



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 18.6.2024.
C(2024) 3948 final

ANNEX

PRILOG

KOMUNIKACIJI KOMISIJE

Odobrenje sadržaja nacрта KOMUNIKACIJE KOMISIJE

Smjernice o državnim potporama za kopneni i multimodalni promet

PRILOG

KOMUNIKACIJA KOMISIJE

Smjernice o državnim potporama za kopneni i multimodalni prijevoz

NACRT

SADRŽAJ

1.	Uvod.....	3
1.1	Opći kontekst.....	3
1.2	Cilj ovih smjernica	6
1.2.1	Sektor željezničkog prometa	8
1.2.2	Sektor unutarnjih plovni putova	11
1.2.3	Sektor multimodalnog prijevoza	12
2.	Područje primjene i definicije	14
2.1	Područje primjene.....	14
2.2	Definicije	17
2.3	Struktura smjernica.....	21
3.	Mjere koje ne podliježu obavješćivanju	22
4.	Potpore koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prometa	23
4.1	Opći uvjeti spojivosti.....	23
4.1.1	Ključni uvjeti spojivosti	23
4.1.2	Usklađenost s drugim odredbama prava Unije.....	26
4.1.3	Zbrajanje potpora	26
4.1.4	Transparentnost	26
4.2	Uvjeti spojivosti za posebne kategorije potpora za koordinaciju prometa.....	28
4.2.1	Operativne potpore	28
4.2.2	Potpore za ulaganje	34
5.	Potpore koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga u sektoru željezničkog teretnog prijevoza	52
5.1	Opće odredbe.....	52
5.2	Stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa	53
5.3	Potreba za aktom o povjeravanju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade.....	55
5.4	Trajanje razdoblja povjeravanja	55

5.5	Usklađenost s Direktivom o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru i Direktivom o transparentnosti	55
5.6	Usklađenost s pravilima EU-a o javnoj nabavi	55
5.7	Nepostojanje diskriminacije	56
5.8	Iznos naknade	56
5.9	Dodatni zahtjevi koji mogu biti potrebni kako potpora ne bi ugrozila opće interese EU-a	57
5.10	Transparentnost	57
5.11	Uvjeti i obveze povezani s odlukama Komisije	57
6.	Financijski tokovi u vertikalno integriranim željezničkim prijevoznicima	57
7.	Plan <i>ex post</i> evaluacije	59
8.	Izvješćivanje i nadzor	61
9.	Primjenjivost	61
10.	Revizija.....	62
Prilog I.....		63
Prilog II.		66

1. UVOD

1.1 Opći kontekst

1. Stvaranje zajedničkog tržišta prijevoza dugogodišnji je cilj Europske unije (EU), a njegovo postizanje potiče se liberalizacijom. Naime, usluge prijevoza unutarnjim plovnim putovima u EU-u u potpunosti su liberalizirane od 90-ih godina 20. stoljeća ⁽¹⁾, a posljednjih desetljeća postupno se liberaliziraju i usluge željezničkog prijevoza ⁽²⁾.
2. Od 2001. do 2016. su zakonodavci Unije donijeli su četiri zakonodavna paketa o uslugama željezničkog prijevoza kako bi se tržište usluga željezničkog teretnog prijevoza i željezničkog prijevoza putnika postupno otvorilo tržišnom natjecanju. Dana 15. ožujka 2003. tržište teretnog željezničkog prijevoza otvoreno je za tržišno natjecanje na transeuropskoj mreži za željeznički prijevoz robe ⁽³⁾, 1. siječnja 2006. za međunarodni teretni prijevoz na cijeloj mreži na europskoj razini ⁽⁴⁾, a 1. siječnja 2007. za kabotažu u željezničkom teretnom prijevozu ⁽⁵⁾. Tržište željezničkog prijevoza putnika prvo je 2010. otvoreno za tržišno natjecanje samo za međunarodni prijevoz ⁽⁶⁾, a zatim u potpunosti 2019. nakon donošenja „četvrtog željezničkog paketa” ⁽⁷⁾, osmišljenog za dovršenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora uspostavljenog Direktivom 2012/34/EU („Direktiva o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru”) ⁽⁸⁾. Četvrtim željezničkim paketom uvedeno je nekoliko mjera, uključujući opće pravo željezničkih prijevoznika ⁽⁹⁾ s poslovnim nastanom u jednoj državi članici za pružanje svih vrsta

