



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

LIITE

asiakirjaan

KOMISSION TIEDONANTO

Seuraavan asiakirjan luonnoksen sisällön hyväksyminen

KOMISSION TIEDONANTO

Maa- ja multimodaaliliikenteen valtiontuen suuntaviivat

LIITE

KOMISSION TIEDONANTO

Maa- ja multimodaaliliikenteen valtiontuen suuntaviivat

LUONNOS

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto	3
1.1	Yleinen tausta	3
1.2	Näiden suuntaviivojen tavoite	6
1.2.1	Raideliikenne	9
1.2.2	Sisävesiliikenne	12
1.2.3	Multimodaaliliikenne	13
2.	Soveltamisala ja määritelmät	15
2.1	Soveltamisala.....	15
2.2	Määritelmät	19
2.3	Suuntaviivojen rakenne	23
3.	Toimenpiteet, joihin ei sovelleta ilmoitusvelvollisuutta	24
4.	Tuki, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi	25
4.1	Yleiset soveltuvuusedellytykset	25
4.1.1	Keskeiset soveltuvuusedellytykset	25
4.1.2	EU:n oikeuden muiden säännösten noudattaminen.....	28
4.1.3	Kasautuminen	28
4.1.4	Läpinäkyvyys	28
4.2	Liikenteen yhteensovittamiseen tarkoitettuja erityisiä tukimuotoja koskevat soveltuvuusedellytykset.....	30
4.2.1	Toimintatuki	30
4.2.2	Investointituki.....	37
5.	Tuki, joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä raiteiden tavaraliikenteessä.....	55
5.1	Yleiset säännökset	55
5.2	Varsinaiset yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut.....	56
5.3	Julkisen palvelun veloitteet ja korvauksen laskentamenetelmän täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve.....	58
5.4	Toimeksiannon kesto.....	58

5.5	Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin ja avoimuusdirektiivin noudattaminen	58
5.6	EU:n julkisia hankintoja koskevien sääntöjen noudattaminen	59
5.7	Syrjimättömyys	59
5.8	Korvauksen määrä	59
5.9	Lisävaatimukset, jotka voivat olla tarpeen sen varmistamiseksi, että tuki ei vaaranna EU:n yleistä etua	60
5.10	Avoimuus	60
5.11	Komission päätöksiin liittyvät ehdot ja velvoitteet	60
6.	Rahavirrat vertikaalisesti integroituneissa raideliikenneyrityksissä	61
7.	Jälkiarviointisuunnitelma	62
8.	Raportointi ja seuranta	64
9.	Soveltaminen	64
10.	Tarkistus	65
	Liite I	66
	Liite II	69

1. JOHDANTO

1.1 Yleinen tausta

1. Liikenteen sisämarkkinoiden luominen on Euroopan unionin (EU) pitkäaikainen tavoite, jota markkinoiden vapauttaminen on edistänyt. Tämä koskee erityisesti EU:n sisävesiliikenteen palveluja, jotka vapautettiin kokonaan 1990-luvulla¹, ja myös raideliikenteen palveluja, joita on vapautettu asteittain viime vuosikymmeninä².
2. Vuosina 2001–2016 unionin lainsäätäjät hyväksyivät neljä raideliikennepalveluja koskevaa lainsäädäntöpakettia, joilla raideliikenteen palvelujen markkinat pyrittiin asteittain avaamaan kilpailulle sekä tavara- että matkustajaliikenteen osalta. Rautateiden tavaraliikennemarkkinat avattiin kilpailulle Euroopan laajuisen rautateiden tavaraliikenneverkon osalta 15 päivänä maaliskuuta 2003³, kansainvälisen tavaraliikenteen osalta unionin koko rautatieverkossa 1 päivänä tammikuuta 2006⁴ ja rautateiden tavaraliikenteen kabotaasin osalta 1 päivänä tammikuuta 2007⁵. Rautateiden matkustajaliikennemarkkinat avattiin kilpailulle ensin vain kansainvälisen liikenteen osalta vuonna 2010⁶ ja kaikilta muilta osin vuonna 2019, kun neljäs rautatiepaketti⁷ hyväksyttiin. Neljännen rautatiepaketin tarkoituksena on toteuttaa direktiivillä 2012/34/EU, jäljempänä 'yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskeva direktiivi', perustettu yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue.⁸ Neljännessä rautatiepaketissa otettiin käyttöön useita erilaisia toimenpiteitä, kuten yhteen jäsenvaltioon sijoittautuneiden rautatieyritysten⁹ yleinen oikeus tarjota kaikenlaisia henkilöliikennepalveluja Euroopan

¹ Muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- tai henkilöliikennettä 16 päivänä joulukuuta 1991 annettu neuvoston asetusta (ETY) N:o 3921/91 (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 1), jota on sovellettu 5. päivästä tammikuuta 1992, perustuu yhdenvertaista kohtelua ja palvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin yleisiin periaatteisiin, joiden mukaan muille kuin jäsenvaltiosta oleville liikenteenharjoittajille olisi myönnettävä lupa tarjota kansallisia liikennepalveluja, jäljempänä 'kabotaasiliikenne', Euroopan unionin sisävesiväylillä. Muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- tai henkilöliikennettä 16 päivänä joulukuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3921/91 (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 1), jota on sovellettu 2. päivästä elokuuta 1996, otettiin käyttöön yhteiset säännöt, jotka koskevat palvelujen tarjoamisen vapautta kansainvälisillä sisävesiväylillä.

² Ensimmäinen tätä koskeva lainsäädäntöaloite tehtiin 1990-luvun alussa. Sen tuloksena hyväksyttiin yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY (EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25), joka jäsenvaltioiden oli saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 1. päivään tammikuuta 1993 mennessä.

³ Yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 23 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1) 10 artiklan 3 kohta.

⁴ Yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/51/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164) 1 artiklan 2 kohdan a alakohta.

⁵ Ks. alaviite 4.

⁶ Rautateiden kansainvälinen henkilöliikenne avattiin kilpailulle 1. päivästä tammikuuta 2010 yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 23 päivänä lokakuuta 2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/58/EY (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁷ Neljäs rautatiepaketti koostuu kuudesta lainsäädäntötekstistä, joiden tarkoituksena on toteuttaa rautatieliikenteen sisämarkkinat. Ks. https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en

⁸ Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32), jolla konsolidoitiin ja kumottiin 17. kesäkuuta 2015 alkaen direktiivi 91/440/ETY, sellaisena kuin se oli muutettuna direktiiveillä 2001/12/EY ja 2004/51/EY, sekä direktiivi 2007/58/EY.

⁹ Sellaisena kuin ne määritellään yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 3 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa, ks. alaviite 8.

unionissa (tietyin rajoituksin)¹⁰ sekä periaate, jonka mukaan rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset on tehtävä pakollisen tarjouskilpailun perusteella¹¹.

3. Jotta raideliikenteen markkinoiden avaaminen johtaa tehokkaaseen kilpailuun, toimintaedellytysten on oltava tasapuoliset erityisesti yksityisten ja julkisten yritysten välillä. Vertikaalisesti integroituneiden ja julkisessa omistuksessa olevien vakiintuneiden raideliikenteen harjoittajien tapauksessa markkinaehtoperiaatteen vastainen konsernin sisäinen jälleenrahoitus voi vääristää kilpailua muun muassa estämällä pääsyn markkinoille. Sen vuoksi raidesektorin vertikaalisesti integroituneiden julkisten yritysten sisäisiä rahoitustoimia koskevaa lainsäädäntökehystä on noudatettava ja sen täytäntöönpanoa on valvottava asianmukaisesti.
4. Oikeudenmukaisten kilpailuedellytysten varmistaminen on tärkeää myös eri liikennemuotojen välisen kilpailun edistämiseksi ottaen huomioon niiden (myönteiset ja kielteiset) ulkoisvaikutukset¹². Kestävä kuljetusala on avainasemassa, jotta voidaan varmistaa yhteydet kaikkialla Euroopassa, edistää taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'perussopimus', 170 ja 174 artiklan mukaisesti sekä saavuttaa EU:n ilmastotavoitteet.
5. Komissio asetti liikennealaa koskevassa valkoisessa kirjassa¹³ vuodelta 2011 tavoitteeksi vähentää liikenteen päästöjä 20 prosentilla¹⁴ vuosina 2008–2030 ja vähintään 60 prosentilla vuosina 1990–2050. Vuonna 2016 antamassaan tiedonannossa *Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia*¹⁵ komissio ehdotti toimenpiteitä Euroopan liikenteen hiilestä irtautumisen nopeuttamiseksi. Komission vuonna 2019 esittelemän Euroopan vihreän kehityksen ohjelman¹⁶ tavoitteena on tehdä EU:sta oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen ja jossa pyritään vuoteen 2050 mennessä eroon kasvihuonekaasujen nettopäästöistä.¹⁷ Tätä varten komissio asetti tavoitteeksi vähentää

¹⁰ Direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta 14 päivänä joulukuuta 2016 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/2370 (EUVL L 352, 23.12.2016, s. 1) rautatieyrityksille myönnettiin kansallisten rautatieverkkojen käyttöoikeus 1. tammikuuta 2019 alkaen ajoissa 14. joulukuuta 2020 käynnistyvää aikataulukautta varten.

¹¹ Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta 14 päivänä joulukuuta 2016 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2016/2338 (EUVL L 354, 23.12.2016, s. 22) otettiin käyttöön velvoite tehdä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Velvoite tuli voimaan 3. joulukuuta 2019, ja siirtymäkausi päättyi 24. joulukuuta 2023.

¹² Yhteisellä liikennepolitiikalla on myös edistettävä perussopimuksessa asetettuja ympäristötavoitteita. Perussopimuksen 11 artiklan mukaan ”ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä unionin politiikan ja toiminnan määrittelyyn ja toteuttamiseen, erityisesti kestävän kehityksen edistämiseksi”.

¹³ Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, 28.3.2011 (KOM(2011) 144 lopull.), 6 kohta.

¹⁴ Pois lukien kansainvälinen meriliikenne, jonka osalta tavoitteena on vähentää päästöjä 40 prosenttia vuosina 2005–2050.

¹⁵ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

¹⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, 11.12.2019 (COM(2019) 640 final).

¹⁷ Ks. alaviite 16.

kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.¹⁸

6. Joulukuussa 2020 valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”¹⁹ arvioinnin julkaisemisen jälkeen komissio esitteli kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiansa²⁰. Tässä strategiassa esitetään etenemissuunnitelma, jolla eurooppalainen liikenne ohjataan vahvasti oikealle raiteelle kohti kestävää ja älykästä tulevaisuutta liikennealaa koskevan vuoden 2011 valkoisen kirjan päätelmien perusteella. Strategian perustana olevat skenaariot vastaavat vuoden 2030 ilmastotavoitesuunnitelman skenaarioita. Ne osoittavat, että yhdistämällä ehdotetut politiikkatoimenpiteet liikennealan päästöjä voidaan vähentää 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Näitä tavoitteita pyritään tukemaan 55-valmiuspaketilla²¹, jonka sisältämällä lainsäädäntöehdotuksilla muun muassa edistetään puhtaampia liikennemuotoja ja -polttoaineita, jotta EU voi saavuttaa ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä²².
7. EU:n vuodeksi 2050 asettamaa ilmastoneutraaliustavoitetta ei voida saavuttaa ilman kaikkien Euroopassa käytettävien liikennemuotojen perustavanlaatuista vihreää ja digitaalista muutosta.
8. Liikenteen osuus kaikista ihmisen toiminnan aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä EU:ssa on noin neljännes, ja se on yksi merkittävimmistä ilman epäpuhtauksien lähteistä. Liikenteellä on myös muita kielteisiä ulkoisvaikutuksia (esimerkiksi melusaaste, onnettomuudet ja ruuhkat), joita ei oteta riittävästi huomioon esimerkiksi maantie- ja lentoliikenteen käyttäjille koituissa kustannuksissa. Sen vuoksi tarvitaan määrätietoisia toimia, joilla siirretään suurempi osa liikennettä kestävämpiin liikennemuotoihin ja optimoidaan multimodaalisten logistiikkaketjujen toiminta.²³ Liikennealan viherryttämistä tuetaan useilla sääntelyaloitteilla. Niitä ovat erityisesti kattavan Euroopan laajuisen liikenneverkon luomista koskeva aloite²⁴, sisävesiliikenteen helpottamista koskeva aloite²⁵ sekä yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin²⁶ tarkistamista koskeva aloite. Viherryttämistavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan suuria investointeja. Kilpailupolitiikka ja erityisesti valtiontukisäännöt ovat tärkeässä roolissa, jotta EU voi

¹⁸ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle – Panostetaan ilmastoneutraaliin tulevaisuuteen ihmisten hyväksi, 17.9.2020 (COM(2020) 562 final).

¹⁹ SWD(2020) 410 final, 10.12.2020.

²⁰ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, 9.12.2020 (COM(2020) 789 final).

²¹ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta, 14.7.2021 (COM(2021) 550 final).

²² Alaviitteessä 21 mainitun tiedonannon 2.2.2 kohta.

²³ Ks. alaviite 20.

²⁴ Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskeva politiikka, jäljempänä ’TEN-T-politiikka’, perustuu unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11 päivänä joulukuuta 2013 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1315/2013 (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1). Tätä asetusta tarkistetaan parhaillaan, jotta voitaisiin parantaa liikenneverkon turvallisuutta ja kestävyyttä ja tehdä siitä nopeampi ja käyttäjäystävällisempi.

²⁵ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen, 24.6.2021 (COM(2021) 324 final).

²⁶ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntyöläisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

saavuttaa vihreän kehityksen ohjelmassa asetetut politiikkatavoitteensa silloin, kun markkinoilla ei ole edellytyksiä tai riittäviä kannustimia näiden tavoitteiden saavuttamiseksi (ks. 13 kohta): niillä ohjataan jäsenvaltioita korjaamaan markkinoiden toimintapuutteita samalla kun varmistetaan, että julkinen rahoitustuki ei vaikuta sisämarkkinoiden toimintaan kohtuuttomasti.

9. EU:n keskeisiin tavoitteisiin²⁷ pyritään muun muassa liikennepolitiikalla, jonka yleisenä tavoitteena on varmistaa yhteentoimivuus eli se, että tavara- ja matkustajaliikenne voi virrata keskeytyksettä kansallisten verkkojen ja liikennemuotojen välillä. Liikenteestä on tullut maailmanlaajuista sekä liikenneverkkojen että -muotojen osalta: matkustaja- ja tavaraliikenteeseen käytettävät liikenneverkot ovat yhä enenevässä määrin rajat ylittäviä, ja kuljetuksiin ja matkantekoon käytetään yhä useammin useiden eri liikennetarkaisujen yhdistelmiä. Silti sääntely- ja tekniset esteet hankaloittavat edelleen liikenneverkkojen ja -muotojen yhdistämistä Euroopan unionissa. Yhtenäisen Euroopan liikennealueen loppuunsaattamiseksi tarvitaan merkittäviä investointeja yhteentoimivuuteen, jotta EU:n kansalaiset ja yritykset voivat nauttia kaikista yhteenliitetyn liikennealueen tuomista eduista. Myös digitaalisten infrastruktuurien käyttöönottoon on investoitava huomattavia määriä. Investointeja tarvitaan erityisesti 5G-yhteysinfrastruktuurin rakentamiseksi, jotta mahdollistetaan keskeytymätön 5G-palvelu Euroopan suurten liikennekäytävien varrella, suuri määrä palveluja sekä korkeampi automaatiotaso eri liikennesovelluksissa.²⁸ Tämä on tärkeä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaan sisältyvä tavoite, sillä se tukee Euroopan unionin digitaalisen muutoksen aikaansaamista vuoteen 2030 mennessä.

1.2 Näiden suuntaviivojen tavoite

10. Jotta valtiontuki ei vääristäisi tai uhkaisi vääristää kilpailua sisämarkkinoilla eikä vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään periaatteesta, jonka mukaan valtiontuki on kiellettyä. Maaliikenteen²⁹ alalla sovelletaan kuitenkin perussopimuksen 93 artiklassa vahvistettua poikkeusta, jonka mukaan tuki on perussopimusten mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi.
11. Euroopan unionin tuomioistuin on todennut, että liikenteelle myönnetty tuki katsotaan perussopimuksen 93 artiklassa yhteensopivaksi perussopimuksen kanssa ainoastaan

²⁷ EU:n keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta, taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden vahvistaminen sekä Euroopan liikenneverkkojen kilpailukyky ja turvallisuus.

²⁸ Kuten todetaan vuoden 2016 5G-toimintasuunnitelmassa (COM(2016)118) ja digitaalinen vuosikymmen 2030 -ohjelmassa. Näistä jälkimmäinen tarjoaa perustan yleiseurooppalaisten 5G-käytävien käyttöönottoa koskevan monikansallisen hankkeen perustamiseksi (Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2022/2481, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, digitaalinen vuosikymmen 2030 -ohjelman perustamisesta). Gigabitti-infrastruktuurisäädöstä (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1309, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2024, toimenpiteistä gigabittitason sähköisten viestintäverkkojen käyttöönoton kustannusten vähentämiseksi, asetuksen (EU) 2015/2120 muuttamisesta ja direktiivin 2014/61/EU kumoamisesta, EUVL L, 2024/1309, 8.5.2024) sovelletaan kohtuullisiin pyyntöihin saada fyysisen infrastruktuurin käyttöoikeus erittäin suuren kapasiteetin verkkojen elementtien käyttöön ottamiseksi.

²⁹ Perussopimuksen 100 artiklan mukaan perussopimuksen VI osastoa ”Liikenne” sovelletaan periaatteessa vain rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen. Näitä kolmea liikenteen alaa kutsutaan yhdessä yleensä ’maaliikenteeksi’. Muut liikenteen alat ovat meri- ja lentoliikenne.

sellaisissa tarkoin määritetyissä tapauksissa, jotka eivät vahingoita yhteisön yleisiä etuja.³⁰

12. Maaliikenteen yhteensovittamiseen myönnettävän tuen osalta komissio katsoo, että perussopimuksen 93 artiklassa käytetty ilmaisu ”liikenteen yhteensovittaminen” merkitsee enemmän kuin pelkästään jonkin taloudellisen toiminnan kehittämisen helpottamista. Se merkitsee viranomaisten tukitoimia, joilla halutaan ohjata liikennealan kehittymistä yhteisen edun mukaisesti.
13. Maaliikenteen markkinoilla esiintyy erilaisia toimintapuutteita, joiden vuoksi viranomaisten tukitoimet voivat olla perusteltuja. Ensinnäkin liikenne aiheuttaa merkittäviä kielteisiä ulkoisvaikutuksia, kuten ruuhkia ja saastumista. Näitä ulkoisvaikutuksia on vaikeaa ottaa huomioon liikenneinfrastruktuurin käyttöoikeuksien hinnoittelujärjestelmissä. Tämän vuoksi eri liikennemuotojen hinnoissa voi olla eroja. Tilanne voitaisiin korjata myöntämällä julkista tukea niille liikennemuodoille, jotka aiheuttavat vähiten ulkoisia kustannuksia. Toiseksi liikennealalla voi esiintyä yhteensovittamisongelmia taloudellisessa merkityksessä, kun esimerkiksi otetaan käyttöön rautateiden yhteinen yhteentoimivuusstandardi tai kun on kyse eri liikenneverkkojen välisistä yhteyksistä. Kolmanneksi liikennealalla kärsitään myös ensimmäisen toimijan haitoista, jotka estävät sellaisten liikennemuotojen kehittämisen, jotka aiheuttaisivat vähiten ulkoisia kustannuksia mutta jotka eivät houkuttele riittävästi investointeja, koska niihin investoiminen ei ole riittävän kannattavaa. Lisäksi tietyillä liikennealan toimijoilla voi olla vaikeuksia saada rahoitusta markkina-asemansa vuoksi, sillä pienillä toimijoilla on heikommät edellytykset hankkia tietoa eri vaihtoehdoista.
14. Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007³¹ vahvistetaan tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseen myönnettävän tuen osalta ehdot³², joiden mukaisesti rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen (metro- ja raitiotieliikenne) ja maanteiden (linja-autoliikenne) julkiset henkilöliikennepalvelut (sekä sisävesiliikenteen vastaavat palvelut niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat päättäneet soveltaa asetusta (EY) N:o 1370/2007 näihin palveluihin³³) voidaan järjestää ja rahoittaa 2 päivästä joulukuuta 2009 alkaen. Tavaraliikenteen osalta asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 säädetään 3 päivänä joulukuuta 2009 alkaneesta kolmen vuoden siirtymäkaudesta, jonka aikana asetusta (ETY) N:o 1191/69³⁴ sovellettiin edelleen tavaraliikennepalveluihin. Näin ollen komissio on arvioinut raiteiden, maanteiden ja sisävesien

³⁰ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.10.1978, komissio v. Belgia, C-156/77, ECLI:EU:C:1978:180, 10 kohta.

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

³² Ehdot koskevat muun muassa julkisen palvelun velvoitteiden määrittelyä, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamisalaa, tällaisten sopimusten tekomenettelyä ja julkisen liikenteen harjoittajille maksettavien korvausten laskemista. Jos noudatetaan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 säännöksiä, korvaus katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta velvoitteesta antaa komissiolle ennakkoilmoitus.

³³ Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 1 artiklan 2 kohta, ks. alaviite 31.

³⁴ Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä (EYVL, suomenkielinen erityispainos, 1969(I), s. 64), sellaisena kuin se on muutettuna 20 päivänä kesäkuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 26.6.1991, s. 1).

tavaraliikennepalvelujen tarjoamiseen 3 päivästä joulukuuta 2012 alkaen myönnetyn tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille suoraan perussopimuksen 93 artiklan nojalla.³⁵

15. Perussopimuksen 93 artiklan nojalla jäsenvaltiot voivat tietyissä tapauksissa asettaa erityisiä velvoitteita varmistaakseen riittävien liikennepalvelujen tarjoamisen. Edellä 5 kohdassa mainituissa komission toimintalinjoissa korostetaan tarvetta varmistaa asianmukaisten vähähiilisten liikennepalvelujen tarjoaminen. Koska liikennepalvelujen tarjonnan tila ja unionin tarpeet osoittavat, että raidepohjaisen tavaraliikenteen alalla ei ole välttämättä tarjolla riittävästi kaupallisesti kannattavia palveluja, komissio on todennut, että raidepohjaiset tavaraliikennepalvelut voivat olla koko yhteiskunnan edun mukaisia³⁶. Tällöin kyseessä olevan jäsenvaltion on kuitenkin aina vahvistettava, että tällaisiin yleistä taloudellista etua koskeviin palveluihin liittyy erityispiirteitä verrattuna kaupallisiin tavaraliikennepalveluihin³⁷, jos tällaisia kaupallisia palveluja on markkinoilla. Komissio toteaa, että raidepohjaisia tavaraliikennepalveluja ei aina voida tarjota kaupalliselta pohjalta ja että ne voivat poikkeuksellisissa olosuhteissa edellyttää julkista rahoitustukea korvauksena julkisesta palvelusta. Jäsenvaltiot määrittävät itse liikenteen käyttäjiensä tarpeet ja näiden tarpeiden täyttämiseksi mahdollisesti tarvittavan tuen. Ennen kuin jäsenvaltiot voivat harkita julkisen palvelun velvoitteiden käyttöön ottamista raidepohjaisessa tavaraliikenteessä, niiden olisi kuitenkin pyrittävä kaikin tavoin luomaan suotuisat sääntelypuitteet ja taloudelliset edellytykset, jotta tarvittavat raidepohjaiset tavaraliikennepalvelut voitaisiin tarjota kaupalliselta pohjalta. Liikennepalvelujen riittävyyttä on arvioitava liikennealan tarjonnan ja kysynnän sekä yhteisön tarpeiden perusteella. Lisäksi julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi maksettavaan taloudelliseen korvaukseen olisi sovellettava ehtoja, joilla minimoidaan sisämarkkinoiden vääristyminen. Sen vuoksi on syytä selvittää edellytyksiä, joiden täytyessä julkisesta palvelusta maksettava korvaus katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti.
16. Komission vuonna 2008 antamiin, rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskeviin suuntaviivoihin³⁸, jäljempänä 'vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivat', on koottu yhteen käytännöt, joita komissio noudattaa soveltaessaan perussopimuksen 93 artiklaa rautatieyrityksiin. Kyseiset suuntaviivat sisältävät myös kannustimia raideliikenteen osuuden lisäämiseksi. Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen tarkoituksena on tukea raideliikenteen alan vapauttamista, ja niiden avulla pyrittiin toteuttamaan täysin yhteentoimivat eurooppalaiset raideliikenteen sisämarkkinat. Suuntaviivojen voimassaoloaika ei ole rajattu, mutta komission vuonna 2020 tekemässä toimivuustarkastuksessa³⁹ todettiin, että vuoden 2008 suuntaviivoja on tarkistettava, jotta niissä otettaisiin huomioon suoraan perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti arvioitavan valtiontuen osalta muodostunut komission päätöksentekokäytäntö sekä markkinoiden kehitys ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa vahvistetut toimintapolitiittiset tavoitteet.

³⁵ Ks. asiassa SA.32953, Italia (Trenitalia SpA:n hyväksi toteutetut valtiontukitoimenpiteet) 24. marraskuuta 2023 annettu komission päätös (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

³⁶ Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4), 50 kohta.

³⁷ Komission tiedonanto rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annettua asetusta (EY) N:o 1370/2007 koskevista tulkitsevista suuntaviivoista (EUVL C 92, 29.3.2014, s. 1), 2.1.3 kohta.

³⁸ Komission tiedonanto: Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat (EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13).

³⁹ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* (SWD(2020) 257 final), 30.10.2020.

17. Antamalla nämä suuntaviivat komissio i) korvaa vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivat, ii) kokoaa yhteen päätöksentekokäytäntönsä, jota se on noudattanut sovellettaessa valtiontukea liikenteen yhteensovittamiseen perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti (ei pelkästään raideliikenteen vaan myös sisävesi- ja multimodaaliliikenteen osalta), iii) antaa ohjeistusta julkisiin raidepohjaisiin tavaraliikennepalveluihin sovellettavista valtiontukisäännöistä, iv) muistuttaa vertikaalisesti integroituneisiin rautatieyrityksiin sovellettavista säännöistä ja v) selkeyttää jäsenvaltioiden ilmoitusvelvoitteita.
18. Suuntaviivojen tarkistamisen tavoitteena on auttaa toteuttamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmalla tavoiteltu siirtymä ilmastoneutraaliuteen samalla, kun varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset raide-, sisävesi- ja multimodaaliliikenteen aloilla. Näiden suuntaviivojen sekä hiljattain annetun liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen⁴⁰ (komission asetus tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti) tarkoituksena on edistää kestäviä kuljetusmuotoja ohjaamalla jäsenvaltioita mahdollisesti vähemmän vääristäviin maaliikenteen alan tukimuotoihin.

1.2.1 Raideliikenne

19. Raideliikenne on EU:lle strategisesti tärkeä ala. EU:ssa kuljetetaan raiteilla vuosittain noin 1,6 miljardia tonnia rahtia ja 9 miljardia matkustajaa, ja raideliikenne on tärkeä osa EU:n maaliikennemuotojen valikoimaa.⁴¹ Raideliikenne on paitsi puhdasta myös tehokasta, kun tarkastellaan kuljetettujen matkustajien lukumäärää kulkuneuvoa ja matkaa kohden. Koska raideliikenne on kestävin ja ympäristöystävällisin moottoriliikennemuoto, sillä on ratkaiseva merkitys Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Kuten eräissä komission vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen tarkistamista varten tilaamassa tutkimuksessa⁴² kuitenkin todettiin, raideliikenteen alalla kärsitään edelleen useista ongelmakohdista, joiden vuoksi markkinoilla ei pystytä saavuttamaan EU:n vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita. Ensinnäkään nykyiset raideliikenteen rakenteet eivät ole määriltään ja kapasiteetiltaan riittäviä, jotta raideliikenteen käyttö voisi lisääntyä toivotulla tavalla, minkä lisäksi koko EU:n laajuinen rataverkko on edelleen suurelta osin riittämätön, sillä liikenneterminaalien väliltä puuttuu yhteyksiä eikä eri jäsenvaltioiden raidejärjestelmiä ole sovitettu yhteen. Lisäksi merkittävä osa EU:n liikkuvasta kalustosta on lähestymässä käyttöikänsä loppua, eikä sen uusiminen ole itsestäänselvää, sillä pienet rautatieyritykset eivät välttämättä pysty tekemään tarvittavia taloudellisia investointeja ilman julkista tukea.
20. Kuten komission vuonna 2020 tekemässä toimivuustarkastuksessa⁴³ todettiin, monet vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen osista ovat vanhentuneita eikä niitä

⁴⁰ [Lisätään viite, kun asetus on hyväksytty]

⁴¹ Vuonna 2019, ennen covid-19-pandemian puhkeamista, raideliikenteen matkustajamäärä EU:ssa kasvoi 414 miljardiin matkustajakilometriin, kun kaikkien maaliikennemuotojen matkustajamäärä oli yhteensä noin kuusi biljoonaa matkustajakilometriä. Covid-19-pandemian leviämisen estämiseksi maat ottivat maaliskuussa 2020 käyttöön rajoitustoimenpiteitä, joilla oli merkittävä vaikutus raidepohjaiseen matkustajaliikenteeseen. Vaikka liikennemäärät ovat elpyneet tasaisesti, raideliikenteen matkustajamäärä oli jäsenvaltioissa vuonna 2021 edelleen 37 prosenttia alhaisemmalla tasolla kuin vuonna 2019. Vuonna 2018 EU:n tavaraliikenteen määrä kasvoi 400 miljardiin tonnikilometriin, kun kaikkien maakuljetusten kokonaismäärä oli 2,5 biljoonaa tonnikilometriä. Covid-19-pandemiaan liittyvät rajoitukset vaikuttivat merkittävästi myös raidepohjaiseen tavaraliikenteeseen, vaikkakin vähemmän kuin raidepohjaiseen matkustajaliikenteeseen. Vuonna 2021 EU:n tavaraliikenteen määrä oli 399 miljardia tonnikilometriä, mikä vastaa lähestulkoon vuoden 2018 huipputasoa (Lähde: [Eurostat](#)).

⁴² ”Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings”, E.C.A Economics ym. (2022).

