvairiais metodais, pavyzdžiui, naudojant ankstesnius duomenis, atliekant reprezentatyvias apklausas arba surengiant viešas konsultacijas su naudotojais, kad būtų galima nustatyti su viešosiomis paslaugomis siejamus jų lūkesčius.

221. Vertinant rinkos pasiūlą iš esmės turėtų būti įtrauktos konsultacijos su veiklos vykdytojais dėl jų interesų teikti atitinkamas paslaugas kaip atviros prieigos paslaugas ir įvertinti tų konsultacijų rezultatai. Su rinkos dalyviais gali būti konsultuojamasi, pavyzdžiui, dėl paslaugų, kurias jie jau teikia ar planuoja teikti atitinkamoje geografinėje vietovėje, pobūdžio, apimties ir teikimo dažnumo arba dėl jų taikomų ar ketinamų taikyti įkainių dydžio. Kai rinkos dalyvis teikia komercines paslaugas ar numato pradėti jas teikti arba praneša pradėsiantis jas teikti per gana trumpą laiką (pvz., geležinkelių sektoriuje, kai veiklos vykdytojas pagal Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽¹⁷⁶⁾ 38 straipsnio 4 dalį informuoja reguliavimo instituciją ir infrastruktūros valdytoją apie savo ketinimą pradėti teikti paslaugą), nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimų apimtį kompetentingos institucijos turėtų į tas paslaugas atsižvelgti, nebent būtų objektyvių priežasčių to nedaryti. Siekiant neišstumti komercinės pasiūlos, į viešųjų paslaugų įsipareigojimo apimtį negali įeiti paslaugos, kurių rinkos nepakankamumas nėra įrodytas.
222. Svarstydamas, ar viešųjų paslaugų įsipareigojimais, nustatomais viešųjų paslaugų sutartimi, yra mažiausiai iškraipoma konkurencija ir prekyba, kompetentinga institucija turėtų atsižvelgti į alternatyvias ES teisę atitinkančias priemones. Pavyzdžiui, jei pagrindinis viešojo intereso tikslas, kurio siekiama priemone, yra sumažinti krovinio transporto poveikį aplinkai (pvz., dėl to, kad rinkose, kurioms skirta ta priemonė, jau teikiamos taršesnių rūšių transporto paslaugos), kompetentinga institucija turėtų paaiškinti, kodėl to paties rezultato neįmanoma pasiekti mažiau iškraipiančiomis transporto koordinavimui skirtomis priemonėmis (pvz., investicinės ir (arba) veiklos pagalbos schemomis).

5.3 Poreikis parengti pavedimo aktą, kuriuo būtų nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir kompensacijos apskaičiavimo metodai

223. Įmonei teikti VESP turi būti pavedama vienu ar keliais aktais, kurių formą kiekviena valstybė narė ⁽¹⁷⁷⁾ gali nustatyti savo nuožiūra.
224. Pavedimo akte (-uose) visų pirma turėtų būti nustatyta: a) viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė; b) atitinkama įmonė ir teritorija; c) bet kokių išimtinių ar specialiųjų teisių, kurias suteikiančioji institucija suteikia tai įmonei, pobūdis; d) kompensavimo mechanizmo apibūdinimas ir kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai; e) tvarka, pagal kurią išvengiama kompensacijos permokos ir bet kokia permoka susigražinama.

5.4 Pavedimo laikotarpio trukmė

225. Pavedimo laikotarpis turėtų būti ne ilgesnis kaip 15 metų. Tačiau jei svarbiausią turtą, reikalingą VESP teikti, sudaro geležinkelių riedmenys, kurie yra visiškai ar iš dalies

⁽¹⁷⁶⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁷⁷⁾ Sąvoka „valstybė narė“ apima tos valstybės narės centrinės, regioninės ir vietos valdžios institucijas.

finansuoti viešosiomis lėšomis, pavedimo laikotarpio trukmė turėtų būti ne ilgesnė kaip 10 metų ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ir Skaidrumo direktyvos laikymasis

226. Pagalba, kuria kompensuojama už viešųjų paslaugų įsipareigojimų krovinio geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą, laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį tik jei ji atitinka Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽¹⁷⁹⁾ ir, kai taikytina, Komisijos direktyvos 2006/111/EB (toliau – Skaidrumo direktyva) ⁽¹⁸⁰⁾ atitinkamas nuostatas.
227. Tų direktyvų atitinkamų nuostatų neatitinkanti pagalba yra, kaip primenama 6 skirsnyje, laikoma darančia tokį poveikį prekybos plėtojimui, kad būtų pakenkta bendriesiems ES interesams.

5.6 ES viešųjų pirkimų taisyklių laikymasis

228. Pagalba, kuria kompensuojama už viešųjų paslaugų įsipareigojimų krovinio geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą, laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį tik jei atsakinga institucija laikosi arba įsipareigoja laikytis taikytinų ES viešųjų pirkimų taisyklių pavesdama atitinkamai įmonei teikti paslaugą pagal viešųjų paslaugų sutartį ⁽¹⁸¹⁾ ar koncesijos sutartį ⁽¹⁸²⁾. Tai apima bet kokius skaidrumo, vienodų sąlygų ir nediskriminavimo reikalavimus tiesiogiai pagal Sutartį ir, kai taikytina, pagal ES antrinės teisės aktus.
229. Pagalba, neatitinkanti tokių taisyklių ir reikalavimų, laikoma darančia tokį poveikį prekybos plėtojimui, kad būtų pakenkta bendriesiems ES interesams.