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3921/91 od 16. prosinca 1991. o utvrđivanju uvjeta pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu prevoziti robu ili putnike unutarnjim vodnim putovima unutar države članice (SL L 373, 31.12.1991., str. 1.), koja se primjenjuje od 5. siječnja 1992., temelji se na općim načelima jednakog postupanja i slobode pružanja usluga, u skladu s kojima bi nerezidentnim prijevoznicima trebalo dopustiti obavljanje usluga nacionalnog prijevoza („kabotaža”) na unutarnjim vodnim putovima u Europskoj uniji. Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3921/91 od 16. prosinca 1991. o utvrđivanju uvjeta pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu prevoziti robu ili putnike unutarnjim vodnim putovima unutar države članice (SL L 373, 31.12.1991., str. 1.), koja se primjenjuje od 2. kolovoza 1996., uvedena su zajednička pravila kojima se uređuje sloboda pružanja usluga na međunarodnim unutarnjim vodnim putovima.

⁽²⁾ Prva zakonodavna inicijativa početkom 90-ih godina 20. stoljeća rezultirala je donošenjem Direktive Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice (SL L 237, 24.8.1991., str. 25.), koju su države članice morale prenijeti do 1. siječnja 1993.

⁽³⁾ Članak 10. stavak 3. Direktive 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 75, 15.3.2001., str. 1.).

⁽⁴⁾ Članak 1. stavak 2. točka (a) Direktive 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 164, 30.4.2004., str. 164.).

⁽⁵⁾ Vidjeti bilješku (4).

⁽⁶⁾ Direktivom 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture (SL L 315, 3.12.2007., str. 44.) međunarodni željeznički prijevoz putnika otvoren je za tržišno natjecanje s učinkom od 1. siječnja 2010.

⁽⁷⁾ Četvrti željeznički paket sastoji se od šest zakonodavnih akata osmišljenih kako bi se u potpunosti uspostavilo jedinstveno tržište željezničkih usluga. Vidjeti https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_hr.

⁽⁸⁾ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14. prosinca 2012., str. 32.), kojom je s učinkom od 17. lipnja 2015. konsolidirana i stavljena izvan snage Direktiva 91/440/EEZ, kako je izmijenjena direktivama 2001/12/EZ, 2004/51/EZ i 2007/58/EZ.

⁽⁹⁾ Kako je definirano u članku 3. stavku 1. točki 1. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, vidjeti bilješku (8).

usluga putničkog prijevoza u Europskoj uniji (uz određena ograničenja) ⁽¹⁰⁾ i načelo obveznog nadmetanja za ugovore o javnim uslugama u željezničkom prometu ⁽¹¹⁾.

3. Za otvaranje željezničkog tržišta potrebni su jednaki uvjeti, posebno između privatnih i javnih poduzeća, kako bi se postiglo učinkovito tržišno natjecanje. Ako su postojeći željeznički prijevoznici vertikalno integrirani te u javnom vlasništvu, refinanciranje unutar grupe po netržišnim uvjetima može narušiti tržišno natjecanje, među ostalim i jer odvrća od ulaska na tržište. Stoga je potrebno na odgovarajući način poštovati i provoditi pravni okvir kojim se uređuju financijske transakcije u javnim i vertikalno integriranim poduzećima u željezničkom sektoru.
4. Nadalje, potrebno je uspostaviti poštene uvjete tržišnog natjecanja kako bi se ono promicalo u različitim vrstama prijevoza te uzimajući u obzir različite razine (pozitivnih i negativnih) vanjskih učinaka tih različitih vrsta prijevoza ⁽¹²⁾. Održivi prometni sektor ključan je za povezivost u cijeloj Europi kako bi se poboljšala gospodarska, socijalna i teritorijalna kohezija u skladu s člancima 170. i 174. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”) te za postizanje klimatskih ciljeva EU-a.
5. U Bijeloj knjizi o prometu iz 2011. ⁽¹³⁾ Komisija je postavila cilj smanjenja emisija iz prometa za 20 % u razdoblju od 2008. do 2030. ⁽¹⁴⁾ i najmanje 60 % u razdoblju od 1990. do 2050. U Komunikaciji iz 2016. pod naslovom „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” ⁽¹⁵⁾ Komisija je predložila mjere za ubrzavanje dekarbonizacije europskog prometa. U skladu s europskim zelenim planom, koji je Komisija predstavila 2019. ⁽¹⁶⁾, EU se nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom, u kojem do 2050. neće biti neto emisija stakleničkih plinova ⁽¹⁷⁾. U tu je svrhu Komisija postavila cilj smanjenja neto emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na razine iz 1990. ⁽¹⁸⁾.
6. Nakon objave dokumenta „Evaluacija Bijele knjige, Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito

⁽¹⁰⁾ U skladu s Direktivom (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (SL L 352, 23.12.2016., str. 1.) željezničkim je prijevoznicima pristup nacionalnim željezničkim mrežama odobren od 1. siječnja 2019., pravovremeno u odnosu na vozni red koji vrijedi od 14. prosinca 2020.

⁽¹¹⁾ Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (SL L 354, 23.12.2016., str. 22.) uvedena je obveza dodjele ugovora o javnim uslugama na temelju konkurentnog nadmetanja, koja se primjenjuje od 3. prosinca 2019., s prijelaznim razdobljem koje je završilo 24. prosinca 2023.

⁽¹²⁾ Zajednička prometna politika također mora slijediti okolišne ciljeve utvrđene Ugovorom o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”). Njegovim člankom 11. predviđeno je da sljedeće: „[z]ahtjevi u pogledu zaštite okoliša moraju se uključiti u utvrđivanje i provedbu politika i aktivnosti Unije, posebice s ciljem promicanja održivog razvoja”.

⁽¹³⁾ „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima”, COM(2011) 144 final od 28. ožujka 2011., točka 6.

⁽¹⁴⁾ Isključujući međunarodni pomorski promet, za koji je traženo smanjenje emisija za 40 % u razdoblju od 2005. do 2050.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

⁽¹⁶⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „Europski zeleni plan”, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

⁽¹⁷⁾ Vidjeti bilješku (16).

⁽¹⁸⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030. – Ulaganje u klimatski neutralnu budućnost za dobrobit naših građana”, COM(2020) 562 final, 17.9.2020.

gospodari resursima”⁽¹⁹⁾ Komisija je u prosincu 2020. predstavila Strategiju za održivu i pametnu mobilnost⁽²⁰⁾. U njoj je iznesen plan za usmjeravanje europskog prometa na pravi put prema održivoj i pametnoj budućnosti, koji se temelji na nalazima Bijele knjige o prometu iz 2011. Scenariji na kojima se strategija temelji u skladu su sa scenarijima kojima se podupire plan za postizanje klimatskog cilja do 2030. i dokazuju da je kombinacijom predloženih mjera politike moguće ostvariti smanjenje emisija prometnog sektora za 90 % do 2050. Paketom zakonodavnih prijedloga „Spremni za 55 %”⁽²¹⁾ postizanje tih ciljeva nastoji se pospješiti promicanjem, među ostalim, čistijih oblika prijevoza i goriva za prijevoz kako bi se EU usmjerio prema klimatskoj neutralnosti do 2050.⁽²²⁾

7. EU ne može postati klimatski neutralan do 2050. ako se u svim načinima prijevoza iz europskog prometnog sektora ne provede temeljita zelena i digitalna transformacija.
8. U prometnom sektoru proizvodi se otprilike četvrtina svih emisija stakleničkih plinova nastalih ljudskom aktivnošću u EU-u, što ga čini jednim od glavnih uzroka onečišćenja zraka. Prometni sektor stvara i druge negativne vanjske učinke (kao što su onečišćenje bukom, nesreće i zagušenje), koji se ne odražavaju dovoljno u troškovima korisnika prijevoza, posebno cestovnog i zračnog. Stoga je potrebno odlučno djelovati kako bi se što više prometa preusmjerilo na održivije oblike prijevoza i optimizirala učinkovitost multimodalnih logističkih lanaca⁽²³⁾. Ekologizaciju prometnog sektora podupire nekoliko regulatornih inicijativa, posebno inicijativa za stvaranje sveobuhvatne transeuropske prometne mreže⁽²⁴⁾, inicijativa za olakšavanje prijevoza unutarnjim plovnim putovima⁽²⁵⁾ i inicijativa za reviziju Direktive o kombiniranom prijevozu⁽²⁶⁾. Za postizanje navedenih ciljeva ekologizacije potrebna su velika ulaganja. Politika tržišnog natjecanja, a posebno pravila o državnim potporama, važan je čimbenik koji Uniji omogućuje postizanje njezinih ciljeva politike zelenog plana u slučajevima kad samo tržište to ne može postići zbog nedostatka sredstava ili poticaja (vidjeti točku 13.) usmjeravanjem mjera država članica za uklanjanje relevantnih tržišnih nedostataka, pri čemu javna financijska potpora ne utječe neopravdano na funkcioniranje unutarnjeg tržišta.
9. Neprekinuti protok prometa robe i putnika između nacionalnih mreža i načina prijevoza („interoperabilnost”) glavni je cilj prometne politike EU-a, koji doprinosi postizanju njegovih glavnih općih ciljeva⁽²⁷⁾. Promet je postao globalan u smislu mreža kojima