⁴³ Ks. alaviite 39.

tosiasiallisesti enää sovelleta. Esimerkiksi rautatieliikennetoimintaan suoraan liittyvien aiempien velkojen peruuttamisen edellytykset ovat vanhentuneet⁴⁴, samoin kuin rautatieyritysten tavaraliikenneosastojen rakenneuudistusta koskevat erityisedellytykset⁴⁵, joita sovellettiin vain 1 päivään tammikuuta 2010, sekä rajoittamattomien valtiontakausten poistamista koskeva jakso⁴⁶. Nämä suuntaviivat eivät enää sisällä edellä lueteltuja osia.

21. Myös vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen mukaisissa liikkuvan kaluston ostamiseen ja uudistamiseen myönnettävän tuen soveltuvuusedellytyksissä⁴⁷ viitattiin muihin valtiontukea koskeviin suuntaviivoihin⁴⁸, joiden voimassaolo on päättynyt tai jotka on sittemmin korvattu. Näiden suuntaviivojen myötä kyseiset edellytykset lakkaavat olemasta ja ne korvataan uusilla edellytyksillä, joita sovelletaan liikkuvan kaluston hankintaan myönnettävään tukeen, jotta voidaan helpottaa uusien toimijoiden markkinoille tuloa ja/tai laajentumista (ks. 4.2.2.3 kohta). Uusia edellytyksiä laatimissaan komissio on ottanut huomioon, että liikkuvan kaluston odotettu käyttöikä on yleisesti ottaen lähestymässä loppuaan tai jo ylittänyt sen⁴⁹ eivätkä jäsenvaltiot voi vaihtaa liikkuvaa kalustoa keskenään, koska tekninen standardointi jäsenvaltioiden välillä on puutteellista⁵⁰. Lisäksi pienten ja keskisuurten rautatieyritysten, jäljempänä 'pk-yritykset', ja uusien tulokkaiden on vaikeaa uudistaa tai kasvattaa kalustoaan, koska liikkuvan kaluston hankintaan liittyy suuria investointikustannuksia⁵¹ eikä niiden ole helppoa saada rahoitusta.
22. Liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävän tuen osalta näissä suuntaviivoissa otetaan käyttöön 23–26 kohdassa kuvatut uudet säännöt.
23. Toisin kuin vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivoja, näitä suuntaviivoja sovelletaan rautatieyritysten lisäksi myös muihin raideliikenteen harjoittajiin⁵². Lisäksi niitä

⁴⁴ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 4 luku, ks. alaviite 38. Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 56 kohta koskee tukea, jonka tarkoituksena on sellaisten selkeästi määriteltujen ja yksilöityjen velkojen kompensoiminen, jotka on otettu ennen 15 päivää maaliskuuta 2001, tai kun jäsenvaltio on liittynyt Euroopan unioniin tämän päivämäärän jälkeen, ennen liittymispäivämäärää.

⁴⁵ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 5 luku, ks. alaviite 38.

⁴⁶ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 7 luku, ks. alaviite 38. EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina annetun komission tiedonannon (EUVL C 155, 20.6.2008, s. 10) 4.1 kohdan mukaan rajoittamattomat takaukset eivät periaatteessa ole perussopimuksen mukaisia. Tämä koskee kaikkia talouden aloja, myös liikennealaa.

⁴⁷ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 3 luku, ks. alaviite 38.

⁴⁸ Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2), yhteisön suuntaviivat ympäristönsuojelulle (EUVL C 82, 1.4.2008, s. 1), alueellisia valtiontukia koskevat suuntaviivat vuosille 2007–2013 (EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13), komission asetus (EY) N:o 70/2001, annettu 12 päivänä tammikuuta 2001, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettävään valtiontukeen (EYVL L 10, 13.1.2001, s. 33) ja asetus (ETY) N:o 1191/69 (ks. alaviite 34), joista mikään ei ole enää voimassa.

⁴⁹ Jäsenvaltioiden välillä on eroja, mutta nykyisellä uusiutumismallilla (kymmenen viime vuoden perusteella) EU:n liikkuvan kaluston, erityisesti matkustajajunien, kokonaismäärä pienenee seuraavien kymmenen vuoden aikana.

⁵⁰ Tekninen standardointi on puutteellista, koska jäsenvaltioiden välillä on eroja raideinfrastruktuurissa: merkinantojärjestelmissä, sähköistys- ja jännitejärjestelmissä sekä raideleveydessä (tietyissä jäsenvaltioissa, esimerkiksi Espanjassa, Portugalissa, Irlannissa ja Suomessa, raideleveys poikkeaa EU:n standardiraideleveydestä, joka on 1 435 mm).

⁵¹ Käytettyä liikkuvaa kalustoa ei voida pitää realistisena vaihtoehtona uuden liikkuvan kaluston ostamiselle tai vuokraamiselle, koska käytetyn kaluston markkinat eivät ole riittävän kehittyneet.

⁵² Termi 'raideliikenteen harjoittaja' käsittää paitsi yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevassa direktiivissä (ks. alaviite 8) tarkoitetut 'rautatieyritykset' (eli kaikki yksityiset tai julkiset yritykset, joiden päätoimena on rautateiden tavaraj- ja/tai matkustajaliikenteen harjoittaminen ja jotka ovat velvollisia

sovelletaan niihin raideliikennealan kysyntäpuolella toimiviin yrityksiin eli kuljetuksen järjestäjiin (esimerkiksi logistiikkayritykset, huolitsijat ja multimodaaliliikenteen harjoittajat), jotka valitsevat maantiekuljetuksen sijaan raidekuljetuksen.

24. Toimintatuen osalta oli saatettava ajan tasalle vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivoissa vahvistetut, rautatieinfrastruktuurien käyttöön ja ulkoisten kustannusten pienentämiseen myönnettävien tukien soveltuvuutta koskevat perusteet⁵³. Komissiolle kertynyt kokemus vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen mukaisesta tuen arvioinnista on osoittanut, että kyseisiä sääntöjä on yksinkertaistettava ja virtaviivaistettava, jotta voidaan korjata markkinoiden toimintapuute, joka raideliikennesuuntaviivoilla oli tarkoitus korjata. Nämä suuntaviivat eivät sisällä erillistä infrastruktuurin käyttöön myönnettävää tukea koskevaa osiota, jollainen sisältyi vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 98 kohdan a alakohtaan, mutta jäsenvaltiot voivat käyttää jatkossa liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitettua tukea, joka määritetään ulkoisiin kustannuksiin perustuvalla menetelmällä, kattaakseen infrastruktuurin käyttöön liittyvät kustannukset (ks. 4.2.1.1 jakso). Lisäksi uusien kaupallisten raideyhteyksien kehittämisen helpottamiseksi näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluu myös toimintatuki uusien kaupallisten raidepohjaisten tavaraliikenneyhteyksien sekä uusien kaupallisten raidepohjaisten matkustajaliikenneyhteyksien avaamiseen rajat ylittävien raidepohjaisten matkustajaliikennepalvelujen tai raidepohjaisten pitkän matkan matkustajaliikennepalvelujen tarjoamiseksi (ks. 4.2.1.2 kohta).
25. Yhteentoimivuuden parantamiseen myönnetystä tuesta vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen aikana saatujen kokemusten johdosta ja ottaen huomioon liikenteenhallintajärjestelmiin tehtävien investointien erilaiset hyödyt⁵⁴ näissä suuntaviivoissa erotetaan toisistaan yhteentoimivuuden parantamiseen myönnettävä tuki (4.2.2.4 jakso) ja tuki liikkuvan kaluston tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen (4.2.2.5 jakso). Yhteentoimivuuden parantamiseksi tehtävien investointien (kuten liikenteenhallintajärjestelmien rajat ylittävää yhdenmukaistamista varten tarvittavien investointien) tapauksessa esiintyy enemmän markkinoiden toimintapuutteita, jotka liittyvät erityisesti puutteelliseen yhteensovittamiseen ja markkinatoimijoiden ensimmäisen toimijan haittoihin.⁵⁵ Komissio arvioi tukea, jolla pyritään edistämään digitalisaatiota liikenteenhallinnan helpottamiseksi, keskeytymättömien liikennevirtojen varmistamiseksi ja/tai raideliikenteen turvallisuuden parantamiseksi, näiden suuntaviivojen 4.2.2.4 jakson (Tuki yhteentoimivuuden parantamiseen) ja 4.2.2.5 jakson (Tuki tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen) mukaisesti.

huolehtimaan vetopalveluista) myös muut raideliikenneyritykset, jotka tarjoavat raideliikennepalveluja mutta eivät vetopalveluja (eli joiden on vuokrattava veturi harjoittaakseen toimintaansa).

⁵³ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen 6 luku, ks. alaviite 38.

⁵⁴ Koska raideliikenne on luonteeltaan vahvasti eurooppalaista, se on myös erittäin herkkä reagoimaan kansallisten rautatieverkkojen välisessä yhteentoimivuudessa ja yhteensovittamisessa esiintyviin puutteisiin, jotka voivat vaikuttaa sen kilpailukykyyn. Tämä koskee erityisesti raidepohjaista tavaraliikennettä, josta noin puolet on rajat ylittävää liikennettä. Raidepohjaisesta matkustajaliikenteestä suurin osa on tähän mennessä ollut kotimaista liikennettä: rajat ylittävän liikenteen osuus oli vuonna 2021 vain alle kymmenen prosenttia (lähde: [Eurostat](#)). Raidepohjaisen rajat ylittävän matkustajaliikenteen kasvupotentiaali on kuitenkin merkittävä erityisesti rajat ylittävän yöjunaliikenteen osalta.

⁵⁵ ”Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings”, ks. alaviite 42, kohta 4.7 ja 5.5.

26. Toisin kuin vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivoissa, jotka eivät kattaneet raideliikenteen rakenteisiin myönnettävää tukea⁵⁶, näissä suuntaviivoissa vahvistetaan yksityiskohtaiset soveltuvuussäännöt, jotka koskevat raideliikenteen rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen myönnettävää investointitukea (4.2.2.1–4.2.2.2 jakso). Näihin sääntöihin tiivistyvät komission kehittämät päätöksentekokäytännöt, joita se noudattaa arvioidessaan maaliikenteen valtiontukien soveltuvuutta sisämarkkinoille perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti.
27. Nämä suuntaviivat sisältävät erillisen luvun sellaisen tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille, jota maksetaan liikenteenharjoittajalle korvauksena tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien raidepohjaisen tavaraliikenteen velvoitteiden täyttämisestä (5 luku).
28. Näihin suuntaviivoihin sisältyy myös erillinen luku, jossa kerrataan vertikaalisesti integroituneiden rautatieyhtysten rahavirtoihin sovellettavat säännöt (6 luku).

1.2.2 Sisävesiliikenne

29. EU:n sisävesiväylien verkko ulottuu yli 25 jäsenvaltioon, joissa on noin 41 000 kilometriä sisävesiväyliä. Niitä pitkin kulkee joka vuosi noin 150 miljardia tonnikipometriä rahtia, jota kuljettaa noin 15 000 rahtialusta. Lisäksi käytössä on noin 3 000 päiväristeilyalusta ja 430 risteilyalusta (kapasiteetiltaan yli 12 matkustajan alusta).⁵⁷ Sisävesiliikenteen osuutta käytettävistä liikennemuodoista on varaa kasvattaa merkittävästi, mikä vähentäisi kasvihuonekaasupäästöjä. Tätä varten sisävesiliikenteen on kuitenkin pystyttävä kilpailemaan tasapuolisesti muiden liikennemuotojen kanssa.
30. Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivoja ei sovellettu sisävesiliikenteeseen. Komissio on viime vuosina hyväksynyt sisävesiliikenteen yhteensovittamiseen tarkoitetun valtiontuen suoraan perussopimuksen 93 artiklan nojalla. Näihin suuntaviivoihin on koottu yhteen tätä koskeva päätöksentekokäytäntö, ja niissä vahvistetaan selkeät perusteet, joiden mukaisesti määritetään, onko sisävesiliikenteen tukemiseen myönnettävä tuki sisämarkkinoille soveltuvaa. Raideliikenteen osalta noudatettavan lähestymistavan mukaisesti näitä suuntaviivoja sovelletaan sekä tarjontapuolen toimijoihin (sisävesiliikenteen harjoittajille myönnettävä tuki) että kysyntäpuolen toimijoihin (kuljetuksen järjestäjiin, kuten logistiikkayrityksiin, huolitsijoihin ja multimodaaliliikenteen harjoittajiin siltä osin kuin ne valitsevat maantiekuljetuksen sijaan sisävesikuljetuksen).
31. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan sisävesiliikenteen toimintatuen ja investointituen sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset. Toimintatuen osalta sääntöjä, jotka koskevat raidekuljetusten ulkoisten kustannusten pienentämiseen ja uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävää tukea, sovelletaan myös sisävesiliikenteeseen (ks. 4.2.1.1 ja 4.2.1.2 jakso). Investointituen osalta näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvat sekä sisävesiliikenteen rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen myönnettävä tuki (ks. 4.2.2.1 jakso) että sisävesialusten hankintaan myönnettävä tuki, jolla helpotetaan rahoituksen saantia laivastoon investoimiseksi (ks. 4.2.2.3 jakso). Sisävesialusten parantamisen osalta näissä suuntaviivoissa erotetaan raideliikenteen osalta noudatettavan lähestymistavan mukaisesti toisistaan yhteentoimivuuden parantamista koskeviin investointeihin myönnettävä tuki (4.2.2.4 jakso) ja tuki alusten tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen

⁵⁶ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen (ks. alaviite 38) 2 luvussa tarkasteltiin ainoastaan infrastruktuurin julkisen rahoituksen vaikutuksia rautatieyrityksiin.

⁵⁷ Ks. alaviite 25.

(4.2.2.5 jakso). Komissio arvioi tukea, jolla pyritään edistämään digitalisaatiota liikenteen hallinnan helpottamiseksi, keskeytymättömien liikennevirtojen varmistamiseksi ja/tai raideliikenteen turvallisuuden parantamiseksi, suuntaviivojen kyseisten jaksojen mukaisesti.

32. Euroopan sisävesiliikenteessä käytettävä laivasto on suhteellisen vanha, ja alalla näyttää yleisesti ottaen olevan vaikeuksia kasvattaa osuuttaan liikenteestä muihin liikennemuotoihin verrattuna. Sekä tavara- että matkustajaliikennettä harjoittavien sisävesiliikenteen toimijoiden määrä pieneni vuosina 2014–2020, ja myös käytettävissä oleva kuljetuskapasiteetti on vähentynyt jatkuvasti vuodesta 2011. Komissio on ottanut näitä uusia sääntöjä laatiessaan huomioon nämä kysymykset ja myös sen, että sisävesiliikennealalla toimii ensisijaisesti pk-yrityksiä, perheyriä ja pieniä satamia, joiden on vaikea tehdä kalliita investointeja vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden noudattamiseksi⁵⁸. Suurin osa sisävesiliikenteen alan toimijoista on pk-yrityksiä, joista monilla on vaikeuksia saada rahoitusta markkinoilta, minkä vuoksi ne eivät pysty uudistamaan tai lisäämään kalustoaan. Sen vuoksi pk-yritykset ovat näiden suuntaviivojen mukaan ainoita mahdollisia sisävesialusten hankintaan myönnettävän tuen saajia. Näin kyseinen tukimuoto voidaan kanavoida sinne, missä sitä tarvitaan eniten sisävesiliikenteen alan kehittämisen edistämiseksi.

1.2.3 Multimodaaliliikenne

33. Multimodaaliliikenne eli tavaroiden tai matkustajien kuljettaminen vähintään kahden eri liikennemuodon avulla on avainasemassa raide- ja sisävesiliikenteen osuuden kasvattamiseksi, koska kumpikaan näistä liikennemuodoista ei yleensä tarjoa ovelta ovelle -kuljetusratkaisuja. Kestävä multimodaaliliikenne, joka tarjoaa yhteyden ovelta ovelle ja ratkaisun viimeisen kilometrin ongelmaan, yhdistää muiden liikennemuotojen kuin maantieliikenteen paremman ympäristö- ja energiatehokkuuden maantieliikenteen saatavuuteen ja joustavuuteen. Näin ollen multimodaaliliikenne on keskeisessä asemassa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisessa.
34. Multimodaalinen tavaraliikenne on lisääntynyt huomattavasti 30 viime vuoden aikana, mutta maantiekuljetus on edelleen hallitseva liikennemuoto EU:n tavaraliikenteessä. Multimodaalisen tavaraliikenteen kilpailukyky on usein heikompi pelkkään maantiekuljetukseen verrattuna, koska multimodaaliseen kuljetukseen liittyy heikkouksia saatavuuden, luotettavuuden, täsmällisyyden ja nopeuden suhteen ketjun eri vaiheissa (raide- ja vesikuljetuspalvelut, uudelleenlastaus terminaleissa ja maantiekuljetus viimeisen kilometrin osalta) ja koska maantiekuljetuksen kielteisiä ulkoisvaikutuksia ei ole otettu riittävästi huomioon.
35. Kun multimodaalinen tavarankuljetus käsittää ainoastaan tavaroiden kuljetuksen yhdessä ja samassa lastausyksikössä tai kulkuneuvossa siten, että käytetään peräkkäin useaa kuljetusmuotoa (ilman, että kuljetusmuotoa vaihdettaessa käsitellään itse tavaroita), on kyse 'intermodaalikuljetuksesta'.⁵⁹ 'Yhdistetty kuljetus' on intermodaalikuljetusten alaluokka, jota säännellään EU:n tasolla erikseen yhdistettyjä kuljetuksia koskevalla direktiivillä⁶⁰. Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi on tällä hetkellä ainoa EU:n

⁵⁸ Euroopan parlamentti, Kohti tulevaisuudenkestävää sisävesiliikennettä Euroopassa (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_FI.html

⁵⁹ Kun intermodaalikuljetuksessa käytettävä lastausyksikkö ja/tai kulkuneuvo pysyy samana kuljetusmuotoa vaihdettaessa, tavarankäsittelyn tarve vähenee, jolloin myös tavaroiden vahingoittumisriski tai hävikkiriski pienenee.

⁶⁰ Ks. alaviite 26.

säädös, jolla tuetaan suoraan intermodaalikuljetusta ja tarjotaan kannustimia siirtymiseksi maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin (sisävesi-, meri- ja raidekuljetuksiin). Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi annettiin vuonna 1975⁶¹, ja sitä on muutettu useita kertoja laajentamalla sen soveltamisalaa koskemaan useampia kuljetustyyppisiä. Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat *[lisätään päivämäärä, kun direktiivi on hyväksytty]* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamisesta⁶² komission 7 päivänä marraskuuta 2023 esittämän ehdotuksen perusteella.

36. Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tavoitteena on parantaa kuljetusten ympäristötehokkuutta asettamalla direktiivissä määritellylle ympäristöystävällisemmälle tavaraliikenteelle suotuisimmat sääntely- ja taloudelliset edellytykset. Perimmäisenä tavoitteena on vähentää loppukäyttäjälle eli kuljetuksen järjestäjälle aiheutuvia kustannuksia, jotta yhdistetty kuljetus kykenisi kilpailemaan pelkän maantiekuljetuksen kanssa. Selkeyden vuoksi todetaan, että jäsenvaltioiden yhdistettyihin kuljetuksiin myöntämä taloudellinen tuki, joka täyttää yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä säädetyt edellytykset, voi olla valtiontukea. Jäsenvaltioiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin mukaisesti myöntämän valtiontuen olisi myös aina täytettävä kulloinkin sovellettavat sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset, jotka on vahvistettu joko liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa, näissä kestävässä multimodaaliliikennettä koskevissa suuntaviivoissa tai muussa asiaa koskevassa valtiontukilainsäädännössä (ks. 3 luku).
37. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan multimodaaliliikenteen alan toiminta- ja investointituen soveltuvuusedellytykset, joiden tarkoituksena on edistää kestävässä multimodaaliliikennettä. Näiden suuntaviivojen mukaan multimodaaliliikenne katsotaan kestäväksi, jos vähintään yksi käytetyistä kuljetusmuodoista on raide- tai sisävesikuljetus taikka maantiekuljetus, jos viimeksi mainittu yhdistetään lyhyen matkan merenkulkuun. Selkeyden vuoksi näiden suuntaviivojen mukaan lyhyen matkan merenkulkuun voidaan myöntää tukea vain, jos se on yhdistetty maakuljetukseen (eli raide-, sisävesi- tai maantiekuljetukseen).
38. Toimintatuen osalta raideliikenteeseen sovellettavia sääntöjä, jotka koskevat liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen myönnettävää tukea, sovelletaan myös kestävässä multimodaaliliikenteeseen (4.2.1.1 jakso). Toisin kuin vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivoissa, jotka eivät kattaneet uusien kaupallisten yhteyksien avaamista, näissä suuntaviivoissa esitetään erityisedellytykset tähän liittyvän tuen myöntämiseksi kokoamalla yhteen komission päätöksentekokäytäntö (4.2.1.2 jakso).
39. Investointituen osalta näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvat multimodaaliliikenteen rakenteisiin myönnettävä tuki sekä kestävässä multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden parantamiseen myönnettävä tuki. Näihin multimodaaliliikenteen rakenteisiin myönnettävä tuki rajoittuu tukeen, joka myönnetään raide- tai sisävesiliikenteen multimodaalisiin rakenteisiin tehtäviin investointeihin (4.2.2.1 jakso). Selkeyden vuoksi näitä suuntaviivoja sovelletaan myös sellaisiin multimodaaliliikenteen rakenteisiin myönnettävään valtiontukeen, jotka sijaitsevat

⁶¹ Neuvoston direktiivi 75/130/ETY, annettu 17 päivänä helmikuuta 1975, tietyntyyppisten tavaroiden yhdistettyjä maantie-rautatiekuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 48, 22.2.1975, s. 31).

⁶² Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen ja koottujen tietojen tuottamisen osalta (COM(2023) 702 final, 7.11.2023).

merisatamissa ja jotka on yhdistetty raiteisiin tai sisävesiväyliin. Kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden parantamisen osalta näissä suuntaviivoissa erotetaan raide- ja sisävesiliikenteen osalta noudatettavan lähestymistavan mukaisesti toisistaan yhteentoimivuuden parantamista koskeviin investointeihin myönnettävä tuki (4.2.2.4 jakso) ja tuki kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen (4.2.2.5 jakso). Selkeyden vuoksi kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden hankintaan myönnettävä tuki ei kuulu näiden suuntaviivojen soveltamisalaan. Tällainen tuki kuuluu liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan edellyttäen, että tuki koskee intermodaalisia lastausyksiköitä ja/tai aluksella käytettäviä nostureita, ja jäsenvaltiot myöntävät tällaista tukea tukiohjelmien muodossa tietyin erityisedellytyksin. Muissa tapauksissa komissio katsoo, että kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden (kuten nosturilla nostettavien puoliperävaunujen) hankintaan myönnettävä tuki voidaan hyväksyä vain poikkeuksellisesti, ja arvioi sitä näin ollen suoraan perussopimuksen 93 artiklan nojalla.

2. SOVELTAMISALA JA MÄÄRITELMÄT

2.1 Soveltamisala

40. Näitä suuntaviivoja sovelletaan raideliikenteen, sisävesiliikenteen ja kestävän multimodaali liikenteen⁶³ alalla toimiville yrityksille myönnettäviin valtiontukitoimenpiteisiin⁶⁴, siltä osin kuin tukitoimenpiteet kuuluvat näiden suuntaviivojen 4 tai 5 luvun soveltamisalaan.
41. Näissä suuntaviivoissa esitetään edellytykset, joiden täyttyessä seuraavat tuet soveltuvat sisämarkkinoille perussopimuksen 93 artiklan nojalla:
 - a) raide-, sisävesi- ja multimodaali liikenteen alalla myönnettävä tuki, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi (4 luku);
 - b) raidepohjaisen tavaraliikenteen alalla myönnettävä tuki, jota maksetaan yrityksille korvauksena tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä (5 luku).
42. Raide-, sisävesi- ja multimodaali liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävän tuen osalta näitä suuntaviivoja sovelletaan myös yrityksiin, jotka kuljettavat matkustajia ja/tai tavaroita sisävesillä ja multimodaalisesti, sekä yrityksiin, jotka toimivat maaliikenteen alalla kysyntäpuolella (kuljetuksen järjestäjät⁶⁵, jotka päättävät kuljetusmuodosta). Kokemus on osoittanut, että rautatieyritysten lisäksi on useita muita keskeisiä toimijoita,

⁶³ Selkeyden vuoksi todetaan, että näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvat myös kestävät multimodaaliset kuljetuspalvelut, joissa maakuljetusosuus yhdistetään lyhyen matkan merenkulkuun ja joita siten arvioidaan perussopimuksen 93 artiklan nojalla.

⁶⁴ Valtiontuki määritellään perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltion myöntämäksi tai valtion varoista muodossa tai toisessa myönnettyksi tueksi, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, siltä osin kuin tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtion toimet, jotka eivät täytä jotakin perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan edellytyksistä, eivät ole valtiontukea. Näin ollen näissä suuntaviivoissa esitetty sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi ei koske niitä. Varsinkaan EU:n rahoitus, jota EU:n toimielimet, virastot, yhteisyritykset tai muut elimet hallinnoivat keskitetysti ja joka ei kuulu suoraan tai välillisesti jäsenvaltioiden määräysvaltaan, ei ole valtiontukea. Tämä koskee esimerkiksi EU:n Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta 7 päivänä heinäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1153 (EUVL L 249, 14.7.2021, s. 38) nojalla myöntämää rahoitusta.

⁶⁵ Esimerkiksi logistiikkayritykset, huolitsijat, multimodaali liikenteen harjoittajat.

jotka edistävät liikennemuotosiirtymää eli siirtymää kestäväan maaliikenteeseen. Komissiolle on myös muodostunut päätöksentekokäytäntö⁶⁶ vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen periaatteiden soveltamisessa tukitoimenpiteisiin, joissa välittömänä tuensaajana on raideliikenteen palveluja käyttävä logistiikkayritys, ei rautatieyritys. Tämä johtuu siitä, että kyseisissä suuntaviivoissa esitetyt periaatteet soveltuvat hyvin myös sellaisten tukien soveltuvuuden arvioimiseen, joiden osalta rautatieyritykset ovat vain välillisiä tuensaajia.

43. Seuraavat tukimuodot kuuluvat näiden suuntaviivojen soveltamisalaan, siltä osin kuin ne ovat tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi (ks. 4.2.1 ja 4.2.2 jakso): i) kuljetusten ulkoisten kustannusten pienentämiseen myönnettävä tuki, ii) uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävä tuki, iii) raide- ja sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon ja multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen myönnettävä tuki, iv) yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävä tuki, v) raide- ja sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan myönnettävä tuki, vi) yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki ja vii) tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävä tuki.
44. Kuten 39 kohdassa mainitaan, kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden hankintaan myönnettävä investointituki ei kuulu näiden suuntaviivojen soveltamisalaan. Tällainen tuki kuuluu liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan edellyttäen, että tuki koskee intermodaalisia lastausyksiköitä ja/tai aluksella käytettäviä nostureita, ja jäsenvaltiot myöntävät tällaista tukea tukiohjelmien muodossa tietyin erityisedellytyksin. Muissa tapauksissa komissio katsoo, että kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden hankintaan myönnettävä tuki voidaan hyväksyä vain poikkeuksellisesti, ja se arvioi tällaista tukea suoraan perussopimuksen nojalla.
45. Myöskään satamainfrastruktuuria⁶⁷ varten myönnettävä valtiontuki ei kuulu näiden suuntaviivojen soveltamisalaan. Komissio arvioi satamainfrastruktuuria varten myönnettävää valtiontukea vastedeskin suoraan perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, jos sille ei ole myönnetty ryhmäpoikkeusta komission asetuksen (EU) N:o 651/2014⁶⁸ nojalla, tai jos asianomainen satamainfrastruktuuri on välttämätön

⁶⁶ Esimerkiksi komission päätös, annettu 24 päivänä lokakuuta 2022, asiassa SA.100463, Alankomaat (tukiohjelma liikennemuotosiirtymän edistämiseksi maanteiltä raiteille ja sisävesiväylille), johdanto-osan 49 kappale (EUVL C 461, 2.12.2022, s. 1); komission päätös, annettu 15 päivänä toukokuuta 2020, asiassa SA.53615, Italia (Genovan kaupungin hyväksi toteutetut toimenpiteet), johdanto-osan 55 kappale (EUVL C 206, 19.6.2020, s. 1); komission päätös, annettu 20 päivänä joulukuuta 2018, asiassa SA.50115, Italia (rautalevyjen intermodaalinen raidekuljetus Friuli Venezia Giulia alueella), johdanto-osan 58 kappale (EUVL C 90, 8.3.2019, s. 2); komission päätös, annettu 6 päivänä joulukuuta 2017, asiassa SA.48858, Italia (Bolzanon maakunnassa harjoitettavia yhdistettyjä kuljetuksia koskeva tukiohjelma), johdanto-osan 53 kappale (EUVL C 158, 4.5.2018, s. 6); komission päätös, annettu 25 päivänä heinäkuuta 2017, asiassa SA.46806, Italia (Trenton maakunnassa harjoitettaviin yhdistettyihin kuljetuksiin myönnettävä tuki), johdanto-osan 46 kappale (EUVL C 442, 22.12.2017, s. 2); komission päätös, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2016, asiassa SA.41033, Italia (Trenton maakunnan integroitua liikennettä koskeva ohjelma), johdanto-osan 44 kappale (EUVL C 220, 17.6.2016, s. 2); komission päätös, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2014, asiassa SA.38152, Italia (raidepohjaiseen tavaraliikenteeseen Emilia Romagnan alueella myönnettävä tuki), johdanto-osan 27 kappale (EUVL C 282, 22.8.2014, s. 23) sekä komission päätös, annettu 16 päivänä joulukuuta 2011, asiassa SA.32603, Italia (yhdistettyjä kuljetuksia koskeva Ferrobonus-tukiohjelma), johdanto-osan 26 kappale (EUVL C 88, 24.3.2012, s. 1).