5.7 Nediskriminavimas

230. Kai institucija kelioms įmonėms paveda teikti tą pačią VESP, kompensacija kiekvienai įmonei turėtų būti apskaičiuojama pagal tą patį metodą.

⁽¹⁷⁸⁾ Pasibaigus pavedimo laikotarpiui veiklos vykdytojas gali tuos geležinkelių riedmenis perleisti jį pakeisiančiam veiklos vykdytojui ar kompetentingai institucijai, jei tas perleidimas atliekamas už rinkos kainą ir atsižvelgiant į bet koki viešąjį finansavimą, gautą tiems riedmenims pirkti (žr. 234 punktą).

⁽¹⁷⁹⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁸⁰⁾ 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

⁽¹⁸¹⁾ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų (OL L 94, 2014 3 28, p. 243) 2 straipsnio pirmos pastraipos 1, 2 ir 5 punktuose „paslaugų pirkimo sutartys“ apibrėžiamos kaip tarp vieno ar daugiau perkančiųjų subjektų, vykdančių tos direktyvos 8–14 straipsniuose nurodytą veiklą, ir vieno ar daugiau ekonominės veiklos vykdytojų raštu sudaromos atlygintinės sutartys, kurių objektas – paslaugų teikimas. Kai sudarant šias sutartis dalyvauja „perkančiosios organizacijos“, kaip apibrėžta 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų (OL L 94, 2014 3 28, p. 65) 2 straipsnio 1 dalies 1 punkte, kurios nevykdo Direktyvos 2014/25/ES 8–14 straipsniuose nurodytos veiklos, šios sutartys laikomos „viešojo paslaugų pirkimo sutartimis“ pagal Direktyvos 2014/24/ES 2 straipsnio 1 dalies 6 ir 9 punktus.

⁽¹⁸²⁾ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1) 5 straipsnio pirmos pastraipos b punkte „paslaugų koncesija“ apibrėžiama kaip „raštu sudaryta piniginės naudos sutartis, kurios pagrindu viena ar daugiau perkančiųjų organizacijų ar perkančiųjų subjektų paveda teikti ir valdyti paslaugas (išskyrus a punkte nurodytų darbų vykdymą) vienam arba daugiau ekonominės veiklos vykdytojų, kai atlygį pagal ją sudaro tik teisė eksploatuoti paslaugas, kurios yra sutarties dalykas, arba ta teisė kartu su mokėjimu“.

5.8 Kompensacijos suma

231. Kompensacijos suma neturi būti didesnė nei reikalinga viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo grynosioms išlaidoms padengti, įtraukiant pagrįstą pelną.
232. Šiuo atžvilgiu Komisija taikys VESP bendrųjų nuostatų ⁽¹⁸³⁾ 21–50 punktuose nustatytus kriterijus, atsižvelgdama į toliau pateiktus paaiškinimus.
233. Pirmą, grynosios išlaidos, kurios yra būtinos arba, tikėtina, bus būtinos viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, gali būti nustatomos pagal grynųjų išvengiamų išlaidų metodiką, kaip aprašyta VESP bendrųjų nuostatų ⁽¹⁸⁴⁾ 25–27 punktuose, arba pagal išlaidų paskirstymo metodiką, kaip aprašyta VESP bendrųjų nuostatų ⁽¹⁸⁵⁾ 28–31 punktuose.
234. Antra, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų įvykdytos visos šios sąlygos dėl geležinkelių riedmenų, naudojamų viešosioms paslaugoms teikti, pirkimo:
- a) apskaičiuojant kompensaciją už viešąją paslaugą būtų atsižvelgiama į jau gautą ir patvirtintą valstybės pagalbą, visų pirma tą, kuri pagal šias gaires (4.2.2.3 skirsnį) suteikta dėl geležinkelių riedmenų, kurie bus naudojami viešosioms paslaugoms teikti;
 - b) jei geležinkelių riedmenys, naudojami viešosioms paslaugoms teikti, yra sutarties pabaigoje perleidžiami būsimam veiklos vykdytojui ar kompetentingai institucijai, šis perleidimas turėtų būti atliekamas už rinkos kainą ir atsižvelgiant į bet kokią viešąją finansavimą, kurį pasitraukiantis veiklos vykdytojas gavo tiems riedmenims pirkti.