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 0410 final, 10.12.2020.

⁽²⁰⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

⁽²¹⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „Spremni za 55 %: ostvarivanje klimatskog cilja EU-a za 2030. na putu ka klimatskoj neutralnosti”, COM(2021) 550 final, 14.7.2021.

⁽²²⁾ Odjeljak 2.2.2. Komunikacije iz bilješke 21.

⁽²³⁾ Vidjeti bilješku (20).

⁽²⁴⁾ Politika transeuropske prometne mreže („politika TEN-T”) temelji se na Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.). Ta se uredba trenutačno revidira kako bi mreža postala sigurnija, održivija, brža i prikladnija za svoje korisnike.

⁽²⁵⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „NAIADES III: Poticanje dugoročno održivog prijevoza unutarnjim plovnim putovima u Europi” (COM(2021) 324 final, 24.6.2021.).

⁽²⁶⁾ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

⁽²⁷⁾ Uključujući pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta, jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije te konkurentnost i sigurnost europskih prometnih mreža.

putuju putnici i roba, koje su sve više prekogranične, ali i u smislu načina prijevoza koji se koriste jer se u putovanjima sve više kombiniraju višestruka prijevozna rješenja. Međutim, povezivanje prometnih mreža i načina prijevoza u Europskoj uniji i dalje je otežano zbog regulatornih i tehničkih prepreka. Potrebna su velika ulaganja u interoperabilnost kako bi se u potpunosti uspostavio jedinstveni europski prometni prostor te kako bi građani i poduzeća EU-a u potpunosti mogli iskoristiti međusobno povezano prometno područje. Znatna ulaganja potrebna su i za uvođenje digitalne infrastrukture, posebno neprekidne pokrivenosti infrastrukturom za 5G povezivost duž glavnih prometnih koridora u Europi, koja podupire široku paletu usluga i omogućuje višu razinu automatizacije u različitim aplikacijama za mobilnost ⁽²⁸⁾. To je važan cilj Strategije za održivu i pametnu mobilnost za uspješnu digitalnu transformaciju Europske unije do 2030.

1.2 Cilj ovih smjernica

10. Kako bi se spriječilo da državne potpore naruše ili prijete da će narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu i da utječu na trgovinu među državama članicama, u članku 107. stavku 1. Ugovora propisano je načelo da su državne potpore zabranjene. Iznimno, u sektoru kopnenog prijevoza ⁽²⁹⁾ člankom 93. Ugovora propisuje se da su potpore u skladu s odredbama Ugovorâ ako odgovaraju potrebama koordinacije prometa ili ako predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga.
11. Sud je presudio da se člankom 93. Ugovora „priznaje da je potpora prijevozu spojiva s Ugovorom samo u dobro definiranim slučajevima koji ne ugrožavaju opće interese Unije” ⁽³⁰⁾.
12. Kad je riječ o potporama za koordinaciju kopnenog prijevoza, Komisija smatra da važnost koncepta „koordinacije prometa” iz članka 93. Ugovora nadilazi jednostavnu činjenicu olakšavanja razvoja gospodarske djelatnosti. Podrazumijeva intervenciju javnih tijela radi usmjeravanja razvoja prometnog sektora prema zajedničkom interesu.
13. Intervenciju javnih tijela u sektoru kopnenog prijevoza mogu opravdati razni tržišni nedostaci. Prvo, prometni sektor ima znatne negativne vanjske učinke, na primjer zagušenje ili onečišćenje, a njih je teško uzeti u obzir u sustavima određivanja cijena za pristup prometnoj infrastrukturi. Zbog toga mogu postojati razlike u cijenama među različitim vrstama prijevoza, što bi se moglo ispraviti javnom potporom za one vrste prijevoza koje uzrokuju najniže vanjske troškove. Drugo, prometni sektor može naići na poteškoće u koordinaciji u gospodarskom smislu, primjerice pri donošenju zajedničkog standarda interoperabilnosti za željeznicu ili u vezama između različitih prometnih mreža. Treće, prometnom sektoru svojstven je i nepovoljan položaj pionira na tržištu, što sprečava razvoj onih vrsta prijevoza koje imaju najniže vanjske troškove, ali ne privlače

⁽²⁸⁾ Kako je navedeno u Akcijskom planu za 5G iz 2016. (COM(2016) 118) i programu politike za digitalno desetljeće 2030., kojim se utvrđuje osnova za uspostavu višedržavnog projekta za paneuropsko uvođenje 5G koridora (Odluka (EU) 2022/2481 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o uspostavi programa politike za digitalno desetljeće do 2030.). Akt o gigabitnoj infrastrukturi (Uredba (EU) 2024/1309 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2024. o mjerama za smanjenje troškova postavljanja gigabitnih elektroničkih komunikacijskih mreža, izmjeni Uredbe (EU) 2015/2120 i stavljanju izvan snage Direktive 2014/61/EU (SL L, 2024/1309, 8.5.2024.) primjenjuje se na razumne zahtjeve za pristup fizičkoj infrastrukturi za postavljanje elemenata mreža vrlo velikog kapaciteta.

⁽²⁹⁾ U skladu s člankom 100. Ugovora njegova glava VI. „Promet” u načelu se odnosi samo na željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima. Te tri vrste prijevoza općenito se nazivaju „kopneni prijevoz”, za razliku od prijevoza morem i zrakom.

⁽³⁰⁾ Presuda Suda od 12. listopada 1978., Komisija/Belgija, 156/77, EU:C:1978:180, točka 10.

dostatna ulaganja jer ulaganje u njih nije dovoljno profitabilno. Naposljetku, određeni prijevoznici u prometnom sektoru mogu naići na poteškoće u pristupu financiranju jer zbog svojeg položaja na tržištu nemaju dovoljno informacija.

14. Kad je riječ o potporama koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga, Uredbom (EZ) br. 1370/2007 ⁽³¹⁾ utvrđuju se uvjeti pod kojima se od 2. prosinca 2009. mogu organizirati i financirati usluge javnog željezničkog prijevoza putnika i drugih vrsta prijevoza tračnicama (tramvaj, metro) i cestom (autobus) (i unutarnjim plovnim putovima ako države članice odluče primijeniti tu uredbu na te usluge ⁽³²⁾) ⁽³³⁾. Za prijevoz robe tom je uredbom predviđeno prijelazno razdoblje od tri godine od 3. prosinca 2009., tijekom kojeg se Uredba (EEZ) br. 1191/69 ⁽³⁴⁾ i dalje primjenjuje na usluge prijevoza robe. Stoga je spojivost potpore za pružanje usluga željezničkog i cestovnog prijevoza te prijevoza robe unutarnjim plovnim putovima isplaćene od 3. prosinca 2012. Komisija dosad ocjenjivala izravno na temelju članka 93. Ugovora ⁽³⁵⁾.
15. U skladu s člankom 93. Ugovora države članice u određenim slučajevima mogu uvesti posebne obveze kako bi se pobrinule za pružanje odgovarajućih usluga prijevoza. U politikama iz točke 5. Komisija je naglasila potrebu pružanja odgovarajuće dekarboniziranih usluga prijevoza. Budući da stanje ponude u prometnom sektoru i potrebe Unije pokazuju da u sektoru željezničkog prijevoza robe može doći do manjka komercijalno održivih usluga, Komisija priznaje da usluge željezničkog prijevoza tereta mogu biti u interesu društva u cjelini ⁽³⁶⁾, pri čemu se podrazumijeva da predmetna država članica u svakom slučaju mora dokazati da imaju posebne značajke u usporedbi s komercijalnim uslugama prijevoza robe ako takve usluge postoje na tržištu ⁽³⁷⁾. Komisija primjećuje da se usluge željezničkog prijevoza robe ne mogu uvijek odvijati na komercijalnoj osnovi, a u iznimnim okolnostima mogu zahtijevati javnu financijsku potporu u obliku naknade za pružanje javne usluge. Države članice trebaju utvrditi potrebe svojih korisnika prijevoza u pogledu povezivosti i potporu koja može biti potrebna, ako postoji. Međutim, prije nego što razmotre uvođenje obveza pružanja javne usluge za željeznički prijevoz robe, trebale bi učiniti sve što mogu da uspostave povoljne regulatorne i gospodarske okvirne uvjete kako bi se usluge željezničkog prijevoza robe za kojima postoji potražnja pružale na komercijalnoj osnovi. Primjerenost usluga prijevoza mora se procijeniti u odnosu na stanje ponude i potražnje u prometnom sektoru i potrebe zajednice. Osim toga, financijska naknada za te obveze trebala bi podlijegati uvjetima kojima se narušavanje unutarnjeg tržišta svodi na najmanju moguću mjeru.

⁽³¹⁾ Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

⁽³²⁾ Članak 1. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, vidjeti bilješku (31).

⁽³³⁾ Uvjeti uključuju definiranje obveza pružanja javne usluge, područje primjene ugovora o pružanju javnih usluga, postupak dodjele takvih ugovora i izračun naknade koja se isplaćuje javnim prijevoznicima. Ako se poštuju odredbe Uredbe (EZ) br. 1370/2007, naknada se smatra spojivom s unutarnjim tržištem i izuzeta je od obveze prethodne prijave Komisiji u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora.

⁽³⁴⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o aktivnostima država članica koje se odnose na obveze svojstvene konceptu javnih usluga u željezničkom, cestovnom i prijevozu unutarnjim plovnim putovima (SL, posebno izdanje na engleskom jeziku, serija I Svezak 1969(I), str. 276.), kako je izmijenjena Uredbom Vijeća (EEZ) br. 1893/91 od 20. lipnja 1991. (SL L 169, 26. lipnja 1969., str. 1.).

⁽³⁵⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 24. studenoga 2023. u predmetu SA.32953, Italija, Mjere državne potpore u korist društva Trenitalia SpA (još nije objavljeno u SL-u).

⁽³⁶⁾ Vidjeti Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknade koje se dodjeljuju za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.), točka 50.

⁽³⁷⁾ Vidjeti Komunikaciju Komisije o interpretativnim smjernicama u pogledu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza (SL C 92, 29.3.2014., str. 1.), točka 2.1.3.

Stoga je potrebno pojasniti uvjete pod kojima se naknada za pružanje javne usluge treba smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 93. Ugovora.

16. Smjernicama o državnim potporama za željezničke prijevoznike koje je Komisija donijela 2008. ⁽³⁸⁾ („Smjernice za željezničke prijevoznike iz 2008.”) kodificirana je praksa Komisije u pogledu primjene članka 93. Ugovora na željezničke prijevoznike. Te su smjernice uključivale i poticaje za povećanje udjela željezničkog prijevoza. Bile su usmjerene na praćenje liberalizacije željezničkog sektora i dovršenje potpuno interoperabilnog jedinstvenog europskog željezničkog tržišta. Iako Smjernice za željezničke prijevoznike iz 2008. nemaju datum isteka, Komisija je u provjeri primjerenosti iz 2020. ⁽³⁹⁾ zaključila da ih treba revidirati kako bi uzele u obzir Komisijinu praksu odlučivanja u odnosu na državne potpore koje se ocjenjuju izravno u skladu s člankom 93. na tržištu, kretanja na tržištu i ciljeve politike koji se nastoje postići europskim zelenim planom.
17. Komisija ovim smjernicama i. zamjenjuje Smjernice za željezničke prijevoznike iz 2008., ii. kodificira svoju praksu odlučivanja o primjeni državnih potpora na koordinaciju prijevoza u skladu s člankom 93. Ugovora (i to željezničkog prijevoza, ali i prijevoza unutarnjim plovnim putovima i multimodalnog prijevoza), iii. daje naputke o pravilima o državnim potporama koja se primjenjuju na usluge javnog željezničkog prijevoza robe, iv. ponavlja pravila koja se primjenjuju na vertikalno integrirane željezničke prijevoznike i v. pojašnjava obveze izvješćivanja za države članice.
18. Cilj je ove revizije olakšati prelazak na klimatsku neutralnost, koji se nastoji postići europskim zelenim planom, ali i zajamčiti jednake uvjete u željezničkom sektoru, sektoru unutarnjih plovnih putova i sektoru multimodalnog prijevoza. Ovim smjernicama i nedavno donesenom Uredbom Komisije o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člancima 93., 107. i 108. Ugovora (dalje u tekstu „Uredba o skupnom izuzeću za promet”) ⁽⁴⁰⁾ države članice usmjeravaju se prema vrstama potpore u sektoru kopnenog prijevoza koje potencijalno manje narušavaju tržišno natjecanje kako bi se potaknuli održivi oblici prijevoza.

1.2.1 Sektor željezničkog prometa

19. Željeznički sektor strateški je važan za EU. Željeznicom se u EU-u godišnje prevede oko 1,6 milijardi tona tereta i 9 milijardi putnika, a željeznički prijevoz znatno doprinosi prometnoj ponudi EU-a ⁽⁴¹⁾ te pruža čist prijevoz i visoku učinkovitost u smislu broja prevezenih putnika po putovanju vozila. S obzirom na svoju vrijednost kao najodrživijeg i ekološki najprihvatljivijeg motoriziranog načina prijevoza ključan je za postizanje

⁽³⁸⁾ Komunikacija Komisije – Smjernice Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu (SL C 184, 22.7.2008., str. 13.).

⁽³⁹⁾ Radni dokument službi Komisije od 30. listopada 2020. o provjeri prikladnosti paketa modernizacije državnih potpora iz 2012., smjernica za željezničke prijevoznike i kratkoročnog osiguranja izvoznih kredita, SWD(2020) 257 final.

⁽⁴⁰⁾ [Unijeti upućivanje nakon donošenja.]

⁽⁴¹⁾ Obujam putničkog prometa u EU-u 2019. prije izbijanja pandemije bolesti COVID-19 dosegnuo je 414 milijardi od ukupno 6 bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u sektoru kopnenog prijevoza. Kako bi spriječile širenje pandemije bolesti COVID-19, zemlje su u ožujku 2020. poduzele restriktivne mjere koje su znatno utjecale na željeznički prijevoz putnika. Unatoč stabilnom oporavku obujma (u odnosu na 2019.) prometa broj putnika u željezničkom prometu u državama članicama 2021. i dalje je bio 37 % manji nego 2019. Godine 2018. teretni promet u EU-u dosegnuo je 400 milijardi od ukupno 2,5 bilijuna tonskih kilometara ostvarenih u sektoru kopnenog prijevoza. Ograničenja uvedena zbog pandemije bolesti COVID-19 znatno su utjecala i na željeznički prijevoz robe, ali manje nego na željeznički prijevoz putnika. Godine 2021. obujam prometa u EU-u gotovo se vratio na najvišu razinu iz 2018. i iznosio je 399 milijardi tonskih kilometara (izvor: [Eurostat](#)).

ciljeva europskog zelenog plana. Međutim, kako je potvrdila studija koju je Komisija naručila radi revizije Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008. ⁽⁴²⁾, željeznički sektor i dalje ima nekoliko nedostataka zbog kojih tržište ne može ostvariti te ciljeve. Trenutačni broj i kapacitet željezničkih objekata ne mogu poduprijeti potrebno povećanje prometa, a željeznička mreža u EU-u i dalje je uglavnom nedostatna zbog nedostatka veza među prometnim terminalima i manjka koordinacije među sustavima željezničkog prijevoza država članica. Nadalje, znatan dio voznog parka željezničkih vozila u EU-u bliži se kraju svojeg korisnog vijeka trajanja, a njegova obnova ne može se uzeti zdravo za gotovo jer manji željeznički prijevoznici bez javne potpore možda neće moći provesti potrebna financijska ulaganja.

20. Kako je istaknuto u provjeri primjerenosti koju je Komisija provela 2020. ