



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 18.6.2024  
C(2024) 3948 final

ANNEX

## **PRILOGA**

*k*

### **SPOROČILU KOMISIJE**

**Odobritev vsebine osnutka**

### **SPOROČILA KOMISIJE**

**Smernice o državni pomoči za kopenski in multimodalni prevoz**

**PRILOGA**  
**SPOROČILO KOMISIJE**

**Smernice o državni pomoči za kopenski in multimodalni prevoz**

**OSNUTEK**

**VSEBINA**

1.	Uvod.....	3
1.1	Splošno ozadje.....	3
1.2	Cilj teh smernic .....	6
1.2.1	Železniški sektor.....	8
1.2.2	Sektor prevoza po celinskih plovih poteh .....	11
1.2.3	Sektor multimodalnega prevoza .....	12
2.	Področje uporabe in opredelitev pojmov .....	14
2.1	Področje uporabe.....	14
2.2	Opredelitev pojmov .....	17
2.3	Struktura smernic .....	21
3.	Ukrepi, ki jih ni treba priglasiti .....	22
4.	Pomoč, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa .....	23
4.1	Splošni pogoji združljivosti.....	23
4.1.1	Ključni pogoji združljivosti.....	23
4.1.2	Skladnost z drugimi določbami prava EU.....	26
4.1.3	Kumulacija .....	26
4.1.4	Preglednost .....	26
4.2	Pogoji združljivosti za posamezne vrste pomoči za usklajevanje prometa.....	28
4.2.1	Pomoč za tekoče poslovanje.....	28
4.2.2	Pomoč za naložbe .....	34
5.	Pomoč, ki pomeni nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, v sektorju železniškega tovornega prevoza.....	52
5.1	Splošne določbe.....	52
5.2	Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena .....	53
5.3	Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila .....	54
5.4	Trajanje obdobja pooblastitve .....	54
5.5	Skladnost z direktivo o enotnem evropskem železniškem območju in direktivo o preglednosti.....	55

5.6	Skladnost s pravili EU o javnem naročanju .....	55
5.7	Nediskriminatorna obravnava .....	55
5.8	Znesek nadomestila .....	56
5.9	Dodatne zahteve, ki so lahko potrebne za zagotovitev, da pomoč ne ogroža splošnih interesov EU.....	56
5.10	Preglednost .....	56
5.11	Pogoji in obveznosti, priloženi sklepom Komisije.....	57
6.	Finančni tokovi v vertikalno integriranih prevoznikih v železniškem prometu.....	57
7.	Načrt naknadnega ocenjevanja.....	59
8.	Poročanje in spremljanje .....	60
9.	Uporaba .....	60
10.	Revizija.....	61
Priloga I.....		62
Priloga II.....		65

## 1. UVOD

### 1.1 Splošno ozadje

1. Vzpostavitev skupnega prevoznega trga je dolgoleten cilj Evropske unije (EU), ki ga spodbuja liberalizacija. V EU so bile zlasti od devetdesetih let prejšnjega stoletja v celoti liberalizirane storitve prevoza po celinskih plovnih poteh <sup>(1)</sup>, v zadnjih desetletjih pa so se postopoma liberalizirale tudi storitve železniškega prevoza <sup>(2)</sup>.
2. Sozakonodajalca Unije sta med letoma 2001 in 2016 sprejela štiri zakonodajne svežnje o storitvah železniškega prevoza, katerih cilj je bilo postopno odpiranje trgov storitev železniškega prevoza konkurenci, tako za tovorni kot potniški promet. Trg železniškega tovornega prevoza se je za konkurenco odprl 15. marca 2003 v okviru vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga <sup>(3)</sup>, 1. januarja 2006 za mednarodni tovorni prevoz na celotnem omrežju na evropski ravni <sup>(4)</sup> in 1. januarja 2007 za kabotažo v železniškem tovornem prevozu <sup>(5)</sup>. Trg železniškega potniškega prometa se je leta 2010 odprl za konkurenco samo za mednarodni prevoz <sup>(6)</sup>, nato pa v celoti leta 2019 po sprejetju četrtega železniškega svežnja <sup>(7)</sup>, namenjenega dokončnemu oblikovanju enotnega evropskega železniškega območja, vzpostavljenega z Direktivo 2012/34/EU (v nadaljnjem besedilu: direktiva o enotnem evropskem železniškem območju) <sup>(8)</sup>. S četrtnim železniškim svežnjem je bilo uvedenih več ukrepov, vključno s splošno pravico prevoznikov v železniškem prometu <sup>(9)</sup> s sedežem v eni državi članici do opravljanja vseh vrst storitev potniškega prevoza v Evropski uniji (z nekaterimi omejitvami) <sup>(10)</sup> in

---

<sup>(1)</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 3921/91 z dne 16. decembra 1991 o določitvi pogojev, pod katerimi lahko tuji prevozniki prevažajo blago ali potnike po celinskih plovnih poteh znotraj države članice (UL L 373, 31.12.1991, str. 1), ki se uporablja od 5. januarja 1992, temelji na splošnih načelih enakega obravnavanja in svobode opravljanja storitev, v skladu s katerimi bi bilo treba tujim prevoznikom dovoliti opravljanje nacionalnih prevoznih storitev (tj. kabotažo) po celinskih plovnih poteh v Evropski uniji. Z Uredbo Sveta (EGS) št. 3921/91 z dne 16. decembra 1991 o določitvi pogojev, pod katerimi lahko tuji prevozniki prevažajo blago ali potnike po celinskih plovnih poteh znotraj države članice (UL L 373, 31.12.1991, str. 1), ki se uporablja od 2. avgusta 1996, so bila uvedena skupna pravila, ki urejajo svobodo opravljanja storitev za mednarodne celinske plovne poti.

<sup>(2)</sup> Prva zakonodajna pobuda v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja je privedla do sprejetja Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL L 237, 24.8.1991, str. 25), ki so jo morale države članice v svojo zakonodajo prenesti do 1. januarja 1993.

<sup>(3)</sup> Člen 10(3) Direktive 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti (UL L 75, 15.3.2001, str. 1).

<sup>(4)</sup> Člen 1(2)(a) Direktive 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 164).

<sup>(5)</sup> Glej opombo (4).

<sup>(6)</sup> Z Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture (UL L 315, 3.12.2007, str. 44) se je mednarodni železniški potniški prevoz odprl za konkurenco, in sicer z učinkom od 1. januarja 2010.

<sup>(7)</sup> Četrtni železniški sveženj je zbirka šestih zakonodajnih besedil, namenjenih dokončnemu oblikovanju enotnega trga železniških storitev. Glej [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016\\_en?prefLang=sl](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en?prefLang=sl).

<sup>(8)</sup> 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), ki konsolidira in razveljavlja z učinkom od 17. junija 2015 Direktivo 91/440/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES in Direktivo 2004/51/ES, ter Direktivo 2007/58/ES z učinkom od 17. junija 2015.

<sup>(9)</sup> Kot so opredeljeni v členu 3(1)(1) direktive o enotnem evropskem železniškem območju, glej opombo (8).

<sup>(10)</sup> Direktiva (EU) 2016/2370 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (UL L 352, 23.12.2016, str. 1) je prevoznikom v železniškem prometu omogočila dostop do

načelom obveznega izvajanja razpisnih postopkov pri sklepanju pogodb o izvajanju javne službe za storitve železniškega prevoza <sup>(11)</sup>.

3. Za odprtje trga železniškega prevoza so potrebni enaki konkurenčni pogoji, zlasti med zasebnimi in javnimi podjetji, da se zagotovi učinkovita konkurenca. Kadar so uveljavljeni železniški prevozniki vertikalno integrirani in v javni lasti, lahko refinanciranje znotraj skupine pod netržnimi pogoji izkrivlja konkurenco, tudi z odvrčanjem od vstopa na trg. Zato je treba ustrezno spoštovati in izvrševati pravni okvir, ki ureja finančne transakcije v javnih in vertikalno integriranih podjetjih v železniškem sektorju.
4. Prav tako je treba zagotoviti poštene konkurenčne pogoje za spodbujanje konkurence med različnimi načini prevoza, pri čemer je treba upoštevati različne ravni (pozitivnih in negativnih) zunanjih učinkov različnih načinov prevoza <sup>(12)</sup>. Trajnosten prevozni sektor je ključnega pomena za zagotavljanje povezljivosti po vsej Evropi, spodbujanje ekonomske, socialne in teritorialne kohezije v skladu s členoma 170 in 174 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba) ter doseganje podnebnih ciljev EU.
5. Komisija je v beli knjigi o prometu iz leta 2011 <sup>(13)</sup> določila cilj 20-odstotnega zmanjšanja emisij iz prometa do leta 2030 glede na raven iz leta 2008 <sup>(14)</sup> ter vsaj 60-odstotnega zmanjšanja do leta 2050 v primerjavi z ravno iz leta 1990. Komisija je v sporočilu iz leta 2016 Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami <sup>(15)</sup> predlagala ukrepe za pospešitev razogljičenja evropskega prometa. Namen evropskega zelenega dogovora, ki ga je Komisija predstavila leta 2019 <sup>(16)</sup>, je EU do leta 2050 preoblikovati v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom brez neto emisij toplogrednih plinov <sup>(17)</sup>. V ta namen je Komisija določila cilj zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z ravni iz leta 1990 <sup>(18)</sup>.
6. Komisija je decembra 2020 po objavi Ocene bele knjige Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu

---

nacionalnih železniških omrežij od 1. januarja 2019, pravočasno za operativni vozni red, ki se je začel uporabljati 14. decembra 2020.

- <sup>(11)</sup> Z Uredbo (EU) 2016/2338 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za notranje storitve železniškega potniškega prevoza (UL L 354, 23.12.2016, str. 22) je bila od 3. decembra 2019 s prehodnim obdobjem, ki se je končalo 24. decembra 2023, uvedena obveznost, da se pogodbe o izvajanju javne službe sklenejo na podlagi razpisnega postopka, odprtega za konkurenco.
- <sup>(12)</sup> Skupna prometna politika mora slediti tudi okoljskim ciljem iz Pogodbe o delovanju Evropske unije. Člen 11 Pogodbe določa, da je treba „[z]ahteve varstva okolja [...] vključevati v opredelitve in izvajanje politik in dejavnosti Unije, zlasti zaradi spodbujanja trajnostnega razvoja“.
- <sup>(13)</sup> Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011) 144 final z dne 28. marca 2011, točka 6).
- <sup>(14)</sup> Brez mednarodnega pomorskega prometa, pri katerem je pozvala k 40-odstotnemu zmanjšanju emisij do leta 2050 v primerjavi z ravno iz leta 2005.
- <sup>(15)</sup> COM(2016) 501 final z dne 20. julija 2016.
- <sup>(16)</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final z dne 11. decembra 2019).
- <sup>(17)</sup> Glej opombo (16).
- <sup>(18)</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030 – Vlaganje v podnebno nevtralno prihodnost v korist naših državljanih (COM(2020) 562 final z dne 17. septembra 2020).

sistemu <sup>(19)</sup> predstavila svojo Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost <sup>(20)</sup>. V tej strategiji je bil na podlagi ugotovitev iz bele knjige o prometu iz leta 2011 določen načrt za usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za trajnostno in pametno prihodnost. Scenariji, na katerih temelji strategija in ki odslikavajo scenarije, ki podpirajo načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, kažejo, da se lahko s kombinacijo predlaganih ukrepov politike zagotovi 90-odstotno zmanjšanje emisij v prometnem sektorju do leta 2050. Namen svežnja zakonodajnih predlogov „Pripravljeni na 55“ <sup>(21)</sup> je podpreti doseganje teh ciljev, med drugim s spodbujanjem čistejših oblik prevoza in goriv za prevoz, da bi EU do leta 2050 dosegla podnebno nevtralnost <sup>(22)</sup>.

7. Cilja EU, da do leta 2050 doseže podnebno nevtralnost, ni mogoče doseči brez temeljne zelene in digitalne preobrazbe vseh načinov prevoza v okviru evropskega prevoznega sektorja.
8. Prevozni sektor ustvari približno četrtno vseh emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča človekova dejavnost v EU, in je eden glavnih vzrokov za onesnaževanje zraka. S prevozom se ustvarjajo tudi drugi negativni zunanji učinki (kot so obremenitev s hrupom, nesreče in zastoji), ki niso dovolj upoštevani v stroških uporabnikov prevoza, zlasti v cestnem in zračnem prevozu. Zato so potrebni odločni ukrepi, da se več prometa preusmeri na bolj trajnostne načine prevoza in se optimizira učinkovitost multimodalnih logističnih verig <sup>(23)</sup>. Ozelenitev prevoznega sektorja podpira več regulativnih pobud, zlasti pobude za vzpostavitev celovitega vseevropskega prometnega omrežja <sup>(24)</sup>, olajšanje prevoza po celinskih plovni poteh <sup>(25)</sup> in revizijo direktive o kombiniranem prevozu <sup>(26)</sup>. Za doseganje teh ciljev ozelenitve so potrebne velike naložbe. Politika konkurence, zlasti pravila o državni pomoči, ima pomembno vlogo pri omogočanju EU, da izpolni svoje cilje politike iz zelenega dogovora, kadar trg sam nima zadostnih sredstev ali spodbud za doseganje teh ciljev (glej točko 13), saj pravila o državni pomoči usmerjajo ukrepe držav članic za odpravo zadevnega nedelovanja trga, hkrati pa zagotavljajo, da javna finančna podpora ne vpliva neupravičeno na delovanje notranjega trga.
9. Zagotavljanje, da prevoz blaga in potnikov med nacionalnimi omrežji in z različnimi načini prevoza poteka neprekinjeno (v nadaljnjem besedilu: interoperabilnost), je krovni cilj prometne politike EU, ki prispeva k doseganju glavnih ciljev EU <sup>(27)</sup>. Prevoz je dobil globalne razsežnosti, tako z vidika omrežij, ki jih uporabljajo potniki in se uporabljajo za blago ter so vse bolj čezmejna, kot z vidika vključenih načinov prevoza, saj se pri

---

<sup>(19)</sup> SWD(2020) 0410 final z dne 10. decembra 2020.

<sup>(20)</sup> 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).

<sup>(21)</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij „Pripravljeni na 55“: uresničevanje podnebnega cilja EU za leto 2030 na poti do podnebne nevtralnosti (COM(2021) 550 final z dne 14. julija 2021).

<sup>(22)</sup> Oddelek 2.2.2 sporočila iz opombe (21).

<sup>(23)</sup> Glej opombo (20).

<sup>(24)</sup> Politika vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) temelji na Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1). Ta uredba se trenutno revidira, da bi omrežje postalo varnejše, bolj trajnostno, hitrejšo in priročnejšo za uporabnike.

<sup>(25)</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij NAIADES III: Spodbujanje prevoza po evropskih celinskih plovni poteh, ki bo kos izzivom prihodnosti (COM(2021) 324 final z dne 24. junija 2021).

<sup>(26)</sup> Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

<sup>(27)</sup> Ti vključujejo pravilno delovanje notranjega trga, krepitev ekonomske, socialne in teritorialne kohezije ter konkurenčnost in varnost evropskih prometnih omrežij.

potovanjih vse bolj kombinira več prevoznih rešitev. Vendar povezovanje prometnih omrežij in načinov prevoza po vsej Evropski uniji še vedno ovirajo regulativne in tehnične ovire. Za dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora ter za to, da se državljanom in podjetjem EU omogoči, da v celoti izkoristijo prednosti medsebojno povezanega prometnega prostora, so potrebne velike naložbe v interoperabilnost. Znatne naložbe so potrebne tudi za uvedbo digitalne infrastrukture, zlasti neprekinjene pokritosti z infrastrukturo za povezljivost 5G vzdolž glavnih prometnih koridorjev v Evropi, ki podpira širok nabor storitev in višje ravni avtomatizacije različnih aplikacij za mobilnost<sup>(28)</sup>. To je pomemben cilj Strategije za trajnostno in pametno mobilnost za uspešno digitalno preobrazbo Evropske unije do leta 2030.

## 1.2 Cilj teh smernic

10. Da bi se preprečilo, da bi državna pomoč izkrivljala ali bi lahko izkrivljala konkurenco na notranjem trgu in vplivala na trgovino med državami članicami, člen 107(1) Pogodbe določa načelo, da je državna pomoč prepovedana. Z odstopanjem od zgornjega načela člen 93 Pogodbe za sektor kopenskega prevoza<sup>(29)</sup> določa, da je pomoč za usklajevanje kopenskega prevoza in opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, združljiva s Pogodbama.
11. Sodišče je odločilo, da člen 93 Pogodbe dopušča, da so pomoči za prevoz združljive s Pogodbo samo v natančno določenih primerih in če ne ogrožajo splošnih interesov EU<sup>(30)</sup>.
12. Kar zadeva pomoč za usklajevanje kopenskega prevoza, Komisija meni, da ima pojem „usklajevanje prometa“ iz člena 93 Pogodbe širši pomen od samega pospeševanja razvoja gospodarske dejavnosti. Vključuje tudi posredovanje javnih organov, s katerim želijo v skupnem interesu usmeriti razvoj prevoznega sektorja.
13. Posredovanje javnih organov v sektorju kopenskega prevoza je lahko upravičeno na podlagi različnih primerov nedelovanja trga. Prvič, prevozni sektor vključuje velike negativne zunanje učinke, na primer zastoje ali onesnaževanje. Te zunanje učinke je težko ovrednotiti v sistemih oblikovanja cen za dostop do prometne infrastrukture. Iz tega izhajajo možna cenovna neskladja med različnimi načini prevoza, ki bi se lahko popravila z javno podporo za tiste načine prevoza, ki povzročajo najmanj zunanjih stroškov. Drugič, prevozni sektor se lahko sooča s težavami pri usklajevanju v ekonomskem pomenu besede, na primer pri sprejemanju skupnega standarda za interoperabilnost železnic ali pri povezavah med različnimi prometnimi omrežji. Tretjič, v prevoznem sektorju lahko pride tudi do težav, povezanih s slabšim položajem prvega na trgu, ki preprečuje razvoj tistih načinov prevoza, ki imajo najmanjše zunanje stroške, vendar ne privabljajo zadostnih naložb, ker naložbe v te načine prevoza niso dovolj dobičkonosne. Nazadnje,

---

<sup>(28)</sup> Kot je navedeno v akcijskem načrtu za 5G iz leta 2016 (COM(2016) 118) in programu politike Digitalno desetletje do leta 2030, ki določa podlago za vzpostavitev večdržavnega projekta za vseevropsko uvedbo koridorjev 5G (Sklep (EU) 2022/2481 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o vzpostavitvi programa politike Digitalno desetletje do leta 2030). Akt o gigabitni infrastrukturi (Uredba (EU) 2024/1309 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2024 o ukrepih za znižanje stroškov za postavitev gigabitnih elektronskih komunikacijskih omrežij, spremembi Uredbe (EU) 2015/2120 in razveljavitvi Direktive 2014/61/EU (UL L, 2024/1309, 8.5.2024) se uporablja za razumne prošnje za dostop do fizične infrastrukture zaradi postavitve elementov zelo visokozmogljivih omrežij.

<sup>(29)</sup> V skladu s členom 100 Pogodbe se naslov VI „Prevoz“ Pogodbe načeloma uporablja le za železniški in cestni prevoz ter prevoz po celinskih plovnihih poteh. Te tri vrste prevoza se na splošno imenujejo „kopenski prevoz“, s čimer se ločujejo od prevoza po morju ali zraku.

<sup>(30)</sup> Sodba z dne 12. oktobra 1978, Komisija/Belgija, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, točka 10.

nekateri prevozniki imajo lahko težave z dostopom do financiranja, ker zaradi svojega položaja na trgu nimajo na voljo zadostnih informacij.

14. Kar zadeva pomoč za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, Uredba (ES) št. 1370/2007 <sup>(31)</sup> določa pogoje, pod katerimi se lahko od 2. decembra 2009 organizirajo in financirajo storitve javnega potniškega prevoza po železnici in ostali načini prevoza po tirih (tramvaj, podzemna železnica) ter prevoz po cesti (avtobus) (in po celinskih plovnih poteh, če se države članice odločijo <sup>(32)</sup> uporabljati Uredbo (ES) št. 1370/2007 tudi za te storitve) <sup>(33)</sup>. Kar zadeva tovorni prevoz, je bilo z Uredbo (ES) št. 1370/2007 določeno triletno prehodno obdobje od 3. decembra 2009, v katerem se je Uredba (EGS) št. 1191/69 <sup>(34)</sup> še naprej uporabljala za storitve tovornega prevoza. Zato je Komisija združljivost pomoči, izplačane od 3. decembra 2012 za zagotavljanje storitev železniškega in cestnega tovornega prevoza ter tovornega prevoza po celinskih plovnih poteh, doslej ocenjevala neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe <sup>(35)</sup>.
15. V skladu s členom 93 Pogodbe lahko države članice v nekaterih primerih naložijo posebne obveznosti, s katerimi poskrbijo za zagotavljanje ustreznih prevoznih storitev. V politikah Komisije iz točke 5 je bila poudarjena potreba po zagotavljanju ustreznih razlogljčenih prevoznih storitev. Ker je glede na ponudbo v prevoznem sektorju in potrebe Unije jasno, da lahko v sektorju železniškega tovornega prevoza pride do pomanjkanja komercialno donosnih storitev, Komisija priznava, da so lahko storitve železniškega tovornega prevoza v interesu družbe kot celote <sup>(36)</sup>, pri čemer mora zadevna država članica v vsakem primeru dokazati, da imajo te storitve posebne značilnosti v primerjavi s storitvami komercialnega tovornega prevoza, če take storitve obstajajo na trgu <sup>(37)</sup>. Komisija ugotavlja, da storitev železniškega tovornega prevoza ni mogoče vedno opravljati na komercialni podlagi in da je zanje v izjemnih okoliščinah lahko potrebna javna finančna podpora v obliki nadomestila za javne storitve. Države članice morajo same opredeliti potrebe po poveztivosti svojih uporabnikov prevoza in morebitno podporo. Vendar bi morale države članice, preden začnejo razmišljati o uvedbi obveznosti javne službe za železniški tovorni prevoz, narediti vse, da vzpostavijo ugodne regulativne in gospodarske okvirne pogoje za storitve železniškega tovornega prevoza, za katere obstaja povpraševanje, in da bi se te storitve zagotavljale na komercialni podlagi. Ustreznost prevoznih storitev je treba oceniti glede na stanje ponudbe in povpraševanja v prevoznem sektorju ter potrebe skupnosti. Hkrati bi morali za finančno nadomestilo za te obveznosti veljati pogoji, ki čim bolj zmanjšujejo izkrivljanje notranjega trga. Zato je

---

<sup>(31)</sup> 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).

<sup>(32)</sup> Člen 1(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007, glej opombo (31).

<sup>(33)</sup> Pogoji vključujejo opredelitev obveznosti javne službe, obsega pogodb o izvajanju javne službe, postopka za sklenitev takih pogodb in izračuna nadomestila, izplačanega javnim prevoznikom. Če so izpolnjene določbe Uredbe (ES) št. 1370/2007, se nadomestilo šteje za združljivo z notranjim trgov in je izvzeto iz zahteve po predhodni prigrasitvi Komisiji na podlagi člena 108(3) Pogodbe.

<sup>(34)</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 001, str. 19), kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta (EGS) št. 1893/91 z dne 20. junija 1991 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

<sup>(35)</sup> Glej Sklep Komisije z dne 24. novembra 2023 v zadevi SA.32953, Italija, Ukrepi državne pomoči v korist podjetja Trenitalia SpA (še ni objavljen v UL).

<sup>(36)</sup> Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), točka 50.

<sup>(37)</sup> Glej smernice Komisije za razlago Uredbe (ES) št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza (UL C 92, 29.3.2014, str. 1), točka 2.1.3.



treba razjasniti pogoje, pod katerimi se nadomestilo za javne storitve šteje za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 93 Pogodbe.

16. V Smernicah Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu, ki jih je Komisija sprejela leta 2008 <sup>(38)</sup> (v nadaljnjem besedilu: smernice za železniški promet iz leta 2008), je bila kodificirana praksa Komisije glede uporabe člena 93 Pogodbe za prevoznike v železniškem prometu. Smernice za železniški promet iz leta 2008 so vključevale tudi spodbude za povečanje deleža železniškega prevoza. Cilj smernic za železniški promet iz leta 2008 je bil spremljati liberalizacijo železniškega sektorja in omogočiti popolno interoperabilnost ter tako dokončno oblikovati enotni evropski trg železniškega prevoza. Smernice za železniški promet iz leta 2008 nimajo datuma izteka veljavnosti, vendar je bilo v preverjanju primernosti, ki ga je Komisija izvedla leta 2020 <sup>(39)</sup>, ugotovljeno, da je treba navedene smernice revidirati, da bodo odražale prakso odločanja Komisije v zvezi z državno pomočjo, ocenjeno neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe, razvoj trga in cilje politike iz evropskega zelenega dogovora.
17. Z izdajo teh smernic Komisija: (i) nadomešča smernice za železniški promet iz leta 2008, (ii) kodificira svojo prakso odločanja, kar zadeva uporabo državne pomoči za usklajevanje prometa v skladu s členom 93 Pogodbe (ne le za železniški prevoz, temveč tudi za prevoz po celinskih plovni poteh in multimodalni prevoz), (iii) zagotavlja smernice o pravilih o državni pomoči, ki se uporabljajo za storitve javnega železniškega tovornega prevoza, (iv) ponovno navaja pravila, ki se uporabljajo za vertikalno integrirane prevoznike v železniškem prometu, in (v) pojasnjuje obveznosti poročanja za države članice.
18. Cilj te revizije je prispevati k prehodu na podnebno nevtralnost, za katerega si prizadeva evropski zeleni dogovor, hkrati pa zagotoviti enake konkurenčne pogoje v sektorjih železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovni poteh in multimodalnega prevoza. Te smernice in na novo sprejeta uredba Komisije o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 93, 107 in 108 Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: uredba o skupinski izjemi za promet) <sup>(40)</sup> so namenjene spodbujanju trajnostnih oblik prevoza z usmerjanjem ukrepov držav članic k potencialno manj izkrivljajočim vrstam pomoči v sektorju kopenskega prevoza.