5.9 Papildomi reikalavimai, kurių gali reikėti laikytis siekiant užtikrinti, kad pagalba nekenktų bendriesiems ES interesams

235. Išskirtinėmis aplinkybėmis, kai pirmiau išdėstytų reikalavimų nepakaktų dideliems konkurencijos iškraipymams vidaus rinkoje pašalinti ir pagalba galėtų daryti prekybai tokį poveikį, kad pakenktų bendriesiems ES interesams, Komisija gali iš valstybių narių reikalauti, kad būtų laikomasi tam tikrų sąlygų arba jos priimtų tam tikrus įsipareigojimus. Tuo tikslu Komisija taikys VESP bendrųjų nuostatų ⁽¹⁸⁶⁾ 51–59 punktuose nustatytus kriterijus su reikiamais patikslinimais.
236. Komisija pažymi, kad valstybių narių nustatomas rinkos nepakankamumas (pvz., susijęs su krovinių vežimu keičiamo sąstato traukiniais) gali būti vietos ar regioninio lygmens problema. Todėl Komisija dėl bet kurios viešųjų paslaugų sutarties atidžiai įvertins, ar jos geografinė taikymo sritis yra tinkamai pagrįsta. Šiuo atžvilgiu Komisija viešųjų paslaugų sutarties, aprėpiančios visą valstybės narės teritoriją ar visą jos geležinkelių tinklą, iš esmės nelaiko proporcingu būdu spręsti galimą rinkos nepakankamumo problemą, turint omenyje, kad skiriant tokią sutartį gali būti iškraipyta konkurencija.

⁽¹⁸³⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽¹⁸⁴⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽¹⁸⁵⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽¹⁸⁶⁾ Žr. 70 išnašą.

5.10 Skaidrumas

237. Dėl šių gairių taikymo sritį patenkančios kompensacijos už VESP atitinkama valstybė narė turi internetu ar kitu tinkamu būdu paskelbti šią informaciją: a) viešų konsultacijų ar kitų tinkamų priemonių, nurodytų 218 punkte, rezultatus; b) viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinį ir trukmę; c) atitinkamą įmonę ir, kai taikytina, atitinkamą teritoriją, taip pat d) įmonei kiekvienais metais teikiamos pagalbos sumą.

5.11 Su Komisijos sprendimais susietos sąlygos ir įpareigojimai

238. Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ⁽¹⁸⁷⁾ 9 straipsnio 4 dalį Komisija, priimdama palankų sprendimą, gali nustatyti sąlygas, pagal kurias pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ir gali nustatyti sprendimo vykdymo kontrolei būtinus įpareigojimus. Tokios sąlygos ir įpareigojimai gali būti būtini siekiant užtikrinti, kad pagalba, teikiama atitinkamoms įmonėms, nebūtų nederamai iškraipoma konkurencija ir prekyba vidaus rinkoje. Tomis aplinkybėmis gali reikėti, atsižvelgiant į konkrečią su kiekviena VESP susijusią situaciją, teikti periodines ataskaitas ar priimti kitokius įsipareigojimus.

6. FINANSINIAI SRAUTAI VERTIKALIAI INTEGRUOTOSE GELEŽINKELIO ĮMONĖSE

239. Vieną po kito priėmus šių gairių 2 punkte nurodytus geležinkelių dokumentų rinkinius, visa geležinkelių transporto veikla laipsniškai atverta konkurencijai. Vykstant šiam procesui, vertikalčiai integruotų geležinkelių įmonių padėtis tapo tokia, kad vykdydamos kai kurią (visų pirma geležinkelių infrastruktūros valdymo) veiklą jos vis dar gali tam tikromis sąlygomis naudotis kai kuriomis išimtinėmis ir (arba) specialiosiomis teisėmis, tačiau krovinio ir keleivinio geležinkelių transporto veikla dabar yra atverta konkurencijai Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvoje ⁽¹⁸⁸⁾ ir Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 ⁽¹⁸⁹⁾ nustatytomis sąlygomis.
240. Kaip minėta šių gairių 3 punkte, itin svarbu, kad teisinės sistemos, kuria reglamentuojami valstybinių ir vertikalčiai integruotų geležinkelių sektoriaus įmonių finansiniai sandoriai, būtų tinkamai laikomasi ir jos laikymasis būtų užtikrinamas. Laikantis taikytinų finansinio skaidrumo taisyklių i) užtikrinama, kad pagalba, teikiama pagal šias gaires, neatitektų kitai veiklai nei ta, kuriai pagalbą teikti leidžiama; ir ii) sumažinama rizika, kad pajamos, gautos iš finansinių rinkos priemonių (pvz., obligacijų), vertikalčiai integruotų įmonių naudojamų savo veiklai, investicijoms ir geležinkelių infrastruktūros priežiūrai bei plėtrai finansuoti, galėtų būti panaudotos grupės vidaus refinansavimui ir tai kenktų naujiems rinkos dalyviams ir, galiausiai, konkurencijai.
241. Šiame skyriuje primenami principai dėl valstybinių ir vertikalčiai integruotų geležinkelių įmonių finansinių sandorių. Laikytis šių principų svarbu ne tik tam, kad būtų užtikrintas pagalbos, kuria kompensuojama už viešųjų paslaugų įsipareigojimų krovinio geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą, suderinamumas su vidaus rinka (žr. 5.5 skirsnį). Jų laikytis apskritai svarbu ir tam, kad būtų užtikrintas tinkamas išlaidų ir pajamų paskirstymas įvairiai valstybinių ir vertikalčiai integruotų įmonių veiklai ir taip būtų išvengta kryžminio subsidijavimo.

⁽¹⁸⁷⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

⁽¹⁸⁸⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁸⁹⁾ Žr. 31 išnašą.

242. Valstybinių ir vertikaliai integruotų įmonių finansiniai sandoriai yra reglamentuojami Skaidrumo direktyvos. Ši direktyva taikoma bet kuriai valstybinei įmonei ⁽¹⁹⁰⁾ ir bet kuriai įmonei, privalančiai tvarkyti atskirą apskaitą, visų pirma bet kuriai įmonei, kuriai pavesta teikti viešąją paslaugą ⁽¹⁹¹⁾. Pagal šios direktyvos 1 straipsnio 2 dalį ir 4 straipsnio 1 dalį valstybės narės turi užtikrinti, kad i) įmonės, patenkančios į šios direktyvos taikymo sritį, dėl įvairių rūšių veiklos tvarkytų atskirą apskaitą, ii) toje apskaitoje būtų aiškiai nurodomos su įvairių rūšių veikla susijusios išlaidos ir pajamos ir iii) būtų išsamiai apibūdintas metodas, pagal kurį išlaidos ir pajamos priskiriamos ar paskirstomos įvairių rūšių veiklai.
243. Minėto įpareigojimo taikymas geležinkelių sektoriuje yra išaiškintas ir išsamiau nustatytas Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvoje ⁽¹⁹²⁾, taikomoje geležinkelių infrastruktūros valdymui ir geležinkelių transporto veiklai, kurią vykdo geležinkelio įmonės.
244. Pagal Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽¹⁹³⁾ 6 straipsnį privaloma atskirti šią apskaitą: i) transporto paslaugų teikimo apskaitą ir su geležinkelių infrastruktūros valdymu susijusios veiklos apskaitą, ii) keleivinio transporto paslaugų apskaitą ir krovinio transporto paslaugų apskaitą, taip pat iii) viešųjų paslaugų apskaitą ir komercinės veiklos apskaitą. Be to, Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽¹⁹⁴⁾ 7d straipsnyje nustatyti šie aiškūs reikalavimai dėl finansinio skaidrumo:
- a) „[v]ertikaliai integruotos įmonės juridiniai asmenys tarpusavyje teikia, išmoka ir aptarnauja paskolas tik pagal rinkos kursą ir sąlygomis, kurios atspindi atitinkamo subjekto individualų rizikos profilį“ ⁽¹⁹⁵⁾;
 - b) „[i]nfrastruktūros valdytojui priskiriami įsiskolinimai aiškiai atskiriami nuo kitiems vertikaliai integruotas įmones sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamų įsiskolinimų. Tokie įsiskolinimai aptarnaujami atskirai <...>“ ⁽¹⁹⁶⁾ ir
 - c) „[v]ertikaliai integruotose įmonėse infrastruktūros valdytojas išsamiai registruoja visus verslo ir finansinius santykius su kitais tos įmonės juridiniais asmenimis“ ⁽¹⁹⁷⁾. Įgaliojimus tikrinti šių nuostatų laikymąsi visų pirma turi nacionalinės reguliavimo institucijos ⁽¹⁹⁸⁾.

⁽¹⁹⁰⁾ Skaidrumo direktyvos 2 straipsnio b punkte „valstybės įmonė“ apibrėžta kaip „bet kuri įmonė, kuriai valdžios institucijos tiesiogiai ar netiesiogiai gali daryti lemiamą įtaką dėl to, kad yra jos savininkės, dėl finansinio dalyvavimo įmonėje arba dėl to, kad tai numato įmonių veiklą reglamentuojančios taisyklės. Preziumuojama, kad dominuojanti valdžios institucijų įtaka yra tada, kai minėtosios institucijos tiesiogiai arba netiesiogiai įmonėje: i) turi didžiąją dalį įmonės pasirašyto kapitalo; arba ii) kontroliuoja didžiąją dalį su įmonės išleistomis akcijomis susijusių balsų; arba iii) gali paskirti daugiau kaip pusę įmonės administracijos, valdymo arba priežiūros tarnybos narių“.

⁽¹⁹¹⁾ Skaidrumo direktyvos 2 straipsnio d punkte „įmonė, privalanti tvarkyti atskiras sąskaitas“ apibrėžta kaip „bet kokia įmonė, turinti specialią arba išimtinę teisę, valstybės narės suteiktą pagal Sutarties [106 straipsnio 1 dalį], arba įmonė, kuriai patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugą pagal Sutarties [106 straipsnio 2 dalį], kuri dėl to gauna bet kokios formos kompensaciją už viešąją paslaugą, ir kuri taip pat vykdo ir kitą veiklą“.

⁽¹⁹²⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁹³⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁹⁴⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁹⁵⁾ Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos (žr. 8 išnašą) 7d straipsnio 4 dalis.

⁽¹⁹⁶⁾ Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos (žr. 8 išnašą) 7d straipsnio 7 dalis.

⁽¹⁹⁷⁾ Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos (žr. 8 išnašą) 7d straipsnio 9 dalis.

⁽¹⁹⁸⁾ Pagal Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos 56 straipsnio 12 dalį, tam, kad patikrintų atitiktį šios direktyvos 6 straipsnyje išdėstytoms apskaitos atskyrimo nuostatomis ir šios direktyvos 7d straipsnyje išdėstytoms finansinio skaidrumo nuostatomis, nacionalinė reguliavimo institucija turi įgaliojimus atlikti

245. Dėl infrastruktūros valdytojo finansavimo, pagal Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos ⁽¹⁹⁹⁾ 8 straipsnį, infrastruktūros valdytojas turėtų patvirtinti verslo planą, apimančią investicijas ir finansines programas. Tas planas turėtų būti parengtas siekiant užtikrinti optimalų ir veiksmingą infrastruktūros panaudojimą, suteikimą ir plėtrą, užtikrinant finansinę pusiausvyrą ir numatant priemones šiems tikslams pasiekti ⁽²⁰⁰⁾.

7. *EX POST* VERTINIMO PLANAS

246. Siekdama papildomai užtikrinti, kad konkurencijos ir prekybos iškraipymai nebūtų dideli, Komisija gali reikalauti, kad būtų atliekamas 247 punkte nurodytų pagalbos schemų *ex post* vertinimas. Taip bus tikrinama a) pagalbos priemonės veiksmingumas pagal iš anksto nustatytus jos tikslus, b) pagalbos priemonės poveikis konkurencijai bei prekybai ir c) ar per visą pagalbos schemos trukmę nedaroma nederamo iškreipiamojo poveikio, prieštaraujančio ES interesams.
247. *Ex post* vertinimą atlikti privaloma dėl tų pagalbos schemų, kurių potencialus iškreipiamasis poveikis konkurencijai ir prekybai yra itin didelis, t. y. tų, dėl kurių galėtų kilti reikšminga rizika suvaržyti ar iškraipyti konkurenciją, jei jų įgyvendinimas nebūtų laiku peržiūrėtas. Taip yra, pavyzdžiui, kai pagalbos schemoms skiriamas didelis pagalbos biudžetas, kai pagalbos schemos turi naujų bruožų arba kai numatomi reikšmingi rinkos, technologijų ar reguliavimo pokyčiai. Bet koku atveju privaloma atlikti pagalbos schemos, kurios valstybės pagalbos biudžetas ar į apskaitą įtrauktos išlaidos viršija 150 mln. EUR konkrečiais metais arba 750 mln. EUR per visą jos trukmę, *ex post* vertinimą. Visa schemos trukmė apima pagalbos schemos trukmę kartu su bet kokių ankstesnių pagalbos schemų, kurių tikslas ir geografinė taikymo sritis buvo panašūs, trukme, pradedant skaičiuoti nuo šių gairių paskelbimo. Atsižvelgiant į vertinimo tikslus ir siekiant neuždėti neproporcingos naštos valstybėms narėms, *ex post* vertinimus atlikti privaloma tik dėl tų pagalbos schemų, kurių visa trukmė, pradedant skaičiuoti nuo šių gairių paskelbimo, yra ilgesnė nei 3 metai.
248. Nuo reikalavimo atlikti *ex post* vertinimą gali būti atleidžiama dėl pagalbos schemų, taikomų iškart po ankstesnių pagalbos schemų, kurių tikslas ir geografinė taikymo sritis buvo panašūs ir kurių vertinimas atliktas ir pagal Komisijos patvirtintą vertinimo planą pateikta galutinė vertinimo ataskaita ir dėl kurių nepadaryta jokių nepalankių išvadų. Bet kokia pagalbos schema, kurios galutinė vertinimo ataskaita neatitinka patvirtinto vertinimo plano, turi būti nedelsiant sustabdyta.
249. Dėl pagalbos schemų, kurioms taikomas 247 punkte nurodytas reikalavimas atlikti vertinimą, valstybės narės turi pateikti vertinimo plano projektą; jis yra būtina Komisijos atliekamo pagalbos schemos vertinimo dalis. Apie šį planą turi būti pranešta:
- a) kartu su pagalbos schema, jei tai schemai skirtas valstybės pagalbos biudžetas viršija 150 mln. EUR konkrečiais metais arba 750 mln. EUR per visą jos trukmę;
 - b) per 30 darbo dienų po bet kokio reikšmingo pakeitimo, kuriuo pagalbos schemos biudžetas padidintas tiek, kad viršija 150 mln. EUR konkrečiais metais arba 750 mln. EUR per visą pagalbos schemos trukmę;

infrastruktūros valdytojų, paslaugų įrenginių operatorių ir prireikus geležinkelio įmonių auditą arba inicijuoti jų išorės auditą. Vertikaliai integruotų įmonių atveju tie įgaliojimai suteikiami visiems juridiniams asmenims.

⁽¹⁹⁹⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽²⁰⁰⁾ Bendros Europos geležinkelių erdvės direktyvos (žr. 8 išnašą) 8 straipsnio 3 dalis.

- c) pagalbos schemų, kurioms netaikomi a ir b punktai, atveju – per 30 darbo dienų nuo tada, kai bet kuriais konkrečiais metais pagal tą pagalbos schemą patirtos 150 mln. EUR viršijusios išlaidos yra įtraukiamos į oficialiąją apskaitą.
250. Vertinimo plano projektas turi atitikti Komisijos nustatytus bendruosius metodinius principus ⁽²⁰¹⁾. Valstybės narės turi paskelbti Komisijos patvirtintą vertinimo planą.
251. *Ex post* vertinimą turi atlikti nuo pagalbą teikiančios institucijos nepriklausomas ekspertas, remdamasis vertinimo planu. Turi būti parengta kiekvieno vertinimo bent viena tarpinė ir viena galutinė vertinimo ataskaita. Valstybės narės turi paskelbti abi ataskaitas.
252. Galutinę vertinimo ataskaitą būtina pateikti Komisijai tinkamu laiku, kad Komisija galėtų įvertinti galimą pagalbos schemos pratęsimą, ir ji turi būti pateikta likus ne mažiau kaip 9 mėnesiams iki pagalbos schemos galiojimo pabaigos. Pagalbos schemų, kurioms vertinimo reikalavimas taikomas per paskutinius dvejus jų įgyvendinimo metus, atveju tas laikotarpis gali būti sutrumpintas. Tiksliai kiekvieno vertinimo apimtis ir tvarka bus nustatyta sprendime, kuriuo bus patvirtinta pagalbos schema. Pranešime apie bet kokią paskesnę pagalbos priemonę, kuria siekiama panašaus tikslo, turi būti apibūdinta, kaip atsižvelgta į vertinimo rezultatus.

8. INFORMACIJOS IR ATASKAITŲ TEIKIMAS IR STEBĖSENA

253. Pagal Tarybos reglamentą (ES) 2015/1589 ⁽²⁰²⁾ ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 794/2004 ⁽²⁰³⁾, valstybės narės privalo teikti Komisijai metines ataskaitas dėl kiekvienos pagalbos priemonės, patvirtintos pagal šias gaires.
254. Valstybės narės privalo saugoti išsamius visų pagalbos priemonių duomenų įrašus. Šie duomenų įrašai turi apimti visą informaciją, reikalingą atitikčiai visoms šiose gairėse nustatytoms suderinamumo sąlygoms nustatyti. Valstybės narės privalo saugoti šiuos duomenų įrašus 10 metų nuo pagalbos skyrimo dienos ir turi pateikti juos Komisijai paprašius.
255. Be to, dėl 5 skyriuje nurodytos pagalbos, kuria kompensuojama už tam tikrų su viešosios paslaugos sąvoka siejamų įsipareigojimų vykdymą, Komisija taip pat taikys VESP bendrųjų nuostatų ⁽²⁰⁴⁾ 3 skyrių su reikiama patikslinimais (išskyrus 62 punkto paskutinę įtrauką ir 65 punktą).

9. TAIKYMAS

256. Šiomis gairėmis pakeičiamos 2008 m. Geležinkelių gairės ⁽²⁰⁵⁾.

⁽²⁰¹⁾ 2014 m. gegužės 28 d. Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl bendros valstybės pagalbos vertinimo metodikos (SWD(2014) 179 *final*) ar bet koks paskesnis dokumentas, kuriuo šis dokumentas galėtų būti pakeistas.

⁽²⁰²⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

⁽²⁰³⁾ 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Žr. 70 išnašą.

⁽²⁰⁵⁾ Žr. 38 išnašą.

257. Komisija šias gaires taikys pagalbai, apie kurią pranešta ir dėl kurios ji turi priimti sprendimą po šių gairių paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos, net jei apie pagalbą pranešta iki tos dienos.
258. Pagal Komisijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo ⁽²⁰⁶⁾ Komisija neteisėtos pagalbos atveju taikys taisykles, galiojusias tuo metu, kai pagalba suteikta. Taigi, jei neteisėta pagalba bus suteikta po šių gairių paskelbimo dienos, Komisija jai taikys šias gaires.
259. Komisija pagal Sutarties 108 straipsnio 1 dalį siūlo valstybėms narėms atitinkamas priemones, kurios nurodytos toliau.
- a) Valstybės narės ne vėliau kaip [2026 m. gruodžio 31 d.], jei reikia, iš dalies pakeičia esamas pagal 2008 m. Geležinkelių gaires ar tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį leistas taikyti pagalbos schemas, kad jos atitiktų šias gaires.
 - b) Valstybės narės per du mėnesius nuo šių gairių paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos pareiškia aiškų besąlyginį pritarimą atitinkamoms 259 punkto a) papunktyje pasiūlytomis priemonėms. Jei Komisija negaus atsakymo, ji manys, kad atitinkama valstybė narė siūlomoms priemonėms nepitaria.

10. PERŽIŪRA

260. Komisija gali nuspręsti bet kada peržiūrėti ar iš dalies pakeisti šias gaires, jei to reikėtų dėl su konkurencijos politika susijusių priežasčių, kad būtų atsižvelgiama į kitą ES politiką ar tarptautinius įsipareigojimus, ar dėl bet kokios kitos pagrįstos priežasties.

⁽²⁰⁶⁾ OL C 119, 2002 5 22, p. 22.

I PRIEDAS

Transporto koordinavimo reikmėms skirta pagalba: priemonės, kurioms taikomas Transporto bendrosios išimties reglamentas (TBIR), ir priemonės, apie kurias turi būti pranešama pagal šias gaires

Pagrindinis tikslas	TBIR		Sausumos ir daugiarūšio transporto gairės	
	Priemonė	Leidžiamas pagalbos intensyvumas	Priemonė	Leidžiamas pagalbos intensyvumas
Veiklos pagalba, skirta transporto išorės sąnaudoms mažinti	Pagalbos schemas	<p>50 % tinkamų finansuoti išlaidų</p> <p>[60] % tinkamų finansuoti išlaidų, kai pagalba teikiama mišriojo vežimo veiklai</p>	<p>Ad hoc pagalba</p> <p>Pagalbos schemas, kurių pagalbos intensyvumas yra didesnis, nei leidžiama pagal TBIR</p> <p>Pagalbos schemas, dėl kurių nesiremiama Komisijos vadovu</p>	<p>75 % tinkamų finansuoti išlaidų</p>
Veiklos pagalba, skirta naujų komercinių transporto jungčių eksploatacijai pradėti	<p>Pagalbos schemas</p> <p>Individualios pagalbos, pagal pagalbos schemą skiriamos projektui, suma <15 mln. EUR</p>	<p>80 % tinkamų finansuoti išlaidų pirmaisiais veiklos metais, 70 % – antraisiais metais, 60 % – trečiaisiais metais, 50 % – ketvirtaisiais metais ir 40 % – penktaisiais metais</p>	<p>Ad hoc pagalba</p> <p>Individualios pagalbos, pagal pagalbos schemą skiriamos projektui, suma ≥15 mln. EUR</p>	<p>80 % tinkamų finansuoti išlaidų pirmaisiais veiklos metais, 70 % – antraisiais metais, 60 % – trečiaisiais metais, 50 % – ketvirtaisiais metais ir 40 % – penktaisiais metais</p>
Investicinė pagalba, skirta vienaarūšio ar daugiarūšio geležinkelių ar vidaus vandenų transporto infrastruktūros objektams statyti, tobulinti ir atnaujinti	<p>Pagalbos schemas</p> <p>Individualios pagalbos, pagal pagalbos schemą skiriamos projektui, suma <20 mln. EUR</p> <p>Ad hoc pagalba darniojo daugiarūšio transporto krovinių terminalams <10 mln. EUR</p>	<p>50 % tinkamų finansuoti išlaidų, jei pagalba projektui <3 mln. EUR</p> <p>50 % tinkamų finansuoti išlaidų, tačiau neviršijant skirtumo tarp tinkamų finansuoti išlaidų ir investicijos ekonominio</p>	<p>Ad hoc pagalba</p> <p>Ad hoc pagalba darniojo daugiarūšio transporto krovinių terminalams ≥10 mln. EUR</p> <p>Individualios pagalbos, pagal pagalbos schemą skiriamos projektui, suma ≥20 mln. EUR</p> <p>Pagalbos schemas, kurių pagalbos intensyvumas yra didesnis, nei leidžiama pagal TBIR</p>	<p>Trūkstamo finansavimo suma neviršija 100 % tinkamų finansuoti išlaidų</p> <p>Riba netaikoma, jei ad hoc pagalba skiriama per konkurencinį viešojo</p>

		<i>naudingumo laikotarpiu gauto veiklos pelno kartu su tos investicijos galutine verte, jei pagalba projektui ≥ 3 mln. EUR</i>		<i>pirkimo procesą</i>
Investicinė pagalba, skirta privatiems privažiuojamiesiems geležinkelio keliams tiesti, tobulinti ir atnaujinti	Pagalbos schemos Individualios pagalbos, pagal pagalbos schemą skiriamos projektui, suma < 2 mln. EUR	<i>50 % tinkamų finansuoti išlaidų, jei pagalba projektui $< 500\,000$ EUR 50 % tinkamų finansuoti išlaidų, tačiau neviršijant skirtumo tarp tinkamų finansuoti išlaidų ir investicijos ekonominio naudingumo laikotarpiu gauto veiklos pelno kartu su tos investicijos galutine verte, jei pagalba projektui $\geq 500\,000$ EUR</i>	<i>Ad hoc pagalba Individualios pagalbos, pagal pagalbos schemą skiriamos projektui, suma ≥ 2 mln. EUR Pagalbos schemos, kurių pagalbos intensyvumas yra didesnis, nei leidžiama pagal TBIR</i>	<i>Trūkstamo finansavimo suma neviršija 100 % tinkamų finansuoti išlaidų</i>
Investicinė pagalba, skirta geležinkelių ar vidaus vandenų transporto priemonėms įsigyti	Pagalbos schemos	<i>Pagrindinės paskolos nominalioji suma \leq tinkamos finansuoti išlaidos. Garantijos dengiama dalis ≤ 80 % pagrindinės paskolos sumos.</i>	<i>Ad hoc pagalba Pagalbos schemos, kurių pagalbos intensyvumas yra didesnis, nei leidžiama pagal TBIR</i>	<i>Pagrindinės paskolos nominalioji suma \leq tinkamos finansuoti išlaidos. Garantijos dengiama dalis ≤ 90 % pagrindinės paskolos sumos.</i>
Investicinė pagalba, skirta įvairiarūšio krovinių vežimo vienetams ir laivuose naudojamiems kranams įsigyti	Pagalbos schemos	<i>30 % tinkamų finansuoti išlaidų (įvairiarūšio krovinių vežimo vienetams) 20 % tinkamų finansuoti išlaidų (laivuose</i>	Netaikoma	