⁶⁷ Sellaisena kuin se määritellään tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti 17 päivänä kesäkuuta 2014 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014 (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁶⁸ Ks. alaviite 67.

yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamiseksi eikä sille ole myönnetty ryhmäpoikkeusta komission päätöksen 2012/21/EU⁶⁹ nojalla, perussopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla komission tiedonannon *Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet*⁷⁰, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet', sääntöjen mukaisesti. Kuten 39 kohdassa mainitaan ja 123 kohdassa selvennetään, epäselvyyksien välttämiseksi näitä suuntaviivoja sovelletaan myös sellaisiin multimodaaliliikenteen rakenteisiin myönnettävään investointitukeen, jotka sijaitsevat merisatamissa ja jotka on yhdistetty raiteisiin tai sisävesiväyliin.

46. Ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävään valtiontukeen sovelletaan sääntöjä, jotka esitetään komission vuoden 2022 suuntaviivoissa ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtiontuelle⁷¹. Näin ollen raide-, sisävesi- ja multimodaaliliikenteen osalta komissio arvioi edelleen puhtaisiin kulkuneuvoihin ja puhtaaseen liikkuvaan terminaalikalustoon myönnettävän investointituen soveltuvuutta sisämarkkinoille ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävää valtiontukea koskevien komission vuoden 2022 suuntaviivojen⁷² mukaisesti. Myöskään raideliikenteen melun vähentämiseen myönnettävä investointituki ei kuulu näiden suuntaviivojen soveltamisalaan, mutta siihen sovelletaan ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävää valtiontukea koskevia komission vuoden 2022 suuntaviivoja⁷³ (jotka sisältävät erityisiä sääntöjä muiden lähteiden kuin kasvihuonekaasujen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseen tai vähentämiseen myönnettävästä tuesta).
47. Raideliikenteen alalla korvauksena tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä myönnettävän tuen osalta asetuksella (EY) N:o 1370/2007⁷⁴ luodaan erityinen oikeudellinen kehys raideliikennemuotojen ja maanteiden julkisille matkustajaliikennepalveluille (sekä vastaaville sisävesiliikenteen palveluille niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat päättäneet soveltaa asetusta (EY) N:o 1370/2007 näihin palveluihin⁷⁵). Näin ollen näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluu julkisten liikennepalvelujen osalta ainoastaan julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus, joka liittyy raidepohjaisten tavaraliikennepalvelujen tarjoamiseen. Komissio arvioi sisävesiliikenteen tavaraliikennepalvelujen (ja sellaisten sisävesiliikenteen matkustajaliikennepalvelujen, joihin ei sovelleta asetusta (EY) N:o 1370/2007) tarjoamiseen liittyvää julkisen palvelun velvoitteesta maksettavaa korvausta myös vastaisuudessa suoraan perussopimuksen 93 artiklan nojalla.
48. Näissä suuntaviivoissa selvennetään edellytyksiä, joiden perusteella raidepohjaisen tavaraliikenteen alalla myönnettävää tukea, jota maksetaan yrityksille korvauksena tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä, arvioidaan

⁶⁹ Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁷⁰ Komission tiedonanto: *Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet* (2011) (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁷¹ Komission tiedonanto: Vuoden 2022 suuntaviivat ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtiontuelle (EUVL C 80, 18.2.2022, s. 1).

⁷² Ks. alaviite 71.

⁷³ Ks. alaviite 71.

⁷⁴ Ks. alaviite 31.

⁷⁵ Ks. asetuksen (EY) N:o 1370/2007 1 artiklan 2 kohta, alaviite 31.

perussopimuksen 93 artiklan nojalla.⁷⁶ Nämä edellytykset ovat linjassa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa komission puitteissa⁷⁷ vahvistettujen komission vakiintuneiden periaatteiden kanssa. Toisin kuin komission tiedonantoa Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen⁷⁸, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto', kyseisiä komission puitteita ei voida suoraan soveltaa raidepohjaisiin tavaraliikennepalveluihin, koska maaliikenne suljetaan nimenomaisesti niiden soveltamisalan ulkopuolelle. Näissä suuntaviivoissa esitetään myös tiettyjä selvennyksiä, jotka ovat tarpeen maaliikennealan erityistarpeiden vuoksi.

49. Näissä suuntaviivoissa (6 luku) kerrataan myös vertikaalisesti integroituneiden rautatieyritysten sisäisiin rahoitusvirtoihin sovellettavat periaatteet.
50. Näissä suuntaviivoissa esitettyjä edellytyksiä sovelletaan sekä tukiohjelmiin että yksittäisiin tukiin riippumatta siitä, perustuvatko ne laajempaan tukiohjelmaan vai myönnetäänkö ne tapauskohtaisesti, ellei toisin mainita.
51. Näitä suuntaviivoja sovelletaan kaikenkokoisiin yrityksiin, ellei toisin mainita.
52. Valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annetuissa komission suuntaviivoissa⁷⁹ määritellyille vaikeuksissa oleville yrityksille ei voida myöntää tukea näiden suuntaviivojen nojalla, koska tuen myöntäminen vaikeuksissa olevalle yritykselle ei ole periaatteessa tarkoituksenmukainen keino vastata liikenteen yhteensovittamisen tarpeeseen tai varmistaa julkisen palvelun tarjoaminen. Valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annetuissa komission suuntaviivoissa vahvistetaan edellytykset, joiden perusteella mille tahansa vaikeuksissa olevalle yritykselle perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla myönnetty pelastamis- ja rakenneuudistustuki soveltuu sisämarkkinoille. Tämä koskee myös maaliikenteen alan yrityksiä, koska komissio ei ole antanut erityisiä ohjeita kyseisen alan vaikeuksissa olevien yritysten osalta.⁸⁰
53. Arvioidessaan tukea yritykselle, jolle on annettu sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva maksamaton perintämääräys, jossa tuki on todettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi, komissio ottaa huomioon vielä perimättä olevan tukimäärän.⁸¹

⁷⁶ Selkeyden vuoksi todetaan, että komissio arvioi edelleen sisävesien tavaraliikenteen alalla myönnettävän tuen, jota maksetaan yrityksille korvauksena tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi, soveltuvuuden sisämarkkinoille suoraan perussopimuksen 93 artiklan nojalla.

⁷⁷ Ks. alaviite 70.

⁷⁸ Ks. alaviite 36.

⁷⁹ Komission tiedonanto: Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁸⁰ Vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivoissa (ks. alaviite 38) säädetään poikkeuksista raidepohjaisen tavaraliikenteen alan vaikeuksissa oleviin yrityksiin sovellettaviin sääntöihin, mutta näiden poikkeusten voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 2009. Valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettuja komission suuntaviivoja (ks. alaviite 79) on sovellettu sen jälkeen kaikilta osin koko raideliikenteen alaan.

⁸¹ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.5.1997, TWD v. komissio, C-355/95 P, ECLI:EU:C:1997:241, 25–27 kohta.

2.2 Määritelmät

54. Näissä suuntaviivoissa tarkoitetaan

- a) 'kulkuinfrastruktuurilla' minkä tahansa tyyppistä raide- tai sisävesiliikenteen multimodaaliseen rakenteeseen taikka raide- tai sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon rakenteeseen johtavaa infrastruktuuria, joka on tarpeen sen varmistamiseksi, että käyttäjät pääsevät näihin rakenteisiin maa-, meri- tai jokiteitse, esimerkiksi tiet, raideliikenteen radat, tuloväylät ja sulut;
- b) 'tapauskohtaisella tuella' tukea, jota ei myönnetä tukiohjelman perusteella;
- c) 'tuki-intensiteetillä' tuensaajaa kohti laskettua tuen bruttomäärää ilmaistuna prosentteina tukikelpoisista kustannuksista; kaikki käytettävät luvut on ilmaistava määrinä ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä;
- d) 'tukiohjelmalla' säädöstä, jonka perusteella yksittäisiä tukia voidaan muita täytäntöönpanotoimenpiteitä vaatimatta myöntää yrityksille, jotka määritellään säädöksessä yleisesti ja käsitteellisesti, sekä säädöstä, jonka perusteella tiettyyn hankkeeseen liittymätöntä tukea voidaan myöntää yhdelle tai useammalle yritykselle toistaiseksi ja/tai rajoittamaton määrä;
- e) 'yhdistetyllä kuljetuksella' yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä⁸² yhdistetyille kuljetuksille asetetut edellytykset täyttävää intermodaalikuljetuksen tyyppiä;
- f) 'erityisinfrastruktuurilla' infrastruktuuria, joka on rakennettu ennakolta yksilöitävissä olevalle yritykselle (yrityksille) ja räätälöity sen tarpeisiin;
- g) 'kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavilla laitteilla' kestävässä multimodaalisessa kuljetuksessa uudelleenlastaukseen käytettäviä laitteita, kuten nosturilla nostettavia puoliperävaunuja, lukuun ottamatta liikkuvia terminaalikalustoja;
- h) 'eurooppalaisella kalustorekisterillä' rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁸³ 47 artiklan 5 kohdan sekä sisävesialusten teknisistä vaatimuksista 14 päivänä syyskuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629⁸⁴ 19 artiklan mukaista rekisteriä;
- i) 'arviointisuunnitelmalla' asiakirjaa, joka kattaa yhden tai useamman tukiohjelman ja sisältää vähintään seuraavat osat: arvioitavan tukiohjelman tavoitteet, arviointikysymykset, tulosindikaattorit, arvioinnin suunniteltu suorittamismenetelmä, tiedonkeruuta koskevat vaatimukset, arvioinnin ehdotettu ajoitus (mukaan lukien väli- ja lopullisen arviointiraportin jättämispäivä), arvioinnin suorittavan riippumattoman elimen kuvaus tai kriteerit, joita käytetään sen

⁸² Ks. alaviite 26.

⁸³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (uudelleenlaadittu) (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁸⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118).

valinnassa, ja yksityiskohtaiset säännöt, joilla varmistetaan arvioinnin julkistaminen;

- j) 'liikenteen ulkoisilla kustannuksilla' kustannuksia, joita liikenteen käyttäjät aiheuttavat mutta joista ne eivät vastaa itse vaan joista vastaa yhteiskunta kokonaisuudessaan ja jotka liittyvät erityisesti kasvihuonekaasupäästöihin, ilman pilaantumiseen, loukkaantumisiin ja kuolemantapauksiin, meluun ja ruuhkiin;
- k) 'yksittäisellä tuella' tapauskohtaista tukea ja tukiohjelman perusteella yksittäisille tuensaaajille myönnettävää tukea;
- l) 'sisävesiliikenteen rakenteella' palvelupaikkaa (esimerkiksi terminaalia tai huolto- tai varastotiloja) ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jotka sijaitsevat unionissa ja joita käytetään sisävesikuljetusten tarjoamiseksi, pois lukien muun kuin liikenteeseen liittyvän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavat rakenteet ja laitteet;
- m) 'sisävesialuksella' matkustajien tai tavarain kuljettamiseen käytettäviä aluksia, jotka on tarkoitettu yksinomaan tai pääasiassa liikennöintiin sisävesiväylillä tai suojatuilla vesillä tai niiden välittömässä läheisyydessä;
- n) 'intermodaalikuljetuksella' tavarain kuljetusta (yhdessä ja samassa lastausyksikössä tai kulkuneuvossa) käytettäessä peräkkäin useaa kuljetusmuotoa ilman, että tavaroita käsitellään kuljetusmuotoa vaihdettaessa;
- o) 'intermodaalisella lastausyksiköllä' konttia, vaihtokoria, puoliperävaunua / moottorikäyttöistä tavara-ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jota käytetään intermodaalikuljetuksiin;
- p) 'yhteentoimivuudella' tavarain tai matkustajien keskeytymättömiä liikennevirtoja erityisesti jäsenvaltioiden tai kuljetusmuotojen välillä;
- q) 'maaliikenteellä' raide-, sisävesi- ja maantieliikennettä⁸⁵;
- r) 'liikkuvalla terminaalikalustolla' kalustoa, jota käytetään tavarain ja intermodaalisten lastausyksiköiden lastaamiseen, purkamiseen ja uudelleenlastaukseen sekä rahdin siirtämiseen terminaalialueella;
- s) 'multimodaaliliikenteellä' tavarain tai matkustajien kuljettamista vähintään kahden eri liikennemuodon avulla;
- t) 'kansallisella rekisterillä' jäsenvaltion Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁸⁶ 47 artiklan tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629⁸⁷ 17 artiklan nojalla ylläpitämää rekisteriä;
- u) 'uudella kaupallisella sisävesien tavaraliikenneyhteydellä' kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä sisävesiväylien tavaraliikennetoimintaa vähintään kahden sellaisen terminaalin välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä

⁸⁵ Perussopimuksen 100 artiklan mukaan perussopimuksen VI osastoa "Liikenne" sovelletaan periaatteessa vain rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen. Näitä kolmea liikenteen alaa kutsutaan yhdessä yleensä 'maaliikenteeksi'. Muut liikenteen alat ovat meri- ja lentoliikenne.

⁸⁶ Ks. alaviite 83.

⁸⁷ Ks. alaviite 84.

tavaraliikennettä vähintään viiteen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;

- v) 'uudella kaupallisella raidepohjaisella tavaraliikenneyhteydellä' kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä raidepohjaista tavaraliikennetoimintaa vähintään kahden sellaisen terminaalien välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä tavaraliikennettä vähintään viiteen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;
- w) 'uudella kaupallisella raidepohjaisella matkustajaliikenneyhteydellä' kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä raidepohjaista matkustajaliikennetoimintaa vähintään kahden sellaisen terminaalien välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä matkustajaliikennettä vähintään viiteen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;
- x) 'uudella tulokkaalla' yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin⁸⁸ 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua rautatieyritystä, joka täyttää molemmat seuraavat edellytykset:
 - i) se on saanut kyseiselle markkinasegmentille yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 17 artiklan 3 kohdan nojalla toimiluvan alle 20 vuotta ennen kuin tuki myönnetään;
 - ii) se ei ole liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen liitteessä I olevan 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sidoksissa rautatieyrittäjyteen, joka on saanut yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 3 artiklan 14 kohdassa tarkoitetun toimiluvan ennen 1 päivää tammikuuta 2010;
- y) 'muulla kuin liikenteeseen liittyvällä toiminnalla' kuljetusyrittäjille tai muille sellaisten rakenteiden käyttäjille tarjottavia kaupallisia palveluja, jotka eivät liity yksi- tai multimodaaliseen raide- tai sisävesiliikenteeseen, mukaan lukien matkustajille, huolitsijoille tai muille palveluntarjoajille tarjottavat oheispalvelut, kuten toimistojen, liikkeiden ja hotellien vuokraus;
- z) 'yksityisraiteella' yksityisomistuksessa olevaa ja yksityisen tahon liikennöimää raideinfrastruktuurin osaa (mukaan lukien raideliikenteen radat ja muut raideinfrastruktuurin osan käyttämiseksi tarvittavat laitteistot tai laitteet), joka yhdistää yleiseen rataverkkoon lastauspaikat, joita ei luokitella yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin⁸⁹ liitteen II mukaisiksi palvelupaikoiksi, sekä yksityisomistuksessa olevan ja yksityisen tahon liikennöimän raideinfrastruktuurin osan kanssa käytettävää erityisinfrastruktuuria;
- aa) 'raiteiden ja/tai sisävesiväylien multimodaalisella tavaraliikenneterminaalilla' rakennetta, joka on varustettu kahden eri raidejärjestelmän tai vähintään kahden kuljetusmuodon (joista toinen on raide- tai sisävesikuljetus) välillä suoritettavaa uudelleenlastausta varten, esimerkiksi sisävesi- tai merisatamissa, sisävesiväylien varrella tai lentoasemilla sijaitsevat terminaalit sekä multimodaaliset logistiikkakeskukset;
- bb) 'raide- ja/tai sisävesiliikenteen multimodaalisella rakenteella' palvelupaikkaa ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan

⁸⁸ Ks. alaviite 8.

⁸⁹ Ks. alaviite 8.

kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jotka sijaitsevat unionissa ja jotka ovat välttämättömiä raide- tai sisävesikuljetusten tarjoamiseksi muihin kuljetusmuotoihin yhdistettyinä, pois lukien muun kuin liikenteeseen liittyvän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavat rakenteet ja laitteet; tämä määritelmä kattaa myös raiteiden ja sisävesiväylien multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit;

- cc) 'raideliikenteen rakenteella' palvelupaikkaa (esimerkiksi raiteiden tavaraliikenneterminaalialueita tai huolto- tai varastotiloja) ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jotka sijaitsevat EU:ssa ja jotka mainitaan yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin⁹⁰ liitteessä II, pois lukien muun kuin liikenteeseen liittyvän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavat rakenteet ja laitteet;
- dd) 'rautatieyrityksellä' yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin⁹¹ 3 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa tarkoitettua julkista tai yksityistä yritystä;
- ee) 'liikkuvalle kalustolle' mitä tahansa seuraavista:
 - i) veturit ja matkustajaliikenteen liikkuva kalusto, mukaan lukien lämpövoimakoneella tai sähkömoottorilla varustetut vetoyksiköt, omalla käyttövoimalla liikkuvat lämpövoimakoneella tai sähkömoottorilla varustetut henkilöjunat ja matkustajavaunut;
 - ii) tavaravaunut, mukaan lukien koko verkkoa varten tarkoitettua matalat kalustoyksiköt ja kuorma-autojen kuljetukseen tarkoitettua kalustoyksiköt;
- ff) 'lyhyen matkan merenkululla' rahdin ja matkustajien kuljettamista meriteitse maantieteellisessä Euroopassa sijaitsevien satamien välillä tai näiden satamien ja sellaisissa Euroopan ulkopuolisissa maissa sijaitsevien satamien välillä, joilla on rantaviivaa Eurooppaan rajautuvissa sisämerissä⁹²;
- gg) 'pienillä ja keskisuurilla yrityksillä' tai 'pk-yrityksillä' yrityksiä, jotka täyttävät liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen liitteen I mukaiset kriteerit;
- hh) 'töiden alkamisella' joko investointiin liittyvien rakennustöiden alkamista tai ensimmäistä laillisesti velvoittavaa sitoumusta tilata laitteita tai muuta sitoumusta, joka tekee investoinnista peruuttamattoman, riippuen siitä, kumpi tapahtuu aikaisemmin; maan ostoa ja valmistelutöitä, kuten lupien hankkimista ja toteutettavuustutkimusten tekemistä, ei katsota töiden alkamiseksi; yrityskaupoissa 'töiden alkamisella' tarkoitetaan hankittuun laitokseen suoraan liittyvien omaisuususerien hankintahetkeä;
- ii) 'kestävällä maaliikenteellä' tavaroiden tai matkustajien kuljettamista raiteilla, sisävesillä tai käyttäen kestävästä multimodaalista kuljetusta, kun kyseiselle kuljetukselle on olemassa vaihtoehtoinen kuljetusmuoto, joka aiheuttaisi suuremmat ulkoiset kustannukset;

⁹⁰ Ks. alaviite 8.

⁹¹ Ks. alaviite 8.

⁹² Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Lyhyen matkan merenkulun kehittäminen Euroopassa – Dynaaminen vaihtoehto kestävä kehityksen kuljetusketjussa – Järjestyksessä toinen kahden vuoden välein laadittavista seurantakertomuksista (COM(1999) 317 final, 29.6.1999).

jj) 'kestävällä multimodaaliliikenteellä' tavaroiden tai matkustajien kuljettamista vähintään kahden eri liikennemuodon avulla, joista vähintään yksi on raide- tai sisävesikuljetus taikka maantiekuljetus, jos viimeksi mainittu yhdistetään lyhyen matkan merenkulkuun;

kk) 'telematiikkasovelluksilla' mitä tahansa seuraavista sovelluksista,

i) matkustajaliikenteen sovellukset, mukaan lukien järjestelmät matkustajille tiedottamiseksi ennen matkaa ja sen aikana, varaus- ja maksujärjestelmät, matkatavaroiden käsittely sekä yhteyksien järjestäminen junien välillä ja muiden liikennemuotojen kanssa;

ii) tavaraliikenteen sovellukset, mukaan lukien tiedotusjärjestelmät (tavaroiden ja junien ajantasainen seuranta), lajittelu- ja jakelujärjestelmät, varaus-, maksu- ja laskutusjärjestelmät, yhteyksien järjestäminen muiden liikennemuotojen kanssa sekä saateasiakirjojen tuottaminen sähköisessä muodossa;

ll) 'liikenteenharjoittajalla' yrityksiä, jotka kuljettavat matkustajia ja/tai rahtia raiteilla, sisävesillä ja/tai multimodaalisesti;

mm) 'kuljetuksen järjestäjällä' yritystä, joka järjestää tavaroiden kuljetuksen ja valitsee siten kuljetusmuodon (esimerkiksi logistiikkayhtiöt, huolitsijat ja multimodaalisen liikenteen harjoittajat);

nn) 'raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettulla kulkuneuvolla' sisävesialusta tai liikkuvaa kalustoa.

2.3 Suuntaviivojen rakenne

55. Luvussa 3 selvennetään, mitä maakuljetusalan toimenpiteitä ei tarvitse ilmoittaa komissiolle ennen niiden täytäntöönpanoa.

56. Luvussa 4 esitetään toimenpiteet, jotka kuuluvat näiden suuntaviivojen soveltamisalaan perussopimuksen 93 artiklan nojalla. Kyseisen luvun 4.1 jaksossa vahvistetaan soveltuvuusedellytykset, joita sovelletaan yleisesti tukeen, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi. Saman luvun 4.2 jaksossa vahvistetaan erityiset soveltuvuusedellytykset, joita sovelletaan erityyppisiin tukitoimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi. Luvussa 5 selvennetään soveltuvuusedellytykset, joita sovelletaan tukitoimenpiteisiin, jotka ovat korvausta tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä. Luvussa 6 kerrataan periaatteet, joita sovelletaan vertikaalisesti integroituneiden rautatieyritysten sisäisiin rahavirtoihin.

57. Luvussa 7 vahvistetaan edellytykset, joiden mukaisesti komissio edellyttää perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti ilmoitettujen ohjelmien jälkiarviointia.

58. Luvussa 8 esitetään perussopimuksen 93 artiklan mukaista tukea myöntävien jäsenvaltioiden raportointi- ja valvontavelvoitteet.

59. Luvuissa 9 ja 10 vahvistetaan näiden suuntaviivojen voimassaolon kesto ja aikataulu niiden tarkistamiseksi.

3. TOIMENPITEET, JOIHIN EI SOVELLETA ILMOITUSVELVOLLISUUTTA

60. Jos valtion toimenpide täyttää perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut edellytykset ja se katsotaan siten valtiontueksi⁹³, jäsenvaltion on periaatteessa ilmoitettava siitä komissiolle perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan nojalla.
61. Maaliikennealan valtiontukeen ei sovelleta perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitusvelvollisuutta, jos se täyttää komission joko neuvoston asetuksen (EU) 2022/2586⁹⁴ 1 artiklan tai neuvoston asetuksen (EU) 2015/1588⁹⁵ 1 artiklan nojalla hyväksymässä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetyt edellytykset.
62. Tältä osin liikennealan ryhmäpoikkeusasetus kattaa tietyt valtiontuen muodot, jotka ovat tarpeen maaliikenteen yhteensovittamiseksi. Tällaiset tukitoimenpiteet, sikäli kun ne on myönnetty liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa vahvistettuja sovellettavia soveltuvuusedellytyksiä noudattaen, eivät vääristä kilpailua ja kauppaa merkittävästi, ja siten ne katsotaan perussopimuksen 93 artiklan nojalla sisämarkkinoille soveltuviksi eikä niihin sovelleta ilmoitusvelvollisuutta.
63. Myös komission asetus (EU) N:o 651/2014⁹⁶ sisältää säännöksiä, joiden nojalla maaliikenteen alalla myönnettäviä tukia voidaan vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta. Esimerkiksi sisävesisatamaa varten myönnettävälle tuelle voidaan myöntää ryhmäpoikkeus mainitun asetuksen 56 c artiklan nojalla. Edellyttäen, että tällaisen tuen ensisijaisena tarkoituksena ei ole vastata liikenteen yhteensovittamisen tarpeeseen vaan edistää tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä ja se myönnetään asetuksessa (EU) N:o 651/2014⁹⁷ vahvistettujen sovellettavien soveltuvuusedellytysten mukaisesti, kyseisen tukitoimenpiteiden katsotaan soveltuvan sisämarkkinoille perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, koska ne eivät vääristä kilpailua ja kauppaa merkittävästi.
64. Myös komission asetusta (EU) 2023/2831⁹⁸ sovelletaan maaliikenteeseen. Lisäksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä maakuljetuspalveluja tuottaville yrityksille myönnettävät korvaukset kuuluvat komission asetuksen (EU) 2023/2832⁹⁹ soveltamisalaan. Kyseisten asetusten kriteerit täyttävien toimenpiteiden ei katsota vaikuttavan kilpailuun ja kauppaan sisämarkkinoilla. Tällaisiin vähämerkityksisiin

⁹³ Komissio viittaa valtiontuen käsitteen osalta antamaansa tiedonantoon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (C/2016/2946, EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1). Kuten kyseisen tiedonannon 211 kohdassa todetaan, vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailuun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun i) infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoraa kilpailijoita, ii) yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja iii) infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa.

⁹⁴ Neuvoston asetus (EU) 2022/2586, annettu 19 päivänä joulukuuta 2022, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtiontuen muotoihin rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alalla (EUVL L 338, 30.12.2022, s. 35).

⁹⁵ Neuvoston asetus (EU) 2015/1588, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 1).

⁹⁶ Ks. alaviite 67.

⁹⁷ Ks. alaviite 67.

⁹⁸ Komission asetus (EU) 2023/2831, annettu 13 päivänä joulukuuta 2023, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (EUVL L, 2023/2831, 15.12.2023, s. 1).

⁹⁹ Komission asetus (EU) 2023/2832, annettu 13 päivänä joulukuuta 2023, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille myönnettävään vähämerkityksiseen tukeen (EUVL L, 2023/2832, 15.12.2023, s. 1).

toimenpiteisiin ei sovelleta ilmoitusvelvollisuutta, koska niiden ei katsota täyttävän kaikkia perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisia edellytyksiä.

4. TUKI, JOKA ON TARPEEN LIIKENTEN YHTEENSOVITTAMISEKSI

4.1 Yleiset soveltuvuusedellytykset

65. Tässä jaksossa esitetään yleiset soveltuvuusedellytykset, joita sovelletaan 4.2 jaksossa kuvattuihin tukimuotoihin. Arvioidessaan, onko raide-, sisävesi- tai kestävään multimodaaliliikenteeseen myönnettävä tukitoimenpide perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi, komissio selvittää, onko kyseinen toimenpide tässä jaksossa esitettyjen periaatteiden (66–86 kohta) mukainen. Jäljempänä 4.2 jaksossa vahvistetaan kunkin tukimuodon osalta edellytykset, joissa selvennetään joitakin tässä jaksossa, erityisesti jaksossa 4.1.1 (Key compatibility conditions), esitettyjä yleisiä soveltuvuusedellytyksiä.

4.1.1 Keskeiset soveltuvuusedellytykset

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

66. Tuen on edistettävä maaliikenteen kehittämistä kestävämmäksi ja/tai sellaisten yhdentyneiden EU:n markkinoiden toteuttamista, joilla tavara- ja matkustajaliikenne voi virrata keskeytyksettä kansallisten verkkojen ja liikennemuotojen välillä, ja vastattava siten liikenteen yhteensovittamisen tarpeeseen.

Tuen tarpeellisuus

67. Tuen on oltava tarpeen liikenteen yhteensovittamista koskevan tavoitteen saavuttamiseksi eli sen on liityttävä 66 kohdassa määriteltyihin erityistoimenpiteisiin. Näin on esimerkiksi silloin, kun tuen kohteena on tietty markkinoiden toimintapuute (eli tilanne, jossa tuen avulla maaliikenteen alalla voidaan saada aikaan merkittävä parannus, jota markkinat eivät yksin voi saada aikaan, esimerkiksi maaliikenteen kehittäminen kestävämmäksi ja/tai sellaisten yhdentyneiden EU:n markkinoiden toteuttaminen, joilla tavara- ja matkustajaliikenne voi virrata keskeytyksettä kansallisten verkkojen ja liikennemuotojen välillä). Markkinoiden toimintapuutteita, jotka vaikeuttavat siirtymistä kestäviin maaliikennemuotoihin, voi esiintyä esimerkiksi silloin, kun i) eri liikennemuotojen välillä on hintaeroja, jotka johtuvat siitä, että tiettyjen liikennemuotojen kielteisiä ulkoisvaikutuksia ei ole otettu huomioon, ii) markkinatoimijoilla on vaikeuksia saada markkinoilta rahoitusta informaation epäsymmetrian vuoksi tai iii) markkinatoimijoiden keskinäisessä koordinoinnissa on puutteita, taikka yleisemmin silloin, kun on kyse iv) investoinneista, joilla olisi myönteisiä ulkoisvaikutuksia mutta jotka eivät ole riittävän kannattavia mahdolliselle tuensajalle.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

68. Tuen on oltava tarkoituksenmukainen keino saavuttaa määritetty tavoite eli liikenteen yhteensovittaminen. Periaatteessa tukea ei katsota asianmukaiseksi, jos tulos, joka saavutetaan tarjoamalla suorien avustusten kaltaisia välineitä, joita ei tarvitse maksaa takaisin, voidaan saavuttaa myös kilpailua vähemmän vääristävillä politiikan välineillä (kuten markkinapohjaisilla välineillä tai sääntelyvälineillä) tai kilpailua vähemmän vääristävillä tukivälineillä (kuten takauksilla tai takaisinmaksettavilla ennakkoilla).

