



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

PRILOGA

k

SPOROČILU KOMISIJE

Odobritev vsebine osnutka uredbe Komisije o razglasitvi nekaterih vrst pomoči v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza za združljive z notranjim trgov pri uporabi členov 93, 107 in 108 Pogodbe

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

PRILOGA

Uredba Komisije o razglasitvi nekaterih vrst pomoči v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza za združljive z notranjim trgov pri uporabi členov 93, 107 in 108 Pogodbe

(Besedilo velja za EGP)

OSNUTEK

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(4) Pogodbe,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EU) 2022/2586 z dne 19. decembra 2022 o uporabi členov 93, 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije za določene vrste državne pomoči v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza¹ ter zlasti člena 1 Uredbe,

po posvetovanju s Svetovalnim odborom za državno pomoč,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dodeljevanje državnih sredstev, ki izpolnjuje merila iz člena 107(1) Pogodbe, pomeni državno pomoč, ki jo je treba po členu 108(3) Pogodbe priglasiti Komisiji. Vendar lahko v skladu s členom 109 Pogodbe Svet določi vrste pomoči, ki so izvzete iz obveznosti priglasitve. Komisija lahko v skladu s členom 108(4) Pogodbe sprejme uredbe glede navedenih vrst državne pomoči.
- (2) Uredba Sveta (EU) 2022/2586 pooblašča Komisijo, da razglasi, da je pomoč za usklajevanje prometa iz člena 93 Pogodbe pod določenimi pogoji lahko izvzeta iz obveznosti priglasitve.
- (3) Pomoč za železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in multimodalni prevoz se šteje za združljivo s Pogodbo, če se z njo izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa ali če gre za nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, v skladu s členom 93 Pogodbe.
- (4) Za doseganje ciljev podnebne nevtralnosti EU, ki jih je Komisija predlagala leta 2019 in so določeni v evropskem zelenem dogovoru², je potrebna temeljna zelena in digitalna preobrazba prevoza v EU. EU je v okviru strategije Komisije za trajnostno in pametno mobilnost³ iz leta 2020 pozvala države članice, naj sprejmejo ukrepe za večjo trajnostnost vseh načinov prevoza in spodbujajo prehod na bolj trajnostne načine prevoza.

¹ UL L 338, 30.12.2022, str. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

³ COM(2020) 789 final.

- (5) Člen 11 Pogodbe izpostavlja zavezanost Unije varstvu okolja in trajnostnosti, saj je v njem poudarjeno vključevanje okoljskih zahtev v opredelitve in izvajanje njenih politik in dejavnosti. Komisija priznava pomen trajnostnih praks na področju prevoza.
- (6) Na podlagi izkušenj Komisije pri uporabi člena 93 Pogodbe nekatere vrste državne pomoči, s katerimi se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ne povzročajo znatnega izkrivljanja konkurence in trgovine med državami članicami, če izpolnjujejo nekatera jasna merila združljivosti, določena na podlagi obsežne prakse odločanja.
- (7) Ta uredba bi se morala uporabljati za ukrepe državne pomoči, dodeljene podjetjem v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza.
- (8) Pomoč, ki izpolnjuje vse pogoje iz te uredbe, tako splošne kot specifične pogoje za zadevne vrste pomoči, bi bilo treba izvzeti iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe.
- (9) Za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, ki je ta uredba ne zajema, se še naprej uporablja obveznost priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe. Ta uredba ne posega v možnost držav članic, da priglasijo pomoč, katere cilji ustrezajo ciljem, ki jih zajema ta uredba.
- (10) Ta uredba bi morala omogočati večjo poenostavitev ter okrepiti preglednost, učinkovito ocenjevanje in preverjanje skladnosti s pravili o državni pomoči na nacionalni ravni in na ravni EU, pri čemer pa se ohranjajo institucionalne pristojnosti Komisije in držav članic. To je v skladu s sporočilom Komisije o posodobitvi področja državnih pomoči EU⁴ in ugotovitvami preverjanja primernosti, ki ga je Komisija izvedla leta 2020⁵, v katerih je poudarila potrebo po zmanjšanju upravnih bremen in zagotovitvi učinkovite javne porabe.
- (11) Splošni pogoji za uporabo te uredbe so določeni na podlagi vrste skupnih načel, ki zagotavljajo, da pomoč (i) služi namenu usklajevanja prometa, (ii) ima jasen spodbujevalni učinek, (iii) je nujna, ustrezna in sorazmerna, (iv) je povsem pregledno dodeljena, je predmet nadzornega mehanizma in rednega ocenjevanja ter (v) ne vpliva na konkurenco in trgovino v obsegu, ki bi ogrožal splošne interese EU.
- (12) Za zagotovitev nujnosti pomoči in njenega spodbudnega delovanja na razvoj nadaljnjih dejavnosti ali projektov se ta uredba ne bi smela uporabljati v primeru pomoči za dejavnosti, ki bi jih upravičenec izvajal v vsakem primeru, tudi če ne bi bilo pomoči. Pomoč bi se morala iz obveznosti priglasitve iz te uredbe izvzeti samo, če se delo na projektu ali dejavnosti, ki prejema pomoč, začne po tem, ko je upravičenec predložil pisni zahtevek za pomoč.
- (13) Kar zadeva katero koli *ad hoc* pomoč za naložbe, ki jo zajema ta uredba in je dodeljena upravičencu, ki je veliko podjetje, bi morala država članica poleg pogojev, ki se uporabljajo za spodbujevalni učinek za upravičence, ki so mala in srednja podjetja (MSP), zagotoviti, da je upravičenec analiziral, ali je naložba, ki prejema pomoč,

⁴ COM(2012) 209 z dne 8. maja 2012.

⁵ Delovni dokument služb Komisije z dne 30. oktobra 2020 Preverjanje primernosti svežnja za posodobitev področja državnih pomoči iz leta 2012, smernic o železnicah in kratkoročnega zavarovanja izvoznih kreditov (SWD(2020) 257 final).

izvedljiva s pomočjo in brez nje, kar dokazuje njegova notranja dokumentacija. V takih primerih bi morala država članica preveriti, ali ta dokumentacija potrjuje, da bo pomoč prinesla bistveno povečanje obsega naložbe, podprte s pomočjo, bistveno povečanje skupnega zneska, ki ga bo upravičenec porabil za to naložbo, in/ali bistveno povečanje hitrosti dokončanja naložbe.

- (14) Za samodejne sheme pomoči v obliki davčnih ugodnosti bi moral še naprej veljati specifičen pogoj glede spodbujevalnega učinka, saj je pomoč, ki izhaja iz takih shem pomoči, dodeljena samodejno. Ta specifični pogoj pomeni, da bi se morali z navedenimi shemami pomoči podpirati le projekti ali dejavnosti, pri katerih se dela začnejo po začetku veljavnosti teh shem. Vendar se ta pogoj ne bi smel uporabljati v primeru naslednic shem pomoči, če je bila dejavnost zajeta že v prejšnjih shemah v obliki davčnih ugodnosti. Za oceno spodbujevalnega učinka shem pomoči, ki jih nadomeščajo, je ključni trenutek takrat, ko je bil davčni ukrep prvič določen v prvotni shemi.
- (15) Za pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza, ki izpolnjuje pogoje iz te uredbe, bi bilo treba šteti, da ima spodbujevalni učinek, če se pomoč prenese na uporabnike ter se zato povečata povpraševanje po trajnostnih prevoznih storitvah in prehod na druge načine prevoza. Z obveščanjem javnosti se povečuje ozaveščenost o razpoložljivih ukrepih za zmanjšanje vrzeli v konkurenčnosti med trajnostnimi načini kopenskega prevoza in izključno cestnim prevozom ali drugimi konkurenčnimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo, zato se šteje, da zagotavlja, da se pomoč odraža v ceni, ki jo morajo plačati uporabniki. V vsakem primeru se pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza ne bi smela dodeliti, kadar način prevoza, ki bolj onesnažuje, ni realna alternativa trajnostnemu načinu prevoza. Medtem ko za potniške storitve vedno obstaja bolj onesnažujoča tržno donosna alternativa železniškemu prevozu ali prevozu po celinskih plovnih poteh, je v sektorju tovornega prevoza konkurenčnost odvisna od razdalje prevoza. To ne velja za prevoze vagonskih pošiljk, saj je taka vrsta unimodalnega železniškega prevoza zaradi stroškov zbiranja in združevanja vagonov različnih strank manj donosna od izključno cestnega prevoza ne glede na razdaljo prevoza.
- (16) Zaradi preglednosti, enake obravnave in učinkovitega spremljanja bi bilo treba to uredbo uporabljati le za pomoč, za katero je mogoče vnaprej in brez potrebe po oceni tveganja natančno izračunati bruto ekvivalent nepovratnih sredstev (v nadaljnjem besedilu: pregledna pomoč). Za nekatere instrumente pomoči, kot so posojila, jamstva, davčni ukrepi, ukrepi za financiranje tveganja in zlasti vračljivi predujmi, ta uredba določa, pod kakšnimi pogoji se lahko obravnavajo kot pregledni. Kapitalske injekcije se ne bi smele šteti za pregledno pomoč. V primeru MSP Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev⁶ določa ravni letnih premij, nad katerimi se državno jamstvo ne bi štelo za pomoč.
- (17) Da se zagotovita sorazmernost pomoči in njena omejenost na potreben znesek, ta uredba določa najvišje zneske pomoči v obliki intenzivnosti pomoči glede na sveženj upravičenih stroškov. Intenzivnost pomoči je na podlagi izkušenj Komisije določena na ravni, na kateri pride do najmanjšega izkrivljanja konkurence in trgovine, ki ga povzroča dejavnost, ki prejema pomoč, in na kateri se ustrezno odpravlja nedelovanje trga ali druga ovira za usklajevanje prometa.

⁶ UL C 155, 20.6.2008, str. 10.

- (18) V izračun intenzivnosti pomoči bi bilo treba vključiti samo upravičene stroške. Opredelitev upravičenih stroškov bi morala biti podprta z razumljivimi, podrobnimi in posodobljenimi dokumentarnimi dokazili. Ta uredba ne izvzema pomoči, ki presega ustrezno intenzivnost pomoči. Za izračun bi bilo treba upoštevati zneske pred kakršnim koli odbitkom davkov ali drugih dajatev. Pomoč, plačljivo v več obrokih, bi bilo treba diskontirati na vrednost, ki jo je imela ob dodelitvi. Upravičene stroške bi bilo prav tako treba diskontirati na vrednost, ki so jo imeli ob dodelitvi pomoči. Obrestna mera, ki se jo uporabi za diskontiranje in izračun zneska pomoči, kadar pomoč ni v obliki neposrednih nepovratnih sredstev, bi morala biti diskontna stopnja oziroma referenčna mera, veljavna ob dodelitvi. Določeni sta v Sporočilu Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj⁷.
- (19) Komisija bi morala zagotoviti, da odobrena pomoč ne vpliva na konkurenco in trgovino v obsegu, ki bi ogrožal splošne interese EU. Zato bi bilo treba iz področja uporabe te uredbe izključiti pomoč, dodeljeno upravičencu, ki je naslovnik neporavnane naloga za izterjavo zaradi predhodnega sklepa Komisije o razglasitvi pomoči za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgom.
- (20) Pomoč podjetjem v težavah bi bilo treba izvzeti iz področja uporabe te uredbe, saj bi bilo tako pomoč treba oceniti v skladu s smernicami o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah⁸.
- (21) V tej uredbi so združene bogate izkušnje, ki jih je Komisija pridobila pri ocenjevanju pomoči za tekoče poslovanje, namenjene zmanjševanju zunanjih stroškov prevoza. Tako pomoč bi bilo treba količinsko opredeljevati na podlagi zunanjih stroškov, ki se prihranijo s sprejetjem okolju prijaznejše prevozne rešitve v primerjavi s konkurenčnim načinom prevoza, ki bolj onesnažuje, kot je izključno cestni prevoz. Pomoč je lahko v obliki znižanja pristojbin, ki jih prevozniki v železniškem prometu plačujejo za uporabo infrastrukture železniškega omrežja, v primerjavi s pristojbinami, ki jih cestni prevozniki plačujejo za uporabo cestne infrastrukture. Pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza bi morala biti zajeta v tej uredbi le, če je izkrivljanje konkurence in trgovine omejeno in so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji. To velja, kadar se prihranjeni zunanji stroški izračunajo v skladu s pravili in metodologijo iz priročnika Komisije o zunanjih stroških prevoza⁹, intenzivnost pomoči pa ostane pod določenimi pragovi. S tem se zagotavlja, da je pomoč strogo omejena na nadomestila za zunanje stroške, povezane z uporabo bolj trajnostnega načina prevoza.
- (22) Poleg tega bi morala biti pomoč za tekoče poslovanje za podporo prevoznikom v železniškem prometu ali organizatorjem prevoza pri vzpostavljanju novih komercialnih povezav zajeta v tej uredbi le, če je izkrivljanje konkurence in trgovine omejeno in so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji. To velja za (i) nove komercialne železniške tovarne povezave in tovarne povezave po celinskih plovnih poteh ter (ii) nove komercialne železniške potniške povezave za redne potniške storitve med prometnimi terminali, ki se nahajajo v različnih državah članicah (čezmejne storitve železniškega potniškega prometa) ali so med sabo oddaljeni več kot 400 kilometrov (storitve

⁷ UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

⁸ UL C 249, 31.7.2014, str. 1.

⁹ Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Priročnik o zunanjih stroških prevoza) – Različica 2019 – 1.1, Urad za publikacije, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

železniškega potniškega prometa na dolge razdalje). Znesek pomoči se izračuna glede na izgube iz poslovanja, ki jih je imel upravičenec v prvih petih letih delovanja nove komercialne povezave, intenzivnost pomoči pa ostaja pod določenim pragom.

- (23) Naložbe v objekte za unimodalni in multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh ter v zasebne stranske tire v EU so ključne za zagotavljanje poveztivosti in trajnostnega delovanja gospodarstva ter kohezije med državami članicami. Take naložbe podpirajo prednostne naloge strategije Komisije za trajnostno in pametno mobilnost¹⁰ iz leta 2020, ki daje prednost razvoju objektov za multimodalni prevoz. Ta uredba zajema pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovni poteh, objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh ter zasebnih stranskih tirov. Zaradi jasnosti je treba poudariti, da se ta uredba uporablja tudi za državno pomoč za objekte za multimodalni prevoz, ki se nahajajo v morskih pristaniščih in so povezani z železnico ali celinskimi plovni potmi. Na podlagi izkušenj Komisije pri ocenjevanju te vrste pomoči se s to uredbo poskuša zmanjšati upravno breme zaradi priglašanja preprostih ukrepov državne pomoči in Komisiji omogočiti, da se osredotoča na primere, ki bi lahko najbolj izkrivljali konkurenco. Pogoji za izvzete pomoči za naložbe v objekte za železniški prevoz, objekte za prevoz po celinskih plovni poteh, objekte za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh ter zasebne stranske tire iz obveznosti priglasitve bi morali omejiti izkrivljanje konkurence in trgovine, ki bi ogrozilo enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu, zlasti z zagotavljanjem sorazmernosti pomoči.
- (24) Pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh in nekatere vrste opreme, ki se uporablja pri storitvah pretovarjanja, povezanih s trajnostnim multimodalnim prevozom (tj. intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil), bi morala biti zajeta v tej uredbi le, kadar je izkrivljanje konkurence in trgovine omejeno. Za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh to velja, kadar je pomoč v obliki jamstva kupcu vozila in so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji. Za nakup nekaterih vrst opreme za trajnostni multimodalni prevoz to velja za sheme pomoči, ki zajemajo žerjave na krovu plovil in intermodalne tovrne enote ter pri katerih intenzivnost pomoči ostaja pod natančno opredeljenimi pragovi.
- (25) V skladu s prometno in digitalno politiko Unije so potrebna nadaljnja prizadevanja, da se omogoči komunikacija med različnimi prometnimi informacijskimi sistemi, usklajevanje prometnih omrežij in čezmejna konkurenca ter izboljša prometna varnost v EU. To je potrebno zaradi različnih standardov prometnih omrežij in tehnične neusklajenosti, nezdružljivih orodij in sistemov za zbiranje in souporabo podatkov ter pomislekov glede podatkovne suverenosti. Poleg tega je Komisija črpala iz svojih izkušenj pri ocenjevanju ukrepov za podporo interoperabilnosti, ki so ji bili priglašeni v skladu s smernicami o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu¹¹, ki jih je sprejela leta 2008. Te izkušnje kažejo na resno nedelovanje trga zaradi neusklajevanja in težav, ki se nanašajo na slabši položaj prvega na trgu, kadar koristi, povezane z uvedbo določene tehnologije ali standarda presegajo poslovne interese prevoznikov.

¹⁰ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final z dne 9. decembra 2020).

¹¹ Sporočilo Komisije Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu (UL C 184, 22.7.2008, str. 13).

- (26) To velja na primer za sisteme za nadzor vlakov in prometa, kot je evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). ERTMS je enotni evropski sistem za signalizacijo in nadzor hitrosti, ki zagotavlja interoperabilnost nacionalnih železniških sistemov, zmanjšuje stroške nakupa in vzdrževanja sistemov signalizacije ter povečuje hitrost vlakov, zmogljivost infrastrukture in raven varnosti v železniškem prometu. ERTMS sestavljajo evropski sistem za nadzor vlakov (ETCS), tj. sistem kabinske signalizacije, ki vključuje avtomatsko zaščito vlakov, železniški mobilni radio (RMR), avtomatizirano vožnjo vlakov (ATO) in operativna pravila. Glede na omejene negativne učinke pomoči za interoperabilnost na konkurenco in trgovino ter ob upoštevanju pridobljenih izkušenj bi morala biti taka pomoč zajeta v tej uredbi, če so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji in če zadevno vozilo za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ostane registrirano v ustreznem nacionalnem registru in/ali ustreznem evropskem registru vozil pet let po izvedbi naložbe.
- (27) Za spodbujanje konkurenčnosti železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh je treba spodbujati tudi tehnično prilagoditev in posodobitev vozil za železniški prevoz oziroma prevoz po celinskih plovnih poteh in nekaterih vrst opreme za trajnostni multimodalni prevoz. Za podporo takim naložbam bi morali veljati pogoji, ki omejujejo izkrivljanje konkurence in trgovine, ki bi ogrozilo enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu. Ti pogoji bi morali zlasti zagotavljati, da je pomoč nujna in sorazmerna, ter vključevati zaščitne ukrepe glede vrste pomoči, upravičencev in upravičenih stroškov.
- (28) Pomoč podjetjem za prilagoditev na prihodnje standarde Unije bi lahko privedla do hitrejšega doseganja visoke ravni usklajenosti in standardizacije. Pomoč se ne bi smela dodeliti za naložbe, s katerimi se podjetja usklajujejo z že sprejetimi standardi Unije. Če pa je bil ustrezen standard EU že sprejet, vendar še ni začel veljati, ima lahko pomoč spodbujevalni učinek, če spodbuja izvedbo in dokončanje naložbe vsaj 12 mesecev pred začetkom veljavnosti standarda, če se standard ne uporablja retroaktivno. Da se držav članic ne bi odvrnilo od določitve obveznih nacionalnih standardov, ki so strožji ali ambicioznejši od ustreznih standardov EU, imajo lahko ukrepi pomoči spodbujevalni učinek ne glede na obstoj takih nacionalnih standardov. Enako velja za pomoč, ki se dodeli, če so bili v primeru neobstoja standardov EU sprejeti obvezni nacionalni standardi.
- (29) Zaradi večjega tveganja neupravičenega izkrivljanja konkurence in trgovine bi morala Komisija nekatere vrste pomoči, kadar zajemajo visoke zneske pomoči, dodeljene na projekt, vseeno oceniti na podlagi priglasitve. Vsako pomoč, katere znesek presega navedene pragove, bi bilo treba obvezno priglasiti v skladu s členom 108(3) Pogodbe. Pragovi, določeni v tej uredbi, se ne bi smeli zaobiti z umetno delitvijo projektov na več projektov s podobnimi značilnostmi, cilji ali upravičenci.
- (30) Zaradi večje možnosti vpliva velikih shem pomoči na trgovino in konkurenco bi morale biti sheme pomoči, katerih proračun presega določen prag v katerem koli letu ali skupni prag, ki temelji na absolutni vrednosti, načeloma predmet ocene državne pomoči. Cilj ocenjevanja bi moral biti preveriti, ali so bili izpolnjeni predpostavke in pogoji, na katerih temelji združljivost sheme, ter učinkovitost ukrepa pomoči glede na njegove splošne in specifične cilje. Moralo bi tudi pokazati vpliv sheme na konkurenco in trgovino. Da se zagotovi enaka obravnava, bi bilo treba ocenjevanje državne pomoči izvesti na podlagi načrta ocenjevanja, ki ga odobri Komisija. Čeprav bi bilo take načrte običajno treba pripraviti ob oblikovanju sheme in odobriti pravočasno, da lahko začne shema veljati, to morda ni mogoče v vseh primerih. Da torej ne bi prišlo do zamude pri

začetku veljavnosti takih shem, bi se morala ta uredba zanje uporabljati za začetno obdobje največ šestih mesecev. Komisija se lahko odloči za podaljšanje tega obdobja na podlagi odobritve načrta ocenjevanja. V ta namen bi bilo treba načrt ocenjevanja prigrasiti Komisiji v dvajsetih delovnih dneh po začetku veljavnosti sheme. Komisija se lahko tudi izjemoma odloči, da ocena ni nujna glede na posebne značilnosti primera.

- (31) Komisija bi morala od države članice prejeti potrebne informacije, da lahko oceni načrt ocenjevanja. Prav tako bi morala Komisija brez nepotrebnega odlašanja zahtevati dodatne informacije. To bi državi članici omogočilo, da predloži manjkajoče informacije, da lahko Komisija sprejme odločitve. Spremembe shem, ki so predmet ocenjevanja, razen preoblikovanj, ki ne morejo vplivati na združljivost sheme pomoči na področju uporabe te uredbe ali ne morejo znatno vplivati na vsebino odobrenega načrta ocenjevanja, bi bilo treba oceniti ob upoštevanju rezultatov takega ocenjevanja ter jih izključiti iz področja uporabe te uredbe. Za spremembe, kot so povsem formalna preoblikovanja ali upravna preoblikovanja, vključno s spremembami, izvedenimi v okviru sofinanciranih ukrepov EU, načeloma ne bi smelo veljati, da znatno vplivajo na vsebino odobrenega načrta ocenjevanja.
- (32) Da bi ugotovili, ali se spoštujejo pragovi za prigrasitev in največje intenzivnosti pomoči iz te uredbe, bi bilo treba upoštevati skupni znesek ukrepov državne pomoči za dejavnost ali projekt, ki prejema pomoč. V tej uredbi bi bilo treba podrobno opredeliti okoliščine, v katerih se lahko različne vrste pomoči kumulirajo. Pomoči, izvzete s to uredbo, in vse druge združljive pomoči, ki so izvzete z drugimi uredbami ali jih odobri Komisija, se lahko kumulirajo, dokler se navedeni podporni ukrepi nanašajo na različne opredeljive upravičene stroške. Kadar se različni viri pomoči nanašajo na iste deloma ali v celoti prekrivajoče se opredeljive upravičene stroške, je kumulacija dovoljena do največje intenzivnosti pomoči ali zneska pomoči, ki se uporablja za navedeno pomoč v skladu s to uredbo. S to uredbo bi bilo treba določiti tudi posebna pravila za kumulacijo ukrepov pomoči z opredeljivimi upravičenimi stroški ali brez njih in za kumulacijo s pomočjo *de minimis*. Pomoč *de minimis* se pogosto ne dodeli za specifične opredeljive upravičene stroške in se jim pogosto tudi ne pripisuje. V takih primerih bi morala obstajati možnost proste kumulacije pomoči *de minimis* z državno pomočjo, ki je izvzeta v skladu s to uredbo. Če pa je pomoč *de minimis* dodeljena za iste opredeljive upravičene stroške kot državna pomoč, ki je izvzeta v skladu s to uredbo, bi se morala kumulacija dovoliti samo do največje intenzivnosti pomoči, kot je določena v poglavju II te uredbe.
- (33) Financiranje, ki ga centralno upravljajo institucije, agencije, skupna podjetja in drugi organi Unije, ter ni pod neposrednim ali posrednim nadzorom držav članic, ne pomeni državne pomoči. Kadar se takšno financiranje Unije kombinira z državno pomočjo, je treba pri ugotavljanju, ali se upoštevajo pragovi za prigrasitev in največje intenzivnosti pomoči, upoštevati le državno pomoč. To velja, če skupni znesek javnih finančnih sredstev, ki je bil dodeljen v zvezi z istimi upravičenimi stroški, ne presega najugodnejše stopnje financiranja, kot je določena z veljavnimi predpisi prava Unije.
- (34) Preglednost državne pomoči je ključnega pomena za pravilno uporabo pravil Pogodbe in prispeva k večji skladnosti in odgovornosti, medsebojnim strokovnim pregledom in nenazadnje k učinkovitejši javni porabi. Da se zagotovi preglednost, bi morale države članice vzpostaviti celovita spletišča o državni pomoči na regionalni ali nacionalni ravni s povzetki informacij o vsakem ukrepu pomoči, izvzetem v skladu s to uredbo. V skladu s standardno prakso glede objavljanja informacij iz Direktive (EU) 2019/1024

Evropskega parlamenta in Sveta¹² bi bilo treba uporabiti standardno obliko, ki omogoča iskanje po informacijah ter njihov prenos in preprosto objavo na internetu. Povezave na spletišča o državni pomoči vseh držav članic bi morale biti objavljene na spletišču Komisije. V skladu s členom 2(2) Uredbe Sveta (EU) 2022/2586 bi bilo treba na spletišču Komisije objaviti povzetek informacij o vsakem ukrepu pomoči, izvzetem na podlagi te uredbe.

- (35) Izvrševanje pravil o državni pomoči je zelo odvisno od sodelovanja držav članic. Zato bi morale države članice sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti s to uredbo, vključno s skladnostjo individualnih pomoči, dodeljenih v okviru shem skupinskih izjem, z vsemi ustreznimi pogoji.
- (36) Da bi zagotovili učinkovito spremljanje ukrepov pomoči v skladu z Uredbo Sveta (EU) 2022/2586, je primerno, da se določijo zahteve v zvezi s poročanjem držav članic o ukrepih pomoči, ki so bili izvzeti na podlagi te uredbe. Glede na zastaralni rok iz člena 16 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589¹³ je prav tako primerno določiti pravila glede evidenc, ki bi jih morale imeti države članice o pomoči, izvzeti na podlagi te uredbe.
- (37) Za večjo učinkovitost pogojev združljivosti iz te uredbe bi morala imeti Komisija možnost, da v primeru neizpolnjevanja teh zahtev odvzame možnost prihodnje uporabe ugodnosti skupinske izjeme. Komisija bi morala imeti možnost, da omeji odvzem ugodnosti skupinske izjeme na nekatere vrste pomoči, nekatere upravičence ali ukrepe pomoči, ki so jih sprejeli nekateri organi, kadar neskladnost s to uredbo vpliva le na omejeno število ukrepov ali nekatere organe. Takšen ciljni odvzem bi moral zagotoviti sorazmerno odpravo težave, neposredno povezano z ugotovljeno neskladnostjo s to uredbo. Kadar pomoč ni priglašena in ne izpolnjuje vseh pogojev za izvzete iz priglasitve, pomeni nezakonito pomoč, ki jo bo Komisija preučila v okviru ustreznega postopka iz Uredbe (EU) 2015/1589 za nepriglašeno pomoč. V primeru neizpolnjevanja pogojev združljivosti iz poglavij I in II odvzem možnosti prihodnje uporabe ugodnosti skupinske izjeme ne bi smel vplivati na dejstvo, da je za pretekle ukrepe, ki so v skladu s to uredbo, veljala skupinska izjema.
- (38) Da bi se odpravile razlike, ki bi lahko povzročile izkrivljanje konkurence in trgovine ter olajšalo usklajevanje med različnimi pobudami Unije in nacionalnimi pobudami v zvezi z MSP, pa tudi za večjo jasnost upravnih postopkov in pravno varnost, temelji opredelitev MSP v smislu Priloge I k tej uredbi na opredelitvi iz Priporočila Komisije 2003/361/ES¹⁴.
- (39) Politiko državnih pomoči bi bilo treba redno revidirati na podlagi izkušenj Komisije na tem področju. Zato bi bilo treba omejiti obdobje uporabe te uredbe. Primerno je določiti prehodne določbe, vključno s pravili, ki se uporabljajo za izvzete sheme pomoči na koncu obdobja uporabe te uredbe. Taka pravila naj bi dala državam članicam dovolj časa za prilagoditev na vsako prihodnjo ureditev –

¹² Direktiva (EU) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o odprtih podatkih in ponovni uporabi informacij javnega sektorja (prenovitev) (UL L 172, 26.6.2019, str. 56).

¹³ Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

¹⁴ Priporočilo Komisije z dne 6. maja 2003 o opredelitvi mikro, malih in srednjih podjetij (UL L 124, 20.5.2003, str. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

Poglavje I – Skupne določbe

Člen 1

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za naslednje vrste pomoči:
 - (a) sheme pomoči za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza;
 - (b) sheme pomoči za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav;
 - (c) sheme pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh, objektov za železniški prevoz ali objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter *ad hoc* pomoč in sheme pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo multimodalnih tovornih terminalov za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh;
 - (d) sheme pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov;
 - (e) sheme pomoči za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh;
 - (f) sheme pomoči za naložbe v nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil;
 - (g) sheme pomoči za naložbe v interoperabilnost;
 - (h) sheme pomoči za naložbe v prilagoditev in posodobitev vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter opreme za trajnostni multimodalni prevoz.
2. Ta uredba se ne uporablja za nobeno od naslednjih vrst pomoči:
 - (a) sheme pomoči, ki ne izključujejo izrecno plačil individualne pomoči podjetju, ki je naslovnik neporavnane naloge za izterjavo na podlagi predhodnega sklepa Komisije, v katerem je pomoč, odobreno s strani iste države članice, razglasila za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgov;
 - (b) *ad hoc* pomoč podjetju, ki je naslovnik neporavnane naloge za izterjavo zaradi predhodnega sklepa Komisije o razglasitvi pomoči, ki jo je dodelila ista država članica, za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgov;

- (c) pomoč, ki se dodeli pod pogojem, da se domačim proizvodom pri uporabi daje prednost pred uvoženimi;
- (d) pomoč podjetjem v težavah;
- (e) ukrepe državne pomoči, ki so sami po sebi, zaradi z njimi povezanih pogojev ali zaradi metode njihovega financiranja neločljivo povezani s kršitvijo prava Unije, zlasti:
 - (i) ukrepe pomoči, pri katerih je dodelitev pomoči pogojena z obveznostjo upravičenca, da ima svoj sedež v zadevni državi članici ali da ima tam večino poslovnih enot. Vendar se dovoli zahteva, da je v trenutku plačila pomoči v državi članici, ki dodeli pomoč, poslovna enota ali podružnica;
 - (ii) pomoč, kadar je dodelitev pomoči pogojena z obveznostjo upravičenca, da uporabi doma proizvedeno blago ali storitve;
- (f) državno pomoč za opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici ter ostalih vrst prevoza po tirih in po cesti, ki jih zajema Uredba (ES) št. 1370/2007¹⁵;
- (g) državno pomoč za opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po celinskih plovniških poteh, kadar so se države članice za navedene storitve odločile uporabljati Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶;
- (h) državno pomoč za pristaniško infrastrukturo, ki jo Komisija oceni neposredno na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe, če ni zajeta v Uredbi Komisije (EU) št. 651/2014¹⁷, ali pristaniško infrastrukturo, ki je potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena in zanjo veljajo pravila iz Sklepa Komisije 2012/21/EU¹⁸ in Sporočila Komisije o okviru Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve;
- (i) sheme pomoči iz poglavja II, če spadajo na področje uporabe člena 20, šest mesecev po začetku njihove veljavnosti. Vendar se Komisija lahko odloči, da se ta uredba še naprej uporablja za shemo pomoči, tudi dlje od šestih mesecev, potem ko preuči ustrezen načrt ocenjevanja, ki ga država članica prikladi Komisiji. Države članice pri predložitvi načrtov ocenjevanja predložijo tudi vse informacije, ki jih Komisija potrebuje za oceno načrtov ocenjevanja in sprejetje odločitve;

¹⁵ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Glej člen 1(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007.

¹⁷ Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgovom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187 26.6.2014, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

- (j) vse spremembe shem iz točke (i), razen preoblikovanj, ki ne vplivajo na združljivost sheme pomoči na podlagi te uredbe ali ne vplivajo znatno na vsebino odobrenega načrta ocenjevanja.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „dostopovna infrastruktura“ pomeni vse vrste infrastrukture, potrebne za zagotavljanje dostopa do objekta za multimodalni oziroma unimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh in vstopa vanj uporabnikom s kopnega ali morja in rek; to so na primer ceste, železniški tiri, kanali in zapornice;
- (b) „*ad hoc* pomoč“ pomeni pomoč, ki ni dodeljena na podlagi sheme pomoči;
- (c) „intenzivnost pomoči“ pomeni bruto znesek pomoči, izražen kot odstotek upravičenih stroškov, pred odbitkom davkov ali drugih dajatev;
- (d) „shema pomoči“ pomeni vsak akt, na podlagi katerega je mogoče brez nadaljnjih izvedbenih ukrepov dodeliti individualno pomoč podjetjem, opredeljenim v aktu na splošen in abstrakten način, ter vsak akt, na podlagi katerega je mogoče enemu ali več podjetjem dodeliti pomoč, ki ni povezana z določenim projektom, za nedoločen čas in/ali v nedoločenem znesku;
- (e) „namenska infrastruktura“ pomeni infrastrukturo, ki je zgrajena za predhodno prepoznavna podjetja in prilagojena njihovim potrebam;
- (f) „oprema za trajnostni multimodalni prevoz“ pomeni opremo, ki se uporablja pri storitvah pretovarjanja, povezanih s trajnostnim multimodalnim prevozom, kot so prestavljivi polpriklopniki, razen mobilne terminalske opreme;
- (g) „evropski register vozil“ pomeni register v skladu s členom 47(5) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹ in členom 19 Direktive (EU) 2016/1629 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰;
- (h) „načrt ocenjevanja“ pomeni dokument, ki vsebuje vsaj naslednje elemente: cilje sheme pomoči, ki se ocenjuje, vprašanja za ocenjevanje, kazalnike rezultatov, predvideno metodologijo za izvedbo ocene, zahteve glede zbiranja podatkov, predlagani časovni okvir ocene (vključno z datumom za predložitev vmesnega in končnega ocenjevalnega poročila), opis neodvisnega organa, ki izvaja

¹⁹ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

²⁰ Direktiva (EU) 2016/1629 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. septembra 2016 o tehničnih predpisih za plovila, namenjena za plovbo po celinskih plovnih poteh, spremembi Direktive 2009/100/ES in razveljavitvi Direktive 2006/87/ES (UL L 252, 16.9.2016, str. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

ocenjevanje, ali meril, ki se uporabljajo za njegovo izbiro, ter načine za zagotavljanje obveščanja javnosti o ocenjevanju;

- (i) „zunanjí stroški prevoza“ pomenijo stroške, ki jih ustvarijo uporabniki prevoza in jih ne krijejo sami, temveč jih krije družba kot celota, ter so povezani zlasti z emisijami toplogrednih plinov, onesnaževanjem zraka, poškodbami in smrtnimi žrtvami, hrupom in zastoji;
- (j) „individualna pomoč“ pomeni (i) *ad hoc* pomoč in (ii) pomoč, ki je dodeljena posameznim upravičencem na podlagi sheme pomoči;
- (k) „objekt za prevoz po celinskih plovnií poteí“ pomeni kakršen koli objekt za izvajanje storitev (na primer terminal ali vzdrževalni oziroma skladiščni objekt) in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji in se uporablja za izvajanje prevoza po celinskih plovnií poteí, razen objektov ali opreme, ki so potrebni za opravljanje neprevoznih dejavnosti;
- (l) „plovilo za celinsko plovbo“ pomeni plovilo za prevoz potnikov ali tovora, namenjeno izključno ali predvsem za plovbo po celinskih plovnií poteí ali znotraj zaščitenií voda oziroma zelo blizu njih;
- (m) „intermodalna tovarna enota“ pomeni zabojnik, zamenljivo tovarišče ali polpriklonik/tovorno cestno motorno vozilo ali kombinacijo vozil, ki se uporablja za intermodalni prevoz;
- (n) „intermodalni prevoz“ pomeni prevoz blaga (v isti tovarni enoti ali vozilu) z zaporednimi načini prevoza, pri čemer se samo blago pri menjavi načina prevoza ne pretovarja;
- (o) „interoperabilnost“ pomeni neprekinjene prometne tokove blaga ali potnikov, zlasti med državami članicami ali načini prevoza;
- (p) „multimodalni prevoz“ pomeni prevažanje blaga ali potnikov z uporabo vsaj dveh različnií načinov prevoza;
- (q) „mobilna terminalska oprema“ pomeni opremo, ki se uporablja za natovarjanje, raztovarjanje in pretovarjanje blaga in intermodalnií tovarnií enot ter za premikanje tovora na območju terminalov;
- (r) „nacionalni register“ pomeni register, ki ga vodi država članica v skladu s členom 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ali členom 17 Direktive (EU) 2016/1629 Evropskega parlamenta in Sveta;
- (s) „nova komercialna tovarna povezava po celinskih plovnií poteí“ pomeni komercialno povezavo, ki zadeva nove redne tovarne prevoze po celinskih plovnií poteí med vsaj dvema terminaloma, ki vsaj pet let pred začetkom tovarnií prevozov na dani povezavi nista bila povezana z rednimi tovarnií prevozi;
- (t) „nova komercialna železniška tovarna povezava“ pomeni komercialno povezavo, ki zadeva nove redne železniške tovarne prevoze med vsaj dvema

terminaloma, ki vsaj pet let pred začetkom tovornih prevozov na dani povezavi nista bila povezana z rednimi tovrnimi prevozi;

- (u) „nova komercialna železniška potniška povezava“ pomeni komercialno povezavo, ki zadeva nove redne železniške potniške prevoze med vsaj dvema terminaloma, ki vsaj pet let pred začetkom potniških prevozov na dani povezavi nista bila povezana z rednimi potniškimi prevozi;
- (v) „nov udeleženec na trgu“ pomeni prevoznika v železniškem prometu v smislu člena 3(1) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta²¹, ki izpolnjuje oba naslednja pogoja:
 - (i) prejel je licenco iz člena 17(3) Direktive 2012/34/EU za zadevni segment trga manj kot dvajset let pred dodelitvijo pomoči;
 - (ii) ni povezan v smislu člena 3(3) Priloge I k tej uredbi s prevoznikom v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v smislu člena 3(14) Direktive 2012/34/EU pred 1. januarjem 2010;
- (w) „neprevozne dejavnosti“ pomenijo komercialne storitve za prevozna podjetja ali druge uporabnike objektov, ki niso povezane z železniškim prevozom, prevozom po celinskih plovnih poteh ali trajnostnim multimodalnim prevozom, vključno s pomožnimi storitvami za potnike, špediterje ali druge ponudnike storitev, kot je dajanje v najem pisarniških in trgovskih prostorov ter hotelov;
- (x) „poslovni dobiček“ pomeni razliko med diskontiranimi prihodki in diskontiranimi stroški poslovanja v ekonomski življenjski dobi naložbe, kadar je ta razlika pozitivna. Stroški poslovanja vključujejo stroške, kot so stroški za osebje, materiale, najete storitve, komunikacije, energijo, vzdrževanje, najemnine, administracijo, ne zajemajo pa stroškov amortizacije in stroškov financiranja, če so ti vključeni v pomoč za naložbe. Diskontiranje prihodkov in stroškov poslovanja po ustrezni diskontni stopnji omogoča ustvarjanje razumnega dobička;
- (y) „zasebni stranski tir“ pomeni železniško infrastrukturo v zasebni lasti in upravljanju (vključno z železniškimi tiri in vsemi drugimi napravami ali opremo, potrebnimi za njeno delovanje), ki je povezana z objekti za natovarjanje v javnem železniškem omrežju, ki se ne štejejo za objekte za izvajanje železniških storitev iz Priloge II k Direktivi 2012/34/EU, ter vsako namensko infrastrukturo, ki služi železniški infrastrukturi v zasebni lasti in upravljanju;
- (z) „multimodalni tovorni terminal za železniški prevoz in/ali prevoz po celinskih plovnih poteh“ pomeni strukturo, opremljeno za pretovarjanje med vsaj dvema načinoma prevoza (od katerih je eden železnica ali celinske plovne poti) ali med dvema različnima železniškima sistemoma, kot so terminali v pristaniščih na

²¹ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), s katero se z učinkom od 17. junija 2015 konsolidirata in razveljavljata Direktiva 91/440/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES in Direktivo 2004/51/ES, ter Direktiva 2007/58/ES.

celinskih vodah ali morskih pristaniščih, vzdolž celinskih plovnih poti ali na letališčih in multimodalne logistične platforme;

- (aa) „objekt za multimodalni železniški prevoz in/ali prevoz po celinskih plovnih poteh“ pomeni objekt za izvajanje storitev in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v EU in je potreben za zagotavljanje železniškega prevoza ali prevoza po celinskih plovnih poteh v kombinaciji z drugimi načini prevoza, razen objektov ali opreme, ki so potrebni za neprevozne dejavnosti. Ta opredelitev vključuje multimodalne tovarne terminale za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh;
- (bb) „objekt za železniški prevoz“ pomeni kakršen koli objekt za izvajanje storitev (na primer železniški tovarni terminal ali vzdrževalni oziroma skladiščni objekt) in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji in je omenjen v Prilogi II k Direktivi 2012/34/EU, razen objektov ali opreme, ki so potrebni za opravljanje neprevoznih dejavnosti;
- (cc) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni vsako javno ali zasebno podjetje iz člena 3(1)(1) Direktive 2012/34/EU;
- (dd) „platforma RIS“ pomeni elektronsko platformo z enotno točko dostopa, ki temelji na nacionalnih informacijah v okviru rečnih informacijskih storitev ter uporabnikom RIS zagotavlja informacijske storitve za plovne poti, rečne informacijske storitve ter informacijske storitve za promet in prevoz, vključno z načrtovanjem poti in prevoza, uporablja pa se za elektronsko poročanje v skladu z načelom „samo enkrat“;
- (ee) „tirna vozila“ pomenijo kar koli od naslednjega:
 - (i) lokomotive in tirna vozila za prevoz potnikov, vključno z vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniške vlake z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električne potniške vlake na lastni pogon ter potniške vagone;
 - (ii) tovarne vagone, vključno z nizkopodnimi vozili, ki so namenjena za vožnjo po celotnem omrežju in za prevoz tovornjakov; ;
- (ff) „prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki se geografsko nahajajo v Evropi, ali med temi pristanišči in pristanišči v neevropskih državah, ki z obalno črto na zaprtih morjih mejijo na Evropo²²;
- (gg) „malo in srednje podjetje“ (MSP) pomeni podjetje, ki izpolnjuje pogoje iz Priloge I k tej uredbi;
- (hh) „začetek del“ pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru naložbe bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali vsako drugo zavezo, zaradi

²² Sporočilo Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Razvoj prevoza po morju na kratkih razdaljah v Evropi: Dinamična alternativa v trajnostni prometni verigi – drugo dvoletno poročilo o napredku (COM(1999) 317 final z dne 29. junija 1999).

katere naložbe ni več mogoče preklicati, če slednja nastopi pred začetkom omenjenih gradbenih del. Nakup zemljišča in pripravljala dela, kot je pridobivanje dovoljenj in opravljanje predhodnih študij izvedljivosti, se ne štejejo za začetek del. Pri prevzemih „začetek del“ pomeni trenutek, ko se pridobijo sredstva, ki so neposredno povezana s kupljeno poslovno enoto;

- (ii) „trajnostni multimodalni prevoz“ pomeni prevažanje blaga ali potnikov z uporabo vsaj dveh različnih načinov prevoza, pri čemer je vsaj eden od uporabljenih načinov prevoza železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh ali cestni prevoz, če je ta kombiniran s prevozom po morju na kratkih razdaljah;
- (jj) „telematske aplikacije za tovorni promet“ pomenijo aplikacije, kot so informacijski sistemi (spremljanje tovora in vlakov v realnem času), ranžirni sistemi in sistemi usmerjanja vlakov, sistemi za rezervacije, plačila in fakturiranje ter upravljanje povezav z drugimi načini prevoza in izdelavo elektronskih spremnih dokumentov;
- (kk) „prevoznik“ pomeni vsako podjetje, ki prevažata potnike in/ali tovor v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovni poteh in/ali multimodalnega prevoza;
- (ll) „organizator prevoza“ pomeni vsako podjetje, ki organizira prevoz blaga in tako izbira med načini prevoza (kot so logistična podjetja, špediterji, multimodalni prevozniki);
- (mm) „podjetje v težavah“ pomeni podjetje, ki izpolnjuje merila iz člena 2, točka 18, Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014;
- (nn) „vozilo za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh“ pomeni:
 - (i) plovilo za celinsko plovo ali
 - (ii) tirno vozilo.

Člen 3

Pogoji za izvzetje

Sheme pomoči, individualna pomoč, dodeljena v okviru shem pomoči, in *ad hoc* pomoč se štejejo za združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe pod pogojem, da taka pomoč izpolnjuje vse pogoje iz poglavja I in posebne pogoje za ustrezno vrsto pomoči iz poglavja II.

Člen 4

Pragovi za priglasitev

Ta uredba se ne uporablja, kadar so preseženi naslednji pragovi, izraženi kot najvišji zneski pomoči:

- (a) za individualno pomoč za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav, dodeljeno v okviru sheme: 15 milijonov EUR na povezavo;
- (b) za individualno pomoč, dodeljeno v okviru sheme, za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh: 20 milijonov EUR na projekt;
- (c) za *ad hoc* pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo multimodalnih tovornih terminalov za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh: 10 milijonov EUR na projekt;
- (d) za individualno pomoč za naložbe v zasebne stranske tire, dodeljeno v okviru sheme: 2 milijona EUR na projekt.

Člen 5

Preglednost pomoči

1. Ta uredba se uporablja le za pregledno pomoč.
2. Pomoč se šteje za pregledno, če je mogoče vnaprej in brez potrebe po oceni tveganja natančno izračunati njen bruto ekvivalent nepovratnih sredstev.
3. V tej uredbi se kot pregledna pomoč obravnavajo naslednje oblike pomoči:
 - (a) pomoč v obliki nepovratnih sredstev in subvencioniranih obrestnih mer;
 - (b) pomoč v obliki posojil, kadar se bruto ekvivalent nepovratnih sredstev izračuna na podlagi referenčne mere, ki velja ob dodelitvi nepovratnih sredstev;
 - (c) pomoč v obliki davčnih ugodnosti in znižanih dajatev, kadar ukrep določa najvišjo vrednost, s katero se zagotovi, da veljavni prag ni presežen;
 - (d) pomoč v obliki jamstev, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:
 - (i) bruto ekvivalent nepovratnih sredstev je bil izračunan na podlagi premij varnega pristana, določenih v obvestilu Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev²³;
 - (ii) pred izvajanjem ukrepa je bila metodologija za izračun jamstvenega bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev sprejeta na podlagi Obvestila Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev, po priglasitvi te metodologije Komisiji, na podlagi katerega koli takrat veljavnega zavezujočega akta, ki ga je sprejela Komisija na področju državnih pomoči, in odobrena metodologija izrecno obravnava vrsto jamstva in vrsto zadevne osnovne transakcije v smislu uporabe te uredbe;
 - (iii) pomoč se dodeli za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh v obliki jamstev v skladu s pogoji iz člena 14 te uredbe.

²³ Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev (UL C 155, 20.6.2008, str. 10).

Člen 6

Spodbujevalni učinek

1. Ta uredba se uporablja le za pomoč, ki ima spodbujevalni učinek.
2. Šteje se, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če upravičenec zadevni državi članici predloži pisni zahtevek za pomoč pred začetkom izvajanja del na projektu ali dejavnosti. Zahtevek za odobritev pomoči mora vsebovati najmanj naslednje podatke:
 - (a) ime in velikost podjetja;
 - (b) opis projekta ali dejavnosti, vključno z datumom začetka in konca;
 - (c) lokacijo projekta ali dejavnosti;
 - (d) seznam stroškov projekta ali dejavnosti;
 - (e) vrsto pomoči (nepovratna sredstva, posojilo, jamstvo, vračljivo predplačilo, kapitalski vložek ali drugo) in znesek javnega financiranja, potrebnega za projekt ali dejavnost.
3. *Ad hoc* pomoč za velika podjetja ima spodbujevalni učinek, če je država članica zagotovila, da so izpolnjeni pogoji iz odstavka 2, in je pred dodelitvijo zadevne pomoči preverila, da dokumentacija, ki jo je pripravil upravičenec, potrjuje, da bo pomoč dosegla enega ali več naslednjih rezultatov:
 - (a) bistveno razširitev obsega projekta ali dejavnosti zaradi pomoči;
 - (b) bistveno povečanje skupnega zneska, ki ga je upravičenec porabil za projekt ali dejavnost zaradi pomoči;
 - (c) bistveno povečanje hitrosti zaključka zadevnega projekta ali dejavnosti.
4. Z odstopanjem od odstavkov 2 in 3 se za ukrepe v obliki davčnih ugodnosti domneva, da imajo spodbujevalni učinek, če sta izpolnjena naslednja kumulativna pogoja:
 - (a) ukrep uvaja pravico do pomoči v skladu z objektivnimi merili, ne da bi se država članica dodatno odločala po lastnem preudarku;
 - (b) ukrep je bil sprejet in je v veljavi, preden se je delo na projektu ali dejavnosti, ki prejema pomoč, začelo izvajati, razen za sheme, ki so naslednice shem pomoči, kadar je dejavnost že zajeta v predhodnih shemah v obliki davčnih ugodnosti.
5. Z odstopanjem od odstavkov 2, 3 in 4 se za pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza domneva, da ima spodbujevalni učinek, če so izpolnjeni pogoji iz člena 10.

Člen 7

Intenzivnost pomoči in upravičeni stroški

1. Za izračun intenzivnosti pomoči in upravičenih stroškov se uporabijo zneski pred kakršnim koli odbitkom davkov ali drugih dajatev. Vendar se davek na dodano

vrednost, obračunan na upravičene stroške ali izdatke, ki se lahko povrne v skladu z veljavno nacionalno davčno zakonodajo, ne upošteva pri izračunu intenzivnosti pomoči in upravičenih stroškov. Za upravičene stroške se predložijo dokumentarna dokazila, ki morajo biti razumljiva, podrobna in posodobljena. Zneski upravičenih stroškov se lahko izračunajo v skladu z možnostmi poenostavljenega obračunavanja stroškov, če se dejavnost vsaj delno financira iz enega od skladov Unije, ki dovoljuje uporabo možnosti poenostavljenega obračunavanja stroškov, in če je kategorija stroškov upravičena v skladu z ustreznimi določbami te uredbe. V takih primerih se uporabljajo možnosti poenostavljenega obračunavanja stroškov, določene v ustreznih pravilih, ki urejajo sklad Unije.

2. Poleg tega se lahko zneski upravičenih stroškov izračunajo v skladu z možnostmi poenostavljenega obračunavanja stroškov tudi za projekte, ki se izvajajo v skladu z načrti za okrevanje in odpornost, kot jih je odobril Svet na podlagi Uredbe (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta²⁴, če se uporabijo možnosti poenostavljenega obračunavanja stroškov iz Uredbe (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵ ali Uredbe (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.
3. Če se pomoč ne dodeli v obliki nepovratnih sredstev, je znesek pomoči enak bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev.
4. Pomoč, za katero obveznost plačila nastane v prihodnosti, vključno s pomočjo, plačljivo v več obrokih, se diskontira na vrednost, ki jo je imela ob dodelitvi. Upravičeni stroški se diskontirajo na vrednost, ki so jo imeli ob dodelitvi. Obrestna mera, ki se uporablja za diskontiranje, je diskontna stopnja, ki velja ob dodelitvi pomoči.

Člen 8

Kumulacija

1. Pri ugotavljanju, ali so pragovi za priglasitev v skladu s tistimi, ki so določeni v členu 4, in največjimi intenzivnostmi pomoči, določenimi v poglavju II, se upošteva skupni znesek državne pomoči za dejavnost, projekt ali podjetje, ki prejema pomoč (glede na vrsto pomoči).

²⁴ Uredba (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. februarja 2021 o vzpostavitvi Mehanizma za okrevanje in odpornost (UL L 57, 18.2.2021, str. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Uredba (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o skupnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo, o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006 (UL L 347, 20.12.2013, str. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko (UL L 231, 30.6.2021, str. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

2. Kadar se finančna sredstva Unije, ki jih centralno upravljajo institucije, agencije, skupna podjetja ali drugi organi Unije in niso pod neposrednim ali posrednim nadzorom države članice, kombinirajo z državno pomočjo, je treba pri ugotavljanju, ali se upoštevajo pragovi za prigrasitev in največje intenzivnosti pomoči ali najvišji zneski pomoči, upoštevati le državno pomoč, če skupni znesek javnih finančnih sredstev, ki je bil dodeljen v zvezi z istimi upravičenimi stroški, ne presega najugodnejše stopnje financiranja, določene v pravu Unije.
3. Pomoč z opredeljivimi upravičenimi stroški, ki je izvzeta v skladu s to uredbo, se lahko kumulira:
 - (a) z vsako drugo državno pomočjo, če se ti ukrepi nanašajo na različne opredeljive upravičene stroške;
 - (b) z vsako drugo državno pomočjo v zvezi z istimi upravičenimi stroški, ki se deloma ali v celoti prekrivajo, če se s tako kumulacijo ne preseže največja intenzivnost pomoči ali znesek pomoči, ki se po tej uredbi uporablja za to pomoč;
 - (c) z vsako pomočjo *de minimis* v zvezi z istimi upravičenimi stroški, če se s tako kumulacijo ne preseže največja intenzivnost pomoči ali znesek pomoči, ki se po tej uredbi uporablja za to pomoč.

Člen 9

Objave in informacije

1. Zadevna država članica zagotovi, da se na celovitem spletišču o državni pomoči na nacionalni ali regionalni ravni objavijo:
 - (a) povzetek informacij iz člena 19 v standardizirani obliki, določeni v Prilogi III k tej uredbi, ali povezava, ki omogoča dostop do njega;
 - (b) celotno besedilo vsakega ukrepa pomoči, kot je navedeno v členu 19, ali povezava, ki omogoča dostop do celotnega besedila;
 - (c) informacije iz Priloge IV k tej uredbi o vsaki dodelitvi individualne pomoči, ki presega 100 000 EUR.
2. Za sheme pomoči v obliki davčnih ugodnosti se pogoji iz odstavka 1 štejejo za izpolnjene, če države članice objavijo zahtevane informacije o zneskih individualnih pomoči v milijonih EUR v naslednjih razponih:

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

2–5;

5–10;

10–15;

15 in več.

3. Informacije iz odstavka 1, točka (c), so organizirane in dostopne v standardizirani obliki, kot je opisano v Prilogi III, ter omogočajo učinkoviti funkciji iskanja in prenosa. Objavijo se v šestih mesecih od datuma dodelitve pomoči, za pomoč v obliki davčnih ugodnosti pa v enem letu od roka za oddajo davčne napovedi. Na voljo so vsaj deset let od datuma dodelitve pomoči.
4. Celotno besedilo sheme pomoči ali *ad hoc* pomoči iz odstavka 1 vsebuje zlasti izrecen sklic na to uredbo z navedbo njenega naslova ter sklica na objavo v *Uradnem listu Evropske unije* in na posebne določbe iz poglavja II, ki zadevajo navedeno shemo pomoči, ali po potrebi na nacionalno zakonodajo, ki zagotavlja upoštevanje ustreznih določb te uredbe. Shema pomoči ali *ad hoc* pomoč spremljajo njene izvedbene določbe in spremembe.
5. Komisija na svojem spletišču objavi:
 - (a) povezave na spletišča o državni pomoči iz odstavka 1;
 - (b) povzetek informacij iz člena 19.

Poglavje II – Posebne določbe za različne vrste pomoči

ODDELEK 1 – POMOČ ZA TEKOČE POSLOVANJE

Pododdelek A – Pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza

Člen 10

Pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza

1. Sheme pomoči za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza so združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Do podpore so lahko upravičeni železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in/ali trajnostni multimodalni potniški ali tovorni prevoz. Pomoč se zagotovi prevoznikom in/ali organizatorjem prevoza, ki izberejo trajnostne rešitve kopenskega prevoza.
3. Za upravičene stroške velja del zunanjih stroškov prevoza, ki se jih lahko v primerjavi s konkurenčnimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo, prihrani z unimodalno ali multimodalno uporabo železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in/ali prevoza po morju na kratkih razdaljah v okviru trajnostnega multimodalnega prevoza. Prihranjeni zunanji stroški se izračunajo v skladu s pravili in metodologijo iz

priročnika Komisije o zunanjih stroških prevoza²⁷, kakor je bil spremenjen ali nadomeščen. Države članice lahko metodologijo zunanjih stroškov uporabijo za kritje vseh stroškov poslovanja, vključno stroški poslovanja, povezanimi z uporabo infrastrukture.

4. Intenzivnost pomoči ne presega [50] % upravičenih stroškov.
5. Intenzivnost pomoči se lahko poveča za [5–10] odstotnih točk za pomoč, dodeljeno za kombinirani prevoz, kakor je opredeljen v členu 1 Direktive 92/106/EGS²⁸.
6. Pri pomoči, dodeljeni za prevoze v tovornem sektorju, razdalja, prevožena s podprtim načinom prevoza, ne presega:
 - (a) pri multimodalnem prevozu:
 - (i) 800 kilometrov za železniški prevoz;
 - (ii) 375 kilometrov za prevoz po celinskih plovnih poteh;
 - (iii) 750 kilometrov za prevoz po morju na kratkih razdaljah in
 - (b) pri unimodalnem prevozu:
 - (i) 350 kilometrov za železniški prevoz (razen za prevoze vagonovskih pošiljk);
 - (ii) 375 kilometrov za prevoz po celinskih plovnih poteh.
7. Da se zagotovi, da se pomoč dodeli samo za storitve trajnostnega kopenskega prevoza, ki se dejansko opravijo, se pomoč ne dodeljuje na podlagi pavšalnih zneskov, temveč na podlagi enot dejansko opravljenih prevoznih storitev, kot so potniški kilometri pri storitvah potniškega prevoza, tonski ali prevoženi kilometri pri storitvah tovornega prevoza oziroma splošneje izvedena enota prevozne storitve.
8. Pomoč, dodeljena prevozniku v železniškem prometu ali prevozniku po celinskih plovnih poteh oziroma po morju na kratkih razdaljah, mora imeti učinek ohranjanja ali krepitve prehoda na druge načine prevoza. V ta namen prevozniki v železniškem prometu in prevozniki po celinskih plovnih poteh oziroma po morju na kratkih razdaljah javno objavijo vsaj naslednje informacije o prejeti pomoči: organ, ki dodeli pomoč, datum dodelitve pomoči, zneske prejete pomoči ter obdobje in dejavnosti, ki jih zajema pomoč.

Pododdelek B – Pomoč za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav

Člen 11

Pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav

²⁷ Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Priročnik o zunanjih stroških prevoza) – Različica 2019 – 1.1, Urad za publikacije, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ UL L 368, 17.12.1992, str. 38. [po sprejetju spremembe Direktive 92/106/EGS (2023/0396(COD)) se nadomesti z besedilom „v skladu s členom 1c(2) Direktive 92/106/EGS“]

1. Sheme pomoči za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih komercialnih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh ter novih komercialnih železniških potniških povezav so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Pomoč se zagotovi:
 - (a) prevoznikom v železniškem prometu in/ali organizatorjem prevoza, ki zbirajo povpraševanje in organizirajo redne tovarne prevoze med prometnimi terminali, za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh in/ali
 - (b) prevoznikom v železniškem prometu za organizacijo rednih potniških storitev med prometnimi terminali, ki se nahajajo v različnih državah članicah (čezmejne storitve železniškega potniškega prevoza) ali so med sabo oddaljeni več kot 400 kilometrov (storitve železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje).
3. Pomoč je lahko v obliki nepovratnih sredstev, ki se izplačujejo v več obrokih za obdobja, ki niso daljša od enega leta.
4. Upravičeni stroški so izgube iz poslovanja, ki nastanejo v zvezi z zadevno povezavo v obdobju največ petih let od datuma, ko upravičenec začne izvajati storitve na novi komercialni povezavi. Brez poseganja v prejšnji stavek se lahko v količinski opredelitvi upravičenih stroškov v povezavi s prvim letom delovanja nove komercialne povezave upoštevajo in odražajo stroški poslovanja, povezani z vzpostavitvijo nove povezave, ki so nastali pred njo.
5. Za namene tega člena izgube iz poslovanja pomenijo negativno razliko med prihodki ter stroški poslovanja, nastalimi v zvezi z zadevno povezavo, in stroški poslovanja v zvezi z deli, ki so povezana z vzpostavitvijo nove komercialne povezave in so bila izvedena pred njo. Intenzivnost pomoči ne presega 80 % upravičenih stroškov v prvem letu, 70 % upravičenih stroškov v drugem letu, 60 % upravičenih stroškov v tretjem letu, 50 % upravičenih stroškov v četrtem letu in 40 % upravičenih stroškov v petem letu.
6. Stroški, dodeljeni novi komercialni povezavi, lahko zajemajo vse neposredne stroške poslovanja, ki nastanejo pri upravljanju nove komercialne povezave, ter ustrezen prispevek k stroškom poslovanja, ki so skupni novi komercialni povezavi in drugim dejavnostim. Prihodki, ki jih je treba upoštevati, vključujejo celotne prihodke iz nove komercialne povezave.
7. Kadar se pomoč izplača vnaprej, se upravičeni stroški ocenijo predhodno na podlagi realnih napovedi in se diskontirajo na vrednost ob dodelitvi. Države članice vzpostavijo mehanizem za spremljanje in vračanje sredstev, da se zagotovi, da pomoč ne presega dovoljene intenzivnosti.

ODDELEK 2 – POMOČ ZA NALOŽBE

Pododdelek A – Pomoč za naložbe v objekte za unimodalni in multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh ter zasebne stranske tire

Člen 12

Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za unimodalni in multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh

1. Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo (vključno z nadomeščanjem) objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh je združljiva z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in izvzeta iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Pomoč na podlagi shem se dodeli kateremu koli podjetju, ki gradi, nadgrajuje in/ali obnavlja objekte za železniški prevoz, objekte za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objekte za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh, razen pomoči za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo multimodalnih tovornih terminalov za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh, ki se lahko dodeli tudi kot *ad hoc* pomoč. *Ad hoc* pomoč se lahko dodeli le, če potencialno povpraševanje po zmogljivosti vsaj srednjeročno presega trenutno skupno zmogljivost objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, in drugih obstoječih ali že načrtovanih objektov, za katere je razumno pričakovati, da bi lahko služili kot alternativa objektu, za katerega se dodeljuje pomoč.
3. Upravičeni stroški so stroški naložbe v opredmetena (nepremična in premična) in neopredmetena sredstva, ki so neposredno povezana z izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo zadevnega objekta. Naložba lahko vključuje ureditev površin (na primer za skladiščenje), nepremično opremo (na primer skladišča in zgradbe terminala) in mobilno terminalsko opremo (na primer kontejnerske manipulatorje), ki se nahaja na objektu za zagotavljanje storitev, povezanih s prevozom. Upravičeni so tudi stroški študij izvedljivosti in topoloških analiz ter stroški načrtovanja in postavitve.
4. Stroški, povezani z neprevoznimi dejavnostmi, niso upravičeni.
5. Znesek pomoči ne presega nižjega od naslednjih pragov:
 - (a) razlike med upravičenimi stroški ter vsoto poslovnega dobička naložbe v njeni ekonomski življenjski dobi in diskontirane končne vrednosti naložbe (preostala vrednost ob koncu ekonomske življenjske dobe naložbe). Poslovni dobiček vključuje tudi dodatni čisti poslovni dobiček, ustvarjen z neprevoznimi dejavnostmi, ki so povezane z dejavnostmi prevoza, ki se bodo izvajale v zadevnem objektu (kot je oddaja poslovnih prostorov v objektu v najem). Poslovni dobiček in končna vrednost se odštejeta od upravičenih stroškov predhodno na podlagi realnih napovedi ali naknadno prek mehanizma za vračanje sredstev;
 - (b) 50 % upravičenih stroškov.

6. Za pomoč, ki ne presega 3 milijonov EUR na projekt, se lahko namesto metode iz odstavka 5 uporabi določitev najvišjega zneska pomoči v višini do največ 50 % upravičenih stroškov.
7. Dostop do objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, je odprt, pregleden in nediskriminatoren za vse zainteresirane uporabnike v skladu s sektorsko zakonodajo, vključno z Direktivo 2012/34/EU.
8. Vsaka koncesija tretji osebi ali druga pooblastitev tretje osebe za izgradnjo, nadgradnjo, upravljanje ali najem objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, se dodeli na konkurenčen, pregleden, nediskriminatoren način in brez pogojevanja.
9. Če so lastnik, upravljavec in kateri koli predvideni končni uporabnik objekta za prevoz, za katerega se dodeljuje pomoč, del istega podjetja ali so povezana podjetja v smislu Priloge I k tej uredbi, se upravljanje objekta dodeli na podlagi odprtega, konkurenčnega, preglednega in nediskriminatornega postopka²⁹.

Člen 13

Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov

1. Sheme pomoči za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo (vključno z nadomeščanjem) zasebnih stranskih tirov so združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Pomoč se dodeli kateremu koli podjetju, ki gradi, nadgrajuje ali obnavlja zasebne stranske tire.
3. Upravičeni stroški so stroški naložbe v opredmetena (nepremična in premična) in neopredmetena sredstva, ki so neposredno povezana z izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo zasebnega stranskega tira. Stroški naložbe lahko vključujejo študije izvedljivosti in topološke analize ter stroške načrtovanja in postavitve. Ploščadi za natovarjanje/raztovarjanje in oprema, ki se uporablja za natovarjanje/raztovarjanje vlakov na lokaciji namenskega uporabnika oziroma uporabnikov, niso vključene v upravičene stroške.
4. Znesek pomoči ne presega nižjega od naslednjih pragov:
 - (a) razlike med upravičenimi stroški ter vsoto poslovnega dobička naložbe v njeni ekonomski življenjski dobi in diskontirane končne vrednosti naložbe (preostala vrednost ob koncu ekonomske življenjske dobe naložbe). Poslovni dobiček in končna vrednost se odštejeta od upravičenih stroškov predhodno na podlagi realnih napovedi ali naknadno prek mehanizma za vračanje sredstev;
 - (b) 50 % upravičenih stroškov.

²⁹ Zadevna povezana podjetja lahko sodelujejo v tem postopku.

5. Za pomoč, ki ne presega 500 000 EUR na projekt, se lahko namesto metode iz odstavka 4 uporabi določitev najvišjega zneska pomoči v višini do največ 50 % upravičenih stroškov.

Pododdelek B – Pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter opreme za trajnostni multimodalni prevoz

Člen 14

Pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh

1. SHEME pomoči za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh so združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Upravičeni stroški so vsi stroški naložbe, povezani z nakupom novih ali rabljenih vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh. Taki stroški lahko vključujejo zlasti ceno vozila in stroške dostave. Stroški projektnih študij, svetovanja ali inženiringa so lahko upravičeni, če so povezani z naložbami iz tega člena in so del njih.
3. Pomoč se zagotovi:
 - (a) novim udeležencem na trgu v železniškem sektorju;
 - (b) prevoznikom v železniškem prometu, prevoznikom po celinskih plovnih poteh ali ponudnikom zakupa v železniškem sektorju in sektorju celinskih plovnih poti, kadar se štejejo za MSP.
4. Pomoč je v obliki jamstva kupcu vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh. Jamstva se lahko zagotovijo neposredno končnim upravičencem ali kreditnim oziroma drugim finančnim institucijam kot finančnim posrednikom (dokler upravičenec ohrani prosto izbiro finančnega posrednika). Finančni posrednik mora biti sposoben dokazati, da upravlja mehanizem, ki zagotavlja prenos prednosti v največji možni meri na končne upravičence v obliki večje količine financiranja, portfeljev s povečanim tveganjem, nižjih zahtev glede zavarovanja s premoženjem ali nižjih obrestnih mer, kot če teh javnih jamstev ne bi bilo.
5. Jamstvo se zagotovi za nova posamezna posojila za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh. Nominalni znesek osnovnega posojila ne presega upravičenih stroškov. Kritje jamstva ne sme presegati 80 % osnovnega posojila. Javna jamstva se zagotovijo proti plačilu v obsegu najmanj 50 bazičnih točk, če je bonitetna ocena države članice odobritve enaka AAA-A.
6. Trajanje jamstva je omejeno na največ 15 let.
7. Pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh se lahko kumulira s pomočjo za interoperabilnost in/ali pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev, če so neto dodatni stroški za interoperabilnost, kot so opredeljeni v

členu 16(6), in/ali za naložbe za posodobitev in tehnično prilagoditev, kot so opredeljeni v členu 17(6), izključeni iz upravičenih stroškov iz odstavka 2.

Člen 15

Pomoč za nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil

1. Sheme pomoči za naložbe v nakup novih ali rabljenih intermodalnih tovornih enot in/ali žerjavov na krovu plovil so združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Pomoč se dodeli kateremu koli podjetju, ki vlaga v nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil.
3. Upravičeni stroški znašajo:
 - (a) za intermodalne tovrne enote: razliko v stroških med tovornimi enotami, ki se uporabljajo izključno za cestni prevoz, in intermodalnimi tovornimi enotami, ki se lahko pretovarjajo za namene trajnostnega multimodalnega prevoza;
 - (b) za žerjave na krovu plovil: polno nabavno ceno.
4. Upravičeni stroški lahko vključujejo študije izvedljivosti ter stroške načrtovanja in postavitve.
5. Znesek pomoči ne presega intenzivnosti pomoči v višini 30 % upravičenih stroškov v primeru iz odstavka 3, točka (a), in 20 % upravičenih stroškov v primeru iz odstavka 3, točka (b).

Pododdelek C – Pomoč za naložbe v interoperabilnost ter tehnično prilagoditev in posodobitev

Člen 16

Pomoč za interoperabilnost

1. Sheme pomoči za naložbe v opredmetena in neopredmetena sredstva, ki prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom med državami članicami ali načini prevoza, so združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Pomoč se dodeli kateremu koli podjetju, ki izvaja naložbe v uvajanje tehnologij za interoperabilnost iz odstavka 3.
3. Upravičeni naložbeni projekti so naslednji:
 - (a) evropski sistem za nadzor vlakov (ETCS), prihodnji železniški mobilni komunikacijski sistem (FRMCS) in avtomatizirana vožnja vlakov (ATO) v

okviru evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), kot je opisano v sekundarni zakonodaji Unije³⁰;

- (b) digitalno samodejno spenjanje (DAC)³¹;
 - (c) prilagoditev tirnih vozil za uporabo v različnih električnih sistemih;
 - (d) prilagoditev tirnih vozil za uporabo z različnimi tirnimi širinami;
 - (e) prilagoditev plovil za celinsko plovbo za uporabo v morskih pristaniščih;
 - (f) prilagoditev plovil za celinsko plovbo na spreminjajoče se pogoje plovbe, vključno z nizkim vodostajem;
 - (g) avtomatizacija tirnih vozil in plovil za celinsko plovbo;
 - (h) prilagoditev vozil za prevoz intermodalnih tovornih enot;
 - (i) ključne tehnologije, potrebne za izvajanje rečnih informacijskih storitev, kot so platforma RIS, elektronski prikaz navigacijskih kart in informacijski sistem za celinsko plovbo, obvestila kapitanom, sistem samodejnega prepoznavanja za celinsko plovbo ter mednarodno elektronsko poročanje;
 - (j) telematske aplikacije in druga programska oprema za tovorni prevoz, če prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom, zlasti intermodalni sistemi za prepoznavanje, sledenje in sledljivost ter intermodalne platforme za izmenjavo podatkov. Naložbe v aplikacije za potniške storitve, kot so sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila v potniškem prevozu, za upravljanje prtljage ter upravljanje povezav med potniškimi vlaki in z drugimi načini potniškega prevoza, niso upravičene do podpore.
4. Upravičeni stroški so vsi stroški, potrebni za izvajanje upravičenih naložb. Taki stroški lahko vključujejo zlasti stroške, ki so potrebni za nakup in namestitev ustrezne tehnologije, stroške vodenja projekta in stroške dostave. Stroški vzdrževanja niso upravičeni do podpore. Stroški, povezani s študijami, preskušanjem in odobritvijo ter pilotnimi in prototipnimi napravami, so upravičeni do podpore. Sredstva, ki se financirajo s pomočjo za interoperabilnost, so lahko nova ali rabljena. Kar zadeva naložbe v interoperabilnost v povezavi z ERTMS, so stroški, povezani z vključitvijo funkcij evropskega globalnega satelitskega navigacijskega sistema (EGNSS) v ERTMS, upravičeni do podpore. Stroški, povezani s sistemom GSM-R, niso upravičeni do podpore.

³⁰ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1695 z dne 10. avgusta 2023 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Uredbe (EU) 2016/919 (UL L 222, 8.9.2023, str. 380).

³¹ DAC je interoperabilnostni sestavni del za samodejno spenjanje in odpenjanje tirnih vozil v tovornem vlaku tako fizično (mehansko spenjanje in zračni vod za zaviranje) kot digitalno (električna energija in podatkovna povezava). DAC omogoča vzpostavljanje sodobnega in digitalnega evropskega železniškega tovornega prevoza. Zaradi avtomatiziranih procesov se ne bo le povečala učinkovitost, temveč bosta zagotovljena tudi zadostna oskrba z energijo za telematske aplikacije in varna podatkovna komunikacija po celotnem vlaku. [Sklic na ustrezno sekundarno zakonodajo EU se vstavi po sprejetju]

5. Intenzivnost pomoči ne presega:
 - (a) 80 % upravičenih stroškov za naložbene projekte iz odstavka 3, točki (a) in (b);
 - (b) 50 % upravičenih stroškov za naložbene projekte iz odstavka 3, točke (c) do (j).
6. Kar zadeva naložbe v interoperabilnost vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma intermodalnih tovornih enot ali žerjavov na krovu plovil, katerih nakup je načrtovan, morajo biti upravičeni stroški omejeni na neto dodatne stroške za interoperabilnost, če ti stroški niso že zajeti v kaki drugi obliki pomoči, zlasti pomoči iz členov 14 in 15. Neto dodatni stroški za interoperabilnost se izračunajo kot hipotetična razlika med skupnimi stroški nakupa vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma intermodalne tovrne enote ali žerjava na krovu plovila, katerega nakup je načrtovan in ki je opremljen z zadevnimi naložbami, na eni strani ter skupnimi stroški nakupa istega ali podobnega vozila oziroma intermodalne tovrne enote ali žerjava na krovu plovila brez naložb v interoperabilnost na drugi strani.
7. Pogodbeni dogovori za prenos sredstev, financiranih s pomočjo za interoperabilnost, ali njihovo uporabo proti plačilu (na primer zakup) vsaj pet let po dodelitvi pomoči vključujejo klavzulo, ki navaja, da je bila naložba, ki zagotavlja interoperabilnost zadevnega sredstva, financirana z državno pomočjo. Prav tako so v njej opredeljene ustrezne obveznosti iz odstavka 9 in naveden znesek pomoči.
8. Podprta naložba se izvede in zaključi vsaj eno leto pred datumom, ko take naložbe postanejo obvezne na ravni EU.
9. Vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, na katerih se izvede podprta naložba, ostanejo vpisana v ustrezni nacionalni register katere koli države članice ali v ustrezni evropski register vsaj pet let po izvedbi naložbe.

Člen 17

Pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter opreme za trajnostni multimodalni prevoz

1. Sheme pomoči za naložbe v opredmetena in neopredmetena sredstva, ki prispevajo k tehnični prilagoditvi in posodobitvi vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter opreme za trajnostni multimodalni prevoz, so združljive z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.
2. Pomoč se dodeli kateremu koli podjetju, ki izvaja naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter opreme za trajnostni multimodalni prevoz iz odstavka 3.
3. Upravičene naložbe so naslednje:
 - (a) naknadno opremljanje in/ali obnova tirnih vozil;
 - (b) naknadno opremljanje in/ali obnova plovil za celinsko plovbo, na primer za izboljšanje hidrodinamike in učinkovitosti;

- (c) naknadno opremljanje in/ali obnova opreme za trajnostni multimodalni prevoz;
 - (d) tehnična prilagoditev plovil za nove vrste tovorov;
 - (e) telematske aplikacije in druga programska oprema za tovorni prevoz, ki ne spadajo v člen 16, kot so sistemi, ki zagotavljajo informacije izključno v okviru enega načina prevoza, ali digitalni sistemi za rezervacije in plačila, ki ne prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom. Naložbe v aplikacije za potniške storitve, kot so sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila v potniškem prevozu, za upravljanje prtljage ter upravljanje povezav med potniškimi vlaki in z drugimi načini potniškega prevoza, niso upravičene do podpore;
 - (f) logistični sistemi, kot je programska oprema za optimizacijo obremenitve;
 - (g) programska oprema za napoved prometa (ocenjeni čas odhoda / ocenjeni čas prihoda) in programska oprema za optimizacijo poti.
4. Upravičeni stroški so vsi stroški, potrebni za izvajanje upravičenih naložb. Taki stroški lahko vključujejo zlasti stroške, ki so potrebni za nakup in namestitve ustrezne tehnologije, stroške, povezane z nadgradnjo že nameščene tehnologije, stroške vodenja projekta in stroške dostave. Stroški, povezani s študijami, preskušanjem in odobritvijo ter pilotnimi in prototipnimi napravami, so upravičeni do pomoči.
 5. Intenzivnost pomoči ne presega 20 % upravičenih stroškov.
 6. Kar zadeva naložbe v vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, katerih nakup je načrtovan, morajo biti upravičeni stroški omejeni na neto dodatne stroške za tehnično prilagoditev in posodobitev, če ti stroški niso že zajeti v kaki drugi obliki pomoči, zlasti pomoči iz členov 14 in 15. Neto dodatni stroški za tehnično prilagoditev in posodobitev se izračunajo kot hipotetična razlika med skupnimi stroški nakupa vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, katerega nakup je načrtovan in ki je opremljeno z zadevnimi naložbami, na eni strani ter skupnimi stroški nakupa istega ali podobnega vozila, ki potrebuje tehnično prilagoditev in posodobitev, na drugi strani.
 7. Pogodbeni dogovori za prenos sredstev, financiranih s pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev vozil in opreme za trajnostni multimodalni prevoz, ali njihovo uporabo proti plačilu (na primer zakup) vsaj pet let po dodelitvi pomoči vključujejo klavzulo, ki navaja, da je bila prilagoditev ali posodobitev zadevnega sredstva financirana z državno pomočjo, skupaj z opredelitvijo zneska pomoči.
 8. Podprta naložba se izvede in zaključi vsaj eno leto pred datumom, ko take naložbe postanejo obvezne na ravni EU.

Poglavje III – Spremljanje

Člen 18

Odvzem ugodnosti skupinske izjeme

Kadar država članica dodeli pomoč, ki je domnevno izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu s to uredbo, ne da bi izpolnjevala pogoje iz poglavij I in II, lahko Komisija, potem ko zadevni državi članici omogoči, da izrazi svoja stališča, sprejme sklep, da se vsi ali nekateri prihodnji ukrepi pomoči, ki jih sprejme zadevna država članica in ki bi sicer izpolnjevali zahteve iz te uredbe, prigrasijo Komisiji v skladu s členom 108(3) Pogodbe. Ukrepi, ki jih je treba priglasiti, se lahko omejijo na ukrepe, ki dodeljujejo določeno vrsto pomoči ali v korist določenih upravičencev, ali ukrepe pomoči, ki jih sprejmejo določeni organi zadevne države članice.

Člen 19

Poročanje

Države članice Komisiji pošljejo:

- (a) prek elektronskega sistema obveščanja Komisije, povzetek informacij o vsakem ukrepu pomoči, izvzetem na podlagi te uredbe, v standardizirani obliki, določeni v Prilogi III k tej uredbi, ter povezavo, ki zagotavlja dostop do celotnega besedila ukrepa pomoči, vključno z njegovimi spremembami, in sicer v 20 delovnih dneh po začetku veljavnosti ukrepa;
- (b) letno poročilo v elektronski obliki v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 794/2004³² o uporabi te uredbe, ki vsebuje informacije, navedene v Uredbi Komisije (ES) št. 794/2004, in sicer za celotno leto ali vsak del leta, v katerem se ta uredba uporablja.

Člen 20

Ocena

1. Sheme pomoči iz člena 1(2), točki (i) in (j), se naknadno ocenijo, če njihov proračun državne pomoči ali obračunani odhodki presegajo 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju njihovega trajanja. Celotno obdobje trajanja je skupno obdobje trajanja sheme in vseh njenih predhodnic, ki vključujejo podoben cilj in geografsko območje, in sicer od XXX. Glede na cilje ocenjevanja in da ne bi nesorazmerno obremenili držav članic, se naknadna ocenjevanja zahtevajo samo za sheme pomoči, katerih skupno obdobje trajanje presega tri leta, in sicer od XXX.

³² Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

2. Zahteva po naknadnem ocenjevanju se lahko opusti za sheme pomoči, ki so neposredne naslednice sheme, ki pokriva podoben cilj in geografsko območje ter za katero je bila opravljena ocena. To je odvisno od tega, ali je bilo v skladu z načrtom ocenjevanja, ki ga je odobrila Komisija, pripravljeno končno ocenjevalno poročilo, ki ni vsebovalo negativnih ugotovitev. Če končno ocenjevalno poročilo o shemi ni v skladu z odobrenim načrtom ocenjevanja, se zadevna shema začasno prekinje s takojšnjim učinkom. Nobena naslednica take začasno prekinjene sheme, ki pokriva podoben cilj in geografsko območje, ni upravičena do ugodnosti skupinske izjeme.
3. Cilj ocenjevanja je preveriti, ali so bili izpolnjeni predpostavke in pogoji, na katerih temelji združljivost sheme, zlasti nujnost in učinkovitost ukrepa pomoči glede na njegove splošne in specifične cilje. Oceniti se tudi vpliv sheme na konkurenco in trgovino.
4. Za sheme pomoči, za katere velja zahteva po ocenjevanju v skladu z odstavkom 1 tega člena, države članice prigrasijo osnutek načrta ocenjevanja, kot sledi:
 - (a) v 20 delovnih dneh od začetka veljavnosti sheme, če njen proračun državne pomoči presega 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju trajanja sheme;
 - (b) v 30 delovnih dneh po pomembni spremembi, s katero je proračun sheme presegel 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju trajanja sheme;
 - (c) v 30 delovnih dneh po tem, ko so bili na uradnih računih evidentirani izdatki v okviru sheme, ki presegajo 150 milijonov EUR v katerem koli letu.
5. Osnutek načrta ocenjevanja je v skladu s skupno metodologijo za ocenjevanje državne pomoči, ki jo je sprejela Komisija. Države članice objavijo načrt ocenjevanja, ki ga je odobrila Komisija.
6. Naknadno ocenjevanje na podlagi načrta ocenjevanja opravi strokovnjak, neodvisen od organa, ki dodeljuje pomoč. Vsaka ocena vključuje vsaj eno vmesno poročilo in eno končno ocenjevalno poročilo. Države članice objavijo obe poročili.
7. Končno ocenjevalno poročilo se predloži Komisiji najpozneje devet mesecev pred iztekom veljavnosti izvezte sheme. Navedeno obdobje se lahko skrajša za sheme, ki sprožijo zahtevo za ocenjevanje v zadnjih dveh letih izvajanja. Natančen obseg in ureditve za vsako ocenjevanje se določijo v sklepu Komisije o odobritvi načrta ocenjevanja. Priglasitev vsakega naslednjega ukrepa pomoči s podobnim ciljem vsebuje opis, kako so bili upoštevani rezultati ocene.

Člen 21

Spremljanje

1. Da se Komisiji omogoči spremljanje pomoči, izvezte iz priglasitve na podlagi te uredbe, države članice vodijo podrobno evidenco z informacijami in dokazili, ki so potrebni za potrditev, da so vsi pogoji iz te uredbe izpolnjeni. Take evidence se hranijo deset let od dneva dodelitve *ad hoc* pomoči ali od dneva zadnje dodelitve individualne pomoči v okviru sheme.

2. Če gre za sheme, po katerih se davčna pomoč dodeli samodejno, kot so tiste na podlagi davčne napovedi upravičencev, in pri katerih se za posameznega upravičenca ne opravi predhodno preverjanje glede izpolnjevanja vseh pogojev združljivosti, država članica redno preverja vsaj naknadno in na podlagi vzorcev, da so vsi pogoji združljivosti izpolnjeni, in sprejme potrebne sklepe. Države članice podrobne evidence o preverjanjih hranijo vsaj deset let od datuma, ko so bila ta opravljena.
3. Komisija lahko od vsake države članice zahteva vse informacije in dokazila, ki so po mnenju Komisije potrebni za spremljanje uporabe te uredbe, vključno z informacijami iz odstavkov 1 in 2. Zadevna država članica Komisiji predloži zahtevane informacije in dokazila v 20 delovnih dneh od prejema zahteve ali v daljšem roku, ki je določen v zahtevi.

Poglavje IV – Končne določbe

Člen 22

Prehodne določbe

1. Ta uredba se uporablja za individualno pomoč, dodeljeno pred začetkom veljavnosti zadevnih določb te uredbe, če pomoč izpolnjuje vse pogoje iz te uredbe, z izjemo člena 9.
2. Komisija vsako pomoč, ki ni izvzeta iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe na podlagi te uredbe, oceni v skladu z ustreznimi okviri, smernicami, sporočili in obvestili.
3. Ob koncu obdobja veljavnosti te uredbe so vse sheme pomoči, ki so bile izvzete po tej uredbi, še naprej izvzete v prilagoditvenem obdobju šestih mesecev.

Člen 23

1. Ta uredba začne veljati XXX.
2. Uporablja se do XXX.

V Bruslju,

Za Komisijo

predsednica
Ursula von der Leyen

PRILOGA I

Opredelitev MSP

Člen 1

Podjetje

Podjetje je vsak subjekt, ki se ukvarja z gospodarsko dejavnostjo, ne glede na njegovo pravno obliko. To vključuje zlasti samozaposlene osebe in družinska podjetja, ki se ukvarjajo z obrtjo ali drugimi dejavnostmi, ter partnerska podjetja ali združenja, ki se redno ukvarjajo z gospodarsko dejavnostjo.

Člen 2

Število zaposlenih in najvišje finančne vrednosti, ki določajo vrsto podjetja

1. Kategorijo mikro, malih in srednjih podjetij (MSP) sestavljajo podjetja, ki imajo manj kot 250 zaposlenih ter letni promet, ki ne presega 50 milijonov EUR, in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 43 milijonov EUR.
2. V kategoriji MSP se malo podjetje opredeljuje kot tisto, ki ima manj kot 50 zaposlenih in ima letni promet in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 10 milijonov EUR.
3. V kategoriji MSP se mikro podjetje opredeljuje kot tisto, ki ima manj kot 10 zaposlenih in ima letni promet in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 2 milijonov EUR.

Člen 3

Vrste podjetij, upoštevane pri izračunu števila zaposlenih in finančnih zneskov

1. „Neodvisno podjetje“ je vsako podjetje, ki ne izpolnjuje opredelitve partnerskega podjetja v smislu odstavka 2 ali povezanega podjetja v smislu odstavka 3.
2. „Partnerska podjetja“ so vsa podjetja, ki ne izpolnjujejo opredelitve povezanih podjetij v smislu odstavka 3 in med katerimi obstaja naslednje razmerje: podjetje (podjetje višje v lastniški verigi) ima samo ali skupaj z enim ali več povezanimi podjetji v smislu odstavka 3 v lasti 25 % ali več kapitala ali glasovalnih pravic drugega podjetja (podjetje nižje v lastniški verigi).

Vendar se podjetje lahko obravnava kot neodvisno, torej takšno, ki nima partnerskih podjetij, tudi če 25-odstotni prag dosežejo ali presežejo naslednji vlagatelji, če ti vlagatelji posamezno ali skupaj niso povezani z zadevnim podjetjem v smislu odstavka 3:

- (a) javne investicijske družbe, družbe za tvegani kapital, posamezniki ali skupine posameznikov, ki redno vlagajo lastniški kapital v podjetja, ki ne kotirajo na borzi (poslovni angeli), če je skupno vlaganje teh poslovnih angelov v isto podjetje manjše od 1 250 000 EUR;
- (b) univerze ali neprofitni raziskovalni centri;
- (c) institucionalni vlagatelji, vključno z regionalnimi razvojnimi skladi;

(d) avtonomni lokalni organi z letnim proračunom manj kot 10 milijonov EUR in z manj kot 5 000 prebivalci.

3. „Povezana podjetja“ so podjetja, med katerimi obstaja eno naslednjih razmerij:

- (a) podjetje ima večino glasovalnih pravic delničarjev ali družbenikov v drugem podjetju;
- (b) podjetje ima pravico, da imenuje ali odstavi večino članov upravnega, upravljaljskega ali nadzornega organa v drugem podjetju;
- (c) podjetje ima pravico, da izvaja prevladujoč vpliv nad drugim podjetjem na podlagi pogodbe, podpisane z navedenim podjetjem, ali določbe v aktu o ustanovitvi ali statutu navedenega podjetja;
- (d) podjetje, ki je delničar ali družbenik drugega podjetja, na podlagi sporazuma z drugimi delničarji ali družbeniki navedenega podjetja samo nadzoruje večino glasovalnih pravic delničarjev ali družbenikov v navedenem podjetju.

Domneva, da v podjetju ni prevladujočega vpliva, obstaja, če se vlagatelji iz drugega pododstavka odstavka 2 ne vključujejo, neposredno ali posredno, v upravljanje zadevnega podjetja, ne glede na svoje pravice kot delničarji podjetja.

Kot povezana se obravnavajo tudi podjetja, med katerimi obstaja katero koli razmerje, opisano v prvem pododstavku, prek enega ali več drugih podjetij ali prek katerega koli vlagatelja iz odstavka 2.

Kot povezana podjetja se obravnavajo tudi podjetja, ki so med seboj povezana prek fizične osebe ali skupine fizičnih oseb, ki skupno delujejo, če opravljajo svojo dejavnost ali del svoje dejavnosti na istem zadevnem trgu ali na sosednih trgih.

„Sosedni trg“ je trg za izdelek ali storitev, ki je na vertikalni razdelitvi trgov neposredno nad ali pod zadevnim trgom.

4. Podjetje se ne more obravnavati kot MSP, če ima en ali več javnih organov neposredno ali posredno, skupaj ali posamezno v lasti 25 % ali več kapitala ali glasovalnih pravic, razen v primerih iz odstavka 2, drugi pododstavek.

5. Podjetje lahko poda uradno izjavo o svojem statusu neodvisnega podjetja, partnerskega podjetja ali povezanega podjetja, vključno s podatki o najvišjih vrednostih iz člena 2. Izjavo lahko poda tudi, če je kapital razpršen tako, da ni mogoče natančno določiti, v čigavi lasti je; v tem primeru lahko podjetje v dobri veri izjavi, da lahko upravičeno domneva, da eno podjetje ali več medsebojno povezanih podjetij skupaj nima v lasti 25 % kapitala ali več. Take izjave se podajo, ne da bi to vplivalo na preverjanja in preiskave v skladu z nacionalnimi pravili ali pravili Unije.

Člen 4

Podatki za določanje števila zaposlenih in finančnih zneskov ter referenčno obdobje

1. Podatki glede števila zaposlenih in finančnih zneskov so podatki, ki se navezujejo na zadnje potrjeno obračunsko obdobje in se izračunajo na letni osnovi. Podatki se upoštevajo od

datuma zaključka računovodskih izkazov. Višina prometa se izračuna brez davka na dodano vrednost (DDV) in drugih posrednih davkov.

2. Če podjetje na dan zaključka računovodskih izkazov ugotovi, da je za preteklo leto preseglo zaposlitveni prag ali najvišje finančne vrednosti iz člena 2 ali da je padlo pod ta prag ali te vrednosti, ne izgubi ali pridobi statusa srednjega, malega ali mikro podjetja, razen če se to ponovi v dveh zaporednih obračunskih obdobjih.

3. V primeru novoustanovljenih podjetij, katerih računovodski izkazi še niso bili potrjeni, se podatki za uporabo izpeljejo iz ocene, opravljene v dobri veri med finančnim letom.

Člen 5

Število zaposlenih

1. Število zaposlenih ustreza številu letnih delovnih enot, tj. številu zaposlenih za polni delovni čas, ki so delali v zadevnem podjetju ali v imenu tega podjetja vse obravnavano leto. Delo oseb, ki niso delale vse leto, delo s krajšim delovnim časom ne glede na trajanje dela ter delo sezonskih delavcev se upošteva kot delež letnih delovnih enot. Osebe podjetja sestavljajo:

- (a) zaposleni;
- (b) osebe, ki opravljajo delo za podrejeno podjetje in se po nacionalni zakonodaji obravnavajo kot zaposleni;
- (c) lastniki-upravljavci;
- (d) partnerji, ki se redno vključujejo v dejavnost podjetja in imajo koristi od finančnih prednosti podjetja.

2. Vajenci ali študentje, vključeni v poklicno usposabljanje na podlagi vajeniške pogodbe ali pogodbe o poklicnem usposabljanju, niso del osebja. Trajanje materinskega ali starševskega dopusta ni všteto.

Člen 6

Določitev podatkov o podjetju

1. Za neodvisna podjetja se podatki, tudi o številu zaposlenih, določajo izključno na podlagi računovodskih izkazov navedenega podjetja.

2. Za podjetje, ki ima partnerska podjetja ali povezana podjetja, se podatki, tudi glede števila zaposlenih, določijo na podlagi računovodskih izkazov in drugih podatkov podjetja oziroma na podlagi konsolidiranih računovodskih izkazov podjetja ali konsolidiranih računovodskih izkazov, v katere je podjetje vključeno s konsolidacijo, če ti obstajajo.

Podatkom iz prvega pododstavka je treba prišteti podatke za vsako partnersko podjetje zadevnega podjetja, ki se z vidika lastniške verige nahaja neposredno nad zadevnim podjetjem ali pod njim. Vsota podatkov za skupino je sorazmerna z deležem kapitala ali glasovalnih pravic (kar je večje). Pri navzkrižnih lastništvih velja višji odstotek.

Podatkom iz prvega in drugega pododstavka je treba prišteti 100 % podatkov za vsako podjetje, ki je neposredno ali posredno povezano z zadevnim podjetjem, če podatki niso bili že vključeni v konsolidacijo računovodskih izkazov.

3. Podatki o partnerskih podjetjih zadevnega podjetja za uporabo odstavka 2 izhajajo iz njihovih računovodskih izkazov in drugih podatkov v konsolidirani obliki, če ti obstajajo. Tem se prišteje 100 % podatkov za vsa podjetja, ki so povezana s temi partnerskimi podjetji, razen če so bili njihovi računovodski podatki že vključeni s konsolidacijo.

Podatki o podjetjih, povezanih z zadevnim podjetjem, izhajajo za uporabo istega odstavka 2 iz njihovih računovodskih izkazov in drugih podatkov v konsolidirani obliki, če ti obstajajo. Tem podatkom se sorazmerno prištejejo podatki vsakega morebitnega partnerskega podjetja navedenega povezanega podjetja, ki se z vidika lastniške verige nahaja neposredno nad zadevnim podjetjem ali pod njim, razen če so bili ti podatki že vključeni v konsolidirane računovodske izkaze v odstotku, ki je najmanj sorazmeren z odstotkom, ugotovljenim na podlagi drugega pododstavka odstavka 2.

4. Če v konsolidiranih računovodskih izkazih ni podatkov o osebju zadevnega podjetja, se število zaposlenih izračuna s sorazmerno vsoto podatkov za partnerska podjetja ter s prištevanjem podatkov podjetij, s katerimi je zadevno podjetje povezano.

Priloga II

Ukrepi, ki jih zajema uredba o skupinski izjemi za promet, in ukrepi, ki jih je treba priglasiti v skladu s smernicami za kopenski in multimodalni prevoz

Primarni cilj	Uredba o skupinski izjemi za promet		Smernice za kopenski in multimodalni prevoz	
	Ukrep	Dovoljena intenzivnost	Ukrep	Dovoljena intenzivnost
Pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza	Sheme pomoči	50 % <i>upravičenih stroškov</i> [60] % <i>upravičenih stroškov za pomoč, dodeljeno za kombinirani prevoz</i>	<i>Ad hoc</i> pomoč Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet Sheme pomoči, pri katerih se ne uporabljajo pravila in metodologija iz priročnika Komisije	75 % <i>upravičenih stroškov</i>
Pomoč za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav	Sheme pomoči Znesek individualne pomoči, dodeljen v okviru sheme, na projekt < 15 milijonov EUR	80 % <i>upravičenih stroškov za prvo leto delovanja, 70 % za drugo leto, 60 % za tretje leto, 50 % za četrto leto in 40 % za peto leto</i>	<i>Ad hoc</i> pomoč Znesek individualne pomoči, dodeljen v okviru sheme, na projekt ≥ 15 milijonov EUR	80 % <i>upravičenih stroškov za prvo leto delovanja, 70 % za drugo leto, 60 % za tretje leto, 50 % za četrto leto in 40 % za peto leto</i>
Pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za unimodalni ali multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnihih poteh	Sheme pomoči Znesek individualne pomoči, dodeljen v okviru sheme, na projekt < 20 milijonov EUR <i>Ad hoc</i> pomoč za trajnostne multimodalne tovarne terminale < 10 milijonov EUR	50 % <i>upravičenih stroškov, če je pomoč < 3 milijone EUR na projekt</i> 50 % <i>upravičenih stroškov, vendar v mejah razlike med upravičenimi stroški ter poslovnim dobičkom naložbe v življenjski dobi in končno vrednostjo, če je</i>	<i>Ad hoc</i> pomoč <i>Ad hoc</i> pomoč za trajnostne multimodalne tovarne terminale ≥ 10 milijonov EUR Znesek individualne pomoči, dodeljen v okviru sheme, na projekt ≥ 20 milijonov EUR Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet	<i>Vrzel v financiranju, omejena na 100 % upravičenih stroškov</i> <i>Ni praga, če je ad hoc pomoč dodeljena s konkurenčnim postopkom zbiranja ponudb</i>

		pomoč ≥ 3 milijone EUR na projekt		
Pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov	Sheme pomoči Znesek individualne pomoči, dodeljen v okviru sheme, na projekt < 2 milijona EUR	50 % upravičenih stroškov, če je pomoč $< 500\,000$ EUR na projekt 50 % upravičenih stroškov, vendar v mejah razlike med upravičenimi stroški ter poslovnim dobičkom naložbe v življenjski dobi in končno vrednostjo, če je pomoč $\geq 500\,000$ EUR na projekt	Ad hoc pomoč Znesek individualne pomoči, dodeljen v okviru sheme, na projekt ≥ 2 milijona EUR Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet	Vrzel v financiranju, omejena na 100 % upravičenih stroškov
Pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovih poteh	Sheme pomoči	Nominalni znesek osnovnega posojila \leq upravičeni stroški Kritje jamstva ≤ 80 % osnovnega posojila	Ad hoc pomoč Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet	Nominalni znesek osnovnega posojila \leq upravičeni stroški Kritje jamstva ≤ 90 % osnovnega posojila
Pomoč za naložbe v nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil	Sheme pomoči	30 % upravičenih stroškov (za intermodalne tovarne enote) 20 % upravičenih stroškov (za žerjave na krovu plovil)	n. r.	
Pomoč za naložbe v interoperabilnost	Sheme pomoči	50 % upravičenih stroškov	Ad hoc pomoč Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od	50 % upravičenih stroškov

		<i>80 % upravičenih stroškov (za ERTMS in DAC)</i>	odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet ali za naložbe, ki niso vključene na seznam, zajet v uredbi o skupinski izjemi za promet	<i>80 % upravičenih stroškov (za ERTMS in DAC)</i> <i>Vrzel v financiranju, omejena na 100 % upravičenih stroškov</i>
Pomoč za naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev vozil in opreme za trajnostni multimodalni prevoz	Sheme pomoči	<i>20 % upravičenih stroškov</i>	<i>Ad hoc pomoč</i> Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet ali za naložbe, ki niso vključene na seznam, zajet v uredbi o skupinski izjemi za promet	<i>20 % upravičenih stroškov</i> <i>Vrzel v financiranju, omejena na 100 % upravičenih stroškov</i>

Priloga III

INFORMACIJE O DRŽAVNI POMOČI, IZVZETI V SKLADU S POGOJI IZ TE UREDBE

DEL I – predložiti prek elektronskega sistema obveščanja, ki ga Komisija vzpostavi v skladu s členom 19

Referenčna oznaka pomoči	(izpolni Komisija)	
Država članica	.....
Referenčna oznaka države članice	.....
Regija	Ime regije (NUTS ⁽¹⁾)	Status regionalne pomoči ⁽²⁾
Organ, ki dodeli pomoč	Naziv	.....
	Poštni naslov	.....
	Spletni naslov	.....
Naziv ukrepa pomoči	.....
Nacionalna pravna podlaga (sklic na ustrezno nacionalno uradno publikacijo)	.....
Spletna povezava na celotno besedilo ukrepa pomoči	.....
Vrsta ukrepa	<input type="checkbox"/> Shema	
	<input type="checkbox"/> <i>Ad hoc</i> pomoč	Ime upravičenca in skupina ⁽³⁾ , ki ji pripada
Sprememba obstoječe sheme pomoči ali <i>ad hoc</i> pomoči		Referenčna oznaka pomoči, ki jo dodeli Komisija
	<input type="checkbox"/> Podaljšanje	.....
	<input type="checkbox"/> Sprememba	.....
Trajanje ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Shema	dd.mm.llll do dd.mm.llll
Datum dodelitve ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> <i>Ad hoc</i> pomoč	dd.mm.llll
Zadevni gospodarski sektorji	<input type="checkbox"/> Vsi gospodarski sektorji, upravičeni do pomoči	
	<input type="checkbox"/> Omejitev na posamezne sektorje: navedite na ravni skupine NACE ⁽⁶⁾

Vrsta upravičenca	<input type="checkbox"/> MSP		
	<input type="checkbox"/> Velika podjetja		
Proračun	Letni skupni znesek načrtovanih proračunskih sredstev na podlagi sheme ⁽¹⁾	Nacionalna valuta (celotni zneski)	
	Skupni znesek podjetju dodeljene <i>ad hoc</i> pomoči ⁽⁸⁾	Nacionalna valuta (celotni zneski)	
	<input type="checkbox"/> Za jamstva ⁽⁹⁾	Nacionalna valuta (celotni zneski)	
Instrument pomoči	<input type="checkbox"/> Nepovratna sredstva/subvencionirane obrestne mere		
	<input type="checkbox"/> Posojilo/vračljivi predujmi		
	<input type="checkbox"/> Jamstvo (s sklicem na sklep Komisije, če je primerno ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Davčna ugodnost ali davčna oprostitve		
	<input type="checkbox"/> Zagotavljanje financiranja tveganja		
	<input type="checkbox"/> Drugo (navedite)		
	<p>.....</p> <p>Navedite, v katero spodaj navedeno širšo kategorijo bi najbolj spadal v smislu učinka/funkcije:</p> <p><input type="checkbox"/> Nepovratna sredstva</p> <p><input type="checkbox"/> Posojilo</p> <p><input type="checkbox"/> Jamstvo</p> <p><input type="checkbox"/> Davčna olajšava</p> <p><input type="checkbox"/> Zagotavljanje financiranja tveganja</p>		
<input type="checkbox"/> Če se sofinancira iz skladov EU	Naziv sklada EU:	Znesek sredstev (na sklad EU)	Nacionalna valuta (celotni zneski)
<p>.....</p> <p>.....</p>			

⁽¹⁾ NUTS – Nomenklatura teritorialnih enot za statistiko. Regija je običajno določena na ravni 2.

⁽²⁾ Člen 107(3)(a) PDEU (status „A“), člen 107(3)(c) PDEU (status „C“), območja, ki ne prejemajo pomoči, tj. območja, ki niso upravičena do regionalne pomoči (status „N“).

⁽³⁾ V pravilih o konkurenci iz Pogodbe in v tej uredbi je podjetje vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status in način financiranja. Sodišče je odločilo, da bi bilo treba subjekte, ki jih nadzira (na pravni ali dejanski podlagi) isti subjekt, obravnavati kot eno samo podjetje.

⁽⁴⁾ Obdobje, v katerem se organ, ki dodeli pomoč, lahko zaveže, da bo pomoč dodelil.

⁽⁵⁾ Določen v skladu s členom 2(27) Uredbe.

⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 – Statistična klasifikacija gospodarskih dejavnosti v Evropski skupnosti. Sektor je običajno določen na ravni skupine.

⁽⁷⁾ Če gre za shemo pomoči: navedite letni skupni znesek načrtovanih proračunskih sredstev na podlagi sheme ali znesek ocenjenih davčnih izgub na leto za vse instrumente pomoči, ki jih ta shema vsebuje.

⁽⁸⁾ V primeru dodelitve *ad hoc* pomoči: navedite skupni znesek pomoči/davčnih izgub.

⁽⁹⁾ Za jamstva navedite (največji) znesek zajamčenih posojil.

⁽¹⁰⁾ Sklic na sklep Komisije o odobritvi metodologije za izračun bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev v skladu s členom 5(2)(c) te uredbe, če je primerno.

DEL II – predložiti prek elektronskega sistema obveščanja, ki ga Komisija vzpostavi v skladu s členom 19

Navedite, na podlagi katerih določb uredbe o skupinski izjemi za promet se izvaja ukrep pomoči.

Primarni cilj	Največja intenzivnost pomoči v % upravičenih stroškov	Skupni proračun

Shema pomoči za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov (člen 10)	... %	... nacionalna valuta (na shemo na leto)
Shema pomoči za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav (člen 11)	... %	... nacionalna valuta
Shema pomoči za naložbe v objekte (člen 12)	... %	... nacionalna valuta
<i>Ad hoc</i> pomoč za naložbe v trajnostne multimodalne tovarne terminale (člen 12)	... %	... nacionalna valuta (na projekt)
Shema pomoči za naložbe v zasebne stranske tire (člen 13)	... %	... nacionalna valuta
Shema pomoči za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnihih poteh (člen 14)	... %	... nacionalna valuta
Shema pomoči za naložbe v nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil (člen 15)	... %	... nacionalna valuta
Shema pomoči za naložbe v interoperabilnost (člen 16)	... %	... nacionalna valuta
Shema pomoči za naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev (člen 17)	... %	... nacionalna valuta

Priloga IV

Določbe za objavo informacij v skladu s členom 9

Države članice vzpostavijo spletišča o državni pomoči, na katerih se objavijo informacije iz člena 7, do katerih je omogočen enostaven dostop. Informacije se objavijo v obliki preglednic, ki omogoča iskanje, izpis in enostavno objavo podatkov na internetu, na primer v formatu CSV ali XML. Dostop do spletišča je omogočen vsem zainteresiranim stranem brez omejitev. Za dostop do spletišča se ne zahteva predhodna registracija uporabnika.

Objavijo se naslednje informacije o dodelitvah individualne pomoči v skladu s členom 9(1)(c):

- (a) naziv upravičenca;
- (b) oznaka upravičenca;
- (c) vrsta podjetja (MSP/veliko podjetje) v času dodelitve;
- (d) regija, kjer se nahaja upravičenec, na ravni NUTS II³³;
- (e) sektor dejavnosti na ravni skupine NACE³⁴;
- (f) element pomoči, izražen kot celotni znesek v nacionalni valuti³⁵;
- (g) instrument pomoči³⁶ (nepovratna sredstva/subvencionirane obrestne mere, posojilo/vračljivi predujmi/povratna sredstva, jamstvo, davčna ugodnost ali davčna oprostitve, financiranje tveganja, drugo (navedite));
- (h) datum dodelitve;
- (i) cilj pomoči;
- (j) organ, ki dodeli pomoč;
- (k) referenčna oznaka ukrepa pomoči³⁷.

³³ NUTS – skupna klasifikacija statističnih teritorialnih enot. Regija je običajno določena na ravni 2.

³⁴ Uredba (ES) št. 1893/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o uvedbi statistične klasifikacije gospodarskih dejavnosti NACE Revizija 2 in o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3037/90 kakor tudi nekaterih uredb ES o posebnih statističnih področjih (UL L 393, 30.12.2006, str. 1).

³⁵ Za pomoč za tekoče poslovanje letni znesek pomoči na upravičenca. Za pomoč za naložbe znesek naložbe. Za ukrepe iz člena 12 bruto ekvivalent nepovratnih sredstev.

³⁶ Če je pomoč dodeljena prek več instrumentov pomoči, se znesek pomoči navede za posamezen instrument.

³⁷ Kot določa Komisija v skladu z elektronskim postopkom iz člena 11 te uredbe.