		<i>naudojamiems kranams)</i>		
Investicinė pagalba, skirta sąveikai didinti	Pagalbos schemos	<p><i>50 % tinkamų finansuoti išlaidų</i></p> <p><i>80 % tinkamų finansuoti išlaidų (skirtų ERTMS ir skaitmeninei automatinei sankabai (DAC))</i></p>	<p><i>Ad hoc pagalba</i></p> <p>Pagalbos schemos, kurių pagalbos intensyvumas viršija pagal TBIR leidžiamą intensyvumo lygį arba kurios taikomos investicijoms, neįtrauktoms į TBIR sąrašą</p>	<p><i>50 % tinkamų finansuoti išlaidų</i></p> <p><i>80 % tinkamų finansuoti išlaidų (skirtų ERTMS ir skaitmeninei automatinei sankabai (DAC))</i></p> <p><i>Trūkstamo finansavimo suma neviršija 100 % tinkamų finansuoti išlaidų</i></p>
Investicinė pagalba darniojo daugiarūšio transporto priemonių ir įrangos techniniam pritaikymui ir modernizavimui	Pagalbos schemos	<p><i>20 % tinkamų finansuoti išlaidų</i></p>	<p><i>Ad hoc pagalba</i></p> <p>Pagalbos schemos, kurių pagalbos intensyvumas viršija pagal TBIR leidžiamą intensyvumo lygį arba kurios taikomos investicijoms, neįtrauktoms į TBIR sąrašą</p>	<p><i>20 % tinkamų finansuoti išlaidų</i></p> <p><i>Trūkstamo finansavimo suma neviršija 100 % tinkamų finansuoti išlaidų</i></p>

II PRIEDAS

82 punkto b) papunktyje nurodyta informacija

Šių gairių 82 punkto b) papunktyje nurodyta informacija apie skirtą individualią pagalbą turi apimti:

- a) individualios pagalbos gavėjo tapatybę ⁽²⁰⁷⁾:
 - pavadinimą,
 - pagalbos gavėjo identifikatorių;
- b) pagalbos gavėjo tipą tuo metu, kai pateikiama paraiška gauti pagalbą:
 - MVL,
 - didelė įmonė;
- c) regioną, kuriame yra pagalbos gavėjas (NUTS 2 lygmens ar žemesnio lygmens regionas);
- d) su atitinkama pagalba susijusį pagrindinį pagalbos gavėjo veiklos sektorių ar veiklos rūšį, identifikuojamą nurodant NACE grupę (triskaitmenį kodą) ⁽²⁰⁸⁾;
- e) pagalbos elementą, išreikštą nacionaline valiuta sveikaisiais skaičiais;
- f) nominaliąją pagalbos sumą, išreikštą nacionaline valiuta sveikaisiais skaičiais ⁽²⁰⁹⁾, jei ji skiriasi nuo pagalbos elemento;
- g) pagalbos priemonę ⁽²¹⁰⁾:
 - dotacija, palūkanų subsidija, skolos nurašymas,
 - paskola, grąžintini avansai, kompensuojamoji dotacija,
 - garantija,
 - mokesčių lengvata ar atleidimas nuo mokesčių,
 - rizikos finansavimas,
 - kita (nurodyti);

⁽²⁰⁷⁾ Tinkamai pagrįstais atvejais, gavus Komisijos pritarimą, tai neapima verslo paslapčių ir kitos konfidencialios informacijos (2003 m. gruodžio 1 d. Komisijos komunikatas dėl profesinės paslapties valstybės pagalbos sprendimuose, C(2003) 4582 (OL C 297, 2003 12 9, p. 6)).

⁽²⁰⁸⁾ 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1893/2006, nustatantis statistinį ekonominės veiklos rūšių klasifikatorių NACE 2 red. ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3037/90 bei tam tikrus EB reglamentus dėl konkrečių statistikos sričių (OL L 393, 2006 12 30, p. 1).

⁽²⁰⁹⁾ Bendrasis subsidijos ekvivalentas arba, kai taikytina, investicijos suma. Veiklos pagalbos atveju gali būti nurodoma metinė pagalbos kiekvienam gavėjui suma. Fiskalinių pagalbos schemų atveju ši suma gali būti nurodoma 84 punkte nustatytais intervalais. Skelbiama didžiausios leidžiamos mokesčių lengvatos suma, o ne kiekvienų metų mokesčių atskaitos suma (pvz., mokesčių kredito atveju turi būti skelbiamas didžiausias leidžiamas mokesčių kreditas, o ne faktinė suma, kuri gali priklausyti nuo apmokestinamųjų pajamų ir skirtis kiekvienais metais).

⁽²¹⁰⁾ Jei pagalba teikiama pagal kelias pagalbos priemones, pagalbos suma turi būti nurodyta pagal priemonę.

- h) pagalbos skyrimo dieną ir paskelbimo datą;
- i) pagalbos tikslą;
- j) pagalbą teikiančią (-ias) instituciją (-as);
- k) kai taikytina, įgaliotojo subjekto pavadinimą ir pasirinktų finansų tarpininkų pavadinimus;
- l) pagalbos priemonės registracijos numerį ⁽²¹¹⁾.

⁽²¹¹⁾ Jį pagal 3 skyriuje nurodytą pranešimo procedūrą nurodo Komisija.