



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

KOMISJONI TEATIS

KOMISJONI TEATISE

**(Suunised maismaa- ja mitmeliigilise transpordi sektoris antava riigiabi kohta)
eelnoõu heakskiitmine**

LISA

KOMISJONI TEATIS

Suunised maismaa- ja mitmeliigilise transpordi sektoris antava riigiabi kohta

EELNÕU

SISUKORD

1.	Sissejuhatus	3
1.1	Üldine taust.....	3
1.2	Käesolevate suuniste eesmärk	6
1.2.1	Raudteesektor	8
1.2.2	Siseveetranspordi sektor	11
1.2.3	Mitmeliigilise transpordi sektor	12
2.	Kohaldamisala ja mõisted	14
2.1	Kohaldamisala	14
2.2	Mõisted.....	17
2.3	Suuniste ülesehitus	21
3.	Meetmed, millest ei ole vaja teatada	21
4.	Transpordi koordineerimise vajadustele vastav abi	22
4.1	Siseturuga kokkusobivuse üldtingimused	22
4.1.1	Peamised siseturuga kokkusobivuse tingimused.....	23
4.1.2	Kooskõla liidu õiguse muude sätetega	25
4.1.3	Kumuleerimine	25
4.1.4	Läbipaistvus.....	26
4.2	Transpordi koordineerimiseks antava abi eriliikide siseturuga kokkusobivuse tingimused	27
4.2.1	Tegevusabi.....	27
4.2.2	Investeeringuteks ettenähtud abi	33
5.	Abi avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks raudteetranspordi kaubaveosektoris	51
5.1	Üldpõhimõtted.....	51
5.2	Tegelikku üldist majandushuvi pakkuv teenus	52
5.3	Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määratakse kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid	53
5.4	Antava ülesande kestus	54
5.5	Vastavus ühtsele Euroopa raudteedirektiivile ja läbipaistvuse direktiivile.....	54

5.6	Vastavus ELi hankelepingute sõlmimise korrale	54
5.7	Diskrimineerimisest hoidumine	55
5.8	Hüvitise suurus	55
5.9	Lisanõuded, mida võidakse vajada selle tagamiseks, et abi ei kahjusta ELi üldisi huve	55
5.10	Läbipaistvus.....	56
5.11	Komisjoni otsustega seotud tingimused ja kohustused	56
6.	Vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjate rahavood.....	56
7.	Järelhindamise kava	58
8.	Aruandlus ja järelevalve.....	59
9.	Kohaldatavus	59
10.	Läbivaatamine	60
I lisa	61
II lisa	64

1. SISSEJUHATUS

1.1 Üldine taust

1. Ühise transpordituru loomine on olnud Euroopa Liidu (EL) pikaajaline eesmärk, mille saavutamist on soodustanud liberaliseerimine. Eelkõige on ELis alates 1990. aastatest täielikult liberaliseeritud siseveetransporditeenused¹ ja viimastel aastakümnetel on järkjärgult liberaliseeritud ka raudteeveoteenused².
2. Aastatel 2001–2016 võtsid liidu kaasseadusandjad vastu neli raudteeveoteenuseid käsitlevat õigusaktide paketti, mille eesmärk on avada raudteeveoteenuste turud järkjärgult konkurentsile nii kaubaveo kui ka reisijateveo valdkonnas. Raudtee-kaubaveo turg avati konkurentsile üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu jaoks 15. märtsil 2003,³ rahvusvahelise kaubaveo jaoks kogu Euroopa tasandil 1. jaanuaril 2006⁴ ja raudtee-kaubaveo kabotaaži jaoks 1. jaanuaril 2007⁵. Raudtee-reisijateveo turg avati konkurentsile ainult rahvusvahelise transpordi jaoks 2010. aastal⁶ ja seejärel täielikult 2019. aastal pärast seda, kui oli vastu võetud neljas raudteepakett,⁷ mille eesmärk oli välja kujundada direktiiviga 2012/34/EL⁸ (edaspidi „ühtne Euroopa raudteedirektiiv“) loodud ühtne Euroopa raudteepiirkond. Neljanda raudteepaketiga kehtestati mitu meetet, sealhulgas ühes liikmesriigis asutatud raudteeveo-ettevõtjate⁹ üldine õigus osutada

¹ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3921/91, millega nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad vedada liikmesriigi siseveeteedel kaupu või reisijaid (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 1) ja mida kohaldatakse alates 5. jaanuarist 1992, põhineb võrdse kohtlemise ja teenuste osutamise vabaduse üldpõhimõtetel, mille kohaselt peaks mitteresidendist vedajatel olema lubatud osutada riigisiseseid transporditeenuseid (kabotaaž) Euroopa Liidu siseveeteedel. Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 3921/91, millega kehtestatakse tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad vedada kaupu või reisijaid liikmesriigi siseveeteedel (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 1), mida kohaldatakse alates 2. augustist 1996, kehtestati ühiseeskirjad teenuste osutamise vabaduse kohta rahvusvahelistel siseveeteedel.

² Esimese seadusandliku algatuse tulemusena võeti 1990. aastate alguses vastu nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25), mille liikmesriigid pidid üle võtma 1. jaanuariks 1993.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1)) artikli 10 lõige 3.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/51/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164)) artikli 1 lõike 2 punkt a.

⁵ Vt joonealune märkus 4.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44), avati 1. jaanuarist 2010 konkurentsile rahvusvaheline raudtee-reisijatevedu.

⁷ Neljas raudteepakett koosneb kuuest õigusaktist, mille eesmärk on kujundada välja raudteeteenuste ühtne turg. Vt https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32), konsolideeritakse ja tunnistatakse alates 17. juunist 2015 kehtetuks direktiiv 91/440/EMÜ, mida on muudetud direktiividega 2001/12/EÜ ja 2004/51/EÜ, ning direktiiv 2007/58/EÜ.

⁽⁹⁾ Nagu on määratletud ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 3 lõike 1 punktis 1, vt joonealune märkus (8).

Euroopa Liidus igat liiki reisijateveoteenuseid (mõne piiranguga)¹⁰ ja raudteesektoris avaliku teenuse lepingute kohustusliku pakkumismenetluse põhimõte¹¹.

3. Raudteeturu avamine eeldab tingimuste võrdsustamist, eelkõige avalike ja eraettevõtjate vahel, et saavutada tõhus konkurents. Kui turgu valitsevad raudtee-ettevõtjad on vertikaalselt integreeritud ja riigi omandis, võib kontsernisisene turuvälistel tingimustel refinantseerimine moonutada konkurentsi, muu hulgas seetõttu, et see vähendab soovi turule siseneda. Seetõttu tuleb täpselt järgida raudteesektori avalike ja vertikaalselt integreeritud ettevõtete finantstehinguid reguleerivat õigusraamistikku ja tagada selle täitmine.
4. Samuti on vaja tagada õiglased konkurentsitingimused, et edendada konkurentsi eri transpordiliikide vahel, võttes arvesse transpordiliikide välismõjude (positiivsete ja negatiivsete) eri taset¹². Kestlik transpordisektor on oluline, et tagada transpordiühendused kogu Euroopas, edendada majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „alusleping“) artiklitega 170 ja 174 ning saavutada ELi kliimaeesmärgid.
5. 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus¹³ seadis komisjon eesmärgi vähendada aastatel 2008–2030¹⁴ transpordisektori heitkoguseid 20 % ja aastatel 1990–2050 vähemalt 60 %. 2016. aasta teatises *Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia*¹⁵ pakkus komisjon välja meetmed Euroopa transpordi CO₂ heite vähendamise kiirendamiseks. 2019. aastal¹⁶ esitas komisjon Euroopa roheline kokkuleppe, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastal puudub kasvuhoonegaaside netoheide¹⁷. Selleks seadis komisjon eesmärgiks vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega¹⁸.
6. Pärast valge raamatu „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“¹⁹ hindamist esitas

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiiviga (EL) 2016/2370, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteefrastruktuuri juhtimise osas (ELT L 352, 23.12.2016, lk 1), anti raudteeveo-ettevõtjatele alates 1. jaanuarist 2019 juurdepääs riiklikele raudteevõrkudele, ajastatuna lähtuvalt 14. detsembril 2020 algavast liiklusgraafikuperioodist.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta määrusega (EL) 2016/2338, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007 riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas (ELT L 354, 23.12.2016, lk 22), kehtestati kohustus sõlmida avaliku teenuse lepingud konkurentsipõhiselt alates 3. detsembrist 2019, kusjuures ülemineku periood lõpeb 24. detsembril 2023.

¹² Ühises transpordipoliitikas tuleb järgida ka aluslepingus sätestatud keskkonnanäesmärgi. Aluslepingu artiklis 11 on sätestatud, et liidu „poliitika ja tegevuse määratlemise ja rakendamise peab integreerima keskkonnakaitse nõuded, eelkõige pidades silmas säästva arengu edendamist“.

¹³ *Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas*, COM(2011) 144 final, 28.3.2011, punkt 6.

¹⁴ Välja arvatud rahvusvaheline meretransport, mille puhul ta seadis eesmärgiks vähendada aastatel 2005–2050 heitkoguseid 40 %.

¹⁵ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

¹⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: *Euroopa roheline kokkulepe*, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

¹⁷ Vt joonealune märkus 16.

¹⁸ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: *Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamine: investeerimine kliimaneutraalsesse tulevikku meie inimete hüvanguks*, COM(2020) 562 final, 17.9.2020.

¹⁹ SWD(2020) 0410 final, 10.12.2020.

komisjon 2020. aasta detsembris säästva ja aruka liikuvuse strateegia²⁰. Strateegias on esitatud tegevuskava Euroopa transpordi suunamiseks õigele kestliku ja aruka tuleviku teele 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu järeltule kohaselt. Strateegia aluseks olevad stsenaariumid kajastavad 2030. aasta kliimaeesmärgi kava toetavaid stsenaariume ja näitavad, et kavandatud poliitikameetmete kombineerimise abil saab transpordisektori heidet 2050. aastaks vähendada 90 %. Seadusandlike ettepanekute paketi „Eesmärk 55“²¹ eesmärk on toetada nende eesmärkide saavutamist, edendades muu hulgas puhtamaid transpordiliike ja transpordikütuseid, et suunata EL teele saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus²².

7. ELi eesmärgini saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus ei ole võimalik jõuda ilma Euroopa transpordisektori kõigi transpordiliikide põhjaliku rohe- ja digiüleminekuta.
8. Transpordisektori arvele langeb ligikaudu veerand kogu ELis inimtegevuse tulemusena tekkinud kasvuhoonegaaside heitest ning see on üks peamisi õhusaaste põhjuseid. Liiklus tekitab ka muid negatiivseid välismõjusid, nagu mürasaaste, õnnetused ja ummikud, mida ei võeta piisavalt arvesse transpordikasutajate kuludes, nt maantee- ja lennutranspordi puhul. Seetõttu on vaja otsustavaid meetmeid, et suunata rohkem vedusid säästvamatele transpordiliikidele ja optimeerida mitmeliigiliste logistikaahelate toimimist²³. Transpordisektori keskkonnahoidlikumaks muutmist toetavad paljud regulatiivsed algatused, eelkõige need algatused, mille eesmärk on luua terviklik üleeuroopaline transpordivõrk,²⁴ hõlbustada siseveetransporti²⁵ ja vaadata läbi kombineeritud vedu käsitlev direktiiv²⁶. Nende keskkonnasäästlikumaks muutmise eesmärkide saavutamiseks on vaja suuri investeeringuid. Konkurentsipoliitikal, eelkõige riigiabi eeskirjadel, on oluline roll, et võimaldada ELil täita oma rohelise kokkuleppe poliitikaeesmärke, kui turul üksi puuduvad piisavad vahendid või stiimulid nende eesmärkide saavutamiseks (vt punkt 13), sest need suunavad liikmesriikide tegevust asjaomaste turutõrgete kõrvaldamiseks, tagades samal ajal, et riiklik rahaline toetus ei mõjuta põhjendamatult siseturu toimimist.
9. Kauba- ja reisijateveo katkematu liikumine riiklike võrkude ja transpordiliikide vahel (koostalitlusvõime) on ELi transpordipoliitika (mis aitab saavutada ELi peamisi eesmärke²⁷) üldeesmärk. Transport on muutunud üleilmseks, seda nii mis puudutab reisijate ja kaupade kasutatavaid võrke, mis on üha enam piiriülesed, kui ka asjaomaseid transpordiliike, kuna reisid ühendavad üha enam mitmeid transpordilahendusi. Siiski seisavad transpordivõrkude ja transpordiliikide kogu Euroopa Liidus ühendamise ees

²⁰ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: *Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad*, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

²¹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Eesmärk 55“: *ELi 2030. aasta kliimaeesmärgi saavutamine teel kliimaneutraalsuseni*, COM(2021) 550 final, 14.7.2021.

²² Joonealuses märkuses (21) osutatud teatise jaotis 2.2.2.

²³ Vt joonealune märkus 20.

²⁴ Üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika (edaspidi „TEN-T poliitika“) põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrusel (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1). Seda määrust vaadatakse praegu läbi, et muuta võrk ohutumaks, säästvamaks, kiiremaks ja kasutajatele mugavamaks.

²⁵ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: *NAIADES III: Tulevikukindla Euroopa siseveetranspordi edendamine*, COM(2021) 324 final, 24.6.2021.

²⁶ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

²⁷ Need hõlmavad siseturu head toimimist, majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tugevdamist ning Euroopa transpordivõrkude konkurentsivõimet ja ohutust.

endiselt regulatiivsed ja tehnilised tõkked. Euroopa ühtse transpordipiirkonna väljakujundamiseks ning selleks, et ELi kodanikud ja ettevõtjad saaksid ühendatud transpordipiirkonnast täit kasu, on vaja suuri koostalitlusvõime investeeringuid. Märkimisväärseid investeeringuid on vaja ka digitaristu kasutuselevõtuks, eelkõige selleks, et piki Euroopa peamisi transpordikoridore kulgeks katkematu 5G ühenduvustaristu, toetades mitmesuguseid teenuseid ja suuremat automatiseerimist eri liikuvusrakendustes²⁸. See on kestliku ja aruka liikuvuse strateegia oluline eesmärk Euroopa Liidu edukaks digiüleminekuks 2030. aastaks.

1.2 Käesolevate suuniste eesmärk

10. Vältimaks olukorda, kus riigiabi moonutab või võib moonutada konkurentsi siseturul ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, on aluslepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud põhimõte, et riigiabi on keelatud. Erandina on aluslepingu artikliga 93 maismaatranspordi sektori puhul²⁹ ette nähtud, et abi maismaatranspordi koordineerimiseks ja avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmiseks on aluslepingutega kooskõlas.
11. Euroopa Kohus on otsustanud, et aluslepingu artiklis 93 kinnitatakse, et transpordile antav abi on aluslepingule vastav ainult selgelt kindlaksmääratud juhtudel, mis ei kahjusta ELi üldisi huve³⁰.
12. Maismaatranspordi koordineerimiseks antava abi puhul leiab komisjon, et aluslepingu artiklis 93 kasutatud mõistel „transpordi koordineerimine“ on tähendus, mis läheb kaugemale lihtsalt majandustegevuse arengu hõlbustamisest. See tähendab riigiasutuste sekkumist, mille eesmärk on suunata transpordisektori arengut vastavalt ühisele huvile.
13. Mitmesugused turutõrked võivad õigustada ametiasutuste sekkumist maismaatranspordi sektoris. Esiteks on transpordisektoril suur negatiivne välismõju, näiteks ummikud või saaste. Neid välismõjusid on transporditaristule juurdepääsu hinnakujundussüsteemides raske arvesse võtta. Selle tulemusena võib transpordiliikidel olla hinnaerinevusi, mida saaks korrigeerida riikliku toetusega nendele transpordiliikidele, mis põhjustavad kõige väiksemaid väliskulusid. Teiseks võib transpordisektoris esineda koordineerimisraskusi majanduslikus mõttes, näiteks raudtee jaoks ühise koostalitlusvõime standardi vastuvõtmisel või eri transpordivõrkude ühendamisel. Kolmandaks kahjustab transpordisektorit ka esimese turuletulija ebasoodne olukord, mis takistab selliste transpordiliikide arengut, mille väliskulud on kõige väiksemad, kuid mis ei suuda ligi meelitada piisavalt investeeringuid, sest nendesse transpordiliikidesse investeerimine ei ole piisavalt kasumlik. Lõpuks võib teatavate transpordisektori ettevõtjate juurdepääsu rahastamisele raskendada nende turupositsioon, mille tõttu neil ei ole piisavalt teavet.

²⁸ Nagu on märgitud 2016. aasta 5G tegevuskavas (COM(2021)118) ja digikümneni poliitikaprogrammis 2030, mis on aluseks mitut riiki hõlmava projekti loomisele 5G-koridoride üleeuroopaliseks kasutuselevõtuks (Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta otsus (EL) 2022/2481, millega luuakse digikümneni poliitikaprogramm 2030). Väga suure läbilaskevõimega võrkude elementide kasutuselevõtu eesmärgil füüsilisele taristule juurdepääsu saamiseks esitatud põhjendatud taotluste suhtes kohaldatakse gigabititaristu määrust (Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1309, milles käsitletakse elektroonilise side gigabitivõrkude kasutuselevõtukulude vähendamise meetmeid, millega muudetakse määrust (EL) 2015/2120 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/61/EL (ELT L, 2024/1309, 8.5.2024).

²⁹ Aluslepingu artikli 100 kohaselt kehtib aluslepingu VI jaotis „Transport“ ainult raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes. Neid kolme transpordiliiki nimetatakse nende eristamiseks mere- ja õhutranspordist üldiselt maismaatranspordiks.

³⁰ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. oktoober 1978, komisjon vs. Belgia, 156/77, EU:C:1978:180, punkt 10.

14. Avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmiseks antava abi kohta on määruses (EÜ) nr 1370/2007³¹ esitatud tingimused, mille alusel saab alates 2. detsembrist 2009 (³²) korraldada ja rahastada avalikke reisijateveoteenuseid raudteel ja muudel rööbasteedel (tramm, metroo) ning maanteel (buss) (ja siseveeteedel, kui liikmesriigid otsustavad nende teenuste suhtes kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007³³). Kaubaveo puhul nähti määrusega (EÜ) nr 1370/2007 alates 3. detsembrist 2009 ette kolmeaastane üleminekuperiood, mille kestel jätkati määruse (EMÜ) nr 1191/69³⁴ kohaldamist kaubaveo suhtes. Seepärast on komisjon seni hinnanud raudtee-, maantee- ja sisevee-kaubaveoteenuste osutamise eest alates 3. detsembrist 2012 makstud abi kokkusobivust siseturuga vahetult aluslepingu artikli 93³⁵ alusel.
15. Aluslepingu artikli 93 kohaselt võivad liikmesriigid teatavatel juhtudel kehtestada konkreetseid kohustusi, et tagada nõuetekohaste transporditeenuste osutamine. Komisjoni põhimõtetes, millele on osutatud punktis 5, on esile tõstetud vajadust tagada nõuetekohased vähese CO₂ heitega transporditeenused. Kuna transpordivaldkonna teenuste pakkumise seisu ja liidu vajaduste põhjal on näha, et raudteetranspordi kaubaveosektoris võib esineda majanduslikult tasuvate teenuste nappus, tunnistab komisjon, et raudtee-kaubaveoteenused võivad teenida ühiskonna kui terviku huve,³⁶ kusjuures asjaomane liikmesriik peab igal juhul kindlaks tegema, et nendel teenustel on eritunnused võrreldes äriliste kaubaveoteenustega, kui sellised teenused on turul olemas³⁷. Komisjon märgib, et raudteel ei saa kaubaveoteenuseid alati osutada ärielistel alustel ja erandlikel asjaoludel võidakse nende jaoks vajada riiklikku rahalist toetust avaliku teenuse eest makstava hüvitisena. Liikmesriikide ülesanne on teha kindlaks oma transpordikasutajate vajadused transpordiühenduste järele ja potentsiaalselt vajatav tugi. Enne kui liikmesriigid hakkavad kaaluma raudtee-kaubaveo avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamist, peaksid nad siiski tegema kõik endast oleneva, et luua soodsad õiguslikud ja majanduslikud raamtingimused selliste raudtee-kaubaveoteenuste jaoks, mille järele on nõudlus ja mida osutatakse ärielistel alustel. Transporditeenuste nõuetekohasust tuleb hinnata transpordisektori pakkumise ja nõudluse ning kogukonna vajaduste alusel. Samal ajal peaksid nende kohustuste rahalise hüvitamise kohta kehtima tingimused, mis minimeerivad siseturu moonutusi. Seepärast on vaja selgust seoses tingimustega, mille alusel tuleb avalike teenuste eest makstavat hüvitist vastavalt aluslepingu artiklile 93 pidada siseturuga kokkusobivaks.

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

³² Tingimused hõlmavad avalike teenuste osutamise kohustuste kindlaksmääramist, teenuste hankelepingute ulatust, selliste lepingute sõlmimise korda ja avaliku veoteenuse ettevõtjatele makstava hüvitise arvutamist. Kui määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätted on täidetud, loetakse hüvitis siseturuga kokkusobivaks ja vabastatakse aluslepingu artikli 108 lõike 3 kohasest nõudest komisjonile eelnevalt teatada.

³³ Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 1 lõige 2, vt joonealune märkus 31.

³⁴ Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (EÜT, eestikeelne eriväljaanne: Peatükk 07 Kõide 001 Lk 19 - 25), muudetud nõukogu 20. juuni 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (ELT L 169, 29.6.1991, lk 1).

³⁵ Vt komisjoni 24. novembri 2023. aasta otsus juhtumi SA.32953 kohta, Itaalia, *State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (ELTs seni avaldamata).

³⁶ Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), punkt 50.

³⁷ Vt komisjoni tõlgendamissuunised seoses määrusega (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel (ELT C 92, 29.3.2014, lk 1), punkt 2.1.3.

16. Komisjoni poolt 2008. aastal vastuvõetud suunistes raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta³⁸ (edaspidi „2008. aasta raudteesuunised“) kodifitseeriti komisjoni praktika aluslepingu artikli 93 kohaldamisel raudtee-ettevõtjate puhul. 2008. aasta raudteesuunised sisaldasid ka raudteetranspordi osakaalu suurendamise stiimuleid. 2008. aasta raudteesuuniste eesmärk oli toetada raudteesektori liberaliseerimist ja kujundada välja Euroopa ühtne täieliku koostalitlusvõimega raudteeturg. 2008. aasta raudteesuunistel ei ole kehtivusaja lõppu, kuid komisjoni poolt 2020. aastal tehtud toimivuskontrolli³⁹ käigus jõuti järeldusele, et 2008. aasta suunised tuleb läbi vaadata, et võtta arvesse komisjoni otsustuspraktikat seoses riigiabiga, mida hinnatakse vahetult aluslepingu artikli 93 alusel, turusuundumusi ja Euroopa roheline kokkuleppega taotletavaid poliitikaeesmärke.
17. Andes välja käesolevad suunised, teeb komisjon järgmist: i) asendab 2008. aasta raudteesuunised, ii) kodifitseerib oma otsustuspraktika riigiabi kasutamisel transpordi koordineerimiseks vastavalt aluslepingu artiklile 93 (mitte ainult raudteetranspordi, vaid ka siseveetranspordi ja mitmeliigilise transpordi jaoks), iii) annab juhiseid avalike raudtee-kaubaveeteenuste suhtes kohaldatavate riigiabi eeskirjade kohta, iv) tuletab meelde vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjate suhtes kohaldatavaid põhimõtteid ning v) selgitab liikmesriikide aruandekohustusi.
18. Läbivaatamise eesmärk on aidata saavutada Euroopa roheline kokkuleppega taotletavat üleminekut kliimanetraalsusele ja tagada samal ajal võrdsed tingimused raudtee-, sisevee- ja mitmeliigilise transpordi sektoris. Käesolevad suunised ja hiljuti vastuvõetud komisjoni määrus ELi aluslepingu artiklite 93, 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (edaspidi „transpordi grupierandi määrus“)⁴⁰ on ette nähtud säästvate transpordiliikide stimuleerimiseks, suunates liikmesriike maismaatranspordi sektoris tegelema abiliikidega, mis tõenäoliselt on kõige vähem moonutatavad.

1.2.1 Raudteesektor

19. Raudteesektor on ELi jaoks strateegilise tähtsusega. Raudteetranspordiga veetakse ELis igal aastal ligikaudu 1,6 miljardit tonni kaupa ja 9 miljardit reisijat ning sellel on suur osa ELi maismaatranspordiliikide kombinatsioonis,⁴¹ võimaldades keskkonnahoidlikku transportimist ja tagades korraga veetavate reisijate arvuga arvestades suure tõhususe. Pidades silmas raudteetranspordi väärtust mootorsõidukitest kõige säästvama ja keskkonnahoidlikuma transpordiliigina, on see Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks eriti oluline. Ent nagu kinnitas uuring, mille komisjon tellis 2008. aasta

³⁸ Komisjoni teatis *Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta* (ELT C 184, 22.7.2008, lk 13).

³⁹ Komisjoni talituste 30. oktoobri 2020. aasta töödokument 2012. aasta riigiabi ajakohastamise paketi, raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi suuniste ning lühiajalise ekspordikrediidikindlustuse toimivuskontrolli kohta, (SWD(2020) 257 final).

⁴⁰ [Viide lisatakse pärast vastuvõtmist].

⁴¹ Enne COVID-19 pandeemia puhkemist 2019. aastal ulatus ELi reisijateveo maht 414 miljardi reisijakilomeetrit kogu ligikaudu 6 triljonist maismaatranspordi reisijakilomeetrist. COVID-19 pandeemia leviku tõkestamiseks võtsid riigid 2020. aasta märtsis piiravaid meetmeid, millel oli suur mõju reisijateveole raudteel. Vaatamata sellele, et vedude maht järjest taastus, oli rongireisijate arv liikmesriikides 2021. aastal ikkagi 37 % väiksem kui 2019. aastal. 2018 aastal ulatus ELi kaubaveo maht 400 miljardi tonnkilomeetrit, kui maismaatranspordi kogumaht oli 2,5 triljonit. COVID-19 piirangutel oli suur mõju ka raudtee-kaubaveole, kuigi vähem kui reisijateveo puhul. 2021. aastal jõudis ELis vedude maht peaaegu 2018. aasta tipptasemeni (399 miljardit tonnkilomeetrit) (allikas: [Eurostat](#)).

raudteesuuniste läbivaatamiseks,⁴² on raudteesektoris endiselt mitu takistust, mille tõttu turg ei suuda ELi rohelise kokkuleppe eesmärke. Lisaks sellele, et raudteerajatiste praegune arv ja läbilaskevõime ei võimalda toetada liiklusvoo soovitud suurenemist, ei ole enamasti kogu ELis endiselt ka piisavat raudteevõrku, sest puuduvad ühendused transporditerminalide vahel ja koordineerimine liikmesriikide raudteetranspordisüsteemide vahel on puudulik. Samuti on suure osa ELi veeremipargi kasulik tööiga lõppemas ja veeremipargi uuendamist ei saa pidada enesestmõistetavaks, sest väiksemad raudteeveo-ettevõtjad ei pruugi ilma riikliku toetuseta suuta teha vajalikke investeeringuid.