Tuen kannustava vaikutus

69. Tuen on kannustettava tuensaajaa muuttamaan käyttäytymistään tai harjoittamaan lisää taloudellista toimintaa, jota se ei harjoittaisi ilman tukea tai harjoittaisi rajallisemmin tai eri tavalla. Kannustavan vaikutuksen osoittaminen edellyttää tosiasiallisen skenaarion ja ilman tukea todennäköisesti toteutuvan vaihtoehtoisen skenaarion määrittämistä¹⁰⁰.
70. Investointituen osalta tuella ei ole kannustavaa vaikutusta, jos hankkeeseen liittyvät työt aloitetaan jo ennen kuin tuensaaja jättää kirjallisen tukihakemuksen asianomaisille viranomaisille¹⁰¹. Jos tuensaaja aloittaa hankkeen toteuttamisen ennen tuen hakemista, hankkeelle myönnettyä tukea ei katsota sisämarkkinoille soveltuvaksi. Tuella, jota myönnetään EU:n normien noudattamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen, ei periaatteessa ole kannustavaa vaikutusta. Yleissääntönä on, että ainoastaan EU:n normien ylittämiseen tähtävällä tuella voi olla kannustava vaikutus. Jos sen sijaan kyseessä on EU:n normi, joka on jo hyväksytty mutta joka ei vielä ole voimassa, tuella voi olla kannustava vaikutus, jos se kannustaa investoinnin toteuttamiseen ja loppuunsaattamiseen vähintään 12 kuukautta ennen normin voimaantuloa, ellei 4.2.2.1–4.2.2.5 kohdasta muuta johdu. Jotta jäsenvaltioita ei saataisi luopumaan sellaisten velvoittavien kansallisten normien asettamisesta, jotka ovat tiukempia tai kunnianhimoisempia kuin vastaavat EU:n normit, tukitoimenpiteillä voi olla kannustinvaikutus riippumatta siitä, onko tällaisia kansallisia normeja olemassa. Sama pätee tukeen, joka on myönnetty silloin, kun voimassa on velvoittavia kansallisia normeja, mutta ei EU:n normeja.

Tuen oikeasuhteisuus

71. Tuen määrä tuensaajaa kohti olisi rajattava vähimmäismäärään, joka on tarpeen, jotta tuensaajaa voidaan kannustaa toteuttamaan tuettu hanke tai toiminta. Vähimmäismäärä voidaan määrittää prosentiosuutena tuetun hankkeen tai toiminnan tukikelpoisista kustannuksista, sellaisina kuin ne määritetään kunkin tukimuodon osalta 4.2 kohdassa. Oikeasuhteisuuden arviointi tehdään yleensä ennakonäkökulmasta, mutta poikkeustapauksissa, joissa kustannusten ja tulojen tulevaan kehitykseen liittyy suurta epävarmuutta ja tiedot jakautuvat hyvin epäsymmetrisesti, tarvittavaa valtiontuen määrää voi olla hyvinkin vaikeaa määrittää yksinomaan etukäteen. Tässä tapauksessa jäsenvaltiot voivat etukäteen määrittämisen ohella ottaa käyttöön jälkikäteisiä mekanismeja, esimerkiksi takaisinperinnän tai kustannusten seurannan, jotta ne voivat varmistaa oikeasuhteisuuden. Samalla tuensaajilla säilyvät kuitenkin edelleen kannustimet minimoida kustannuksensa ja kehittää liiketoimintaansa ajan mittaan tehokkaammaksi.
72. Ellei 4.2.2 kohdassa tarkoitettujen tukimuotojen osalta muuta säädetä, investointituen osalta tuki katsotaan oikeasuhteiseksi, jos tuen määrä vastaa tukitoimenpiteen tavoitteen saavuttamisen edellyttämiä ylimääräisiä nettokustannuksia verrattuna vaihtoehtoiseen skenarioon, jossa tukea ei myönnettäisi, jäljempänä 'rahoitusvaje'. Rahoitusvaje määritetään laskemalla yhteen seuraavat:

¹⁰⁰ Tämän skenaarion on oltava uskottava ja todellinen ja liityttävä päätöksenteossa huomioon otettaviin tekijöihin ajankohtana, jolloin tuensaaja päättää hankkeesta. Jäsenvaltiot voivat käyttää yritysten hallintoelinten asiakirjoja, riskiarvioiteja, tilinpäätöksiä, sisäisiä liiketoimintasuunnitelmia, asiantuntijalausuntoja ja muita arvioitavaan hankkeeseen liittyviä selvityksiä. Asiakirjat, jotka sisältävät tietoja kysyntä-, kustannus- ja talousennusteista, ja asiakirjat, jotka on toimitettu investointikomitealle ja joissa kuvaillaan investointi-/toimintaskenarioita, tai asiakirjat, jotka on tarkoitettu rahoituslaitoksille, voivat auttaa jäsenvaltioita osoittamaan kannustavan vaikutuksen. Asiakirjojen on oltava ajankohtaisia hanketta tai toimintaa koskevaan päätöksentekoprosessiin nähden.

¹⁰¹ Tukihakemus voidaan tehdä eri muodoissa, esimerkiksi tarjouksena tarjouskilpailussa, jonka tarkoituksena on sopia tuetusta toiminnasta. Hakemuksessa on oltava ainakin hakijan nimi, kuvaus hankkeesta tai toiminnasta, sen sijainti mukaan luettuna, sekä hankkeen toteuttamiseen tarvittavan tuen määrä.

- a) hankkeen arvioidut tulot ja kustannukset, mukaan lukien investointi ja toiminta, sekä lopullinen arvo, jäljempänä 'tosiasiallinen skenaario', sekä vastaavat tulot, kustannukset ja arvot vaihtoehtoisessa hankkeessa, jonka tuensaaja toteuttaisi uskottavasti ilman tukea, jäljempänä 'vaihtoehtoinen skenaario';
 - b) tuensaajan arvioidut painotetut keskimääräiset pääomakustannukset tulevien kassavirtojen diskonttaamiseksi;
 - c) tosiasiallisen ja vaihtoehtoisen skenaarion nettonykyarvo hankkeen elinkaaren aikana.
73. Edellä a–c kohdassa lueteltujen osatekijöiden perusteella määritetään rahoitusvaje, joka lasketaan hankkeen tosiasiallisen skenaarion nettonykyarvon ja vaihtoehtoisen skenaarion nettonykyarvon erotuksena hankkeen elinkaaren aikana diskontattuna arvioidujen painotettujen keskimääräisten pääomakustannusten tasolla. Kaikki rahoitusvajeen laskemisessa käytetyt oletukset ja sovelletut menetelmät on selitettävä ja perusteltava. Sekä tosiasiallisten että vaihtoehtoisten skenaarioiden analysoinnissa on otettava huomioon kaikki voimassa olevat tai suunnitellut valtiontukitoimenpiteet, kuten toimintatuet ja/tai erityyppiset merkitykselliset investointituet, jotka vaikuttavat rahoitusvajeanalyysiin.
74. Esimerkki vaihtoehtoisesta skenaariosta on se, että tuensaaja ei toteuta toimintaa tai investointia tai jatkaa liiketoimintaa muutoksitta. Jos tämä on näytön perusteella uskottava vaihtoehtoinen skenaario, rahoitusvaje voidaan arvioida hankkeen negatiivisella nettonykyarvolla tosiasiallisessa skenaariossa ilman tukea hankkeen elinkaaren aikana (olettaen implisiittisesti, että vaihtoehtoisen skenaarion nettonykyarvo on nolla)¹⁰².

Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

75. Tukeen liittyvä kilpailun myötäsyttyinen vääristyminen ei saa vahingoittaa EU:n yleisiä etuja¹⁰³. Arvioidessaan, ovatko toimenpiteen kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kauppaan vähäisiä, komissio voi tarkastella ennakoitavissa olevia vaikutuksia, joita tukitoimenpiteellä – etenkin jos kyseessä on tapauskohtainen tuki – voi olla kyseisillä liikennemarkkinoilla sekä tuotantoketjun alku- tai loppupään markkinoilla toimivien yritysten väliseen kilpailuun, sekä ylikapasiteetin syntymisen riskiä.
76. Periaatteessa komissio katsoo, että kielteiset vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan ovat epätodennäköisempiä sovellettaessa tukiohjelmia kuin sovellettaessa tapauskohtaista tukea. Kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kielteisten

¹⁰² Jos vaihtoehtoista hanketta ei ole, komissio tarkastaa, että tukimäärä ei ylitä vähimmäismäärää, joka tarvitaan tuetun hankkeen saattamiseksi riittävän kannattavaksi, esimerkiksi tekemällä mahdolliseksi sellaisen sisäisen tuottoprosentin saavuttaminen, joka vastaa ala- tai yrityskehittäjästä vertailuarvoa tai vähimmäistuottovaatimusta. Tuensaajan muissa saman tyyppisissä investointihankkeissa edellyttämiä tavanomaisia tuottoprosentteja, sen pääomakustannuksia kokonaisuudessaan tai kyseisellä toimialalla yleisesti toteutuneita tuottoprosentteja voidaan myös käyttää tähän tarkoitukseen. Kaikki asiaankuuluvat odotettavissa olevat kustannukset ja hyödyt hankkeen koko kestoajana on laskettava.

¹⁰³ Vaikka perussopimuksen 93 artiklassa ei anneta vastaavaa säännöstä kuin perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan toisessa virkkeessä, jonka mukaan tuki voidaan julistaa sisämarkkinoille soveltuvaksi ainoastaan, jos se ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, Euroopan unionin tuomioistuin on jo tehnyt selväksi, että komission on perussopimuksen 93 artiklan mukaista tukitoimenpidettä arvioidessaan varmistettava, että tuki ei vaaranna EU:n yleisiä etuja, ks. alaviitteessä 30 mainitun asiassa 156/77, komissio v. Belgia, 12. lokakuuta 1978 annetun tuomion 10 kohta.

vaikutusten rajoittamiseksi komissio hyväksyy toimintatukiohjelmaa enintään viideksi vuodeksi ja investointitukiohjelmaa enintään kymmeneksi vuodeksi.¹⁰⁴ Jos jäsenvaltio haluaa jatkaa tukiohjelman voimassaoloaikaa tätä pidemmäksi, sen olisi tehtävä uusi ilmoitus, jotta komissio voi tarkastella tukiohjelmaa uudelleen ottaen huomioon saadut tulokset ja tarvittaessa hyväksyä tukiohjelman uusimisen.

4.1.2 EU:n oikeuden muiden säännösten noudattaminen

77. Valtiontukea ei voida katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos tuki tai ehdot, jotka ovat niin kiinteästi sidoksissa tuen tavoitteeseen, että niitä on mahdotonta arvioida erikseen (mukaan lukien rahoitusmenetelmä, jos se on erottamaton osa toimenpidettä), rikkovat EU:n oikeutta.¹⁰⁵ Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun tuen saamiseksi edellytetään, että tuensaajan päätoimipaikan on sijaittava kyseisessä jäsenvaltiossa tai tuensaajan on oltava pääasiallisesti sijoittautunut kyseiseen jäsenvaltioon tai että tuensaajan on käytettävä kansallisesti tuotettuja tavaroita tai kansallisia palveluja.

4.1.3 Kasautuminen

78. Tukea voidaan myöntää samanaikaisesti useista tukiohjelmissa tai se voi kasautua samat tukikelpoiset kustannukset kattavan tapauskohtaisen tai vähämerkityksisen tuen kanssa edellyttäen, että samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnettävän tuen kokonaismäärä ei johda ylikompensatioon tai ylitä näissä suuntaviivoissa sallittuja tuen enimmäismääriä. Jos jäsenvaltio sallii yhdestä toimenpiteestä tiettyihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnettävän tuen kasautumisen muista toimenpiteistä samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnettävien tukien kanssa, sen on määritettävä kullekin toimenpiteelle menetelmä, jolla varmistetaan tämän ehdon noudattaminen.
79. Keskitetysti hallintoitu EU:n rahoitus, joka ei kuulu suoraan tai välillisesti jäsenvaltion määräysvaltaan, ei ole valtiontukea. Kun EU:n rahoitusta yhdistetään valtiontukeen, jäsenvaltion on varmistettava, että samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnetyn julkisen rahoituksen kokonaismäärä ei johda ylikompensatioon.

4.1.4 Läpinäkyvyys

80. Tuki on myönnettävä läpinäkyvästi.
81. Jos tukea myönnetään muussa muodossa kuin avustuksena, tuen määrä on muunnettava bruttoavustusekvivalentiksi. Useammassa erässä maksettava tuki on laskettava myöntämisaikakohdan arvon mukaan. Diskonttauksessa ja halpakorkoisen lainan¹⁰⁶ sisältämän tuen määrän laskennassa viitekorkona käytetään avustuksen myöntämisaikakohdalla voimassa olevaa korkoa, joka määritetään viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetun komission tiedonannon¹⁰⁷ mukaisesti.
82. Tuen kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää varmistamalla, että kilpailijoilla on mahdollisuus saada asiaankuuluvat tiedot tuetuista toimista. Tätä varten asianomaisen

¹⁰⁴ Tämä tarkoittaa, että tukea voidaan myöntää hyväksytyistä ohjelmista enintään viideksi vuodeksi (toimintatukiohjelmien tapauksessa) tai kymmeneksi vuodeksi (investointitukiohjelmien tapauksessa) siitä päivästä, jona komission päätös tuen soveltuvuudesta annetaan tiedoksi.

¹⁰⁵ Katso tuomio 22.3.1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, 14 kohta; tuomio 15.6.1993, Matra SA v. komissio, C-225/91, EU:C:1993:239, 41 kohta; ja tuomio 31.1.2023, komissio v. Braesch ym., C-284/21 P, EU:C:2023:58, 96–99 kohta.

¹⁰⁶ Laina, josta perittävä korko on alle markkinakoron.

¹⁰⁷ EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6.

jäsenvaltion on varmistettava, että komission avoimuusmoduulissa¹⁰⁸ tai valtiontukea koskevalla kattavalla verkkosivustolla kansallisella tai alueellisella tasolla julkaistaan seuraavat tiedot:

- a) yksittäisen tuen myöntämistä koskevan päätöksen tai hyväksytyn tukiohjelman ja sen täytäntöönpanosääntöjen koko teksti tai linkki siihen;
 - b) tiedot kustakin yksittäisestä tuesta, jonka määrä on yli 100 000 euroa, näiden suuntaviivojen liitteessä II esitettyä jäsentelyä noudattaen.¹⁰⁹
83. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 82 kappaleessa tarkoitetut valtiontukia koskevat kattavat verkkosivustot suunnitellaan niin, että tiedot ovat helposti saatavilla. Niiden on julkaistava tiedot sellaisessa avoimessa taulukkomuodossa, joka mahdollistaa hakujen tekemisen sekä tietojen poimimisen, lataamisen ja julkaisemisen helposti internetissä, esimerkiksi csv- tai xml-muodossa. Verkkosivuston on oltava käytettävissä vapaasti ja rajoituksetta, esimerkiksi ilman käyttäjän aikaisempaa rekisteröitymistä.
84. Veroetuksiin perustuvien ohjelmien tapauksessa 82 kappaleen b) luetelmakohdan edellytysten katsotaan täyttyvän, jos jäsenvaltiot julkaisevat vaaditut tiedot yksittäisistä tukimääristä seuraavia vaihteluvälejä käyttäen (miljoonaa euroa):

0,1–0,5;
0,5–1;
1–2;
2–5;
5–10;
10–30;
30–60;
60–100;
100–250; ja
vähintään 250.

85. Jäsenvaltioiden on julkaistava 82 kappaleen b) luetelmakohdassa tarkoitetut tiedot kuuden kuukauden kuluessa tuen myöntämisestä, tai veroetuuksina myönnettävän tuen tapauksessa vuoden kuluessa veroilmoituksen jättämisen määräpäivästä.¹¹⁰ Jos on kyse sääntöjenvastaiseksi katsotusta tuesta, jonka todetaan myöhemmin soveltuvan sisämarkkinoille, jäsenvaltioiden on julkaistava tiedot kuuden kuukauden kuluessa komission päätöksestä, jolla tuki todetaan sisämarkkinoille soveltuvaksi. Perussopimuksen mukaisen valtiontukisääntöjen täytäntöönpanon valvonnan mahdollistamiseksi tiedot on asetettava saataville vähintään 10 vuoden ajaksi tuen myöntämisestä.

¹⁰⁸ Valtiontukien avoimuusmoduulin julkinen haku:

<https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=fi>

¹⁰⁹ Jäsenvaltion perustellusta pyynnöstä tästä vaatimuksesta voidaan luopua, jos täydellinen yksityiskohtainen julkaiseminen häiritsee kilpailua myöhemmissä tuen kohdentamisprosesseissa, esimerkiksi mahdollistamalla strategisten tarjousten tekemisen.

¹¹⁰ Jos virallista vaatimusta vuotuisen ilmoituksen jättämisestä ei ole, tietojen merkinnässä katsotaan, että tuen myöntämispäivä on 31. joulukuuta sinä vuonna, jonka osalta tuki oli myönnetty.

86. Komissio julkaisee verkkosivustollaan linkit 82 kappaleen b) luetelmakohdassa tarkoitetuille valtiontukisivustoille.

4.2 Liikenteen yhteensovittamiseen tarkoitettuja erityisiä tukimuotoja koskevat soveltuvuusedellytykset

87. Tässä kohdassa selvennetään joitakin 4.1.1 kohdassa esitettyjen keskeisten soveltuvuusedellytysten näkökohtia näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvien liikenteen yhteensovittamiseen tarkoitettujen eri tukimuotojen osalta.

4.2.1 Toimintatuki

4.2.1.1 Tuki liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi

88. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan säännöt liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitettua tukea varten. Tällaista tukea voidaan myöntää liikenteenharjoittajille ja kuljetusten järjestäjille, jotka valitsevat kestäviä maaliikennetkaisuja.
89. Liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen myönnettävä tuki voidaan kohdentaa raideliikenteeseen, sisävesiliikenteeseen ja/tai kestävään multimodaaliliikenteeseen (eli liikenteeseen, johon sisältyy vähintään yksi raide- tai sisävesiliikenne- tai lyhyen matkan merenkulkuosuus).
90. Jotta liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen myönnettävä tuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, tuen on täytettävä tässä kohdassa ja 4.1 kohdassa esitetyt soveltuvuusedellytykset.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

91. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitettulla toimintatuella voidaan edistää liikennemuotosiirtymää kestävään maaliikenteeseen edellyttäen, että sillä puututaan eri maaliikennemuotojen välisiin hintaeroihin ja kannustetaan liikenteen käyttäjiä valitsemaan kestäviä maaliikennemuotoja. Hintaeroja syntyy, kun negatiivisia ulkoisvaikutuksia ei oteta riittävästi huomioon maaliikennepalvelun hinnassa.

Tuen tarpeellisuus

92. Liikennemarkkinoiden kehityksen tässä vaiheessa liikenteen ulkoisia kustannuksia ei ole otettu riittävästi huomioon liikennepalvelujen hinnassa. Tämän seurauksena palvelujen hinta ei täysin vastaa lähtökohtana olevan liikennemuodon yhteiskunnalle aiheuttamia kustannuksia. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todettiin, että kattavat toimenpiteet ovat tarpeen oikeudenmukaisen ja tehokkaan hinnoittelun toteuttamiseksi kaikissa liikennemuodoissa.¹¹¹ Tämän tyyppistä hinnoittelua sovellettaessa saastuttajat ja käyttäjät ottaisivat täyden vastuun aiheuttamistaan kustannuksista, ja käyttäjät voisivat tehdä yhteiskunnan kannalta hyödyllisiä valintoja. Strategiassa oletetaan, että ulkoiset kustannukset otetaan täysimääräisesti huomioon EU:ssa vasta vuoteen 2050 mennessä. Tuki ulkoisten kustannusten pienentämiseksi ennen kyseistä ajankohtaa voikin olla tarpeen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi.

¹¹¹ Ks. alaviitteessä 20 mainitun, kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian 47 kohta.

93. Kestävät maakuljetuspalvelut eivät useinkaan ole kilpailukykyisiä verrattuna saastuttavampiin vaihtoehtoihin, kuten pelkkään maantiekuljetukseen perustuviin palveluihin. Niin kauan kuin saastuttavampien kilpailevien palvelujen hinta ei täysin vastaa palvelujen yhteiskunnallisia kustannuksia, kestäviä maaliikennemuotoja ei todennäköisesti oteta markkinoilla oma-aloitteisesti käyttöön tasolla, jota Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet edellyttävät. Edellä 67 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että tie- ja lentoliikenteen kaltaisiin kilpaileviin liikennemuotoihin liittyvien negatiivisten ulkoisvaikutusten takia liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitettu toimintatuki on tarpeen, jotta voidaan tukea liikennemuotosiirtymää raide- ja sisävesiliikenteeseen ja kestävään multimodaaliliikenteeseen.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

94. Edellä 68 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitettu tuki on tarkoituksenmukainen väline¹¹² pitämään yllä tai vauhdittamaan siirtymistä kestäviin maaliikennemuotoihin edellyttäen, että sillä puututaan negatiivisista ulkoisvaikutuksista johtuviin eri liikennemuotojen välisiin hintaeroihin ja kannustetaan liikenteen käyttäjiä valitsemaan kestäviä maaliikennemuotoja.

Tuen kannustava vaikutus

95. Tuella olisi kannustettava ylläpitämään tai vauhdittamaan siirtymistä kestäviin maaliikennemuotoihin 69 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti. Yleisten periaatteiden noudattamiseksi ja sen varmistamiseksi, että tuella vaikutetaan tuensaajan käyttäytymiseen ja kannustetaan liikennemuotosiirtymään, seuraavien edellytysten olisi täyttyvä.
96. Ensinnäkin tukea olisi myönnettävä vain, jos saastuttavampi kilpaileva liikennemuoto on kaupallisesti kannattava vaihtoehto tuettavalle liikennemuodolle. Kannattavuuteen vaikuttavat toimintakustannukset, asianmukaisten terminaalien käytettävyyden ja saavutettavuus, verkot ja yhteydet sekä muut tekijät, kuten erilaiset kuljetusajat. Komissio katsoo, että matkustajaliikenteessä on aina olemassa saastuttavampi kaupallisesti kannattava vaihtoehto raide- tai sisävesiliikenteelle. Tavaraliikenteessä, jossa kilpailukykyyn vaikuttaa kuljetusmatka¹¹³, voidaan yleisesti olettaa kilpailua pelkän maantiekuljetuksen kanssa, kun kyseessä ovat

a) multimodaalikuljetukset, joissa tuetulla kuljetusmuodolla katettava matka saa olla enintään

i) 800 kilometriä raidekuljetusten osalta;

ii) 375 kilometriä sisävesikuljetusten osalta;

¹¹² Tukimuodon osalta on hyvä panna merkille, että komissio on aiemminkin antanut päätöksiä tuesta, jolla täytetään liikenteen yhteensovittamisen tarpeita. Näissä päätöksissä komissio ei ole vastustanut suorina avustuksina myönnettävää tukea (ks. muun muassa 21. toukokuuta 2024 annettu komission päätös asiassa SA.108800, Saksa, *Tuki rautateiden tavaraliikenteelle (yksittäisvaunukuljetukset ja vaunuryhmäkuljetukset)* (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä); 11. joulukuuta 2023 annettu komission päätös asiassa SA.109142, Ranska, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä); ja 30. toukokuuta 2023 annettu komission päätös asiassa SA.104156, Italia, *Sea Modal Shift -kannustin* (EUVL C 203, 9.6.2023, s. 16).

¹¹³ Vaikutustenarviointia tukeva tutkimus yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamisesta [Ricardo ym. (2023)].

- iii) 750 kilometriä lyhyen matkan merikuljetusten osalta; ja
- b) vain yhtä liikennemuotoa hyödyntävät kuljetukset, joissa tuetulla kuljetusmuodolla katettava matka saa olla enintään
- i) 350 kilometriä raidekuljetusten osalta¹¹⁴;
- ii) 375 kilometriä sisävesikuljetusten osalta.
97. Tavaraliikenteessä, jossa kuljetuksia tehdään 96 kappaleessa määritettyä kauemmas, jäsenvaltion on osoitettava, että kilpaileva kuljetusmuoto, joka on saastuttavampi kuin tuettava kuljetusmuoto (esimerkiksi pelkkä maantiekuljetus), on kaupallisesti kannattava vaihtoehto tuettaville toimille. Jäsenvaltion on myös määritettävä, millä etäisyydellä saastuttavampi kilpaileva kuljetusmuoto ei enää ole kilpailukykyinen kustannusten kannalta eikä siten kaupallisesti kannattava vaihtoehto tuettaville toimille.
98. Tukea ei periaatteessa voida myöntää liikenteelle reiteillä, joilla on todettu kapasiteettirajoitteita, jotka voisivat estää liikennemuotosiirtymän tehostamisen tai ylläpitämisen. Tällä ehdolla pyritään varmistamaan, että mahdollisuudet ylläpitää tai vauhdittaa liikennemuotosiirtymää ovat realistiset. Jos jäsenvaltio aikoo tukea liikennettä reiteillä, joilla on todettu kapasiteettirajoitteita, sen on selitettävä, mitä muita toimenpiteitä toteutetaan kyseisten rajoitteiden poistamiseksi tai vähentämiseksi. Tukiohjelmien osalta tämä tarkoittaa, että jäsenvaltion on sitouduttava varmistamaan, että tukea ei myönnetä siinä tapauksessa, että merkittävät kapasiteettirajoitteet voivat vaikuttaa liiketoimintaan ja viime kädessä estää ylläpitämisestä tai vauhdittamasta kestävämpään liikennemuotoon siirtymistä. Jos kapasiteettirajoitteita on todettu tai niitä odotetaan, jäsenvaltion olisi varmistettava, että rajoitteiden poistamiseksi tai vähentämiseksi toteutetaan ratkaisuja niin, että tuen perusteella odotettu liikennemuotosiirtymä voi toteutua.
99. Rautatieyritysten ja sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan merenkulun harjoittajien on puolestaan asetettava julkisesti saataville kaikki asiaankuuluvat tiedot saadusta tuesta.¹¹⁵ Julkistamisella lisätään tietoa käytettävissä olevista toimenpiteistä, joilla voidaan kaventaa kestävien maaliikennemuotojen ja saastuttavampien kilpailevien vaihtoehtojen välistä kilpailukykyeroa ja siten lisätä kestävien maakuljetuspalvelujen kysyntää, mikä on tarpeen liikennemuotosiirtymän käynnistämiseksi.
100. Sen varmistamiseksi, että tukea myönnetään ainoastaan tosiasiallisesti tarjottaviin kestäviin maakuljetuspalveluihin, tukea ei pitäisi myöntää kertakorvauksena vaan tosiasiallisesti tarjottujen kuljetuspalvelujen yksiköiden perusteella¹¹⁶.
101. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos jäsenvaltio noudattaa 69 kappaleessa esitettyjä yleisiä periaatteita, sellaisina kuin niitä on selvennetty 97–100 kappaleessa.

¹¹⁴ Tätä raja-arvoa ei sovelleta vain yhtä liikennemuotoa hyödyntäviin raidekuljetuksiin, jotka järjestetään yksittäisvaunukuljetuksina, koska tämäntyyppiset vain yhtä liikennemuotoa hyödyntävät raidekuljetukset ovat matkan pituudesta riippumatta aina vähemmän kannattavia kuin pelkkä maantiekuljetus, koska vaunujen noutaminen eri asiakkailta ja niiden yhteen kokoaminen synnyttää kustannuksia.

¹¹⁵ Tietoihin on kuuluttava vähintään seuraavat tiedot: tuen myöntävä viranomainen, tuen myöntämispäivä, saadut tukimäärät, tukiajanjakso ja tuen kattamat toimet.

¹¹⁶ Esimerkiksi matkustajakilometrit matkustajaliikenteen palveluissa tai tonnikilometrit tai kulkuneuvokilometrit tavaraliikenteen palveluissa tai yleisesti liikennepalvelujen suoriteyksiköt.

Oikeasuhteisuus

102. Edellä 71 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti tuki saa olla enintään 75 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
103. Tukikelpoiset kustannukset ovat liikenteen ulkoisten kustannusten se osa, joka vältetään käyttämällä saastuttavampien kilpailevien liikennemuotojen sijaan ainoana liikennemuotona tai multimodaalisesti raide- ja/tai sisävesiliikennettä ja/tai käyttämällä kestävässä multimodaaliliikenteessä lyhyen matkan merenkulkua (eli tukikelpoiset kustannukset ovat vältettyjä liikenteen ulkoisia kustannuksia)¹¹⁷. Jos liikennemuodolla on useita kilpailevia vaihtoehtoja, jotka ovat enemmän saastuttavia, raja-arvona sovelletaan eri vaihtoehtojen suurinta kustannuseroa.
104. Jäsenvaltion on toimitettava läpinäkyvä, perusteltu ja kvantifioitu ulkoisten kustannusten analyysi, jossa vertaillaan tuettua liikennemuotoa (raide- ja/tai sisävesiliikenne ja/tai kestävä multimodaaliliikenne, johon sisältyy vähintään yksi raide- tai sisävesiliikenne- tai lyhyen matkan merenkulkuosuus) ja vaihtoehtoista saastuttavampaa kilpailevaa vaihtoehtoa. Eri liikennemuotojen ulkoisten kustannusten vertailussa jäsenvaltion olisi periaatteessa viitattava liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevaan komission käsikirjaan¹¹⁸, sellaisena kuin se on muutettuna tai korvattuna, paitsi jos jäsenvaltio perustelee asiaankuuluvan näytön avulla, miksi tosiasialliset ulkoiset kustannukset arvioidaan eri menetelmällä. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava julkisia.

Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

105. Sen varmistamiseksi, että tuki ei vahingoita unionin yleistä etua johtamalla kilpailun ja kaupan kohtuuttomaan vääristymiseen, toimintatukea liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa vahvistettujen yleisten periaatteiden mukaisesti.
106. Tuki olisi periaatteessa myönnettävä tukiohjelmien muodossa, koska niillä on todennäköisesti vähäisempi jäsenvaltioiden välistä kilpailua ja kauppaa vääristävä vaikutus kuin tapauskohtaisella tuella.

4.2.1.2 Tuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen

107. Näissä suuntaviivoissa annetaan erityisiä sääntöjä tuesta, jota myönnetään seuraavien avaamiseen:
- a) uudet kaupalliset raidepohjaiset ja sisävesien tavaraliikenneyhteydet, joita avaavat rautatieyritykset ja/tai kuljetusten järjestäjät, jotka kokoavat kysyntää ja järjestävät säännöllisiä tavarankuljetuksia terminaalien välillä;
 - b) uudet kaupalliset raidepohjaiset matkustajaliikenneyhteydet, joita avaavat rautatieyritykset, jotka järjestävät säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja joko eri jäsenvaltioissa (raidepohjaiset rajat ylittävät matkustajaliikennepalvelut) tai yli

¹¹⁷ Jäsenvaltiot voivat käyttää ulkoisia kustannuksia koskevaa menetelmää kaikenlaisten toimintakustannusten, myös infrastruktuurin käyttöön liittyvien toimintakustannusten, laskemiseksi.