### *1.2.1 Železniški sektor*

19. Železniški sektor je za EU strateškega pomena. Po železnicah se v EU vsako leto pretovori približno 1,6 milijarde ton tovora in prepelje 9 milijard potnikov, poleg tega pa železniški prevoz pomembno prispeva h kombinaciji načinov kopenskega prevoza v EU <sup>(41)</sup> ter zagotavlja čist prevoz in visoko raven učinkovitosti v smislu števila

---

<sup>(38)</sup> Sporočilo Komisije Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu (UL C 184, 22.7.2008, str. 13).

<sup>(39)</sup> Delovni dokument služb Komisije z dne 30. oktobra 2020, Preverjanje primernosti svežnja za posodobitev področja državnih pomoči iz leta 2012, smernic za železniški promet in kratkoročnega zavarovanja izvoznih kreditov (SWD(2020) 257 final).

<sup>(40)</sup> [sklic se vstavi po sprejetju akta]

<sup>(41)</sup> Leta 2019, pred izbruhom pandemije COVID-19, je obseg potniškega prometa v EU dosegel 414 milijard potniških kilometrov od skupno približno 6 bilijonov potniških kilometrov kopenskega prevoza. Da bi države preprečile širjenje pandemije COVID-19, so marca 2020 sprejele omejitvene ukrepe, ki so znatno vplivali na železniški potniški prevoz. Kljub stalnemu okrevanju obsega prometa je bilo leta 2021 število potnikov v železniškem prometu v državah članicah v primerjavi z letom 2019 še vedno za 37 % manjše. Leta 2018 je obseg tovornega prevoza v EU dosegel 400 milijard tonskih kilometrov, skupni obseg kopenskega prevoza pa je znašal 2,5 bilijona tonskih kilometrov. Omejitve zaradi COVID-19 so pomembno vplivale tudi na železniški tovorni prevoz, čeprav manj kot na železniški potniški prevoz. Leta 2021 je obseg

prepeljanih potnikov na vozilo in vožnjo. Železniški prevoz je zaradi svoje vrednosti kot najbolj trajnosten in okolju prijazen motoriziran način prevoza ključnega pomena za doseganje ciljev evropskega zelenega dogovora. Vendar, kot je potrdila študija, ki jo je naročila Komisija pred revizijo smernic za železniški promet iz leta 2008 <sup>(42)</sup>, ima železniški sektor še vedno več pomanjkljivosti, zaradi katerih trg ne more doseči ciljev zelenega dogovora EU. Ne le, da sedanje število in zmogljivost železniških objektov ne bi prenesla zelenega povečanja prometa, temveč je železniško omrežje po vsej EU še vedno v veliki meri neustrezno zaradi manjkajočih povezav med prometnimi terminali in neusklajenosti med železniškimi prometnimi sistemi različnih držav članic. Poleg tega se velik del voznega parka tirnih vozil EU približuje koncu življenjske dobe in njegova obnova ni samoumevna, saj manjši prevozniki v železniškem prometu morda ne bodo mogli zagotavljati potrebnih finančnih naložb brez javne podpore.

20. Kot je bilo poudarjeno v preverjanju primernosti, ki ga je Komisija izvedla leta 2020 <sup>(43)</sup>, je več vidikov smernic za železniški promet iz leta 2008 zastarelih in se dejansko ne uporablja več. Zastareli so na primer pogoji za plačila preteklih dolgov, ki so neposredno povezani z dejavnostjo železniškega prevoza <sup>(44)</sup>, pa tudi posebni pogoji za prestrukturiranje poslovnih enot prevoznikov v železniškem prometu za tovorni prevoz, ki so se uporabljali le do 1. januarja 2010 <sup>(45)</sup>, in oddelek o ukinitvi neomejenih državnih jamstev <sup>(46)</sup>. Te smernice navedenih elementov ne vključujejo več.
21. Podobno so se merila združljivosti za pomoč za nakup in obnovo tirnih vozil, določena v smernicah za železniški promet iz leta 2008 <sup>(47)</sup>, sklicevala na druge smernice o državni pomoči, ki so prenehale veljati ali so bile medtem nadomeščene <sup>(48)</sup>. V teh smernicah so ti pogoji odpravljeni in so določeni novi, ki urejajo pomoč za nakup tirnih vozil, da se novim udeležencem olajša vstop na trg in/ali širitev (glej oddelek 4.2.2.3). Komisija je pri oblikovanju novih pogojev upoštevala, da je vozni park tirnih vozil na splošno blizu konca pričakovane življenjske dobe ali jo že presega <sup>(49)</sup>, da pomanjkanje tehnične standardizacije med državami članicami preprečuje izmenjavo tirnih vozil med njimi <sup>(50)</sup>

---

prometa v EU znašal 399 milijard tonskih kilometrov in je tako skoraj dosegel najvišjo raven iz leta 2018 (Vir: [Eurostat](#)).

- <sup>(42)</sup> Podporna študija za oceno učinka za revizijo Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu [E.CA Economics et al. (2022)].
- <sup>(43)</sup> Glej opombo (39).
- <sup>(44)</sup> Poglavje 4 smernic za železniški promet iz leta 2008, glej opombo (38). Točka 56 smernic za železniški promet iz leta 2008 se nanaša na pomoč za povračilo jasno določenih posameznih dolgov, nastalih pred 15. marcem 2001 oziroma datumom pristopa zadevne države članice k Evropski uniji, če je poznejši.
- <sup>(45)</sup> Poglavje 5 smernic za železniški promet iz leta 2008, glej opombo (38).
- <sup>(46)</sup> Poglavje 7 smernic za železniški promet iz leta 2008, glej opombo (38). V skladu s točko 4.1 Obvestila Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev (UL C 155, 20.6.2008, str. 10) so neomejena jamstva načeloma nezdružljiva s Pogodbo. To velja za vse gospodarske sektorje, vključno s prevoznim sektorjem.
- <sup>(47)</sup> Poglavje 3 smernic za železniški promet iz leta 2008, glej opombo (38).
- <sup>(48)</sup> In sicer na Smernice skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (UL C 244, 1.10.2004, str. 2), Smernice Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja (UL C 82, 1.4.2008, str. 1), Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013 (UL C 54, 4.3.2006, str. 13), Uredbo Komisije (ES) št. 70/2001 z dne 12. januarja 2001 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe Evropske skupnosti pri pomoči za majhna in srednje velika podjetja (UL L 10, 13.1.2001, str. 33) in Uredbo (EGS) št. 1191/69 (navedena v opombi (34)), ki so vse prenehale veljati.
- <sup>(49)</sup> Čeprav med državami članicami obstajajo razlike, se bo ob sedanji stopnji obnavljanja voznega parka (kakor kaže trend iz zadnjih desetih let) velikost voznega parka tirnih vozil v EU, zlasti potniških vlakov, v naslednjih desetih letih zmanjšala.
- <sup>(50)</sup> Pomanjkanje tehnične standardizacije je posledica razlik v železniški infrastrukturi v različnih državah članicah v smislu sistemov signalizacije, elektrifikacije in napetosti ter tirne širine (ki se v nekaterih državah članicah, npr. v Španiji, na Portugalskem, Irskem in Finskem, razlikuje od standardne tirne širine 1 435 mm, ki prevladuje v EU).

ter da imajo mali in srednji prevozniki v železniškem prometu (MSP) in novi udeleženci na trgu težave pri obnovi ali povečevanju svojih voznih parkov zaradi visokih stroškov naložb nakupa tirnih vozil in težav z dostopom do financiranja <sup>(51)</sup>.

22. Kar zadeva pomoč za usklajevanje prometa, te smernice uvajajo novosti, opisane v točkah 23 do 26.
23. Za razliko od smernic za železniški promet iz leta 2008 se te smernice ne uporabljajo le za prevoznike v železniškem prometu, ampak tudi za druge izvajalce železniškega prevoza <sup>(52)</sup>. Uporabljajo se tudi za podjetja, ki delujejo na strani povpraševanja v sektorju železniškega prevoza, tj. organizatorje prevoza (npr. logistična podjetja, špediterje, multimodalne prevoznike), v kolikor uporabijo železniški prevoz namesto cestnega.
24. Kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje, je bilo treba posodobiti merila združljivosti iz smernic za železniški promet iz leta 2008 za pomoči za uporabo železniške infrastrukture in pomoči za zmanjšanje zunanjih stroškov <sup>(53)</sup>. Izkušnje, ki jih je Komisija pridobila pri ocenjevanju pomoči na podlagi smernic za železniški promet iz leta 2008, so pokazale, da je treba navedena pravila, ki so bila zasnovana, da bi se odpravilo specifično nedelovanje trga, poenostaviti in racionalizirati, da bi še naprej služila svojemu namenu. Čeprav te smernice ne vključujejo oddelka o pomoči za uporabo infrastrukture, ki je bil v smernice za železniški promet iz leta 2008 vključen v točki 98(a), lahko države članice uporabijo pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza na podlagi metodologije za zunanje stroške in tako še naprej krijejo stroške, povezane z uporabo infrastrukture (glej oddelek 4.2.1.1). Poleg tega te smernice za nadaljnje olajšanje razvoja novih komercialnih železniških povezav zajemajo tudi pomoč za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih komercialnih železniških potniških povezav, ki zadevajo čezmejne storitve železniškega potniškega prevoza ali storitve železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje (glej oddelek 4.2.1.2).
25. Na podlagi izkušenj s pomočjo za interoperabilnost, pridobljenih z uporabo smernic za železniški promet iz leta 2008, in glede na različne vrste koristi, na katerih temeljijo naložbe v sisteme upravljanja prometa <sup>(54)</sup>, te smernice razlikujejo med pomočjo za interoperabilnost (oddelek 4.2.2.4) in pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil (oddelek 4.2.2.5). Dejansko lahko pri naložbah v interoperabilnost (kot so naložbe, potrebne za čezmejno usklajevanje sistemov upravljanja prometa) prihaja do višje stopnje nedelovanja trga, zlasti v zvezi s pomanjkljivostmi pri usklajevanju in slabšim položajem prvega na trgu, ki velja za udeležence na trgu <sup>(55)</sup>. Komisija bo

---

<sup>(51)</sup> Dostopa do rabljenih tirnih vozil ni mogoče šteti za resnično alternativo nakupu ali zakupu novih tirnih vozil zaradi skromnega razvoja trgov rabljenih tirnih vozil.

<sup>(52)</sup> Izraz „izvajalec železniškega prevoza“ ne vključuje le „prevoznikov v železniškem prometu“ v smislu direktive o enotnem evropskem železniškem območju, glej opombo (8) (tj. vsako zasebno ali javno podjetje, katerega glavna poslovna dejavnost je opravljanje storitev prevoza blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko), temveč tudi druga podjetja v železniškem prometu, ki zagotavljajo storitve železniškega prevoza, ne pa tudi storitev vleke (tj. kadar morajo za svoje delovanje najeti lokomotive).

<sup>(53)</sup> Poglavje 6 smernic za železniški promet iz leta 2008, glej opombo (38).

<sup>(54)</sup> Zaradi močne evropske razsežnosti železniškega prevoza je železniški prevoz zelo občutljiv na pomanjkanje interoperabilnosti in usklajevanja med nacionalnimi železniškimi omrežji, kar lahko vpliva na njegovo konkurenčnost. To velja zlasti za železniški tovorni prevoz, pri katerem je približno polovica prevoza čezmejna. Železniški potniški prevoz je doslej večinoma potekal znotraj nacionalnih okvirov, saj je leta 2021 meje prečkalo manj kot 10 % potnikov (vir: [Eurostat](#)), ima pa velik čezmejni potencial, zlasti pri čezmejnem nočnem prevozu.

<sup>(55)</sup> Podporna študija za oceno učinka za revizijo Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu, glej opombo (42), oddelka 4.7 in 5.5.

ocenjevala pomoč, namenjeno spodbujanju digitalizacije za olajšanje upravljanja prometa ter podpiranje neprekinjenih prometnih tokov in/ali varnosti obratovanja vlakov, na podlagi oddelkov teh smernic v zvezi s pomočjo za interoperabilnost (oddelek 4.2.2.4) ter pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev (oddelek 4.2.2.5).

26. Za razliko od smernic za železniški promet iz leta 2008, ki niso zajemale pomoči za objekte za železniški prevoz <sup>(56)</sup>, so v teh smernicah določena podrobna pravila o združljivosti pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za železniški prevoz (oddelka 4.2.2.1 in 4.2.2.2). Ta pravila upoštevajo prakso odločanja, ki jo je razvila Komisija za ocenjevanje združljivosti državne pomoči v sektorju kopenskega prevoza na podlagi člena 93 Pogodbe.
27. Te smernice vključujejo posebno poglavje o združljivosti pomoči za nadomestilo podjetjem za opravljanje določenih storitev, ki so del zagotavljanja javne službe v sektorju železniškega tovornega prevoza (poglavje 5).
28. Te smernice nazadnje vključujejo še posebno poglavje, v katerem so ponovno poudarjena pravila, ki se uporabljajo za finančne tokove v vertikalno integriranih prevoznikih v železniškem prometu (poglavje 6).

#### *1.2.2 Sektor prevoza po celinskih plovnih poteh*

29. Omrežje celinskih plovnih poti v EU zajema 25 držav članic in je sestavljeno iz približno 41 000 kilometrov celinskih plovnih poti. Vsako leto se uporabljajo za prevoz približno 150 milijard tonskih kilometrov tovora, ki ga prevažajo približno 15 000 tovornih plovil, ob tem pa deluje še približno 3 000 potniških plovil za dnevne izlete in 430 plovil za križarjenja (plovila z zmogljivostjo več kot 12 potnikov) <sup>(57)</sup>. Modalni delež prevoza po celinskih plovnih poteh bi bilo mogoče precej povečati, kar bi zmanjšalo emisije toplogrednih plinov. V ta namen pa mora biti prevoz po celinskih plovnih poteh sposoben konkurirati z drugimi načini prevoza pod enakimi konkurenčnimi pogoji.
30. Smernice za železniški promet iz leta 2008 se niso uporabljale za sektor prevoza po celinskih plovnih poteh. V zadnjih letih je Komisija odobraval državno pomoč za spodbujanje usklajevanja prometa v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe. V teh smernicah je tozadevna praksa odločanja kodificirana, poleg tega pa so v njih določena jasna merila za združljivost pomoči za podporo prevozu po celinskih plovnih poteh. V skladu s pristopom, uporabljenim za železniški sektor, se te smernice uporabljajo za podjetja tako na strani ponudbe (tj. pomoč prevoznikom po celinskih plovnih poteh) kot tudi na strani povpraševanja (tj. organizatorje prevoza, kot so logistična podjetja, špediterji in multimodalni prevozniki, v kolikor uporabijo prevoz po celinskih plovnih poteh namesto cestnega prevoza).
31. V teh smernicah so določeni pogoji združljivosti za pomoč za tekoče poslovanje in pomoč za naložbe v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh. Kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje, se pravila, ki urejajo pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza v železniškem prevozu in vzpostavitev novih komercialnih povezav, uporabljajo tudi za prevoz po celinskih plovnih poteh (glej oddelek 4.2.1.1 in oddelek 4.2.1.2). Kar zadeva pomoč za naložbe, te smernice zajemajo tako pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh (glej oddelek 4.2.2.1) kot tudi pomoč za nakup plovil za celinsko plovbo za lažji dostop do financiranja za naložbe v

---

<sup>(56)</sup> Poglavje 2 smernic za železniški promet iz leta 2008 (glej opombo (38)) je zajemalo samo učinke javnega financiranja infrastrukture na prevoznike v železniškem prometu.

<sup>(57)</sup> Glej opombo (25).

plovni park (glej oddelek 4.2.2.3). Kar zadeva nadgradnjo plovil za celinsko plovbo, se v teh smernicah v skladu s pristopom iz železniškega sektorja razlikuje med pomočjo za naložbe v interoperabilnost (oddelek 4.2.2.4) ter pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev plovil (oddelek 4.2.2.5). Komisija bo na podlagi navedenih dveh oddelkov Smernic ocenjevala pomoč, namenjeno spodbujanju digitalizacije za olajšanje upravljanja prometa ter podpiranje neprekinjenih prometnih tokov in/ali varnosti prevoza po celinskih plovnih poteh.

32. Evropski sektor prevoza po celinskih plovnih poteh ima razmeroma star plovni park in zdi se, da ima na splošno težave pri povečevanju svojega deleža v prometu v primerjavi z drugimi načini prevoza. Med letoma 2014 in 2020 se je zmanjšalo tako število prevoznikov po celinskih plovnih poteh, ki prevažajo blago, kot tudi tistih, ki prevažajo potnike, od leta 2011 pa se je stalno zmanjševala tudi razpoložljiva tovarna zmogljivost. Komisija je pri oblikovanju teh novih pravil upoštevala ta vprašanja in dejstvo, da sektor prevoza po celinskih plovnih poteh večinoma sestavljajo MSP, družinska podjetja in manjša pristanišča, ki bi težko izvedla drage naložbe, s katerimi bi se dosegli cilji evropskega zelenega dogovora <sup>(58)</sup>. Večina prevoznikov v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh je MSP, ki zaradi težav z dostopom do tržnega financiranja pogosto ne morejo obnoviti ali povečati svojega plovnega parka. Zato so na podlagi teh smernic MSP edini možni upravičenci do pomoči za nakup plovil za celinsko plovbo. To omogoča usmerjanje te vrste pomoči tja, kjer je najbolj potrebna za spodbujanje razvoja sektorja prevoza po celinskih plovnih poteh.

### *1.2.3 Sektor multimodalnega prevoza*

33. Multimodalni prevoz, tj. prevoz blaga ali potnikov z uporabo vsaj dveh različnih načinov prevoza, je ključnega pomena za omogočanje večje uporabe železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh, ki sama le redko zagotavljata rešitve za prevoz od vrat do vrat. Trajnostni multimodalni prevoz, ki zagotavlja povezave od vrat do vrat, vključno z zadnjim delom poti, združuje boljšo okoljsko in energijsko učinkovitost necestnega prevoza z dostopnostjo in prožnostjo cestnega prevoza. Zato je ključnega pomena za doseganje ciljev Strategije za trajnostno in pametno mobilnost in evropskega zelenega dogovora.
34. Čeprav se je obseg multimodalnega tovarnega prevoza v zadnjih 30 letih znatno povečal, v EU v tovarnem prevozu še vedno prevladuje cestni prevoz. Multimodalni tovarni prevoz pogosto ni konkurenčen izključno cestnemu prevozu zaradi vrzeli v učinkovitosti v smislu razpoložljivosti, zanesljivosti, točnosti in hitrosti v različnih fazah v verigi (tj. pri storitvah železniškega prevoza in prevoza po vodnih poteh, pretovornih terminalov in cestnega prevoza za zadnji del poti) ter dejstva, da negativni zunanji učinki cestnega prevoza niso dovolj upoštevani.
35. Kadar multimodalni tovarni prevoz pomeni samo prevoz blaga v isti tovarni enoti ali vozilu z zaporednimi načini prevoza, pri čemer se samo blago pri menjavi načina prevoza ne pretovarja, je to „intermodalni prevoz“ <sup>(59)</sup>. „Kombinirani prevoz“ je podkategorija intermodalnega prevoza, ki jo na ravni EU izrecno ureja direktiva o kombiniranem prevozu <sup>(60)</sup>. Direktiva o kombiniranem prevozu je edini pravni instrument EU, ki trenutno neposredno podpira intermodalni prevoz in spodbuja prehod s cestnega

---

<sup>(58)</sup> Evropski parlament, Razvoj prometa po celinskih plovnih poteh v Evropi, ki bo kos izzivom prihodnosti (P9\_TA(2021)0367), [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367\\_SL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_SL.html).

<sup>(59)</sup> Ker intermodalna enota in/ali vozilo pri spremembi načina prevoza ostaneta enaka, se zmanjšuje obseg pretovarjanja, zaradi česar je manjše tudi tveganje poškodb ali izgube blaga.

<sup>(60)</sup> Glej opombo (26).

tovornega prevoza na načine prevoza z nižjimi emisijami (prevoz po celinskih plovnih poteh, pomorski in železniški prevoz). Direktiva o kombiniranem prevozu je bila sprejeta leta 1975 <sup>(61)</sup> in večkrat spremenjena, da bi se uporabljala za širši sklop dejavnosti. Evropski parlament in Svet sta [datum – se vključi po sprejetju] na podlagi predloga, ki ga je Komisija predstavila 7. novembra 2023 <sup>(62)</sup>, sprejela Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi direktive o kombiniranem prevozu.

36. Cilj direktive o kombiniranem prevozu je izboljšati okoljsko učinkovitost prevoza z določitvijo ugodnejših regulativnih in gospodarskih pogojev za okolju prijaznejše prevoze tovara, kot je opredeljeno v navedeni direktivi. Končni cilj je zmanjšati stroške za končnega uporabnika, tj. organizatorja prevoza, da bi kombinirani prevoz postal konkurenčen izključno cestnemu prevozu. Zaradi jasnosti je treba poudariti, da bi finančna podpora, ki jo države članice dodelijo za kombinirane prevoze, ki izpolnjujejo pogoje iz direktive o kombiniranem prevozu, lahko pomenila državno pomoč. Vsaka državna pomoč, ki jo dodelijo države članice v skladu z direktivo o kombiniranem prevozu, bi morala izpolnjevati tudi veljavne pogoje združljivosti, določene v uredbi o skupinski izjemi za promet, v teh smernicah za trajnostni multimodalni prevoz ali v katerem koli drugem ustreznem instrumentu zakonodaje o državni pomoči (glej poglavje 3).
37. Te smernice določajo pogoje združljivosti za pomoč za tekoče poslovanje in pomoč za naložbe v sektorju multimodalnega prevoza, da bi se spodbudil trajnostni multimodalni prevoz. Multimodalni prevoz se na podlagi teh smernic šteje za trajnostnega, če je vsaj eden od uporabljenih načinov prevoza železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma cestni prevoz, če je kombiniran s prevozom po morju na kratkih razdaljah. Zaradi jasnosti je treba poudariti, da se lahko na podlagi teh smernic pomoč za prevoz po morju na kratkih razdaljah dodeli le, če je kombinirana s kopenskim prevozom (tj. z železniškim prevozom, prevozom po celinskih plovnih poteh ali cestnim prevozom).
38. Kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje, se pravila o pomoči za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza, ki se uporabljajo za železniški prevoz, uporabljajo tudi za trajnostni multimodalni prevoz (oddelek 4.2.1.1). Za razliko od smernic za železniški promet iz leta 2008, ki niso zajemale vzpostavitev novih komercialnih povezav, so v teh smernicah določeni posebni pogoji za dodelitev te vrste pomoči s kodifikacijo prakse odločanja, ki jo je razvila Komisija (oddelek 4.2.1.2).
39. Kar zadeva pomoč za naložbe, te smernice zajemajo pomoč za objekte za multimodalni prevoz in pomoč za nadgradnjo opreme za trajnostni multimodalni prevoz. Pomoč za te objekte za multimodalni prevoz je omejena na pomoč za naložbe v objekte za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh (oddelek 4.2.2.1). Zaradi jasnosti je treba poudariti, da se te smernice uporabljajo tudi za državno pomoč za objekte za multimodalni prevoz, ki se nahajajo v morskih pristaniščih in so povezani z železnico ali celinskimi plovnimi potmi. Kar zadeva nadgradnjo opreme za trajnostni multimodalni prevoz, se v teh smernicah v skladu s pristopom iz železniškega sektorja in sektorja prevoza po celinskih plovnih poteh razlikuje med pomočjo za naložbe v interoperabilnost (oddelek 4.2.2.4) ter pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev opreme za trajnostni multimodalni prevoz (oddelek 4.2.2.5). Zaradi jasnosti je treba

---

<sup>(61)</sup> Direktiva Sveta 75/130/EGS z dne 17. februarja 1975 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega cestno-železniškega prevoza blaga med državami članicami (UL L 48, 22.2.1975, str. 31).

<sup>(62)</sup> Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 92/106/EGS glede okvira podpore za intermodalni prevoz blaga in Uredbe (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izračunom prihrankov pri zunanjih stroških in pripravo zbirnih podatkov (COM(2023) 702 final z dne 7. novembra 2023).

poudariti, da te smernice ne zajemajo pomoči za nakup opreme za trajnostni multimodalni prevoz. Taka pomoč spada na področje uporabe uredbe o skupinski izjemi za promet, če se nanaša na intermodalne tovarne enote in/ali žerjave na krovu plovil ter jo države članice dodelijo v obliki shem pomoči pod točno določenimi pogoji. V ostalih primerih Komisija meni, da se lahko pomoč za nakup opreme za trajnostni multimodalni prevoz (npr. prestavljivih polpriklopnikov) odobri le izjemoma, zato jo bo ocenjevala neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe.

## **2. PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV POJMOV**

### **2.1 Področje uporabe**

40. Te smernice se uporabljajo za ukrepe državne pomoči <sup>(63)</sup>, ki se dodelijo podjetjem v sektorjih železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in trajnostnega multimodalnega prevoza <sup>(64)</sup>, v kolikor ti ukrepi pomoči spadajo na področje uporabe poglavja 4 ali poglavja 5 teh smernic.
41. Te smernice določajo merila za združljivost na podlagi člena 93 Pogodbe za naslednje pomoči:
  - a) pomoč v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa (poglavje 4);
  - b) pomoč v sektorju železniškega tovornega prevoza za nadomestilo podjetjem za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe (poglavje 5).
42. Kar zadeva pomoč za usklajevanje prometa v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza, se te smernice uporabljajo tudi za podjetja, ki prevažajo potnike in/ali tovor v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza, ter za podjetja, ki delujejo na strani povpraševanja v sektorju kopenskega prevoza, tj. organizatorje prevoza <sup>(65)</sup>, saj so oni tisti, ki se odločajo glede uporabe posameznih načinov prevoza. Izkušnje so pokazale, da je poleg prevoznikov v železniškem prometu še več ključnih akterjev, ki prispevajo k prehodu na trajnostni kopenski prevoz. Poleg tega je Komisija izoblikovala prakso odločanja pri uporabi načel iz smernic za železniški promet iz leta 2008 za ukrepe pomoči, katerih neposredni upravičenci so logistična podjetja, ki uporabljajo storitve železniškega prevoza, ne pa prevozniki v železniškem prometu <sup>(66)</sup>. Razlog za to je, da so bila načela, določena v

---

<sup>(63)</sup> Člen 107(1) Pogodbe opredeljuje državno pomoč kot „vsak[o] pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršn[o] koli vrst[o] pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, [...], kolikor prizadene trgovino med državami članicami“. Državna posredovanja, ki ne izpolnjujejo enega od pogojev iz člena 107(1) Pogodbe, ne pomenijo državne pomoči. Zato se zanje ne uporablja ocena združljivosti iz teh smernic. Natančneje, finančna sredstva EU, ki jih centralno upravljajo institucije, agencije, skupna podjetja ali drugi organi EU in ki niso pod neposrednim ali posrednim nadzorom držav članic, ne pomenijo državne pomoči. To velja na primer za finančna sredstva, ki jih EU zagotovi na podlagi Uredbe (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (UL L 249, 14.7.2021, str. 38).

<sup>(64)</sup> Zaradi jasnosti je treba poudariti, da te smernice v celoti zajemajo tudi trajnostne storitve multimodalnega prevoza, pri katerih se del kopenskega prevoza kombinira z delom prevoza po morju na kratkih razdaljah, oceni pa se jih na podlagi člena 93 Pogodbe.

<sup>(65)</sup> Npr. logistična podjetja, špediterji, multimodalni prevozniki.

<sup>(66)</sup> Npr. Odločitev Komisije z dne 24. oktobra 2022 v zadevi SA.100463, Nizozemska, Shema pomoči za spodbujanje prehoda s cestnega na železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh, uvodna izjava 49



navedenih smernicah, primerna tudi za preučevanje združljivosti pomoči, do katere so prevozniki v železniškem prometu upravičeni le posredno.

43. Na področje uporabe teh smernic spadajo naslednje vrste pomoči, s katerimi se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, kot je podrobno opisano v oddelkih 4.2.1 in 4.2.2: (i) pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza; (ii) pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav; (iii) pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za unimodalni in multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh; (iv) pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov; (v) pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh; (vi) pomoč za interoperabilnost ter (vii) pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev.
44. Kakor je bilo navedeno v točki 39, te smernice ne zajemajo pomoči za naložbe za nakup opreme za trajnostni multimodalni prevoz. Taka pomoč spada na področje uporabe uredbe o skupinski izjemi za promet, če se nanaša na intermodalne tovarne enote in/ali žerjave na krovu plovil ter jo države članice dodelijo v obliki shem pomoči pod točno določenimi pogoji. V ostalih primerih Komisija meni, da se lahko pomoč za nakup opreme za trajnostni multimodalni prevoz odobri le izjemoma, in jo bo ocenjevala neposredno na podlagi Pogodbe.
45. Te smernice ne zajemajo državne pomoči za pristaniško infrastrukturo <sup>(67)</sup>. Komisija bo še naprej ocenjevala državno pomoč za pristaniško infrastrukturo neposredno na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe, če zanjo ne velja skupinska izjema na podlagi Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 <sup>(68)</sup>, ali če je pristaniška infrastruktura potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena in zanjo ne velja skupinska izjema na podlagi Sklepa Komisije 2012/21/EU <sup>(69)</sup>, na podlagi pravil iz sporočila Komisije Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (v nadaljnjem besedilu: okvir SSGP) <sup>(70)</sup> v skladu s členom 106(2) Pogodbe. Da ne bi bilo dvomov, je treba poudariti, kakor je navedeno v točki 39 in pojasnjeno v točki 123, da te smernice zajemajo tudi pomoč za naložbe za tiste objekte za multimodalni prevoz, ki se nahajajo v morskih pristaniščih in so povezani z železnico ali celinskimi plovni potmi.

---

(UL C 461, 2.12.2022, str. 1); Odločitev Komisije z dne 15. maja 2020 v zadevi SA.53615, Italija, Posredovanja v korist mesta Genove, uvodna izjava 55 (UL C 206, 19.6.2020, str. 1); Odločitev Komisije z dne 20. decembra 2018 v zadevi SA.50115, Italija, Intermodalni železniški prevoz železnih slabov v regiji Furlanija – Julijska krajina, uvodna izjava 58 (UL C 90, 8.3.2019, str. 2); Odločitev Komisije z dne 6. decembra 2017 v zadevi SA.48858, Italija, Shema pomoči v podporo kombiniranemu prevozu v pokrajini Bolzano, uvodna izjava 53 (UL C 158, 4.5.2018, str. 6); Odločitev Komisije z dne 25. julija 2017 v zadevi SA.46806, Italija, Pomoč kombiniranemu prevozu v pokrajini Trento, uvodna izjava 46 (UL C 442, 22.12.2017, str. 2); Odločitev Komisije z dne 29. aprila 2016 v zadevi SA.41033, Italija, Shema integriranega prevoza v pokrajini Trento, uvodna izjava 44 (UL C 220, 17.6.2016, str. 2); Odločitev Komisije z dne 13. junija 2014 v zadevi SA.38152, Italija, Pomoč v korist železniškemu tovornemu prevozu v deželi Emilija - Romanja, uvodna izjava 27 (UL C 282, 22.8.2014, str. 23); Odločitev Komisije z dne 16. decembra 2011 v zadevi SA.32603, Italija, Shema subvencioniranja „Ferrobonus“ za kombinirani prevoz, uvodna izjava 26 (UL C 88, 24.3.2012, str. 1).

<sup>(67)</sup> Kakor je opredeljeno v Uredbi Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1).

<sup>(68)</sup> Glej opombo (67).

<sup>(69)</sup> 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).

<sup>(70)</sup> Sporočilo Komisije Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).



46. Za državno pomoč za podnebje, varstvo okolja in energijo veljajo pravila iz Smernic Komisije o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 <sup>(71)</sup>. Zato bo Komisija, kar zadeva železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in multimodalni prevoz, še naprej ocenjevala združljivost pomoči za naložbe v čista vozila in čisto mobilno terminalsko opremo na podlagi Smernic Komisije o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 <sup>(72)</sup>. Podobno pomoč za naložbe za zmanjšanje hrupa v železniškem prevozu ni zajeta v teh smernicah, temveč v Smernicah Komisije o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 <sup>(73)</sup> (s posebnimi pravili o pomoči za preprečevanje ali zmanjšanje onesnaževanja, ki ni onesnaževanje s toplogrednimi plini).
47. Kar zadeva pomoč v železniškem sektorju, ki pomeni nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, Uredba (ES) št. 1370/2007 <sup>(74)</sup> vzpostavlja poseben pravni okvir za javne storitve železniškega in cestnega potniškega prevoza (ter prevoza po celinskih plovnih poteh, če se države članice odločijo uporabljati Uredbo (ES) št. 1370/2007 tudi za te storitve <sup>(75)</sup>). Zato je v teh smernicah, kar zadeva storitve javnega prevoza, zajeto le nadomestilo za javne storitve za opravljanje storitev železniškega tovornega prevoza. Komisija bo še naprej ocenjevala nadomestilo za javne storitve, plačano za opravljanje storitev tovornega prevoza po celinskih plovnih poteh (in storitev potniškega prevoza po celinskih plovnih poteh, če zanje ne velja Uredba (ES) št. 1370/2007), neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe.
48. V teh smernicah so pojasnjeni pogoji za ocenjevanje pomoči na podlagi člena 93 Pogodbe, kar zadeva nadomestilo podjetjem za opravljanje določenih storitev, ki so del zagotavljanja javne službe, v sektorju železniškega tovornega prevoza <sup>(76)</sup>. Pogoji odražajo uveljavljena načela, ki jih je Komisija določila v svojem okviru SSGP <sup>(77)</sup>, ki se za razliko od Sporočila o uporabi pravil EU o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o SSGP) <sup>(78)</sup>, ne uporablja neposredno za storitve železniškega tovornega prevoza, saj je kopenski prevoz izrecno izključen iz njegovega področja uporabe. Te smernice vsebujejo tudi določena pojasnila, ki so potrebna zaradi specifičnih potreb sektorja kopenskega prevoza.
49. V teh smernicah (poglavje 6) so ponovno poudarjena tudi načela, ki se uporabljajo za finančne tokove znotraj vertikalno integriranih prevoznikov v železniškem prometu.
50. Če ni določeno drugače, se pogoji iz teh smernic uporabljajo za sheme pomoči in individualno pomoč, ki temelji na shemi pomoči ali je dodeljena *ad hoc*.
51. Te smernice se uporabljajo za podjetja vseh velikosti, razen če je določeno drugače.

---

<sup>(71)</sup> Sporočilo Komisije Smernice o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 (UL C 80, 18.2.2022, str. 1).

<sup>(72)</sup> Glej opombo (71).

<sup>(73)</sup> Glej opombo (71).

<sup>(74)</sup> Glej opombo (31).

<sup>(75)</sup> Člen 1(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007, glej opombo (31).

<sup>(76)</sup> Zaradi jasnosti je treba poudariti, da bo Komisija še naprej ocenjevala združljivost pomoči v obliki nadomestila podjetjem za opravljanje določenih storitev, ki so del zagotavljanja javne službe, v sektorju tovornega prevoza po celinskih plovnih poteh neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe.

<sup>(77)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(78)</sup> Glej opombo (36).

52. Podjetja v težavah, kot so opredeljena v Smernicah Komisije o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah<sup>(79)</sup>, ne morejo prejeti pomoči na podlagi teh smernic, ker pomoč podjetju v težavah načeloma ni ustrezno sredstvo za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa ali zagotavljanje izvajanja javnih storitev. V Smernicah Komisije o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah so določena merila za združljivost pomoči za reševanje in prestrukturiranje, dodeljene na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe vsem podjetjem, ki se štejejo za podjetja v težavah, vključno s podjetji v sektorju kopenskega prevoza, če ni posebnih smernic Komisije za podjetja v težavah v tem sektorju<sup>(80)</sup>.
53. Komisija bo pri oceni pomoči za podjetje, ki je naslovnik neporavnane naloga za vračilo na podlagi predhodnega sklepa Komisije, s katerim je bila pomoč razglašena za nezakonito in nezdržljivo z notranjim trgov, upoštevala znesek pomoči, ki ga je še treba vrniti<sup>(81)</sup>.

## 2.2 Opredelitev pojmov

54. V teh smernicah 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 plovni 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, izračunan na upravičenca in izražen kot odstotek upravičenih stroškov. Za izračun je treba uporabiti zneske pred kakršnim koli 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) „kombinirani prevoz“ pomeni vrsto intermodalnega prevoza, ki izpolnjuje pogoje, določene za kombinirani prevoz v direktivi o kombiniranem prevozu<sup>(82)</sup>;
  - f) „namenska infrastruktura“ pomeni infrastrukturo, ki je zgrajena za predhodno prepoznavna podjetja in prilagojena njihovim potrebam;
  - g) „oprema za trajnostni multimodalni prevoz“ pomeni opremo, ki se uporablja pri storitvah pretovarjanja, povezanih s trajnostnim multimodalnim prevozom, kot so prestavljivi polprikloniki, razen mobilne terminalske opreme;

---

<sup>(79)</sup> Sporočilo Komisije, Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1).

<sup>(80)</sup> Smernice za železniški promet iz leta 2008 (glej opombo (38)) so določale odstopanja od pravil, ki se uporabljajo za podjetja v težavah v sektorju železniškega tovornega prevoza, pri čemer so ta odstopanja prenehala veljati 31. decembra 2009. Od takrat se za celoten železniški sektor v celoti uporabljajo Smernice Komisije o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (glej opombo (79)).

<sup>(81)</sup> Glej sodbo z dne 15. maja 1997, TWD/Komisija, C-355/95 P, ECLI:EU:C:1997:241, točke 25 do 27.

<sup>(82)</sup> Glej opombo (26).

- h) „evropski register vozil“ pomeni register v skladu s členom 47(5) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) <sup>(83)</sup> in členom 19 Direktive (EU) 2016/1629 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. septembra 2016 o tehničnih predpisih za plovila, namenjena za plovbo po celinskih plovnih poteh <sup>(84)</sup>;
- i) „načrt ocenjevanja“ pomeni dokument, ki zajema eno ali več shem pomoči in 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 ocenjevanje, ali meril, ki se uporabljajo za njegovo izbiro, ter načine za zagotavljanje obveščanja javnosti o ocenjevanju;
- j) „zunanji 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;
- k) „individualna pomoč“ pomeni *ad hoc* pomoč in pomoč, ki je dodeljena posameznim upravičencem na podlagi sheme pomoči;
- l) „objekt za prevoz po celinskih plovnih poteh“ 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 EU in se uporablja za izvajanje prevoza po celinskih plovnih poteh, razen objektov ali opreme, ki so potrebni za opravljanje neprevoznih dejavnosti;
- m) „plovilo za celinsko plovbo“ pomeni plovilo za prevoz potnikov ali tovora, namenjeno izključno ali predvsem za plovbo po celinskih plovnih poteh ali znotraj zaščitene vode oziroma zelo blizu njih;
- n) „intermodalni prevoz“ pomeni prevoz blaga (v isti tovorni enoti ali vozilu) z zaporednimi načini prevoza, pri čemer se samo blago pri menjavi načina prevoza ne pretovarja;
- o) „intermodalna tovorna enota“ pomeni zabojnik, zamenljivo tovarišče ali polpriklonnik/tovorno cestno motorno vozilo ali kombinacijo vozil, ki se uporablja za intermodalni prevoz;
- p) „interoperabilnost“ pomeni neprekinjene prometne tokove blaga ali potnikov, zlasti med državami članicami ali načini prevoza;

---

<sup>(83)</sup> 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).

<sup>(84)</sup> 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).

- q) „kopenski prevoz“ pomeni železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in cestni prevoz <sup>(85)</sup>;
- r) „mobilna terminalska oprema“ pomeni opremo, ki se uporablja za natovarjanje, raztovarjanje in pretovarjanje blaga in intermodalnih tovornih enot ter za premikanje tovora na območju terminalov;
- s) „multimodalni prevoz“ pomeni prevažanje blaga ali potnikov z uporabo vsaj dveh različnih načinov prevoza;
- t) „nacionalni register“ pomeni register, ki ga vodi država članica v skladu s členom 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(86)</sup> ali v skladu s členom 17 Direktive (EU) 2016/1629 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(87)</sup>;
- u) „nova komercialna tovarna povezava po celinskih plovnih poteh“ pomeni komercialno povezavo, ki zadeva nove redne tovarne prevoze po celinskih plovnih poteh med vsaj dvema terminaloma, ki vsaj pet let pred začetkom tovornih prevozov na dani povezavi nista bila povezana z rednimi tovrnimi prevozi;
- v) „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;
- w) „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;
- x) „nov udeleženec na trgu“ v železniškem sektorju pomeni prevoznika v železniškem prometu v smislu člena 3(1) direktive o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(88)</sup>, ki izpolnjuje oba naslednja pogoja:
  - (i) prejel je licenco iz člena 17(3) direktive o enotnem evropskem železniškem območju za zadevni segment trga manj kot dvajset let pred dodelitvijo pomoči;
  - (ii) ni povezan v smislu člena 3(3) Priloge I k uredbi o skupinski izjemi za promet s prevoznikom v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v smislu člena 3(14) direktive o enotnem evropskem železniškem območju pred 1. januarjem 2010;
- y) „neprevozne dejavnosti“ pomenijo komercialne storitve za prevozna podjetja ali druge uporabnike objektov, ki niso povezane z unimodalnim ali multimodalnim železniškim prevozom oziroma prevozom po celinskih plovnih poteh, vključno s pomožnimi storitvami za potnike, špediterje ali druge ponudnike storitev, kot je dajanje v najem pisarniških in trgovskih prostorov ter hotelov;

---

<sup>(85)</sup> V skladu s členom 100 Pogodbe se naslov VI „Prevoz“ Pogodbe načeloma uporablja le za železniški in cestni promet ter promet po celinskih plovnih poteh. Te tri vrste prevoza se na splošno imenujejo „kopenski prevoz“, s čimer se ločujejo od prevoza po morju ali zraku.

<sup>(86)</sup> Glej opombo (83).

<sup>(87)</sup> Glej opombo (84).

<sup>(88)</sup> Glej opombo (8).

- z) „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 o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(89)</sup>, ter vsako namensko infrastrukturo, ki služi železniški infrastrukturi v zasebni lasti in upravljanju;
- aa) „multimodalni tovorni terminal za železniški prevoz in/ali prevoz po celinskih plovni potih“ pomeni strukturo, opremljeno za pretovarjanje med dvema različnima železniškima sistemoma ali med vsaj dvema načinoma prevoza (od katerih je eden železnica ali celinske plovne poti), kot so terminali v pristaniščih na celinskih vodah ali morskih pristaniščih, vzdolž celinskih plovni poti ali letališčih in multimodalne logistične platforme;
- bb) „objekt za multimodalni železniški prevoz in/ali prevoz po celinskih plovni potih“ pomeni objekt za izvajanje storitev in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji in je potreben za zagotavljanje železniškega prevoza in/ali prevoza po celinskih plovni potih 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 plovni potih;
- cc) „objekt za železniški prevoz“ pomeni kakršen koli objekt za izvajanje storitev (na primer železniški tovorni terminal ali vzdrževalni oziroma skladišni objekt) in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v EU in je omenjen v Prilogi II k direktivi o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(90)</sup>, razen objektov ali opreme, ki so potrebni za opravljanje neprevoznih dejavnosti;
- dd) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni vsako javno ali zasebno podjetje iz člena 3(1)(1) direktive o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(91)</sup>;
- 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 Evropo <sup>(92)</sup>;

---

<sup>(89)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(90)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(91)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(92)</sup> 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).

- gg) „malo in srednje podjetje“ (MSP) pomeni podjetje, ki izpolnjuje pogoje iz Priloge I k uredbi o skupinski izjemi za promet;
- hh) „začetek del“ pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru naložbe bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali vsako drugo zavezo, zaradi 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 kopenski prevoz“ pomeni prevažanje blaga ali potnikov po železnici, celinskih plovni poteh ali s trajnostnim multimodalnim prevozom, kadar za isti prevoz obstaja alternativa, ki bi povzročila višje zunanje stroške;
- jj) „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;
- kk) „telematske aplikacije“ pomenijo katero koli od naslednjih aplikacij:
- (i) aplikacije za potniški promet, kot so sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila, za upravljanje prtljage ter upravljanje povezav med vlaki in z drugimi načini prevoza;
  - (ii) aplikacije za tovorni promet, 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;
- ll) „prevoznik“ pomeni vsako podjetje, ki prevaža potnike in/ali tovor v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovni poteh in/ali multimodalnega prevoza;
- mm) „organizator prevoza“ pomeni vsako podjetje, ki organizira prevoz blaga in tako izbira med načini prevoza (kot so logistična podjetja, špediterji, multimodalni prevozniki);
- nn) „vozilo za železniški prevoz ali prevoz celinskih plovni poteh“ pomeni plovilo za celinsko plovbo ali tirno vozilo.

## 2.3 Struktura smernic

55. V poglavju 3 je pojasnjeno, katerih ukrepov v sektorju kopenskega prevoza pred izvajanjem ni treba prijaviti Komisiji.
56. V poglavju 4 so določeni ukrepi, ki jih zajemajo te smernice na podlagi člena 93 Pogodbe. V oddelku 4.1 so določeni pogoji združljivosti, ki se na splošno uporabljajo za pomoč, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa. V oddelku 4.2 so določeni posebni pogoji združljivosti, ki se uporabljajo za različne vrste ukrepov pomoči, s katerimi se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa. V poglavju 5 so pojasnjeni pogoji združljivosti, ki se uporabljajo za ukrepe pomoči, s katerimi se izplača nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe. V poglavju 6 so ponovno

poudarjena načela, ki se uporabljajo za finančne tokove znotraj vertikalno integriranih prevoznikov v železniškem prometu.

57. V poglavju 7 so določeni pogoji, pod katerimi bo Komisija zahtevala naknadno oceno shem, priglasenih na podlagi člena 93 Pogodbe.
58. V poglavju 8 so opisane obveznosti držav članic, ki dodeljujejo pomoč na podlagi člena 93 Pogodbe, glede poročanja in spremljanja.
59. V poglavjih 9 in 10 sta zajeta obdobje veljavnosti teh smernic in časovni okvir za njihovo revizijo.

### **3. UKREPI, KI JIH NI TREBA PRIGLASITI**

60. Kadar državno posredovanje izpolnjuje merila, da se opredeli kot državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe <sup>(93)</sup>, ga morajo države članice načeloma priglasiti Komisiji na podlagi člena 108(3) Pogodbe.
61. Za državno pomoč v sektorju kopenskega prevoza ne velja obveznost priglasitve v skladu s členom 108(3) Pogodbe, če izpolnjuje pogoje iz uredbe o skupinski izjemi, ki jo je sprejela Komisija, bodisi na podlagi člena 1 Uredbe Sveta (EU) 2022/2586 <sup>(94)</sup> bodisi na podlagi člena 1 Uredbe Sveta (EU) 2015/1588 <sup>(95)</sup>.
62. V tem smislu uredba o skupinski izjemi za promet zajema nekatere vrste državne pomoči, s katerimi se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa v sektorju kopenskega prevoza. Taki ukrepi pomoči, če so dodeljeni v skladu z veljavnimi pogoji združljivosti iz uredbe o skupinski izjemi za promet, ne povzročajo znatnega izkrivljanja konkurence in trgovine ter se zato štejejo za združljive z notranjim trgovom na podlagi člena 93 Pogodbe in zanje ne velja obveznost priglasitve.
63. Poleg tega Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 <sup>(96)</sup> vsebuje določbe, na podlagi katerih bi se lahko pomoč v sektorju kopenskega prevoza izvzela iz obveznosti priglasitve. Za pomoč za pristanišča na celinskih vodah lahko na primer velja skupinska izjema na podlagi člena 56c navedene uredbe. Dokler ta pomoč ni v prvi vrsti namenjena izpolnjevanju potreb po usklajevanju prometa, temveč pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, in se dodeli v skladu z veljavnimi pogoji združljivosti iz Uredbe (EU) št. 651/2014 <sup>(97)</sup>, se taki ukrepi pomoči štejejo za združljive z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe, ker ne povzročajo znatnega izkrivljanja konkurence in trgovine.

---

<sup>(93)</sup> Kar zadeva pojem državne pomoči, se Komisija navezuje na Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (C/2016/2946) (UL C 262, 19.7.2016, str. 1). Kakor je navedeno v točki 211 navedenega obvestila, je mogoče vpliv na trgovino med državami članicami ali izkrivljanje konkurence pri gradnji infrastrukture običajno izključiti v primerih, v katerih so hkrati izpolnjeni naslednji pogoji: (i) običajno infrastruktura nima neposredne konkurence, (ii) zasebno financiranje v sektorju in zadevni državi članici je zanemarljivo in (iii) infrastruktura ni oblikovana tako, da daje selektivno prednost posameznemu podjetju ali sektorju, ampak koristi družbi na splošno.

<sup>(94)</sup> Uredba 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 plovni poteh in multimodalnega prevoza (UL L 338, 30.12.2022, str. 35).

<sup>(95)</sup> Uredba Sveta (EU) 2015/1588 z dne 13. julija 2015 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije za določene vrste horizontalne državne pomoči (UL L 248, 24.9.2015, str. 1).

<sup>(96)</sup> Glej opombo (67).

<sup>(97)</sup> Glej opombo (67).

64. Uredba Komisije (EU) 2023/2831 <sup>(98)</sup> se uporablja tudi za kopenski prevoz. Podobno je nadomestilo, ki se dodeli podjetjem, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena v sektorju kopenskega prevoza, zajeto v Uredbi Komisije (EU) 2023/2832 <sup>(99)</sup>. Za ukrepe, ki izpolnjujejo merila iz navedenih uredb, se šteje, da ne vplivajo na konkurenco in trgovino na notranjem trgu. Za navedene ukrepe *de minimis* ne velja obveznost priglasitve, saj se šteje, da ne izpolnjujejo vseh meril iz člena 107(1) Pogodbe.

#### 4. POMOČ, S KATERO SE IZPOLNJUJEJO POTREBE PO USKLAJEVANJU PROMETA

##### 4.1 Splošni pogoji združljivosti

65. V tem oddelku so predstavljeni splošni pogoji združljivosti, ki se uporabljajo za vrste pomoči, navedene v oddelku 4.2. Komisija bo pri ocenjevanju, ali se z ukrepi pomoči v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in trajnostnega multimodalnega prevoza izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa na podlagi člena 93 Pogodbe, analizirala skladnost z načeli iz tega oddelka (točke 66 do 86). V oddelku 4.2 so s pogoji za vsako posamezno vrsto pomoči pojasnjeni nekateri splošni pogoji združljivosti, predstavljeni v tem oddelku, zlasti v oddelku 4.1.1 (Ključni pogoji združljivosti).

##### 4.1.1 Ključni pogoji združljivosti

###### *Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa*

66. Pomoč mora prispevati k razvoju sektorja kopenskega prevoza v trajnostni kopenski prevoz in/ali k dokončnemu oblikovanju integriranega trga EU, na katerem so zagotovljeni neprekinjeni prometni tokovi blaga in potnikov med nacionalnimi omrežji in načini prevoza, s čimer se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa.

###### *Nujnost pomoči*

67. Pomoč mora biti potrebna za doseganje cilja usklajevanja prometa, opredeljenega s posebnim ukrepom v skladu s točko 66. To na primer velja, kadar je pomoč namenjena za odpravo specifičnega nedelovanja trga (tj. kadar lahko privede do bistvenega razvoja sektorja kopenskega prevoza, ki ga trg sam ne more doseči, npr. razvoja v smeri trajnostnega kopenskega prevoza in/ali v smeri dokončnega oblikovanja integriranega trga EU, na katerem so zagotovljeni neprekinjeni prometni tokovi blaga in potnikov med nacionalnimi omrežji in načini prevoza). Do nedelovanja trga, ki ogroža prehod na trajnostne načine kopenskega prevoza, lahko pride na primer, če obstajajo (i) cenovna neskladja med različnimi načini prevoza zaradi negativnih zunanjih učinkov, ki se ne upoštevajo, (ii) težave, s katerimi se srečujejo udeleženci na trgu pri dostopanju do tržnega financiranja zaradi informacijske asimetrije, (iii) neusklajevanje med udeleženci na trgu ali, splošneje, (iv) naložbe, ki imajo pozitivne zunanje učinke, vendar za potencialnega upravičenca niso dovolj donosne.

###### *Ustreznost pomoči*

---

<sup>(98)</sup> Uredba Komisije (EU) 2023/2831 z dne 13. decembra 2023 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* (UL L, 2023/2831, 15.12.2023, str. 1).

<sup>(99)</sup> Uredba Komisije (EU) 2023/2832 z dne 13. decembra 2023 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* za podjetja, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena (UL L, 2023/2832, 15.12.2023, str. 1).



68. Pomoč mora biti ustrezna, da doseže opredeljeni cilj usklajevanja prometa. Načeloma se pomoč ne šteje za ustrezno, če je enak rezultat mogoče doseči z manj izkrivljajočim instrumentom politike (kot so tržni ali regulativni instrumenti) ali z manj izkrivljajočo obliko instrumenta pomoči (kot so jamstva ali vračljiva predplačila) v primerjavi z zagotavljanjem nepovratnih instrumentov, kot so neposredna nepovratna sredstva.

#### *Spodbujevalni učinek pomoči*

69. Pomoč mora upravičenca spodbuditi, da spremeni svoje ravnanje ali začne izvajati dodatno gospodarsko dejavnost, ki je brez pomoči ne bi izvajal ali bi jo izvajal v manjšem ali drugačnem obsegu. Dokazovanje spodbujevalnega učinka vključuje opredelitev dejanskega scenarija in verjetnega hipotetičnega scenarija brez pomoči <sup>(100)</sup>.
70. Poleg tega, kar velja še posebej za pomoč za naložbe, pomoč nima spodbujevalnega učinka, če se dela na projektu začnejo, preden upravičenec ustreznim javnim organom predloži pisni zahtevek za pomoč <sup>(101)</sup>. Kadar upravičenec začne izvajati dela na projektu, preden zaprosi za pomoč, se nobena pomoč, dodeljena za ta projekt, ne bo štela za združljivo z notranjim trgov. Pomoč, dodeljena za kritje stroškov izpolnjevanja standardov EU, načeloma nima spodbujevalnega učinka. Splošno pravilo je, da ima lahko spodbujevalni učinek samo pomoč za preseganje standardov EU. Če je bil ustrezen standard EU že sprejet, vendar še ni začel veljati, pa ima lahko pomoč spodbujevalni učinek, če spodbuja izvedbo in dokončanje naložbe vsaj 12 mesecev pred začetkom veljavnosti standarda, razen če je v oddelkih 4.2.2.1 do 4.2.2.5 navedeno drugače. 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.

#### *Sorazmernost pomoči*

71. Znesek pomoči na upravičenca bi moral biti omejen na najmanjši znesek, ki je potreben, da se upravičenca spodbudi k izvedbi projekta ali dejavnosti, ki prejme pomoč. Ta najmanjši znesek se lahko opredeli kot odstotek upravičenih stroškov projekta ali dejavnosti, ki prejme pomoč, kot je določeno v okviru vsake posamezne vrste pomoči v oddelku 4.2. Čeprav se ocena sorazmernosti na splošno izvaja vnaprej, pa je v izjemnih primerih, ko je prihodnji razvoj stroškov in prihodkov zelo negotov in prihaja do močne informacijske asimetrije, lahko zelo težko opredeliti potreben znesek državne pomoči na povsem predhodni osnovi; v takih primerih lahko države članice poleg predhodne količinske opredelitve uvedejo naknadne mehanizme, kot sta vračilo sredstev ali spremljanje stroškov, da se zagotovi sorazmernost in hkrati ohranijo spodbude za upravičence, da čim bolj zmanjšajo svoje stroške in sčasoma poslujejo učinkovitejše.

---

<sup>(100)</sup> Tak scenarij mora biti verodostojen in resničen ter se nanašati na dejavnike odločanja, ki prevladujejo v času odločitve upravičenca do pomoči glede projekta. Države članice se lahko opirajo na uradne dokumente uprav, ocene tveganja, finančna poročila, notranje poslovne načrte, mnenja strokovnjakov in druge študije, povezane s projektom, ki se ocenjuje. Državam članicah lahko pri dokazovanju spodbujevalnega učinka pomagajo dokumenti, ki vsebujejo informacije o napovedih glede odjema in stroškov ter finančnih napovedih, dokumenti, ki so predloženi odboru za naložbe in ki podrobno opisujejo naložbene/operativne scenarije, ali dokumenti, ki so predloženi finančnim institucijam. Ti dokumenti morajo biti posodobljeni glede na potek postopka odločanja o projektu ali dejavnosti.

<sup>(101)</sup> Zahtevek za pomoč je lahko v različnih oblikah, na primer v obliki ponudbe v okviru konkurenčnega postopka zbiranja ponudb za oddajo naročila za subvencionirano dejavnost. Vsak zahtevek mora vsebovati vsaj ime prosilca, opis projekta ali dejavnosti, vključno z lokacijo projekta ali dejavnosti, in znesek pomoči, potreben za izvedbo.

72. Kar zadeva pomoč za naložbe, se pomoč, če ni v oddelku 4.2.2 za posamezno vrsto pomoči določeno drugače, šteje za sorazmerno, če ustreza neto dodatnim stroškom, potrebnim za doseganje cilja ukrepa pomoči, v primerjavi s hipotetičnim scenarijem brez pomoči (v nadaljnjem besedilu: vrzel v financiranju). Za izračun vrzeli v financiranju je treba izračunati:
- a) ocenjene prihodke in stroške, vključno z naložbo, poslovanjem in končno vrednostjo projekta (v nadaljnjem besedilu: dejanski scenarij), ter ocenjene prihodke in stroške alternativnega projekta, ki bi ga upravičenec do pomoči verjetno izvedel brez pomoči (v nadaljnjem besedilu: hipotetični scenarij);
  - b) ocenjeno tehtano povprečje stroškov kapitala upravičenca zaradi diskontiranja prihodnjih denarnih tokov;
  - c) neto sedanjo vrednost v življenjski dobi projekta za dejanski in hipotetični scenarij.
73. Na podlagi elementov, navedenih v točkah (a) do (c), je vrzel v financiranju razlika med neto sedanjo vrednostjo projekta v dejanskem in hipotetičnem scenariju v življenjski dobi projekta, diskontirana na ravni tehtanega povprečja stroškov kapitala. Vse predpostavke in metodološke izbire, na katerih temelji izračun vrzeli v financiranju, je treba pojasniti in utemeljiti. Analiza dejanskega in hipotetičnega scenarija mora upoštevati vse obstoječe ali načrtovane ukrepe državne pomoči, kot sta pomoč za tekoče poslovanje in/ali druga vrsta zadevne pomoči za naložbe, ki vpliva na analizo vrzeli v financiranju.
74. Primer hipotetičnega scenarija je, da upravičenec ne izvede dejavnosti ali naložbe ali še naprej posluje brez sprememb. Kadar dokazi kažejo, da je to verjeten hipotetični scenarij, se lahko približek vrzeli v financiranju izračuna na podlagi ravni negativne neto sedanje vrednosti projekta po dejanskem scenariju brez pomoči v življenjski dobi projekta (pri čemer se implicitno predpostavlja, da je neto sedanja vrednost hipotetičnega scenarija enaka nič) <sup>(102)</sup>.

*Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami*

75. Izkrivljanje konkurence, ki je del pomoči, ne sme ogroziti splošnih interesov EU <sup>(103)</sup>. Pri ocenjevanju, ali so negativni učinki ukrepa na konkurenco in trgovino omejeni, lahko Komisija upošteva predvidljiv vpliv, ki ga lahko ima ukrep pomoči, zlasti če je sestavljen iz *ad hoc* pomoči, na konkurenco med podjetji, ki delujejo na zadevnih prevoznih trgih, vključno s trgi višje ali nižje v verigi, in tveganje ustvarjanja presežne zmogljivosti.
76. Komisija načeloma meni, da je manj verjetno, da bodo na konkurenco in trgovino med državami članicami negativno vplivale sheme pomoči kot pa *ad hoc* pomoč. Da bi

---

<sup>(102)</sup> Če ni alternativnega projekta, bo Komisija preverila, ali znesek pomoči presega najnižji potreben znesek, da bi bil projekt, ki prejme pomoč, dovolj donosen, na primer z omogočanjem doseganja notranje stopnje donosa, ki ustreza merilu uspešnosti ali minimalni stopnji donosa v specifičnem sektorju ali podjetju. V ta namen se lahko uporabljajo tudi običajne stopnje donosa, ki jih zahteva upravičenec v drugih podobnih naložbenih projektih, njegovi stroški kapitala kot celota ali donosi, ki so običajni za zadevni gospodarski sektor. Vse ustrezne pričakovane stroške in koristi je treba izračunati skozi življenjsko dobo projekta.

<sup>(103)</sup> Čeprav v členu 93 Pogodbe ni stavka, ki bi bil enakovreden drugemu delu člena 107(3), točka (c), Pogodbe, v skladu s katerim se lahko pomoč razglasi za združljivo z notranjim trgovino samo, kadar ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, je Sodišče Evropske unije že jasno navedlo, da mora Komisija pri ocenjevanju ukrepa pomoči na podlagi člena 93 Pogodbe preveriti, da pomoč ne ogroža splošnih interesov EU, glej sodbo z dne 12. oktobra 1978, Komisija/Belgija, 156/77, omenjeno v opombi (30), točka 10.

Komisija omejila morebitne negativne učinke na konkurenco in trgovino, bo v vsakem primeru odobrila le sheme pomoči za tekoče poslovanje za največ pet let in sheme pomoči za naložbe za največ deset let <sup>(104)</sup>. Če želi država članica shemo pomoči podaljšati na daljše obdobje, mora predložiti novo priglasitev, da jo lahko Komisija ponovno preuči glede na pridobljene rezultate in po potrebi odobri njeno podaljšanje.

#### 4.1.2 Skladnost z drugimi določbami prava EU

77. Državne pomoči ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom, če pomoč ali podrobna pravila pomoči, ki so tako neločljivo povezana s predmetom pomoči, da jih ni mogoče presojati ločeno (vključno z načinom financiranja, če je sestavni del ukrepa), pomenijo kršitev prava EU <sup>(105)</sup>. Tako je lahko na primer, kadar se upravičencu, da bi prejel pomoč, naloži obveznost, da mora imeti sedež v zadevni državi članici ali da mora imeti tam večino poslovnih enot ali da mora uporabljati v zadevni državi proizvedeno blago ali storitve.

#### 4.1.3 Kumulacija

78. Pomoč se lahko dodeli sočasno na podlagi več shem pomoči ali skupaj z *ad hoc* pomočjo ali pomočjo *de minimis* za iste upravičene stroške, če skupni znesek pomoči za iste upravičene stroške ne vodi do prekomernega nadomestila ali ne presega najvišjega dovoljenega zneska pomoči na podlagi teh smernic. Če država članica dovoli kumulacijo pomoči za iste upravičene stroške na podlagi več ukrepov, mora za vsak ukrep navesti metodo, uporabljeno za zagotovitev izpolnjevanja tega pogoja.
79. Sredstva EU, ki se upravljajo centralno in niso neposredno ali posredno pod nadzorom države članice, ne pomenijo državne pomoči. Kadar se sredstva EU kombinirajo z državno pomočjo, mora država članica zagotoviti, da skupni znesek javnega financiranja, dodeljen za iste upravičene stroške, ne privede do prekomernega nadomestila.

#### 4.1.4 Preglednost

80. Pomoč mora biti dodeljena pregledno.
81. Kadar pomoč ni dodeljena v obliki nepovratnih sredstev, je treba znesek pomoči pretvoriti v bruto ekvivalent nepovratnih sredstev. Pomoč, plačljivo v več obrokih, je treba izračunati v vrednosti ob dodelitvi. Obrestna mera, ki jo je treba uporabiti za diskontiranje in izračun zneska pomoči pri ugodnem posojilu <sup>(106)</sup>, je referenčna obrestna mera, ki se uporablja ob dodelitvi in je določena v skladu s Sporočilom Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj <sup>(107)</sup>.
82. Da bi se zmanjšali negativni učinki pomoči, in sicer tako, da se zagotovi, da imajo konkurenti dostop do ustreznih informacij o dejavnostih, ki se podpirajo, mora zadevna država članica zagotoviti, da se na spletišču Komisije za preglednost dodeljevanja

---

<sup>(104)</sup> To pomeni, da bi se lahko pomoč dodelila na podlagi odobrenih shem v obdobju največ petih (v primeru shem pomoči za tekoče poslovanje) ali desetih let (v primeru shem pomoči za naložbe) od datuma obvestila o sklepu Komisije o razglasitvi državne pomoči za združljivo.

<sup>(105)</sup> Glej sodbe z dne 22. marca 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, točka 14, z dne 15. junija 1993, Matra SA/Komisija, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, točka 41, in z dne 31. januarja 2023, Komisija/Braesch in drugi, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, točke 96 do 99.

<sup>(106)</sup> Posojilo z obrestno mero, nižjo od tržne.

<sup>(107)</sup> UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

državne pomoči <sup>(108)</sup> ali na celovitem spletišču o državni pomoči na nacionalni ali regionalni ravni objavijo naslednje informacije:

- a) celotno besedilo sklepa o dodelitvi individualne pomoči ali odobrene sheme pomoči in njenih izvedbenih določb ali povezava nanj;
- b) informacije o vsaki dodelitvi individualne pomoči, ki presega 100 000 EUR, z uporabo strukture iz Priloge II k tem smernicam <sup>(109)</sup>.

83. Države članice morajo zagotoviti, da so njihova celovita spletišča o državni pomoči iz točke 82 zasnovana tako, da omogočajo enostaven dostop do informacij. Informacije morajo objaviti v obliki nelastniških preglednic, ki omogoča učinkovito iskanje, izpis in prenos podatkov ter njihovo preprosto objavo na spletu, na primer v formatu CSV ali XML. Splošna javnost mora imeti dostop do spletišča brez omejitev, tudi brez predhodne registracije uporabnika.

84. Za sheme v obliki davčnih ugodnosti se šteje, da so pogoji iz točke 82(b) izpolnjeni, če države članice objavijo zahtevane informacije o zneskih individualne pomoči v naslednjih razponih (v milijonih EUR):

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

2–5;

5–10;

10–30;

30–60;

60–100;

100–250 ter

250 in več.

85. Države članice morajo objaviti informacije iz točke 82(b) v šestih mesecih od datuma dodelitve pomoči, v primeru pomoči v obliki davčnih ugodnosti pa v enem letu od roka za oddajo davčne napovedi <sup>(110)</sup>. Za nezakonito pomoč, ki je pozneje razglašena za združljivo, morajo države članice te informacije objaviti v šestih mesecih od datuma sklepa Komisije, s katerim je bila pomoč razglašena za združljivo. Da se omogoči izvrševanje pravil o državni pomoči na podlagi Pogodbe, morajo biti informacije na voljo najmanj deset let od datuma dodelitve pomoči.

86. Komisija bo na svojem spletišču objavila povezave do spletišč o državni pomoči iz točke 82(b).

---

<sup>(108)</sup> Javni iskalnik po podatkovni zbirki državne pomoči Preglednost, na voljo na spletnem naslovu: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=sl>.

<sup>(109)</sup> Ta zahteva se lahko na utemeljeno zahtevo države članice opusti, če bi objava vseh podrobnosti ogrozila konkurenco pri naslednjih postopkih dodelitve, na primer z omogočanjem strateških ponudb.

<sup>(110)</sup> Če ni formalne zahteve za oddajo letne davčne napovedi, se za namene vnosa kot datum dodelitve pomoči šteje 31. december leta, za katero je bila pomoč dodeljena.

## 4.2 Pogoji združljivosti za posamezne vrste pomoči za usklajevanje prometa

87. V tem oddelku so pojasnjeni nekateri vidiki ključnih pogojev združljivosti iz oddelka 4.1.1 za vsako vrsto pomoči za usklajevanje prometa, ki jo zajemajo te smernice.

### 4.2.1 Pomoč za tekoče poslovanje

#### 4.2.1.1 Pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza

88. Te smernice določajo pravila o pomoči za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza, ki se lahko dodeli prevoznikom in/ali organizatorjem prevoza, ki se odločijo za trajnostne rešitve kopenskega prevoza.
89. Pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza je lahko namenjena železniškemu prevozu, prevozu po celinskih plovnihih poteh in/ali trajnostnemu multimodalnemu prevozu (tj. prevozu, pri katerem vsaj en del poti poteka po železnici, celinskih plovnihih poteh ali po morju na kratkih razdaljah).
90. Da bi se pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza štela za združljivo z notranjim trgom, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

#### Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

91. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz, če odpravlja cenovna neskladja med različnimi načini kopenskega prevoza in uporabnike prevoza prepriča, da izberejo trajnostne načine kopenskega prevoza. Cenovna neskladja nastanejo, kadar negativni zunanji učinki niso dovolj upoštevani v ceni storitve kopenskega prevoza.

#### Nujnost pomoči

92. Na trenutni stopnji razvoja prevoznega trga zunanji stroški prevoza niso dovolj upoštevani v ceni prevoznih storitev. Posledično cena teh storitev ne odraža v celoti družbenih stroškov zadevnega načina prevoza. V Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je navedeno, da je za zagotovitev pravičnega in učinkovitega oblikovanja cen pri vseh načinih prevoza potreben celovit sklop ukrepov<sup>(11)</sup>. S tako oblikovanimi cenami bi onesnaževalci in uporabniki prevzeli polno odgovornost za stroške, ki jih povzročajo, obenem pa bi to uporabnikom pomagalo pri sprejemanju odločitev v skladu s tem, kar je najboljše za družbo. V navedeni strategiji je predvideno, da se bodo zunanji stroški v EU v celoti upoštevali šele do leta 2050. Zato je lahko pomoč za zmanjšanje takih zunanjih stroškov pred navedenim datumom potrebna za izpolnitev ciljev evropskega zelenega dogovora.
93. Trajnostne storitve kopenskega prevoza pogosto niso konkurenčne alternativam, ki bolj onesnažujejo, kot so storitve izključno cestnega prevoza. Dokler cena konkurenčnih storitev, ki bolj onesnažujejo, ne odraža v celoti njihovih stroškov za družbo, trg sam po sebi verjetno ne bo zagotovil takšne ravni uvajanja trajnostnih načinov kopenskega prevoza, ki bi bila v skladu s cilji evropskega zelenega dogovora. Ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 Komisija meni, da je zaradi negativnih zunanjih učinkov, povezanih s konkurenčnimi načini prevoza, kot sta cestni in letalski prevoz, potrebna pomoč za tekoče

---

<sup>(11)</sup> Glej točko 47 Strategije za trajnostno in pametno mobilnost, ki je navedena v opombi (20).

poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza, da se podpre prehod na železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in trajnostni multimodalni prevoz.

#### Ustreznost pomoči

94. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 68 meni, da je pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza ustrezen instrument <sup>(112)</sup>, da se ohrani ali poveča prehod na trajnostne načine kopenskega prevoza, če odpravlja cenovna neskladja med različnimi načini prevoza, ki nastajajo zaradi negativnih zunanjih učinkov, in uporabnike prevoza prepriča, da izberejo trajnostne načine kopenskega prevoza.

#### Spodbujevalni učinek pomoči

95. Pomoč bi morala spodbujati ohranjanje ali povečanje prehoda na trajnostne načine kopenskega prevoza v skladu s splošnimi načeli iz točke 69. Da se izpolnijo ta splošna načela in zagotovi, da pomoč spremeni vedenje upravičenca in spodbudi prehod na druge načine prevoza, bi morali biti izpolnjeni naslednji pogoji.
96. Prvič, pomoč bi se morala dodeliti le, če je konkurenčen način prevoza, ki bolj onesnažuje, komercialno donosna alternativa načinu prevoza, ki prejme pomoč. Takšna donosnost je odvisna od stroškov delovanja, razpoložljivosti in dostopnosti ustreznih terminalov, omrežja in povezav ter drugih dejavnikov, kot so razlike v tranzitnem času. Komisija meni, da za potniške storitve vedno obstaja komercialno donosnejša alternativa železniškemu prevozu ali prevozu po celinskih plovnih poteh, ki bolj onesnažuje. V tovarnem sektorju, v katerem je konkurenčnost odvisna od razdalje prevoza <sup>(113)</sup>, se lahko na splošno domneva, da obstaja konkurenca z izključno cestnim prevozom v naslednjih primerih:
- a) pri multimodalnem prevozu, pri katerem je razdalja, ki jo pokriva način prevoza, ki prejme pomoč, manjša od:
    - (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, ter
  - b) pri unimodalnem prevozu, pri katerem je razdalja, ki jo pokriva način prevoza, ki prejme pomoč, manjša od:
    - (i) 350 kilometrov za železniški prevoz <sup>(114)</sup>;

---

<sup>(112)</sup> Kar zadeva obliko pomoči, Komisija v svoji pretekli praksi odločanja o pomoči, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ni nasprotovala pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev (glej med drugim Odločitev Komisije z dne 21. maja 2024 v zadevi SA.108800, Nemčija, Podpora železniškemu tovarnemu prevozu (prevoz enovagonskih in večvagonskih pošiljk) (še ni objavljena v UL); Odločitev Komisije z dne 11. decembra 2023 v zadevi SA.109142, Francija, Pomoč za naložbe za vzpostavitev multimodalnega tovarnega terminala (železniška avtocesta) Bayonne-Mouguerre (še ni objavljena v UL), in Odločitev Komisije z dne 30. maja 2023 v zadevi SA.104156, Italija, Spodbuda za prehod na morski prevoz (UL C 203, 9.6.2023, str. 16)).

<sup>(113)</sup> Podporna študija za oceno učinka o spremembi direktive o kombiniranem prevozu [Ricardo et al. (2023)].

<sup>(114)</sup> Ta prag se ne uporablja v primeru unimodalnega železniškega prevoza, ki je organiziran kot prevoz vagonov različnih strank manj donosna od izključno cestnega prevoza ne glede na razdaljo prevoza.

(ii) 375 kilometrov za prevoz po celinskih plovni poteh.

97. Za prevoze v tovornem sektorju, ki presegajo razdalje, opredeljene v točki 96, mora država članica dokazati, da je konkurenčni način prevoza, ki bolj onesnažuje kot tisti, ki prejme pomoč (npr. izključno cestni prevoz), komercialno donosna alternativa prevozu, ki prejme pomoč, ter določiti, na kateri razdalji konkurenčni način prevoza, ki bolj onesnažuje, ni več stroškovno konkurenčen in zato komercialno nedonosen v primerjavi s podprto vrsto prevoza.
98. Drugič, pomoči načeloma ni mogoče dodeliti za prevoz na relacijah, na katerih so bile ugotovljene omejitve zmogljivosti, ki bi preprečile povečanje ali ohranjanje prehoda na druge načine prevoza. Namen tega pogoja je zagotoviti, da so možnosti za ohranitev ali povečanje prehoda na druge načine prevoza realistične. Če namerava država članica podpreti prevoz na relacijah z ugotovljenimi omejitvami zmogljivosti, bo morala pojasniti, kateri drugi ukrepi bodo sprejeti za odpravo ali zmanjšanje teh omejitev. Za sheme pomoči to pomeni, da se mora država članica zavezati, da bo zagotovila, da pomoč ne bo dodeljena v primeru znatnih omejitev zmogljivosti, ki bi vplivale na prevoze in na koncu preprečile ohranitev ali povečanje prehoda na bolj trajnosten način prevoza. Če obstajajo dejanske ali pričakovane omejitve zmogljivosti, bi morala država članica zagotoviti, da se vzpostavijo rešitve za odpravo ali zmanjšanje takih omejitev, da se lahko doseže pričakovani prehod na druge načine prevoza, ki ga spodbuja pomoč.
99. Tretjič, prevozniki v železniškem prometu, po celinskih plovni poteh in po morju na kratkih razdaljah morajo javno objaviti vse ustrezne informacije o prejeti pomoči <sup>(115)</sup>. Z obveščanjem javnosti se povečuje ozaveščenost o razpoložljivih ukrepih za zmanjšanje vrzeli v konkurenčnosti med trajnostnimi načini kopenskega prevoza in konkurenčnimi alternativami, ki bolj onesnažujejo, ter s tem tudi povpraševanje po trajnostnih storitvah kopenskega prevoza, ki je potrebno za sprožitev prehoda na druge načine prevoza.
100. Nazadnje, da se zagotovi, da se pomoč dodeli le za trajnostne storitve kopenskega prevoza, ki se dejansko opravijo, bi bilo treba pomoč dodeljevati na podlagi enot dejansko opravljenih prevoznih storitev <sup>(116)</sup> in ne na podlagi pavšalnih zneskov.
101. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če država članica upošteva splošna načela iz točke 69, kot je pojasnjeno v točkah 97 do 100.

#### Sorazmernost

102. V skladu s splošnimi načeli iz točke 71 lahko pomoč doseže do 75 % upravičenih stroškov.
103. Upravičeni stroški so del zunanjih stroškov prevoza, ki se jih v primerjavi s konkurenčnimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo, prihrani z unimodalno ali multimodalno uporabo železnic in/ali celinskih plovni poti in/ali z uporabo prevoza po morju na kratkih razdaljah v okviru trajnostnega multimodalnega prevoza (tj. prihranjeni zunanji stroški prevoza) <sup>(117)</sup>. Če obstaja več konkurenčnih možnosti, ki povzročajo višjo

---

<sup>(115)</sup> Informacije morajo zajemati vsaj: organ, ki dodeli pomoč, datum dodelitve pomoči, zneske prejete pomoči, obdobje in dejavnosti, ki jih zajema pomoč.

<sup>(116)</sup> Na primer na podlagi potniških kilometrov pri storitvah potniškega prevoza, tonskih ali prevoženih kilometrov pri storitvah tovornega prevoza oziroma splošneje na podlagi izvedene enote prevoznih storitev.

<sup>(117)</sup> Države članice lahko metodologijo za zunanje stroške uporabijo za kritje vseh stroškov poslovanja, vključno s stroški poslovanja, povezanimi z uporabo infrastrukture.

raven onesnaženja, je meja enaka najvišji razliki v stroških med temi različnimi možnostmi.

104. Država članica mora zagotoviti pregledno, utemeljeno in količinsko opredeljeno primerjalno analizo zunanjih stroškov med podprtim načinom prevoza (železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in/ali trajnostni multimodalni prevoz, pri katerem vsaj en del poti poteka po železnici, celinskih plovnih poteh ali po morju na kratkih razdaljah) in alternativno konkurenčno možnostjo, ki bolj onesnažuje. Države članice bi morale načeloma pri primerjavi zunanjih stroškov med različnimi načini prevoza uporabljati Priročnik o zunanjih stroških prevoza <sup>(118)</sup>, kakor je bil spremenjen ali nadomeščen, razen če predložijo ustrezne dokaze, s katerimi utemeljijo drugačno metodologijo za oceno dejanskih zunanjih stroškov. Uporabljena metodologija in izračuni morajo biti javno dostopni.

Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

105. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76.
106. Pomoč bi morala biti načeloma dodeljena v obliki shem pomoči, ker je verjetno, da bodo imele bolj omejen izkrivljajoči učinek na konkurenco in trgovino med državami članicami kot *ad hoc* pomoč.

#### 4.2.1.2 Pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav

107. Te smernice določajo posebna pravila o pomoči za vzpostavitev:
- a) novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh s strani prevoznikov v železniškem prometu in/ali organizatorjev prevoza, ki zbirajo naročila in organizirajo redne tovarne prevoze med prometnimi terminali;
  - b) novih komercialnih železniških potniških povezav s strani prevoznikov v železniškem prometu, ki organizirajo redne potniške storitve 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).
108. Da bi se pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav štela za združljivo z notranjim trgom, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

109. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz, in sicer tako, da zagotovi dovolj prevoznih storitev, ki povezujejo prometne terminale. Vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh ter novih čezmejnih železniških potniških povezav in/ali novih železniških

---

<sup>(118)</sup> 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>.



potniških povezav na dolge razdalje je ključna za razvoj železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh ter bistvena za omogočanje trajnostnega multimodalnega prevoza.

#### Nujnost pomoči

110. Cilji iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost med drugim vključujejo razvoj železniških povezav in povezav po celinskih plovnih poteh <sup>(119)</sup>. Kar zadeva tovorni prevoz, železniškega prevoza ni mogoče v polnosti izkoristiti, ker manjkajo nekatere ključne povezave med prometnimi terminali <sup>(120)</sup>, zato so potrebni ukrepi, s katerimi bi se izkoristil neizkoriščen potencial prevoza po celinskih plovnih poteh <sup>(121)</sup>, zlasti za to, da bi bilo evropsko omrežje celinskih plovnih poti čim bolj povezano z drugimi načini prevoza <sup>(122)</sup>. Kar zadeva potniški prevoz, železnica ni v celoti izkoriščena, zlasti ne kot sredstvo za potovanje na dolge razdalje in/ali čezmejno potovanje, zlasti ponoči <sup>(123)</sup>.
111. Za nadaljnji razvoj železniških povezav in povezav po celinskih plovnih poteh bodo države članice morda morale dodeliti pomoč v podporo vzpostavitvi novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh ter novih čezmejnih železniških potniških povezav in/ali novih železniških potniških povezav na dolge razdalje. Tržne sile same po sebi namreč prevoznikov in organizatorjev prevoza ne spodbujajo vedno v vlaganje v nove železniške povezave ali povezave po celinskih plovnih poteh, saj pri teh povezavah lahko pride do težav pri usklajevanju. Konkretno imajo lahko prevozniki visoke fiksne stroške vzpostavitve novih povezav, te pa lahko postanejo dobičkonosne le, če jih uporablja dovolj strank. Brez takega minimalnega obsega povpraševanja prevoznik kratkoročno ne bi mogel ustvariti dovolj dobička, da bi nadomestil izgube iz poslovanja, nastale v prvih letih delovanja nove komercialne povezave, in zato te povezave ne bi vzpostavil. Pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav lahko zmanjša vstopno oviro za vzpostavitev novih povezav z zmanjšanjem zneska letnih izgub iz poslovanja, ki jih nosijo prevozniki in organizatorji prevoza v prvih letih delovanja nove povezave.
112. Ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 Komisija meni, da je pomoč za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh in/ali novih čezmejnih železniških potniških povezav in/ali novih železniških potniških povezav na dolge razdalje lahko potrebna za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa, če je učinkovito usmerjena v to nedelovanje trga, pri čemer se upoštevajo vse druge politike in ukrepi, ki so že sprejeti za odpravo istega nedelovanja trga. Zato mora država članica dokazati, da v času dodelitve pomoči niti z vso drugo podporo, ki se izvaja za trajnostni kopenski prevoz, noben prevoznik ne načrtuje komercialnega odprtja zadevne nove komercialne povezave.

#### Ustreznost pomoči

113. Povpraševanje po novih komercialnih storitvah v prvih letih delovanja lahko ne zadostuje za zagotovitev donosnosti teh storitev. Zato Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 68 meni, da je pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav ustrezen

---

<sup>(119)</sup> Glej točki 33 in 42 Strategije za trajnostno in pametno mobilnost, ki je navedena v opombi (20).

<sup>(120)</sup> Glej točko 43 Strategije za trajnostno in pametno mobilnost, ki je navedena v opombi (20).

<sup>(121)</sup> Glej točko 44 Strategije za trajnostno in pametno mobilnost, ki je navedena v opombi (20).

<sup>(122)</sup> Glej opombo(25), točka 2.1.2.

<sup>(123)</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu Akcijski načrt za krepitev železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje in čezmejnega železniškega potniškega prevoza (COM(2021) 810 final z dne 14. decembra 2021).

instrument (<sup>124</sup>) za podporo prevoznikom v železniškem prometu in/ali organizatorjem prevoza, ki želijo vlagati v novo železniško tovorno povezavo ali novo tovorno povezavo po celinskih plovnih poteh oziroma v nove čezmejne železniške potniške povezave in/ali nove železniške potniške povezave na dolge razdalje. Vendar mora biti pomoč omejena na podporo prevoza za največ pet let od vzpostavitve nove povezave (tj. od datuma, ko upravičenec začne izvajati prevoz na novi povezavi).

#### Spodbujevalni učinek pomoči

114. Pomoč bi morala prevoznike in/ali organizatorje prevoza spodbuditi k vzpostavitvi novih železniških tovornih povezav ali novih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh oziroma novih čezmejnih železniških potniških povezav in/ali novih železniških potniških povezav na dolge razdalje. Komisija meni, da ima pomoč za vzpostavitev novih povezav spodbujevalni učinek, če je upravičenec pisno zaprosil za pomoč pred vzpostavitvijo novih komercialnih povezav. Čas predložitve pisnega zahtevka za pomoč je dragocen pokazatelj verjetnega hipotetičnega scenarija brez pomoči. Če podjetje ne začne izvajati storitev na novi povezavi, preden zaprosi za pomoč, to nakazuje, da na podlagi verjetnega hipotetičnega scenarija brez pomoči nova povezava ne bi bila vzpostavljena, saj to podjetje potrebuje pomoč za kritje vnaprejšnjih izgub iz poslovanja za vzpostavitev nove komercialne povezave.
115. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če se upoštevajo splošna načela iz točke 69, kot je pojasnjeno v točki 114, in če obstajajo dokazi o pričakovanih izgubah iz poslovanja.

#### Sorazmernost

116. V skladu s splošnimi načeli iz točke 71 se pomoč za vzpostavitev novih komercialnih povezav šteje za sorazmerno, če ne presega naslednjega odstotka upravičenih stroškov: 80 % v prvem letu delovanja nove komercialne povezave, 70 % v drugem letu, 60 % v tretjem letu, 50 % v četrtem letu in 40 % v petem letu.
117. Upravičeni stroški so izgube iz poslovanja, ki nastanejo v zvezi z delovanjem nove povezave v obdobju največ petih let od datuma, ko upravičenec začne izvajati storitve na zadevni povezavi. Izgube iz poslovanja pomenijo negativno razliko med prihodki in stroški poslovanja v prvih letih delovanja nove povezave (do 5 let) (<sup>125</sup>).
118. Stroški, dodeljeni novi komercialni povezavi, lahko zajemajo vse neposredne stroške poslovanja, ki nastanejo pri upravljanju nove komercialne povezave, in ustrezen prispevek k stroškom poslovanja, ki so skupni novi komercialni povezavi in drugim

---

(<sup>124</sup>) Kar zadeva obliko pomoči, Komisija v svoji pretekli praksi odločanja o pomoči, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ni nasprotovala pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev (glej Odločitev Komisije z dne 5. oktobra 2011 v zadevi SA 31981, Nizozemska, Zagonska pomoč za nove storitve kombiniranega prevoza na podlagi dvojnega vozlišča železniškega omrežja (UL C 361, 10.12.2011, str. 1). Komisija zlasti v zvezi s pomočjo za vzpostavitev novih komercialnih povezav priznava, da neposredna nepovratna sredstva prevoznikom v železniškem prometu in organizatorjem prevoza, ki želijo vlagati v novo komercialno povezavo, omogočajo, da v prvih letih njenega delovanja zmanjšajo svoje vnaprejšnje izgube iz poslovanja in tako izboljšajo donosnost teh storitev. Zato so lahko v primeru pomoči za vzpostavitev novih komercialnih povezav neposredna nepovratna sredstva primerna, tudi če so izplačana vnaprej, pod pogojem, da se vnaprejšnje plačilo izvaja redno in vsaj enkrat letno (in ne kot enkratno vnaprejšnje plačilo za celotno obdobje, v katerem se pomoč lahko izplača).

(<sup>125</sup>) Zaradi jasnosti je treba poudariti, da lahko to vključuje tudi stroške poslovanja, povezane z vzpostavitvijo nove povezave, in stroške poslovanja, nastale pred zadevno vzpostavitvijo. Ti stroški se lahko upoštevajo pri količinski opredelitvi upravičenih stroškov, povezanih s prvim letom delovanja nove komercialne povezave.

dejavnostim. Prihodki, ki jih je treba upoštevati, morajo vključevati celotne prihodke iz nove komercialne povezave.

119. Če se pomoč izplača vnaprej, bi morali biti izpolnjeni naslednji dodatni kumulativni pogoji:

- a) izgube iz poslovanja je treba oceniti predhodno na podlagi realnih napovedi;
- b) izgube iz poslovanja je treba diskontirati na vrednost ob dodelitvi;
- c) države članice morajo vzpostaviti ustrezen mehanizem za spremljanje in vračanje sredstev, da se zagotovi, da pomoč ne presega dovoljene intenzivnosti;
- d) vnaprejšnja plačila ne smejo zajemati obdobja, daljšega od enega leta.

Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

120. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76. Poleg tega bi morala biti pomoč omejena na kritje stroškov, ki jih nosi upravičenec, v obdobju največ petih let od vzpostavitve nove komercialne povezave.

121. Pomoč bi morala biti načeloma dodeljena v obliki shem pomoči, ker je verjetno, da bodo imele bolj omejen izkrivljajoči učinek na konkurenco in trgovino med državami članicami kot *ad hoc* pomoč.

#### 4.2.2 Pomoč za naložbe

##### 4.2.2.1 Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za unimodalni in multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh

122. Te smernice določajo posebna pravila o pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo (vključno z nadomeščanjem) objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovni poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh .

123. V okviru multimodalnega prevoza se uporabljajo tudi objekti za multimodalni prevoz, namenjeni kombiniranemu cestnemu in pomorskemu prevozu. Ti objekti, kadar se nahajajo v morskih pristaniščih, spadajo na področje uporabe teh smernic, če so povezani tudi z železnico ali celinskimi plovni potmi in se zato štejejo za objekte za multimodalni prevoz po železnici ali celinskih plovni poteh <sup>(126)</sup>.

124. Z dodelitvijo pomoči za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovni poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh je treba zagotoviti, da: (a) se lahko lokacija uporablja kot objekt, ki bo prvič podprl prehod na druge načine prevoza (izgradnja); (b) lahko obstoječ objekt zagotovi večji obseg prevoza ali postane privlačnejši za uporabnike, npr. z zagotavljanjem vrste prevoza, ki prej ni bila mogoča

---

<sup>(126)</sup> Glej opredelitev pojma „objekt za multimodalni železniški prevoz in/ali prevoz po celinskih plovni poteh“ iz točke 54bb).

(nadgradnja), ali (c) lahko objekt, pri katerem bi sicer brez pomoči prišlo do upada dejavnosti, deluje naprej (obnova).

125. Da bi se pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh štela za združljivo z notranjim trgov, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

#### Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

126. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz. Pomoč lahko podpira naložbe v objekte za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, bodisi samostojno bodisi v kombinaciji z drugimi načini prevoza <sup>(127)</sup>. Širša razpoložljivost teh objektov ali povečanje njihove zmogljivosti, kakovosti in/ali učinkovitosti je predpogoj za pravilno delovanje železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh. Poleg tega bodo te izboljšave sčasoma privedle do nižjih stroškov za prevozna in logistična podjetja, ki delujejo v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza, ter do višje kakovosti storitev.

#### Nujnost pomoči

127. Strategija za trajnostno in pametno mobilnost je izpostavila pomanjkanje infrastrukture za pretovarjanje, zlasti notranjih multimodalnih terminalov, in pozvala k naložbam, da se odprava vrzeli v multimodalni infrastrukturi obravnava kot najpomembnejša prednostna naloga <sup>(128)</sup>. Razpoložljivost zadostnega števila ustreznih objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh je ključnega pomena za vrednostno verigo trajnostnega kopenskega prevoza. Taki objekti zlasti prispevajo k razvoju multimodalnega prevoza s ciljem usmerjanja vseh načinov prevoza skupaj prek multimodalnih terminalov.
128. Pomoč za objekte za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh je ključnega pomena za sprostitve celotnega potenciala trajnostnega kopenskega prevoza. Takšna pomoč lahko pomaga prekiniti začarani krog prehoda na druge načine prevoza in razpoložljivosti objektov. Po eni strani so ustrezni objekti predpogoj za kakršno koli rast uporabe trajnostnega kopenskega prevoza. Po drugi strani pa so z rastjo uporabe teh načinov prevoza potrebni dodatni objekti, da se ta rast podpre. Vendar je mogoče, da brez pomoči zasebni prevozniki nimajo zadostne spodbude za vlaganje v infrastrukturne objekte. Razlog za to je, ker ne upoštevajo koristi zmanjšanja zunanjih stroškov zaradi prehoda na druge načine prevoza, ki ga omogoči naložba. Poleg tega bo morda potreben čas, da se število in kakovost objektov za izvajanje storitev prilagodi povečanemu povpraševanju po trajnostnem kopenskem prevozu. Državna podpora za objekte lahko

---

<sup>(127)</sup> Kljub pomanjkanju celovitih informacij o objektih za multimodalni prevoz ter železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh v EU obstajajo jasni znaki, da je premalo ustreznih, razpoložljivih in dostopnih objektov za trajnostni kopenski prevoz. Zlasti so potrebne naložbe v objekte za železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh ter multimodalne tovarne terminale.

<sup>(128)</sup> Glej točko 42 Strategije za trajnostno in pametno mobilnost, ki je navedena v opombi (20).

zato prispeva k učinkovitejšemu in hitrejšemu doseganju zelenega prehoda na druge načine prevoza (<sup>129</sup>).

129. Ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 Komisija meni, da je pomoč za naložbe v objekte lahko potrebna za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa v primeru nedelovanja trga, navedenega v točkah 127 in 128. Ta podpora je upravičena, če je verjetno, da se bo nova zmogljivost uporabljala in s tem prispevala k povečanju uporabe trajnostnega kopenskega prevoza v primerjavi s konkurenčnimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo. To velja, kadar država članica na podlagi zanesljivih napovedi prometa, vključenih v predhodni poslovni načrt, dokaže, da potencialno povpraševanje po zmogljivosti vsaj srednjeročno presega trenutno skupno zmogljivost objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, in drugih obstoječih ali že načrtovanih objektov, ki bi lahko razumno služili kot alternative morebitnemu prihodnjemu povpraševanju po zmogljivosti objekta, za katerega se dodeljuje pomoč.

#### Ustreznost pomoči

130. Razvoj trajnostnega kopenskega prevoza ovira pomanjkanje objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh v EU. Zato Komisija ob upoštevanju splošnih načel iz točke 68 meni, da je pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo teh objektov ustrezen instrument (<sup>130</sup>) za spremljanje prehoda na trajnostni kopenski prevoz.

#### Spodbujevalni učinek pomoči

131. Pomoč bi morala spodbujati izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo objektov za železniški prevoz, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če se upoštevajo splošna načela iz točk 69 in 70 ter če bi pri projektu, ki prejme pomoč, brez pomoči nastala vrzel v financiranju.

#### Sorazmernost

132. V skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 se pomoč za naložbe v objekte za železniški prevoz, objekte za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objekte za multimodalni železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh šteje za sorazmerno, če znesek pomoči ne presega nižjega od naslednjih dveh zneskov: (a) vrzeli v financiranju projekta v primerjavi s hipotetičnim scenarijem brez pomoči in (b) upravičenih stroškov naložbe.
133. Za izračun vrzeli v financiranju je treba razlikovati med prevoznimi dejavnostmi, ki se financirajo v okviru projekta, in neprevoznimi dejavnostmi. Relevantni prihodki vključujejo ne le prihodke, ustvarjene s prevoznimi dejavnostmi, financiranimi v okviru

---

(<sup>129</sup>) Glede na to, da je za izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo takih objektov (od zasnove do dokončanja) potrebnega veliko časa, bo morda potrebna pomoč, da bo zagotavljanje njihove razpoložljivosti potekalo usklajeno s širitvijo trajnostnega kopenskega prevoza, zlasti glede na nujnost ciljev zelenega dogovora in Strategije za trajnostno in pametno mobilnost.

(<sup>130</sup>) Kar zadeva obliko pomoči, Komisija v svoji pretekli praksi odločanja o pomoči, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ni nasprotovala pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev (glej med drugim Odločitev Komisije z dne 26. marca 2024 v zadevi SA.109124, Poljska, Mehanizem za okrevanje in odpornost: pomoč za naložbe v objekte za intermodalni prevoz, opremo in tirna vozila (še ni objavljeno v UL), in Odločitev Komisije z dne 9. februarja 2022 v zadevi SA.64546, Slovaška, Delavnice za osnovno vzdrževanje potniških vlakov v mestih Košice in Žilina (UL C 169, 22.4.2022, str. 1).

projekta, ampak tudi dodatni čisti poslovni dobiček, ustvarjen z neprevoznimi dejavnostmi, ki so povezane s temi prevoznimi dejavnostmi (kot je oddaja poslovnih prostorov v financiranem objektu v najem). Relevantni stroški vključujejo stroške poslovanja in stroške naložbe, povezane s prevoznimi dejavnostmi, financiranimi v okviru projekta. Nasprotno pa bi bilo treba izključiti stroške naložbe, povezane z neprevoznimi dejavnostmi. Poleg tega bi bilo treba pri oceni pričakovanega povpraševanja po objektu upoštevati vse obstoječe ali predvidene ukrepe državne pomoči, ki vplivajo na analizo vrzeli v financiranju, kot sta pomoč za tekoče poslovanje in/ali druga vrsta pomoči za naložbe.

134. Upravičeni stroški so stroški naložbe v opredmetena sredstva (nepremična in premična) in neopredmetena sredstva, ki so neposredno povezana z izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo zadevnega objekta. Upravičeni stroški lahko vključujejo:
- a) 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;
  - b) zadevne pripravljalne študije, kot so študije izvedljivosti in topološke analize, ter
  - c) stroške načrtovanja in postavitve.
135. Kar zadeva sheme pomoči, bi se morale države članice zavezati, da bodo za vsak projekt, ki prejme podporo v okviru sheme, izvedle analizo vrzeli v financiranju iz točk 71 do 74, kot je pojasnjeno v točkah 133 in 134. V ta namen morajo države članice v priglasitvi katere koli načrtovane sheme pomoči opisati vsaj vrste projektov, ki prejmejo pomoč, posamezne vrste sprejetih upravičenih stroškov (kot so stroški nakupa opredmetenih (nepremičnih in premičnih) in neopredmetenih sredstev), metodologijo za izračun vrzeli v financiranju in najvišje uporabljeno tehtano povprečje stroškov kapitala.
136. Pri *ad hoc* pomoči se vrzel v financiranju določi s primerjavo donosnosti projekta v dejanskem in hipotetičnem scenariju v skladu s splošnimi načeli iz točk 72 do 74, kot je pojasnjeno v točki 133. Države članice morajo v podrobnem poslovnem načrtu projekta predstaviti izračune in napovedi, navedene v točki 72.
137. Kadar pomoč zadeva objekte, ki jih država članica predlaga in opredeli vnaprej, ocena vrzeli v financiranju ni potrebna, če se znesek pomoči določi s konkurenčnim postopkom zbiranja ponudb. V takih primerih Komisija meni, da znesek pomoči ustreza najmanjši pomoči, ki jo zahtevajo potencialni upravičenci, zato se pomoč šteje za sorazmerno, če so izpolnjena spodnja kumulativna merila:
- a) postopek zbiranja ponudb je konkurenčen, kar pomeni, da je odprt, jasen, pregleden in nediskriminatoren <sup>(131)</sup>. Temelji na objektivnih merilih, ki so določena vnaprej in v skladu s ciljem ukrepa ter zagotavljajo čim manjše tveganje strateških ponudb. Pogoji za sodelovanje, ki se uporabljajo za razvrščanje ponudb in nazadnje za dodelitev pomoči v konkurenčnem postopku zbiranja ponudb, bi morali praviloma prispevek h glavnim ciljem ukrepa neposredno ali posredno povezati z zneskom

---

<sup>(131)</sup> Noben ponudnik ne bi smel imeti privilegiranih informacij ali drugih prednosti, na primer zato, ker je lokacijo objekta pripravil za gradnjo ali je njen lastnik. V takem primeru mora država članica takšne relevantne informacije dati na voljo vsem potencialnim ponudnikom.

pomoči, ki ga prosilec zahteva. To se lahko izrazi na primer kot pomoč na enoto ustvarjene zmogljivosti za pretovor;

- b) merila se objavijo dovolj časa pred rokom za predložitev ponudb, da se omogoči učinkovita konkurenca;
- c) pričakovano število ponudnikov zadostuje za zagotovitev učinkovite konkurence;
- d) naknadne prilagoditve rezultata postopka zbiranja ponudb (kot so poznejša pogajanja o rezultatih ponudb) se preprečijo, saj lahko ogrozijo učinkovitost rezultata postopka.

Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

- 138. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč 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 dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76.
- 139. Poleg tega mora država članica za vsak objekt za prevoz, za katerega se dodeli pomoč, dokazati, da ukrep pomoči vsem zainteresiranim uporabnikom zagotavlja nediskriminatorno, odprt in pregleden dostop do objekta v skladu s sektorsko zakonodajo, vključno z direktivo o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(132)</sup>.
- 140. Če so lastnik, upravljavec in pričakovani končni uporabnik objekta za prevoz, za katerega se dodeli pomoč, del istega podjetja ali so povezana podjetja, kakor je določeno v Prilogi I k uredbi o skupinski izjemi za promet, je treba upravljanje objekta dodeliti na podlagi odprtega, konkurenčnega, preglednega in nediskriminatornega postopka <sup>(133)</sup>. Na ta način se zagotovi, da upravljavec prejme stopnjo donosa v skladu s tržnimi pogoji, poleg tega pa se ublaži morebitno nasprotje interesov.
- 141. Komisija meni, da je verjetno, da bodo imele sheme pomoči bolj omejen izkrivljajoči učinek na konkurenco in trgovino kot *ad hoc* pomoč. Zato bo Komisija pri oceni upoštevala spodaj navedene elemente.
  - a) Kar zadeva sheme, se lahko domneva, da nimajo neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino, če so izpolnjeni pogoji iz točk 138 do 140. Poleg tega bi se morala država članica ob prigrisatvi sheme tudi zavezati, da bo pred dodelitvijo individualne pomoči za objekt preverila, da objekt, za katerega se dodeljuje pomoč, ne izkrivlja neupravičeno konkurence in trgovine z obstoječimi in/ali že načrtovanimi objekti. V ta namen se mora država članica zavezati, da bo opredelila srednjeročne obete za uporabo objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, na podlagi zanesljivih napovedi prometa, vključenih v predhodni poslovni načrt. Država članica bi se morala tudi zavezati, da bo preverila, da naložba ne bo imela neupravičenih izkrivljajočih učinkov na uporabo obstoječih in/ali že načrtovanih objektov, za katere je razumno pričakovati, da bi lahko služili kot zamenjava morebitnemu prihodnjemu povpraševanju po zmogljivosti objekta, za katerega se dodeljuje pomoč.

---

<sup>(132)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(133)</sup> Povezana podjetja lahko sodelujejo v tem postopku.

- b) Kar zadeva *ad hoc* pomoč, mora država članica poleg izpolnjevanja pogojev iz točk 138 do 140 dokazati tudi, da objekt, za katerega se dodeljuje pomoč, ne izkrivlja neupravičeno konkurence in trgovine z obstoječimi in/ali že načrtovanimi objekti. V ta namen mora država članica opredeliti srednjeročne obete za uporabo objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, na podlagi zanesljivih napovedi prometa, vključenih v predhodni poslovni načrt. Država članica mora tudi dokazati, da naložba ne bo imela neupravičenih izkrivljajočih učinkov na uporabo obstoječih in/ali že načrtovanih objektov, za katere je razumno pričakovati, da bi lahko služili kot alternativa morebitnemu prihodnjemu povpraševanju po zmogljivosti objekta, za katerega se dodeljuje pomoč <sup>(134)</sup>. Načeloma naložba, za katero se dodeli pomoč, nima neupravičenih izkrivljajočih učinkov, če je pričakovano povpraševanje takšno, da novi objekt ne bo preusmeril povpraševanja z obstoječih in/ali že načrtovanih objektov. V vsakem primeru bo Komisija glede na raznoliko strukturo trga na različnih območjih, pri različnih načinih prevoza in objektih za vsak primer posebej ocenila, ali bi bil zaradi pomoči neupravičeno prizadet kateri koli obstoječi in/ali že načrtovani objekt. V tej oceni bi lahko Komisija kot najustreznejša merila upoštevala stopnjo izkoriščenosti bližnjih objektov, vrste tovora, potnikov ali tirnih vozil, ki se prevažajo prek teh objektov, uporabljeno tehnologijo in prednosti posamezne geografske lokacije.

#### 4.2.2.2 Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov

142. Te smernice določajo posebna pravila za spodbujanje naložb v izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo (vključno z nadomeščanjem) zasebnih stranskih tirov.
143. Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov mora zagotoviti, da: (a) se lahko do lokacije prvič pride neposredno po železnici (izgradnja); (b) lahko do lokacije pride več železniškega prevoza oziroma bo železniški prevoz z elektrifikacijo stranskega tira manj onesnaževal (nadgradnja), ali (c) lahko zasebni stranski tir, ki bi se brez pomoči prenehal uporabljati, še naprej deluje (obnova).
144. Da bi se pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov štela za združljivo z notranjim trgov, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

#### Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

145. Zasebni stranski tiri imajo ključno vlogo pri zmanjševanju potrebe po cestnem prevozu tovora na prvem/zadnjem delu poti. Tovor, ki se prevaža s trajnostnimi načini kopenskega prevoza, se lahko namreč do industrijskih lokacij stranke prepelje ali z njih odpelje le, če se na prvem/zadnjem delu poti pretovori na tovrnjake (multimodalni prevoz) ali če je lokacija stranke neposredno povezana z železniškim omrežjem.
146. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz. To lahko doseže s spodbujanjem uporabe železnice za glavni del poti <sup>(135)</sup> in z omogočanjem, da se s preusmeritvijo prevoza s cest na železnico prihranijo zunanji

<sup>(134)</sup> V vsakem primeru bi bilo treba opredeliti tudi te objekte, da se oceni, ali je pomoč potrebna (glej točko 129).

<sup>(135)</sup> „Del poti“ je odsek vožnje, ki se opravi z določenim načinom prevoza. Opredeli se glede na začetno in končno točko prevoza, ki ga opravi isti prevoznik. „Glavni del poti“ je najdaljši odsek zadevne vožnje.



stroški prevoza na prvem/zadnjem delu poti, ki bi nastali z načini prevoza, ki bolj onesnažujejo.

#### Nujnost pomoči

147. Zasebni stranski tiri so bistvenega pomena za trajnostni prevoz tovora na prvem/zadnjem delu poti. Vendar se število zasebnih stranskih tirov v EU na splošno zmanjšuje <sup>(136)</sup>. Pričakuje se, da se bo to zmanjševanje nadaljevalo, če ne bo zadostnih spodbud za podjetja za kritje stroškov in tveganj, povezanih z izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov. Na odločitev o gradnji zasebnega stranskega tira lahko dejansko vpliva več dejavnikov, kot so obseg in vrsta prepeljanega tovora, število proizvodnih podjetij v regiji ali stopnja razvoja železniške infrastrukture. Komisija ugotavlja, da lahko kateri koli od teh dejavnikov podjetje odvrne od naložb v izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov.
148. Trg se nagiba k temu, da se vrača k cenejšim, vendar manj trajnostnim prevoznim rešitvam za dostavo tovora na industrijske lokacije ali odpremo z njih <sup>(137)</sup>. Komisija zato ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 meni, da je pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov potrebna za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa.

#### Ustreznost pomoči

149. Razvoj železniškega prevoza ovirajo nezadostne tržne spodbude za podjetja za kritje stroškov in tveganj, povezanih z izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov. Zato Komisija ob upoštevanju splošnih načel iz točke 68 meni, da je pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov ustrezen instrument <sup>(138)</sup> za povečanje prehoda na druge načine prevoza prek povezav z zasebnimi stranskimi tiri na prvem/zadnjem delu poti.

#### Spodbujevalni učinek pomoči

150. Pomoč bi morala spodbujati izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnih stranskih tirov. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če se upoštevajo splošna načela iz točk 69 in 70 ter če bi pri projektu, ki prejme pomoč, brez pomoči nastala vrzel v financiranju.

---

<sup>(136)</sup> Podporna študija za oceno učinka za revizijo Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu, glej opombo (42), oddelek 2.5.

<sup>(137)</sup> Pri odločanju o naložbi v zasebni stranski tir mora podjetje preučiti, ali želi za prevoz na prvem/zadnjem delu poti s svoje lokacije oziroma na njo uporabljati cestni prevoz ali železniški prevoz po zasebnem stranskem tiru. Cestni prevoz je do določenega obsega cenejši, poleg tega pa naložbe v cestne povezave izvajajo in plačujejo javni organi. Nasprotno pa pri železniškem prevozu po zasebnem stranskem tiru podjetja krijejo večino stroškov izgradnje (pogosto vključno s študijo izvedljivosti, pri kateri se upošteva topografija) ter plačujejo za obratovanje in vzdrževanje. Poleg tega ima naložba dolgo življenjsko dobo, kar pomeni dodatno tveganje, saj lahko pride do dogodkov, na katere podjetje ne more vplivati in ki bi lahko onemogočili prihodnjo uporabo zasebnega stranskega tira. To bi se na primer lahko zgodilo, če prevozniki v železniškem prometu prekinejo ustrezne povezovalne storitve na območju, na katerem se nahaja podjetje.

<sup>(138)</sup> Kar zadeva obliko pomoči, Komisija v svoji pretekli praksi odločanja o pomoči, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ni nasprotovala pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev (glej Odločitev Komisije z dne 17. decembra 2020 v zadevi SA.58570, Nemčija, Smernice o izgradnji, razširitvi, reaktivaciji in nadomestitvi železniških stranskih tirov in povezane infrastrukture (UL C 25, 22.1.2021, str. 1)).

## Sorazmernost

151. V skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 se pomoč za naložbe v zasebne stranske tire šteje za sorazmerno, če znesek pomoči ne presega nižjega od naslednjih zneskov: (i) vrzeli v financiranju projekta v primerjavi s hipotetičnim scenarijem brez pomoči <sup>(139)</sup> (za katerega se, če ni dokazov o nasprotnem, domneva, da je cestni prevoz) in (ii) upravičenih stroškov naložbe.
152. Upravičeni stroški so stroški naložbe v opredmetena sredstva (nepremična in premična) in neopredmetena sredstva, ki so neposredno povezana z izgradnjo, nadgradnjo in/ali obnovo zasebnega stranskega tira, da bo ta lahko začel delovati ali pa da bo lahko deloval še naprej. Upravičeni stroški lahko vključujejo s tem povezane pripravljalne študije, kot so 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, ne morejo biti vključene v upravičene stroške.
153. Kar zadeva sheme pomoči, bi se morala država članica zavezati, da bo za vsak projekt, ki prejme podporo v okviru sheme, izvedla analizo vrzeli v financiranju iz točk 71 do 74. V ta namen mora država članica v priglasitvi katere koli načrtovane sheme pomoči opisati vsaj vrste projektov, ki prejmejo pomoč, posamezne vrste sprejetih upravičenih stroškov (kot so stroški nakupa opredmetenih (nepremičnih in premičnih) in neopredmetenih sredstev), metodologijo za izračun vrzeli v financiranju in najvišje uporabljeno tehtano povprečje stroškov kapitala.
154. Kar zadeva *ad hoc* pomoč <sup>(140)</sup>, mora država članica v skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 vedno: (a) zagotoviti podrobno količinsko opredelitev vrzeli v financiranju na ravni projekta, podprto z notranjo dokumentacijo upravičenca, ki je posodobljena glede na potek postopka odločanja, na primer predstavitve uprave ali notranji poslovni načrti, in (b) uporabljati ustrezen mehanizem za spremljanje in naknadno vračanje sredstev, da zagotovi, da pomoč ne presega omejitev iz točke 151.

## Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

155. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76.
156. Pomoč bi morala biti načeloma dodeljena v obliki shem pomoči, ker je verjetno, da bodo imele bolj omejen izkrivljajoči učinek na konkurenco in trgovino kot *ad hoc* pomoč.
157. V izjemnih ustrezno utemeljenih primerih lahko Komisija ugotovi, da *ad hoc* pomoč za zasebne stranske tire ne izkrivlja neupravičeno konkurence in trgovine. Kot del utemeljitve izjemnega primera mora država članica zagotoviti vsaj oboje od naslednjega:
- a) izračune, ki kažejo, da se z *ad hoc* pomočjo znatno bolj zmanjšajo zunanji stroški na enoto pomoči kot pa v okviru sheme pomoči, ter podrobno razlago razlogov za

<sup>(139)</sup> Kar zadeva analizo vrzeli v financiranju, bi bilo treba pri njeni oceni upoštevati vse obstoječe ali predvidene ukrepe državne pomoči, kot so pomoč za tekoče poslovanje in/ali druge vrste pomoči za naložbe.

<sup>(140)</sup> V izjemnih ustrezno utemeljenih primerih, kadar se lahko *ad hoc* pomoč za zasebni stranski tir šteje za združljivo z notranjim trgovom v skladu s točko 157.

tako zmanjšanje zunanjih stroškov z navedbo virov za vse uporabljene podatke in predpostavke;

- b) dokaz, podprt z dokumenti, kot so študije in sektorska poročila, da določeno nedelovanje trga vpliva na izbranega upravičenca, na druga podjetja v državi članici pa sploh ne vpliva ali vpliva le v veliko bolj omejenem obsegu.

#### 4.2.2.3 Pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh

- 158. Te smernice določajo posebna pravila o pomoči za podporo naložb za nakup (novih ali rabljenih) vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh, da se spodbudi prehod na železniški prevoz in prevoz po celinskih plovni poteh.
- 159. Da se zagotovi, da se pomoč usmeri k prevoznikom, ki jo najbolj potrebujejo, da se uveljavijo na trgu, se lahko pomoč iz tega oddelka dodeli le novim udeležencem na trgu v železniškem sektorju <sup>(141)</sup>, prevoznikom v železniškem prometu, ki se štejejo za MSP, MSP v sektorju prevoza po celinskih plovni poteh in ponudnikom zakupa v železniškem sektorju in/ali sektorju prevoza po celinskih plovni poteh, kadar se štejejo za MSP.
- 160. Pomoč mora biti dodeljena v obliki javnega jamstva. Jamstva se lahko zagotovijo neposredno končnim upravičencem (tj. prevoznikom iz točke 159) ali kreditnim institucijam in drugim finančnim institucijam kot finančnim posrednikom (dokler upravičenec ohrani prosto izbiro finančnega posrednika). Finančni posrednik mora biti zadevni državi članici 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.
- 161. Da bi se pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh štela za združljivo z notranjim trgov, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

#### Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

- 162. Kot je navedeno v točkah 21 in 32, v železniškem sektorju in sektorju prevoza po celinskih plovni poteh primanjkuje naložb v vozila, kar ovira popoln razvoj teh sektorjev. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz tako, da MSP in novim udeležencem na trgu v železniškem sektorju omogoči cenovno ugodnejše financiranje za nakup vozil.
- 163. Komisija bo še naprej ocenjevala združljivost pomoči za naložbe v nakup čistih vozil (tirna vozila in plovila za celinsko plovo) na podlagi Smernic Komisije o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 <sup>(142)</sup>.

#### Nujnost pomoči

- 164. Da se ohrani konkurenčnost železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovni poteh z drugimi načini prevoza in tako spodbudi prehod na trajnostne načine kopenskega

<sup>(141)</sup> Zaradi jasnosti je treba poudariti, da so lahko novi udeleženci na trgu v železniškem sektorju upravičeni do pomoči za nakup tirmih vozil, tudi če se ne štejejo za MSP.

<sup>(142)</sup> Glej opombo (71).

prevoza, je treba imeti ustrezne vozne oziroma plovne parke. Vendar je dostop do financiranja za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh trenutno velika ovira za MSP v železniškem sektorju in sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh ter za nove udeležence na trgu v železniškem sektorju, ki jim preprečuje vstop na trg in/ali njihovo širitev.

165. Kar zadeva železniški prevoz, prevozniki v železniškem prometu tirnih vozil ne morejo kupiti predvsem zaradi finančnih omejitev, pri čemer imajo lahko zlasti MSP težave pri dostopu do posojil pod konkurenčnimi pogoji <sup>(143)</sup>. MSP in novi udeleženci na trgu imajo slabše pogoje financiranja v primerjavi s tistimi, ki so na voljo uveljavljenim akterjem, ki imajo prednosti zaradi svojega položaja na trgu, poleg tega pa, zlasti kadar gre za akterje v javni lasti, vlagateljem in bankam lažje dokažejo svojo kreditno sposobnost. Podobne težave zaradi omejene finančne zmogljivosti so v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh, ker ta sektor večinoma sestavljajo MSP in družinska podjetja, ki imajo težave z izvajanjem dragih naložb <sup>(144)</sup>. Zato naraščajoči stroški plovil za celinsko plovbo <sup>(145)</sup> predstavljajo veliko oviro za vstop na trg prevoza po celinskih plovnih poteh in/ali širitev na njem, zlasti glede na potrebo po specializiranih plovilih za različne vrste tovara in poti <sup>(146)</sup>.
166. Komisija ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 meni, da je pomoč za nakup tirnih vozil in plovil potrebna za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa. Trg namreč sam po sebi ne more zagotoviti, da bi MSP v železniškem sektorju in sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh ter novi udeleženci na trgu v železniškem sektorju imeli ustrezen dostop do financiranja za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh.

#### Ustreznost pomoči

167. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 68 meni, da je lahko pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh načeloma ustrezen instrument, če je v obliki javnih jamstev. Kar zadeva dostop do financiranja za nakup vozil, so javna jamstva za posojila za omejeno obdobje najprimernejši instrument pomoči za ponovno vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev med MSP in novimi udeleženci na trgu na eni strani ter velikimi uveljavljenimi akterji na drugi strani. S takšnimi jamstvi naj bi se upravičencem omogočilo, da na trgu pridobijo kreditne pogoje, ki so podobnejši tistim, ki jih običajno dobijo uveljavljeni akterji na trgu.
168. Komisija meni, da je pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh v obliki javnih jamstev primerna za pomoč MSP in novim udeležencem na trgu v železniškem sektorju pri financiranju visokih stroškov nakupa vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, če se upoštevajo splošna načela iz točke 68, kot je pojasnjeno v točki 167.

---

<sup>(143)</sup> Podporna študija za oceno učinka za revizijo Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu, glej opombo (42), oddelek 4.3.2.

<sup>(144)</sup> Glej opombo (58).

<sup>(145)</sup> Zaradi inflacijskih teženj so se cene jekla in cene drugih materialov, ki so potrebni v ladjedelništvu, v zadnjih letih močno zvišale. Vir: „Annual report 2023 – Market Observation“, Centralna komisija za plovbo po Renu [str. 109].

<sup>(146)</sup> Plovni park za plovbo po celinskih plovnih poteh sestavljajo tri glavne kategorije plovil glede na vrsto tovara, ki se prevaža: plovila za prevoz suhega tovara, plovila za prevoz tekočega tovara ter potisna plovila in vlačilci. Vsaka kategorija vključuje različne vrste plovil glede na razred plovne poti in pogoje prevoza po vodnih poteh. Vir: „Market Observation“, Centralna komisija za plovbo po Renu, glej opombo (145).

### Spodbujevalni učinek pomoči

169. Pomoč bi morala spodbujati nakup novih ali rabljenih vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če se upoštevajo splošna načela iz točk 69 in 70.

### Sorazmernost

170. V skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 se lahko pomoč v obliki javnih jamstev za nakup plovil za celinsko plovbo s strani MSP in tirnih vozil s strani MSP in/ali novih udeležencev na trgu v železniškem sektorju šteje za pregledno in sorazmerno, če so izpolnjeni spodnji kumulativni pogoji:
- a) jamstvo se zagotovi za nova posamezna posojila za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh;
  - b) nominalni znesek osnovnega posojila ne presega upravičenih stroškov nakupa, za katerega se dodeli pomoč, pri čemer ti stroški zajemajo vse stroške, povezane z nakupom novih ali rabljenih vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, vključno s ceno vozila, stroški dostave in stroški projektnih študij, svetovanja ali inženiringa, če so povezani z naložbo in so del nje;
  - c) kritje jamstva ne presega 90 % osnovnega posojila;
  - d) jamstvo se zagotovi proti plačilu v obsegu najmanj 50 bazičnih točk, če je bonitetna ocena države članice odobritve enaka AAA-A. V drugih primerih lahko države članice določijo nižje plačilo;
  - e) trajanje jamstva je omejeno na največ 15 let.
171. 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 naložbe v interoperabilnost in/ali naložbe za tehnično prilagoditev in posodobitev izključeni iz upravičenih stroškov iz točke 170(b). Neto dodatni stroški za naložbe v interoperabilnost in/ali naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev se izračunajo kot razlika med skupnimi stroški nakupa vozila, katerega nakup je načrtovan in ki je opremljeno z zadevnimi naložbami, na eni strani ter skupnimi stroški hipotetičnega nakupa vozila, pri katerem niso bile opravljene naložbe v interoperabilnost ali potrebuje tehnično prilagoditev in posodobitev, na drugi strani.

### Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

172. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76.
173. Pomoč bi morala biti načeloma dodeljena v obliki shem pomoči, ker je verjetno, da bodo imele bolj omejen izkrivljajoči učinek na konkurenco in trgovino med državami članicami kot *ad hoc* pomoč.
174. Kadar pomoč zadeva nakup tirnih vozil, ki se uporabljajo za zagotavljanje javnih storitev v sektorju železniškega tovornega prevoza, bi morale države članice zagotoviti, da:

- a) se javno financirana tirna vozila uporabljajo samo na določenih progah, na katerih se prevoz opravlja v okviru obveznosti javne službe, ali v določenih regijah bodisi za čas trajanja pogodbe o izvajanju javne službe bodisi vsaj deset let (upošteva se daljše obdobje);
- b) se v primeru prenosa pogodbe o izvajanju javne službe na drugega prevoznika javno financirana tirna vozila prenesejo na novega prevoznika po tržni ceni, pri čemer se upoštevajo vsa javna sredstva, ki jih je prejšnji prevoznik prejel za nakup zadevnih tirnih vozil.

#### 4.2.2.4 Pomoč za interoperabilnost

175. Te smernice določajo posebna pravila o pomoči za spodbujanje naložb v tehnologije, ki zagotavljajo neprekinjene prometne tokove blaga in potnikov med nacionalnimi omrežji in načini prevoza (v nadaljnjem besedilu: pomoč za interoperabilnost).
176. Pomoč za interoperabilnost lahko podpira naložbe v opredmetena in neopredmetena sredstva, vključno s študijami izvedljivosti<sup>(147)</sup>, ki prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom (v nadaljnjem besedilu: naložbe v interoperabilnost). Naložbe v interoperabilnost se lahko nanašajo zlasti na naslednje tehnologije in dejavnosti:
  - 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 Unije<sup>(148)</sup>;
  - b) digitalno samodejno spenjanje (DAC)<sup>(149)</sup>;
  - 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;

<sup>(147)</sup> Študije, namenjene oceni izvedljivosti prehoda na druge načine prevoza ali trajnostnega multimodalnega prevoza v zvezi z blagom ali potniki na relacijah, na katerih podjetje trenutno uporablja cestni prevoz.

<sup>(148)</sup> 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. Glej Izvedbeno uredbo 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). Sistem RMR, ki se trenutno uporablja za železniški prevoz, tj. globalni sistem za mobilne komunikacije – železnica (GSM-R), temelji na specifikacijah, ki so bile dokončno oblikovane pred 20 leti. Zaradi tehnološke zastarelosti industrijska podpora GSM-R po letu 2030 verjetno ne bo več dolgo zagotovljena. FRMCS bo nasledil GSM-R kot eden bistvenih delov ERTMS. Podpiral bo digitalizacijo in inovacije na področju storitev v železniškem prevozu. [Sklic na ustrezno sekundarno zakonodajo EU se vstavi po sprejetju]

<sup>(149)</sup> 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]

- 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 (RIS), kot so platforma RIS <sup>(150)</sup>, 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, če prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom, zlasti intermodalni sistemi za prepoznavanje, sledenje in sledljivost ter intermodalne platforme za izmenjavo podatkov.
177. Pogodbeni dogovori za prenos sredstev, financiranih s pomočjo za interoperabilnost, ali njihovo uporabo proti plačilu <sup>(151)</sup> morajo vsaj pet let po dodelitvi pomoči vključevati klavzulo, ki navaja, da je bila naložba, ki zagotavlja interoperabilnost zadevnega sredstva, financirana z državno pomočjo. V njih morajo biti tudi navedene tudi ustrezne obveznosti iz točke 193 in znesek pomoči.
178. Da bi se pomoč za interoperabilnost štela za združljivo z notranjim trgom, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

#### Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

179. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za interoperabilnost spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz z zagotavljanjem neprekinjenih prometnih tokov potnikov in blaga med omrežji držav članic in med različnimi načini prevoza. Nemotena medsebojna povezanost prometnih omrežij in načinov prevoza po vsej EU omogoča (a) doseganje rasti železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovniških poteh, h kateri stremi Strategija za trajnostno in pametno mobilnost, z optimizacijo uporabe omejenih zmogljivosti železniške infrastrukture in infrastrukture za prevoz po celinskih plovniških poteh; (b) dejansko konkuriranje multimodalnega prevoza z unimodalnimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo okolje, saj omogoča nemoteno povezovanje prevoznih verig in sinergije med različnimi načini prevoza v smislu infrastrukture, pretoka informacij in postopkov, ter (c) rast čezmejnega prometa.

#### Nujnost pomoči

180. Komisija ugotavlja, da imata namestitve in nadgradnja interoperabilnih sistemov pomembno vlogo pri razvoju trajnostnih načinov kopenskega prevoza. Vendar je to drag postopek, ki prinaša več javnih koristi kot pa zasebnih koristi za podjetja, zlasti v začetni fazi uvajanja. Zato ni veliko spodbud za zasebne naložbe. Razlogi za to so lahko zlasti: (a) obsežno uvajanje, ki je potrebno, preden se pokažejo prednosti nekaterih tehnologij (t. i. slabši položaj prvega na trgu) <sup>(152)</sup>; (b) potreba po vzporednih naložbah različnih

<sup>(150)</sup> Člen 1(3), točka (hh), Predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2005/44/ES o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovniških poteh v Skupnosti (COM(2024) 33 final z dne 26. januarja 2024).

<sup>(151)</sup> Kot so zakupne pogodbe za tirna vozila.

<sup>(152)</sup> Za večino tehnologij in dejavnosti, navedenih v točki 176, je značilno, da jih je mogoče v celoti izkoristiti le, če se doseže kritična raven usklajenega uvajanja. Zaradi visokih vnaprejšnjih stroškov naložb so neposredni stroški za podjetja trenutno višji od prihrankov zaradi prehoda na te tehnologije.

akterjev (npr. upravljavca infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu) in na čezmejni ravni ter (c) omejene zasebne koristi, ki izhajajo iz naložb, v primerjavi z javnimi koristmi (npr. varnost).

181. Komisija ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 meni, da je pomoč za interoperabilnost potrebna za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa. Trg sam po sebi namreč ne more v zadostni meri uvesti tehnologij, ki prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom <sup>(153)</sup>.

#### Ustreznost pomoči

182. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 68 meni, da je lahko pomoč za interoperabilnost načeloma ustrezen instrument <sup>(154)</sup> za spodbujanje uvajanja tehnologij, ki omogočajo neprekinjene prometne tokove blaga in/ali potnikov med nacionalnimi omrežji in/ali načini prevoza, zlasti če ni regulativnih ukrepov, ki bi zahtevali uvedbo istih tehnologij. Pomoč za interoperabilnost ni ustrezna, če obstajajo regulativni ukrepi, ki zahtevajo uvedbo istih tehnologij v podobnem času, kot se načrtuje z uporabo take pomoči.

#### Spodbujevalni učinek pomoči

183. Pomoč bi morala spodbujati naložbe v tehnologije, ki zagotavljajo neprekinjene prometne tokove blaga in potnikov med različnimi nacionalnimi omrežji in različnimi načini prevoza. Da bi imela v skladu s splošnimi načeli iz točk 69 in 70 pomoč za interoperabilnost spodbujevalni učinek, morata biti izpolnjena naslednja kumulativna pogoja:
- a) upravičenec je zaprosil za pomoč pred začetkom del na naložbenem projektu;
  - b) dela na naložbenem projektu bi bilo treba zaključiti vsaj eno leto pred datumom, ko take naložbe postanejo obvezne na ravni EU.
184. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če se upoštevajo splošna načela iz točk 69 in 70, kot je pojasnjeno v točki 183. Pomoč, dodeljena za kritje stroškov izpolnjevanja standardov EU, načeloma nima spodbujevalnega učinka.

#### Sorazmernost

185. V skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 se lahko načeloma pomoč šteje za sorazmerno, če ne presega 50 % upravičenih stroškov.
186. Upravičeni stroški so:

---

<sup>(153)</sup> Podporna študija za oceno učinka za revizijo Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu, glej opombo (42), oddelek 4.5.4.

<sup>(154)</sup> Kar zadeva obliko pomoči, Komisija v svoji pretekli praksi odločanja o pomoči, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ni nasprotovala pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev (glej med drugim Odločitev Komisije z dne 26. maja 2023 v zadevi SA.102707, Italija, Italijanska shema v podporo nadgradnji tirnih vozil z opremo ERTMS (UL C 266, 28.7.2023, str. 4), in Odločitev Komisije z dne 5. novembra 2019 v zadevi SA.55451, Nizozemska, Podpora za nadgradnjo za ERTMS (UL C 59, 21.2.2020, str. 1). Pomoč v obliki neposrednih nepovratnih sredstev upravičencem omogoča, da zmanjšajo svoje vnaprejšnje stroške naložb (stroške prototipov, izgube prihodkov med mirovanjem tirnih vozil, same naložbe v interoperabilnost), ki jih je pod običajnimi tržnimi pogoji težko pokriti, zlasti kadar naložba postane dobičkonosna le ob široki uvedbi teh tehnologij, kar lahko traja dlje od življenjske dobe sredstva.



- a) vsi stroški, potrebni za izvajanje naložb v interoperabilnost ali dodatni stroški v zvezi z izvajanjem teh naložb; glede na vrsto naložbe lahko taki stroški vključujejo stroške nakupa in namestitve ustrezne tehnologije <sup>(155)</sup>, stroške vodenja projekta in stroške dostave <sup>(156)</sup>;
  - b) stroški, povezani s študijami, preskušanjem in odobritvijo ter pilotnimi in prototipnimi napravami, ter
  - c) stroški, povezani z nadgradnjo predhodno nameščene tehnologije.
187. Kar zadeva naložbe v interoperabilnost v povezavi z ERTMS, kot je opredeljen v točki 176(a), 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.
188. Kar zadeva naložbe v interoperabilnost vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovniških poteh, katerih nakup je načrtovan, morajo biti upravičeni stroški omejeni na neto dodatne stroške za interoperabilnost <sup>(157)</sup>. Ti stroški se izračunajo kot hipotetična razlika med skupnimi stroški nakupa vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovniških poteh, katerega nakup je načrtovan in ki je opremljeno z zadevnimi naložbami, na eni strani ter skupnimi stroški nakupa istega ali podobnega vozila brez naložb v interoperabilnost na drugi strani.
189. Izjemoma se lahko pomoč za tehnologije iz točke 176(a) in (b) šteje za sorazmerno, če ne presega 80 % upravičenih stroškov. Pri teh tehnologijah prihaja namreč do še posebno velikih težav pri usklajevanju v fazi uvajanja, poleg tega pa prinašajo znatne zunanje koristi, ki jih izvajalci naložb ne morejo izkoristiti.
190. Glede na specifične značilnosti ukrepa lahko država članica na podlagi analize vrzeli v financiranju v skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 dokaže tudi, da je potrebna višja intenzivnost pomoči. Komisija bo v tem primeru pomoč štela za sorazmerno, če je znesek pomoči na upravičenca omejen na najmanjši znesek, ki je potreben za izvedbo naložbe (tj. če pomoč ustreza vrzeli v financiranju, potrebni za doseganje cilja ukrepa pomoči, v primerjavi s hipotetičnim scenarijem brez pomoči). V vsakem primeru pomoč ne sme presegati 100 % upravičenih stroškov.

Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

191. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč za interoperabilnost dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76.
192. Pomoč bi morala biti načeloma dodeljena v obliki shem pomoči, ker je verjetno, da bodo imele bolj omejen izkrivljalni učinek na konkurenco in trgovino kot *ad hoc* pomoč.
193. Poleg tega morajo, kar zadeva tirna vozila in plovila za celinsko plovbo, upravičenec do pomoči ter vsi nadaljnji lastniki ali imetniki tirnega vozila ali plovila za celinsko plovbo, ki je upravičeno do podprte naložbe, poskrbeti, da so ta vozila vpisana v ustreznem

<sup>(155)</sup> Ustrezna tehnologija je lahko nova ali rabljena.

<sup>(156)</sup> Zaradi jasnosti je treba poudariti, da stroški vzdrževanja niso upravičeni do podpore.

<sup>(157)</sup> Pod pogojem, da ti stroški niso že zajeti v kaki drugi obliki pomoči, zlasti v pomoči iz oddelka 4.2.2.3.

nacionalnem registru katere koli države članice in/ali v ustreznem evropskem registru vozil pet let po izvedbi naložbe.

#### 4.2.2.5 Pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev

194. Te smernice določajo posebna pravila za podporo naložbam v opredmetena in neopredmetena sredstva za tehnično prilagoditev ali posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz.
195. Podprejo se lahko zlasti naslednje dejavnosti in tehnologije:
- 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 celinsko plovbo za nove vrste tovora;
  - e) telematske aplikacije in druga programska oprema, ki ne spadajo v oddelek 4.2.2.4 teh smernic, kot so sistemi, ki zagotavljajo informacije potnikom izključno v okviru enega načina prevoza, ali digitalni sistemi za rezervacije in plačila, ki ne prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom;
  - 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.
196. Pogodbeni dogovori za prenos sredstev, financiranih s pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz, ali njihovo uporabo proti plačilu <sup>(158)</sup>, morajo vsaj pet let po dodelitvi pomoči vključevati klavzulo, ki navaja, da je bila prilagoditev ali posodobitev zadevnega sredstva financirana z državno pomočjo, poleg tega pa mora biti v teh dogovorih naveden znesek pomoči.
197. Da bi se pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz štela za združljivo z notranjim trgov, mora izpolnjevati pogoje združljivosti iz tega oddelka in oddelka 4.1.

#### Prispevek k potrebam po usklajevanju prometa

198. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 66 meni, da lahko pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz spodbudi prehod na trajnostni kopenski prevoz. Tehnična prilagoditev omogoča, da se trajnostni kopenski prevoz prilagodi povpraševanju po novih vrstah storitev potniškega in tovornega prevoza ter se razvije na področjih, na katerih ima največji potencial rasti, kot sta prevoz prevelikega, težkega ali nevarnega blaga ter nočni potniški prevoz. Nasprotno pa se s posodobitvijo povečujejo varnost, zaščita, zanesljivost in kakovost trajnostnega kopenskega prevoza. Tehnična prilagoditev in posodobitev

---

<sup>(158)</sup> Kot so zakupne pogodbe za tirna vozila.

prispevata tudi k optimalni stroškovno učinkoviti uporabi obstoječih tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz.

199. Komisija bo še naprej ocenjevala združljivost pomoči za naložbe v čista vozila (tirna vozila in plovila za celinsko plovbo) na podlagi Smernic Komisije o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 <sup>(159)</sup>. Podobno pomoč za naložbe za zmanjšanje hrupa v železniškem prevozu ni zajeta v teh smernicah, temveč v Smernicah o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 (s posebnimi pravili o pomoči za preprečevanje ali zmanjšanje onesnaževanja, ki ni onesnaževanje s toplogrednimi plini).

#### Nujnost pomoči

200. Tehnična prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz tem proizvodom omogočata, da ohranijo najvišjo raven vrednosti in uporabnosti. Te vrste naložb ne podpirajo le konkurenčnosti trajnostnega kopenskega prevoza, temveč omogočajo tudi razvoj trga rabljenih vozil, plovil in opreme, kar prispeva k spodbujanju prehoda na trajnostne načine kopenskega prevoza. Tehnična prilagoditev in posodobitev je lahko zelo draga, saj tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz v času trajanja intervencije ni mogoče uporabiti, kar pomeni znatno zmanjšanje prihodkov. Poleg tega je za nekatere vrste naložb v tehnično prilagoditev in posodobitev potreben razvoj prototipa, da se ugotovi, kakšne strukturne spremembe so potrebne za uvedbo tehnologije glede na vrsto vozila ali opreme za trajnostni multimodalni prevoz. Ti stroški (stroški prototipa in stroški naknadnega opremljanja) pogosto presegajo vrednost naknadno opremljenega proizvoda <sup>(160)</sup>.
201. Komisija ob upoštevanju splošnih načel iz točke 67 meni, da je pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz lahko potrebna za izpolnjevanje potreb po usklajevanju prometa, če trg sam po sebi ne zagotavlja zadostne ravni naložb v tehnično prilagoditev in posodobitev, s katerimi se podpira konkurenčnost trajnostnega kopenskega prevoza.

#### Ustreznost pomoči

202. Komisija v skladu s splošnimi načeli iz točke 68 meni, da je lahko pomoč za naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz načeloma ustrezen instrument <sup>(161)</sup>. Taka pomoč zagotavlja ustrezno raven naložb v tehnično prilagoditev in posodobitev, s katerimi se podpira konkurenčnost trajnostnega kopenskega prevoza, zlasti če ni regulativnih ukrepov, ki bi zahtevali uvedbo istih tehnologij. Pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev ni ustrezna za izvajanje regulativnih ukrepov, ki zahtevajo uvedbo istih tehnologij v podobnem času, kot se načrtuje z uporabo take pomoči.

---

<sup>(159)</sup> Glej opombo (71).

<sup>(160)</sup> Podporna študija za oceno učinka za revizijo Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu, glej opombo (42), oddelek 3.5.

<sup>(161)</sup> Kar zadeva obliko pomoči, Komisija v svoji pretekli praksi odločanja o pomoči, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, ni nasprotovala pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev (glej Odločitev Komisije z dne 1. julija 2021 v zadevi SA.57137, Nemčija, Shema državne pomoči za posodobitev plovne parka za celinsko plovbo (UL C 317, 6.8.2021, str. 1). Pomoč v obliki neposrednih nepovratnih sredstev upravičencem omogoča, da zmanjšajo svoje vnaprejšnje stroške naložb (stroške prototipov, izgube prihodkov med mirovanjem tirnih vozil, same naložbe v interoperabilnost), ki jih je pod običajnimi tržnimi pogoji težko pokriti.

### Spodbujevalni učinek pomoči

203. Pomoč bi morala spodbujati naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev tirnih vozil, plovil za celinsko plovbo in opreme za trajnostni multimodalni prevoz. Da bi imela pomoč spodbujevalni učinek, se z njo ne sme financirati naložb, ki so potrebne za izpolnjevanje standarda EU, ali pa se morajo z njo financirati naložbe, ki omogočajo izpolnjevanje standarda EU precej pred datumom obveznega začetka veljavnosti standarda na ravni EU. Da bi imela v skladu s splošnimi načeli iz točk 69 in 70 pomoč spodbujevalni učinek, morata biti izpolnjena naslednja kumulativna pogoja:
- a) upravičenec je zaprosil za pomoč pred začetkom del na naložbenem projektu;
  - b) dela na naložbenem projektu bi bilo treba zaključiti vsaj eno leto pred datumom, ko take naložbe postanejo obvezne na ravni EU.
204. Komisija meni, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če se upoštevajo splošna načela iz točk 69 in 70, kot je pojasnjeno v točki 203.

### Sorazmernost

205. V skladu s splošnimi načeli iz točk 71 do 74 se lahko načeloma pomoč šteje za sorazmerno, če ne presega 20 % upravičenih stroškov.
206. Upravičeni stroški so:
- a) vsi stroški, potrebni za izvajanje upravičenih naložb ali dodatni stroški v zvezi z izvajanjem teh naložb; glede na vrsto naložbe lahko taki stroški vključujejo stroške, potrebne za nakup in namestitve ustrezne tehnologije, stroške vodenja projekta in stroške dostave <sup>(162)</sup>;
  - b) stroški, povezani s študijami, preskušanjem in odobritvijo ter pilotnimi in prototipnimi napravami, ter
  - c) stroški, povezani z nadgradnjo predhodno nameščene tehnologije.
207. Glede na specifične značilnosti ukrepa lahko država članica na podlagi analize vrzeli v financiranju, kot je določena v točkah 71 do 74, dokaže tudi, da je potrebna višja intenzivnost pomoči. Komisija bo v tem primeru pomoč štela za sorazmerno, če je znesek pomoči na upravičenca omejen na znesek, ki je potreben za izvedbo naložbe (tj. če pomoč ustreza vrzeli v financiranju, potrebni za doseganje cilja ukrepa pomoči, v primerjavi s hipotetičnim scenarijem brez pomoči). V vsakem primeru pomoč ne sme presegati 100 % upravičenih stroškov.
208. Kar zadeva naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev vozil 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 <sup>(163)</sup>. Ti stroški 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 brez naložb v tehnično prilagoditev in posodobitev na drugi strani.

<sup>(162)</sup> Zaradi jasnosti je treba poudariti, da stroški vzdrževanja niso upravičeni do podpore.

<sup>(163)</sup> Pod pogojem, da ti stroški niso že zajeti v kaki drugi obliki pomoči, zlasti v pomoči iz oddelka 4.2.2.3.

Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami

209. Da se zagotovi, da pomoč ne ogroža splošnih interesov Unije z neupravičenim izkrivljanjem konkurence in trgovine, je treba pomoč za naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev dodeljevati v skladu s splošnimi načeli iz točk 75 in 76.
210. Pomoč bi morala biti načeloma dodeljena v obliki shem pomoči, ker je verjetno, da bodo imele bolj omejen izkrivljajoči učinek na konkurenco kot *ad hoc* pomoč.

**5. POMOČ, KI POMENI NADOMESTILO ZA OPRAVLJANJE DOLOČENIH STORITEV, KI SO DEL JAVNE SLUŽBE, V SEKTORJU ŽELEZNIŠKEGA TOVORNEGA PREVOZA**

**5.1 Splošne določbe**

211. V členu 93 PDEU je določeno, da je državna pomoč, ki pomeni nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, združljiva s Pogodbama. V tem kontekstu so v členu 14 Pogodbe in Protokolu št. 26 o storitvah splošnega pomena, ki je priložen Pogodbi, določena splošna načela o tem, kako države članice opredeljujejo in zagotavljajo storitve splošnega gospodarskega pomena. Nacionalni, regionalni in lokalni organi imajo v skladu s Protokolom št. 26 bistveno vlogo in široko polje proste presoje pri zagotavljanju, naročanju in organiziranju storitev splošnega gospodarskega pomena, in sicer čim bolj v skladu s potrebami uporabnikov. Opredelitev obveznosti javne službe lahko Komisija izpodbija le v primeru očitne napake pri izvajanju diskrecijske pravice držav članic <sup>(164)</sup>. Vendar pa pristojnost države članice za opredelitev storitev splošnega gospodarskega pomena ni neomejena in je ni mogoče izvajati samovoljno samo zato, da bi se posamezen sektor lahko izognil uporabi pravil konkurence <sup>(165)</sup>.
212. Komisija je v sporočilu o SSGP <sup>(166)</sup>, ki se uporablja tudi za sektor železniškega tovornega prevoza, pojasnila pogoje, pod katerimi se nadomestilo za javne storitve šteje za državno pomoč.
213. Poleg tega se Uredba o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe pri pomoči *de minimis* za podjetja, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena <sup>(167)</sup>, uporablja tudi za sektor železniškega tovornega prevoza. Komisija je v Uredbi določila pogoje, pod katerimi se šteje, da majhni zneski nadomestil za javne storitve ne vplivajo na trgovino med državami članicami in/ali ne izkrivljajo ali ne bi mogli izkrivljati konkurence. V teh okoliščinah nadomestilo ne spada na področje uporabe člena 107(1) Pogodbe.
214. Če želijo države članice sprejeti ukrepe, ki pomenijo nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, v sektorju železniškega tovornega prevoza, pri čemer ti ukrepi ne izpolnjujejo pogojev iz sodbe v zadevi Altmark <sup>(168)</sup> in pomenijo državno pomoč, morajo te ukrepe priglasiti Komisiji v skladu s členom 108(3) Pogodbe.

<sup>(164)</sup> Sodba z dne 29. novembra 2018, ARFEA/Evropska komisija, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, točka 88; sodba z dne 24. novembra 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, ECLI:EU:C:2020:952, točka 33.

<sup>(165)</sup> Sodba z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi/Evropska komisija, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, točka 168.

<sup>(166)</sup> Glej opombo (36).

<sup>(167)</sup> Glej opombo (99).

<sup>(168)</sup> Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415. Glej točko 42 in naslednje točke Sporočila o SSGP (glej opombo (36)).

215. Te smernice določajo pogoje, pod katerimi se lahko državna pomoč, ki pomeni nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, v železniškem tovornem prevozu, šteje za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 93 Pogodbe <sup>(169)</sup>. Čeprav se okvir SSGP <sup>(170)</sup> ne uporablja za sektor kopenskega prevoza, bo Komisija v svoji oceni združljivosti upoštevala pogoje iz oddelkov 2.2 do 2.10 okvira SSGP <sup>(171)</sup>, prilagojene posebnostim sektorja železniškega tovornega prevoza, kot je določeno v tem poglavju.

## **5.2 Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena**

216. Pomoč mora biti dodeljena za resnično in pravilno opredeljeno storitev splošnega gospodarskega pomena. To pomeni, da se lahko storitve tovornega prevoza štejejo za storitve splošnega gospodarskega pomena le, če zadevna država članica ugotovi, da obstaja resnična potreba po takih storitvah, pri čemer trg takšne resnične potrebe ne izpolnjuje ali je ne izpolnjuje v zadostni meri.
217. Kar zadeva opredelitev resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, mora zadevna država članica dokazati, da ima storitev železniškega tovornega prevoza posebne značilnosti v primerjavi s primerljivimi komercialnimi storitvami, če take storitve obstajajo na trgu. V zvezi s tem je Komisija pojasnila, da države članice ne morejo določiti posameznih obveznosti javne službe za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo oziroma bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica <sup>(172)</sup>.
218. Države članice bi morale dokazati, da je določena storitev v interesu družbe kot celote <sup>(173)</sup> in da so ustrezno proučile potrebe po javnih storitvah in pri tem opravile javna posvetovanja ali uporabile druge primerne instrumente, da bi upoštevale interese uporabnikov in izvajalcev storitev <sup>(174)</sup>. Po mnenju sodišč EU gre lahko, če država članica ne predloži dokazov, da so ta merila izpolnjena (tj. obseg obveznosti javne službe je nujen in sorazmeren glede na realno potrebo po javnih storitvah), ali teh meril ne izpolni, za očitno napako pri presoji, ki jo mora Komisija upoštevati <sup>(175)</sup>.
219. Ob upoštevanju navedenega bo Komisija pri pregledu, ali je obseg obveznosti javne službe nujen in sorazmeren z realno potrebo po javnih storitvah v sektorju železniškega tovornega prevoza, preverila, ali je pristojni organ kumulativno ocenil (i) zadevne potrebe po prevozu na podlagi javnega cilja, za katerega si prizadeva zadevna država članica (tj. obstoj realne potrebe po javnih storitvah); (ii) v kolikšni meri bi lahko te potrebe zadovoljile tržne sile same (tj. obstoj nedelovanja trga) ter (iii) alternativne ukrepe, s katerimi bi se lahko zadovoljile iste potrebe ob hkratnem manjšem izkrivljanju konkurence in trgovine.

---

<sup>(169)</sup> Člen 93 Pogodbe ne vsebuje navedbe, ki bi bila enakovredna drugemu stavku člena 106(2) Pogodbe, v skladu s katerim razvoj trgovine ne sme biti prizadet v takšnem obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi EU. Vendar je Sodišče že pojasnilo, da mora Komisija pri presoji ukrepa pomoči na podlagi člena 93 Pogodbe preveriti, ali pomoč ne ogroža splošnih interesov EU, glej sodbo z dne 12. oktobra 1978, Komisija/Belgija, 156/77, omenjeno v opombi (30), točka 10.

<sup>(170)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(171)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(172)</sup> Odstavek 13 okvira SSGP, glej opombo (70).

<sup>(173)</sup> Glej Sklep Komisije z dne 24. novembra 2023 v zadevi SA.32953, Italija, Ukrepi državne pomoči v korist podjetja Trenitalia SpA (še ni objavljen v UL), uvodne izjave 443–445.

<sup>(174)</sup> Odstavek 14 okvira SSGP, glej opombo (70).

<sup>(175)</sup> Sodba z dne 1. marca 2017, Francija/Komisija, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, točka 105.

220. Pri ocenjevanju povpraševanja po prevozu lahko pristojni organi upoštevajo ne samo obstoječe, ampak tudi prihodnje povpraševanje uporabnikov (zlasti kadar se lahko to pričakovano povpraševanje razumno pojavi zaradi prizadevanja za cilje politike, na primer spodbujanja trajnostne prometne povezljivosti ali socialne kohezije). Predhodna ocena povpraševanja po storitvah javnega prevoza se lahko izvede z različnimi metodami, na primer z uporabo preteklih podatkov, reprezentativnimi raziskavami mnenja uporabnikov ali javnimi posvetovanji z uporabniki, da se opredeli, kaj uporabniki pričakujejo od javnih storitev.
221. V oceno ponudbe na trgu bi morala biti načeloma vključena posvetovanje s prevozniki o njihovem interesu za zagotavljanje ustreznih storitev na podlagi odprtega dostopa in ocena njegovih rezultatov. Z udeleženci na trgu bi se lahko na primer izvedlo posvetovanje o vrsti, obsegu in pogostosti storitev, ki jih že izvajajo ali jih nameravajo izvajati na zadevnem geografskem območju, ali o stopnji tarif, ki jih uporabljajo ali jih nameravajo uporabljati. Kadar udeleženci na trgu izvajajo komercialne storitve oziroma pričakujejo ali napovejo, da jih bodo začeli izvajati v razumno kratkem roku (na primer v železniškem prevozu, kadar prevoznik v skladu s členom 38(4) direktive o enotnem evropskem železniškem območju<sup>(176)</sup> obvesti regulatorni organ in upravljavca infrastrukture, da namerava začeti izvajati storitev), bi jih pristojni organi morali upoštevati pri opredeljevanju obsega obveznosti javne službe, razen če obstajajo objektivne utemeljitve, da tega ne storijo. Da bi se preprečilo izrivanje komercialne ponudbe, storitve, za katere se nedelovanje trga ne dokaže, ne morejo spadati na področje uporabe obveznosti javne službe.
222. Pristojni organ bi moral pri ugotavljanju, ali obveznosti javne službe, določene v pogodbi o izvajanju javne službe, najmanj izkrivljajo konkurenco in trgovino, preučiti alternativne ukrepe v skladu s pravom EU. Če je na primer glavni cilj javnega interesa, ki se ga prizadeva doseči z ukrepom, zmanjšanje vpliva tovornega prevoza na okolje (npr. ker se na trgih, na katere se ukrep nanaša, te storitve že opravljajo z načini prevoza, ki bolj onesnažujejo okolje), bi moral pristojni organ pojasniti, zakaj enakega rezultata ni mogoče doseči z manj izkrivljajočimi ukrepi za usklajevanje prometa (npr. v obliki shem pomoči za naložbe in/ali tekoče poslovanje).

### **5.3 Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila**

223. Zadevno podjetje mora biti pooblaščen za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več akti, katerih obliko lahko določi vsaka država članica<sup>(177)</sup>.
224. Akti o pooblastitvi bi morali določati zlasti (a) vsebino in trajanje obveznosti javne službe; (b) zadevno podjetje in ozemlje; (c) vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli organ, ki dodeli pomoč; (d) opis mehanizma nadomestila ter parametrov za izračun, spremljanje in pregled nadomestila ter (e) ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo.

### **5.4 Trajanje obdobja pooblastitve**

225. Trajanje obdobja pooblastitve bi moralo biti omejeno na 15 let. Če pa so najpomembnejša sredstva, potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, tirna vozila,

---

<sup>(176)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(177)</sup> Izraz „država članica“ zajema centralne, regionalne in lokalne organe navedene države članice.

ki so bila v celoti ali delno javno financirana, obdobje pooblastitve ne bi smelo trajati več kot deset let <sup>(178)</sup>.

### **5.5 Skladnost z direktivo o enotnem evropskem železniškem območju in direktivo o preglednosti**

226. Pomoč, ki pomeni nadomestilo za opravljanje obveznosti javne službe v sektorju železniškega tovornega prevoza, se šteje za združljivo z notranjim trgov na podlagi člena 93 Pogodbe le, če je v skladu z ustreznimi določbami direktive o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(179)</sup> in Direktive Komisije 2006/111/ES (v nadaljnjem besedilu: direktiva o preglednosti) <sup>(180)</sup>, kadar je to ustrezno.
227. Za pomoč, ki ni v skladu z ustreznimi določbami navedenih direktiv, na kar je opozorjeno tudi v oddelku 6, se šteje, da vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki bi lahko ogrožal splošne interese EU.

### **5.6 Skladnost s pravili EU o javnem naročanju**

228. Pomoč, ki pomeni nadomestilo za opravljanje obveznosti javne službe v sektorju železniškega tovornega prevoza, se šteje za združljivo z notranjim trgov na podlagi člena 93 Pogodbe le, če je pristojni organ ob pooblastitvi zadevnega podjetja za opravljanje storitve na podlagi pogodb o izvajanju javne službe <sup>(181)</sup> ali koncesijskih pogodb <sup>(182)</sup> ravnal v skladu z veljavnimi pravili EU o javnem naročanju ali se je k temu zavezal. To vključuje morebitne zahteve glede preglednosti, enakega obravnavanja in nediskriminacije, ki izhajajo neposredno iz Pogodbe in iz sekundarnega prava EU, če se uporablja.
229. Za pomoč, ki ni v skladu s takšnimi pravili in zahtevami, se šteje, da vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki bi lahko ogrožal splošne interese EU.

### **5.7 Nediskriminatorna obravnava**

230. Kadar organ dodeli isto storitev splošnega gospodarskega pomena v izvajanje več podjetjem, je treba nadomestilo izračunati po enaki metodi za vsako podjetje.

---

<sup>(178)</sup> Ob koncu obdobja pooblastitve lahko prevoznik ta tirna vozila prenese na novega prevoznika ali pristojni organ, če je prenos opravljen po tržni ceni in se pri njem upoštevajo vsa javna sredstva, prejeta za nakup teh tirnih vozil (glej točko 234).

<sup>(179)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(180)</sup> Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

<sup>(181)</sup> V členu 2(1), točke 1, 2 in 5, Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 94, 28.3.2014, str. 243), so „naročila storitev“ opredeljena kot pisno sklenjene odplačne pogodbe med enim ali več naročniki, ki opravljajo dejavnosti iz členov 8 do 14 navedene direktive, ter enim ali več gospodarskimi subjekti, katerih predmet je izvajanje storitev. Kadar ta naročila vključujejo „javne naročnike“ v smislu člena 2(1), točka 1, Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju (UL L 94, 28.3.2014, str. 65), ki ne izvajajo dejavnosti iz členov 8 do 14 Direktive 2014/25/EU, se štejejo za „javna naročila storitev“ v skladu s členom 2(1), točki 6 in 9, Direktive 2014/24/EU.

<sup>(182)</sup> V členu 5(1)(b), Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1) so „koncesije za storitve“ opredeljene kot „pisno sklenjen[e] odplačn[e] pogodb[e], s kater[imi] eden ali več javnih naročnikov ali naročnikov opravljanje in upravljanje storitev, razen izvajanja gradenj iz točke (a), zaupa enemu ali več gospodarskim subjektom, pri čemer je nadomestilo zgolj pravica do uporabe storitev, ki so predmet pogodbe, ali ta pravica skupaj s plačilom“.



## **5.8 Znesek nadomestila**

231. Znesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je potreben za kritje neto stroškov opravljanja obveznosti javne službe, vključno z razumnim dobičkom.
232. V zvezi s tem bo Komisija uporabila merila iz odstavkov 21 do 50 okvira SSGP <sup>(183)</sup> ob upoštevanju naslednjih pojasnil.
233. Prvič, dejanski ali pričakovani neto stroški, ki so potrebni za opravljanje obveznosti javne službe, se lahko določijo bodisi na podlagi metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti (t. i. metodologija NAC), kot je opisano v odstavkih 25 do 27 okvira SSGP <sup>(184)</sup>, bodisi na podlagi metodologije razporeditve stroškov, kot je opisano v odstavkih 28 do 31 okvira SSGP <sup>(185)</sup>.
234. Drugič, kar zadeva nakup tirnih vozil, ki se uporabljajo za zagotavljanje javnih storitev, bi morale države članice zagotoviti, da sta izpolnjena naslednja kumulativna pogoja:
- a) pri izračunu nadomestila za javne storitve se upošteva že prejeta in odobrena državna pomoč, zlasti na podlagi teh smernic (na podlagi oddelka 4.2.2.3), v zvezi s tirnimi vozili, ki se bodo uporabljala za zagotavljanje javnih storitev;
  - b) če se tirma vozila, ki se uporabljajo za zagotavljanje javnih storitev, ob izteku pogodbe prenesejo na novega prevoznika ali na pristojni organ, je treba prenos opraviti po tržni ceni in upoštevati vsa javna sredstva, ki jih je prejšnji prevoznik prejel za nakup teh tirnih vozil.

## **5.9 Dodatne zahteve, ki so lahko potrebne za zagotovitev, da pomoč ne ogroža splošnih interesov EU**

235. Komisija lahko v izjemnih okoliščinah od držav članic zahteva, da izpolnijo določene pogoje ali zaveze, kadar zgoraj navedene zahteve ne zadostujejo za odpravo resnega izkrivljanja konkurence na notranjem trgu in bi pomoč lahko vplivala na trgovino tako, da bi ogrozila splošne interese EU. Zato bo Komisija uporabila merila iz odstavkov 51 do 59 okvira SSGP <sup>(186)</sup> s potrebnimi prilagoditvami.
236. Komisija meni, da bi lahko imelo nedelovanje trga, ki ga ugotovijo države članice (npr. pri prevozi vagonov pošilk), lokalno ali regionalno razsežnost. Zato bo Komisija natančno ocenila, ali je geografsko področje uporabe vsake pogodbe o izvajanju javne službe ustrezno utemeljeno. S tega vidika Komisija pogodbe o izvajanju javne službe, ki zajema celotno ozemlje ali železniško omrežje države članice, načeloma ne šteje za sorazmeren način za odpravo morebitnega nedelovanja trga glede na možno izkrivljanje konkurence, do katerega lahko pride zaradi sklenitve take pogodbe.

## **5.10 Preglednost**

237. Zadevna država članica mora v zvezi z nadomestilom za storitev splošnega gospodarskega pomena, ki spada na področje uporabe teh smernic, na internetu ali na drug primeren način objaviti naslednje informacije: (a) rezultate javnega posvetovanja ali drugih primernih instrumentov iz točke 218; (b) vsebino in trajanje obveznosti javne

---

<sup>(183)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(184)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(185)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(186)</sup> Glej opombo (70).

službe; (c) zadevno podjetje in, če je ustrezno, ozemlje ter (d) letne zneske pomoči, dodeljene zadevnemu podjetju.

### **5.11 Pogoji in obveznosti, priloženi sklepom Komisije**

238. Na podlagi člena 9(4) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 <sup>(187)</sup> lahko Komisija pozitivnemu sklepu priloži pogoje, na podlagi katerih se pomoč lahko šteje kot združljiva z notranjim trgom, in lahko določi obveznosti, da zagotovi nadzor nad izpolnjevanjem sklepa. Taki pogoji in obveznosti so lahko potrebni za zagotovitev, da pomoč, dodeljena zadevnim podjetjem, ne povzroči neupravičenega izkrivljanja konkurence in trgovine na notranjem trgu. V zvezi s tem so lahko potrebna redna poročila ali druge obveznosti glede na specifične okoliščine posamezne storitve splošnega gospodarskega pomena.

## **6. FINANČNI TOKOVI V VERTIKALNO INTEGRIRANIH PREVOZNIKIH V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

239. Sprejetje zaporednih železniških svežnjev iz točke 2 teh smernic je privedlo do postopnega odprtja vseh železniških prevozov za konkurenco. Ta proces je vertikalno integrirane prevoznike v železniškem prometu postavil v položaj, v katerem lahko za nekatere njihove dejavnosti (zlasti za upravljanje železniške infrastrukture) pod določenimi pogoji še vedno veljajo nekatere izključne in/ali posebne pravice, medtem ko so dejavnosti železniškega tovornega in potniškega prevoza zdaj odprte za konkurenco pod pogoji, določenimi v direktivi o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(188)</sup> in Uredbi (ES) št. 1370/2007 <sup>(189)</sup>.
240. Kot je navedeno v točki 3 teh smernic, je bistveno, da se pravni okvir, ki ureja finančne transakcije javnih in vertikalno integriranih podjetij v železniškem sektorju, ustrezno spoštuje in izvršuje. Skladnost z veljavnimi pravili o finančni preglednosti (i) zagotavlja, da se pomoč, dodeljena na podlagi teh smernic, ne preusmeri v druge dejavnosti kot tiste, za katere je pomoč odobrena, ter (ii) zmanjšuje tveganje, da se prihodki iz tržnih finančnih instrumentov (kot so obveznice), ki jih vertikalno integrirana podjetja uporabljajo za financiranje svojega poslovanja, naložb ter vzdrževanja in razvoja železniške infrastrukture, uporabijo za refinanciranje znotraj skupine v škodo novih udeležencev na trgu in posledično konkurence.
241. To poglavje opozarja na načela, ki urejajo finančne transakcije javnih in vertikalno integriranih prevoznikov v železniškem prometu. Skladnost s temi načeli ni pomembna le za zagotovitev, da je pomoč za nadomestilo za opravljanje obveznosti javne službe v sektorju železniškega tovornega prevoza združljiva z notranjim trgom (glej oddelek 5.5). Skladnost je pomembna tudi z bolj splošnega vidika, da se zagotovi pravilna razporeditev stroškov in prihodkov med različne dejavnosti javnih in vertikalno integriranih podjetij, s čimer se prepreči navzkrižno subvencioniranje.
242. Finančne transakcije javnih in vertikalno integriranih podjetij ureja direktiva o preglednosti. Navedena direktiva se nanaša na katero koli javno podjetje <sup>(190)</sup> in katero

<sup>(187)</sup> 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).

<sup>(188)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(189)</sup> Glej opombo (31).

<sup>(190)</sup> Javna podjetja so v členu 2(b) direktive o preglednosti opredeljena kot „vsa podjetja, nad katerim[i] lahko javne oblasti neposredno ali posredno izvajajo prevladujoč vpliv zaradi svojega lastništva, svojega finančnega sodelovanja v njih ali predpisov, ki jih urejajo. Prevladujoč vpliv javnih oblasti se predpostavlja, kadar ti organi v zvezi s podjetjem neposredno ali posredno: (i) imajo večinski delež vpisanega delniškega

koli podjetje, ki mora voditi ločene račune <sup>(191)</sup>, zlasti katero koli podjetje, pooblaščen za opravljanje javne službe. V skladu s členom 1(2) in členom 4(1) direktive o preglednosti morajo države članice zagotoviti, da (i) podjetja, ki spadajo na področje uporabe direktive o preglednosti, vodijo ločene račune za različne dejavnosti; (ii) so v teh računih jasno opredeljeni stroški in prihodki, povezani z različnimi dejavnostmi, ter (iii) navedejo vse podrobnosti o metodi, po kateri so stroški in prihodki dodeljeni različnim dejavnostim ali razporejeni med njih.

243. V železniškem sektorju je bila zgornja obveznost pojasnjena in podrobneje opredeljena v direktivi o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(192)</sup>, ki se uporablja za upravljanje železniške infrastrukture in dejavnosti železniškega prevoza, ki jih izvajajo prevozniki v železniškem prometu.
244. V skladu s členom 6 direktive o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(193)</sup> je ločevanje poslovnih računov obvezno (i) med zagotavljanjem prevoznih storitev in poslovanjem, povezanim z upravljanjem železniške infrastrukture; (ii) med storitvami potniškega in tovornega prevoza ter (iii) med javnimi storitvami in komercialnimi dejavnostmi. Poleg tega se, kar zadeva finančno preglednost, v členu 7d direktive o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(194)</sup> izrecno zahteva naslednje:
- a) „[p]osojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja se odobrijo, izplačajo in servisirajo le po tržnih obrestnih merah in pod pogoji, ki odražajo posamezni profil tveganja zadevnega subjekta“ <sup>(195)</sup>;
  - b) „[d]olgovi, pripisani upravljavcu infrastrukture, so jasno ločeni od dolgov, pripisanih drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno integriranega podjetja. Ti dolgovi se servisirajo ločeno [...]“ <sup>(196)</sup>; ter
  - c) „[z]notraj vertikalno integriranega podjetja upravljavec infrastrukture vodi podrobno evidenco o vseh poslovnih in finančnih razmerjih z drugimi pravnimi subjekti znotraj navedenega podjetja“ <sup>(197)</sup>. Za preverjanje skladnosti s temi določbami so pristojni predvsem nacionalni regulatorni organi <sup>(198)</sup>.
245. Kar zadeva financiranje upravljavca infrastrukture, bi moral upravljavec infrastrukture v skladu s členom 8 direktive o enotnem evropskem železniškem območju <sup>(199)</sup> sprejeti poslovni načrt, ki vključuje naložbene in finančne programe. S tem načrtom bi bilo treba

---

kapitala; ali (ii) nadzorujejo večino glasov, pripisanih delnicam, ki jih izdajo podjetja; ali (iii) lahko imenujejo več kot polovico članov upravnega, vodstvenega ali nadzornega organa podjetja“.

<sup>(191)</sup> „Podjetje, za katero se zahtevajo ločeni računi“, je v členu 2(d) direktive o preglednosti opredeljeno kot „katero koli podjetje s posebnimi ali izključnimi pravicami, ki mu jih je odobrila država članica v skladu s členom [106(1)] Pogodbe, oziroma so pooblaščen za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s členom [106(2)] Pogodbe, v zvezi s temi storitvami prejemajo nadomestilo za javne storitve v kateri koli obliki ter ob tem opravljajo druge dejavnosti“.

<sup>(192)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(193)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(194)</sup> Glej opombo (8).

<sup>(195)</sup> Člen 7d(4) direktive o enotnem evropskem železniškem območju, glej opombo (8).

<sup>(196)</sup> Člen 7d(7) direktive o enotnem evropskem železniškem območju, glej opombo (8).

<sup>(197)</sup> Člen 7d(9) direktive o enotnem evropskem železniškem območju, glej opombo (8).

<sup>(198)</sup> Na podlagi člena 56(12) direktive o enotnem evropskem železniškem območju je nacionalni regulatorni organ pristojen, da izvede revizije ali sproži zunanje revizije pri upravljavcih infrastrukture, upravljavcih objektov za izvajanje železniških storitev in po potrebi pri prevoznikih v železniškem prometu, da preveri upoštevanje določb glede ločenih poslovnih računov in določb o finančni preglednosti iz členov 6 in 7d navedene direktive. Pri vertikalno integriranih podjetjih se te pristojnosti razširijo na vse pravne subjekte.

<sup>(199)</sup> Glej opombo (8).

omogočiti optimalno in učinkovito uporabo, zagotavljanje ter razvoj infrastrukture ob zagotavljanju finančnega ravnovesja in sredstev, ki so potrebna za doseganje teh ciljev <sup>(200)</sup>.

## 7. NAČRT NAKNADNEGA OCENJEVANJA

246. Da bi Komisija dodatno zagotovila omejevanje izkrivljanja konkurence in trgovine, lahko zahteva naknadno ocenjevanje shem, opredeljenih v točki 247. Na ta način se bo preverilo naslednje: (a) učinkovitost ukrepa pomoči na podlagi njegovih predhodno opredeljenih ciljev; (b) vpliv ukrepa pomoči na konkurenco in trgovino ter (c) ali med trajanjem sheme pomoči ni neupravičenih izkrivljajočih učinkov, ki so v nasprotju z interesi EU.
247. Naknadno ocenjevanje je treba izvesti za sheme, pri katerih je lahko izkrivljanje konkurence in trgovine še posebej veliko, tj. za sheme, pri katerih obstaja znatno tveganje omejevanja ali izkrivljanja konkurence, če se izvajanje ne pregleda pravočasno. To velja na primer za sheme z velikimi proračuni pomoči in novimi značilnostmi ali kadar so predvidene pomembne tržne, tehnološke ali regulativne spremembe. V vsakem primeru se naknadno ocenjevanje zahteva za vse sheme, pri katerih proračun državne pomoči ali obračunani odhodki presegajo 150 milijonov EUR v katerem koli letu oziroma 750 milijonov EUR v njihovem celotnem obdobju trajanja. Celotno obdobje trajanja sheme zajema skupno obdobje trajanja sheme in vseh njenih predhodnic, ki vključujejo podoben cilj in geografsko območje, in sicer od objave teh smernic. Glede na cilje ocenjevanja in da ne bi nesorazmerno obremenili držav članic, se naknadna ocenjevanja zahtevajo samo za sheme pomoči, katerih skupno trajanje presega tri leta, in sicer od objave teh smernic.
248. Zahteva po naknadnem ocenjevanju se lahko opusti v zvezi s shemami pomoči, ki so neposredne naslednice sheme, ki pokriva podoben cilj in geografsko območje, za katero je bilo opravljeno ocenjevanje ter je bilo v skladu z načrtom ocenjevanja, ki ga je odobrila Komisija, pripravljeno končno ocenjevalno poročilo, ki ni vsebovalo negativnih ugotovitev. Vse sheme, pri katerih končno ocenjevalno poročilo ni v skladu z odobrenim načrtom ocenjevanja, je treba začasno prekiniti s takojšnjim učinkom.
249. Za sheme pomoči, za katere se zahteva ocenjevanje v skladu s točko 247, morajo države članice priglasiti osnutek načrta ocenjevanja, ki bo sestavni del ocene sheme s strani Komisije. Načrt je treba priglasiti:
- a) skupaj s shemo pomoči, če njen proračun državne pomoči presega 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju trajanja sheme pomoči;
  - b) v 30 delovnih dneh po morebitni 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) za sheme, ki ne spadajo pod točki (a) in (b), 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.

---

<sup>(200)</sup> Člen 8(3) direktive o enotnem evropskem železniškem območju, glej opombo (8).

250. Osnutek načrta ocenjevanja mora biti v skladu s skupnimi metodološkimi načeli, ki jih je določila Komisija <sup>(201)</sup>. Države članice morajo objaviti načrt ocenjevanja, ki ga je odobrila Komisija.
251. Naknadno ocenjevanje mora na podlagi načrta ocenjevanja opraviti strokovnjak, neodvisen od organa, ki dodeljuje pomoč. Vsaka ocena mora vključevati vsaj eno vmesno poročilo in eno končno ocenjevalno poročilo. Države članice morajo objaviti obe poročili.
252. Končno ocenjevalno poročilo je treba Komisiji predložiti pravočasno, da lahko oceni morebitno podaljšanje sheme pomoči, in najpozneje devet mesecev pred njenim iztekom. Navedeno obdobje se lahko skrajša za sheme, ki sprožijo zahtevo za ocenjevanje v zadnjih dveh letih izvajanja. Natančen obseg in načini posameznega ocenjevanja bodo določeni v sklepu o odobritvi sheme pomoči. Priglasitev vsakega naslednjega ukrepa pomoči s podobnim ciljem mora vsebovati opis, kako so bili upoštevani rezultati ocene.

## **8. POROČANJE IN SPREMLJANJE**

253. V skladu z Uredbo Sveta (EU) 2015/1589 <sup>(202)</sup> in Uredbo Komisije (ES) št. 794/2004 <sup>(203)</sup> morajo države članice Komisiji predložiti letna poročila o vsakem ukrepu pomoči, odobrenem na podlagi teh smernic.
254. Države članice morajo voditi podrobne evidence o vseh ukrepih pomoči. Te evidence morajo vključevati vse informacije, potrebne za potrditev, da so izpolnjeni vsi pogoji združljivosti iz teh smernic. Države članice morajo te evidence hraniti deset let od dneva dodelitve pomoči in jih na zahtevo predložiti Komisiji.
255. Poleg tega bo Komisija v zvezi s pomočjo, ki pomeni nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, iz poglavja 5, uporabila tudi poglavje 3 okvira SSGP <sup>(204)</sup> s potrebnimi prilagoditvami (razen točke 62, zadnja alinea, in točke 65).

## **9. UPORABA**

256. Te smernice nadomeščajo smernice za železniški promet iz leta 2008 <sup>(205)</sup>.
257. Komisija bo te smernice uporabila za priglašeno pomoč, v zvezi s katero je pozvana, naj sprejme odločitev po datumu objave teh smernic v *Uradnem listu Evropske unije*, tudi če je bila pomoč priglašena pred tem datumom.
258. V skladu z obvestilom Komisije o določitvi pravil, ki se uporabljajo pri ocenjevanju nezakonitih državnih pomoči <sup>(206)</sup>, bo Komisija v primeru nezakonite pomoči uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. Komisija bo v skladu s tem te smernice uporabila, če bo nezakonita pomoč dodeljena po datumu njihove objave.

---

<sup>(201)</sup> Delovni dokument služb Komisije, Skupna metodologija za ocenjevanje državne pomoči z dne 28. maja 2014 (SWD(2014) 179 final), ali kateri koli dokument, ki ga nasledí.

<sup>(202)</sup> 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).

<sup>(203)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

<sup>(204)</sup> Glej opombo (70).

<sup>(205)</sup> Glej opombo (38).

<sup>(206)</sup> UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

259. Komisija državam članicam na podlagi člena 108(1) Pogodbe predlaga spodaj navedene ustrezne ukrepe:

- a) države članice po potrebi spremenijo obstoječe sheme pomoči, odobrene na podlagi smernic za železniški promet iz leta 2008 ali neposredno na podlagi člena 93 Pogodbe, in jih tako najpozneje do [31. decembra 2026] uskladijo s temi smernicami;
- b) države članice dajo izrecno brezpogojno soglasje k predlaganim ustreznim ukrepom iz točke 259(a) v dveh mesecih od datuma objave teh smernic v *Uradnem listu Evropske unije*. Če Komisija ne bo prejela nobenega odgovora, bo domnevala, da se zadevna država članica ne strinja s predlaganimi ukrepi.

## 10. REVIZIJA

260. Komisija se lahko kadar koli odloči pregledati ali spremeniti te smernice, če bi bilo to potrebno zaradi politike konkurence, zaradi upoštevanja drugih politik EU ali mednarodnih obveznosti ali zaradi katerega koli drugega utemeljenega razloga.

\*\*\*

## PRILOGA I

**Pomoč, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa – ukrepi, ki jih zajema uredba o skupinski izjemi za promet, in ukrepi, ki jih je treba priglasiti v skladu s temi smernicami**

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</i> , 70 % za drugo leto, 60 % za tretje leto, 50 % za četrto leto in 40 % za peto leto	<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</i> , 70 % za drugo leto, 60 % za tretje leto, 50 % za četrto leto in 40 % za peto leto
Pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za unimodalni ali multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovniških 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</i> , če je pomoč < 3 milijone EUR na projekt  50 % <i>upravičenih stroškov, vendar v mejah razlike med upravičenimi stroški ter poslovnim dobičkom naložbe v življenjski dobi in končno vrednostjo</i> , če je pomoč ≥ 3 milijone EUR na projekt	<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 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 % <i>upravičenih stroškov</i> , če je pomoč < 500 000 EUR na projekt  50 % <i>upravičenih stroškov</i> , vendar v mejah razlike med <i>upravičenimi stroški ter poslovnim dobičkom naložbe v življenjski dobi in končno vrednostjo</i> , če je pomoč ≥ 500 000 EUR na projekt	<i>Ad hoc</i> 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	<i>Vrzel v financiranju, omejena na 100 % upravičenih stroškov</i>
Pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh	Sheme pomoči	<i>Nominalni znesek osnovnega posojila ≤ upravičeni stroški Kritje jamstva ≤ 80 % osnovnega posojila</i>	<i>Ad hoc</i> pomoč  Sheme pomoči z višjo intenzivnostjo od odobrene v skladu z uredbo o skupinski izjemi za promet	<i>Nominalni znesek osnovnega posojila ≤ upravičeni stroški Kritje jamstva ≤ 90 % osnovnega posojila</i>
Pomoč za naložbe v nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil	Sheme pomoči	30 % <i>upravičenih stroškov (za intermodalne tovorne enote)</i>  20 % <i>upravičenih stroškov (za žerjave na krovu plovil)</i>	n. r.	
Pomoč za naložbe v interoperabilnost	Sheme pomoči	50 % <i>upravičenih stroškov</i>  80 % <i>upravičenih stroškov (za ERTMS in DAC)</i>	<i>Ad hoc</i> pomoč  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	50 % <i>upravičenih stroškov</i>  80 % <i>upravičenih stroškov (za ERTMS in DAC)</i>  <i>Vrzel v financiranju, omejena na 100 %</i>



				<i>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 II

### Informacije iz točke 82(b)

Informacije o dodelitvah individualne pomoči iz točke 82(b) teh smernic morajo vključevati naslednje:

- a) identiteto upravičenca do individualne pomoči <sup>(207)</sup>:
  - naziv
  - oznako upravičenca do pomoči
- b) vrsto upravičenca do pomoči v času vložitve zahtevka:
  - MSP
  - veliko podjetje
- c) regijo, kjer se nahaja upravičenec do pomoči (na ravni NUTS II ali nižji)
- d) glavni sektor ali dejavnost upravičenca do pomoči za zadevno pomoč, opredeljena s skupino NACE (trimestna številčna oznaka) <sup>(208)</sup>
- e) element pomoči, izražen kot celotni znesek v nacionalni valuti
- f) če se razlikuje od elementa pomoči, nominalni znesek pomoči, izražen kot celotni znesek v nacionalni valuti <sup>(209)</sup>
- g) instrument pomoči <sup>(210)</sup>:
  - nepovratna sredstva, subvencionirane obrestne mere, odpis dolga
  - posojilo, vračljivi predujmi, povratna sredstva
  - jamstvo
  - davčna ugodnost ali davčna oprostitvev
  - financiranje tveganja
  - drugo (navedite)
- h) datum dodelitve in datum objave

---

<sup>(207)</sup> Z izjemo poslovnih skrivnosti in drugih zaupnih podatkov v ustrezno utemeljenih primerih in po pridobitvi soglasja Komisije (Sporočilo Komisije z dne 1. decembra 2003 o poklicni skrivnosti v odločbah o državni pomoči, C(2003) 4582 (UL C 297, 9.12.2003, str. 6)).

<sup>(208)</sup> 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).

<sup>(209)</sup> Bruto ekvivalent nepovratnih sredstev ali, če je ustrezno, znesek naložbe. Za pomoč za tekoče poslovanje se lahko predloži letni znesek pomoči na upravičenca. Za davčne sheme se ta znesek lahko predloži v razponih, določenih v točki 84. Znesek, ki se objavi, je najvišja dovoljena davčna ugodnost in ne letno odšteti znesek (npr. v okviru davčne olajšave se mora objaviti najvišja dovoljena davčna olajšava, ne pa dejanski znesek, ki je lahko odvisen od obdavčljivega prihodka in vsako leto drugačen).

<sup>(210)</sup> Če je pomoč dodeljena prek več instrumentov pomoči, se mora znesek pomoči navesti za posamezen instrument.

- i) cilj pomoči
- j) identiteto organa ali organov, ki dodeli oziroma dodelijo pomoč
- k) kjer je ustrezno, naziv pooblaščenega subjekta in nazive izbranih finančnih posrednikov
- l) referenčno oznako ukrepa pomoči <sup>(211)</sup>

---

<sup>(211)</sup> Kot jo določi Komisija v postopku priglasitve iz poglavja 3.