20. Nagu on esile toodud komisjoni poolt 2020. aastal tehtud toimivuskontrollis,⁴³ on paljud 2008. aasta raudteesuuniste aspektid aegunud ega ole tegelikult enam kasutusel. Näiteks aegusid raudteetranspordiga otseselt seotud varasema võla kustutamise tingimused,⁴⁴ samuti raudtee-ettevõtjate kaubaveoharude ümberkorraldamise eritingimused, mis kehtisid ainult kuni 1. jaanuarini 2010,⁴⁵ ning piiramatute riigigarantiide kaotamist käsitlev osa⁴⁶. Käesolevad suunised neid tingimusi enam ei sisalda.
21. Samuti viidati 2008. aasta raudteesuunistes⁴⁷ veeremi ostmiseks ja uuendamiseks antava abi ühisturuga kokkusobivuse kriteeriumide puhul muudele riigiabi suunistele, mis kaotasid kehtivuse või mis on vahepeal asendatud⁴⁸. Käesolevate suunistega kaotatakse need tingimused ja esitatakse uued tingimused, mis reguleerivad veeremi soetamiseks antavat abi, et hõlbustada uute ettevõtjate turule sisenemist ja/või nende laienemist (vt jaotis 4.2.2.3). Uute tingimuste väljatöötamisel on komisjon võtnud arvesse, et üldiselt on veeremipark oma eeldatava kasuliku tööea lõpule lähedal⁴⁹ või selle juba ära elanud, et liikmesriigid ei saa omavahel veeremit vahetada, kuna puudub liikmesriikide vaheline tehniline standardimine,⁵⁰ ning et väikestel ja keskmise suurusega raudteeveo-ettevõtjatel (VKEdel) ja uutel turuletulijatel on veeremi soetamiseks vajalike suurte investeerimiskulude ja rahastamisele juurdepääsu raskuste tõttu raskusi oma veeremi uuendamisel või suurendamisel⁵¹.

⁴² Mõju hindamist toetav uuring raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste läbivaatamiseks [E.C.A Economics *et al.* (2022)].

⁴³ Vt joonealune märkus 39.

⁴⁴ 2008. aasta raudteesuuniste 4. peatükk, vt joonealune märkus 38. 2008. aasta raudteesuuniste punkt 56 käsitleb abi, mille eesmärk on hüvitada selgelt kindlaks määratud ja kindlaks tehtud võlad, mis on võetud enne 15. märtsi 2001 või asjaomase liikmesriigi Euroopa Liiduga ühinemise hilisemat kuupäeva.

⁴⁵ 2008. aasta raudteesuuniste 5. peatükk, vt joonealune märkus 38.

⁴⁶ 2008. aasta raudteesuuniste 7. peatükk, vt joonealune märkus 38. Komisjoni teatise (mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist garantiidena antava riigiabi suhtes (ELT C 155, 20.6.2008, lk 10)) punkti 4.1 kohaselt on piiramatud garantiid aluslepinguga põhimõtteliselt vastuolus. See kehtib kõigi majandussektorite, sealhulgas transpordisektori kohta.

⁴⁷ 2008. aasta raudteesuuniste 3. peatükk, vt joonealune märkus 38.

⁴⁸ Nimelt *Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta* (ELT C 244, 1.10.2004, lk 2), *Keskonnakaitseks antavat riigiabi käsitlevad ühenduse suunised* (ELT C 82, 1.4.2008, lk 1), *Regionaalabi suunised aastateks 2007–2013* (ELT C 54, 4.3.2006, lk 13), komisjoni 12. jaanuari 2001. aasta määrus (EÜ) nr 70/2001, mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele antava riigiabi suhtes (EÜT L 10, 13.1.2001, lk 33), ning määrus (EMÜ) nr 1191/69 (nimetatud joonealuses märkuses 34), millest ükski ei ole enam jõus.

⁴⁹ Kuigi liikmesriigiti on erinevusi, siis praeguse uuendamise tempo juures (mida on täheldatud viimase kümne aasta jooksul) väheneb ELis järgmise kümne aasta jooksul veeremipargi suurus, eelkõige reisirongide arv.

⁵⁰ Tehnilise standardimise puudumine tuleneb liikmesriikide raudteearistu erinevustest signaalimisüsteemides, elektrifitseerimis- ja pingesüsteemides ning rööpmelaiustes (mis mõnes liikmesriigis, näiteks Hispaanias, Portugalis, Iirimaa ja Soomes, erinevad ELis valdavast standardsest rööpmelaiusest 1 435 mm).

⁵¹ Kasutatud veeremi pakkumise olemasolu ei saa pidada tegelikuks alternatiiviks uue veeremi ostmisele või liisimisele, sest kasutatud veeremi turud on vähe arenenud.

22. Transpordi koordineerimiseks antava abi uuendusi on kirjeldatud käesolevate suuniste punktides 23–26.
23. Erinevalt 2008. aasta raudteesuunistest kehtivad need suunised peale raudteeveo-ettevõtjate ka teiste raudtee-ettevõtjate kohta⁵². Need hõlmavad ka raudteetranspordi sektori nõudluse poolel tegutsevaid ettevõtjaid, st transpordikorraldajaid (nt logistikaettevõtjad, ekspediitorid, mitmeliigilise transpordi ettevõtjad) selles ulatuses, kui nad otsustavad maantee asemel kasutada raudteed.
24. Tegevusabi puhul tuli ajakohastada 2008. aasta raudteesuunistes esitatud kokkusobivuskriteeriume raudteetaristu kasutamiseks antava abi ja väliskulude vähendamiseks antava abi kohta⁵³. Komisjoni kogemused abi hindamisel 2008. aasta raudteesuuniste alusel on näidanud, et neid eeskirju oli vaja lihtsustada ja ühtlustada, et kõrvaldada konkreetne turutõrge, mille kaotamisele need olid suunatud. Kuigi käesolevatest suunistest on välja jäetud 2008. aasta raudteesuuniste punkti 98 alapunktis a kirjeldatud abi taristu kasutamiseks, saavad liikmesriigid väliskulude meetodika alusel kasutada transpordi väliskulude vähendamiseks antavat abi, et ka edaspidi katta taristu kasutamisega seotud kulusid (vt jaotis 4.2.1.1). Selleks et veelgi hõlbustada uute äriliste raudteeühenduste arendamist, hõlmavad käesolevad suunised ka tegevusabi raudteel uute äriliste kaubaveoühenduste ja uute äriliste reisijateveoühenduste loomiseks, et raudteel saaks osutada piiriüleseid reisijateveoteenuseid või reisijate kaugveoteenuseid (vt jaotis 4.2.1.2).
25. Tuginedes 2008. aasta raudteesuunistest saadud kogemustele koostalitlusvõime abi kohta ja võttes arvesse eri liiki eeliseid, millest lähtudes tehakse investeeringuid liikluskorraldussüsteemidesse,⁵⁴ tehakse käesolevates suunistes vahet koostalitlusvõime abil (jaotis 4.2.2.4) ja veeremi tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antaval abil (jaotis 4.2.2.5). Tegelikult on koostalitlusvõime investeeringute, näiteks liikluskorraldussüsteemide piiriüleseks ühtlustamiseks vajalike investeeringute puhul suurem võimalus turutõrgeteks, eelkõige koordineerimisega seotud tõrgeteks ja turuosaliste esimese turuletulija ebasoodsaks olukorraks⁵⁵. Komisjon hindab abi, mille eesmärk on edendada üleminekut digitehnoloogiale, et hõlbustada liikluskorraldust, tagada katkematud liiklusvood ja/või rongide käitamise ohutus, vastavalt käesolevate suuniste jaotistele, mis käsitlevad koostalitlusvõime abi (jaotis 4.2.2.4) ning tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antavat abi (jaotis 4.2.2.5).
26. Erinevalt 2008. aasta raudteesuunistest, mis ei hõlmanud raudteetranspordi rajatistele (⁵⁶) antavat abi, esitatakse käesolevates suunistes üksikasjalik kord siseturuga kokkusobivuse hindamise jaoks raudteetranspordi rajatiste ehitamise, täiustamise ja uuendamise

⁵² Mõiste „raudtee-ettevõtja“ hõlmab lisaks raudteeveo-ettevõtjatele ühtse Euroopa raudteedirektiivi tähenduses (vt joonealune märkus 8) (st kõik avalikud või eraettevõtjad, kelle peamine tegevusala on osutada raudteel kauba- ja/või reisijateveoteenuseid ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse) ka teisi raudtee-ettevõtjaid, kes osutavad raudteeveoteenuseid, kuid mitte veduriteenuseid (st kes peavad käitamiseks vedureid rentima).

⁵³ 2008. aasta raudteesuuniste 6. peatükk, vt joonealune märkus 38.

⁵⁴ Tugeva Euroopa mõõtme tõttu on raudteetransport väga tundlik riikide raudteevõrkude vähesel koostalitlusvõime ja koordineerimise suhtes, mis võib mõjutada raudteetranspordi konkurentsivõimet. See kehtib eelkõige raudtee-kaubaveo kohta, millest umbes pool on piiriülene. Raudtee-reisijatevedu on seni olnud eelkõige riigisisene ja 2021. aastal ületas piiri vaid vähem kui 10 % (allikas: [Eurostat](#)), kuid sellel on siiski suur piiriülene potentsiaal, eriti öisel piiriülesel transpordil.

⁵⁵ Mõju hindamist toetav uuring raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste läbivaatamiseks, vt joonealune märkus (42), jaotised 4.7 ja 5.5.

⁵⁶ 2008. aasta raudteesuuniste 2. peatükk (vt joonealune märkus 38) käsitles üksnes taristu riiklikest vahenditest rahastamise mõju raudteeveo-ettevõtjatele.

investeeringuteks ettenähtud abi puhul (jaotised 4.2.2.1 ja 4.2.2.2). Selle korraga antakse ülevaade otsustuspraktikast, mille komisjon töötas välja maismaatranspordi sektoris antava riigiabi siseturuga kokkusobivuse hindamiseks aluslepingu artikli 93 alusel.

27. Käesolevates suunistes on spetsiaalne peatükk sellise abi siseturuga kokkusobivuse kohta, millega hüvitatakse ettevõtjatele raudteetranspordi kaubaveosektoris avalike teenuste osutamisega seotud teatavate kohustuste täitmine (peatükk 5).
28. Lisaks sellele on käesolevates suunistes spetsiaalne peatükk, milles tuletatakse meelde vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjate rahavoogude suhtes kohaldatavaid põhimõtteid (peatükk 6).

1.2.2 Siseveetranspordi sektor

29. ELi siseveeteede võrk hõlmab 25 liikmesriiki ja koosneb ligikaudu 41 000 kilomeetrist veeteedest. Igal aastal veetakse neid mööda ligikaudu 150 miljardit tonnkilomeetrit kaupa umbes 15 000 kaubalaevaga ning neil seilab ligikaudu 3 000 ühepäevareiside laeva ja 430 kruisilaeva (enam kui 12 reisijaga laevad)⁵⁷. Olemas on märkimisväärne potentsiaal siseveetranspordi osakaalu suurendamiseks, mis vähendaks kasvuhoonegaaside heidet. Kuid selleks peab siseveetransport suutma teiste transpordiliikidega konkureerida võrdsetel tingimustel.
30. 2008. aasta raudteesuunised ei hõlmanud siseveetranspordi sektorit. Viimastel aastatel on komisjon lubanud transpordi koordineerimise edendamiseks siseveeteede sektoris riigiabi vahetult aluslepingu artikli 93 alusel. Käesolevates suunistes kodifitseeritakse sellega seotud otsustuspraktika ja esitatakse selged kriteeriumid siseveeteedel toimuvate vedude toetamiseks antava abi kokkusobivuse kohta siseturuga. Kooskõlas raudteesektoris rakendatava lähenemisviisiga kehtivad käesolevad suunised ettevõtjate kohta, kes tegutsevad nii pakkumise poolel (st abi siseveetranspordi ettevõtjatele) kui ka nõudluse poolel (st transpordikorraldajad, nagu logistikaettevõtjad, ekspediitorid, mitmeliigilise transpordi ettevõtjad selles ulatuses, kui nad otsustavad maantee asemel kasutada siseveeteed).
31. Käesolevates suunistes on esitatud siseveetranspordi sektoris antava tegevusabi ja investeeringuteks ettenähtud abi siseturuga kokkusobivuse tingimused. Tegevusabi puhul kehtib siseveetranspordi kohta sama kord, millega reguleeritakse raudteetranspordi väliskulude vähendamiseks ja uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antavat abi (vt jaotis 4.2.1.1 ja jaotis 4.2.1.2). Investeeringuteks ettenähtud abi puhul hõlmavad käesolevad suunised nii siseveetranspordi sektori rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks antavat abi (vt jaotis 4.2.2.1) kui ka siseveelaevade soetamiseks antavat abi, et hõlbustada laevadesse investeerimisel juurdepääsu rahastamisele (vt jaotis 4.2.2.3). Pidades silmas siseveelaevade täiustamist, tehakse kooskõlas raudteesektoris võetud lähenemisviisiga käesolevates suunistes vahet koostalitlusvõime investeeringuteks antaval abil (jaotis 4.2.2.4) ning laevade tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antaval abil (jaotis 4.2.2.5). Komisjon hindab suuniste nende kahe jaotise alusel abi, mille eesmärk on edendada üleminekut digitehnoloogiale, et hõlbustada liikluskorraldust, tagada katkematud liiklusvood ja/või siseveeteedel toimuvate vedude ohutus.
32. Euroopa siseveetranspordi sektoris kasutatavad laevad on küllaltki vanad ja kokkuvõttes tundub, et sellel sektoril on teiste transpordiliikidega võrreldes raske suurendada oma osakaalu liikluses. Aastatel 2014–2020 vähenes nii kauba- kui ka reisijateveo valdkonnas

⁵⁷ Vt joonealune märkus 25.

tegutsevate siseveetranspordi ettevõtjate arv ning ka olemasolev laadimismaht on alates 2011. aastast pidevalt vähenenud. Käesoleva uue korra väljatöötamisel on komisjon arvesse võtnud neid probleeme ja asjaolu, et siseveetranspordi sektori moodustavad peamiselt VKEd, pereettevõtted ja väiksemad sadamad, mistõttu neil on raske teha Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide⁵⁸ saavutamiseks kulukaid investeeringuid. Enamik ettevõtjaid on siseveetranspordi sektoris VKEd, kes sageli ei suuda oma laevastikku uuendada või suurendada, sest neil on raskusi turupõhisele rahastamisele juurdepääsuga. Seetõttu on VKEd käesolevate suuniste kohaselt ainsad võimalikud siseveelaevade soetamiseks antava abi saajad. See võimaldab suunata seda liiki abi sinna, kus seda on siseveetranspordi sektori arengu edendamiseks kõige enam vaja.

1.2.3 Mitmeliigilise transpordi sektor

33. Mitmeliigiline transport, st kauba- või reisijatevedu vähemalt kahe transpordiliigiga, on otsustava tähtsusega raudtee- ja siseveetranspordi laialdasema kasutuselevõtu võimaldamisel, sest üksi pakuvad need harva uksest ukseni transpordilahendusi. Säästvas mitmeliigilises transpordis, mis pakub viimase kilomeetri lahendusi, st uksest ukseni ühendusi, on muu kui maanteetranspordi parem keskkonnatoime ja energiatõhusus kombineeritud maanteetranspordi kättesaadavuse ja paindlikkusega. Seetõttu on see oluline kestliku ja aruka liikuvuse strateegia ja Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks.
34. Kuigi mitmeliigilise kaubaveo maht on viimase 30 aasta jooksul märkimisväärselt suurenenud, domineerib ELis endiselt kaubavedu maanteel. Mitmeliigiline kaubavedu ei suuda sageli autoveoga konkureerida, sest ahela eri etappides (st raudtee- ja veetranspordi, ümberlaadimisterminalide ja maanteetranspordi viimase kilomeetri teenustes) esineb puudusi kättesaadavuses, usaldusväärsuses, täpsuses ja kiiruses ning seepärast, et maanteetranspordi negatiivset välismõju ei ole piisavalt arvesse võetud.
35. Kui mitmeliigiline kaubavedu hõlmab ainult kaupade vedamist ühes ja samas laadimisüksuses või sõidukis järjekordseid transpordiliike kasutades (ilma et kaup transpordiliike vahetades ise käideldaks), nimetatakse seda ühendveoks⁵⁹. Ühendvedude alamliik on kombineeritud vedu, mis on ELi tasandil selgelt reguleeritud kombineeritud vedu käsitleva direktiiviga⁶⁰. Kombineeritud vedu käsitlev direktiiv on ainus ELi õigusakt, millega praegu otseselt toetatakse ühendvedusid ja stimuleeritakse üleminekut kaupade autoveolt vähem saastavatele transpordiliikidele (sisevee-, mere- ja raudteetransport). Kombineeritud vedu käsitlev direktiiv võeti vastu 1975. aastal⁶¹ ja seda on mitu korda muudetud, et võimaldada selle kohaldamist suurema hulga toimingute suhtes. Vastavalt komisjoni 7. novembri 2023. aasta ettepanekule⁶² võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu [*kuupäev – lisatakse pärast vastuvõtmist*] vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi, millega muudetakse kombineeritud vedu käsitlevat direktiivi.

⁵⁸ Euroopa Parlament *Euroopa tulevikukindla siseveetranspordi suunas liikumine* (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_ET.html.

⁵⁹ Asjaolu, et ühendveoüksus ja/või sõiduk jääb transpordiliigi muutumisel samaks, vähendab veoste käitlemist, millest tulenevalt on kaupade kahjustumise või kaotsimineku risk väiksem.

⁶⁰ Vt joonealune märkus 26.

⁶¹ Nõukogu 17. veebruari 1975. aasta direktiiv 75/130/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud maantee- ja raudteevedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 48, 22.2.1975, lk 31).

⁶² Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ seoses kaupade ühendvedu toetava raamistikuga ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/1056 seoses väliskulude kokkuhoiu arvutamise ja koondandmete koostamisega (COM/2023/702 final, 7.11.2023).

36. Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi eesmärk on parandada transpordi keskkonnatoimet, kehtestades selles direktiivis kindlaks määratud keskkonnahoidlikumatele kaubaveotoimingutele soodsamad õiguslikud ja majanduslikud tingimused. Lõppeesmärk on vähendada lõppkasutaja (st transpordikorraldaja) kulusid, et muuta kombineeritud vedu konkurentsivõimeliseks autovedudega. Selguse huvides võib liikmesriikide antav rahaline toetus kombineeritud vedudele, mis vastavad kombineeritud vedu käsitleva direktiivi tingimustele, kujutada endast riigiabi. Igasugune riigiabi, mida liikmesriigid annavad vastavalt kombineeritud vedu käsitlevale direktiivile, peaks vastama ka kohaldatavatele siseturuga kokkusobivuse tingimustele, mis on esitatud kas transpordi grupierandi määruises, käesolevates suunistes säästva mitmeliigilise transpordi kohta või mis tahes muus õigusaktis riigiabi kohta (vt 3. peatükk).
37. Käesolevates suunistes on esitatud mitmeliigilise transpordi sektoris säästva mitmeliigilise transpordi edendamise eesmärgil antava tegevusabi ja investeeringuteks ettenähtud abi siseturuga kokkusobivuse tingimused. Käesolevate suuniste kohaselt peetakse mitmeliigilist transporti säästvaks, kui vähemalt üks kasutatavatest transpordiliikidest on raudtee- või siseveetransport või lähimerevedudega kombineeritud maanteetransport. Selguse huvides võib käesolevate suuniste kohaselt lähimerevedudele abi anda ainult juhul, kui see on kombineeritud maismaatranspordiga (st raudtee-, sisevee- või maanteeveoga).
38. Tegevusabi puhul kehtib säästva mitmeliigilise transpordi kohta sama kord kui raudteetranspordi väliskulude vähendamiseks antava abi korral (jaotis 4.2.1.1). Erinevalt 2008. aasta raudteesuunistest, mis ei hõlmanud uute äriliste transpordiühenduste loomist, esitatakse käesolevates suunistes seda liiki abi andmise eritingimused, kodifitseerides komisjoni välja töötatud otsustuspraktika (jaotis 4.2.1.2).
39. Investeeringuteks ettenähtud abi puhul hõlmavad käesolevad suunised mitmeliigilise transpordi rajatistele antavat abi ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete täiustamiseks antavat abi. Nendele mitmeliigilise transpordi rajatistele antav abi piirdub abiga, mida antakse investeeringuteks mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatistesse (jaotis 4.2.2.1). Selguse huvides kehtivad käesolevad suunised ka sellise riigiabi suhtes, mida antakse meresadamates paiknevatele mitmeliigilise transpordi rajatistele, millel on ühendused raudteede või siseveeteedega. Säästva mitmeliigilise transpordi seadmete täiustamisel tehakse kooskõlas raudteetranspordi sektoris ja siseveetranspordi sektoris võetud lähenemisviisiga käesolevates suunistes vahet koostalitlusvõime investeeringuteks antaval abil (jaotis 4.2.2.4) ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antaval abil (jaotis 4.2.2.5). Selguse huvides tuleb märkida, et käesolevad suunised ei hõlma abi säästva mitmeliigilise transpordi seadmete soetamiseks. Selline abi kuulub transpordi grupierandi määruise kohaldamisalasse (ühendveo-laadimisüksuste ja/või laeva pardal kasutatavate kraanade korral) ja liikmesriigid annavad seda abi abikavade kaudu väga konkreetsetel tingimustel. Lisaks nendele juhtudele leiab komisjon, et säästva mitmeliigilise transpordi seadmete (näiteks kraanaga teisaldatavad poolhaagised) soetamiseks võib abi lubada üksnes erandkorras, ja seetõttu hindab ta seda vahetult aluslepingu artikli 93 alusel.

2. KOHALDAMISALA JA MÕISTED

2.1 Kohaldamisala

40. Käesolevaid suuniseid kohaldatakse nende riigiabimeetmete suhtes,⁶³ mis on ette nähtud raudteetranspordi, siseveetranspordi ja säästva mitmeliigilise transpordi sektori ettevõtjatele,⁶⁴ tingimusel et abimeetmed kuuluvad käesolevate suuniste peatüki 4 või peatüki 5 kohaldamisalasse.
41. Käesolevates suunistes esitatakse kriteeriumid, mis käsitlevad järgmise abi kokkusobivust siseturuga aluslepingu artikli 93 kohaselt:
- a) raudtee-, sisevee- ja mitmeliigilise transpordi sektoris antav abi, mis vastab transpordi koordineerimise vajadustele (peatükk 4);
 - b) raudteetranspordi kaubaveosektoris antav abi, et hüvitada ettevõtjatele avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulud (peatükk 5).
42. Raudtee-, sisevee- ja mitmeliigilise transpordi sektoris transpordi koordineerimiseks antava abi korral kehtivad käesolevad suunised ka siseveetranspordi ja mitmeliigilise transpordi sektoris reisijate- ja/või kaubaveoga tegelevate ettevõtjate kohta ning maismaatranspordi sektori nõudluse poolel tegutsevate ettevõtjate, st transpordikorraldajate kohta,⁶⁵ kes teevad valiku transpordiliikide vahel. Kogemused on näidanud, et raudteeveo-ettevõtjad on vaid mõned mitmest peamisest osalejast, kes aitavad säästvale maismaatranspordile üleminekule kaasa. Lisaks sellele on komisjon välja selgitanud otsustuspraktika 2008. aasta raudteesuuniste põhimõtete rakendamisel selliste abimeetmete korral, mille otsesed kasusaajad ei ole mitte raudteeveo-ettevõtjad, vaid raudteeveoteenuseid kasutavad logistikaettevõtjad⁶⁶. See tuleneb asjaolust, et

⁶³ Aluslepingu artikli 107 lõikes 1 on riigiabi määratletud kui „igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist [...], kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“. Riigi sekkumine, mis ei vasta ühele aluslepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimustest, ei kujuta endast riigiabi. Seega ei rakendata selle korral käesolevate suuniste kohast kokkusobivuse hindamist. Eelkõige ei kujuta endast riigiabi liidu rahalised vahendid, mida haldavad keskselt liidu institutsioonid, asutused, ühisettevõtted või muud ELi organid ning mis ei ole otseselt ega kaudselt liikmesriikide kontrolli all. See kehtib näiteks selliste rahaliste vahendite kohta, mille EL annab vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrusele (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014 (ELT L 249, 14.7.2021, lk 38).

⁶⁴ Selguse huvides on ka säästva mitmeliigilise transpordi teenused, milles üks maismaatranspordi etapp on ühendatud lähimereveo etapiga, käesolevate suunistega täielikult hõlmatud ning neid hinnatakse aluslepingu artikli 93 alusel.

⁶⁵ Näiteks logistikaettevõtjad, ekspediitorid, mitmeliigilise transpordi ettevõtjad.

⁶⁶ Näiteks komisjoni 24. oktoobri 2022. aasta otsus juhtumi SA.100463 kohta, Madalmaad, *Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways*, põhjendus 49 (ELT C 461, 2.12.2022, lk 1); komisjoni 15. mai 2020. aasta otsus juhtumi SA.53615 kohta, Itaalia, *Interventions in favour of the city of Genoa*, põhjendus 55 (ELT C 206, 19.6.2020, lk 1); komisjoni 20. detsembri 2018. aasta otsus juhtumi SA.50115 kohta, Itaalia, *Intermodal rail transport of iron slabs in the FVG region*, põhjendus 58 (ELT C 90, 8.3.2019, lk 2); komisjoni 6. detsembri 2017. aasta otsus juhtumi SA.48858 kohta, Itaalia, *Aid scheme supporting combined transport in the Province of Bolzano*, põhjendus 53 (ELT C 158, 4.5.2018, lk 6); komisjoni 25. juuli 2017. aasta otsus juhtumi SA.46806 kohta, Itaalia, *Aid to combined transport in the Province of Trento*, põhjendus 46 (ELT C 442, 22.12.2017, lk 2); komisjoni 29. aprilli 2016. aasta otsus juhtumi SA.41033 kohta, Itaalia, *Integrated transport scheme in the Province of Trento*, põhjendus 44 (ELT C 220, 17.6.2016, lk 2); komisjoni 13. juuni 2014. aasta otsus juhtumi SA.38152 kohta, Itaalia, *Aid in favour of rail freight transport in Emilia Romagna region*, põhjendus 27 (ELT C 282, 22.8.2014, lk 23); komisjoni 16. detsembri 2011. aasta otsus juhtumi SA.32603 kohta, Itaalia, *Subsidy scheme 'Ferrobonus' for combined transport*, põhjendus 26 (ELT C 88, 24.3.2012, lk 1).

kõnealustes suunistes esitatud põhimõtted sobisid hästi ka selleks, et kontrollida kokkusobivust siseturuga sellise abi korral, mille puhul raudteeveo-ettevõtjad on üksnes kaudsed abisaajad.

43. Käesolevate suuniste alla kuuluvad järgmised abi liigid, mis vastavad transpordi koordineerimise vajadustele ja mida on üksikasjalikult kirjeldatud jaotistes 4.2.1 ja 4.2.2: i) abi transpordi väliskulude vähendamiseks, ii) abi uute äriliste transpordiühenduste loomiseks, iii) abi ühe- ja mitmeliigilise raudtee- ja siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks, iv) abi eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks, v) abi raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks, vi) koostalitlusvõime abi ning vii) abi tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks.
44. Nagu on märgitud punktis 39, ei hõlma käesolevad suunised investeeringuteks ettenähtud abi, millega soovitakse soetada säästva mitmeliigilise transpordi seadmeid. Selline abi kuulub transpordi grupierandi määruse kohaldamisalasse (ühendveo-laadimisüksuste ja/või laeva pardal kasutatavate kraanade korral) ja liikmesriigid annavad seda abi abikavade kaudu väga konkreetsetel tingimustel. Lisaks nendele juhtudele leiab komisjon, et säästva mitmeliigilise transpordi seadmete soetamiseks võib abi lubada üksnes erandkorras, ja hindab seda vahetult aluslepingu alusel.
45. Käesolevad suunised ei hõlma sadamataristule antavat riigiabi⁶⁷. Komisjon hindab ka edaspidi sadamataristule antavat riigiabi vahetult aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, kui see ei kuulu vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 651/2014⁶⁸ grupierandi alla või kui sadamataristu on vajalik üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks ja see ei kuulu vastavalt komisjoni otsusele 2012/21/EL⁶⁹ grupierandi alla, kooskõlas nõuetega, mis on esitatud komisjoni teatises Euroopa Liidu raamistiku kohta riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistik“),⁷⁰ vastavalt aluslepingu artikli 106 lõikele 2. Nagu on märgitud punktis 39 ja selgitatud punktis 123, hõlmavad käesolevad suunised kahtluste vältimiseks ka investeeringuteks ettenähtud abi nendele mitmeliigilise transpordi rajatistele, mis paiknevad meresadamates ning millel on ühendused raudteede või siseveeteedega.
46. Kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi kohta kehtivad nõuded, mis on esitatud komisjoni 2022. aasta kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistes⁷¹. Seepärast hindab komisjon raudtee-, sisevee- ja mitmeliigilise transpordi puhul ka edaspidi keskkonnahoidlike sõidukite ja keskkonnahoidlike mobiilsete terminaliseadmete investeeringuteks ettenähtud abi kokkusobivust siseturuga vastavalt komisjoni 2022. aasta kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistele⁷². Samuti ei hõlma käesolevad suunised investeeringuteks ettenähtud abi raudteetranspordi müra vähendamiseks, kuid seda käsitletakse komisjoni 2022. aasta kliima-,

⁶⁷ Nagu on määratletud komisjoni 17. juuni 2014. aasta määruses (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1).

⁶⁸ Vt joonealune märkus 67.

⁶⁹ Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

⁷⁰ Komisjoni teatis *Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena*, (2011) (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

⁷¹ Komisjoni teatis *Kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunised aastast 2022* (ELT C 80, 18.2.2022, lk 1).

⁷² Vt joonealune märkus 71.

keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistes⁷³ (erieeskirjadega muu kui kasvuhoonegaasidest tuleneva saastamise vältimiseks või vähendamiseks antava abi kohta).

47. Avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks raudteesektoris antava abi jaoks on määruses (EÜ) nr 1370/2007⁷⁴ loodud konkreetne õigusraamistik avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel (ja siseveeteedel, kui liikmesriigid otsustavad ka nende teenuste suhtes kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007⁷⁵). Seega hõlmavad käesolevad suunised avaliku veoteenuse puhul üksnes avaliku teenuse eest makstavat hüvitist, kui raudteel osutatakse kaubaveoteenuseid. Komisjon hindab ka edaspidi vahetult aluslepingu artikli 93 alusel avaliku teenuse hüvitist, mida makstakse teenuste osutamise eest sisevee-kaubaveol (ja sisevee-reisijateveol, mille suhtes ei kohaldata määrust (EÜ) nr 1370/2007).
48. Käesolevates suunistes selgitatakse aluslepingu artikli 93 kohase hindamise tingimusi sellise abi korral, mida raudteetranspordi kaubaveosektoris antakse ettevõtjatele avalike teenuste osutamisega seotud teatavate kohustuste täitmise hüvitamiseks⁷⁶. Need tingimused väljendavad põhimõtteid, mille komisjon on esitanud oma üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistikus,⁷⁷ mida erinevalt teatisest Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatis“)⁷⁸ ei saa raudtee-kaubaveoteenuste korral vahetult rakendada, sest maismaatransport on selle kohaldamisalast sõnaselgelt välja jäetud. Käesolevates suunistes esitatakse ka üksikasjalikud selgitused, mida on vaja maismaatranspordi sektori konkreetsete vajaduste tõttu.
49. Käesolevates suunistes (peatükk 6) tuletatakse meelde ka vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjate rahavoogude suhtes kohaldatavaid põhimõtteid.
50. Käesolevates suunistes on esitatud abikavade ja üksikabi tingimused olenemata sellest, kas üksikabi põhineb abikaval või antakse seda sihtotstarbeliselt, kui ei ole märgitud teisiti.
51. Käesolevad suunised kehtivad mis tahes suurusega ettevõtjate kohta, kui ei ole märgitud teisiti.
52. Raskustes olevatele ettevõtjatele, nagu on määratletud komisjoni teatises *Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta*⁷⁹, ei saa käesolevate suuniste alusel abi anda, sest raskustes olevale ettevõtjale antav abi ei ole tavaliselt sobiv vahend transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks ega avalike teenuste tagamiseks. Komisjoni teatises *Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta* on esitatud kõigile raskustes olevateks ettevõtjateks kvalifitseeruvatele ettevõtjatele – sealhulgas maismaatranspordi sektori ettevõtjatele – aluslepingu artikli 107 lõike 3

⁷³ Vt joonealune märkus 71.

⁷⁴ Vt joonealune märkus 31.

⁷⁵ Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 1 lõige 2, vt joonealune märkus 31.

⁷⁶ Selguse huvides jätkab komisjon sisevee-kaubaveo sektoris antava abi kokkusobivuse hindamist, et hüvitada ettevõtjatele avalike teenuste osutamisega seotud teatavate kohustuste täitmine vastavalt aluslepingu artiklile 93.

⁷⁷ Vt joonealune märkus 70.

⁷⁸ Vt joonealune märkus 36.

⁷⁹ Komisjoni teatis *Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta* (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

punkti c alusel antava päästmisabi ja ümberkorraldamisabi siseturuga kokkusobivuse kriteeriumid, kui puuduvad komisjoni konkreetsed juhised selle sektori raskustes olevate ettevõtjate kohta⁸⁰.

53. Hinnates abi ettevõtjale, kellele on komisjoni eelneva otsuse alusel, millega abi on tunnistatud ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks, esitatud seni täitmata korraldus abi tagasi maksta, võtab komisjon arvesse veel tagasimaksmata abisummat⁸¹.

2.2 Mõisted

54. Käesolevates suunistes kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „juurdepääsutaristu“ – igasugune taristu, mis on vajalik selleks, et tagada kasutajatele maismaalt, merelt ja jõgedelt juurdepääs mitmeliigilise või üheliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatisele (nagu sõiduteed, rööbasteed, kanalid ja lüüsid) ning sissepääs nendesse rajatistesse;
- b) „sihtotstarbeline üksikabi“ – abi, mida ei anta abikava alusel;
- c) „abi osakaal“ – abi kogusumma, mis on väljendatud protsendina abikõlblikest kuludest. Andmetena tuleb alati kasutada summasid, millest ei ole makse ega muid tasusid maha arvatud;
- d) „abikava“ – mis tahes dokument, mille alusel võidakse ilma edasisi rakendusmeetmeid nõudmata anda üksikabi kõnealuses dokumendis üldiselt ja abstraktselt määratletud ettevõtjatele, ning mis tahes dokument, mille alusel võidakse konkreetse projektiga mitteseotud abi ühele või mitmele ettevõtjale anda määramata ajaks ja/või määramata ulatuses;
- e) „kombineeritud vedu“ – ühendvedude liik, mis vastab kombineeritud veo tingimustele, mis on sätestatud kombineeritud vedu käsitlevas direktiivis⁸²;
- f) „eriotstarbeline taristu“ – taristu, mis on ehitatud eelnevalt kindlaksmääratud ettevõtja(te) jaoks ja mis on kohandatud nende vajadustele;
- g) „säästva mitmeliigilise transpordi seadmed“ – seadmed, mida kasutatakse säästva mitmeliigilise transpordiga seotud ümberlaadimisteenuste osutamiseks (näiteks kraanaga teisaldamist võimaldavad poolhaagised), välja arvatud mobiilsed terminaliseadmed;
- h) „Euroopa sõidukiregister“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 (Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta) (uuesti sõnastatud)⁸³ artikli 47 lõike 5 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu

⁸⁰ 2008. aasta raudteesuunistes (vt joonealune märkus 38) nähti ette erandid raudteetranspordi kaubaveosektori raskustes olevate ettevõtjate kohta kehtivatest eeskirjadest, mis kaotasid kehtivuse 31. detsembril 2009. Sellest ajast alates kehtib komisjoni teatis *Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta* (vt joonealune märkus 79) täielikult kogu raudteesektori kohta. Vt kohtuotsus, 15. mai 1997, TWD vs. komisjon, C-355/95 P, EU:C:1997:241, punktid 25–27.

⁸¹ Vt kohtuotsus, 15. mai 1997, TWD vs. komisjon, C-355/95 P, EU:C:1997:241, punktid 25–27.

⁸² Vt joonealune märkus 26.

⁸³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

14. septembri 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/1629 (millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded)⁸⁴ artikli 19 kohane register;

- i) „hindamiskava“ – dokument, milles käsitletakse üht või mitut abikava ja mis sisaldab vähemalt järgmisi elemente: hinnatava abikava eesmärgid, hindamisküsimused, tulemusnäitajad, kavandatud hindamismetoodika, andmete kogumise nõuded, hindamise kavandatud ajakava (sealhulgas vahearuanne ja lõpliku hindamisaruande esitamise kuupäev), hindamist tegeva sõltumatu asutuse kirjeldus või selle valimise kriteeriumid ning hindamise avaliku kättesaadavuse tagamise kord;
- j) „transpordi väliskulud“ – transpordikasutajate tekitatavad kulud, mida ei kanna nemad ise, vaid kogu ühiskond, eelkõige kasvuhoonegaaside heite, õhusaaste, vigastuste ja surmajuhtumite, müra ja ümmikutega seotud kulud;
- k) „üksikabi“ – sihtotstarbeline üksikabi ja üksikutele abisaajatele abikava alusel antav abi;
- l) „siseveeteede rajatis“ – mis tahes teenindusrajatis (näiteks terminal või hooldus- või ladustamisrajatis) ja sellele juurdepääsu taristu (sealhulgas selle toimimiseks vajalikud füüsilised või digitaalsed seadmed), mis paikneb ELis ja mida kasutatakse siseveetranspordiks, välja arvatud rajatised või seadmed, mida on vaja muuks tegevuseks kui transport;
- m) „siseveelaev“ – reisijate- või kaubaveolaev, mis on ette nähtud liikumiseks üksnes või peamiselt siseveeteedel või kaitstud merepiirkonnas või selle lähedal;
- n) „ühendvedu“ – kauba vedamine (ühes ja samas laadimisüksuses või sõidukis) järjestikuste transpordiliikide kaudu, ilma et kaupa transpordiliigi vahetamisel käideldaks;
- o) „ühendveo-laadimisüksus“ – ühendveoks kasutatav konteiner, vahetatav pealisehitis või poolhaagis/kaubaveomootorsõiduk või autorong;
- p) „koostalitlusvõime“ – katkematud kauba- või reisijateveovood eelkõige liikmesriikide või transpordiliikide vahel;
- q) „maismaatransport“ – raudtee-, sisevee- ja maanteetransport⁸⁵;
- r) „mobiilsed terminaliseadmed“ – seadmed, mida kasutatakse kauba ja ühendveo-laadimisüksuste peale-, maha- ja ümberlaadimiseks ning kauba teisaldamiseks terminalialal;
- s) „mitmeliigiline transport“ – kauba- või reisijatevedu vähemalt kahe transpordiliigiga;

⁸⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

⁸⁵ Aluslepingu artikli 100 kohaselt kehtib aluslepingu VI jaotis „Transport“ ainult raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes. Neid kolme transpordiliiki nimetatakse nende eristamiseks mere- ja õhutranspordist üldiselt maismaatranspordiks.

- t) „liikmesriigi register“ – register, mida liikmesriik peab vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797⁸⁶ artiklile 47 või Euroopa Parlamendi ja vastavalt nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629 artiklile 17⁸⁷;
- u) „uus äriine sisevee-kaubaveoühendus“ – äriine transpordiühendus, mis hõlmab uusi regulaarseid sisevee-kaubavedusid vähemalt kahe sellise terminali vahel, mille vahel ei ole vähemalt viis aastat enne kõnealuse ühenduse raames vedude alustamist olnud regulaarseid kaubaveoteenuseid;
- v) „uus äriine raudtee-kaubaveoühendus“ – äriine transpordiühendus, mis hõlmab uusi regulaarseid raudtee-kaubavedusid vähemalt kahe sellise terminali vahel, mille vahel ei ole vähemalt viis aastat enne kõnealuse ühenduse raames vedude alustamist olnud regulaarseid kaubaveoteenuseid;
- w) „uus äriine raudtee-reisijateveoühendus“ – äriine transpordiühendus, mis hõlmab uusi regulaarseid raudtee-reisijatevedusid vähemalt kahe sellise terminali vahel, mille vahel ei ole vähemalt viis aastat enne kõnealuse ühenduse raames vedude alustamist olnud regulaarseid reisijateveoteenuseid;
- x) „uus turuletuli“ – raudteesektoris raudteeveo-ettevõtja ühtse Euroopa raudteedirektiivi⁸⁸ artikli 3 punkti 1 tähenduses, kes vastab mõlemale järgmisele tingimusele:
 - (i) ta on saanud asjaomase turusegmendi jaoks ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 17 lõike 3 alusel tegevusloa vähem kui 20 aastat enne abi andmist;
 - (ii) ta ei ole seotud transpordi grupierandi määruse I lisa artikli 3 lõike 3 kohase raudteeveo-ettevõtjaga, kes on saanud tegevusloa ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 3 punkti 14 tähenduses enne 1. jaanuari 2010;
- y) „transpordiväline tegevus“ – äriteenused veoettevõtjatele või teistele selliste rajatiste kasutajatele, mis ei ole seotud ühe- või mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordiga, sealhulgas reisijatele, ekspediitoritele või teistele teenuseosutajatele osutatavad kõrvalteenused, näiteks kontorite, kaupluste ja hotellide rentimine;
- z) „eraharutee“ – eraomandis olev ja eraomandina käitatav raudteetaristu osa (sealhulgas rööbasteed ja mis tahes muud selle toimimiseks vajalikud paigaldised või seadmed), mis on ühendatud avaliku raudteevõrgu laadimisrajatistega, mis ei ole käsitatavad ühtse Euroopa raudteedirektiivi⁸⁹ II lisa kohaste teenindusrajatistena, ning igasugune spetsiaalne taristu, mis teenindab eraomandis olevat ja eraomandina käitatavat raudteetaristu osa;
- aa) „mitmeliigilise raudtee- ja/või sisevee-kaubaveo terminal“ – ehitis, milles on varustus ümberlaadimiseks kahe erineva raudteesüsteemi või vähemalt kahe transpordiliigi vahel (millest üks on raudtee- või siseveetransport), näiteks terminalid sisevee- või meresadamates, siseveeteedel või lennujaamades ja mitmeliigilise transpordi logistikaplatvormid;

⁸⁶ Vt joonealune märkus 83.

⁸⁷ Vt joonealune märkus 84.

⁸⁸ Vt joonealune märkus 8.

⁸⁹ Vt joonealune märkus 8.

- bb) „mitmeliigilise raudtee- ja/või siseveetranspordi rajatis“ – teenindusrajatis ja sellele juurdepääsu taristu (sealhulgas selle toimimiseks vajalikud füüsilised või digitaalsed seadmed), mis paiknevad liidus ja mida on vaja raudtee- ja/või siseveetranspordi tagamiseks kombineerituna teiste transpordiliikidega, välja arvatud rajatised või seadmed, mida on vaja muuks tegevuseks kui transport. See määratlus hõlmab mitmeliigilise raudtee- ja sisevee-kaubaveo terminale;
- cc) „raudteerajatis“ – ühtse Euroopa raudteedirektiivi⁹⁰ II lisas nimetatud teenindusrajatis (näiteks raudteetranspordi kaubaterminalid või hooldus- või ladustamisrajatis) ja sellele juurdepääsu taristu (sealhulgas selle toimimiseks vajalikud füüsilised või digitaalsed seadmed), mis paiknevad ELis, välja arvatud rajatised või seadmed, mida on vaja muuks tegevuseks kui transport;
- dd) „raudteeveo-ettevõtja“ – ühtse Euroopa raudteedirektiivi⁹¹ artikli 3 punkti 1 esimeses lõigus osutatud avalik või eraettevõtja;
- ee) „veerem“ – üks järgmistest:
- (i) vedurid ja reisijateveoveerem, sealhulgas diisel- ja elektrivedurid, iseliikuvad diisel- ja elektrirongid ning reisivagunid;
 - (ii) kaubavagunid, sealhulgas kogu raudteevõrgu jaoks ettenähtud madalad veeremiüksused ja veokite kandmiseks ettenähtud veeremiüksused;
- ff) „lähimerevedu“ – kauba ja reisijate meritsi vedu geograafilises Euroopas paiknevate sadamate vahel või nimetatud sadamate ja selliste sadamate vahel, mis paiknevad Euroopaga külgnevate sisemere äärses Euroopa-välistes riikides⁹²;
- gg) „väike ja keskmise suurusega ettevõtja“ (edaspidi „VKE“) – ettevõtja, kes vastab transpordi grupierandi määruse I lisas esitatud tingimustele;
- hh) „tööde alustamine“ – kas investeeringuga seotud ehitustööde alustamine või esimene õiguslikult siduv kohustus tellida seadmeid või mis tahes muu kohustus, mis muudab investeeringu pöördumatuks, olenevalt sellest, mis on varasem. Tööde alustamiseks ei peeta maa ostmist ega ettevalmistustöid, näiteks lubade hankimist või teostatavusuuringute tegemist. Ülevõtmiste puhul tähendab „tööde alustamine“ omandatud ettevõttega otseselt seotud vara omandamise hetke;
- ii) „säästev maismaatransport“ – kauba- või reisijatevedu raudteetranspordiga, siseveetranspordiga või säästva mitmeliigilise transpordiga, kui samaks transportimiseks on olemas alternatiiv, mis põhjustaks suuremaid väliskulusid;
- jj) „säästev mitmeliigiline transport“ – kauba- või reisijatevedu vähemalt kahe transpordiliigiga, millest vähemalt üks on raudtee- või siseveetransport või siis autovedu, kui see on kombineeritud lähimereveoga;
- kk) „telemaatilised rakendused“ – üks järgmistest rakendustest:

⁹⁰ Vt joonealune märkus 8.

⁹¹ Vt joonealune märkus 8.

⁹² Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: *Lähimereveo arendamine Euroopas: dünaamiline alternatiiv säästva transpordi ahelas – teine kahe aasta eduaruanne* (COM (1999) 317 final, 29.6.1999).

- (i) reisijateveoteenuste rakendused, nagu süsteemid, mis annavad reisijatele teavet enne reisi ja reisi ajal, broneerimis- ja maksesüsteemid, pagasi haldamine ning ühenduste korraldamine rongide vahel ja teiste transpordiliikidega;
 - (ii) kaubaveoteenuste rakendused, nagu infosüsteemid (kauba ja rongide jälgimine reaalajas), sorteerimis- ja jaotussüsteemid, broneerimis-, makse- ja arvesüsteemid, teiste transpordiliikidega ühenduste korraldamine ning elektrooniliste saatedokumentide koostamine;
- ll) „veoettevõtja“ – mis tahes ettevõtja, kes veab reisijaid ja/või kaupa raudtee-, sisevee- ja/või mitmeliigilise transpordi sektoris;
- mm) „veokorraldaja“ – mis tahes ettevõtja, kes korraldab kaubavedu ja teeb seega valiku transpordiliikide vahel (näiteks logistikaettevõtjad, ekspediitorid, mitmeliigilise transpordi ettevõtjad);
- nn) „raudtee- või siseveetranspordi sõiduk“ – siseveelaev või veerem.

2.3 Suuniste ülesehitus

- 55. Peatükis 3 selgitatakse, millistest maismaatranspordi sektori meetmetest ei ole vaja komisjonile enne nende rakendamist teatada.
- 56. Peatükis 4 on esitatud aluslepingu artikli 93 kohased meetmed, mis on hõlmatud käesolevate suunistega. Jaotises 4.1 on esitatud siseturuga kokkusobivuse üldised tingimused, mis kehtivad transpordi koordineerimise vajadustele vastava abi kohta. Jaotises 4.2 on esitatud siseturuga kokkusobivuse eritingimused, mis kehtivad transpordi koordineerimise vajadustele vastavate eri liiki abimeetmete kohta. Peatükis 5 selgitatakse siseturuga kokkusobivuse tingimusi, mida kohaldatakse abimeetmete suhtes, mille eesmärk on hüvitada avalike teenuste avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulud. Peatükis 6 tuletatakse meelde vertikaalselt integreeritud raudteeveoettevõtjate rahavoogude reguleerimise põhimõtteid.
- 57. Peatükis 7 on esitatud tingimused, mille alusel komisjon nõuab aluslepingu artikli 93 kohaselt teatatud kavade järeelhindamist.
- 58. Peatükis 8 antakse ülevaade aluslepingu artikli 93 alusel abi andvate liikmesriikide aruandlus- ja järelevalvekohustustest.
- 59. Peatükkides 9 ja 10 on sätestatud käesolevate suuniste kehtivusaeg ja läbivaatamise aeg.

3. MEETMED, MILLEST EI OLE VAJA TEATADA

- 60. Kui riigi sekkumine vastab kriteeriumidele, mille alusel saab seda käsitada riigiabina aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,⁹³ peavad liikmesriigid põhimõtteliselt sellest aluslepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt komisjonile teatama.

⁹³ Riigiabi mõiste suhtes viitab komisjon oma teatisele riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, C/2016/2946 (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1). Nagu on märgitud nimetatud teatise punktis 211, on liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamine ja konkurentsi moonutamine tavaliselt välistatud sellise taristu ehitamise puhul, kui samal ajal i) taristule ei ole tavaliselt otsest konkurentsi, ii) erasektori rahastamine asjaomases sektoris ja liikmesriigis on tühine ning iii) taristu ei ole mõeldud konkreetsele ettevõtjale või sektorile valikulise eelise andmiseks, vaid toob kasu kogu ühiskonnale.

61. Maismaatranspordi sektoris antava riigiabi suhtes ei kohaldata aluslepingu artikli 108 lõike 3 kohast teatamiskohustust, kui see vastab tingimustele, mis on sätestatud grupierandi määruses, mille komisjon on vastu võtnud kas nõukogu määruse (EL) 2022/2586 artikli 1⁹⁴ või nõukogu määruse (EL) 2015/1588 artikli 1⁹⁵ kohaselt.
62. Sellega seoses hõlmab transpordi grupierandi määrus teatavaid riigiabi liike, mis vastavad transpordi koordineerimise vajadustele maismaatranspordi sektoris. Sellised meetmed, mille korral abi antakse vastavalt transpordi grupierandi määruses sätestatud kohaldatavatele siseturuga kokkusobivuse tingimustele, ei too konkurentsivõimelise või kaubanduses kaasa olulisi moonutusi ja seepärast loetakse need aluslepingu artikli 93 aluses siseturuga kokkusobivaks ning nende suhtes ei kohaldata teatamiskohustust.
63. Ka komisjoni määrus (EL) nr 651/2014⁹⁶ sisaldab sätteid, mille alusel saaks maismaatranspordi sektoris antava abi vabastada teatamiskohustusest. Näiteks võib siseveesadamatele antava abi suhtes kohaldada kõnealuse määruse artikli 56c alusel grupierandit. Kui kõnealune abi ei ole mõeldud eelkõige transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks, vaid teatava majandustegevuse või teatavate majanduspiirkondade arengule kaasaaitamiseks, ning seda antakse vastavalt määruses (EL) nr 651/2014⁹⁷ sätestatud kohaldatavatele siseturuga kokkusobivuse tingimustele, loetakse sellised abimeetmed aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks, sest ei too konkurentsivõimelise või kaubanduses kaasa olulisi moonutusi.
64. Komisjoni määrust (EL) 2023/2831⁹⁸ kohaldatakse ka maismaatranspordi suhtes. Maismaatranspordi sektoris üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele makstav hüvitis kuulub komisjoni määruse (EL) 2023/2832⁹⁹ kohaldamisalasse. Nende määruste kriteeriumidele vastavad meetmed ei mõjuta konkurentsi ega kaubandust siseturul. Kõnealuste vähese tähtsusega meetmete suhtes ei kohaldata teatamiskohustust, sest neid ei peeta vastavaks kõigile aluslepingu artikli 107 lõike 1 kriteeriumidele.

4. TRANSPORDI KOORDINEERIMISE VAJADUSTELE VASTAV ABI

4.1 Siseturuga kokkusobivuse üldtingimused

65. Käesolevas jaotises on esitatud siseturuga kokkusobivuse üldtingimused, mis kehtivad jaotises 4.2 esitatud abiliikide kohta. Hinnates, kas raudteetranspordi, siseveetranspordi ja säästva mitmeliigilise transpordi sektori abimeetmed vastavad aluslepingu artikli 93 kohastele transpordi koordineerimise vajadustele, analüüsib komisjon käesolevas jaotises (punktid 66–86) esitatud põhimõtete järgimist. Jaotises 4.2 iga konkreetse abiliigi kohta esitatud tingimused selgitavad teatavaid siseturuga kokkusobivuse üldtingimusi, mis on esitatud käesolevas jaotises, eelkõige jaotises 4.1.1 (Key compatibility conditions).

⁹⁴ Nõukogu 19. detsembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2586, mis käsitleb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 93, 107 ja 108 kohaldamist raudtee- ja siseveetranspordi ning mitmeliigilise transpordi sektorile antava riigiabi teatavate liikide suhtes (ELT L 338, 30.12.2022, lk 35).

⁹⁵ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1588, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist teatavate horisontaalse riigiabi liikide suhtes (ELT L 248, 24.9.2015, lk 1).

⁹⁶ Vt joonealune märkus 67.

⁹⁷ Vt joonealune märkus 67.

⁹⁸ Komisjoni 13. detsembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2831, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L, 2023/2831, 15.12.2023, lk 1).

⁹⁹ Komisjoni 13. detsembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2832 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antava vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L, 2023/2832, 15.12.2023, lk 1).

4.1.1 Peamised siseturuga kokkusobivuse tingimused

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

66. Abi peab aitama maismaatranspordi sektorit säästvamaks muuta ja/või kujundada välja ELi integreeritud turgu, kus oleksid tagatud liikmesriikide võrkude ja transpordiliikide vahelised katkematud kauba- ja reisijateveovood, täites seega transpordi koordineerimise vajadusi.

Abi vajalikkus

67. Abi peab olema vajalik, et saavutada transpordi koordineerimise eesmärk, mis on ette nähtud punktile 66 vastava erimeetmega. Nii on see näiteks juhul, kui abi on suunatud konkreetsele turutörkele (st olukord, mis võib kaasa tuua maismaatranspordi sektori olulise arengu, mida turg üksi ei suuda saavutada, nagu üleminek säästvale maismaatranspordile ja/või ELi sellise integreeritud turu väljakujundamine, kus on tagatud katkematud kauba- ja reisijateveovood liikmesriikide võrkude ja transpordiliikide vahel). Turutõrked, mis takistavad üleminekut maismaatranspordi säästvatele vormidele, võivad tekkida näiteks siis, kui i) eri transpordiliikide vahel on hinnaerinevused negatiivsete välismõjude tõttu, mida ei ole arvesse võetud, ii) turul tegutsevatel ettevõtjatel on teabe asümmeetria tõttu raskusi juurdepääsul turupõhisele rahastamisele, iii) turuosaliste vahel on koordineerimisprobleeme või üldisemalt iv) positiivse välismõjuga investeringud ei ole potentsiaalsele abisaajale piisavalt kasumlikud.

Abi asjakohasus

68. Abi peab olema asjakohane transpordi koordineerimise konkreetse eesmärgi saavutamiseks. Enamasti ei peeta abi asjakohaseks, kui sama tulemust on võimalik saavutada vähem moonutava poliitikameetmega (nagu turupõhised või regulatiivsed meetmed) või vähem moonutava abimeetmega (nagu garantiid või tagastatavad ettemaksed), võrreldes tagastamatute meetmetega, näiteks otsetoetustega.

Abi ergutav mõju

69. Abi peab abisaajat motiveerima muutma oma tegutsemist või tegelema täiendava majandustegevusega, mida ta ilma abita ei teeks või mida ta teeks väiksemas või teises ulatuses. Ergutava mõju tõendamisel tuleb ära näidata tegelik stsenaarium ja tõenäoline vastupidine stsenaarium abi puudumise korral¹⁰⁰.
70. Peale selle, eriti mis puudutab investeringuteks ettenähtud abi, ei ole abil ergutavat mõju, kui projektiga seotud töid alustati enne, kui abisaaja esitas asjaomastele ametiasutustele kirjaliku abitaotluse¹⁰¹. Kui abisaaja alustab projektiga seotud töid enne abi taotlemist, siis ei peeta selle projekti jaoks antud abi siseturuga kokkusobivaks. ELi standarditega vastavuse tagamise kulude katmiseks antud abil ei ole enamasti ergutavat mõju.

¹⁰⁰ See stsenaarium peab olema usutav ja tõene ning vastama peamistele otsustusteguritele ajal, mil abisaaja teeb projekti kohta otsuse. Liikmesriigid võivad tugineda juhatause ametlikele dokumentidele, riskianalüüsile, finantsaruannetele, ettevõttesisestele äriplaanidele, eksperdiarvamustele ja muudele hinnatava projektiga seotud uuringutele. Ergutavat mõju võivad liikmesriikidel aidata tõendada dokumendid, mis sisaldavad teavet nõudluse, kulu- ja finantsproгноoside kohta, samuti investeringute komiteele või finantseerimisasutustele esitatud ja investeerimis- või tegevusstsenaariume täpsustavad dokumendid. Need dokumendid peavad olema pärit projekti või tegevusega seotud otsustusprotsessi ajast.

¹⁰¹ Abi võib taotleda mitmel moel, sealhulgas näiteks tehes subsideeritud tegevuse kohta pakkumise konkureerivas pakkumismenetluses. Taotlus peab sisaldama vähemalt taotleja nime, projekti või tegevuse kirjeldust, sealhulgas selle asukohta, ning selle elluviimiseks vajalikku abisummat.

Üldreeglina võib ergutav mõju olla üksnes abil, mis võimaldab minna ELi standarditega nõutavast kaugemale. Kui asjaomane ELi standard on juba vastu võetud, kuid ei ole veel jõustunud, võib abil siiski olla ergutav mõju, kui see kiirendab investeringu tegemist ja investering viiakse lõpule vähemalt 12 kuud enne standardi jõustumist, juhul kui jaotistes 4.2.2.1–4.2.2.5 ei ole märgitud teisiti. Selleks et mitte vähendada liikmesriikide soovi kehtestada kohustuslikke riiklikke standardeid, mis on vastavatest ELi standarditest rangemad või ulatuslikumad, võib abimeetmetel olenemata selliste riiklike standardite olemasolust olla ergutav mõju. See kehtib ka abi kohta, mida antakse, kui on olemas kohustuslikud riiklikud standardid, mis on vastu võetud ELi standardite puudumisel.

Abi proportsionaalsus

71. Abisumma abisaaja kohta peaks piirduma miinimumiga, mis on vajalik, et motiveerida abisaajat abi saavat projekti või tegevust ellu viima. Selle miinimumsumma võib kindlaks määrata protsendina abi saava projekti või tegevuse abikõlblikest kuludest, nagu on iga konkreetse abiliigi all jaotises 4.2 ette nähtud. Kuigi proportsionaalsuse hindamiseks tehakse tavaliselt eelkontroll, võib erandjuhtudel, kui kulude ja tulude edasine muutumine on väga ebakindel ja teave väga asümmeetriline, olla väga raske kogu riigiabi vajalikku summat eelnevalt määrata. Sellistel juhtudel võivad liikmesriigid lisaks eelnevale suuruse määramisele võtta proportsionaalsuse tagamiseks kasutusele järelmehhanisme, nagu tagasinõudemehhanism või kulude jälgimine, säilitades abisaajate stiimulid vähendada oma kulusid ja arendada oma äritegevust pikemas perspektiivis tulemuslikumalt.
72. Kui investeringuteks ettenähtud abi puhul ei ole jaotises 4.2.2 kirjeldatud konkreetsete abiliikide puhul teisiti kindlaks määratud, siis peetakse abi proportsionaalseks, kui see vastab abimeetme eesmärgi saavutamiseks vajalikele täiendavatele netokuludele (edaspidi „rahastamispuudujääk“) võrreldes vastupidise stsenaariumiga, kui abi ei anta. Rahastamispuudujäägi leidmiseks on vaja arvutada
 - a) hinnangulised tulud ja kulud, sealhulgas projekti investeerimis-, tegevus- ja jääkväärtus (edaspidi „tegelik stsenaarium“) ning alternatiivse projekti tulud ja kulud, mille abisaaja tõenäoliselt teostaks, kui abi ei anta (edaspidi „vastupidine stsenaarium“);
 - b) abisaaja hinnanguline kaalutud keskmine kapitalikulu tulevaste rahavoogude diskonteerimiseks;
 - c) tegeliku stsenaariumi ja vastupidise stsenaariumide nüüdispuhasväärtus projekti kestuse ajal.
73. Alljaotistes a–c loetletud elementide põhjal on rahastamispuudujääk projekti nüüdispuhasväärtuse erinevus tegeliku stsenaariumi ja vastupidise stsenaariumi korral projekti kestuse vältel, diskonteerituna kaalutud keskmise kapitalikulu tasemel. Kõiki rahastamispuudujäägi arvutamise aluseks olevaid eeldusi ja meetodika valikuid tuleb selgitada ja põhjendada. Nii tegelike kui ka vastupidiste stsenaariumide analüüsimisel tuleb arvesse võtta kõiki olemasolevaid või kavandatavaid riigiabimeetmeid, näiteks tegevusabi ja/või muud liiki asjakohast investeringuteks ettenähtud abi, millel on mõju rahastamispuudujäägi analüüsile.
74. Vastupidise stsenaariumi näide on see, et abisaaja ei tee mingit tegevust ega investeringut või jätkab äritegevust muutusteta. Kui tõendid kinnitavad, et tegemist on usutava vastupidise stsenaariumiga, võib rahastamispuudujäägi ligikaudse väärtuse määrata tegeliku stsenaariumi negatiivse nüüdispuhasväärtuse põhjal ilma abita projekti

kestuse ajal (kaudselt eeldades, et vastupidise stsenaariumi korral on nüüdispuhasväärtus null)¹⁰².

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine

75. Abist tulenev konkurentsimoondus ei tohi kahjustada ELi üldisi huve¹⁰³. Selle hindamisel, kas meetme negatiivne mõju konkurentsile ja kaubandusele on vähene, võib komisjon arvesse võtta prognoositavat mõju, mida abimeede (eelkõige juhul, kui see seisneb sihtotstarbelises üksikabis) võib avaldada ettevõtete konkurentsile asjaomasel transporditurul (asjaomastel transporditurgudel), sealhulgas eelneval või järgneval turul, ning liigse tootmisvõimsuse loomise ohtu.
76. Kokkuvõttes on komisjon seisukohal, et abikavad avaldavad konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele negatiivset mõju väiksema tõenäosusega kui sihtotstarbeline üksikabi. Selleks et piirata negatiivset mõju konkurentsile ja kaubandusele, kiidab komisjon igal juhul heaks tegevusabi kavad üksnes maksimaalselt viieks aastaks ja investeeringuteks ettenähtud abi kavad maksimaalselt kümneks aastaks¹⁰⁴. Kui liikmesriik soovib kehtestada kauem kestva abikava, peaks ta esitama uue teatise, et komisjon saaks selle saadud tulemuste põhjal uuesti läbi vaadata ja vajaduse korral heaks kiita selle pikendamise.

4.1.2 Kooskõla liidu õiguse muude sätetega

77. Riigiabi ei saa tunnistada siseturuga kokkusobivaks, kui abi või meede, mis on abi eesmärgiga nii lahutamatu seotud, et seda ei ole võimalik eraldi hinnata (sealhulgas rahastamismeetod, kui see on meetme lahutamatu osa), põhjustab liidu õiguse rikkumise¹⁰⁵. Nii võib see olla näiteks juhul, kui abi saamise tingimus on, et abisaaja peakontor või peamine tegevuskoht on asjaomases liikmesriigis või abisaajal on kohustus kasutada omamaiseid tooteid või teenuseid.

4.1.3 Kumuleerimine

78. Abi võib anda korraga mitme abikava alusel või kumuleerida sihtotstarbelise või vähese tähtsusega abiga, mis katab samu abikõlblikke kulusid, tingimusel et samade abikõlblike kulude katmiseks antava abi kogusumma ei põhjusta ülemäärast hüvitamist ega ületa käesolevate suunistega lubatud maksimaalset abisummat. Kui liikmesriik lubab ühe

¹⁰² Alternatiivse projekti puudumisel kontrollib komisjon, et abisumma ei ületaks abi saava projekti piisavaks kasumlikkuseks vajalikku miinimumsummat, mis võimaldab saavutada näiteks sisemise tulumäära, mis vastab sektori või asjaomase ettevõtja vastavale võrdlusalusele või tasuvuslävele. Selleks võib kasutada ka tulumäärasid, mida abi saav ettevõtja muude sarnaste investimisprojektide puhul tavaliselt eeldab, äriühingu kapitalikulud tervikuna või konkreetses majandusharus tavapäraseid tulumäärasid. Kõik asjakohased eeldatavad kulud ja tulud tuleb arvutada projekti kestuse kohta.

¹⁰³ Kuigi aluslepingu artikkel 93 ei sisalda aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c teise lausega võrdväärset sätet, mille kohaselt võib abi tunnistada siseturuga kokkusobivaks üksnes juhul, kui see ei mõjuta kaubandustingimusi ebasoovitavalt sellisel määral, et see on vastuolus ühiste huvidega, on Euroopa Liidu Kohus juba selgitanud, et komisjon peab abimeedet aluslepingu artikli 93 alusel hinnates kontrollima, et abi ei kahjusta ELi üldisi huve, vt kohtuotsus, 12. oktoober 1978, komisjon vs. Belgia, kohtuasi 156/77 (viidatud joonealuses märkuses 30), punkt 10.

¹⁰⁴ See tähendab, et heakskiidetud kavade alusel võib abi anda maksimaalselt viie aasta vältel (tegevusabi kavade puhul) või kümne aasta vältel (investeeringuteks ettenähtud abi kavade puhul) alates kuupäevast, millal teatati komisjoni otsusest tunnistada abi siseturuga kokkusobivaks.

¹⁰⁵ Vt kohtuotsus, 22. märts 1977, Iannelli & Volpi SpA, kohtuasi 74/76, EU:C:1977:51, punkt 14; kohtuotsus, 15. juuni 1993, Matra SA vs. komisjon, C-225/91, EU:C:1993:239, punkt 41; kohtuotsus, 31. jaanuar 2023, komisjon vs. Braesch jt, C-284/21 P, EU:C:2023:58, punktid 96–99.

meetme raames antavat abi kumuleerida teiste meetmete alusel samade abikõlblike kulude katmiseks antava abiga, peab liikmesriik iga meetme puhul ära näitama meetodi, mida kasutatakse selle tingimuse täitmise tagamiseks.

79. Keskelt hallatav liidu rahastamine, mis ei ole otseselt ega kaudselt liikmesriigi kontrolli all, ei ole riigiabi. Kui liidu rahastamist kombineeritakse riigiabiga, peab liikmesriik tagama, et riiklikest vahenditest samade abikõlblike kulude jaoks saadav kogusumma ei põhjusta ülemäärast hüvitamist.

4.1.4 Läbipaistvus

80. Abi tuleb anda läbipaistval viisil.
81. Kui abi antakse muus vormis kui toetus, tuleb abisumma ümber arvestada selle brutotoetusekvivalendiks. Mitmes osas makstava abi väärtus arvutatakse selle andmise aja väärtuse alusel. Sooduslaenu¹⁰⁶ korral tuleks diskonteerimisel ja abi suuruse arvutamisel intressimäärana kasutada abi andmise ajal kehtivat viiteintressimäära, mis on kehtestatud vastavalt komisjoni teatisele viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta¹⁰⁷.
82. Selleks et vähendada abi negatiivset mõju, peab asjaomane liikmesriik tegema konkurentidele kättesaadavaks olulised andmed toetatavate tegevuste kohta ja tagama, et komisjoni läbipaistvusmoodulis¹⁰⁸ või siis riikliku või piirkondliku tasandi ülevaatlikul riigiabi veebisaidil on avaldatud järgmine teave:
- a) üksikabi andmiseks vastu võetud otsuse või heakskiidetud abikava ja selle rakendussätete täistekst või link sellele;
 - b) teave iga 100 000 eurot ületava üksikabi kohta, kasutades käesolevate suuniste II lisas esitatud struktuuri¹⁰⁹.
83. Liikmesriigid peavad tagama, et nende ülevaatlikud riigiabi veebisaidid, millele on osutatud punktis 82, on kavandatud nii, et juurdepääs teabele oleks lihtne. Teave tuleb avaldada omandiõigusega (näiteks CSV- või XML-vormingus) tabeli vormis, mis võimaldab tõhusalt andmeid otsida, neist väljavõtteid teha, neid alla laadida ja neid hõlpsalt internetis jagada. Üldsusel peab olema võimalik pääseda veebisaidile ilma piiranguteta, sealhulgas eelneva kasutajana registreerumiseta.
84. Maksusoodustuse vormis kavade puhul loetakse punkti 82 alapunktis b) esitatud tingimused täidetuks, kui liikmesriik avaldab nõutava teabe üksikabi summade kohta järgmises suurusjärgus (miljonites eurodes):

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

¹⁰⁶ Turuintressimäärast madalama intressiga laen.

¹⁰⁷ ELT C 14, 19.1.2008, lk 6.

¹⁰⁸ Riigiabi läbipaistvusmooduli avalik otsing, mis on kättesaadav veebisaidil <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=en>.

¹⁰⁹ Liikmesriigi põhjendatud taotluse korral võib sellest nõudest loobuda, kui täielik üksikasjalik avaldamine kahjustaks konkurentsi järgnevates vahendite jaotamismenetlustes, näiteks võimaldades strateegilist pakkumist.

2–5;
5–10;
10–30;
30–60;
60–100;
100–250 ja
250 ja enam.

85. Liikmesriigid peavad avaldama punkti 82 alapunktis b) osutatud teabe kuue kuu jooksul alates abi andmise kuupäevast või maksusoodustuste vormis antava abi puhul ühe aasta jooksul alates maksudeklaratsiooni esitamise tähtajast¹¹⁰. Ebaseadusliku, kuid hiljem kokkusobivaks tunnistatud abi puhul peavad liikmesriigid selle teabe avaldama kuue kuu jooksul alates kuupäevast, millal komisjon abi kokkusobivaks tunnistava otsuse tegi. Selleks et oleks võimalik tagada aluslepingu kohaste riigiabi eeskirjade täitmine, tuleb teavet hoida kättesaadavana vähemalt kümme aastat alates abi andmise kuupäevast.
86. Komisjon avaldab oma veebisaidil lingid punkti 82 alapunktis b) osutatud riigiabi veebisaitidele.

4.2 Transpordi koordineerimiseks antava abi eriliikide siseturuga kokkusobivuse tingimused

87. Käesolevas jaotises kirjeldatakse jaotises 4.1.1 esitatud peamiste siseturuga kokkusobivuse tingimuste mõningaid aspekte käesolevate suunistega hõlmatud iga abiliigi kohta, mis antakse transpordi koordineerimiseks.

4.2.1 Tegevusabi

4.2.1.1 Abi transpordi väliskulude vähendamiseks

88. Käesolevates suunistes on ette nähtud nõuded transpordi väliskulude vähendamiseks antavale abile, mida võib anda veoettevõtjatele ja/või transpordikorraldajatele, kes valivad säästva maismaatranspordi lahendused.
89. Transpordi väliskulude vähendamiseks antav abi võib olla suunatud raudteevedudele, siseveetevedudele ja/või säästvatele mitmeliigilistele vedudele (st need, mis hõlmavad vähemalt ühte raudteetranspordi, siseveetranspordi või lähimereveo etappi).
90. Selleks et abi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab transpordi väliskulude vähendamiseks antav abi vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud kokkusobivustingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

91. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et transpordi väliskulude vähendamiseks antav tegevusabi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile, kui sellega kõrvaldatakse eri maismaatranspordiliikide hinnaerinevused ja veendakse transpordikasutajaid valima säästvaid

¹¹⁰ Kui puudub ametlik nõue esitada igal aastal deklaratsioon, loetakse kodeerimise eesmärgil abi andmise kuupäevaks selle aasta 31. detsember, mille jaoks abi anti.

maismaatranspordiliike. Hinnarühmused tekivad siis, kui negatiivset välismõju ei võeta maismaatranspordi teenuse hinnas piisava tegurina arvesse.

Abi vajalikkus

92. Transpordituru arengu praeguses etapis ei võeta transpordi väliskulusid transporditeenuste hinnas piisava tegurina arvesse. Selle tulemusena ei kajasta nende teenuste hind täielikult asjaomase transpordiliigi maksumust ühiskonna jaoks. Kestliku ja aruka liikuvuse strateegias näidati, et õiglase ja tõhusa hinnakujunduse tagamiseks kõigi transpordiliikide puhul on vaja terviklikku meetmekogumit¹¹¹. Selline hinnakujundus paneks saastajad ja kasutajad võtma oma kulude eest täieliku vastutuse ja aitaks kasutajatel teha valikuid, mis on ühiskonna jaoks parimad. Strateegias eeldatakse, et väliskulusid võetakse ELis täielikult arvesse alles 2050. aastal. Seetõttu on Euroopa rohelepe eesmärkide saavutamise jaoks enne seda tähtaega vaja abi, et selliseid väliskulusid vähendada.
93. Säästvad maismaatransporditeenused ei suuda sageli konkureerida saastavamate alternatiividega, näiteks autoveoteenustega. Kuni konkureerivate saastavamate teenuste hind ei kajasta täielikult nende maksumust ühiskonna jaoks, ei suuda turg ükski tõenäoliselt tagada säästvate maismaatranspordiliikide kasutuselevõtu sellist taset, mis oleks kooskõlas Euroopa rohelepe eesmärkidega. Punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et tulenevalt negatiivsetest välismõjudest, mis on seotud konkureerivate transpordiliikidega, nagu maantee- ja lennutransport, on vaja anda tegevusabi transpordi väliskulude vähendamiseks, raudteetranspordile, siseveetranspordile ja säästvate mitmeliigilisele transpordile ülemineku toetamiseks.

Abi asjakohasus

94. Punktis 68 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et transpordi väliskulude vähendamiseks antav abi on asjakohane meede¹¹² säästvatele maismaatranspordi liikidele ülemineku jätkamiseks või suurendamiseks, kui sellega kõrvaldatakse negatiivsetest välismõjudest tingitud hinnaerinevused eri transpordiliikide vahel ja veendakse transpordi kasutajaid valima säästvama maismaatranspordiliigi.

Abi ergutav mõju

95. Abiga tuleks ergutada säästvatele maismaatranspordiliikidele ülemineku jätkamist või suurendamist vastavalt punktis 69 esitatud üldpõhimõtetele. Nende üldpõhimõtete järgimiseks ja tagamiseks, et abi toob kaasa abisaaja käitumismustri muutuse ja soodustab üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele, peaksid olema täidetud järgmised tingimused.
96. Esiteks tuleks abi anda üksnes juhul, kui konkureeriv saastavam transpordiliik on abiga toetatava transpordiliigi majanduslikult otstarbekas alternatiiv. Selline majanduslik otstarbekus sõltub tegevuskuludest, sobivate terminalide, võrkude ja ühenduste olemasolust ja juurdepääsetavusest ning muudest teguritest, näiteks transiidiaja erinevustest. Komisjon leiab, et reisijateveoteenuste puhul on raudtee- või

¹¹¹ Vt joonealuses märkuses 20 nimetatud säästva ja aruka liikuvuse strateegia punkt 47.

¹¹² Abi vormi kohta ei ole komisjon oma varasemas otsustuspraktikas esitanud vastuväiteid transpordi koordineerimise vajadusteks otsetoetustena antavale abile (vt teiste hulgas komisjoni 21. mai 2024. aasta otsus juhtumi SA.108800 kohta, Saksamaa, *Support for rail freight transport (single wagon load and wagon group transport)* (ELTs seni avaldamata); komisjoni 11. detsembri 2023. aasta otsus juhtumi SA.109142 kohta, Prantsusmaa, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (ELTs seni avaldamata); komisjoni 30. mai 2023. aasta otsus juhtumi SA.104156 kohta, Itaalia, *Sea Modal Shift incentive* (ELT C 203, 9.6.2023, lk 16).

siseveetranspordile alati olemas saastavam majanduslikult otstarbekas alternatiiv. Kaubaveosektoris, kus konkurentsivõime sõltub veol läbitavast vahemaast, ⁽¹¹³⁾ võib konkurentsi autovedudega üldiselt eeldada järgmisel juhul:

a) mitmeliigilise transpordi puhul, kui abi saava transpordiliigiga läbitav vahemaa on väiksem kui

(i) 800 kilomeetrit, kui tegu on raudteetranspordiga,

(ii) 375 kilomeetrit, kui tegu on siseveetranspordiga,

(iii) 750 kilomeetrit, kui tegu on lähimerevedudega ja

b) üheliigilise transpordi puhul, kui abi saava transpordiliigiga läbitav vahemaa on väiksem kui:

(i) 350 kilomeetrit, kui tegu on raudteetranspordiga¹¹⁴,

(ii) 375 kilomeetrit, kui tegu on siseveetranspordiga.

97. Kui kaubaveosektoris on vahemaad pikemad kui punktis 96 nimetatud, siis peab liikmesriik tõendama, et abiga toetatavast transpordiliigist saastavam konkureeriv transpordiliik (näiteks ainult autovedu) on majanduslikult otstarbekas alternatiiv abiga toetatavatele vedudele, ning tegema kindlaks ka selle, millise vahemaa korral ei ole saastavam konkureeriv transpordiliik kulutasuvuse poolest enam konkurentsivõimeline ega seega toetatavate vedude puhul majanduslikult otstarbekas.

98. Teiseks ei saa tavaliselt abi anda vedudeks sellistel marsruutidel, kus on kindlaks tehtud läbilaskevõime piirangud, mis takistaksid ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku suurendamist või jätkamist. Selle tingimuse eesmärk on tagada, et ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku säilimise või suurenemise väljavaated oleksid realistlikud. Kui liikmesriik kavatseb toetada vedusid marsruutidel, kus on kindlaks tehtud läbilaskevõime piirangud, siis peab liikmesriik selgitama, milliseid muid meetmeid võetakse nende piirangute kõrvaldamiseks või vähendamiseks. Abikavade puhul tähendab see, et liikmesriik peab võtma kohustuse tagada, et abi ei anta läbilaskevõime suurte piirangute korral, mis mõjutaksid vedusid ja pealegi takistaksid säästvamale transpordiliigile üleminekut. Läbilaskevõime tegelike või eeldatavate piirangute korral peaks liikmesriik tagama, et võetakse kasutusele lahendused selliste piirangute kõrvaldamiseks või vähendamiseks, nii et abiga oleks võimalik saavutada soovitud üleminek ühelt transpordiliigilt teisele.

99. Kolmandaks peavad raudtee-, sisevee- ja lähimere-veoettevõtjad avalikkusele kättesaadavaks tegema kogu teabe saadud abi kohta¹¹⁵. Avalikustamise eesmärk on suurendada teadlikkust olemasolevatest meetmetest, millega tahetakse vähendada konkurentsivõime lõhet maismaatranspordi säästvate liikide ja konkureerivate

¹¹³ Mõjuhinnaangut toetav uuring kombineeritud vedu käsitleva direktiivi muutmise kohta [Ricardo, *et al.* (2023)].

¹¹⁴ Seda künnist ei kohaldata üheliigilise raudteetranspordi puhul, mis on korraldatud kogumisrongivedudena, sest selline üheliigiline raudteetransport on läbitavast vahemaast olenemata eri klientide vagunite kogumise ja ühendamise kulude tõttu vähem kasumlik kui autovedu.

¹¹⁵ Sealhulgas vähemalt järgmise teabe: abi andev asutus, abi andmise kuupäev, saadud abisummad, ajavahemik ja abiga hõlmatud tegevused.

saastavamate alternatiivide vahel ning seega suurendada maismaatranspordi kestlike teenuste nõudlust, mida on vaja ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku stimuleerimiseks.

100. Lisaks sellele tuleks selle tagamiseks, et abi antakse üksnes tegelikult osutatud kestliku maismaatranspordi teenuste jaoks, anda abi tegelikult osutatud transporditeenuse veoüksuste alusel,¹¹⁶ mitte aga kindlasummalise maksena.
101. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui liikmesriik järgib punktis 69 esitatud üldpõhimõtteid, nagu on selgitatud punktides 97–100.

Proportsionaalsus

102. Vastavalt punktis 71 esitatud üldpõhimõtetele on abi lubatud anda kuni 75 % ulatuses abikõlblikest kuludest.
103. Abikõlblikud kulud on see osa transpordi väliskuludest, mida ühe- või mitmeliigilist raudtee- ja/või siseveetranspordi ja/või lähimerevedu kasutav säästev mitmeliigiline transport võimaldab võrreldes konkureerivate saastavamate transpordiliikidega vältida (st transpordi välditud väliskulud)¹¹⁷. Kui on mitu alternatiivset valikuvarianti, mis saastavad suuremal määral, vastab piir eri variantide suurimale kulude erinevusele.
104. Liikmesriik peab esitama läbipaistva, põhjendatud ja kvantifitseeritud võrdleva väliskulude analüüsi toetatava transpordiliigi (raudtee-, sisevee- ja/või säästev mitmeliigiline transport, sealhulgas vähemalt üks raudteetranspordi, siseveetranspordi või lähimereveo etapp) ja alternatiivse saastavama konkureeriva variandi kohta. Eri transpordiliikide väliskulude võrdlemise juures peaks liikmesriik viitama komisjoni käsiraamatule transpordi väliskulude kohta¹¹⁸ selle muudetud või asendatud kujul, välja arvatud juhul, kui tegelike väliskulude hindamise teistsuguse meetoodika põhjendamiseks esitatakse piisavad tõendid. Kasutatud meetoodika ja tehtud arvutused tuleb teha avalikult kättesaadavaks.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine

105. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatuid konkurentsi- ja kaubandusmoonutusi, tuleb tegevusabi transpordi väliskulude vähendamiseks anda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes.
106. Abi tuleks enamasti anda abikavade kaudu, sest kavade moonutav mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on tõenäoliselt väiksem kui sihtotstarbelisel üksikabil.

4.2.1.2 Abi uute äriliste transpordiühenduste loomiseks

107. Käesolevates suunistes on esitatud spetsiaalsed reeglid abi kohta, mida antakse, et luua

¹¹⁶ Näiteks reisijakilomeetrid reisijateveoteenuste puhul või tonnkilomeetrid või sõidukikilomeetrid kaubaveoteenuste puhul või üldisemalt transporditeenuse toodanguühik.

¹¹⁷ Liikmesriigid võivad väliskulude meetoodikat kasutada mistahes tegevuskulude katmiseks, sealhulgas taristu kasutamisega seotud tegevuskulud.

¹¹⁸ Euroopa Komisjon, Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. *et al.*, Handbook on the external costs of transport – Version 2019–1.1, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

- a) uusi ärilisi raudtee- ja sisevee-kaubaveoühendusi raudteeveo-ettevõtjate ja/või transpordikorraldajate poolt, kes koguvad nõudlust ja korraldavad regulaarseid kaubavedusid transporditerminalide vahel;
 - b) uusi ärilisi raudtee-reisijateveoühendusi raudteeveo-ettevõtjate poolt, kes korraldavad regulaarseid reisijateveoteenuseid transporditerminalide vahel, mis paiknevad kas eri liikmesriikides (edaspidi „piiriülesed reisijateveoteenused raudteel“) või üksteisest kaugemal kui 400 kilomeetrit (edaspidi „reisijate kaugveoteenused raudteel“).
108. Selleks et abi uute äriliste transpordiühenduste loomiseks saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab see vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud kokkusobivustingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

109. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antav abi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile, sest see tagab piisavad transporditeenused transporditerminalide vahel. Uute äriliste raudtee- ja sisevee-kaubaveoühenduste ning raudteel uute piiriüleste reisijateveoühenduste ja/või reisijate kaugveoühenduste loomine on raudtee- ja siseveetranspordi arendamisel otsustava tähtsusega ning säästva mitmeliigilise transpordi edendamisel oluline.

Abi vajalikkus

110. Üks kestliku ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkidest on raudtee- ja siseveetranspordi ühenduste arendamine¹¹⁹. Kaubaveo puhul ei saa raudteetransporti täielikult kasutusele võtta, sest transporditerminalide vahel puuduvad mõned otsustava tähtsusega ühendused,¹²⁰ ning on vaja võtta meetmeid, et kasutada ära siseveetranspordi seni rakendamata võimalusi,¹²¹ eelkõige selleks, et Euroopa siseveeteede võrk oleks võimalikult suures ulatuses ühendatud teiste transpordiliikidega¹²². Reisijateveo puhul ei kasutata täielikult ära raudteede potentsiaali, eriti reisijate kaugveo- ja/või piiriülese veo teenuste puhul ning oistel aegadel¹²³.
111. Raudtee- ja sisevee-kaubaveoühenduste edasiseks arendamiseks võivad liikmesriigid olla sunnitud andma abi, et toetada uute äriliste raudtee- ja sisevee-kaubaveoühenduste ning raudteel uute piiriüleste reisijateveoühenduste ja/või reisijate kaugveoühenduste loomist. Selle põhjus on asjaolu, et alati ei piisa üksnes turujõududest, et veoettevõtjad ja transpordikorraldajad investeeriksid uutesse raudtee- või siseveetranspordi ühendustesse, sest need ühendused võivad kannatada koordineerimisvigade tõttu. Eelkõige võivad käitajate püsikulud uute ühenduste kasutamise alguses olla väga suured ja need ühendused võivad kasumlikuks muutuda alles siis, kui neid kasutab piisav hulk kliente. Ilma sellise minimaalse mahuta ei saaks käitaja lühiajalises perspektiivis piisavat kasumit, et korvata uue ärilise transpordiühenduse esimestel kasutusaastatel tekkinud tegevuskahjum, ning seega ei arendaks ta seda. Uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antav abi võib vähendada uute ühenduste loomisel tekkivat turulepääsu tõket,

¹¹⁹ Vt joonealuses märkuses 20 nimetatud säästva ja aruka liikuvuse strateegia punktid 33 ja 42.

¹²⁰ Vt joonealuses märkuses 20 nimetatud säästva ja aruka liikuvuse strateegia punkt 43.

¹²¹ Vt joonealuses märkuses 20 nimetatud säästva ja aruka liikuvuse strateegia punkt 44.

¹²² Vt joonealune märkus 25, punkt 2.1.2.

¹²³ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule: *Pikamaa ja piiriülese raudtee-reisijateveo edendamise tegevuskava* (COM(2021) 810 final, 14.12.2021).

vähendades veoettevõtjate ja transpordikorraldajate iga-aastast tegevuskahjumit uue ühenduse esimestel kasutusaastatel.

112. Punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks võib abi uute raudtee- ja sisevee-kaubaveoühenduste ja/või raudteel uute piiriüleste reisijateveoühenduste ja/või reisijate kaugveoühenduste loomiseks olla vajalik juhul, kui see aitab tulemuslikult kõrvaldada seda turutõrget ja ühtlasi arvestab mis tahes muu sama turutõrke kõrvaldamiseks juba rakendatud poliitika ja meetmetega. Seetõttu peab liikmesriik tegema kindlaks, et abi andmise ajal, isegi kui kõik muud säästva maismaatranspordi toetused on olemas, ei kavatse ükski käitaja kõnealust uut ärilist transpordiühendust äriselt arendada.

Abi asjakohasus

113. Nõudlus uute äriteenuste järele ei pruugi esimestel käitusaastatel olla piisav, et tagada nende teenuste kasumlikkus. Seepärast on komisjon vastavalt punktis 68 esitatud üldpõhimõtetele seisukohal, et uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antav abi on asjakohane meede,¹²⁴ et toetada raudteeveo-ettevõtjaid ja/või transpordikorraldajaid, kes soovivad investeerida uude raudtee- või sisevee-kaubaveoühendusse või raudteel uutesse piiriülestes reisijateveoühendustes ja/või reisijate kaugveoühendustes. Abi peab siiski piirduma tegevuse toetamisega maksimaalselt viie aasta jooksul alates uue ühenduse loomisest (st kuupäevast, mil abisaaja alustab uue ühenduse käitamist).

Abi ergutav mõju

114. Abiga tuleks motiveerida veoettevõtjaid ja/või transpordikorraldajaid looma uusi raudtee- või sisevee-kaubaveoühendusi või raudteel uusi piiriüleseid reisijateveoühendusi ja/või reisijate kaugveoühendusi. Komisjon leiab, et uute ühenduste loomiseks antaval abil on ergutav mõju, kui abisaaja on enne uute äriliste transpordiühenduste loomist abi kirjalikult taotlenud. Kirjaliku abitaotluse esitamise aeg näitab väga hästi, et kui abi ei anta, on vastupidine stsenaarium tõenäoline. Kui ettevõtja ei alusta uue ühenduse käitamist enne abi taotlemist, siis on see märk selle kohta, et abi puudumisel on tõenäoline vastupidine stsenaarium uue ühenduse puudumine, sest see ettevõtja vajab abi, et katta esialgne tegevuskahjum uue ärilise transpordiühenduse loomisel.
115. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui järgitakse punktis 69 esitatud üldpõhimõtteid, nagu on selgitatud punktis 114, ja kui on tõendeid eeldatava tegevuskahjumi kohta.

Proportsionaalsus

116. Vastavalt punktis 71 esitatud üldpõhimõtetele peetakse uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antavat abi proportsionaalseks, kui see ei ületa järgmist protsenti abikõlblikest

¹²⁴ Abi vormi kohta ei ole komisjon oma varasemas otsustuspraktikas esitanud vastuväiteid transpordi koordineerimise vajadusteks otsetoetustena antavale abile (vt komisjoni 5. oktoobri 2011. aasta otsus juhtumi SA.31981 kohta, Madalmaad, *Start-up aid to new combined transport services based on Twin hub railway network* (ELT C 361, 10.12.2011, lk 1)). Spetsiaalselt uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antava abi puhul tunnistab komisjon, et otsetoetused võimaldavad uude ärilisse transpordiühendusse investeerida soovivatel raudteeveo-ettevõtjatel ja transpordikorraldajatel vähendada oma esialgset tegevuskahjumit uue ärilise transpordiühenduse käitamise esimestel tegevusaastatel ja seega suurendada nende teenuste kasumlikkust. Sel põhjusel võib uute äriliste transpordiühenduste loomiseks antava abi puhul olla asjakohane kasutada otsetoetusi isegi siis, kui need makstakse välja ettemaksena, tingimusel et ettemakseid tehakse regulaarsete ajavahemike järel vähemalt kord aastas (mitte ühekordse ettemaksena, mis katab kogu abiga rahastatava ajavahemiku).

kuludest: 80 % uue ärilise transpordiühenduse esimesel tegevusaastal, 70 % teisel aastal, 60 % kolmandal aastal, 50 % neljandal aastal ja 40 % viiendal aastal.

117. Abikõlblikud kulud määrab ära uue ühenduse käitamise tegevuskahjum, mis on tekkinud maksimaalselt viie aasta jooksul alates kuupäevast, millal abisaaja alustab asjaomase ühenduse käitamist. Tegevuskahjum tähendab negatiivset erinevust tulude ja tegevuskulude vahel uue ühenduse esimestel tegevusaastatel (kuni viis aastat)¹²⁵.
118. Uue ärilise transpordiühenduse jaoks ettenähtud kulud võivad katta kõik uue ärilise transpordiühenduse käitamise otsesed tegevuskulud ja asjakohase osa tegevuskuludest, mis on uue ärilise transpordiühenduse ja muu tegevuse puhul ühised. Tuluna tuleb arvesse võtta kogu tulu, mis on uuest ärilisest transpordiühendusest saadud.
119. Kui abi makstakse välja ettemaksena, siis peavad kumulatiivselt olema täidetud järgmised lisatingimused:
- a) tegevuskahjumit tuleb põhjendatud prognooside alusel eelnevalt hinnata;
 - b) tegevuskahjum tuleb diskonteerida abi andmise aja väärtusele;
 - c) liikmesriik peab kehtestama asjakohase järelevalve- ja tagasinõudemehhanismi selle tagamiseks, et abi ei ületa lubatud osakaalu;
 - d) ettemaksed ei tohi kesta kauem kui üks aasta.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

120. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatu konkurentsile- ja kaubandusmoonutusi, tuleb uute äriliste transpordiühenduste loomiseks tegevusabi andmisel lähtuda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest. Peale selle peaks abi piirduma abisaaja kantud kulude katmisega maksimaalselt viie aasta jooksul alates uue ärilise transpordiühenduse loomisest.
121. Abi tuleks enamasti anda abikavade kaudu, sest kavade moonutav mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on tõenäoliselt väiksem kui sihtotstarbelisel üksikabil.

4.2.2 Investeeringuteks ettenähtud abi

4.2.2.1 Abi ühe- ja mitmeliigilise raudtee- ja siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks

122. Käesolevates suunistes on esitatud spetsiaalsed reeglid investeeringuteks ettenähtud sellise abi kohta, mida antakse raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- ja siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks (sealhulgas asendamiseks).
123. Mitmeliigilises transpordis kasutatakse mitmeliigilise transpordi rajatise ka kombineeritud maantee- ja meretranspordiks. Kui need rajatised paiknevad meresadamates, siis kehtivad nende kohta käesolevad suunised, kui neil on ühendused ka

¹²⁵ Selguse huvides võib see hõlmata ka uue ühenduse loomisega seotud ja sellele eelnevaid tegevuskulusid. Neid kulusid võib arvesse võtta uue ärilise transpordiühenduse esimese tegevusaastaga seotud abikõlblike kulude suuruse määramisel.

raudteede või siseveeteedega, mistõttu võib neid käsitada mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatistena¹²⁶.

124. Raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi peab tagama, et a) asukohta saab kasutada rajatisena, millega esimest korda toetatakse üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele (ehitamine); b) olemasolevat rajatist on võimalik kasutada suurema liiklusvoo korral või see rajatis muutub kasutajate jaoks atraktiivsemaks, näiteks võimaldab sellist liiki vedusid, mida varem ei saanud kasutada (täiustamine), või c) rajatis, mida ilma abita ohustaks tegevuse vähenemine, saab oma tegevust jätkata (uuendamine).
125. Selleks et abi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud kokkusobivustingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

126. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile. Abiga võib toetada investeeringuid rajatistesse, mis teenindavad raudtee- või siseveetransporti eraldi või koos teiste transpordiliikidega¹²⁷. Nende rajatiste ulatuslikum kättesaadavus või suurem läbilaskevõime, parem kvaliteet ja/või suurem tõhusus on raudtee- ja siseveetranspordi hea toimimise eeldused. Peale selle vähenevad sellise edasiarendamise tulemusena raudtee-, sisevee- ja mitmeliigilise transpordi sektoris tegutsevate transpordi- ja logistikaettevõtjate kulud ning paraneb teenuste kvaliteet.

Abi vajalikkus

127. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias on tähelepanu juhitud ümberlaadimistaristu, eelkõige sisemaal asuvate mitmeliigilise transpordi terminalide nappusele, ning kutsutakse üles tegema investeeringuid, et ehitada eelisjärjekorras välja mitmeliigilises taristus puuduvad ühendused¹²⁸. Piisavate raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste olemasolu on kestliku maismaatranspordi väärtusahela jaoks otsustava tähtsusega. Eelkõige aitavad sellised rajatised arendada mitmeliigilist transporti eesmärgiga suunata kõik transpordiliigid liikuma mitmeliigilise transpordi terminalide kaudu.
128. Abi raudteed ja siseveeteid teenindavatele rajatistele on säästva maismaatranspordi täieliku potentsiaali ärakasutamiseks väga oluline. Selline abi võib aidata välja murda ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku ja sobivate rajatiste olemasolu nõiaringist. Ühelt poolt on sobivad rajatised säästva maismaatranspordi kasutamise suurenemise eeltingimus. Teiselt poolt läheb sellise kasvu toetamiseks vaja uusi rajatisi, kuna nendel

¹²⁶ Vt mõiste „mitmeliigilise raudtee- ja/või siseveetranspordi transpordi rajatis“ määratlus, mis on esitatud punkti 54 alapunktis bb).

¹²⁷ Kuigi ELi mitmeliigilise transpordi ning raudtee- ja siseveeteede rajatiste kohta ei ole põhjalikku teavet, on selgelt näha, et säästva maismaatranspordi jaoks sobivaid, vabu ja juurdepääsetavaid rajatisi on liiga vähe. Eelkõige on vaja investeeringuid raudtee- ja siseveeteede rajatistesse ning mitmeliigilise kaubaveo terminalidesse.

¹²⁸ Vt joonealuses märkuses 20 nimetatud säästva ja aruka liikuvuse strateegia punkt 42.

transpordiliikidel on järjest rohkem kasutajaid. Kuid ilma abita ei pruugi eraettevõtjate motivatsioon taristurajatistesse investeerida olla piisav. Selle põhjuseks on asjaolu, et nende jaoks ei ole oluline arvesse võtta kasu, mis tuleneb investeeringuga võimalikuks tehtud üleminekust tulenevate väliskulude vähenemisest. Peale selle võib võtta aega, kuni teenindusrajatiste arv ja kvaliteet vastavad suurenenud nõudlusele säästva maismaatranspordi järele. Riigi toetus rajatistele võib seega aidata soovitud üleminekut saavutada tõhusamal ja kiiremal viisil¹²⁹.

129. Punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et rajatistesse tehtavateks investeeringuteks antavat abi võidakse vajada transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks, kui esineb punktides 127 ja 128 nimetatud turutõrge. Selline toetamine on õigustatud, kui tõenäoliselt kasutatakse uut läbilaskevõimet, mis aitab suurendada säästva maismaatranspordi kasutamist võrreldes konkureerivate saastavamate transpordiliikidega. Nii on see juhul, kui liikmesriik tõendab eelnevas äriplaanis esitatud usaldusväärsetele liiklusvoogude prognoosidele tuginedes, et läbilaskevõime võimalik nõudlus ületab vähemalt keskpikas perspektiivis abi saava rajatise ja muude olemasolevate või juba planeeritud rajatiste (mida oleks põhjendatud kasutada abi saava rajatise alternatiivina) praegust kombineeritud läbilaskevõimet.

Abi asjakohasus

130. Säästva maismaatranspordi arengut takistab raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste nappus ELis. Seepärast on komisjon punktis 68 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes seisukohal, et investeeringuteks ettenähtud abi nende rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks on asjakohane meede,¹³⁰ et toetada üleminekut säästvale maismaatranspordile.

Abi ergutav mõju

131. Abiga tuleks stimuleerida raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste ehitamist, täiustamist või uuendamist. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui järgitakse punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtteid ning kui ilma abita tekiks abi saaval projektil rahastamispuudujääk.

Proportsionaalsus

132. Vastavalt punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtetele peetakse investeeringuteks ettenähtud abi raudteerajatistesse, siseveeteede rajatistesse ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatistesse proportsionaalseks, kui abisumma ei ületa a) projekti rahastamispuudujääki võrreldes vastupidise stsenaariumiga, kui abi ei anta, või b) investeeringu abikõlblikke kulusid (olenevalt sellest, kumb on väiksem).
133. Rahastamispuudujäägi arvutamiseks on vaja vahet teha projekti raames rahastatavatel transporditegevustel ja transpordivälistel tegevustel. Asjaomaste tulude hulka kuulub peale projekti raames rahastatud transporditegevusest saadava tulu ka täiendav

¹²⁹ Võttes arvesse märkimisväärset aega, mis kulub selliste rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks või uuendamiseks (algusest kuni valmimiseni), võib abi olla vajalik selle tagamiseks, et rajatised saaksid kasutusvalmidus vastavalt kestliku maismaatranspordi laiendamisele, võttes eelkõige arvesse rohelist kokkuleppe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkide kiireloomulisust.

¹³⁰ Abi vormi kohta ei ole komisjon oma varasemas otsustuspraktikas esitanud vastuväiteid transpordi koordineerimise vajadusteks otsetoetustena antavale abile (vt teiste hulgas komisjoni 26. märtsi 2024. aasta otsus juhtumi SA.109124, Poola, *RRF: Investment aid to intermodal transport facilities, equipment and rolling stocks* (ELTs seni avaldamata); komisjoni 9. veebruari 2022. aasta otsus juhtumi SA.64546 kohta, Slovakkia, *Workshops for light maintenance of passenger* (ELT C 169, 22.4.2022, lk 1).

puhaskasum, mis on saadud sellise transporditegevusega seotud transpordivälisest tegevusest (näiteks rajatise äriruumide rentimine). Asjaomased kulud hõlmavad nii tegevus- kui ka investeerimiskulusid, mis on seotud projekti raames rahastatava transporditegevusega. Seevastu välja tuleks jätta transpordiga mitteseotud tegevuse investeerimiskulud. Lisaks tuleks rajatise eeldatava nõudluse hindamisel arvesse võtta mis tahes olemasolevat või kavandatavat riigiabimeedet, näiteks tegevusabi ja/või investeeringuteks ettenähtud muud liiki abi, millel on mõju rahastamispuudujäägi analüüsile.

134. Abikõlblikud on investeerimiskulud materiaalsesse (põhi- ja vallasvarasse) ja immateriaalsesse varasse, mis on otseselt seotud konkreetse rajatise ehitamise, täiustamise või uuendamisega. Abikõlblike kulude hulka võivad kuuluda
- a) maapealsed rajatised (näiteks ladustamiseks), paiksed seadmed (näiteks laod ja terminalihooned) ja mobiilsed terminaliseadmed (näiteks liikurvirnastid), mis paiknevad rajatises transpordiga seotud teenuste osutamiseks;
 - b) seotud ettevalmistavad uuringud, näiteks teostatavus- ja topoloogiauurid ning
 - c) planeerimis- ja paigalduskulud.
135. Abikavade puhul peaksid liikmesriigid võtma kohustuse analüüsida rahastamispuudujääki, mis on esitatud punktides 71–74, nagu kava alusel toetatava iga projekti kohta on selgitatud punktides 133 ja 134. Selleks peavad liikmesriigid mis tahes kavandatavast abikavast teatades nimetama vähemalt abi saavate projektide kategooriad, heakskiidetud abikõlblike kulude konkreetsete kategooriad (näiteks materiaalse (põhi- ja vallasvara) ja immateriaalse vara ostukulud), rahastamispuudujäägi arvutamise meetodi ja kapitali kaalutud keskmise hinna kasutatud maksimumi.
136. Sihtotstarbelise üksikabi puhul määratakse rahastamispuudujääk kindlaks, võrreldes projekti kasumlikkust tegeliku stsenaariumi ja vastupidise stsenaariumi puhul vastavalt punktides 72–74 esitatud üldpõhimõtetele, nagu on selgitatud punktis 133. Liikmesriigid peavad projekti üksikasjalikus äriplaanis esitama punktis 72 nimetatud arvutused ja prognoosid.
137. Kui abi on seotud rajatistega, mille liikmesriik on eelnevalt välja pakkunud ja kindlaks määranud, ei ole rahastamispuudujääki vaja hinnata, kui abisumma tehakse kindlaks konkureeriva pakkumismenetluse teel. Selliste juhtude kohta on komisjon seisukohal, et abisumma vastab võimalike abisaajate taotletud minimaalsele abisummale ja seetõttu peetakse abi proportsionaalseks, kui kumulatiivselt on täidetud järgmised kriteeriumid:
- a) pakkumismenetlus on konkurentsipõhine, mis tähendab, et see on avatud, selge, läbipaistev ja mittediskrimineeriv¹³¹. See põhineb objektiivsetel kriteeriumidel, mis on eelnevalt kindlaks määratud ja kooskõlas meetme eesmärgiga ning vähendavad strateegilise pakkumise riski. Konkureeriva pakkumismenetluse raames pakkumuste järjestamiseks ja lõpptulemusena abi andmiseks kasutatavad kvalifitseerimise tingimused peaksid üldreeglina otseselt vastama toetatava meetme peamistele eesmärkidele või kaudselt vastama taotleja taotletud abisummale. Seda võib väljendada näiteks abina loodud ümberlaadimisjõudluse ühiku kohta;

¹³¹ Ühelgi pakkujal ei tohiks olla konfidentsiaalset teavet ega muid eeliseid näiteks seetõttu, et ta on eelnevalt arendanud rajatise asukohta või on selle omanik. Sellisel juhul peab liikmesriik sellise asjakohase teabe tegema kättesaadavaks kõigile potentsiaalsetele pakkujatele.

- b) kriteeriumid avaldatakse piisavalt aegsasti enne pakkumuste esitamise tähtaega, et võimaldada tõhusat konkurentsi;
- c) pakkujate eeldatav arv on piisav tõhusa konkurentsi tagamiseks;
- d) välditakse kohanduste tegemist pärast pakkumismenetluse tulemuste selgumist (näiteks edasised läbirääkimised pakkumistulemuste üle), sest need võivad vähendada protsessi tulemuse tõhusust.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine

138. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatuid konkurentsi- ja kaubandusmoonutusi, tuleb investeringuteks ettenähtud abi andmisel raudteerajatiste, siseveeteede rajatiste ning mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks lähtuda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest.
139. Lisaks sellele peab liikmesriik iga abi saava transpordirajatise puhul tõendama, et abimeede tagab kõigile huvitatud kasutajatele mittediskrimineeriva, avatud ja läbipaistva juurdepääsu rajatisele, nagu on ette nähtud valdkondlike õigusaktidega, sealhulgas ühtse Euroopa raudteedirektiiviga¹³².
140. Kui abi saava transpordirajatise omanik, käitaja ja eeldatav lõppkasutaja on osa samast ettevõttest või transpordi grupierandi määruse I lisa kohased sidusettevõtjad, siis antakse rajatise käitamise õigus avatud, konkrentsiühise, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse alusel¹³³. See tagab käitajale turutingimustele vastava tulumäära ja leevendab võimalikku huvide konflikti.
141. Komisjon leiab, et abikavadel on konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele tõenäoliselt väiksem moonutav mõju kui sihtotstarbelisel üksikabil. Seepärast võtab komisjon hindamisel arvesse allpool esitatud elemente.
 - a) Kavade puhul võib eeldada, et puudub põhjendamatult negatiivne mõju konkurentsile ja kaubandusele, kui on täidetud punktides 138–140 esitatud tingimused. Lisaks sellele peaks liikmesriik kavast teatamisel võtma endale kohustuse enne üksikabi andmist kontrollida, et abi saav rajatis ei moonuta koos olemasolevate ja/või juba planeeritud rajatistega liialt konkurentsi ega kaubandust. Selleks peab liikmesriik võtma kohustuse teha eelnevas äriplaanis sisalduvate liiklusvoogude usaldusväärsete prognooside alusel kindlaks abi saava rajatise kasutamise väljavaated keskpikas perspektiivis. Samuti peaks liikmesriik võtma kohustuse kontrollida, et investeringul ei ole põhjendamatult moonutavat mõju selliste olemasolevate ja/või juba planeeritud rajatiste kasutamisele, mis võivad olla mõistlike eelduste kohaselt alternatiiviks abi saava rajatise läbilaskevõime tulevasele nõudlusele.
 - b) Sihtotstarbelise üksikabi puhul peab liikmesriik lisaks punktides 138–140 esitatud tingimuste täitmisele tõendama, et abi saav rajatis ei moonuta koos olemasolevate ja/või juba planeeritud rajatistega liialt konkurentsi ega kaubandust. Selleks peab liikmesriik tegema eelnevas äriplaanis sisalduvate liiklusvoogude usaldusväärsete prognooside alusel kindlaks abi saava rajatise kasutamise väljavaated keskpikas

¹³² Vt joonealune märkus 8.

¹³³ Ettevõtjatel, kelle puhul on tegu sidusettevõtjatega, on lubatud menetluses osaleda.

perspektiivis. Samuti peab liikmesriik tõendama, et investeringul ei ole põhjendamatut moonutavat mõju selliste olemasolevate ja/või juba planeeritud rajatiste kasutamisele, mis võivad olla mõistlike eelduste kohaselt alternatiiviks abi saava rajatise läbilaskevõime tulevasele nõudlusele¹³⁴. Enamasti ei avalda abi saanud investering põhjendamatut moonutavat mõju, kui eeldatav nõudlus on selline, et uus rajatis ei suuna nõudlust olemasolevatest ja/või juba planeeritud rajatistest kõrvale. Võttes arvesse eri piirkondade, transpordiliikide ja -rajatiste erinevat turustruktuuri, hindab komisjon igal üksikjuhul eraldi, kas mõnda olemasolevat ja/või juba planeeritud rajatist võidaks liialt mõjutada. Hindamisel võib komisjon kõige olulisemate kriteeriumidena arvesse võtta lähedal paiknevate rajatiste kasutusmäära, neid rajatisi läbinud kauba-, reisijate- või veeremiliike, seal kasutatavat tehnoloogiat ja konkreetse geograafilise asukoha eeliseid.

4.2.2.2 Eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi

142. Käesolevates suunistes on esitatud spetsiaalsed reeglid, et edendada investeringuid eraharuteede ehitamisse, täiustamisse ja/või uuendamisse (sealhulgas asendamiseks).
143. Eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi peab tagama, et a) asukohta pääseb esimest korda otse raudteed mööda (ehitamine); b) raudteeliiklus võib jõuda selle kohani või on raudteeliiklus harutee elektrifitseerimise tõttu vähem saastav (täiustamine) või c) eraharuteel, mis ilma abita jääks kasutuseta, saab tegevust jätkata (uuendamine).
144. Selleks et eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antavat abi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab see vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud kokkusobivustingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

145. Eraharuteed on väga olulised kaubaveo esimese ja viimase kilomeetri maanteetranspordi vajaduse vähendamiseks. See tuleneb asjaolust, et säästvaid maismaatranspordi liike kasutades veetav kaup saab jõuda kliendi tegevuskohta või sealt välja liikuda üksnes siis, kui see esimese või viimase kilomeetri jaoks laaditakse ümber veokitele (mitmeliigiline transport) või kui kliendi tegevuskoht on otse ühendatud raudteevõrguga.
146. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile. See on võimalik, kui stimuleeritakse raudteetranspordi põhietappi¹³⁵ ja võimaldatakse vältida esimese või viimase kilomeetri saastavamate transpordiliikidega seotud väliskulusid, minnes maanteetranspordilt üle raudteetranspordile.

Abi vajalikkus

147. Eraharuteed on olulised esimese või viimase kilomeetri säästva kaubaveo jaoks. Kuid eraharuteede arv on ELis üldiselt vähenenud¹³⁶. Arvatakse, et see vähenemine jätkub, kui

¹³⁴ Igale juhul tuleks need rajatised kindlaks määrata ka selleks, et hinnata abi vajalikkust (vt punkt 129).

¹³⁵ Etapiks nimetatakse teekonna osa, mida teenindatakse ühe transpordiliigiga. See on määratletud lähte- ja sihtkohaga, mida teenindab sama vedaja. Põhietapp on konkreetse teekonna pikim osa.

¹³⁶ Mõju hindamist toetav uuring raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste läbivaatamiseks, vt joonealune märkus 42, jaotis 2.5.

ettevõtjatel ei ole piisavaid stiimuleid, et võtta enda kanda eraharuteede ehitamise, täiustamise ja uuendamisega seotud kulusid ja riske. Eraharutee ehitamise otsust võivad mõjutada paljud tegurid, nagu veetava kauba maht ja liik, tootmisettevõtete arv piirkonnas või raudteetaristu arendatus. Komisjon märgib, et mis tahes nendest teguritest võib heidutada ettevõtjat investeerimast eraharuteede ehitamisse, täiustamisse ja/või uuendamisse.

148. Kauba toimetamisel tootmiskohtadesse või sealt välja saatmisel kaldub turg pigem vähem kulukate, kuid ka vähem kestlike transpordilahenduste poole¹³⁷. Seepärast on komisjon punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes seisukohal, et eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja/või uuendamiseks antav abi on transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks vajalik.

Abi asjakohasus

149. Raudteetranspordi arengut takistab asjaolu, et ettevõtjatel ei ole piisavaid turustiimuleid, et võtta enda kanda eraharuteede ehitamise, täiustamise ja/või uuendamisega seotud kulud ja riskid. Seepärast on komisjon punktis 68 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes seisukohal, et eraharuteede ehitamise, täiustamise ja/või uuendamise investeringuteks ettenähtud abi on asjakohane meede,¹³⁸ et suurendada teisele transpordiliigile üleminekut, kasutades esimese või viimase kilomeetri ühendusi eraharuteedel.

Abi ergutav mõju

150. Abiga tuleks stimuleerida eraharuteede ehitamist, täiustamist ja/või uuendamist. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui järgitakse punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtteid ning kui ilma abita tekiks abi saaval projektil rahastamispuudujääk.

Proportsionaalsus

151. Vastavalt punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtetele peetakse eraharuteedele antavat investeringuteks ettenähtud abi proportsionaalseks, kui abisumma ei ületa järgmistest väärtustest väiksemat: i) projekti rahastamispuudujääk võrreldes vastupidise stsenaariumiga, kui abi ei anta¹³⁹ (vastupidiste tõendite puudumisel eeldatakse, et tegemist on maanteetranspordiga) ja ii) investeringu abikõlblikud kulud.
152. Abikõlblikud on investeerimiskulud materiaalsesse (põhi- ja vallasvarasse) ja immateriaalsesse varasse, mis on otseselt seotud eraharutee ehitamise, täiustamise ja/või

¹³⁷ Eraharuteesse investeerimise üle otsustamisel peab ettevõtja kaaluma, kas ta soovib oma tegevuskohast lähtuva või sinna suunduva esimese või viimase kilomeetri vedudeks kasutada maanteetransporti või raudteetransporti eraharutee kaudu. Maanteetransport on teatava mahuni odavam ning maanteeühendustesse investeerivad ja nende eest tasuvad ametiasutused. Seevastu raudteede puhul kannavad ettevõtjad suurema osa ehituskuludest (mis sageli sisaldavad teostatavusuuringut, milles võetakse arvesse topograafiat) ning maksavad käitamise ja hoolduse eest. Peale kujutab investeringu pikk eluiga enesest lisariski, sest esineb juhtumeid, mis ei ole ettevõtja kontrolli all, ja need võivad tulevikus takistada eraharutee kasutamist. Nii võib see olla näiteks juhul, kui raudteeveo-ettevõtjad lõpetavad olulised ühendusteenused piirkonnas, kus ettevõtja asub.

¹³⁸ Abi vormi kohta ei ole komisjon oma varasemas otsustuspraktikas esitanud vastuväiteid transpordi koordineerimise vajadusteks otsetoetustena antavale abile (vt komisjoni 17. detsembri 2020. aasta otsus juhtumi SA.58570 kohta, Saksamaa, *Guidelines on the construction, extension, reactivation and replacement of railway sidings and related infrastructure* (ELT C 25, 22.1.2021, lk 1).

¹³⁹ Rahastamispuudujäägi hindamisel tuleks arvesse võtta mis tahes olemasolevat või kavandatavat riigiabi meedet, näiteks tegevusabi ja/või investeringuteks ettenähtud muud liiki abi, millel on mõju rahastamispuudujäägi analüüsile.

uuendamiseks, et see saaks kasutusvalmiks või hoida seda kasutusel. Abikõlblike kulude hulka võivad kuuluda selliste seotud ettevalmistavate uuringute kulud, nagu teostatavus- ja topoloogiauurid, ning planeerimis- ja paigalduskulud. Abikõlblike kulude hulka ei saa arvata selliste peale-/mahalaadimisplatvormide või seadmete kulusid, mida rongide puhul kasutatakse peale-/mahalaadimiseks teatava(te) kasutaja(te) tegevuskohas.

153. Abikavade puhul peaks liikmesriik võtma kohustuse analüüsida rahastamispuudujääki, mis iga kava alusel toetatava projekti kohta on esitatud punktides 71–74. Selleks peab liikmesriik mis tahes kavandatavast abikavast teatades nimetama vähemalt abi saavate projektide kategooriad, heakskiidetud abikõlblike kulude konkreetsete kategooriad (näiteks materiaalse (põhi- ja vallasvara) ja immateriaalse vara ostukulud), rahastamispuudujäägi arvutamise meetodi ja maksimaalse kaalutud keskmise kapitalikulu, mida kasutati.
154. Sihtotstarbelise üksikabi puhul¹⁴⁰ peab liikmesriik vastavalt punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtetele alati a) esitama projekti tasandil üksikasjalikud andmed rahastamispuudujäägi suuruse määramise kohta ja tõendama seda abisaaja sisedokumentidega otsustusprotsessi ajast (näiteks juhatuse aruanded või ettevõttesisesed äriplaanid) ning b) rakendama asjakohast järelevalvemehhanismi ja hilisema tagasinõude mehhanismi selle tagamiseks, et abi ei ületaks punktis 151 märgitud piirmäärasid.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine

155. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatuid konkurentsile- ja kaubandusmoonutusi, tuleb eraharuteede ehitamise, täiustamise ja uuendamise investeeringuteks ettenähtud abi andmisel lähtuda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest.
156. Abi tuleks enamasti anda abikavade kaudu, sest kavade moonutav mõju konkurentsile ja kaubandusele on tõenäoliselt väiksem kui sihtotstarbelisel üksikabil.
157. Nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel võib komisjon leida, et eraharuteedele antav sihtotstarbeline üksikabi ei moonuta liialt konkurentsile ega kaubandust. Erandjuhu põhjenduseks peab liikmesriik esitama vähemalt mõlemad järgmised andmed:
- a) arvutused, mis näitavad, et sihtotstarbelise üksikabi korral vähenevad väliskulud abiühiku kohta palju rohkem kui abikava korral, ja üksikasjalik selgitus väliskulude sellise vähenemise põhjuste kohta, esitades allikad kõigi aluseks olevate andmete ja eelduste kohta;
 - b) tõenduse (mida kinnitavad sellised dokumendid nagu uuringud ja sektori aruanded) selle kohta, et konkreetne turutõrge mõjutab valitud abisaajat, kuid ei mõjuta üldse või mõjutab palju vähem liikmesriigi teisi ettevõtjaid.

4.2.2.3 Raudtee- ja siseveetranspordi sõidukite soetamiseks antav abi

158. Käesolevates suunistes on esitatud spetsiaalsed reeglid raudtee- või siseveetranspordiks kasutatavate (uute või kasutatud) sõidukite soetamiseks tehtavate investeeringute toetamiseks antava abi kohta, et soodustada üleminekut raudtee- ja siseveetranspordile.

¹⁴⁰ Nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel, kui eraharuteedele antavat sihtotstarbelist üksikabi võib vastavalt punktile 157 pidada siseturuga kokkusobivaks.

159. Selle tagamiseks, et abi suunatakse ettevõtjatele, kes seda turule sisenemiseks kõige enam vajavad, võib käesoleva jaotise kohast abi anda üksnes raudteesektori uutele turuletulijatele,¹⁴¹ VKEdena käsitatavatele raudteeveo-ettevõtjatele, siseveetranspordi sektori VKEdele ning raudtee- ja/või siseveetranspordi sektori liisinguettevõtjatele, kui nad on käsitatavad VKEdena.
160. Abi tuleb anda riigigarantiina. Garantiid saab anda otse lõplikele abisaajatele (st punktis 159 nimetatud ettevõtjatele) või krediitdiasutustele ja muudele finantsvahendajatena tegutsevatele finantsasutustele (kui abisaajal on võimalik valida finantsvahendaja). Finantsvahendaja peab suutma asjaomasele liikmesriigile tõendada, et ta kasutab mehhanismi, millega tagatakse, et kasu läheb suurimal võimalikul määral lõplikele abisaajatele suuremate rahastamismahtude, riskantsemate portfelliide, väiksemate tagatisnõuete, väiksemate garantiipremiate või madalamate intressimäärade kujul kui olukorras, kus sellist riigigarantiid ei antaks.
161. Selleks et raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks antavat abi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab see vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud kokkusobivustingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

162. Nagu on märgitud punktides 21 ja 32, kannatavad nii raudteesektor kui ka siseveetranspordi sektor sõidukitesse tehtavate investeeringute vähesuse tõttu, mis takistab nende sektorite täielikku väljaarendamist. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks antav abi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile, andes VKEdele ja raudteesektori uutele turuletulijatele taskukohasema juurdepääsu rahastamisele sõidukite soetamiseks.
163. Komisjon hindab ka edaspidi keskkonnahoidlike sõidukite (veerem ja siseveelaevad) soetamise investeeringuteks ettenähtud abi kokkusobivust siseturuga vastavalt komisjoni 2022. aasta kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistele¹⁴².

Abi vajalikkus

164. Piisavate sõidukiparkide olemasolu on vajalik, et hoida raudtee- ja siseveetransport teiste transpordiliikidega võrreldes konkurentsivõimelisena ning seega edendada üleminekut maismaatranspordi säästvatele liikidele. Kuid raudtee- ja siseveetranspordi sõidukite soetamiseks vajalik juurdepääs rahastamisele on praegu raudtee- ja siseveetranspordi sektoris tegutsevate VKEde ning raudteesektori uute turuletulijate jaoks suureks tõkkeks turule pääsemisel ja/või seal laienemisel.
165. Raudteetranspordi puhul piirab raudteeveo-ettevõtjate suutlikkust osta veeremit peamiselt rahastus ja eelkõige VKEdele ei pruugi konkurentsitingimustel olla juurdepääsu krediitidele¹⁴³. Selle põhjuseks on asjaolu, et VKEde ja uute turuletulijate rahastamistingimused on halvemad kui need, mida võimaldatakse turgu valitsevatele ettevõtjatele, kes saavad kasu oma positsioonist turul ja eriti juhul, kui nad on riigi omandis, võivad investoritele ja pankadele hõlpsamini tõendada oma krediitvõimelisust.

¹⁴¹ Selguse mõttes võib raudteesektori uutel turuletulijatel olla õigus saada abi veeremi soetamiseks, isegi kui neid ei käsitata VKEdena.

¹⁴² Vt joonealune märkus 71.

¹⁴³ Mõju hindamist toetav uuring raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste läbivaatamiseks, vt joonealune märkus 42, jaotis 4.3.2.

Ka siseveetranspordi sektor kannatab oma vähese finantssuutlikkuse tõttu, sest selle sektori moodustavad peamiselt VKEd ja pereettevõtted, mistõttu on neil raske teha kulukaid investeeringuid¹⁴⁴. Sellega seoses kujutab siseveelaevade hinnatõus¹⁴⁵ endast suurt tõket siseveetranspordi turule pääsemisel ja/või seal laienemisel, eriti arvestades vajadust spetsiaalsete eri liiki kauba ja marsruutide jaoks mõeldud laevade järele¹⁴⁶.

166. Punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et abi veeremi ja laevade soetamiseks antav abi on transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks vajalik. Selle põhjuseks on asjaolu, et turg üksi ei suuda raudtee- ja siseveetranspordi sektori VKEdele ja raudteesektori uutele turuletulijatele tagada piisavat juurdepääsu rahastamisele, et soetada raudtee- või siseveetranspordi sõidukeid.

Abi asjakohasus

167. Punktis 68 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et investeeringuteks ettenähtud abi võib raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks enamasti olla asjakohane meede, kui seda antakse riigigarantiidena. Piiratud ajaks antavad riiklikud laenutagatised on kõige asjakohasem abimeede, et taastada ühelt poolt VKEdele ja uutele turuletulijatele ning teiselt poolt suurtele turgu valitsevatele ettevõtjatele võrdsed tingimused juurdepääsus sõidukite soetamise rahastamisele. Selliste garantiide eesmärk on võimaldada abisaajatel saada turul sarnasemaid krediitingimusi, kui tavaliselt on turgu valitsevatel ettevõtjatel.
168. Komisjon on seisukohal, et investeeringuteks ettenähtud raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks riigigarantiidena antav abi on asjakohane selleks, et aidata väikestel ja keskmise suurusega ettevõtjatel ja raudteesektori uutel turuletulijatel rahastada raudtee- või siseveetranspordiks kasutatavate sõidukite ostmise suuri kulusid, kui järgitakse punktis 68 esitatud üldpõhimõtteid, nagu on selgitatud punktis 167.

Abi ergutav mõju

169. Abiga tuleks aidata kaasa raudtee- või siseveetranspordi jaoks uute või kasutatud sõidukite soetamisele. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui järgitakse punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtteid.

Proportsionaalsus

170. Vastavalt punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtetele võib väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ja/või raudteesektori uutele turuletulijatele riigigarantiidena antavat abi pidada läbipaistvaks ja proportsionaalseks, kui kumulatiivselt on täidetud järgmised tingimused.
- a) Garantii antakse uutele üksiklaenudele raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks.
 - b) Aluseks oleva laenu nominaalsumma ei ületa abi saava soetamise abikõlblikke kulusid, mis hõlmavad kõiki uute või kasutatud raudtee- või siseveetranspordiks

¹⁴⁴ Vt joonealune märkus 58.

¹⁴⁵ Inflatsiooni tõttu on terase ja muude laevaehituses vajalike materjalide hinnad viimastel aastatel suurel määral tõusnud. Allikas: Reini laevaliikluse keskkomisjoni turuvaatlus [2023. aasta aruanne, 109].

¹⁴⁶ Siseveelaevastik koosneb kolmest peamisest laevade kategooriast olenevalt veetava kauba liigist: kuivlastilaevad, vedellastilaevad ning tõukur- ja puksiirlaevad. Igas kategoorias on eri tüüpi laevu, olenedes veetee klassist ja transporditingimustest. Allikas: Reini laevaliikluse keskkomisjoni turuvaatlus, vt joonealune märkus 145.

kasutatavate sõidukite soetamisega seotud kulusid, sealhulgas sõiduki hinda, tarnekulusid ning projektiuuringuid, konsultatsioone või inseneritööde kulusid, tingimusel et need on seotud investeeringuga ja on osa sellest.

- c) Garantiikate ei ole suurem kui 90 % aluseks olevast laenust.
 - d) Garantii antakse vähemalt 50 baaspunkti suuruse tasu eest, kui abi andva liikmesriigi krediitdireiting on AAA-A. Muul juhul võivad liikmesriigid rakendada väiksemat tasu.
 - e) Garantii kestus on maksimaalselt 15 aastat.
171. Raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks antavat abi võib kumuleerida koostalitlusvõime abiga ja/või tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antava abiga, kui punkti 170 alapunktis b) ettenähtud abikõlblikud kulud ei hõlma lisakulusid koostalitlusvõime investeeringuteks ja/või tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks ette nähtud investeeringuteks. Koostalitlusvõime investeeringute ja/või tehnilise kohandamise ja ajakohastamise investeeringute täiendavad netokulud arvutatakse erinevusena sellise sõiduki ostmise kogukulu, mida kavatakse soetada ja mida selliste investeeringutega kohandatakse, ja vastupidise stsenaariumi korral sellise sõiduki ostmise kogukulu vahel, millesse ei tehta koostalitlusvõime investeeringuid või mis vajab tehnilist kohandamist ega ajakohastamist.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

172. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatu konkurentsile- ja kaubandusmoonutusi, tuleb raudtee- või siseveetranspordiks ettenähtud sõidukite soetamise investeeringuteks ettenähtud abi andmisel lähtuda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest.
173. Abi tuleks enamasti anda abikavade kaudu, sest kavade moonutav mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on tõenäoliselt väiksem kui sihtotstarbelisel üksikabil.
174. Kui abi antakse raudteetranspordi kaubaveosektoris avalike teenuste osutamiseks kasutatava veeremi soetamiseks, peaksid liikmesriigid tagama, et
- a) riiklikult rahastatud veeremit kasutatakse ainult avalike teenuste osutamise kohustuste alusel teenindatavatel konkreetsetel liinidel või konkreetsetes piirkondades kas avaliku teenuse lepingu kehtivuse ajal või vähemalt kümne aasta jooksul (olenevalt sellest, kumb on pikem);
 - b) kui avaliku teenuse leping antakse üle teisele käitajale, siis antakse riiklikult rahastatud veerem uuele käitajale üle turuhinnaga, võttes arvesse kõiki riiklikke vahendeid, mida loobuv käitaja selle veeremi ostmiseks on saanud.

4.2.2.4 Koostalitlusvõime abi

175. Käesolevates suunistes on esitatud spetsiaalsed reeglid abi kohta, mille eesmärk on edendada investeeringuid tehnoloogiasse, millega tagatakse katkematud kauba- ja reisijateveovood riiklike võrkude ja transpordiliikide vahel (edaspidi „koostalitlusvõime abi“).

176. Koostalitlusvõime abi võib toetada investeeringuid materiaalsesse ja immateriaalsesse varasse, sealhulgas teostatavusuuringuid,¹⁴⁷ mis aitavad kaasa katkematu liiklusvoo tagamisele (edaspidi „koostalitlusvõime investeeringud“). Koostalitlusvõime investeeringud võivad hõlmata eelkõige järgmisi tehnoloogialahendusi ja tegevusi:
- a) Euroopa rongijuhtimissüsteem (ETCS), tulevane raudtee-mobiilsidesüsteem (FRMCS) ja rongi automaatjuhtimine (ATO) osana Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemist (ETCS), nagu on kirjeldatud liidu teisese õiguse aktides¹⁴⁸;
 - b) digitaalne automaatne haakesead (edaspidi „DAC“)¹⁴⁹;
 - c) veeremi kohandamine erinevate elektrisüsteemidega;
 - d) veeremi kohandamine erinevate rööpmelaiustega;
 - e) siseveelaevade kohandamine meresadamate teenindamiseks;
 - f) siseveelaevade kohandamine muutuvate laevatatavustingimustega, sealhulgas madala veetasemega;
 - g) veeremi ja siseveelaevade automatiseerimine;
 - h) sõidukite kohandamine ühendveo-laadimisüksuste transportimiseks;
 - i) jõeteabeteenuste (RIS) rakendamiseks vajalik põhitehnoloogia, nagu jõeteabeteenuste platvorm,¹⁵⁰ siseveelaevanduse elektrooniliste kaartide kuvamis- ja teabesüsteem (sisevee-ECDIS), kipritele edastatavad teated, siseveelaevanduse automaatne identifitseerimissüsteem (sisevee-AIS) ja rahvusvaheline elektrooniline laevaettekannete süsteem (ERI);

¹⁴⁷ Uuringud, mille eesmärk on hinnata ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku teostatavust või kaupade või reisijate säästvat mitmeliigilist transportimist marsruutidel, mille jaoks ettevõtja praegu kasutab maanteetransporti.

¹⁴⁸ Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem on ühtne Euroopa signaalimis- ja kiirusekontrollisüsteem, mis tagab riiklike raudteesüsteemide koostalitlusvõime, vähendades signaalimissüsteemide ostu- ja hoolduskulusid ning suurendades rongide kiirust, taristu läbilaskevõimet ja raudteetranspordi ohutustaset. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem koosneb Euroopa rongijuhtimissüsteemist (kabiinisisene signaalimissüsteem, mis hõlmab automaatblokeerimissüsteemi), raudtee mobiilsest raadiosidest, rongi automaatjuhtimisest ja käituseeskirjadest. Vt komisjoni 10. augusti 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1695, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kontrolli ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2016/919 (ELT L 222, 8.9.2023, lk 380). Raudteeliikluses praegu kasutatav mobiilne raadiosidesüsteem, nimelt raudtee globaalne mobiilsidesüsteem (GSM-R), põhineb tehnilistel nõuetel, mis valmisid 20 aastat tagasi. Tehnilise iganemise tõttu ei ole tõenäoline, et pärast 2030. aastat enam kauaks tagataks GSM-R-ile tööstuslik toetus. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi ühe olulise osana asendatakse GSM-R tulevase raudtee-mobiilsidesüsteemiga (FRMCS). See aitab kaasa raudtee digiüleminekule ja teenuste uuendamisele. [Viide asjakohastele ELi teisese õiguse aktidele, mis lisatakse pärast vastuvõtmist].

¹⁴⁹ DAC on koostalitlusvõimeline komponent kaubarongi veeremi automaatseks kokku- ja lahtiühendamiseks nii füüsiliselt (nt mehaaniline ühendus ja suruõhuliin pidurdamiseks) kui ka digitaalselt (nt elektritoide ja andmesideühendus). DAC võimaldab luua tänapäevase ja digitaalse Euroopa raudtee-kaubaveo. Selle eesmärk on suurendada tänu automatiseerimisprotsessidele tõhusust, kuid tagada ka telemaatiliste rakenduste piisav energiavarustus ning turvaline andmeside kogu rongis. [Viide asjakohastele ELi teisese õiguse aktidele, mis lisatakse pärast vastuvõtmist].

¹⁵⁰ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel (COM(2024) 33 final, 26.1.2024), artikli 1 lõike 3 punkt hh.

- j) telemaatilised rakendused ja muu tarkvara, kui need aitavad kaasa katkematutele liiklusvoogudele, eelkõige ühendvedude identifitseerimis-, jälgimis- ja jälgitavussüsteemid ning ühendvedude andmevahetusplatvormid.
177. Vähemalt viie aasta jooksul pärast abi andmist peavad lepingupõhised kokkulepped koostalitlusvõimet edendavast abist rahastatava vara üleandmiseks või kasutamiseks tasu eest¹⁵¹ sisaldama klauslit selle kohta, et investeeringut, mis tagab asjaomase vara koostalitlusvõime, rahastati riigiabist. Samuti tuleb seal nimetada vastavad kohustused, mis on esitatud punktis 193, ja märkida abisumma.
178. Selleks et koostalitlusvõime abi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab see vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud kokkusobivustingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

179. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et koostalitlusvõime abi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile, tagades katkematud reisijate- ja kaubavood liikmesriikide võrkude vahel ja eri transpordiliikide vahel. Transpordivõrkude ja transpordiliikide sujuv ühendatus kogu ELis võimaldab järgmist: a) raudtee- ja siseveetranspordis võtta arvesse säästva ja aruka liikuvuse strateegias seatud liiklusvoo suurenemise eesmärki, optimeerides raudtee- ja siseveetranspordi vähese läbilaskevõimega taristu kasutamist; b) mitmeliigilises transpordis pakkuda üheliigilistele aastavatele transpordiliikidele tõelist konkurentsi tänu veoahelate sujuvale integreerimisele ja eri transpordiliikide koostoimivale taristule, infovoogudele ja protseduuridele c) suurendada piiriülest liiklusvoogu.

Abi vajalikkus

180. Komisjon märgib, et koostalitlusvõime süsteemide paigaldamine ja täiustamine on säästvate maismaatranspordi liikide arendamisel väga oluline. Samas on tegemist kuluka protsessiga, millel on üldsuse jaoks rohkem eeliseid kui eraettevõtjate jaoks, eriti esialgse kasutuselevõtu etapil. Seepärast on ka vähe stiimuleid erasektori investeeringuteks. Selle põhjused võivad olla eelkõige järgmised: a) ulatuslik väljaarendamine, mida on vaja enne, kui teatavast tehnoloogiast hakatakse kasu saada (nn esimese turuletulija ebasoodne olukord)¹⁵²; b) vajadus, et investeeringuid tehtaks korraga eri osaliste (näiteks taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtjad) poolt ja piiriülevalt ning c) investeeringutest saadav kasu on eraettevõtjate jaoks väiksem kui üldsuse jaoks (näiteks ohutus).
181. Punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et koostalitlusvõime abi on transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks vajalik. Selle põhjuseks on asjaolu, et turg üksi ei suuda piisavalt kasutusele võtta tehnoloogialahendusi, mis aitavad kaasa katkematutele liiklusvoogudele¹⁵³.

¹⁵¹ Näiteks veeremi liisingulepingud.

¹⁵² Enamikku punktis 176 nimetatud tehnoloogialahendustest ja tegevustest iseloomustab asjaolu, et nende eeliseid on täielikult võimalik saavutada ainult siis, kui jõutakse koostoimiva kasutuselevõtu kriitilise tasemeni. Tänu suurtele esialgsetele investeerimiskuludele on otsesed kulud ettevõtjate jaoks hetkel suuremad kui nendele tehnoloogiatele üleminekust tulenev kokkuhoid.

¹⁵³ Mõju hindamist toetav uuring raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste läbivaatamiseks, vt joonealune märkus 42, jaotis 4.5.4.

Abi asjakohasus

182. Punktis 68 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et koostalitlusvõime abi võib enamasti olla asjakohane meede¹⁵⁴ sellise tehnoloogia edendamiseks, mis võimaldab katkematud kauba- ja/või reisijatevooge riiklike võrkude ja/või transpordiliikide vahel, eelkõige juhul, kui puuduvad reguleerivad meetmed, mis võimaldaksid sama tehnoloogia kasutuselevõttu. Koostalitlusvõime abi ei ole asjakohane, kui on olemas reguleerivad meetmed, mille kohaselt tuleb sama tehnoloogia kasutusele võtta ligikaudu samal ajal, kui see on mõeldud tagada sellise abi kasutamisega.

Abi ergutav mõju

183. Abiga tuleks stimuleerida investeeringuid tehnoloogiasse, mis tagab katkematud kauba- ja reisijateveovood eri riiklike võrkude ja eri transpordiliikide vahel. Vastavalt punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtetele ja selleks, et koostalitlusvõime abil oleks ergutav mõju, peavad kumulatiivselt olema täidetud järgmised tingimused:
- a) abisaaja on abi taotlenud enne investeerimisprojektiga seotud tööde alustamist;
 - b) investeerimisprojektiga seotud tööd tuleks lõpule viia vähemalt üks aasta enne kuupäeva, mil toetatud investeering muutub ELi tasandil kohustuslikuks.
184. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui järgitakse punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtteid, nagu on selgitatud punktis 183. ELi standarditega vastavuse tagamise kulude katmiseks antud abil ei ole enamasti ergutavat mõju.

Proportsionaalsus

185. Vastavalt punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtetele võib abi enamasti pidada proportsionaalseks, kui see ei ületa 50 % abikõlblikest kuludest.
186. Abikõlblikud on järgmised kulud:
- a) kõik koostalitlusvõime investeeringute tegemiseks vajalikud või nendega seotud kulud; sõltuvalt investeeringu liigist võivad selliste kulude hulka kuuluda asjakohase tehnoloogia¹⁵⁵ ostmise ja paigaldamise kulud, projekti juhtimiskulud ja tarnekulud¹⁵⁶;
 - b) uuringute, katsetamise ja heakskiitmisega seotud kulud ning katse- ja prototüüppaigaldiste kulud ja
 - c) varem paigaldatud tehnoloogialahenduste täiustamisega seotud kulud.

¹⁵⁴ Abi vormi kohta ei ole komisjon oma varasemas otsustuspraktikas esitanud vastuväiteid transpordi koordineerimise vajadusteks otsetoetustena antavale abile (vt teiste hulgas komisjoni 26. mai 2023. aasta otsus juhtumi SA.102707, Itaalia, *Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment* (ELT C 266, 28.7.2023, lk 4); komisjoni 5. novembri 2019. aasta otsus juhtumi SA.55451 kohta, Madalmaad, *Support for ERTMS upgrade* (ELT C 59, 21.2.2020, lk 1)). Otsetoetustena antav abi võimaldab abisaajatel vähendada oma esialgseid investeerimiskulusid (prototüübid, saamata jäänud tulu veeremi seismise ajal, otseselt koostalitlusvõimesse tehtavad investeeringud), mida tavapärastes turutingimustes on raske tagasi teenida, eriti kui investeering muutub kasumlikuks üksnes juhul, kui need tehnoloogiad võetakse laialdaselt kasutusele, mis võib kesta kauem, kui on vara kasutusaeg.

¹⁵⁵ Osta võib uue või kasutatud asjakohase tehnoloogia.

¹⁵⁶ Selguse mõttes ei ole hoolduskulud abikõlblikud.

187. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (vastavalt punkti 176 alapunktile a) seotud koostalitlusvõime investeeringute puhul on abikõlblikud need kulud, mis on seotud Euroopa ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (EGNSS) funktsioonide integreerimisega Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi. GSM-R-iga seotud kulud on abikõlblikud.
188. Kui tegu on koostalitlusvõime investeeringuga raudtee- või siseveetranspordi sõidukisse, mille soetamine on kavas, siis peavad abikõlblikud kulud piirduma koostalitlusvõimega seotud täiendavate netokuludega¹⁵⁷. Need arvutatakse erinevusena sellise raudtee- või siseveetranspordiks kasutatava sõiduki ostmise kogukulu, mida kavatakse soetada ja mida selliste investeeringutega kohandatakse, ja kogukulu vahel sama või sarnase sõiduki soetamiseks, kui vastupidise stsenaariumi korral koostalitlusvõime investeeringut ei tehta.
189. Erandina võib punkti 176 alapunktides a) ja b) loetletud tehnoloogialahendustele antavat abi pidada proportsionaalseks, kui see ei ületa 80 % abikõlblikest kuludest. See tuleneb asjaolust, et kasutuselevõtu etapil on koordineerimisprobleemidel nendele tehnoloogialahendustele eriti suur mõju, kuid samas annavad need märkimisväärsed väliseid eeliseid, mida ei saa arvesse võtta.
190. Olenevalt meetme eripärast võib liikmesriik ka tõendada, et vaja on suuremat abi osakaalu, tuginedes punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtete eeskujul rahastamispuudujäägi analüüsile. Komisjon peab sellisel juhul abi proportsionaalseks, kui abisumma abisaaja kohta piirdub investeeringu tegemiseks vajaliku miinimumiga (st kui abi vastab abimeetme eesmärgi saavutamiseks vajalikule rahastamispuudujäägile võrreldes vastupidise stsenaariumiga, kui abi ei anta). Ühelgi juhul ei tohi abi ületada 100 % abikõlblikest kuludest.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

191. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatu konkurentsile- ja kaubandusmoonutusi, tuleb koostalitlusvõime abi andmisel lähtuda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest.
192. Abi tuleks enamasti anda abikavade kaudu, sest kavade moonutav mõju konkurentsile ja kaubandusele on tõenäoliselt väiksem kui sihtotstarbelisel üksikabil.
193. Lisaks sellele peavad nii investeeringuga toetatava veeremi või siseveelaeva jaoks toetuse saaja kui ka iga hilisem omanik või valdaja viie aasta jooksul pärast investeeringu tegemist tagama, et veerem või siseveelaev on registreeritud mõne liikmesriigi asjakohases riiklikus registris ja/või asjakohases Euroopa registris.

4.2.2.5 Abi tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks

194. Käesolevates suunistes on esitatud spetsiaalsed reeglid, et toetada investeeringuid materiaalsesse ja immateriaalsesse varasse veeremi, siseveelaevade ja mitmeliigilise säästva transpordi seadmete tehniliseks kohandamiseks või ajakohastamiseks.
195. Eelkõige võiks toetada järgmisi tegevusi ja tehnoloogialahendusi:

¹⁵⁷ Tingimusel et need ei ole juba kaetud mis tahes muu abi vormiga, eelkõige jaotise 4.2.2.3 kohase abiga.

- a) veeremi moderniseerimine ja/või renoveerimine;
 - b) siseveelaevade moderniseerimine ja/või renoveerimine, näiteks hüdrodünaamika ja tõhususe parandamiseks;
 - c) säästva mitmeliigilise transpordi seadmete moderniseerimine ja/või renoveerimine;
 - d) siseveelaevade tehniline kohandamine uut tüüpi kaupadega;
 - e) telemaatilised rakendused ja muu tarkvara, mis ei vasta käesolevate suuniste jaotise 4.2.2.4 tingimustele, näiteks süsteemid, mis annavad reisijatele teavet ainult ühe transpordiliigi piires, või digitaalsed broneerimis- ja maksesüsteemid, mis ei aita kaasa liiklusvoogude katkematusale;
 - f) logistikasüsteemid, näiteks koormuse optimeerimise tarkvara;
 - g) liiklusvoogude prognoosi tarkvara (eeldatav väljumisaeg / eeldatav saabumisaeg) ja marsruudi optimeerimise tarkvara.
196. Vähemalt viie aasta jooksul pärast abi andmist peavad lepingupõhised kokkulepped veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete¹⁵⁸ tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antavast abist rahastatava vara üleandmiseks või kasutamiseks tasu eest sisaldama klauslit selle kohta, et asjaomase vara kohandamist või ajakohastamist rahastati riigiabist, märkides ära abisumma.
197. Selleks et veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antavat abi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks, peab see vastama käesolevas jaotises ja jaotises 4.1 esitatud siseturuga kokkusobivuse tingimustele.

Transpordi koordineerimise vajaduste toetamine

198. Punktis 66 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antav abi võib soodustada üleminekut säästvale maismaatranspordile. Tehniline kohandamine võimaldab säästval maismaatranspordil kohaneda uut tüüpi reisijate- ja kaubaveoteenuste nõudlusega ning areneda valdkondades, kus sellel on suurim kasvupotentsiaal, näiteks suuremõõtmeliste, raskete või ohtlike kaupade vedu ning öine reisijatevedu. Ajakohastamine aga suurendab säästva maismaatranspordi ohutust, turvalisust, töökindlust ja kvaliteeti. Tehniline kohandamine ja ajakohastamine aitavad kaasa veeremi, siseveelaevade ja mitmeliigilise säästva transpordi seadmete optimaalsele kulutõhusale kasutamisele ka siis, kui need on juba olemas.
199. Komisjon hindab ka edaspidi keskkonnahoidlike sõidukite (veerem ja siseveelaevad) investeeringuteks ettenähtud abi kokkusobivust siseturuga vastavalt komisjoni 2022. aasta kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistele¹⁵⁹. Samuti ei hõlma käesolevad suunised investeeringuteks ettenähtud abi raudteetranspordi müra vähendamiseks, kuid seda käsitletakse 2022. aasta kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistes (erieeskirjadega muu kui kasvuhoonegaasidest tuleneva saastamise vältimiseks või vähendamiseks antava abi kohta).

¹⁵⁸ Näiteks veeremi liisingulepingud.

¹⁵⁹ Vt joonealune märkus 71.

Abi vajalikkus

200. Veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehniline kohandamine ja ajakohastamine aitab kõnealustel toodetel säilitada suurima väärtuse ja kasulikkuse. Seda liiki investeeringud mitte ainult ei toeta säästva maismaatranspordi konkurentsivõimet, vaid võimaldavad ka arendada kasutatud kaupade turgu, mis aitab kaasa üleminekule säästvatele maismaatranspordi liikidele. Tehniline kohandamine ja ajakohastamine võib olla väga kulukas, sest veeremit, siseveelaevu ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmeid ei saa seotud tööde ajal kasutada ning selle tulemusena vähenevad märkimisväärselt tulud. Lisaks sellele on teatavat liiki tehnilise kohandamise ja ajakohastamise investeeringute jaoks vaja välja töötada prototüüp, et selgeks teha konstruktsioonimuudatused, mida on vaja tehnoloogia rakendamiseks konkreetse säästva mitmeliigilise transpordi sõiduki või seadme tüübi korral. Sageli ületavad need kulud (prototüübi ja moderniseerimise kulud) moderniseeritud eseme väärtuse¹⁶⁰.
201. Punktis 67 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antav abi võib transpordi koordineerimise vajaduste täitmiseks olla vajalik selles ulatuses, kui turg üksi ei taga piisaval hulgal tehnilise kohandamise ja ajakohastamise investeeringuid säästva maismaatranspordi konkurentsivõime toetuseks.

Abi asjakohasus

202. Punktis 68 esitatud üldpõhimõtetest lähtudes on komisjon seisukohal, et investeeringuteks ettenähtud abi veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks võib enamasti olla sobiv vahend¹⁶¹. Selline abi tagab piisaval hulgal investeeringuid tehnilisesse kohandamisse ja ajakohastamisse, mis toetab säästva maismaatranspordi konkurentsivõimet eelkõige juhul, kui puuduvad reguleerivad meetmed, mis kohustaksid kasutusele võtma sama tehnoloogia. Tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks antav abi ei ole asjakohane selliste reguleerivate meetmete rakendamiseks, mille kohaselt tuleb sama tehnoloogia kasutusele võtta ligikaudu samal ajal, kui see on mõeldud tagada sellise abi kasutamisega.

Abi ergutav mõju

203. Abiga tuleks stimuleerida investeeringuid veeremi, siseveelaevade ja säästva mitmeliigilise transpordi seadmete tehnilisesse kohandamisse ja ajakohastamisse. Et abil oleks ergutav mõju, ei tohi seda kasutada selliste investeeringute rahastamiseks, mida on vaja ELi standarditega vastavuse tagamiseks, ja tuleb rahastada investeeringuid, mis võimaldavad tagada ELi standardile vastavuse palju varem, kui standard ELi tasandil kohustuslikuna jõustub. Vastavalt punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtetele ja selleks, et abil oleks ergutav mõju, peavad kumulatiivselt olema täidetud järgmised tingimused.

- a) Abisaaja on abi taotlenud enne investeerimisprojektiga seotud tööde alustamist.

¹⁶⁰ Mõju hindamist toetav uuring raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste läbivaatamiseks, vt joonealune märkus 42, jaotis 3.5.

¹⁶¹ Abi vormi kohta ei ole komisjon oma varasemas otsustuspraktikas esitanud vastuväiteid transpordi koordineerimise vajadusteks otsetoetustena antavale abile (vt komisjoni 1. juuli 2021. aasta otsus juhtumi SA.57137 kohta, Saksamaa, *State aid scheme for modernisation of inland waterway fleet* (ELT C 317, 6.8.2021, lk 1). Otsetoetustena antav abi võimaldab abisaajatel vähendada oma esialgseid investeerimiskulusid (prototüübid, saamata jäänud tulu veeremi seismise ajal, otseselt koostalitlusvõimesse tehtavad investeeringud), mida tavapärastes turutingimustes on raske tagasi teenida.

- b) Investeeringiprojektiga seotud tööd tuleks lõpule viia vähemalt üks aasta enne kuupäeva, mil toetatud investeering muutub ELi tasandil kohustuslikuks.
204. Komisjon on seisukohal, et abil on ergutav mõju, kui järgitakse punktides 69 ja 70 esitatud üldpõhimõtteid, nagu on selgitatud punktis 203.

Proportsionaalsus

205. Vastavalt punktides 71–74 esitatud üldpõhimõtetele võib abi enamasti pidada proportsionaalseks, kui see ei ületa 20 % abikõlblikest kuludest.
206. Abikõlblikud on järgmised kulud:
- a) kõik abikõlblike investeeringute tegemiseks vajalikud või nendega seotud kulud; sõltuvalt investeeringu liigist võivad selliste kulude hulka kuuluda asjakohase tehnoloogia ostmise ja paigaldamise jaoks vajalikud kulud, projektijuhtimiskulud ja tarnekulud¹⁶²;
 - b) uuringute, katsetamise ja heakskiitmisega seotud kulud ning katse- ja prototüüppaigaldiste kulud ning
 - c) varem paigaldatud tehnoloogialahenduste täiustamisega seotud kulud.
207. Olenevalt meetme eripärast saab liikmesriik punktides 71–74 esitatud rahastamispuudujäägi analüüsile tuginedes lisaks sellele tõendada, et abi osakaal peab olema suurem. Sellisel juhul peab komisjon abi proportsionaalseks, kui abisumma abisaaja kohta piirdub investeeringu tegemiseks vajaliku summaga (st kui abi vastab abimeetme eesmärgi saavutamiseks vajalikule rahastamispuudujäägile võrreldes vastupidise stsenaariumiga, kui abi ei anta). Ühelgi juhul ei tohi abi ületada 100 % abikõlblikest kuludest.
208. Kui tegu on investeeringuga sellise raudtee- või siseveetranspordi sõiduki tehnilise kohandamise ja moderniseerimise tagamiseks, mille soetamine on kavas, siis peavad abikõlblikud kulud piirduma tehnilise kohandamise ja ajakohastamise täiendavate netokuludega¹⁶³. Need arvutatakse erinevusena sellise raudtee- või siseveetranspordiks kasutatava sõiduki ostmise kogukulu, mida kavatakse soetada ja mida selliste investeeringutega kohandatakse, ja kogukulu vahel sama või sarnase sõiduki soetamiseks, kui vastupidise stsenaariumi korral tehnilise kohandamise ja ajakohastamise investeeringut ei tehta.

Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

209. Selle tagamiseks, et abi ei kahjusta liidu üldisi huve, tekitades põhjendamatu konkurentsile- ja kaubandusmoonutusi, tuleb tehnilise kohandamise ja ajakohastamise investeeringuteks ettenähtud abi andmisel lähtuda punktides 75 ja 76 esitatud üldpõhimõtetest.
210. Abi tuleks enamasti anda abikavade kaudu, sest kavade moonutav mõju konkurentsile on tõenäoliselt väiksem kui sihtotstarbelisel üksikabil.

¹⁶² Selguse mõttes ei ole hoolduskulud abikõlblikud.

¹⁶³ Tingimusel et need ei ole juba kaetud mis tahes muu abi vormiga, eelkõige jaotise 4.2.2.3 kohase abiga.

5. ABI AVALIKE TEENUSTE HULKA KUULUVATE TEATUD KOHUSTUSTE TÄITMISE KULUDE HÜVITAMISEKS RAUDTEETRASPORDI KAUBAVEOSEKTORIS

5.1 Üldpõhimõtted

211. ELi toimimise lepingu artiklis 93 on sätestatud, et riigiabi on siseturuga kokkusobiv, kui seda antakse avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks. Seda silmas pidades on aluslepingu artiklis 14 ja aluslepingule lisatud üldhuviteenuseid käsitlevas protokollis nr 26 esitatud üldpõhimõtted selle kohta, kuidas liikmesriigid üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid määratlevad ja osutavad. Vastavalt protokollile nr 26 on riiklikel, piirkondlikel ja kohalikel asutustel oluline roll ja laiaulatuslik kaalutusõigus osutada, tellida ja korraldada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, mis on võimalikult palju kohandatud kasutajate vajadustega. Komisjon võib avaliku teenuse osutamise kohustuse kirjelduse kahtluse alla seada üksnes juhul, kui liikmesriigi kaalutusõiguse kasutamisel on tehtud ilmselge viga¹⁶⁴. Liikmesriigi volitused üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisel ei ole siiski piiramatud ja neid ei tohi kasutada meelevaldselt üksnes selleks, et anda mingile majandussektorile võimalus konkurentsieeskirjade täitmisest kõrvale hoida¹⁶⁵.
212. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises,¹⁶⁶ mis kehtib ka raudteetraspordi kaubaveosektori kohta, selgitas komisjon tingimusi, mille alusel tuleb avalike teenuste eest makstavat hüvitist käsitada riigiabina.
213. Lisaks sellele kohaldatakse määrust Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid¹⁶⁷ osutavatele ettevõtjatele antava vähese tähtsusega abi suhtes ka raudteetraspordi kaubaveosektoris. Selles määruses sätestas komisjon tingimused, mille alusel saab otsustada, et väikestel avalike teenuste eest makstavatel hüvitistel ei ole mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele ja/või need ei moonuta konkurentsi ega tekita konkurentsi moonutamise ohtu. Sellistel juhtudel jääb hüvitis aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalast välja.
214. Kui liikmesriik soovib kehtestada meetmeid, mis kujutavad endast raudteetraspordi kaubaveosektoris avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamist ja mis ei vasta *Altmarki* kohtuasjas tehtud otsuses¹⁶⁸ märgitud tingimustele, nii et neid saab käsitada riigiabina, siis peab liikmesriik nendest meetmetest teatama komisjonile, nagu on ette nähtud aluslepingu artikli 108 lõikes 3.
215. Käesolevates suunistes on esitatud tingimused, mille alusel võib riigiabi, mida antakse raudtee-kaubaveo avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, pidada aluslepingu artikli 93 alusel siseturuga kokkusobivaks¹⁶⁹. Kuigi maismaatranspordi sektori suhtes ei kohaldata üldist majandushuvi pakkuvate teenuste

¹⁶⁴ Kohtuotsus, 29. november 2018, *ARFEA vs. Euroopa Komisjon*, T-720/16, EU:T:2018:853, punkt 88; kohtuotsus, 24. november 2020, *Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19*, EU:C:2020:952, punkt 33.

¹⁶⁵ Kohtuotsus, 12. veebruar 2008, *BUPA jt vs. Euroopa Komisjon*, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 168.

¹⁶⁶ Vt joonealune märkus 36.

¹⁶⁷ Vt joonealune märkus 99.

¹⁶⁸ Kohtuotsus, 24. juuli 2003, *Altmark Trans, C-280/00*, EU:C:2003:415. Vt komisjoni teatise *Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes* (vt joonealune märkus 36) punkt 42 jj.

¹⁶⁹ Aluslepingu artikkel 93 ei ole samaväärne aluslepingu artikli 106 lõike 2 teise lausega, mille kohaselt ei tohi kaubanduse arengut mõjutada määral, mis oleks vastuolus ELi huvidega. Kuid Euroopa Kohus on juba selgitanud, et komisjon peab abimeetme hindamisel aluslepingu artikli 93 alusel kontrollima, et abi ei kahjusta ELi üldisi huve (vt kohtuotsus, 12. oktoober 1978, komisjon vs. Belgia, kohtuasi 156/77 (nimetatud joonealuses märkuses 30), punkt 10).

raamistikku,¹⁷⁰ võtab komisjon siseturuga kokkusobivuse hindamisel arvesse selle raamistiku¹⁷¹ jaotistes 2.2–2.10 esitatud tingimusi, mida on kohandatud raudteetranspordi kaubaveosektori eripäraga, nagu on näidatud käesolevas peatükis.

5.2 Tegelikku üldist majandushuvi pakkuv teenus

216. Abi tuleb anda sellise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks, mis on tegelik ja nõuetekohaselt kindlaks määratud. See tähendab, et kaubaveoteenuseid saab käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenusena üksnes siis, kui asjaomane liikmesriik teeb kindlaks, et selliste teenuste järele on tegelik vajadus ja turg ei täida seda vajadust või ei täida seda piisavalt.
217. Seoses tegelikku üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlusega peab asjaomane liikmesriik kindlaks tegema, et raudtee-kaubaveoteenusel on eritunnused võrreldes äriteenustega, kui sellised teenused on turul olemas. Sellega seoses on komisjon selgitanud, et liikmesriigid ei saa lisada konkreetseid avaliku teenuse osutamise kohustusi teenustele, mida juba osutatakse või mida saavad vajalikul määral osutada ettevõtjad, kes vastavalt liikmesriigi sõnastatud avaliku huvi määratlusele¹⁷² tegutsevad tavapärastes turutingimustes ja sellistel tingimustel nagu hind, objektiivsed kvaliteedinäitajad, järjepidevus ja teenuse kättesaadavus.
218. Liikmesriik peaks näitama, et konkreetne teenus vastab ühiskonna kui terviku huvidele¹⁷³ ning et liikmesriik on pööranud nõuetekohast tähelepanu avalike teenuste vajadusele, kasutades tarbijate ja teenusepakkujate huvide arvesse võtmiseks avalikke konsultatsioone või muid asjakohaseid meetmeid¹⁷⁴. Liidu kohtud on kinnitanud, et kui ei ole liikmesriigi esitatavaid tõendeid nende kriteeriumide täitmise kohta (st avaliku teenuse osutamise kohustuse ulatus on vajalik ja proportsionaalne avaliku teenuse tegeliku vajadusega) või tõendid ei vasta nõuetele, siis võib tegemist olla ilmselge hindamisveaga, mida komisjon peab arvesse võtma¹⁷⁵.
219. Kui komisjon kontrollib, kas avaliku teenuse osutamise kohustus on sellises ulatuses vajalik ja proportsionaalne avaliku teenuse tegeliku vajadusega raudteetranspordi kaubaveosektoris, siis veendub ta eespool toodut arvesse võttes selles, et pädev asutus on kumulatiivselt hinnanud järgmist: i) asjaomased transpordivajadused, mis põhinevad asjaomase liikmesriigi taotletaval avalikul eesmärgil (st avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu); ii) millisel määral suudaksid turujõud üksi neid vajadusi täita (st turutõrke olemasolu) ning iii) alternatiivsed meetmed, mis võiksid täita samu vajadusi ning samas moonutaksid konkurentsi ja kaubandust vähem.
220. Transpordinõudluse hindamisel võivad pädevad asutused arvesse võtta mitte ainult kasutajate olemasolevat, vaid ka tulevast nõudlust (eelkõige juhul, kui selline eeldatav nõudlus võib mõistlikult tuleneda selliste poliitikaeesmärkide taotlemisest nagu kestliku transpordiühenduse või sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamine). Avaliku transporditeenuse nõudluse eelhindamiseks võib kasutada erinevaid meetodeid, näiteks kasutades varasemate perioodide andmeid, esinduslikke küsitlusi või avalikku konsultatsiooni kasutajatega, et selgitada välja, mida nad avalikelt teenustelt ootavad.

¹⁷⁰ Vt joonealune märkus 70.

¹⁷¹ Vt joonealune märkus 70.

¹⁷² Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku punkt 13, vt joonealune märkus 70.

¹⁷³ Vt komisjoni 24. novembri 2023. aasta otsus juhtumi SA.32953 kohta, Itaalia, *State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (ELTs seni avaldamata), põhjendused 443–445.

¹⁷⁴ Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku punkt 14, vt joonealune märkus 70.

¹⁷⁵ Kohtuotsus, 1. märts 2017, *Prantsusmaa vs. komisjon*, T-366/13, EU:T:2017:135, punkt 105.

221. Turupakkumise hindamine peaks põhimõtteliselt hõlmama ettevõtjatega konsulteerimist, et välja selgitada nende huvi pakkuda asjaomaseid teenuseid kõigile kättesaadavate teenuste kaudu, ja selle tulemuste hindamist. Näiteks võib turul tegutsevate ettevõtjatega konsulteerida selliste teenuste laadi, mahu ja sageduse üle, mida nad konkreetses geograafilises piirkonnas juba osutavad või kavatsevad osutada, või tariifimäärade üle, mida nad rakendavad või kavatsevad rakendada. Kui turul tegutsev ettevõtja osutab äriteenuseid või kavatseb mõistlikult lühikese tähtaja jooksul nendega alustada (näiteks raudteesektoris, kui ettevõtja on reguleerivale asutusele ja raudteetaristu-ettevõtjale teatanud oma kavatsusest hakata teenust osutama vastavalt ühtse Euroopa raudteedirektiivi¹⁷⁶ artikli 38 lõikele 4), peaksid pädevad asutused neid teenuseid avaliku teenuse osutamise kohustuste ulatuse kindlaksmääramisel arvesse võtma, välja arvatud juhul, kui on objektiivseid põhjuseid, miks seda mitte teha. Avaliku teenuse osutamise kohustus ei või hõlmata teenuseid, mille puhul ei ole tõendatud turutõrget, sest muidu tõrjutaks äriliste teenuste pakkumine välja.
222. Selle üle otsustamisel, kas avaliku teenuse lepingus märgitud avaliku teenuse osutamise kohustused moonutavad konkurentsi ja kaubandust kõige vähem, peaks pädev asutus kaaluma alternatiivseid meetmeid kooskõlas ELi õigusega. Näiteks kui meetmega taotletava avaliku huvi peamine eesmärk on vähendada kaubaveo keskkonnamõju (näiteks seepärast, et meetmega hõlmatud turge teenindavad juba saastavamad transpordiliigid), peaks pädev asutus näitama, miks sama tulemust ei ole võimalik saavutada vähem moonutavate transpordi koordineerimise meetmetega (nagu investeeringuteks ettenähtud abi ja/või tegevusabi kavad).

5.3 Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määratakse kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid

223. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne tuleb asjaomasele ettevõtjale anda ühe või mitme aktiga, mille vormi võib kindlaks määrata iga liikmesriik¹⁷⁷.
224. Ülesande andmise akti(de)s tuleks eelkõige kindlaks määrata a) avaliku teenuse osutamise kohustuste täpne laad ja kestus; b) asjaomane ettevõtja ja piirkond; c) abi andva asutuse poolt ettevõtjale antavate ainu- või erioiguste laad; d) hüvitismehhanismi kirjeldus ning hüvitise arvutamise, järelevalve ja läbivaatamise parameetrid ning e) ülemäärase hüvitise maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

5.4 Antava ülesande kestus

225. Ülesande kestus peaks piirduma 15 aastaga. Kui aga kõige olulisemad üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks vajalikud varad koosnevad veeremist, mida on täielikult või osaliselt rahastatud avaliku sektori vahenditest, ei tohiks ülesande kestus ületada kümnet aastat¹⁷⁸.

5.5 Vastavus ühtsele Euroopa raudteedirektiivile ja läbipaistvuse direktiivile

226. Abi, mida raudteetranspordi kaubaveosektoris antakse avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, peetakse aluslepingu artikli 93 alusel siseturuga kokkusobivaks üksnes juhul, kui see on kooskõlas ühtse Euroopa

¹⁷⁶ Vt joonealune märkus 8.

¹⁷⁷ Mõiste „liikmesriik“ hõlmab konkreetse liikmesriigi keskasutusi, piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi.

¹⁷⁸ Ülesande täitmise aja lõppedes võib käitaja anda veeremi üle uuele käitajale või pädevale asutusele, tingimusel et üleandmisel rakendatakse turuhinda ja arvesse võetakse konkreetse veeremi ostmiseks saadud riiklikke vahendeid (vt punkt 234).

raudteedirektiivi¹⁷⁹ ja komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ¹⁸⁰ (edaspidi „lâbipaistvuse direktiiv“) asjakohaste sätetega, kui see on asjakohane.

227. Abi, mis ei vasta kõnealuste direktiivide asjakohaste sätetele, nagu on meelde tuletatud jaotises 6, peetakse kaubanduse arengut mõjutavaks niivõrd, kui see võiks kahjustada ELi üldisi huve.

5.6 Vastavus ELi hankelepingute sõlmimise korrale

228. Abi, mida raudteetranspordi kaubaveosektoris antakse avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, peetakse aluslepingu artikli 93 alusel siseturuga kokkusobivaks üksnes juhul, kui vastutav asutus, tehes teenuse osutamise konkreetsele ettevõtjale avaliku teenuse lepingu¹⁸¹ või kontsessioonilepinguga¹⁸² ülesandeks, on järginud kohaldatavat ELi hankelepingute sõlmimise korda või kohustub seda järgima. See hõlmab kõiki lâbipaistvuse, võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise nõudeid, mis tulenevad otseselt aluslepingust ja kohaldatavatest ELi teisese õiguse aktidest.
229. Kui abi ei vasta sellistele õigusnormidele ja nõuetele, siis peetakse seda kaubanduse arengut mõjutavaks niivõrd, kui see võiks kahjustada ELi üldisi huve.

5.7 Diskrimineerimisest hoidumine

230. Kui ametiasutus annab üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande mitmele ettevõtjale, tuleks hüvitis iga ettevõtja puhul arvutada sama meetodi alusel.

5.8 Hüvitise suurus

231. Hüvitise suurus ei tohi ületada avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga.
232. Selleks kasutab komisjon üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku¹⁸³ punktides 21–50 märgitud kriteeriume vastavalt järgmistele selgitustele.

¹⁷⁹ Vt joonealune märkus 8.

¹⁸⁰ Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete lâbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantslâbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

¹⁸¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/25/EL (milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243)) artikli 2 lõike 1 punktides 1, 2 ja 5 on teenuste hankelepingud määratletud kui rahaliste huvidega seotud lepingud, mis on kirjalikult sõlmitud vähemalt ühe võrgustiku sektori hankija, kes tegeleb direktiivi artiklites 8–14 osutatud tegevusega, ja vähemalt ühe ettevõtja vahel ning mille eesmärk on teenuste osutamine. Kui need lepingud hõlmavad selliseid avaliku sektori hankijaid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/24/EL (riigihangete kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65)) artikli 2 lõike 1 punkti 1 tähenduses, kes ei tegele direktiivi 2014/25/EL artiklites 8–14 osutatud tegevustega, siis käsitatakse neid lepinguid vastavalt direktiivi 2014/24/EL artikli 2 lõike 1 punktidele 6 ja 9 teenuste riigihankelepingutena.

¹⁸² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/23/EL (kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1)) artikli 5 lõike 1 punktis b on teenuste kontsessioon määratletud kui kirjalik rahaliste huvidega seotud leping, millega üks või mitu avaliku sektori hankijat või võrgustiku sektori hankijat usaldavad teenuste (välja arvatud punktis a osutatud ehitustööde tegemise) osutamise ja korraldamise ühele või mitmele ettevõtjale, kui tasu osutatavate teenuste eest seisneb kas ainult õiguses eksploateerida neid lepingu esemeks olevaid teenuseid või sellises õiguses koos tasuga.

¹⁸³ Vt joonealune märkus 70.

233. Esiteks saab avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikud või eeldatavasti vajalikud netokulud kindlaks määrata kas kulude netokokkuhoiu meetodi alusel, nagu on kirjeldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku¹⁸⁴ punktides 25–27, või kulude jaotamise meetodi alusel, nagu on kirjeldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku¹⁸⁵ punktides 28–31.
234. Teiseks peaksid liikmesriigid avalike teenuste osutamiseks kasutatava veeremi ostmisel tagama, et kumulatiivselt on täidetud järgmised tingimused:
- a) avaliku teenuse eest makstava hüvitise arvutamisel võetakse arvesse riigiabi, mis on näiteks käesolevate suuniste (jaotis 4.2.2.3) alusel juba saadud ja heaks kiidetud sellise veeremi jaoks, mida kasutatakse avalike teenuste osutamiseks;
 - b) kui avalike teenuste osutamiseks kasutatav veerem antakse lepingu lõppedes üle uuele teenusepakkujale või pädevale asutusele, tuleks üleandmisel rakendada turuhinda ja arvesse võtta kõiki riiklikke vahendeid, mida eelmine teenusepakkuja veeremi ostmiseks on saanud.

5.9 Lisanõuded, mida võidakse vajada selle tagamiseks, et abi ei kahjusta ELi üldisi huve

235. Komisjon võib erandlikel asjaoludel nõuda liikmesriikidelt tingimusi või taotleda kohustuste võtmist, kui eespool esitatud nõuetest ei piisa siseturul suurte konkurentsimoonutuste kõrvaldamiseks ja abil võib olla kaubandusele mõju, mis kahjustab ELi üldisi huve. Selleks kasutab komisjon üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku¹⁸⁶ punktides 51–59 märgitud kriteeriume koos vajalike kohandustega.
236. Komisjon märgib, et liikmesriikide tuvastatud turutõrked (näiteks kogumisrõngivedude korral) võivad olla kohaliku või piirkondliku mõõtmega. Seepärast hindab komisjon põhjalikult, kas avaliku teenuse lepingu geograafiline ulatus on nõuetekohaselt põhjendatud. Seepärast ei pea komisjon avaliku teenuse lepingut, mis hõlmab liikmesriigi kogu territooriumit või raudteevõrku, enamasti proportsionaalseks viisiks võimalik turutõrge kõrvaldada, sest sellise lepingu sõlmimine võib põhjustada konkurentsimoonutusi.

5.10 Läbipaistvus

237. Asjaomane liikmesriik peab avaldama üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest käesolevate suuniste kohaselt antava hüvitise kohta veebis või muul sobival viisil järgmise teabe: a) avaliku konsultatsiooni või muude asjakohaste meetmete tulemused, millele on osutatud punktis 218, b) avaliku teenuse osutamise kohustuste täpne laad ja kestus, c) asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral piirkond ning d) ettevõtjale igal aastal makstavad abisummad.

5.11 Komisjoni otsustega seotud tingimused ja kohustused

238. Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 9 lõike 4 kohaselt¹⁸⁷ võib komisjon lisada positiivsele otsusele tingimused, mille alusel võib abi pidada siseturuga kokkusobivaks,

¹⁸⁴ Vt joonealune märkus 70.

¹⁸⁵ Vt joonealune märkus 70.

¹⁸⁶ Vt joonealune märkus 70.

¹⁸⁷ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

ja kehtestada kohustused, mis võimaldavad jälgida otsuse täitmist. Selliseid tingimusi ja kohustusi võidakse vajada selle tagamiseks, et asjaomastele ettevõtjatele antav abi siseturul ei moonuta põhjendamatult konkurentsi ega kaubandust. Seega võivad regulaarsed aruanded või muud kohustused osutada vajalikuks, et saaks hinnata iga üldist majandushuvi pakkuva teenuse konkreetset olukorda.

6. VERTIKAALSELT INTEGREERITUD RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJATE RAHAVOOD

239. Käesolevate suuniste punktis 2 osutatud järjestikuste raudteepakettide vastuvõtmise tulemusena on kõik raudteeveod järk-järgult avatud konkurentstile. Selle käigus on vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjad sattunud olukorda, kus osa suhtes nende tegevusest (eelkõige raudteetaristu haldamine) võivad teatavatel tingimustel siiski kehtida teatavad ainuõigused ja/või erioigused, samas kui raudteel kauba ja reisijate vedamine toimub nüüd konkurentsi tingimustes, nagu on sätestatud ühtses Euroopa raudteedirektiivis¹⁸⁸ ja määruses (EÜ) nr 1370/2007¹⁸⁹.
240. Nagu on märgitud käesolevate suuniste punktis 3, on eriti oluline, et raudteesektori avalike ja vertikaalselt integreeritud ettevõtjate finantstehinguid reguleerivat õigusraamistikku järgitakse täpselt ja tagatakse selle täitmine. Vastavus kehtivale finantslähbipaistvuse korrale i) tagab, et käesolevate suuniste alusel antud abi ei suunata muuks tegevuseks kui see, milleks abi on heaks kiidetud, ning ii) vähendab riski, et vertikaalselt integreeritud ettevõtjad kasutavad oma tegevuse, investeeringute ning raudteetaristu hooldamise ja arendamise rahastamiseks kasutatavatest turupõhistest finantsinstrumentidest (nagu võlakirjad) saadavat tulu grupisiseseks refinantseerimiseks, sest see kahjustaks uusi turuletulijaid ja lõppkokkuvõttes ka konkurentsi.
241. Käesolevas peatükis tuletatakse meelde põhimõtteid, mis reguleerivad avalike ja vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjate finantstehinguid. Neid põhimõtteid on oluline järgida mitte ainult selleks, et tagada raudteetranspordi kaubaveosektoris avaliku teenuse osutamise kohustuste täitmise hüvitamiseks antava abi kokkusobivus siseturuga (vt jaotis 5.5). Nõudeid on oluline täita ka üldisemas mõttes, et tagada kulude ja tulude õige jaotamine avalike ja vertikaalselt integreeritud ettevõtjate eri tegevuste vahel ning vältida seega ristsubsideerimist.
242. Avalike ja vertikaalselt integreeritud ettevõtjate finantstehinguid reguleeritakse lähbipaistvuse direktiiviga. Kõnealust direktiivi kohaldatakse kõigi riigi osalusega äriühingute¹⁹⁰ ja kõigi eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kohustusega äriühingute, eelkõige kõigi avalikke teenuseid osutavate ettevõtjate¹⁹¹ suhtes. Direktiivi artikli 1 lõike 2 ja artikli 4 lõike 1 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et i) direktiiviga hõlmatud ettevõtjatel on eri tegevusalade kohta eraldi raamatupidamisarvestus, ii) nende

¹⁸⁸ Vt joonealune märkus 8.

¹⁸⁹ Vt joonealune märkus 31.

¹⁹⁰ Lähbipaistvuse direktiivi artikli 2 punktis b määratletud kui „kõik ettevõtjad, kelle suhtes ametiasutused võivad otseselt või kaudselt kasutada valitsevat mõju omandiõiguse, finantsosaluse või ettevõtja suhtes kehtivate eeskirjade alusel. Ametiasutuste valitsevat mõju eeldatakse juhul, kui sellistel asutustel on otseselt või kaudselt: i) enamusosalus ettevõtja märgitud kapitalis või ii) kontroll ettevõtjate emiteeritud aktsiatega/osadega määratud hääle enamuse üle või iii) võimalus ametisse nimetada enam kui pooled ettevõtja haldus-, juhtimis- või järelevalveorgani liikmetest“.

¹⁹¹ Lähbipaistvuse direktiivi artikli 2 punktis d määratletud kui „iga äriühing, kes kasutab eri- või ainuõigust, mille talle on asutamislepingu [artikli 106 lõike 1] kohaselt andnud liikmesriik, või kellele on asutamislepingu [artikli 106 lõike 2] alusel tehtud ülesandeks üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine ja kes saab seoses sellise teenuse osutamisega mis tahes vormis hüvitist ning kellel on teisi tegevusalasid“.

raamatupidamisarvestuses on selgelt kindlaks määratud eri tegevusaladega seotud kulud ja tulud ning iii) esitatakse kõik üksikasjad meetodi kohta, mille alusel erinevate tegevusalade kulud ja tulud assigneeritakse või jaotatakse.

243. Raudteesektoris on eespool nimetatud kohustust selgitatud ja üksikasjalikult kirjeldatud ühtses Euroopa raudteedirektiivis,¹⁹² mida kohaldatakse raudteetaristu haldamise ja raudteeveo-ettevõtjate raudteevedude suhtes.
244. Ühtse Euroopa raudteedirektiivi¹⁹³ artikli 6 kohaselt on raamatupidamisarvestuste eristamine kohustuslik, et teha vahet i) transporditeenuste osutamisel ja raudteetaristu haldamisega seotud äritegevusel; ii) reisijateveoteenustel ja kaubaveoteenustel ning iii) avaliku teenuse osutamisel ja äritegevusel. Peale selle on ühtse Euroopa raudteedirektiivi¹⁹⁴ artiklis 7d esitatud finantslääbipaistvuse kohta järgmised sõnaselged nõuded:
- a) „[v]ertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvate juriidiliste isikute vahelisi laene antakse, makstakse välja ja teenindatakse üksnes turul valitseva intressimääraga ning tingimustel, mis vastavad asjaomase juriidilise isiku individuaalsele riskiprofilile.“¹⁹⁵;
 - b) „[r]audteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt tasumisele kuuluvad võlakohustused tuleb selgelt lahus hoida vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvate muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvatest võlakohustustest. Võlakohustusi tuleb teenindada üksteisest lahus [...]“¹⁹⁶ ning
 - c) „[v]ertikaalselt integreeritud ettevõtjas peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üksikasjalikku arvestust mis tahes äri- ja finantssuhete kohta sellesse ettevõtjasse kuuluvate muude juriidiliste isikutega“¹⁹⁷. Nende sätete järgimist on volitatud kontrollima eelkõige riiklikud reguleerivad asutused¹⁹⁸.
245. Taristuettevõtja rahastamise kohta on ühtse Euroopa raudteedirektiivi¹⁹⁹ artiklis 8 ette nähtud, et taristuettevõtja peaks vastu võtma äriplaani, mis sisaldab investeerimis- ja rahastamiskavasid. Äriplan peaks tagama taristu optimaalse ja tõhusa kasutamise, kättesaadavaks tegemise ja arendamise ning kindlustama kõnealuste eesmärkide saavutamiseks vajaliku rahalise tasakaalu ja vahendid²⁰⁰.

7. JÄRELHINDAMISE KAVA

246. Selleks et veelgi enam vähendada konkurentsi- ja kaubandusmoonutusi, võib komisjon nõuda punktis 247 nimetatud kavade järelhindamist. Sellega kontrollitakse järgmist: a) milline on abimeetme tulemuslikkus selle eelnevalt kindlaksmääratud eesmärkide põhjal;

¹⁹² Vt joonealune märkus 8.

¹⁹³ Vt joonealune märkus 8.

¹⁹⁴ Vt joonealune märkus 8.

¹⁹⁵ Ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 7d lõige 4, vt joonealune märkus (8).

¹⁹⁶ Ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 7d lõige 7, vt joonealune märkus (8).

¹⁹⁷ Ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 7d lõige 9, vt joonealune märkus (8).

¹⁹⁸ Ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 56 lõike 12 kohaselt on reguleerival riiklikul asutusel õigus raudteetaristu-ettevõtjaid, teenindusrajatiste käitajaid ja vajaduse korral raudteeveo-ettevõtjaid auditeerida või algatada nende suhtes välisaudit, et kontrollida direktiivi artiklis 6 sätestatud eraldi raamatupidamisarvestuse ja direktiivi artiklis 7d sätestatud finantslääbipaistvuse nõude järgimist. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate puhul kehtib see õigus vastava ettevõtja kõigi juriidiliste isikute suhtes.

¹⁹⁹ Vt joonealune märkus 8.

²⁰⁰ Ühtse Euroopa raudteedirektiivi artikli 8 lõige 3, vt joonealune märkus 8.

- b) abimeetme mõju konkurentsile ja kaubandusele ning kas c) abikava kestuse jooksul ei teki põhjendamatut moonutavat mõju, mis oleks vastuolus ELi huvidega.
247. Järelhindamine on vajalik selliste kavade puhul, mille puhul konkurentsi ja kaubanduse moonutamise oht on eriti suur, st millest tulenevalt võidakse konkurentsi suurel määral piirata või moonutada, kui nende rakendamist õigel ajal läbi ei vaadata. Nii on see näiteks suure eelarvega abikavade puhul, millel on uudsed omadused, või kui on ette näha olulisi muutusi turul, tehnoloogias või õigusraamistikus. Igal juhul on järelhindamine vaja teha iga kava puhul, mille riigiabi eelarve või arvestuslik kulu on mis tahes aastal suurem kui 150 miljonit eurot või abikava kogukestuse jooksul 750 miljonit eurot. Abikava kogukestuse hulka arvestatakse asjaomase kava ja võimaliku sellele eelneva, sarnast eesmärgi ja geograafilist piirkonda hõlmanud kava kestus alates käesolevate suuniste avaldamisest. Võttes arvesse hindamise eesmärgi ja selleks, et vältida liikmesriikide ebaproportsionaalset koormamist, nõutakse alates käesolevate suuniste avaldamisest üksnes selliste abikavade järelhindamist, mille kogukestus on pikem kui kolm aastat.
248. Järelhindamise nõudest võib loobuda nende abikavade puhul, mis vahetult järgnevad sarnast eesmärgi ja geograafilist piirkonda hõlmavale kavale, mida on hinnatud, ja mille kohta on esitatud komisjoni heakskiidetud hindamiskavale vastav lõplik hindamisaruanne ning mille kohta ei ole tehtud ühtegi negatiivset järeldust. Abikava, mille lõplik hindamisaruanne ei vasta heakskiidetud hindamiskavale, tuleb viivitamata peatada.
249. Nende abikavade puhul, mille suhtes kohaldatakse punktis 247 osutatud hindamisnõuet, peavad liikmesriigid esitama hindamiskava projekti, mis moodustab lahutamatu osa komisjoni hinnangust abikavale. Hindamisplaanist tuleb teatada
- a) ja lisada sellele abikava, kui abikava riigiabi eelarve on mis tahes aastal suurem kui 150 miljonit eurot või abikava kogukestuse jooksul 750 miljonit eurot;
 - b) 30 tööpäeva jooksul pärast mis tahes olulist muudatust, millega abikava eelarvet suurendatakse rohkem kui 150 miljoni euronis mis tahes aastal või rohkem kui 750 miljoni euronis kava kogukestuse jooksul;
 - c) abikavade puhul, mis ei kuulu punktide a ja b alla, 30 tööpäeva jooksul pärast kava raames mis tahes aastal tehtud 150 miljonit eurot ületavate kulutuste kajastamist ametlikes raamatupidamisaruannetes.
250. Hindamiskava projekt peab vastama komisjoni esitatud ühistele metoodilistele põhimõtetele²⁰¹. Liikmesriigid peavad komisjoni heakskiidetud hindamiskava avaldama.
251. Järelhindamise peab hindamiskava alusel tegema abi andvast asutusest sõltumatu ekspert. Iga hindamise kohta tuleb koostada vähemalt üks vahehindamisaruanne ja üks lõplik hindamisaruanne. Liikmesriigid peavad avaldama mõlemad aruanded.
252. Lõplik hindamisaruanne tuleb komisjonile esitada aegsasti, et komisjon saaks hinnata abikava võimalikku pikendamist, ja hiljemalt üheksa kuud enne abikava lõppemist. Seda ajavahemikku on lubatud lühendada selliste kavade puhul, mille hindamisnõue tekib nende viimasel kahel rakendamisaastal. Iga hindamise täpne ulatus ja kord määratakse kindlaks abikava heakskiitmise otsuses. Igast järgnevast sarnase eesmärgiga abimeetmest teatamisel tuleb kirjeldada, kuidas hindamise tulemusi on arvesse võetud.

²⁰¹ Komisjoni talituste 28. mai 2014. aasta töödokument „Riigiabi hindamise ühtne metoodika“ (SWD(2014) 179 final) või mis tahes järgnevad vastavasisulised dokumendid.

8. ARUANDLUS JA JÄRELEVALVE

253. Nõukogu määruse (EL) 2015/1589²⁰² ja komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004²⁰³ alusel peavad liikmesriigid komisjonile esitama aastaaruanded iga abimeetme kohta, mis on käesolevate suuniste alusel heaks kiidetud.
254. Liikmesriigid peavad üksikasjalikud andmed kõigi abimeetmete kohta alles hoidma. Need andmed peavad sisaldama kogu teavet, mis võimaldab kindlaks teha, kas kõik käesolevates suunistes esitatud siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud. Liikmesriigid peavad kõnealused andmed alles hoidma kümne aasta jooksul alates abi andmise kuupäevast ning esitama need nõudmise korral komisjonile.
255. Lisaks sellele kohaldab komisjon üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku²⁰⁴ 3. peatükki koos vajalike kohandustega sellise 5. peatükis osutatud abi puhul, mida antakse avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks (v.a punkti 62 viimane taane ja punkt 65).

9. KOHALDATAVUS

256. Käesolevad suunised asendavad 2008. aasta raudteesuunised²⁰⁵.
257. Komisjon rakendab käesolevaid suuniseid sellise teatatud abi puhul, mille kohta ta peab tegema otsuse pärast käesolevate suuniste avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*, isegi kui abist teatati enne nimetatud kuupäeva.
258. Kooskõlas komisjoni teatisega, mis käsitleb ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist,²⁰⁶ kohaldab komisjon abi andmise ajal kehtivaid õigusnorme. Kui ebaseaduslikku abi antakse pärast suuniste avaldamise kuupäeva, siis rakendab komisjon käesolevaid suuniseid.
259. Komisjon paneb aluslepingu artikli 108 lõike 1 alusel liikmesriikidele ette alljärgnevaid asjakohaseid meetmeid.
- a) Vajaduse korral muudavad liikmesriigid olemasolevaid abikavasid, mis on heaks kiidetud 2008. aasta raudteesuuniste alusel või vahetult aluslepingu artikli 93 alusel, et viia need käesolevate suunistega kooskõlla hiljemalt [31. detsembriks 2026].
 - b) Liikmesriigid annavad oma sõnaselge ja tingimusteta nõusoleku punkti 259 alapunktis a) esitatud asjakohastest meetmeteks (kahe kuu jooksul alates käesolevate suuniste avaldamisest *Euroopa Liidu Teatajas*). Kui liikmesriik ei vasta, siis eeldab komisjon, et asjaomane liikmesriik ei ole kavandatud meetmetega nõus.

²⁰² Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

²⁰³ Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ aluslepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

²⁰⁴ Vt joonealune märkus 70.

²⁰⁵ Vt joonealune märkus 38.

²⁰⁶ EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22.

10. LÄBIVAATAMINE

260. Komisjon võib igal ajal otsustada käesolevad suunised läbi vaadata või neid muuta, kui see osutub vajalikuks konkurentsipoliitikaga seotud põhjustel või ELi muude üldsuuniste või rahvusvaheliste kohustuste arvessevõtmiseks või mis tahes muul põhjendatud juhul.

ILISA

Transpordi koordineerimise vajadustele vastav abi. Transpordi grupierandi määrusega hõlmatud meetmed ja meetmed, millest tuleb käesolevate suuniste alusel teatada

Peamine eesmärk	Transpordi grupierandi määrus		Maismaa- ja mitmeliigilise transpordi suunised	
	Meede	Lubatud osakaal	Meede	Lubatud osakaal
Tegevusabi transpordi väliskulude vähendamiseks	Abikavad	50 % abikõlblikest kuludest [60] % abikõlblikest kuludest kombineeritud vedudeks antava abi korral	Sihtotstarbeline üksikabi Abikavad, mille korral abi osakaal on suurem, kui transpordi grupierandi määruses lubatud Abikavad, mille puhul ei kasutata komisjoni käsiraamatut	75 % abikõlblikest kuludest
Tegevusabi uute äriliste transpordiühenduste loomiseks	Abikavad Kava raames antava üksikabi summa projekti kohta < 15 miljonit eurot	80 % abikõlblikest kuludest esimesel tegevusaastal, 70 % teisel aastal, 60 % kolmandal aastal, 50 % neljandal aastal ja 40 % viiendal aastal	Sihtotstarbeline üksikabi Kava raames antava üksikabi summa projekti kohta ≥ 15 miljonit eurot	80 % abikõlblikest kuludest esimesel tegevusaastal, 70 % teisel aastal, 60 % kolmandal aastal, 50 % neljandal aastal ja 40 % viiendal aastal
Investeeringuteks ettenähtud abi ühe- või mitmeliigilise raudtee- või siseveetranspordi rajatiste ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks	Abikavad Kava raames antava üksikabi summa projekti kohta < 20 miljonit eurot Sihtotstarbeline üksikabi säästva mitmeliigilise kaubaveo terminalide jaoks < 10 miljonit eurot	50 % abikõlblikest kuludest, kui abi < 3 miljonit eurot projekti kohta 50 % abikõlblikest kuludest, kuid abikõlblike kulude ja investeeringu eluea vältel saadud tegevuskasumi vahe piires ja lõppsuuruses, kui abi on ≥ 3 miljonit eurot projekti kohta	Sihtotstarbeline üksikabi Sihtotstarbeline üksikabi säästva mitmeliigilise kaubaveo terminalide jaoks ≥ 10 miljonit eurot Kava raames antava üksikabi summa projekti kohta ≥ 20 miljonit eurot Abikavad, mille korral abi osakaal on suurem, kui transpordi grupierandi määruses lubatud	Rahastamispuudujääk ei tohi ületada 100 % abikõlblikest kuludest Künnist ei ole, kui sihtotstarbelist üksikabi antakse konkureerivat pakkumismenetlust kasutades

Investeeringuteks ettenähtud abi eraharuteede ehitamiseks, täiustamiseks ja uuendamiseks	Abikavad Kava raames antava üksikabi summa projekti kohta < 2 miljonit eurot	50 % abikõlblikest kuludest, kui abi < 500 000 eurot projekti kohta 50 % abikõlblikest kuludest, kuid abikõlblike kulude ja investeeringu eluea vältel saadud tegevuskasumi vahe piires ja lõppsuuruses, kui abi on ≥ 500 000 eurot projekti kohta	Sihtotstarbeline üksikabi Kava raames antava üksikabi summa projekti kohta ≥ 2 miljonit eurot Abikavad, mille korral osakaal on suurem, kui on transpordi grupierandi määruses lubatud	Rahastamispuudujääk ei tohi ületada 100 % abikõlblikest kuludest
Investeeringuteks ettenähtud abi raudtee- või siseveetranspordi sõidukite soetamiseks	Abikavad	Aluseks oleva laenu nominaalsumma ≤ abikõlblikud kulud. Garantii katab ≤ 80 % aluseks olevast laenust	Sihtotstarbeline üksikabi Abikavad, mille korral osakaal on suurem, kui on transpordi grupierandi määruses lubatud	Aluseks oleva laenu nominaalsumma ≤ abikõlblikud kulud. Garantii katab ≤ 90 % aluseks olevast laenust
Investeeringuteks ettenähtud abi ühendveo-laadimisüksuste ja laeva pardal kasutatavate kraanade soetamiseks	Abikavad	30 % abikõlblikest kuludest (ühendveo-laadimisüksused) 20 % abikõlblikest kuludest (laeva pardal kasutatavad kraanad)	Ei ole	
Koostalitlusvõime investeeringuteks ettenähtud abi	Abikavad	50 % abikõlblikest kuludest 80 % abikõlblikest kuludest (ERTMS ja DAC)	Sihtotstarbeline üksikabi Abikavad, mille korral abi osakaal on suurem, kui on transpordi grupierandi määruses lubatud, või mis on ette nähtud investeeringuteks, mida transpordi grupierandi määrusega hõlmatud loetelus ei ole	50 % abikõlblikest kuludest 80 % abikõlblikest kuludest (ERTMS ja DAC) Rahastamispuudujääk ei tohi ületada 100 % abikõlblikest kuludest

Investeeringuteks ettenähtud abi säästva mitmeliigilise transpordi sõidukite ja seadmete tehniliseks kohandamiseks ja ajakohastamiseks	Abikavad	20 % abikõlblikest kuludest	Sihtotstarbeline üksikabi Abikavad, mille korral abi osakaal on suurem, kui on transpordi grupierandi määruks lubatud, või mis on ette nähtud investeeringuteks, mida transpordi grupierandi määruks hõlmatud loetelus ei ole	20 % abikõlblikest kuludest <i>Rahastamispuudujääk ei tohi ületada 100 % abikõlblikest kuludest</i>
--	----------	-----------------------------	--	--

II LISA

Punkti 82 alapunktis b) osutatud teave

Käesolevate suuniste punkti 82 alapunktis b) osutatud teave iga antud abi kohta peab sisaldama järgmist:

a) üksikabi saaja isik²⁰⁷:

- nimi
- abisaaja tunnus

b) abisaaja ettevõtte liik taotlemise ajal:

- VKE
- suurettevõtja

c) abisaaja asukoha piirkond (NUTS 2. tasand või madalam)

d) asjaomase abi puhul abisaaja peamine tegevusvaldkond või -ala NACE grupi alusel (kolmekohaline arvkode)²⁰⁸

e) abi element täissummana omavääringus

f) kui see erineb abi elemendist, abi nominaalsumma täissummana omavääringus²⁰⁹

g) abimeede²¹⁰:

- toetus, intressitoetus, võlgade mahakandmine
- laen, tagastatavad ettemaksed, tagastatav toetus
- garantii
- maksusoodustus või maksuvabastus
- riskifinantseerimine
- muu (palun täpsustage)

h) abi andmise kuupäev ja avaldamise kuupäev

²⁰⁷ Välja arvatud ärisaladused ja muu konfidentsiaalne teave nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja komisjoni nõusoleku korral (komisjoni 1. detsembri 2003. aasta teatis ametisaladuse kohta riigiabi otsustes, C(2003) 4582 (ELT C 297, 9.12.2003, lk 6)).

²⁰⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1893/2006, millega kehtestatakse majanduse tegevusalade statistiline klassifikaator NACE Revision 2 ning muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3037/90 ja teatavaid EÜ määrusi, mis käsitlevad konkreetseid statistikavaldkondi (ELT L 393, 30.12.2006, lk 1).

²⁰⁹ Brutotoetusekvivalent või vajaduse korral investeeringu summa. Tegevusabi puhul võib esitada aastase abisumma abisaaja kohta. Maksimeetmete kavade puhul võib selle summa esitada punktis 84 märgitud vahemikena. Avaldada tuleb maksimaalne lubatud maksusoodustus, mitte igal aastal mahaarvatav summa (näiteks maksukrediidi puhul tuleb avaldada maksimaalne lubatud maksukrediit, mitte tegelik summa, mis võib sõltuda maksustatavast tulust ja olla igal aastal erinev).

²¹⁰ Kui abi antakse mitme meetme kaudu, tuleb abisumma esitada iga meetme kohta eraldi.

- i) abi eesmärk
- j) abi andev asutus (abi andvad asutused)
- k) vajaduse korral volitatud üksuse nimi ja valitud finantsvahendajate nimed
- l) abimeetme viide²¹¹.

²¹¹ Annab komisjon vastavalt 3. peatükis osutatud teatamiskorrale.