¹¹⁸ Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. ym., *Handbook on the external costs of transport* – versio 2019 – 1.1, julkaisutoimisto, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

400 kilometrin päässä toisistaan (raidepohjaiset pitkän matkan matkustajaliikennepalvelut) sijaitsevien terminaalien välillä.

108. Jotta tuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävän tuen on täytettävä tässä kohdassa ja 4.1 kohdassa esitetyt soveltuvuusedellytykset.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

109. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävällä tuella voidaan edistää liikennemuotosiirtymää kestäväan maaliikenteeseen, koska sen avulla voidaan varmistaa, että terminaalien välillä on riittävästi liikenneyhteyksiä. Uusien kaupallisten raidepohjaisten ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksien sekä uusien raidepohjaisten rajat ylittävien ja/tai pitkän matkan matkustajaliikenneyhteyksien avaaminen on keskeistä raide- ja sisävesiliikenteen kehittämiseksi ja välttämätöntä kestäväan multimodaaliliikenteen mahdollistamiseksi.

Tuen tarpeellisuus

110. Kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategian tavoitteena on muun muassa raide- ja sisävesiliikenneyhteyksien kehittäminen.¹¹⁹ Tavaraliikenteen osalta raideliikenteen täysimittaisen käyttöönoton esteenä on tiettyjen keskeisten yhteyksien puuttuminen terminaalien välillä.¹²⁰ Toimia tarvitaan myös sisävesiliikenteen käyttämättömän potentiaalin hyödyntämiseksi¹²¹, etenkin Euroopan sisävesiväyläverkon yhdistämiseksi mahdollisimman tehokkaasti muihin liikennemuotoihin.¹²² Matkustajaliikenteen osalta raiteita ei hyödynnetä täysimittaisesti, varsinkaan pitkän matkan liikenteessä ja/tai rajat ylittävässä liikenteessä eikä varsinkaan yöaikaan.¹²³
111. Raide- ja sisävesiliikenteen yhteyksien kehittämiseksi edelleen jäsenvaltioiden on mahdollisesti myönnettävä tukea uusien kaupallisten raidepohjaisten ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksien sekä uusien raidepohjaisten rajat ylittävien ja/tai pitkän matkan matkustajaliikenneyhteyksien avaamiseen. Tämä johtuu siitä, että pelkästään markkinavoimat eivät aina saa liikenteenharjoittajia ja kuljetusten järjestäjiä investoimaan raide- ja sisävesiliikenteen uusiin yhteyksiin, koska yhteyksien yhteensovittaminen voi osoittautua puutteelliseksi. Etenkin liikenteenharjoittajille voi aiheutua merkittäviä kiinteitä kustannuksia uusien yhteyksien avaamisesta, ja yhteydet saattavat tulla kannattaviksi vasta, kun niitä käyttää riittävä määrä asiakkaita. Jos vähimmäistaso ei täyty, liikenteenharjoittaja ei pystyisi lyhyellä aikavälillä saamaan riittävästi voittoja, joilla se voisi kattaa uuden kaupallisen yhteyden toiminnasta ensimmäisinä vuosina aiheutuneet tappiot, eikä liikenteenharjoittaja näin ollen myöskään kehittäisi yhteyttä. Uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävällä tuella voidaan vähentää uusien yhteyksien avaamisen esteitä vähentämällä liikenteenharjoittajille ja kuljetusten järjestäjille uusien yhteyksien ensimmäisinä toimintavuosina aiheutuvia vuotuisia tappioita.

¹¹⁹ Ks. alaviitteessä 20 mainitun, kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategian 33 ja 42 kohta.

¹²⁰ Ks. alaviitteessä 20 mainitun, kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategian 43 kohta.

¹²¹ Ks. alaviitteessä 20 mainitun, kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategian 44 kohta.

¹²² Ks. alaviite 25, 2.1.2 kohta.

¹²³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle *Toimintasuunnitelma rautateiden pitkän matkan ja rajatylittävän matkustajaliikenteen edistämiseksi*, COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

112. Edellä 67 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että tuki uusien kaupallisten raidepohjaisten ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksien ja/tai uusien raidepohjaisten rajat ylittävien ja/tai pitkän matkan matkustajaliikenneyhteyksien avaamiseen voi olla tarpeen liikenteen yhteensovittamiseen liittyvien tarpeiden täyttämiseksi, jos tuki tosiasiallisesti kohdennetaan kyseiseen markkinoiden toimintapuutteeseen ja huomioon otetaan samalla myös muut toimintatavat ja toimenpiteet, joita sovelletaan jo entuudestaan saman markkinoiden toimintapuutteen korjaamiseksi. Näin ollen jäsenvaltion on varmistettava, että vaikka kestäväälle maaliikenteelle on myönnetty muutakin tukea, tuen myöntämishetkellä yksikään liikenteenharjoittaja ei suunnittele kehittävänsä kaupallisesti kyseistä uutta kaupallista yhteyttä.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

113. Uusien kaupallisten palvelujen kysyntä ensimmäisinä toimintavuosina ei välttämättä ole riittävää, jotta palvelut olisivat varmasti kannattavia. Edellä 68 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että tuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen on asianmukainen väline¹²⁴ niiden rautatieyritysten ja/tai kuljetusten järjestäjien tukemiseksi, jotka haluavat investoida uuteen raidepohjaiseen tai sisävesien tavaraliikenneyhteyteen tai uusiin raidepohjaisiin rajat ylittäviin ja/tai pitkän matkan matkustajaliikenneyhteyksiin. Tuki on kuitenkin rajoitettava toiminnan tukemiseen enintään viiden vuoden ajan uuden yhteyden avaamisesta (eli päivästä, jona tuensaaja aloittaa uuden yhteyden liikennöinnin).

Tuen kannustava vaikutus

114. Tuella olisi kannustettava liikenteenharjoittajia ja/tai kuljetusten järjestäjiä avaamaan uusia raidepohjaisia tai sisävesien tavaraliikenneyhteyksiä tai uusia raidepohjaisia rajat ylittäviä ja/tai pitkän matkan matkustajaliikenneyhteyksiä. Komissio katsoo, että uusien yhteyksien avaamiseen myönnettävällä tuella on kannustava vaikutus, jos tuensaaja on hakenut tukea kirjallisesti ennen uusien kaupallisten yhteyksien avaamista. Kirjallisen tukihakemuksen ajoitus on hyvä osoitus ilman tukea todennäköisesti toteutuvasta vaihtoehtoisesta skenaariosta. Jos yritys ei aloita uuden yhteyden liikennöintiä ennen tuen hakemista, tämä osoittaa, että ilman tukea todennäköisesti toteutuva vaihtoehtoinen skenaario olisi se, että uutta yhteyttä ei olisi, koska yritys tarvitsee tukea kattaakseen toiminnan alkuvaiheessa aiheutuvia tappioita, joita uuden kaupallisen yhteyden avaamisesta syntyy.
115. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos 69 kappaleessa esitettyjä yleisiä periaatteita, sellaisina kuin niitä on selvennetty 114 kappaleessa, noudatetaan ja odotettavissa olevista toiminnasta aiheutuvista tappioista on näyttöä.

¹²⁴ Tukimuodon osalta on hyvä panna merkille, että komissio on aiemminkin antanut päätöksiä tuesta, jolla täytetään liikenteen yhteensovittamisen tarpeita. Näissä päätöksissä komissio ei ole vastustanut suorina avustuksina myönnettävää tukea (ks. 5. lokakuuta 2011 annettu komission päätös asiassa SA 31981, *Alankomaat, Käynnistystuki Twin Hub -rautatieverkkoon perustuville uusille yhdistetyille liikennepalveluille* (EUVL C 361, 10.12.2011, s. 1). Etenkin uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävän tuen osalta komissio katsoo, että suorien avustusten avulla rautatieyritykset ja kuljetusten järjestäjät, jotka haluavat investoida uuteen kaupalliseen yhteyteen, voivat pienentää toiminnan alkuvaiheessa aiheutuvia tappioita uuden kaupallisen yhteyden ensimmäisinä toimintavuosina ja siten parantaa kyseisten palvelujen kannattavuutta. Uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävän tuen tapauksessa suorat avustukset voivatkin olla tarkoituksenmukaisia, vaikka ne maksettaisiin etukäteen, kuitenkin edellyttäen, että ennakkomaksu suoritetaan säännöllisin määräajoin vähintään kerran vuodessa (eikä kertaluonteisena ennakkomaksuna, joka kattaa koko sen kauden, jota voidaan rahoittaa tuella).

Oikeasuhteisuus

116. Edellä 71 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen myönnettävä tuki katsotaan oikeasuhteiseksi, jos se ei ylitä seuraavaa prosenttiosuutta tukikelpoisista kustannuksista: 80 prosenttia uuden kaupallisen yhteyden ensimmäisenä toimintavuonna, 70 prosenttia toisena vuonna, 60 prosenttia kolmantena vuonna, 50 prosenttia neljäntenä vuonna ja 40 prosenttia viidentenä vuonna.
117. Tukikelpoisia kustannuksia ovat uudesta yhteydestä johtuvat toiminnasta aiheutuvat tappiot enintään viideltä vuodelta siitä päivästä alkaen, jona tuensaaja aloittaa uuden kaupallisen yhteyden liikennöinnin. Toiminnasta aiheutuvilla tappioilla tarkoitetaan uuden yhteyden ensimmäisten toimintavuosien (enintään viiden vuoden) tulojen ja toimintakustannusten välistä negatiivista erotusta.¹²⁵
118. Uuteen kaupalliseen yhteyteen kohdennetut kustannukset voivat kattaa kaikki uuden kaupallisen yhteyden toiminnasta aiheutuvat välittömät toimintakustannukset sekä asianmukaisen osuuden sekä uuteen kaupalliseen yhteyteen että muuhun toimintaan liittyvistä yleisistä toimintakustannuksista. Huomioon otettavien tulojen on sisällettävä kaikki uudesta kaupallisesta yhteydestä saatavat tulot.
119. Jos tuki maksetaan etukäteen, seuraavien täydentävien kumulatiivisten edellytysten on täytyttävä:
- a) toiminnasta aiheutuvat tappiot on arvioitava etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella;
 - b) toiminnasta aiheutuvat tappiot on diskontattava tuen myöntämisaikajankohdan mukaiseen arvoon;
 - c) jäsenvaltion on otettava käyttöön asianmukainen takaisinperintä- ja kustannusseurantamekanismi sen varmistamiseksi, että tuki ei ylitä sovellettavaa tuki-intensiteettiä;
 - d) ennakkomaksut eivät saa kattaa yli yhden vuoden ajanjaksoa.
- Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen
120. Sen varmistamiseksi, että tuki ei vahingoita unionin yleistä etua johtamalla kilpailun ja kaupan kohtuuttomaan vääristymiseen, toimintatukea uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa vahvistettujen yleisten periaatteiden mukaisesti. Lisäksi tukea olisi rajoitettava niin, että se kattaa kustannukset, joita tuensaajalle aiheutuu enintään viiden vuoden ajan uuden kaupallisen yhteyden avaamisesta.
121. Tuki olisi periaatteessa myönnettävä tukiohjelmien muodossa, koska niillä on todennäköisesti vähäisempi jäsenvaltioiden välistä kilpailua ja kauppaa vääristävä vaikutus kuin tapauskohtaisella tuella.

¹²⁵ Selvyyden vuoksi todetaan, että tähän voi sisältyä myös uuden yhteyden avaamiseen liittyviä ja avaamista edeltäviä toimintakustannuksia. Nämä kustannukset voidaan ottaa huomioon määritettäessä uuden kaupallisen yhteyden ensimmäisen toimintavuoden tukikelpoisia kustannuksia.

4.2.2 Investointituki

4.2.2.1 Tuki raide- ja sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon ja multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen

122. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan erityissäännöt, jotka koskevat investointitukea raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen (myös korvaamiseen).
123. Multimodaaliliikenteen rakenteita käytetään myös yhdistettyyn maantie- ja meriliikenteeseen. Tällaiset rakenteet kuuluvat näiden suuntaviivojen soveltamisalaan, jos ne sijaitsevat merisatamissa ja niillä on myös raide- tai sisävesiyhteyksiä, joiden vuoksi ne katsotaan raide- tai sisävesiliikenteen multimodaalisiksi rakenteiksi.¹²⁶
124. Raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävällä tuella on varmistettava, että a) kohdetta voidaan käyttää liikennemuotosiirtymää edistävänä rakenteena ensimmäistä kertaa (rakentaminen), b) olemassa oleva rakenne voi ottaa vastaan enemmän liikennettä tai houkutella enemmän käyttäjiä esimerkiksi ottamalla vastaan uudentyyppistä liikennettä (parantaminen) tai c) rakenne, jonka toiminta vähenisi ilman tukea, voi jatkaa toimintaansa (uudistaminen).
125. raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävän tuen on täytettävä tässä jaksossa ja 4.1 jaksossa esitetyt soveltuvuusedellytykset, jotta tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

126. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävällä tuella voidaan edistää liikennemuotosiirtymää kestäväan maaliikenteeseen. Tuella voidaan avustaa investoinneissa rakenteisiin, jotka palvelevat raide- tai sisävesiliikennettä yksistään tai yhdessä muiden liikennemuotojen kanssa.¹²⁷ Jotta raide- ja sisävesiliikenne voi toimia moitteettomasti, on laajennettava näiden rakenteiden saatavuutta tai lisättävä niiden kapasiteettia, laatua ja/tai tehokkuutta. Lisäksi nämä parannukset johtavat lopulta raide-, sisävesi- ja multimodaaliliikenteen alalla toimiville kuljetus- ja logistiikkayrityksille koituvien kustannusten alenemiseen sekä palveluiden laadun paranemiseen.

Tuen tarpeellisuus

127. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa on viitattu uudelleenlastausinfrastruktuurin, erityisesti sisämaan multimodaalisten terminaalien,

¹²⁶ Ks. raide- ja/tai sisävesiliikenteen multimodaalisen rakenteen määritelmä 54 kappaleessa olevassa bb) alakohdassa.

¹²⁷ Vaikka EU:n multimodaaliliikenteen ja raide- ja sisävesiliikenteen rakenteista ei ole kattavia tietoja, on selviä viitteitä siitä, että asianmukaisista, käytettävissä olevista ja saavutettavista kestäväan maaliikenteeseen soveltuvista rakenteista on pulaa. Erityisesti tarvitaan investointeja raide- ja sisävesiliikenteen rakenteisiin sekä multimodaalisen tavaraliikenteen terminaaleihin.

niukkuuteen ja kehoitettu tekemään ensisijaisesti investointeja, joilla korjataan multimodaalisen infrastruktuurin puutteet.¹²⁸ Riittävien raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden saatavuus on keskeistä kestävän maaliikenteen arvoketjun kannalta. Tällaisilla rakenteilla autetaan erityisesti kehittämään multimodaaliliikennettä, jonka tavoitteena on kanavoida kaikki liikennemuodot yhteen multimodaalisten terminaalien kautta.

128. Raide- ja sisävesiliikenteen käytössä oleville rakenteille myönnettävä tuki on kestävän maaliikenteen koko potentiaalin hyödyntämisen kannalta ratkaisevan tärkeää. Tällainen tuki voi auttaa murtamaan liikennemuotosiirtymän ja rakenteiden saatavuuden noidankehän. Toisaalta kestävän maaliikenteen käytön kasvu edellyttää asianmukaisia rakenteita, toisaalta yhä useampien käyttäjien siirtyessä käyttämään näitä liikennemuotoja on kasvua tuettava uusilla rakenteilla. Ilman tukea yksityisten toimijoiden kannustimet investoida infrastruktuuriin voivat kuitenkin olla riittämättömiä. Tämä johtuu siitä, että ne eivät ota huomioon ulkoisten kustannusten vähentämisestä aiheutuvia hyötyjä, joita investoinnin mahdollistamasta liikennemuotosiirtymästä seuraa. Lisäksi palvelupaikkojen määrän ja laadun sopeutuminen kestävän maaliikenteen kasvavaan kysyntään voi viedä aikaa. Valtion tuki rakenteille voi siksi olla tehokkaampi ja nopeampi tapa edistää toivotun liikennemuotosiirtymän saavuttamista.¹²⁹
129. Edellä 67 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että rakenneinvestointeihin myönnettävä tuki voi olla tarpeen liikenteen yhteensovittamisen tarpeiden täyttämiseksi, kun kyseessä on 127 ja 128 kappaleessa mainittu markkinoiden toimintapuute. Tämä tuki on perusteltua, jos uutta kapasiteettia todennäköisesti käytetään ja siten lisätään kestävän maaliikenteen käyttöä verrattuna kilpaileviin saastuttavampiin liikennemuotoihin. Näin on silloin, kun jäsenvaltio osoittaa ennakoon laadittuun liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien luotettavien liikenne-ennusteiden perusteella, että kapasiteetin potentiaalinen kysyntä ainakin keskipitkällä aikavälillä ylittää tuetun rakenteen ja muiden sellaisten olemassa olevien tai jo suunniteltujen rakenteiden nykyisen yhteenlasketun kapasiteetin, joita voitaisiin kohtuudella käyttää vaihtoehtona tuetun rakenteen kapasiteetin tulevalle kysynnälle.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

130. Kestävän maaliikenteen kehittämistä haittaavat EU:n raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden niukkuus. Edellä 68 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että investointituki näiden rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen on tarkoituksenmukainen väline¹³⁰ tukemaan liikennemuotosiirtymää kestävään maaliikenteeseen.

¹²⁸ Ks. kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian 42 kohta, joka mainitaan alaviitteessä 20.

¹²⁹ Koska tällaisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen (alkuvaiheesta loppuun saattamiseen) tarvitaan huomattavasti aikaa, tuki voi olla tarpeen sen varmistamiseksi, että niiden saatavuus pysyy kestävän maaliikenteen laajentamisen tahdissa erityisesti vihreän kehityksen ohjelman ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tavoitteiden kiireellisyiden vuoksi.

¹³⁰ Tuen muodon osalta komissio ei ole aiemmassa liikenteen yhteensovittamisen tarpeita vastaavaa tukea koskevassa päätöskäytännössään esittänyt vastalauseita suorina avustuksina myönnettävästä tuesta (ks. *ex multis* komission päätös, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2024, asiassa SA.109124, Puola, RRF: *Investment aid to intermodal transport facilities, equipment and rolling stocks* (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä) ja komission päätös, annettu 9 päivänä helmikuuta 2022, asiassa SA.64546, Slovakia, *Workshops for light maintenance of passenger trains in Kosice and Zilina* (EUVL C 169, 22.4.2022, s. 1).

Tuen kannustava vaikutus

131. Tuella olisi kannustettava raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos 69 ja 70 kappaleessa esitetyjä yleisiä periaatteita noudatetaan ja tuetussa hankkeessa olisi rahoitusvaje, jos tukea ei myönnettäisi.

Oikeasuhteisuus

132. Edellä 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti investointitukea raideliikenteen rakenteisiin, sisävesiliikenteen rakenteisiin sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisiin rakenteisiin pidetään oikeasuhteisena, jos tuen määrä ei ylitä a) hankkeen rahoitusvajetta verrattuna vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa hanke ei saa tukea, ja b) investoinnin tukikelpoisia kustannuksia.
133. Rahoitusvajeen laskemiseksi on erotettava hankkeen osana rahoitettava kuljetustoiminta muusta kuin liikenteeseen liittyvästä toiminnasta. Merkityksellisiin tuloihin sisältyvät hankkeen osana rahoitetusta liikennetoiminnasta saatavien tulojen lisäksi kyseiseen kuljetustoimintaan liittyvästä muusta kuin kuljetustoiminnasta (kuten rahoitusta saavaan rakenteeseen kuuluvien kaupallisten tilojen vuokrauksesta) saatavat nettovoitot. Merkityksellisiin kustannuksiin sisältyvät sekä toimintakustannukset että investointikustannukset, jotka liittyvät hankkeen osana rahoitettuun kuljetustoimintaan. Sen sijaan muusta kuin liikenteeseen liittyvästä toiminnasta aiheutuvat investointikustannukset olisi jätettävä pois. Lisäksi kaikki voimassa olevat tai suunnitellut valtiontukitoimenpiteet, kuten toimintatuki ja/tai erityyppinen investointituki, jotka vaikuttavat rahoitusvajeanalyysiin, olisi otettava huomioon arvioitaessa rakenteen odotettua kysyntää.
134. Tukikelpoiset kustannukset koostuvat aineelliseen omaisuuteen (kiinteään ja irtaimen) ja aineettomaan omaisuuteen liittyvistä investointikustannuksista, jotka liittyvät suoraan asianomaisen rakenteen rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen. Tukikelpoisia kustannuksia voivat olla
- a) maanpäälliset rakenteet (esimerkiksi varastointiin), kiinteät laitteet (esimerkiksi varastot ja terminaalirakennukset) sekä rakenteen tiloissa olevaa liikkuvaa kalustoa (esimerkiksi kurottajia) liikenteeseen liittyvien palvelujen tarjontaa varten;
 - b) asiaan liittyvät taustaselvitykset, kuten toteutettavuus- ja topologiset tutkimukset; ja
 - c) suunnittelu- ja asennuskustannukset.
135. Jäsenvaltioiden olisi sitouduttava tekemään tukiohjelmiä varten 71–74 kappaleessa esitetty rahoitusvajeanalyysi 133 ja 134 kappaleessa täsmennetyllä tavalla kunkin ohjelmasta tuetun hankkeen osalta. Tätä varten jäsenvaltioiden on kuvailtava suunniteltua tukiohjelmaa koskevassa ilmoituksessaan vähintään tuettavien hankkeiden luokat, hyväksyttyjen tukikelpoisten kustannusten täsmälliset luokat (kuten aineellisen (kiinteän ja irtaimen) ja aineettoman omaisuuden ostokustannukset), rahoitusvajeen laskentamenetelmä ja sovellettava painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen enimmäismäärä.
136. Tapauskohtaisen tuen rahoitusvaje määritetään vertaamalla hankkeen kannattavuutta tosiseikkoihin perustuvissa ja vaihtoehtoisissa skenaarioissa 72–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti, kuten 133 kappaleessa selvennetään.

Jäsenvaltioiden on esitettävä 72 kappaleessa mainitut laskelmat ja ennusteet yksityiskohtaisessa hankkeen liiketoimintasuunnitelmassa.

137. Jos tuki koskee jäsenvaltion etukäteen ehdottamia ja yksilöimiä palveluja, rahoitusvajetta ei tarvitse arvioida, jos tuen määrä määritetään tarjouskilpailumenettelyllä. Tällaisissa tapauksissa komissio katsoo, että tuen määrä vastaa mahdollisten tuensaajien pyytämää vähimmäistukea, minkä vuoksi tuki katsotaan oikeasuhteiseksi, jos seuraavat kumulatiiviset perusteet täyttyvät:
- a) tarjousmenettely on kilpailullinen, mikä tarkoittaa, että se on avoin, selkeä, läpinäkyvä ja syrjimätön.¹³¹ Se perustuu etukäteen vahvistettuihin ja toimenpiteen tavoitteen mukaisiin objektiivisiin kriteereihin, joilla minimoidaan strategisen tarjouskilpailun riski. Tarjousten paremmuusjärjestykseen asettamiseen ja viime kädessä tuen kohdentamiseen käytettävien tarjouskilpailumenettelyn valintaperusteiden olisi pääsääntöisesti kytkettävä hakijan pyytämä tukimäärään suoraan tai välillisesti toimenpiteen tavoitteen saavuttamiseen. Tämä voidaan ilmaista esimerkiksi tukena luotua uudelleenlaivauskapasiteettiysikköä kohti;
 - b) perusteet julkaistaan riittävän hyvissä ajoin ennen hakemusten jättämiselle asetettua määräaikaa tehokkaan kilpailun mahdollistamiseksi;
 - c) tarjoajien odotettu lukumäärä on riittävä tehokkaan kilpailun varmistamiseksi;
 - d) tarjousprosessin tulokseen jälkikäteen tehtäviä muutoksia (kuten tarjoustuloksista myöhemmin käytäviä neuvotteluja) vältetään, koska ne voivat heikentää prosessin tuloksen tehokkuutta.

Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

138. Sen varmistamiseksi, että tuki ei vaaranna unionin yleistä etua aiheuttamalla kilpailun ja kaupan kohtuutonta vääristymistä, investointituki raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti.
139. Lisäksi jäsenvaltion on osoitettava, että kunkin tuetun liikenne-rakenteen tukitoimenpiteellä varmistetaan kaikille kiinnostuneille käyttäjille syrjimätön, avoin ja läpinäkyvä pääsy rakenteeseen noudattaen alakohtaista lainsäädäntöä, mukaan lukien yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettua direktiiviä.¹³²
140. Jos tuetun liikenne-rakenteen omistaja, toiminnan harjoittaja ja odotettu loppukäyttäjä kuuluvat samaan yritykseen tai ovat liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen liitteessä I tarkoitettuja sidosyrityksiä, rakenteen käyttöoikeus on myönnettävä avoimella, kilpailuun perustuvalla, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä valintamenettelyllä.¹³³ Näin varmistetaan, että toiminnan harjoittaja saa markkinaolosuhteiden mukaisen tuottoasteen ja ehkäistään mahdollisia eturistiriitoja.

¹³¹ Kenelläkään tarjoajalla ei pitäisi olla etuoikeutettuja tietoja tai muita etuja esimerkiksi siksi, että se on tehnyt rakentamista edeltäviä töitä rakenteen tontilla tai omistaa sen. Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltion on annettava tällaiset merkitykselliset tiedot kaikkien mahdollisten tarjoajien käyttöön.

¹³² Ks. alaviite 8.

¹³³ Yritykset, jotka katsotaan sidosyrityksiksi, voivat osallistua menettelyyn.

141. Komissio katsoo, että tukiohjelmilla on todennäköisesti vähäisempi kilpailua ja kauppaa vääristävä vaikutus kuin tapauskohtaisella tuella. Tästä syystä komission arvioinnissa otetaan huomioon jäljempänä esitetyt seikat.

a) Voidaan olettaa, että tukiohjelma ei aiheuta kohtuuttomia kilpailuun ja kauppaan kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, jos 138–140 kappaleessa säädetty edellytykset täyttyvät. Lisäksi jäsenvaltion olisi tukiohjelmasta ilmoittaessaan sitouduttava myös varmistamaan ennen yksittäisen tuen myöntämistä rakenteelle, että tuettu rakenne ei aiheuttomasti vääristä kilpailua ja kauppaa olemassa olevien ja/tai jo suunniteltujen rakenteiden kanssa. Tätä varten jäsenvaltion on sitouduttava määrittämään keskipitkän aikavälin näkymät tuetun rakenteen käytölle ennakkoon laadittuun liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien luotettavien liikenne-ennusteiden perusteella. Jäsenvaltion olisi myös sitouduttava todentamaan, ettei investoinnilla ole kohtuuttomia vääristäviä vaikutuksia sellaisten olemassa olevien ja/tai jo suunniteltujen rakenteiden käyttöön, jotka voivat kohtuudella toimia vaihtoehtoina tukea saavan rakenteen kapasiteetin tulevalle kysynnälle.

b) Tapauskohtaista tukea varten jäsenvaltion on 138–140 kappaleessa esitettyjen edellytysten täyttämisen lisäksi osoitettava, että tuettu rakenne ei vääristä kohtuuttomasti kilpailua ja kauppaa olemassa olevien ja/tai jo suunniteltujen rakenteiden kanssa. Tätä varten jäsenvaltion on määritettävä keskipitkän aikavälin näkymät tuetun rakenteen käytölle ennakkoon laadittuun liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien luotettavien liikenne-ennusteiden perusteella. Jäsenvaltion on myös sitouduttava todentamaan, ettei investoinnilla ole kohtuuttomia vääristäviä vaikutuksia sellaisten olemassa olevien ja/tai jo suunniteltujen rakenteiden käyttöön, jotka voivat kohtuudella toimia vaihtoehtoina tuetun rakenteen kapasiteetin tulevalle kysynnälle.¹³⁴ Tuetulla investoinnilla ei periaatteessa ole kohtuuttomia vääristäviä vaikutuksia, jos odotettu kysyntä on sellainen, että uusi rakenne ei ohjaa kysyntää pois olemassa olevista ja/tai jo suunnitelluista rakenteista. Kun otetaan huomioon eri alueiden, liikennemuotojen ja rakenteiden erilainen markkinarakente, komissio arvioi joka tapauksessa tapauskohtaisesti, vaikuttaisiko tuki johonkin olemassa olevaan ja/tai suunnitteilla olevaan rakenteeseen kohtuuttomasti. Tässä arvioinnissa komissio voisi ottaa merkityksellisimpinä perusteina huomioon lähellä sijaitsevien rakenteiden käyttöasteen, kyseisten rakenteiden tiloissa käsiteltävän rahdin, matkustajien tai liikkuvan kaluston tyypit, sovellettavan teknologian ja tietyn maantieteellisen sijainnin edut.

4.2.2.2 Tuki yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen

142. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan erityissäännöt yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen (mukaan lukien korvaaminen) tehtävien investointien edistämiseksi.

143. Yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävällä tuella on varmistettava, että a) paikalle pääsee ensimmäistä kertaa suoraan raiteen kautta (rakentaminen), b) paikalle pääsee enemmän raideliikennettä tai raideliikenne on vähemmän saastuttavaa raiteen sähköistämisen myötä (parantaminen) tai c) yksityisraide, joka ilman tukea olisi joutunut käyttämättömäksi, voi jatkaa toimintaansa (uudistaminen).

¹³⁴ Nämä rakenteet olisi joka tapauksessa yksilöitävä myös tuen tarpeellisuuden arvioimiseksi (ks. 129 kappale).

144. Jotta tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävän tuen on täytettävä tässä jaksossa ja 4.1 jaksossa vahvistetut soveltuvuusedellytykset.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

145. Yksityisraiteet ovat avainasemassa tavaraliikenteen ensimmäisen/viimeisen osuuden tieliikenteen tarpeen vähentämisessä. Tämä johtuu siitä, että kestävän maaliikenteen muotoja käyttäen kuljetettava tavara voi saavuttaa asiakkaan teollisuusalueet tai lähteä niistä vain, jos se uudelleenlastataan kuljetettavaksi kuorma-autoilla ensimmäisellä/viimeisellä osuudella (multimodaalinen kuljetus) tai jos asiakkaan toimipaikka on suoraan yhteydessä raideverkkoon.
146. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävä tuki voi edistää liikennemuotosiirtymää kestäväan maaliikenteeseen. Se on mahdollista, jos tuella luodaan kannustin toteuttaa kuljetustoimen pääosuus raideliikenteen kautta¹³⁵ ja mahdollistetaan saastuttavammilla liikennemuodoilla toteutettavan ensimmäisen/viimeisen osuuden liikenteen ulkoisten kustannusten välttäminen siirtämällä kuljetukset maanteilta raiteille.

Tuen tarpeellisuus

147. Yksityisraiteet ovat olennaisen tärkeitä, jotta tavaraliikenteen ensimmäisestä/viimeisestä osuudesta saadaan kestävä. Yksityisraiteiden määrä on kuitenkin yleisesti ottaen vähentynyt EU:ssa.¹³⁶ Vähentymisen odotetaan jatkuvan, jos yrityksillä ei ole riittäviä kannustimia vastata yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen liittyvistä kustannuksista ja riskeistä. Yksityisraiteiden rakentamista koskevaan päätökseen voivat vaikuttaa monet tekijät, kuten kuljetetun tavarantoimen määrä ja tyyppi, alueen teollisuusyritysten määrä tai raideinfrastruktuurin kehitystaso. Komissio toteaa, että mikä tahansa näistä tekijöistä voi estää yritystä investoimasta yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen.
148. Markkinat suosivat yleensä tyypillisesti halvempia – mutta vähemmän kestäviä – kuljetusratkaisuja, joissa tavaraa toimitetaan teollisuuslaitoksiin tai kuljetetaan teollisuuslaitoksista.¹³⁷ Siksi 67 kappaleessa esitettyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen myönnettävä tuki on tarpeen liikenteen yhteensovittamisen tarpeiden täyttämiseksi.

¹³⁵ 'Osuus' on matkan osa, joka toteutetaan käyttäen tiettyä liikennemuotoa. Sen määrittää saman liikenteenharjoittajan tarjoaman liikennepalvelun lähtö- ja määräpaikka. 'Pääosuus' on matkan pisin osuus.

¹³⁶ Vaikutustenarviointia tukeva tutkimus rautatieyrityksille myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen tarkistamiseksi, ks. alaviite 42, 2.5 jakso.

¹³⁷ Kun yritys päättää sijoittaa yksityisraiteeseen, sen on harkittava, haluaako se käyttää maanteiden tavaraliikennettä tai raideliikennettä yksityisraiteen kautta ensimmäisen/viimeisen osuuden kuljetukseen toimipaikaltaan/toimipaikalleen. Maanteiden tavaraliikenne on tiettyyn mittakaavaan asti edullisempi, ja julkiset viranomaiset toteuttavat ja maksavat investoinnit tieyhteyksiin. Sen sijaan raiteita käyttäessään yritykset vastaavat suurimmasta osasta rakennuskustannuksista (mukaan lukien usein toteutettavuustutkimus, jossa otetaan huomioon topografia) ja käyttö- ja ylläpitokustannuksista. Lisäksi investoinnin elinkaari on pitkä, mikä on lisäriske, koska jotkin yrityksestä riippumattomat tapahtumat voivat estää yksityisraiteen tulevan käytön. Näin voi olla esimerkiksi silloin, jos rautatieyritykset lopettavat merkitykselliset yhteyspalvelut alueella, jolla yritys sijaitsee.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

149. Raideliikenteen kehitystä haittaa se, ettei yrityksillä ei ole riittäviä markkinakannustimia vastata yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen liittyvistä kustannuksista ja riskeistä. Sen vuoksi komissio katsoo 68 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen, että investointituki yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen on tarkoituksenmukainen väline¹³⁸ vauhdittamaan liikennemuotosiirtymää yksityisraiteiden kautta kulkevilla ensimmäisen/viimeisen osuuden yhteyksillä.

Tuen kannustava vaikutus

150. Tuella olisi kannustettava yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos 69 ja 70 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteita noudatetaan ja tukea saavassa hankkeessa olisi rahoitusvaje, jos tukea ei myönnettäisi.

Oikeasuhteisuus

151. Edellä 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti yksityisraiteiden investointitukea pidetään oikeasuhteisena, jos tuen määrä ei ylitä pienempää seuraavista: i) hankkeen rahoitusvaje verrattuna vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa tukea ei myönnettä¹³⁹ (jonka oletetaan olevan päinvastaisen näytön puuttuessa maantieliikennettä) ja ii) investoinnin tukikelpoiset kustannukset.
152. Tukikelpoiset kustannukset koostuvat aineelliseen omaisuuteen (kiinteään ja irtaimeen) ja aineettomaan omaisuuteen liittyvistä investointikustannuksista, jotka liittyvät suoraan yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen sen toimivaksi saattamiseksi tai toiminnan ylläpitämiseksi. Tukikelpoisia kustannuksia voivat olla asiaan liittyvät taustaselvitykset, kuten toteutettavuus- ja topologiset tutkimukset sekä suunnittelu- ja asennuskustannukset. Tukikelpoisiin kustannuksiin ei voida sisällyttää lastaus- ja purkulaitureita ja laitteita, joita käytetään junien lastaamiseen tai purkamiseen tiettyjen käyttäjien toimipaikalla.
153. Jäsenvaltion olisi sitouduttava tukiohjelmiä varten tekemään 71–74 kappaleessa esitetty rahoitusvajeanalyysi kunkin ohjelmasta tuetun hankkeen osalta. Tätä varten jäsenvaltion on kuvailtava suunniteltua tukiohjelmaa koskevassa ilmoituksessaan vähintään tuettujen hankkeiden luokat, hyväksytyjen tukikelpoisten kustannusten täsmälliset luokat (kuten aineellisen (kiinteän ja irtaimen) ja aineettoman omaisuuden ostokustannukset), rahoitusvajeen laskentamenetelmä ja sovellettava painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen enimmäismäärä.
154. Tapauskohtaista tukea¹⁴⁰ varten jäsenvaltion on 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti aina a) määritettävä rahoitusvajeen suuruus yksityiskohtaisesti ja perusteltava se päätöksentekomenettelyn aikaisilla tuensaajan sisäisillä asiakirjoilla, kuten hallituksen esityksillä tai sisäisillä liiketoimintasuunnitelmissa ja b) sovellettava

¹³⁸ Tukimuodon osalta komissio ei ole aiemmassa liikenteen yhteensovittamisen tarpeita vastaavaa tukea koskevassa päätöskäytännössään vastustanut suorina avustuksina myönnettävää tukea (ks. komission päätös, annettu 17 päivänä joulukuuta 2020, asiassa SA.58570, Saksa, *Guidelines on the construction, extension, reactivation and replacement of railway sidings and related infrastructure* (EUVL C 25, 22.1.2021, s.1).

¹³⁹ Rahoitusvajetta arvioitaessa olisi otettava huomioon kaikki voimassa olevat tai suunnitellut valtiontukitoimenpiteet, kuten toimintatuki ja/tai muun tyyppinen investointituki.

¹⁴⁰ Asianmukaisesti perustelluissa poikkeustapauksissa yksityisraiteelle myönnettävää tapauskohtaista tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana 157 kappaleen mukaisesti.

asianmukaista seuranta- ja takaisinperintämekanismeja sen varmistamiseksi, että tuki ei ylitä 151 kappaleessa asetettuja rajoja.

Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

155. Jotta varmistetaan, että tuki ei vaaranna unionin yleistä etua aiheuttamalla kilpailun ja kaupan kohtuutonta vääristymistä, investointitukea yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti.
156. Tuki olisi periaatteessa myönnettävä tukiohjelmien muodossa, koska ne todennäköisesti vääristävät kilpailua ja kauppaa vähemmän kuin tapauskohtaiset tuet.
157. Asianmukaisesti perustelluissa poikkeustapauksissa komissio voi todeta, että tapauskohtainen tuki yksityisraiteille ei vääristä kilpailua ja kauppaa kohtuuttomasti. Poikkeustapauksen perustelemiseksi jäsenvaltion on toimitettava vähintään molemmat seuraavista:
- a) laskelmat, jotka osoittavat, että ulkoiset kustannukset alenevat huomattavasti enemmän tukiyksikköä kohti tapauskohtaisen tuen avulla kuin tukiohjelman avulla, sekä tällaisten ulkoisten kustannusten alenemisen syiden yksityiskohtainen selvitys, jossa ilmoitetaan lähteet kaikille perusteena oleville tiedoille ja oletuksille;
 - b) selvityksien ja alakohtaisten raporttien kaltaisiin asiakirjoihin perustuva demonstraatio, joka osoittaa, että tietty markkinoiden toimintapuute vaikuttaa valittuun tuensajaajaan, mutta ei vaikuta lainkaan tai vaikuttaa huomattavasti vähemmän muihin jäsenvaltion yrityksiin.

4.2.2.3 Tuki raide- ja sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan

158. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan erityissäännöt tuesta, jolla tuetaan investointeja (uusien tai käytettyjen) raide- tai sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan, jonka tarkoituksena on edistää liikennemuutosiirtymää kohti raide- ja sisävesiliikennettä.
159. Sen varmistamiseksi, että tuki kanavoidaan toimijoille, jotka tarvitsevat eniten markkinoille sijoittautumista, tämän jakson mukaista tukea voidaan myöntää ainoastaan raideliikennealan uusille tulokkaille¹⁴¹, rautatieyrityksille, jotka ovat pk-yrityksiä, sisävesiliikenteen pk-yrityksille sekä raide- ja/tai sisävesiliikenteen alan leasingtoiminnan harjoittajille edellyttäen, että ne ovat pk-yrityksiä.
160. Tuki on myönnettävä julkisen takauksen muodossa. Takauksia voidaan antaa suoraan lopullisille tuensaaajille (eli 159 kappaleessa mainituille toimijoille) tai rahoituksen välittäjinä toimiville luottolaitoksille ja muille rahoituslaitoksille (edellyttäen, että tuensaaajalla on edelleen vapaus valita rahoituksen välittäjä). Rahoituksen välittäjän on pystyttävä osoittamaan asianomaiselle jäsenvaltiolle, että sillä on käytössään mekanismi, jolla varmistetaan, että kaikki edut siirretään mahdollisimman kattavasti lopullisille tuensaaajille suurempina rahoitusmäärinä, riskialttiimpina salkkuina, pienempinä vakuusvaatimuksina tai alhaisempina korkoina kuin ilman näitä julkisia takauksia.

¹⁴¹ Selkeyden vuoksi raideliikennealan uudet tulokkaat voivat saada tukea liikkuvan kaluston hankintaan, vaikka niitä ei katsota pk-yrityksiksi.

161. Jotta tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, raide- tai sisävesiliikenteeseen käytettävien kulkuneuvojen hankintaan myönnettävän tuen on täytettävä tässä jaksossa ja 4.1 jaksossa vahvistetut soveltuvuusedellytykset.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

162. Kuten 21 ja 32 kappaleessa mainitaan, investoinnit kulkuneuvoihin ovat vähäisiä sekä raideliikennealalla että sisävesiliikennealalla, mikä haittaa näiden alojen täysimääräistä kehitystä. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että raide- ja sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan myönnettävä tuki voi edistää liikennemuotosiirtymää kestäväan maaliikenteeseen antamalla raideliikennealan pk-yrityksille ja uusille tulokkaille edullisemmat mahdollisuudet saada rahoitusta kulkuneuvojen hankintaan.
163. Komissio arvioi edelleen puhtaiden kulkuneuvojen (liikkuvan kaluston ja sisävesialusten) hankintaan myönnettävän investointituen soveltuvuutta sisämarkkinoille ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävää valtiontukea koskevien vuoden 2022 suuntaviivojen¹⁴² mukaisesti.

Tuen tarpeellisuus

164. Asianmukaiset kulkuneuvokannat ovat tarpeen, jotta raide- ja sisävesiliikenne voi pysyä kilpailukykyisenä muiden liikennemuotojen kanssa ja jotta siten voidaan edistää siirtymistä kestäviin maaliikenteen muotoihin. Raide- ja sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaa koskevan rahoituksen saatavuus on kuitenkin tällä hetkellä merkittävä este raide- ja sisävesiliikenteen pk-yritysten ja uusien raideliikennealan tulokkaiden markkinoille pääsulle ja/tai laajenemiselle.
165. Raideliikenteen osalta rautatieyritysten kykyyn hankkia liikkuvaa kalustoa kohdistuu pääasiassa taloudellisia rajoitteita, ja erityisesti pk-yritykset eivät välttämättä saa luottoa kilpailukykyisin ehdoin.¹⁴³ Tämä johtuu siitä, että pk-yrityksillä ja uusilla tulokkailla on huonommat rahoitusolosuhteet kuin vakiintuneilla toimijoilla, jotka hyötyvät asemastaan markkinoilla ja joiden on helpompi osoittaa luottokelpoisuutensa sijoittajille ja pankeille, erityisesti jos kyseinen toimija on julkisessa omistuksessa. Vastaavasti sisävesiliikennealan taloudelliset valmiudet ovat vähäisiä, koska alan yritykset ovat pääasiassa pk-yrityksiä ja perheyriksiä, minkä vuoksi niiden on vaikeaa tehdä kalliita investointeja.¹⁴⁴ Tässä yhteydessä sisävesialusten kasvavat kustannukset¹⁴⁵ muodostavat merkittävän esteen sisävesiliikenteen markkinoille pääsulle ja/tai laajentamiselle, erityisesti kun otetaan huomioon, että erityyppisille rahtitavaroille ja reiteille tarvitaan erikoistuneita aluksia.¹⁴⁶
166. Edellä 67 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että liikkuvan kaluston ja alusten hankintaan myönnettävä tuki on tarpeen liikenteen yhteensovittamisen tarpeiden täyttämiseksi. Tämä johtuu siitä, että markkinat eivät itsessään pysty varmistamaan, että raide- ja sisävesiliikenteen alan pk-yrityksillä ja

¹⁴² Ks. alaviite 71.

¹⁴³ Vaikutustenarviointia tukeva tutkimus rautatieyrityksille myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen tarkistamiseksi, ks. alaviite 42, 4.3.2 jakso.

¹⁴⁴ Ks. alaviite 58.

¹⁴⁵ Inflaatio-suuntausten seurauksena teräksen ja muiden laivanrakennuksessa tarvittavien materiaalien hinnat ovat nousseet voimakkaasti viime vuosina. Lähde: RNKK:n markkinaseuranta [vuosikertomus 2023, 109].

¹⁴⁶ Sisävesialuskanta koostuu kolmesta pääasiallisesta alusluokasta kuljetettavan rahtitavaran tyyppin mukaan: kuivalastialukset, nesterahtialukset ja työntö- ja hinausalukset. Kussakin luokassa on erityyppisiä aluksia vesiväyläluokan ja laivaolosuhteiden mukaan. Lähde: RNKK:n markkinaseuranta, ks. alaviite (145).

raideliikennealan uusilla tulokkailla on riittävät mahdollisuudet saada rahoitusta raide- ja sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

167. Edellä 68 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että raide- ja sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan myönnettävä investointituki voi periaatteessa olla tarkoituksenmukainen väline, jos se toteutetaan julkisten takausten muodossa. Rajoitetun ajanjakson lainoille myönnetty julkiset takaukset ovat sopivin tukiväline, jolla voidaan varmistaa, että yhtäältä pk-yrityksillä ja uusilla tulokkailla sekä toisaalta suurilla vakiintuneilla toimijoilla on tasapuoliset toimintaedellytykset saada kulkuneuvojen hankintaan myönnettävää rahoitusta. Tällaisten takausten tarkoituksena on antaa tuensaajille mahdollisuus hyötyä markkinoilla luottoehdoista, jotka muistuttavat enemmän vakiintuneiden toimijoiden luottoehtoja.
168. Komissio katsoo, että julkisten takausten muodossa myönnettävä investointituki raide- ja sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan on tarkoituksenmukainen väline, jolla voidaan auttaa raideliikennealan pk-yrityksiä ja uusia tulokkaita rahoittamaan raide- ja sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvojen hankinnasta aiheutuvat korkeat kustannukset, jos tuki noudattaa 68 kappaleessa esitettyjä ja 167 kappaleessa selvennettyjä yleisiä periaatteita.

Tuen kannustava vaikutus

169. Tuella olisi kannustettava hankkimaan raide- tai sisävesikuljetuksiin tarkoitettuja uusia tai käytettyjä kulkuneuvoja. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos 69 ja 70 kappaleessa esitettyjä yleisiä periaatteita noudatetaan.

Oikeasuhteisuus

170. Edellä 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti tukea, joka myönnetään julkisten takauksien muodossa pk-yrityksille sisävesialusten hankintaan ja raideliikennealan pk-yrityksille ja/tai uusille tulokkaille liikkuvan kaluston hankintaan, voidaan pitää läpinäkyvänä ja oikeasuhteisena, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät:
- a) Takausta myönnetään uusille yksittäisille lainoille, joilla hankitaan rautatie- tai sisävesiliikenteeseen tarkoitettuja kulkuneuvoja.
 - b) Perusteena olevan lainan nimellismäärä ei ylitä siitä hankinnasta aiheutuvia tukikelpoisia kustannuksia, johon tukea myönnetään. Näihin kuuluvat kaikki kustannukset, jotka liittyvät uusien tai käytettyjen kulkuneuvojen hankintaan raide- tai sisävesiliikennettä varten, mukaan lukien kulkuneuvon hinta, toimituskustannukset sekä suunnittelututkimusten, konsultoinnin tai insinööritoimiston kustannukset, edellyttäen, että ne kytetään investointiin ja ovat osa sitä.
 - c) Takausta on enintään 90 prosenttia perusteena olevasta lainasta.
 - d) Takausta myönnetään vähintään 50 peruspisteen maksua vastaan, jos myöntävän jäsenvaltion valtion luottoluokitus on yhtä suuri kuin AAA-A. Muussa tapauksessa jäsenvaltiot voivat vapaasti soveltaa pienempää maksua.
 - e) Takauksen kesto on enintään 15 vuotta.

171. Raide- ja sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan myönnettävä tuki voi kasautua yhteentoimivuuden parantamiseksi tarkoitetun tuen ja/tai tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävän tuen kanssa, jos yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien ja/tai teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista koskevien investointien ylimääräiset nettokustannukset jätetään 170 kappaleessa esitettyjen tukikelpoisten kustannusten ulkopuolelle (b). Yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien ja/tai teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista koskevien investointien ylimääräiset nettokustannukset lasketaan seuraavien erotuksena: hankittavaksi suunnitellun kulkuneuvon kokonaishinta tällaisten investointien kanssa sekä kulkuneuvon kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa, eli jos kulkuneuvon hankkimista ei tueta yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävillä investoinneilla tai se vaatii teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista.

Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

172. Sen varmistamiseksi, että tuki ei vaaranna unionin yleistä etua aiheuttamalla kilpailun ja kaupan kohtuutonta vääristymistä, investointitukea raide- ja sisävesikuljetuksiin tarkoitettavien kulkuneuvojen hankintaan on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti.
173. Tuki olisi periaatteessa myönnettävä tukiohjelmien muodossa, koska niillä on todennäköisesti vähäisempi jäsenvaltioiden välistä kilpailua ja kauppaa vääristävä vaikutus kuin tapauskohtaisella tuella.
174. Kun tuki koskee raiteiden tavaraliikenteen julkisten palvelujen tarjoamiseen käytettävän liikkuvan kaluston hankintaa, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että
- a) julkisesti rahoitettua liikkuvaa kalustoa käytetään ainoastaan tietyillä julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvilla radoilla tai tietyillä alueilla joko julkisia palvelunhankintoja koskevan sopimuksen voimassaolon ajan tai vähintään kymmenen vuoden ajan (sen mukaan, kumpi on pidempi);
 - b) jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus siirretään toiselle toiminnanharjoittajalle, julkisesti rahoitettu liikkuva kalusto siirretään uudelle toiminnanharjoittajalle markkinahintaan ottaen huomioon julkinen rahoitus, jonka lähtevä toiminnanharjoittaja on saanut kyseisen liikkuvan kaluston ostoa varten.

4.2.2.4 Yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki

175. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan erityissäännöt tuesta, jonka tarkoituksena on edistää investointeja teknologioihin, joilla varmistetaan keskeytymätön tavara- ja matkustajaliikenteen virta kansallisten verkkojen ja liikennemuotojen välillä, jäljempänä 'yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki'.
176. Yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettulla tuella voidaan tukea investointeja aineelliseen ja aineettomaan omaisuuteen, mukaan lukien toteutettavuustutkimukset¹⁴⁷, jotka edistävät keskeytymättömiä liikennevirtoja, jäljempänä 'yhteentoimivuuden

¹⁴⁷ Selvitykset, joiden tarkoituksena on arvioida tavara- tai matkustajaliikenteen liikennemuotosiirtymän tai kestävän multimodaaliliikenteen toteuttamiskelpoisuutta reiteillä, joilla yritys tällä hetkellä käyttää maantieliikennettä.

mahdollistamiseksi tehtävät investoinnit’. Yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävät investoinnit voivat koskea erityisesti seuraavia teknologioita ja toimintoja:

- a) eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (ETCS), tulevaisuuden rautatieliikenteen viestintäjärjestelmä (FRMCS) ja automaattinen junanhallinta (ATO) osana Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS), sellaisena kuin se on kuvattu unionin johdetussa lainsäädännössä¹⁴⁸;
- b) digitaalinen automaattikytkentä (DAC)¹⁴⁹;
- c) liikkuvan kaluston mukauttaminen erilaisiin sähköjärjestelmiin;
- d) liikkuvan kaluston mukauttaminen eri raideleveyksiin;
- e) sisävesialusten mukauttaminen palvelemaan merisatamia;
- f) sisävesialusten mukauttaminen muuttuviin purjehduskelpoisuusolosuhteisiin, matalan veden olosuhteet mukaan luettuina;
- g) liikkuvan kaluston ja sisävesialusten automatisointi;
- h) kulkuneuvojen mukauttaminen intermodaalisten lastausyksiköiden kuljettamiseen;
- i) keskeiset teknologiat, joita tarvitaan jokiliikenteen tietopalvelujen (RIS) toteuttamiseksi, kuten jokiliikenteen tietopalvelun alusta (RIS-alusta)¹⁵⁰, sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä (sisävesien ECDIS-järjestelmä), ilmoitukset kapteeneille, sisävesialusten automaattinen tunnistusjärjestelmä (sisävesien AIS-järjestelmä) ja alusten kansainvälinen ilmoittautumisjärjestelmä (ERI);
- j) telemaattiset sovellukset ja muut ohjelmistot siltä osin kuin ne auttavat luomaan keskeytymättömiä liikennevirtoja, erityisesti intermodaaliset tunnistus-, jäljitys- ja jäljitettävyyssjärjestelmät sekä intermodaaliset tiedonvaihtoalustat.

¹⁴⁸ ERTMS on yhtenäinen eurooppalainen merkinanto- ja nopeudenvälvontajärjestelmä, jolla varmistetaan kansallisten raidejärjestelmien yhteentoimivuus, vähennetään merkinantojärjestelmien hankinta- ja kunnossapitokustannuksia sekä lisätään junien nopeutta ja infrastruktuurin kapasiteettia ja nostetaan raideliikenteen turvallisuustasoa. ERTMS koostuu ETCS:stä eli ohjaamon merkinantojärjestelmästä, joka sisältää automaattisen junan kulun valvonnan, rautateiden radioviestintäjärjestelmästä (RMR), automaattisesta junanhallinnasta (ATO) ja toimintasäännöistä. Ks. komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1695, annettu 10 päivänä elokuuta 2023, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) 2016/919 kumoamisesta (EUVL L 222, 8.9.2023, s. 380). Tällä hetkellä raideliikenteessä käytettävä RMR-järjestelmä eli raidesovellusten GSM (GSM-R) perustuu 20 vuotta sitten valmistuneisiin eritelmiin. Teknologian vanhentumisen vuoksi teollista tukea GSM-R:lle ei todennäköisesti saada juurikaan vuoden 2030 jälkeen. FRMCS on GSM-R:n seuraaja yhtenä ERTMS:n olennaisista osista. Se tukee rautateiden digitalisointia ja palveluinnovointia. *[Lisätään viittaus asiaan liittyvään EU:n johdettuun oikeuteen sen hyväksymisen jälkeen]*

¹⁴⁹ DAC on yhteentoimiva komponentti, joka kytkee ja irrottaa automaattisesti tavarajunan liikkuvan kaluston sekä fyysisesti (esim. mekaaninen kytkentä ja jarrutuksen ilmajohto) että digitaalisesti (esim. sähkövirta ja datayhteys). DAC mahdollistaa nykyaikaisen ja digitaalisen eurooppalaisen raiteiden tavaraliikenteen luomisen. Sen tarkoituksena on lisätä tehokkuutta automaatioprosessien avulla, mutta myös varmistaa riittävä energiansaanti telemaattisille sovelluksille sekä turvallinen tietoliikenne koko junassa. *[Lisätään viittaus asiaan liittyvään EU:n johdettuun oikeuteen sen hyväksymisen jälkeen]*

¹⁵⁰ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä annetun direktiivin 2005/44/EY muuttamisesta, 1 artiklan 3 kohdan hh alakohta, COM/2024/33 final, 26.1.2024.

177. Vähintään viiden vuoden ajan tuen myöntämisestä yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitetulla tuella¹⁵¹ rahoitetun omaisuuden siirtoa tai käyttöä koskeviin sopimusjärjestelyihin on sisällyttävä lauseke, jossa täsmennetään, että kyseisen omaisuuserän yhteentoimivuuden varmistava investointi rahoitettiin valtiontuella. Niissä on myös käsiteltävä vastaavia 193 kappaleessa asetettuja velvoitteita ja ilmoitettava tuen määrä.
178. Jotta yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, sen on täytettävä tässä jaksossa ja 4.1 jaksossa esitetyt soveltuvuutta koskevat edellytykset.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

179. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki voi edistää liikennemuotosiirtymää kestäväan maaliikenteeseen varmistamalla keskeytymättömät matkustaja- ja tavaraliikennevirrat jäsenvaltioiden verkkojen välillä ja eri liikennemuotojen välillä. Liikenneverkkojen ja liikennemuotojen sujuva yhteenliittäminen kaikkialla EU:ssa mahdollistaa sen, että a) raide- ja sisävesiliikenne voi mukautua kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategiassa tavoitteeksi asetettuun liikenteen kasvuun optimoimalla raide- ja sisävesiliikenneinfrastruktuurien rajallisen kapasiteetin käytön, b) multimodaaliliikenne voi kilpailla aidosti yksimodaalisten saastuttavien liikennemuotojen kanssa, koska se mahdollistaa kuljetusketjujen ja eri liikennemuotojen välisten synergioiden sujuvan integroinnin infrastruktuurin, tietovirtojen ja menettelyjen osalta ja c) rajat ylittävä liikenne voi kasvaa.

Tuen tarpeellisuus

180. Komissio toteaa, että yhteentoimivuuksjärjestelmien asentamisella ja parantamisella on merkittävä rooli kestävien maaliikennemuotojen kehittämisessä. Se on kuitenkin kallis prosessi, joka saa aikaan enemmän julkisia etuja kuin yrityksille koituvia yksityisiä etuja, erityisesti käyttöönoton alkuvaiheessa. Yksityisille investoinneille on siis vain vähän kannustimia. Tämä voi johtua erityisesti seuraavista seikoista: a) tietyt teknologiat on otettava laajalti käyttöön ennen kuin niiden hyödyt toteutuvat (edelläkävijähaitta)¹⁵², b) eri toimijoiden (esim. rataverkon haltija ja rautatieyritykset) on tehtävä rinnakkaisia investointeja rajatylittävällä tasolla ja c) investointien yksityiset hyödyt ovat vähäisiä verrattuna niiden julkisiin hyötyihin (esim. turvallisuus).
181. Edellä 67 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki on tarpeen liikenteen yhteensovittamisen tarpeiden täyttämiseksi. Tämä johtuu siitä, että markkinat eivät yksin pysty ottamaan riittävästi käyttöön teknologioita, jotka auttavat luomaan keskeytymättömiä liikennevirtoja.¹⁵³

¹⁵¹ Esimerkiksi liikkuvan kaluston leasingsopimukset.

¹⁵² Useimmille 176 kappaleessa mainituille teknologioille ja toiminnoille on ominaista se, että niiden hyödyt voidaan saavuttaa täysimääräisesti vain, jos samanaikainen käyttöönotto saavuttaa kriittisen tason. Alkuvaiheen korkeiden investointikustannusten vuoksi toiminnanharjoittajien suorat kustannukset ovat tällä hetkellä suuremmat kuin näihin teknologioihin siirtymisestä saatavat säästöt.

¹⁵³ Vaikutustenarviointia tukeva tutkimus rautatieyrityksille myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen tarkistamiseksi, ks. alaviite (42), 4.5.4 jakso.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

182. Edellä 68 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki voi periaatteessa olla tarkoituksenmukainen väline¹⁵⁴ edistää sellaisten teknologioiden käyttöönottoa, jotka mahdollistavat keskeytymättömän tavara- ja/tai matkustajaliikenteen virran kansallisten verkkojen ja/tai liikennemuotojen välillä, erityisesti silloin, kun saman teknologian käyttöönottoa koskevia sääntelytoimenpiteitä ei ole. Yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki ei ole tarkoituksenmukaista, jos käytössä on sääntelytoimenpiteitä, jotka edellyttävät, että samaan aikaan otetaan käyttöön sellaista teknologiaa, jonka käyttöönotto on tarkoitus saavuttaa tällaisen tuen avulla.

Tuen kannustava vaikutus

183. Tuella olisi kannustettava investoimaan teknologioihin, joilla varmistetaan keskeytymätön tavara- ja matkustajaliikenne eri kansallisten verkkojen ja eri liikennemuotojen välillä. Edellä 69 ja 70 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettun tuen on täytettävä seuraavat kumulatiiviset edellytykset, jotta sillä olisi kannustava vaikutus:
- a) tuensaaja on hakenut tukea ennen investointihanketta koskevien töiden aloittamista;
 - b) investointihanketta koskevat työt olisi saatettava päätökseen vähintään vuotta ennen päivää, jona tuetusta investoinnista tulee pakollinen EU:n tasolla.
184. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos 69 ja 70 kappaleessa esitettyjä ja 183 kappaleessa selvennettyjä yleisiä periaatteita noudatetaan. EU:n normien noudattamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen myönnettävällä tuella ei periaatteessa ole kannustavaa vaikutusta.

Oikeasuhteisuus

185. Edellä 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti tukea voidaan periaatteessa pitää oikeasuhteisena, jos se on enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
186. Tukikelpoisia kustannuksia ovat
- a) kaikki yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien toteuttamiseen tarvittavat tai siihen liittyvät kustannukset; investointityypistä riippuen tällaisiin kustannuksiin voi sisältyä kyseisen teknologian hankinta- ja

¹⁵⁴ Tukimuodon osalta komissio ei ole aiemmassa liikenteen yhteensovittamisen tarpeita vastaavaa tukea koskevassa päätöskäytännössään vastustanut suorina avustuksina myönnettävää tukea (ks. *ex multis* komission päätös, annettu 26 päivänä toukokuuta 2023, asiassa SA.102707, Italia, *Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment* (EUVL C 266, 28.7.2023, s. 4) ja komission päätös, annettu 5 päivänä marraskuuta 2019, asiassa SA.55451, Alankomaat, *Support for ERTMS upgrade* (EUVL C 59, 21.2.2020, s. 1). Suorina avustuksina myönnettävän tuen avulla tuensaajat voivat alentaa alkuinvestointikustannuksiaan (prototyyppikustannukset, liikkuvan kaluston käyttämättömyyden aikaiset tulonmenetykset, yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävät investoinnit itsessään), joille on vaikeaa saada tuottoa tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, erityisesti silloin, kun investoinnista tulee kannattava vain, jos nämä teknologiat otetaan laajalti käyttöön, mikä voi kestää omaisuserän käyttöikää kauemmin.

asennuskustannuksia¹⁵⁵, hankkeen hallinnointikustannuksia ja toimituskustannuksia¹⁵⁶;

- b) tutkimuksiin, testaukseen ja hyväksymiseen sekä pilotti- ja prototyypilaitoksiin liittyvät kustannukset; ja
 - c) aiemmin asennetun teknologian päivittämisestä aiheutuvat kustannukset.
187. Edellä 176 kappaleessa olevassa a) kohdassa määriteltyjen ERTMS:ään liittyvien yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien osalta kustannukset, jotka liittyvät maailmanlaajuisesti toimivan eurooppalaisen satelliittijärjestelmän (EGNSS) toimintojen integrointiin ERTMS:ään, ovat tukikelpoisia. GSM-R:ään liittyvät kustannukset eivät ole tukikelpoisia.
188. Yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien, jotka kohdistetaan hankittavaksi suunniteltuihin raide- tai sisävesikuljetuksiin tarkoitettujen kulkuneuvoihin, tukikelpoiset kustannukset on rajoitettava yhteentoimivuuden ylimääriksi nettokustannuksiin.¹⁵⁷ Tukikelpoiset kustannukset lasketaan seuraavien erotuksena: raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettua kulkuneuvoa, joka on suunniteltu hankittavan, kokonaishinta tällaisten investointien kanssa sekä saman tai samanlaisen kulkuneuvon kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa eli ilman yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtäviä investointeja.
189. Edellä 176 kappaleen a) ja b) kohdassa luetelluille teknologioille myönnettävää tukea voidaan poikkeuksellisesti pitää oikeasuhteisena, jos se on enintään 80 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tämä johtuu siitä, että nämä teknologiat kärsivät erityisesti koordinaatioongelmista käyttöönottoaiheessa ja tuottavat merkittäviä ulkoisia hyötyjä, joita ei voida sisäistää.
190. Toimenpiteen erityispiirteistä riippuen jäsenvaltio voi myös 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisen rahoitusvajeanalyysin perusteella osoittaa, että tarvitaan korkeampaa tuki-intensiteettiä. Tässä tapauksessa komissio pitää tukea oikeasuhteisena, jos tuensaajakohtainen tukimäärä rajoitetaan investoinnin toteuttamiseksi tarvittavaan vähimmäismäärään (eli jos tuki vastaa rahoitusvajetta tukitoimenpiteen tavoitteen saavuttamiseksi, verrattuna vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa tukea ei saada). Tuki saa joka tapauksessa olla enintään 100 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
- Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen
191. Sen varmistamiseksi, että tuki ei vaaranna unionin yleistä etua aiheuttamalla kilpailun ja kaupan kohtuutonta vääristymistä, yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettua tukea on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti.
192. Tuki olisi periaatteessa myönnettävä tukiohjelmien muodossa, koska ne todennäköisesti vääristävät kilpailua ja kauppaa vähemmän kuin tapauskohtaiset tuet.

¹⁵⁵ Asiaankuuluva teknologia voidaan hankkia uutena tai käytettynä.

¹⁵⁶ Selkeyden vuoksi ylläpitokustannukset eivät ole tukikelpoisia.

¹⁵⁷ Edellyttäen, että ne eivät jo kuulu minkään muun tukimuodon, erityisesti 4.2.2.3 jakson mukaisen tuen, piiriin.

193. Lisäksi liikkuvan kaluston ja sisävesialusten osalta tuen saajan sekä tuetusta investoinnista hyötyvän liikkuvan kaluston tai sisävesialuksen omistajan tai pitäjän on pidettävä niitä rekisteröityinä minkä tahansa jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä ja/tai asiaankuuluvassa eurooppalaisessa kalustorekisterissä viiden vuoden ajan investoinnin toteuttamisesta.

4.2.2.5 Tuki tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen

194. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan erityissäännöt, jotka koskevat tukea investoinneille aineelliseen ja aineettomaan omaisuuteen liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen tai nykyaikaistamiseen.
195. Erityisesti seuraavia toimintoja ja teknologioita voitaisiin tukea:
- a) liikkuvan kaluston jälkiasennus ja/tai kunnostus;
 - b) sisävesialusten jälkiasennus ja/tai kunnostus esimerkiksi hydrodynamiikan ja tehokkuuden parantamiseksi;
 - c) kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden jälkiasennus ja/tai kunnostus;
 - d) sisävesialusten tekninen mukauttaminen uudentyyppisen rahdin kuljetusta varten;
 - e) telemaattiset sovellukset ja muut ohjelmistot, jotka eivät kuulu näiden suuntaviivojen 4.2.2.4 jakson soveltamisalaan, kuten järjestelmät, jotka tarjoavat tietoa yksinomaan yhtä liikennemuotoa käyttäville matkustajille, tai digitaaliset varaus- ja maksujärjestelmät, jotka eivät auta luomaan keskeytymättömiä liikennevirtoja;
 - f) logistiikkajärjestelmät, kuten kuormanoptimointiohjelmistot;
 - g) liikenne-ennusteohjelmistot (lähtöajan/saapumisajan arviointi) ja reitinoptimointiohjelmistot.
196. Vähintään viiden vuoden ajan tuen myöntämisestä on sopimusjärjestelyissä, jotka koskevat liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettyllä tuella rahoitetun omaisuuden siirtoa tai käyttöä maksua vastaan¹⁵⁸, oltava lauseke, jossa täsmennetään, että kyseisen omaisuuden mukauttaminen tai nykyaikaistaminen on rahoitettu valtiontuella, ja ilmoitettava tuen määrä.
197. Jotta tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävän tuen on täytettävä tässä jaksossa ja 4.1 jaksossa vahvistetut soveltuvuusedellytykset.

Liikenteen yhteensovittamistarpeiden edistäminen

198. Edellä 66 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväää multimodaalista kuljetusta varten

¹⁵⁸ Esimerkiksi liikkuvan kaluston leasing sopimukset.

tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävä tuki voi edistää liikennemuotosiirtymää kestäväan maaliikenteeseen. Tekninen mukauttaminen mahdollistaa kestävan maaliikenteen mukautumisen uudentyypisten henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen kysyntään ja kehittymisen alueilla, joilla sillä on suurimmat kasvumahdollisuudet, kuten ylisuurten, raskaiden tai vaarallisten tavaroiden kuljetukset ja yön yli tapahtuva henkilöliikenne. Sen sijaan nykyaikaistaminen lisää kestävan maaliikenteen turvallisuutta, luotettavuutta ja laatua. Tekninen mukauttaminen ja nykyaikaistaminen edistävät myös olemassa olevan liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden kustannustehokasta käyttöä.

199. Komissio arvioi edelleen puhtaiden kulkuneuvojen (liikkuvien kulkuneuvojen ja sisävesialusten) hankintaan myönnettävän investointituen soveltuvuutta sisämarkkinoille ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävää valtiontukea koskevien vuoden 2022 suuntaviivojen¹⁵⁹ mukaisesti. Raideliikenteen melun vähentämiseen myönnettävä investointituki ei myöskään kuulu näiden suuntaviivojen soveltamisalaan, mutta siihen sovelletaan ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävää valtiontukea koskevia vuoden 2022 suuntaviivoja (jossa on annettu erityisiä sääntöjä muiden lähteiden kuin kasvihuonekaasujen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseen tai vähentämiseen myönnettävästä tuesta).

Tuen tarpeellisuus

200. Liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekninen mukauttaminen ja nykyaikaistaminen mahdollistavat näiden tuotteiden säilymisen mahdollisimman arvokkaana ja hyödyllisenä. Tällaiset investoinnit tukevat kestävan maaliikenteen kilpailukykyä, ja niiden avulla on myös mahdollista kehittää käytettyjen tuotteiden markkinoita, mikä edistää siirtymistä kestäviin maaliikennemuotoihin. Tekninen mukauttaminen ja nykyaikaistaminen voivat olla hyvin kalliita, koska liikkuvaa kalustoa, sisävesialuksia ja kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavia laitteita ei voida käyttää toimenpiteen keston aikana, mikä vähentää merkittävästi tuloja. Lisäksi tietyn tyyppiset investoinnit tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen edellyttävät prototyypin kehittämistä, jotta voidaan ymmärtää teknologian toteuttamiseksi tarvittavat rakenteelliset muutokset kulkuneuvon tai kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavan laitteen tyyppin mukaan. Nämä kustannukset (prototyypin kustannukset ja jälkiasennuksen kustannukset) ylittävät usein jälkiasennettun kohteen arvon.¹⁶⁰
201. Edellä 67 kappaleessa esitetyt yleiset periaatteet huomioon ottaen komissio katsoo, että tuki liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen voi olla tarpeen, jotta täytetään liikenteen yhteensovittamisen tarpeet, siltä osin kuin markkinat eivät yksinään tuota riittävästi investointeja tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen, jotta se tukisi kestävan maaliikenteen kilpailukykyä.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

202. Edellä 68 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti komissio katsoo, että liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestäväa multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävä

¹⁵⁹ Ks. alaviite 71.

¹⁶⁰ Vaikutustenarviointia tukeva tutkimus rautatieyrityksille myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen tarkistamiseksi, ks. alaviite 42, 3.5 jakso.

investointituki voi periaatteessa olla tarkoituksenmukainen väline.¹⁶¹ Tällaisella tuella varmistetaan riittävän suuret investoinnit tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen, joilla tuetaan kestävän maaliikenteen kilpailukykyä erityisesti silloin, kun saman teknologian käyttöönotosta ei ole annettu sääntelytoimenpiteitä. Tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävä tuki ei ole tarkoituksenmukaista sellaisten sääntelytoimenpiteiden täytäntöönpanoon, jotka edellyttävät, että samaan aikaan otetaan käyttöön samanlaista teknologiaa kuin se, jonka käyttöönotto on tarkoitus saavuttaa tällaisen tuen avulla.

Tuen kannustava vaikutus

203. Tuella olisi kannustettava investoimaan liikkuvan kaluston, sisävesialusten ja kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen. Jotta tuella olisi kannustava vaikutus, sillä ei saa rahoittaa investointeja, jotka ovat tarpeen EU:n normien noudattamiseksi, tai sillä on rahoitettava investointeja, jotka mahdollistavat EU:n normien noudattamisen merkittävästi ennen normin pakollista voimaantuloa EU:n tasolla. Edellä 69 ja 70 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti tuen on täytettävä seuraavat kumulatiiviset edellytykset, jotta sillä olisi kannustava vaikutus:

- a) Tuensaaja on hakenut tukea ennen investointihanketta koskevien töiden aloittamista.
- b) Investointihanketta koskevat työt olisi saatettava päätökseen vähintään vuotta ennen päivää, jona tuetusta investoinnista tulee pakollinen EU:n tasolla.

204. Komissio katsoo, että tuella on kannustava vaikutus, jos 69 ja 70 kappaleessa esitettyjä ja 203 kappaleessa selvennettyjä yleisiä periaatteita noudatetaan.

Oikeasuhteisuus

205. Edellä 71–74 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti tukea voidaan periaatteessa pitää oikeasuhteisena, jos se on enintään 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

206. Tukikelpoisia kustannuksia ovat

- a) kaikki tukikelpoisten investointien toteuttamiseen tarvittavat tai siihen liittyvät kustannukset; investointityypistä riippuen tällaisiin kustannuksiin voi sisältyä kustannuksia, jotka ovat tarpeen kyseisen teknologian hankkimiseksi ja asentamiseksi, hankkeen hallinnointikustannuksia sekä toimituskustannuksia¹⁶²;
- b) tutkimuksiin, testaukseen ja hyväksymiseen sekä pilotti- ja prototyyppilaitoksiin liittyvät kustannukset; ja
- c) aiemmin asennetun teknologian päivittämisestä aiheutuvat kustannukset.

¹⁶¹ Tukimuodon osalta komissio ei ole aiemmassa liikenteen yhteensovittamisen tarpeita vastaavaa tukea koskevassa päätöskäytännössään vastustanut suorina avustuksina myönnettävää tukea (ks. komission päätös, annettu 1 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa SA.57137, Saksa, *State aid scheme for modernisation of inland waterway fleet* (EUVL C 317, 6.8.2021, s. 1). Suorina avustuksina myönnettävän tuen avulla tuensaajat voivat alentaa alkuinvestointikustannuksiaan (prototyyppikustannukset, liikkuvan kaluston käyttämättömyyden aikaiset tulonmenetykset, yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävät investoinnit itsessään), joille on vaikeaa saada tuottoa tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

¹⁶² Selkeyden vuoksi ylläpitokustannukset eivät ole tukikelpoisia.

207. Jäsenvaltio voi toimenpiteen erityispiirteiden mukaan myös osoittaa 71 ja 74 kappaleen mukaisen rahoitusvajeanalyysin perusteella, että tarvitaan suurempi tuki-intensiteetti. Tässä tapauksessa komissio pitää tukea oikeasuhteisena, jos tuensaajakohtainen tukimäärä rajoitetaan investoinnin toteuttamiseksi tarvittavaan määrään (eli jos tuki vastaa rahoitusvajetta tukitoimenpiteen tavoitteen saavuttamiseksi, verrattuna vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa tukea ei saada). Tuki saa joka tapauksessa olla enintään 100 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
208. Hankittavaksi suunniteltujen raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista koskevien investointien osalta tukikelpoiset kustannukset on rajoitettava yhteentoimivuuden ylimääräisiin nettokustannuksiin.¹⁶³ Ne lasketaan seuraavien erotuksena: raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitetun kulkuneuvon, joka on suunniteltu hankittavan, kokonaishinta tällaisten investointien kanssa sekä saman tai samanlaisen kulkuneuvon kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa ilman investointeja tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen.

Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

209. Sen varmistamiseksi, että tuki ei vaaranna unionin yleistä etua aiheuttamalla kilpailun ja kaupan kohtuutonta vääristymistä, investointitukea tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen on myönnettävä 75 ja 76 kappaleessa esitettyjen yleisten periaatteiden mukaisesti.
210. Tuki olisi periaatteessa myönnettävä tukiohjelmien muodossa, koska ne todennäköisesti vääristävät kilpailua vähemmän kuin tapauskohtaiset tuet.

5. TUKI, JOKA ON KORVAUSTA JULKISTEN PALVELUJEN KÄSITTEESEEN KUULUVIEN VELVOITTEIDEN TÄYTTÄMISESTÄ RAITEIDEN TAVARALIHKENTEESSÄ

5.1 Yleiset säännökset

211. SEUT-sopimuksen 93 artiklassa määrätään, että tuki on perussopimusten mukaista, jos se on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi. Tässä yhteydessä perussopimuksen 14 artiklassa ja perussopimukseen liitettyssä yleistä etua koskevista palveluista annetussa pöytäkirjassa N:o 26 vahvistetaan yleiset periaatteet siitä, miten jäsenvaltiot määrittelevät ja tarjoavat tällaisia palveluja. Pöytäkirjassa N:o 26 todetaan, että kansallisilla, alueellisilla ja paikallisilla viranomaisilla on keskeinen asema ja laaja harkintavalta tarjota, tilata ja järjestää yleistä taloudellista etua koskevia palveluja siten, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin käyttäjien tarpeita. Komissio voi kyseenalaistaa julkisen palvelun velvoitteen määrittelyn vain, jos jäsenvaltioiden harkintavallan käytössä on tapahtunut ilmeinen virhe.¹⁶⁴ Jäsenvaltion valta määrittellä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu ei ole kuitenkaan rajaton eikä sitä voida käyttää mielivaltaisesti vain siinä tarkoituksessa, että jokin erityinen ala voisi välttää kilpailusääntöjen soveltamisen.¹⁶⁵

¹⁶³ Edellyttäen, että ne eivät jo kuulu minkään muun tukimuodon, erityisesti 4.2.2.3 jakson mukaisen tuen, piiriin.

¹⁶⁴ Tuomio 29.11.2018, ARFEA v. Euroopan komissio, T-720/16, EU:T:2018:853, 88 kohta; tuomio 24.11.2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, ECLI:EU:C:2020:952, 33 kohta.

¹⁶⁵ Tuomio 12.2.2008, BUPA ym. v. Euroopan komissio, T-289/03, EU:T:2008:29, 168 kohta.

212. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa tiedonannossa¹⁶⁶, jota sovelletaan myös raiteiden tavaraliikenteeseen, komissio selvensi ehtoja, joiden täytyessä julkisen palvelun korvausta pidetään valtiontukena.
213. Lisäksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille myönnettävään vähämerkityksiseen tukeen annettua asetusta¹⁶⁷ sovelletaan myös raiteiden tavaraliikenteeseen. Asetuksessa komissio vahvistaa edellytykset, joiden täytyessä pienimääräisen julkisen palvelun korvauksen ei katsota vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja/tai vääristävän tai uhkaavan vääristää kilpailua. Näissä olosuhteissa korvaus ei kuulu perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.
214. Jos jäsenvaltiot haluavat säätää toimenpiteistä, jotka korvaavat tiettyjen rautateiden tavaraliikenteen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisen ja jotka eivät täytä asiassa Altmark annetussa tuomiossa¹⁶⁸ asetettuja edellytyksiä ja ovat valtiontukea, niiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä komissiolle perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
215. Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan edellytykset, joiden täytyessä valtiontuen, joka on korvausta tiettyjen julkisen palvelun käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä raiteiden tavaraliikenteessä, voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille perussopimuksen 93 artiklan nojalla.¹⁶⁹ Vaikka yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevia puitteita¹⁷⁰ ei sovelleta maaliikennealaan, komissio ottaa soveltuvuuden arvioinnissaan huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden¹⁷¹ 2.2–2.10 jaksossa vahvistetut edellytykset, jotka on mukautettu raiteiden tavaraliikenteen erityispiirteisiin, kuten tässä luvussa esitetään.

5.2 Varsinaiset yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut

216. Tuki on myönnettävä varsinaista ja oikein määriteltyä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua varten. Tämä tarkoittaa, että tavaraliikennepalveluja voidaan pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina vain, jos asianomainen jäsenvaltio katsoo, että tällaisille palveluille on varsinaista tarvetta ja että markkinat eivät täytä tätä varsinaista tarvetta riittävästi.
217. Varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun määritelmän osalta asianomaisen jäsenvaltion on vahvistettava, että raiteiden tavaraliikennepalvelulla on erityisominaisuuksia verrattuna kaupallisiin palveluihin, jos tällaisia palveluja on markkinoilla. Tältä osin komissio on täsmentänyt, että jäsenvaltiot eivät voi liittää erityisiä julkisen palvelun velvoitteita palveluihin, joita tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimivat yritykset jo tarjoavat tai voivat tarjota tyydyttävästi ja

¹⁶⁶ Ks. alaviite 36.

¹⁶⁷ Ks. alaviite 99.

¹⁶⁸ Tuomio 24.7.2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen, 42 kappale ja sitä seuraavat kappaleet (ks. alaviite 36).

¹⁶⁹ Perussopimuksen 93 artikla ei sisällä vastinetta perussopimuksen 106 artiklan 2 kohdan toiselle virkkeelle, jonka mukaan kaupan kehitykseen ei saa vaikuttaa siinä määrin, että se olisi ristiriidassa EU:n etujen kanssa. Tuomioistuimien on kuitenkin jo tehnyt selväksi, että arvioidessaan perussopimuksen 93 artiklan mukaista tukitoimenpidettä komission on tarkistettava, että tuki ei vaaranna EU:n yleistä etua, ks. alaviitteessä 30 mainittu tuomio 12.10.1978, komissio v. Belgia, 156/77, 10 kohta.

¹⁷⁰ Ks. alaviite 70.

¹⁷¹ Ks. alaviite 70.

valtion määrittämällä yleisen edun mukaisilla ehdoilla, joihin kuuluvat muun muassa hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus.¹⁷²

218. Jäsenvaltioiden olisi osoitettava, että asianomainen palvelu on koko yhteiskunnan edun mukainen¹⁷³ ja että ne ovat harkinneet asianmukaisella tavalla julkisen palvelun tarvetta käyttämällä julkista kuulemista tai muita asianmukaisia välineitä käyttäjien ja palveluntarjoajien etujen huomioon ottamiseksi.¹⁷⁴ Unionin tuomioistuinten mukaan se, että jäsenvaltio ei ole toimittanut todisteita näiden kriteerien täyttymisestä (eli julkisen palvelun velvoitteen soveltamisalan tarpeellisuudesta ja oikeasuhteisuudesta todelliseen julkisen palvelun tarpeeseen) tai ei ole noudattanut niitä, voi olla ilmeinen arviointivirhe, joka komission on otettava huomioon.¹⁷⁵
219. Edellä esitetyn perusteella komission tarkistaessa, onko julkisen palvelun velvoitteen soveltamisala tarpeellinen ja oikeasuhteinen raiteiden tavaraliikenteen todelliseen julkisen palvelun tarpeeseen nähden, se todentaa, että toimivaltainen viranomainen on arvioinut kumulatiivisesti i) kyseessä olevat kuljetustarpeet, kun otetaan huomioon asianomaisen jäsenvaltion tavoitteleva yleinen päämäärä (eli oliko olemassa todellinen julkisen palvelun tarve), ii) missä määrin markkinavoimat voisivat yksin tyydyttää nämä tarpeet (eli onko kyseessä markkinoiden toimintapuute) ja iii) vaihtoehtoiset toimenpiteet, jotka voisivat vastata näihin samoihin tarpeisiin ja vääristäisivät kilpailua ja kauppaa vähemmän.
220. Arvioidessaan liikenteen kysyntää toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa huomioon käyttäjien nykyisen ja tulevan kysynnän (erityisesti kun odotettavissa oleva kysyntä voi kohtuudella syntyä, kun pyritään saavuttamaan kestävä liikenteen, liikenneyhteyksien tai sosiaalisen yhteenkuuluvuuden edistämisen kaltaiset politiikkatavoitteet). Julkisen liikenteen palvelun kysynnän ennakoarviointi voidaan toteuttaa erilaisilla menetelmillä, kuten aiempien tietojen, edustavien kiertokyselyjen tai käyttäjien julkisen kuulemisen avulla, jotta voidaan tunnistaa heidän julkisiin palveluihin kohdistuvat odotuksensa.
221. Markkinatarjonnan arvioinnin yhteydessä olisi periaatteessa järjestettävä toiminnanharjoittajien kuuleminen niiden kiinnostuksesta asiaankuuluvien palvelujen tarjoamiseen avoimen pääsyn palvelujen avulla ja arvioitava sen tuloksia. Markkinoiden toiminnanharjoittajia voidaan kuulla esimerkiksi niiden jo tarjoamien tai suunnittelemien palvelujen luonteesta, määrästä ja tiheydestä kyseisellä maantieteellisellä alueella tai hintatasosta, jota ne soveltavat tai aikovat soveltaa. Jos markkinoiden toiminnanharjoittaja tarjoaa kaupallisia palveluja tai odottaa tai ilmoittaa, että niiden tarjoaminen aloitetaan kohtuullisen lyhyessä määrääjässä (esimerkiksi rautateillä, jos toiminnanharjoittaja on ilmoittanut sääntelyelimelle ja rataverkon haltijalle aikomuksestaan aloittaa palvelun tarjoaminen yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin¹⁷⁶ 38 artiklan 4 kohdan mukaisesti), toimivaltainen viranomainen olisi otettava ne huomioon täsmentäessään julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaa, ellei ole objektiivisia perusteita olla tekemättä niin. Jotta estettäisiin kaupallisen tarjonnan syrjäyttäminen, palvelut, joiden osalta ei ole osoitettu markkinoiden toimintapuutetta, eivät voi kuulua julkisen palvelun velvoitteen soveltamisalaan.

¹⁷² Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet, 13 kohta, ks. alaviite 70.

¹⁷³ Ks. komission päätös, annettu 24. marraskuuta 2023, asiassa SA.32953, Italia, *State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), johdanto-osan 443–445 kappale.

¹⁷⁴ Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet, 14 kohta, ks. alaviite 70.

¹⁷⁵ Tuomio 1.3.2017, Ranska v. komissio, T-366/13, EU:T:2017:135, 105 kohta.

¹⁷⁶ Ks. alaviite 8.

222. Kun toimivaltainen viranomainen arvioi, onko julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa asetettu kilpailua ja kauppaa vähiten vääristävät julkisen palvelun velvoitteet, sen olisi otettava huomioon EU:n lainsäädännön mukaiset vaihtoehtoiset toimenpiteet. Esimerkiksi jos toimenpiteen pääasiallisena yleisen edun mukaisena tavoitteena on tavaraliikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen (esimerkiksi koska toimenpiteen kohteena olevilla markkinoilla ennestään toimivat liikennemuodot ovat saastuttavampia), toimivaltaisen viranomaisen olisi selitettävä, miksi samaa tulosta ei voida saavuttaa vähemmän vääristävillä toimenpiteillä liikenteen yhteensovittamiseksi (esimerkiksi investointi- ja/tai toimintatukiohjelmien muodossa).

5.3 Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentamenetelmän täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve

223. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottaminen on annettava toimeksi kyseiselle yritykselle yhdellä tai useammalla asiakirjalla, jonka muodosta jokainen jäsenvaltio voi itse päättää.¹⁷⁷
224. Toimeksiannossa/toimeksiannoissa olisi täsmennettävä erityisesti: a) julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, b) kyseessä oleva yritys ja alue, c) toimeksiantavan viranomaisen yritykselle mahdollisesti myöntämien yksin- tai erityisoikeuksien luonne, d) korvausmenetelmä ja korvauksen laskennassa, seurannassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit ja e) järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin.

5.4 Toimeksiannon kesto

225. Toimeksiannon kesto olisi rajoitettava 15 vuoteen. Jos merkittävin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamiseen tarvittava omaisuus koostuu liikkuvasta kalustosta, joka on rahoitettu kokonaan tai osittain julkisella rahoituksella, toimeksiannon kesto ei kuitenkaan saisi ylittää kymmentä vuotta.¹⁷⁸

5.5 Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin ja avoimuusdirektiivin noudattaminen

226. Tuen, joka on korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä raiteiden tavaraliikenteessä, katsotaan soveltuvan sisämarkkinoille perussopimuksen 93 artiklan nojalla vain, jos se on yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin¹⁷⁹ ja soveltuvien osin komission direktiivin 2006/111/EY, jäljempänä 'avoimuusdirektiivi'¹⁸⁰, asiaa koskevien säännösten mukainen.
227. Tuen, joka ei ole kyseisten direktiivien asiaa koskevien säännösten mukainen, kuten 6 jaksossa todetaan, katsotaan vaikuttavan kaupan kehitykseen siinä määrin, että se vaarantaisi EU:n yleisen edun.

¹⁷⁷ Ilmaisulla 'jäsenvaltio' tarkoitetaan kyseisen jäsenvaltion keskus-, alue- ja paikallisviranomaisia.

¹⁷⁸ Toimeksiannon päättyessä toiminnanharjoittaja voi siirtää kyseisen liikkuvan kaluston luovutuksen saavalle toiminnanharjoittajalle tai toimivaltaiselle viranomaiselle edellyttäen, että siirto tehdään markkinahintaan ja että siinä otetaan huomioon kyseisen liikkuvan kaluston hankintaan mahdollisesti saatu julkinen rahoitus (ks. 234 kappale).

¹⁷⁹ Ks. alaviite 8.

¹⁸⁰ Komission direktiivi 2006/111/EY, annettu 16 päivänä marraskuuta 2006, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta (EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17).

5.6 EU:n julkisia hankintoja koskevien sääntöjen noudattaminen

228. Tuki, joka on korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä raiteiden tavaraliikenteessä, katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi perussopimuksen 93 artiklan nojalla vain, jos vastuuviranomainen on noudattanut tai sitoutuu noudattamaan sovellettavia julkisia hankintoja koskevia EU:n sääntöjä antaessaan palvelun tarjoamisen toimeksi kyseiselle yritykselle julkisia palveluhankintoja koskevilla sopimuksilla¹⁸¹ tai käyttöoikeussopimuksilla¹⁸². Niihin sisältyvät kaikki avoimuutta ja tasavertaista ja syrjimätöntä kohtelua koskevat vaatimukset, jotka ovat seurausta suoraan perussopimuksesta ja mahdollisesti unionin sekundaarilainsäädännöstä.
229. Tuen, joka ei ole näiden sääntöjen ja vaatimusten mukainen, katsotaan vaikuttavan kaupan kehitykseen tavalla, joka vaarantaisi unionin yleisen edun.

5.7 Syrjimättömyys

230. Kun viranomaisen antaa saman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun usean yrityksen tehtäväksi, korvaus olisi laskettava kunkin yrityksen osalta samaa menetelmää käyttäen.

5.8 Korvauksen määrä

231. Korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna.
232. Komissio soveltaa tältä osin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden¹⁸³ 21–50 kohdassa vahvistettuja perusteita seuraavin selvennyksin.
233. Ensinnäkin julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen tarvittavat tai oletettavasti tarvittavat nettokustannukset voidaan määrittää joko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 25–27 kohdassa¹⁸⁴ kuvatus vältettyjen nettokustannusten menetelmän tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 28–31 kohdassa¹⁸⁵ kuvatus kohdentamismenetelmän perusteella.

¹⁸¹ Vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista 26. helmikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243) 2 artiklan 1 kohdan 1, 2 ja 5 alakohdassa ”palveluhankintasopimuksilla” tarkoitetaan rahallista vastiketta vastaan tehtyjä kirjallisia hankintasopimuksia, jotka on tehty yhden tai useamman hankintayksikön, joka harjoittaa direktiivin 8–14 artiklassa tarkoitettua toimintaa, sekä yhden tai useamman talouden toimijan välillä ja joiden tarkoituksena on palvelujen suorittaminen. Jos näihin sopimuksiin liittyy julkisista hankinnoista 26. helmikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65) 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa tarkoitettuja hankintaviranomaisia, jotka eivät harjoita direktiivin 2014/25/EU 8–14 artiklassa tarkoitettua toimintaa, niitä pidetään direktiivin 2014/24/EU 2 artiklan 1 kohdan 6 ja 9 alakohdan mukaisina palveluhankintasopimuksina.

¹⁸² Käyttöoikeussopimusten tekemisestä 26. helmikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1) 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdassa ”palvelujen käyttöoikeussopimusten” määritellään tarkoittavan ”rahallista vastiketta vastaan tehtyä kirjallista sopimusta, jolla yksi tai useampi hankintaviranomainen tai hankintayksikkö siirtää muiden kuin a alakohdassa tarkoitettuja käyttöoikeusurakoita koskevien palvelujen tarjoamisen ja hallinnoimisen yhdelle tai useammalle talouden toimijalle ja jossa siirtämisen vastikkeena on joko yksinomaan palvelujen käyttöoikeus tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä”.

¹⁸³ Ks. alaviite 70.

¹⁸⁴ Ks. alaviite 70.

¹⁸⁵ Ks. alaviite 70.

234. Toiseksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että julkisten palvelujen tarjoamiseen käytettävän liikkuvan kaluston osto täyttää seuraavat kumulatiiviset edellytykset:

- a) julkisen palvelun velvoitteesta maksettavaa korvausta laskettaessa otetaan huomioon valtiontuki, joka on jo saatu ja hyväksytty erityisesti näiden suuntaviivojen nojalla (4.2.2.3 jakson nojalla) julkisten palvelujen tarjoamiseen käytettävää liikkuvaa kalustoa varten;
- b) jos julkisten palvelujen tarjoamiseen käytetty liikkuva kalusto siirretään sopimuksen päättyessä saapuvalle toiminnanharjoittajalle tai toimivaltaiselle viranomaiselle, siirto olisi tehtävä markkinahintaan ja siinä olisi otettava huomioon julkinen rahoitus, jota lähtevä toiminnanharjoittaja on saanut kyseisen liikkuvan kaluston ostoja varten.

5.9 Lisävaatimukset, jotka voivat olla tarpeen sen varmistamiseksi, että tuki ei vaaranna EU:n yleistä etua

235. Komissio voi vaatia jäsenvaltioilta ehtoja tai sitoumuksia poikkeuksellisissa olosuhteissa, jos edellä esitetyt vaatimukset eivät riitä puuttumaan vakaviin kilpailun vääristymiin sisämarkkinoilla ja tuki voisi vaikuttaa kauppaan tavalla, joka vaarantaisi EU:n yleisen edun. Tätä varten komissio soveltaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden¹⁸⁶ 51–59 kohdassa vahvistettuja perusteita tarvittavin mukautuksin.

236. Komissio huomauttaa, että jäsenvaltioiden havaitsemilla markkinoiden toimintapuutteilla (esimerkiksi yhden vaunun kuormien kuljetukset) voi olla paikallinen tai alueellinen ulottuvuus. Sen vuoksi komissio arvioi huolellisesti, onko kaikkien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten maantieteellinen soveltamisala asianmukaisesti perusteltu. Tältä osin komissio ei periaatteessa pidä julkisia palvelunhankintoja koskevaa sopimusta, joka kattaa jäsenvaltion koko alueen tai raideverkon, oikeasuhteisena keinona puuttua mahdolliseen markkinoiden toimintapuutteeseen, kun otetaan huomioon tällaisen sopimuksen tekemisestä mahdollisesti aiheutuva kilpailun vääristyminen.

5.10 Avoimuus

237. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta maksettavasta korvauksesta, joka kuuluu näiden suuntaviivojen soveltamisalaan, kyseisen jäsenvaltion on julkaistava seuraavat tiedot internetissä tai muulla asianmukaisella tavalla: a) 218 kappaleessa tarkoitettujen julkisen kuulemisen tulokset tai muut asianmukaiset välineet, b) julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, c) asianomainen yritys ja tarvittaessa alue ja iv) yritykselle vuosittain myönnettävän tuen määrä.

5.11 Komission päätöksiin liittyvät ehdot ja velvoitteet

238. Asetuksen (EU) N:o 2015/1589¹⁸⁷ 9 artiklan 4 kohdan mukaan komissio voi asettaa myönteiselle päätökselle ehtoja, joiden täyttyessä se voi katsoa tuen soveltuvan sisämarkkinoille, sekä velvoitteita, joiden avulla se voi valvoa päätöksen noudattamista. Tällaiset ehdot ja velvoitteet voivat olla tarpeen sen varmistamiseksi, että asianomaisille yrityksille myönnetty tuki ei johda kilpailun ja kaupan kohtuuttomaan vääristymiseen sisämarkkinoilla. Tässä yhteydessä määräaikauskertomukset tai muut velvoitteet voivat

¹⁸⁶ Ks. alaviite 70.

¹⁸⁷ Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

olla tarpeen kunkin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun erityisen tilanteen perusteella.

6. RAHAVIRRAT VERTIKAALISESTI INTEGROITUNEISSA RAIDELIIKENNEYRITYKSISSÄ

239. Näiden suuntaviivojen 2 kappaleessa tarkoitettujen peräkkäisten raideliikennepakettien hyväksyminen on johtanut siihen, että kaikki raideliikennetoiminta on vähitellen avautunut kilpailulle. Tämä prosessi on asettanut vertikaalisesti integroituneet raideliikenneyritykset tilanteeseen, jossa osa niiden toiminnoista (erityisesti raideinfrastruktuurin hallinnointi) voi edelleen saada tiettyjä yksin- ja/tai erityisoikeuksia tietyin edellytyksin, kun taas raiteiden tavara- ja henkilöliikennetoiminta on nyt kilpailutettu yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevassa direktiivissä¹⁸⁸ ja asetuksessa (EY) N:o 1370/2007¹⁸⁹ vahvistetuin edellytyksin.
240. Kuten näiden suuntaviivojen 3 kappaleessa mainitaan, on ratkaisevan tärkeää, että raideliikennealan julkisten ja vertikaalisesti integroituneiden yritysten rahoitustoimia koskevaa oikeudellista kehystä noudatetaan ja sen noudattamista valvotaan asianmukaisesti. Sovellettavien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevien sääntöjen noudattaminen i) varmistaa, että näiden suuntaviivojen nojalla myönnettyä tukea ei ohjata muuhun kuin toimintaan, jonka tukeminen on hyväksytty, ja ii) lieventää riskiä siitä, että markkinapohjaisista rahoitusvälineistä (kuten joukkovelkakirjoista), joita vertikaalisesti integroituneet yritykset käyttävät toiminnan rahoittamiseen, investointeihin ja raideinfrastruktuurin ylläpitoon ja kehittämiseen, saatavat tulot käytetään konsernin sisäiseen jälleenrahoitukseen uusien tulokkaiden ja viime kädessä kilpailun kustannuksella.
241. Tässä luvussa palautetaan mieliin julkisten ja vertikaalisesti integroituneiden rautatieyritysten rahoitustoimia koskevat periaatteet. Näiden periaatteiden noudattaminen on tärkeää paitsi sen varmistamiseksi, että tuki julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen raiteiden tavaraliikenteessä soveltuu sisämarkkinoille (ks.5.5 jakso), myös yleisemmin sen varmistamiseksi, että kustannusten ja tulojen kohdentaminen julkisten ja vertikaalisesti integroituneiden yritysten eri toimintoihin on asianmukaista, minkä myötä vältetään ristiintukeminen.
242. Julkisten ja vertikaalisesti integroituneiden yritysten rahoitustoimia säännellään avoimuusdirektiivillä. Tämä direktiivi koskee kaikkia julkisia yrityksiä¹⁹⁰ ja yrityksiä, jonka on pidettävä erillisiä kirjanpitoja, erityisesti yrityksiä, jolle on annettu toimeksi julkisen palvelun tarjoaminen¹⁹¹. Direktiivin 1 artiklan 2 kohdan ja 4 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että i) direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla yrityksillä on erillinen kirjanpito eri toiminnoista, ii) näissä kirjanpidoissa yksilöidään

¹⁸⁸ Ks. alaviite 8.

¹⁸⁹ Ks. alaviite 31.

¹⁹⁰ Määritelty avoimuusdirektiivin 2 artiklan b alakohdassa yritykseksi, ”jonka suhteen julkiset viranomaiset käyttävät suoraan tai välillisesti määräysvaltaa omistuksen, rahoitukseen osallistumisen tai yritykseen sovellettavien sääntöjen perusteella. Julkisten viranomaisten oletetaan käyttävän määräysvaltaa yrityksen suhteen, jos niillä on suoraan tai välillisesti: i) enemmistö yrityksen merkitystä pääomasta; tai ii) valvonnassaan yrityksen osakkeiden äänimäärän enemmistö; taikka iii) mahdollisuus asettaa enemmän kuin puolet yrityksen hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenistä.”

¹⁹¹ Määritelty avoimuusdirektiivin 2 artiklan b alakohdassa yritykseksi, ”joille jäsenvaltio on myöntänyt perussopimuksen [106 artiklan 1 kohdan] mukaisia erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia, tai joille on uskottu perussopimuksen [106 artiklan 2 kohdan] mukaisten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottaminen, joille on myönnetty kyseistä palvelua varten jossain muodossa valtiontukea, joka voi olla muun muassa avustus, tuki tai korvaus, ja joilla on muita toimintoja”.

selkeästi eri toimintoihin liittyvät kustannukset ja tulot ja iii) niissä annetaan yksityiskohtaiset tiedot menetelmästä, jolla kustannukset ja tulot osoitetaan tai kohdennetaan eri toimintoihin.

243. Raideliikennealan osalta edellä mainittua velvoitetta on selvennetty ja täsmennetty yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevalla direktiivillä¹⁹², jota sovelletaan raideinfrastruktuurin hallinnointiin ja rautatieyritysten raideliikennetoimintaan.
244. Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin¹⁹³ 6 artiklan mukaan kirjanpito on eriytettävä i) liikennepalvelujen tarjoamisen ja raideinfrastruktuurin hallintaan liittyvän liiketoiminnan välillä, ii) henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen välillä ja iii) julkisen palvelun ja kaupallisen toiminnan välillä. Lisäksi rahoituksen läpinäkyvyyden osalta yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin¹⁹⁴ 7 d artiklassa edellytetään lisäksi nimenomaisesti, että
- a) ”vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat on myönnettävä, nostettava ja lyhennettävä ainoastaan markkinahintaan ja ehdoilla, jotka vastaavat kyseisen oikeussubjektin yksilöllistä riskiprofiilia”¹⁹⁵;
 - b) ”rataverkon haltijalle kohdennetut lainat on selkeästi erotettava vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille kohdennetuista lainoista. Tällaisten lainojen takaisinmaksut on hoidettava erillisinä.”¹⁹⁶; ja
 - c) ”vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan kyseisen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa” (¹⁹⁷). Toimivalta näiden säännösten noudattamisen todentamiseen on ensisijaisesti kansallisilla sääntelyelimillä.¹⁹⁸
245. Rataverkon haltijan rahoituksen osalta yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin¹⁹⁹ 8 artiklan mukaan rataverkon haltijan olisi hyväksyttävä liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Suunnitelmalla olisi pyrittävä infrastruktuurin optimaaliseen ja tehokkaaseen käyttöön, saataville asettamiseen ja kehittämiseen, varmistamaan rahoituksen tasapaino ja antamaan keinot saavuttaa kyseiset tavoitteet.²⁰⁰

7. JÄLKIARVIOINTISUUNNITELMA

246. Kilpailun ja kaupan vääristymisen rajoittamiseksi edelleen komissio voi edellyttää, että 247 kappaleessa määritetyistä tukiohjelmista tehdään jälkiarviointi. Jälkiarvioinnissa

¹⁹² Ks. alaviite 8.

¹⁹³ Ks. alaviite 8.

¹⁹⁴ Ks. alaviite 8.

¹⁹⁵ Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 7 d artiklan 4 kohta, ks. alaviite 8.

¹⁹⁶ Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 7 d artiklan 7 kohta, ks. alaviite 8.

¹⁹⁷ Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 7 d artiklan 9 kohta, ks. alaviite 8.

¹⁹⁸ Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 56 artiklan 12 kohdan nojalla kansallisella sääntelyelimellä on valtuudet tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia rataverkon haltijoissa, palvelupaikan ylläpitäjissä ja tarvittaessa rautatieyrityksissä, jotta se voi varmistaa direktiivin 6 artiklassa vahvistettujen kirjanpidon erillisyyttä ja direktiivin 7 d artiklassa vahvistettujen rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevien säännösten noudattamisen. Vertikaalisesti integroituneiden yritysten osalta nämä valtuudet ulottuvat kaikkiin oikeussubjekteihin.

¹⁹⁹ Ks. alaviite 8.

²⁰⁰ Yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan direktiivin 8 artiklan 3 kohta, ks. alaviite 8.

tarkistetaan a) tukitoimenpiteen tuloksellisuus suhteessa ennalta määritettyihin tavoitteisiin, b) tukitoimenpiteen vaikutus kilpailuun ja kauppaan ja c) aiheutuuko tukiohjelman voimassaoloaikana EU:n etujen vastaisia kohtuuttomia kilpailua vääristäviä vaikutuksia.

247. Jälkiarviointi on tehtävä tukiohjelmille, joissa mahdollinen kilpailun vääristyminen on erityisen suurta, eli ne voivat uhata rajoittaa tai vääristää kilpailua merkittävästi, jos niiden täytäntöönpanoa ei tarkisteta hyvissä ajoin. Tämä koskee esimerkiksi tukiohjeita, joiden budjetti on suuri tai joihin sisältyy uusia ominaispiirteitä, tai kun on odotettavissa merkittäviä markkinoihin, teknologiaan tai sääntelyyn liittyviä muutoksia. Joka tapauksessa jälkiarviointi on tehtävä ohjelmille, joiden valtiontukibudjetti tai toteutuneet menot ylittävät 150 miljoonaa euroa minä tahansa vuonna tai 750 miljoonaa euroa niiden koko keston aikana. Ohjelman kokonaiskesto tarkoittaa tukiohjelman ja mahdollisten sitä edeltäneiden ohjelmien, joilla on samanlainen tavoite ja sama maantieteellinen alue, yhdistettyä kestoja näiden suuntaviivojen julkaisemisesta alkaen. Ottaen huomioon arvioinnin tavoitteet ja jotta vältetään kohtuuton hallinnollinen rasitus jäsenvaltioille, jälkiarvioinnit ovat välttämättömiä vain silloin, kun tukiohjelman kokonaiskesto ylittää kolme vuotta alkaen näiden suuntaviivojen julkaisemisesta.
248. Jälkiarviointia koskevasta vaatimuksesta voidaan luopua sellaista ohjelmaa seuraavan tukiohjelman osalta, jolla on ollut samanlainen tavoite ja maantieteellinen alue ja jolle on tehty arviointi, jos tästä arvioinnista on laadittu lopullinen arviointiraportti komission hyväksymän arviointisuunnitelman mukaisesti eikä kielteisiä tuloksia ole saatu. Jos ohjelman lopullinen arviointiraportti ei ole hyväksytyn arviointisuunnitelman mukainen, ohjelma on keskeytettävä välittömästi.
249. Edellä 247 kappaleessa tarkoitetun arviointivaatimuksen alaisten tukiohjelmien osalta jäsenvaltioiden on ilmoitettava arviointisuunnitelman luonnos, joka on erottamaton osa komission suorittamaa tukiohjelman arviointia. Arviointisuunnitelman luonnos on ilmoitettava seuraavasti:
- a) yhdessä tukiohjelman kanssa, jos tukiohjelman valtiontukibudjetti on jonakin vuotena yli 150 miljoonaa euroa tai tukiohjelman koko keston aikana yli 750 miljoonaa euroa;
 - b) 30 työpäivän kuluessa merkittävästä muutoksesta, joka kasvattaa ohjelman budjetin jonakin vuotena yli 150 miljoonaan euroon tai ohjelman koko keston aikana yli 750 miljoonaan euroon;
 - c) a tai b kohdan piiriin kuulumattomien ohjelmien tapauksessa 30 työpäivän kuluessa siitä, kun ohjelman viralliseen tilinpäätökseen on kirjattu joltakin vuodelta yli 150 miljoonan euron menot.
250. Arviointisuunnitelman luonnoksen on oltava komission esittämien yhteisten menetelmäperiaatteiden mukainen.²⁰¹ Jäsenvaltioiden on julkaistava komission hyväksymä arviointisuunnitelma.
251. Jälkiarvioinnin tekijän on oltava tuen myöntävästä viranomaisesta riippumaton asiantuntija, ja arviointi on tehtävä arviointisuunnitelman mukaisesti. Jokaiseen

²⁰¹ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja *Common methodology for State aid evaluation*, 28. toukokuuta 2014, SWD(2014) 179 final, tai sen seuraavat versiot.

arviointiin on sisällyttävä vähintään yksi väliarviointiraportti ja yksi lopullinen arviointiraportti. Jäsenvaltioiden on julkaistava molemmat raportit.

252. Lopullinen arviointiraportti on toimitettava komissiolle riittävän ajoissa, jotta komissio voi arvioida tukiohjelman voimassaolon mahdollista jatkamista, ja viimeistään yhdeksän kuukautta ennen sen voimassaolon päättymistä. Kyseistä aikaa voidaan lyhentää ohjelmissa, joihin kohdistuu arviointivaatimus niiden kahden viimeisen toteutusvuoden aikana. Arvioinnin tarkka laajuus ja järjestelyt määritetään tukiohjelman hyväksymispäätöksessä. Kaikkia myöhempiä, tavoitteiltaan vastaavia tukitoimenpiteitä koskevissa ilmoituksissa on kuvailtava, miten arvioinnin tulokset on otettu huomioon.

8. RAPORTOINTI JA SEURANTA

253. Neuvoston asetuksen (EU) N:o 2015/1589²⁰² ja komission asetuksen (EY) N:o 794/2004²⁰³ mukaisesti jäsenvaltioiden on toimitettava vuosittain komissiolle raportit kustakin näiden suuntaviivojen mukaisesti hyväksytystä tukitoimenpiteestä.
254. Jäsenvaltioiden on säilytettävä yksityiskohtainen asiakirja-aineisto kaikista tukitoimenpiteistä. Asiakirja-aineistoon on sisällyttävä kaikki tarvittavat tiedot, joiden perusteella voidaan määrittää, että kaikki näissä suuntaviivoissa esitetyt sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset täyttyvät. Jäsenvaltioiden on säilytettävä asiakirja-aineisto kymmenen vuoden ajan tuen myöntämispäivästä ja toimitettava se komissiolle tämän pyynnöstä.
255. Lisäksi komissio soveltaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden²⁰⁴ 3 lukua tarvittavine mukautuksineen (lukuun ottamatta 62 kohdan viimeistä luetelmakohtaa ja 65 kohtaa) niiden tukien osalta, jotka ovat korvausta 5 luvussa tarkoitettuun julkisen palvelun käsitteeseen olennaisesti kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi.

9. SOVELTAMINEN

256. Näillä suuntaviivoilla korvataan vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivat²⁰⁵.
257. Komissio soveltaa näitä suuntaviivoja ilmoitettuihin tukiin, joista sen on tehtävä päätös sen päivän jälkeen, jona nämä suuntaviivat julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, vaikka tuesta olisi ilmoitettu ennen kyseistä päivämäärää.
258. Valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä annetun komission ilmoituksen²⁰⁶ mukaan komissio soveltaa sääntöjenvastaiseen tukeen sen myöntämisaikana voimassa olevia sääntöjä. Vastaavasti komissio soveltaa näitä suuntaviivoja, jos sääntöjenvastaista tukea myönnetään niiden julkaisupäivän jälkeen.

²⁰² Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

²⁰³ Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

²⁰⁴ Ks. alaviite 70.

²⁰⁵ Ks. alaviite 38.

²⁰⁶ EUVL C 119, 22.5.2002, s. 22.

259. Komissio ehdottaa jäsenvaltioille aiheellisia toimenpiteitä perussopimuksen 108 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
- a) Jäsenvaltiot muuttavat tarvittaessa voimassa olevia tukiohjelmia, jotka on hyväksytty vuoden 2008 raideliikennesuuntaviivojen nojalla tai suoraan perussopimuksen 93 artiklan nojalla, saattaakseen ne näiden suuntaviivojen mukaisiksi viimeistään [31. joulukuuta 2026].
 - b) Jäsenvaltiot antavat nimenomaisen ehdottoman suostumuksensa 259 kappaleessa olevassa a) kohdassa ehdotettuihin aiheellisiin toimenpiteisiin kahden kuukauden kuluessa siitä, kun nämä suuntaviivat on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Jos jäsenvaltiolta ei saada vastausta, komissio olettaa, että se ei hyväksy ehdotettuja toimenpiteitä.

10. TARKISTUS

260. Komissio voi päättää näiden suuntaviivojen uudelleentarkastelusta tai muuttamisesta milloin tahansa, jos tämä on tarpeen kilpailupolitiikkaan liittyvistä syistä tai muiden unionin politiikan alojen tai kansainvälisten sitoumusten taikka muiden perusteltujen syiden huomioon ottamiseksi.

LIITE I

Tuki, joka vastaa liikenteen yhteensovittamisen tarpeita – liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan kuuluvat toimenpiteet ja toimenpiteet, joista on ilmoitettava näiden suuntaviivojen mukaisesti

Ensisijainen tavoite	Liikennealan ryhmäpoikkeusasetus		Maa- ja multimodaaliliikenteen valtiontuen suuntaviivat	
	Toimenpide	Sallittu intensiteetti	Toimenpide	Sallittu intensiteetti
Toimintatuki liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi	Tukiohjelmat	50 % tukikelpoisista kustannuksista [60] % yhdistetyille kuljetuksille myönnetyn tuen tukikelpoisista kustannuksista	Tapauskohtainen tuki Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit Tukiohjelmat, joissa ei sovelleta komission käsikirjaa	75 % tukikelpoisista kustannuksista
Toimintatuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi	Tukiohjelmat Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti < 15 miljoonaa euroa	80 % ensimmäisen toimintavuoden, 70 % toisen toimintavuoden, 60 % kolmannen toimintavuoden, 50 % neljännen toimintavuoden ja 40 % viidennen toimintavuoden tukikelpoisista kustannuksista	Tapauskohtainen tuki Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti ≥ 15 miljoonaa euroa	80 % ensimmäisen toimintavuoden, 70 % toisen toimintavuoden, 60 % kolmannen toimintavuoden, 50 % neljännen toimintavuoden ja 40 % viidennen toimintavuoden tukikelpoisista kustannuksista
Investointituki raide- tai sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon tai multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen	Tukiohjelmat Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti < 20 miljoonaa euroa Tapauskohtainen tuki kestävän multimodaalisen tavaraliikenteen terminaaleja varten < 10 miljoonaa euroa	50 % tukikelpoisista kustannuksista, kun tuki on < 3 miljoonaa euroa hanketta kohti 50 % tukikelpoisista kustannuksista, mutta tukikelpoisten kustannusten sekä investoinnin pitoajan yhteenlasketun liikevoiton ja investoinnin loppuarvon	Tapauskohtainen tuki Tapauskohtainen tuki kestävän multimodaalisen tavaraliikenteen terminaaleja varten ≥ 10 miljoonaa euroa Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti ≥ 20 miljoonaa euroa Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit	Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista Ei kynnysarvoa, jos tapauskohtainen tuki myönnetään tarjouskilpailumenettelyllä

		<i>summan välisen erotuksen määräämissä rajoissa, kun tuki on \geq 3 miljoonaa euroa hanketta kohti</i>		
Investointituki yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen	Tukiohjelmat Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti $<$ 2 miljoonaa euroa	50 % tukikelpoisista kustannuksista, kun tuki on $<$ 500 000 euroa hanketta kohti 50 % tukikelpoisista kustannuksista, mutta tukikelpoisten kustannusten sekä investoinnin pitoajan yhteenlasketun liikevoiton ja investoinnin loppuarvon summan välisen erotuksen määräämissä rajoissa, kun tuki on \geq 500 000 euroa hanketta kohti	Tapauskohtainen tuki Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti \geq 2 miljoonaa euroa Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit	<i>Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista</i>
Investointituki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan	Tukiohjelmat	<i>Perusteena olevan lainan nimellismäärä \leq tukikelpoiset kustannukset. Takaus \leq 80 % perusteena olevasta lainasta.</i>	Tapauskohtainen tuki Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit	<i>Perusteena olevan lainan nimellismäärä \leq tukikelpoiset kustannukset. Takauksen kattavuus \leq 90 % perusteena olevasta lainasta.</i>
Investointituki intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankintaan	Tukiohjelmat	30 % tukikelpoisista kustannuksista (intermodaaliset lastausyksiköt) 20 % tukikelpoisista kustannuksista (aluksilla käytettävät nosturit)	—	

Investointituki yhteentoimivuuden parantamiseen	Tukiohjelmat	<p>50 % tukikelpoisista kustannuksista</p> <p>80 % tukikelpoisista kustannuksista (ERTMS ja DAC)</p>	<p>Tapauskohtainen tuki</p> <p>Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit tai joihin sisältyy liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalan ulkopuolisia investointeja</p>	<p>50 % tukikelpoisista kustannuksista</p> <p>80 % tukikelpoisista kustannuksista (ERTMS ja DAC)</p> <p>Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista</p>
Investointituki kulkuneuvojen sekä kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen	Tukiohjelmat	<p>20 % tukikelpoisista kustannuksista</p>	<p>Tapauskohtainen tuki</p> <p>Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit tai joihin sisältyy liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalan ulkopuolisia investointeja</p>	<p>20 % tukikelpoisista kustannuksista</p> <p>Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista</p>

LIITE II

Edellä 82 kappaleen b) kohdassa tarkoitettut tiedot

Näiden suuntaviivojen 82 kappaleessa olevassa b) alakohdassa tarkoitettuihin yksittäisiä tukia koskeviin tietoihin on sisällyttävä seuraavat:

- a) Yksittäisen tuensaajan yksilöintitiedot²⁰⁷:
 - nimi
 - tuensaajan tunniste
- b) tuensaajan tyyppi soveltamisajankohtana:
 - pk-yritys
 - suuri yritys
- c) Alue, jolla tuensaaja sijaitsee (NUTS II -tasolla tai alemmalla)
- d) Tuensaajan pääasiallinen toimiala kyseisen tuen osalta NACE:n²⁰⁸ kolminumerotasolla (kolminumeroinen numerokoodi)
- e) tukiosa kokonaislukuna kansallisessa valuutassa
- f) Jos tuen nimellismäärä on eri kuin tukiosa, tuen nimellismäärä ilmaistuna kokonaislukuna kansallisessa valuutassa.²⁰⁹
- g) Tukiväline²¹⁰:
 - avustus, korkotuki, velkojen poistaminen
 - laina, takaisinmaksettavat ennakot, takaisinmaksettava avustus
 - takaus
 - veroetuus tai verovapautus
 - riskirahoitus
 - muu (täsmennettävä)

²⁰⁷ Lukuun ottamatta liikesalaisuuksia ja muita luottamuksellisia tietoja perustelluissa tapauksissa ja komission suostumuksella (komission tiedonanto, annettu 1. joulukuuta 2003, salassapitovelvollisuudesta valtiontukipäätöksissä, C(2003) 4582 (EUVL C 297, 9.12.2003, s. 6)).

²⁰⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1893/2006, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, tilastollisen toimialaluokituksen NACE Rev. 2 vahvistamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3037/90 ja tiettyjen eri tilastoaloja koskevien yhteisön asetusten muuttamisesta (EUVL L 393, 30.12.2006, s. 1).

²⁰⁹ Bruttoavustusekvivalentti tai tapauksen mukaan investoinnin määrä. Toimintatuen tapauksessa voidaan ilmoittaa vuotuinen tukimäärä tuensaajaa kohden. Verojärjestelmien tapauksessa määrä voidaan ilmoittaa 84 kappaleessa säädettyjä vaihteluvälejä käyttäen. Julkaistava määrä on suurin sallittu veroetuus eikä kunakin vuonna vähennetty määrä (esim. verohyvityksen tapauksessa on julkaistava suurin sallittu verohyvitys eikä todellista määrää, joka mahdollisesti riippuu verotettavasta tulosta ja vaihtelee joka vuosi).

²¹⁰ Jos tuki myönnetään useammista tukivälineistä, on ilmoitettava välinekohtaiset tukimäärät.

- h) Myöntämispäivä ja julkistamispäivä
- i) Tuen tarkoitus
- j) Tuen myöntävän viranomaisen nimi tai myöntävien viranomaisten nimet
- k) Tarvittaessa toimeksisaaneen yhteisön nimi ja valittujen rahoituksen välittäjien nimet
- l) Tukitoimenpiteen viite²¹¹

²¹¹ Komission 3 jaksossa tarkoitettu ilmoitusmenettelyssä ilmoittama viite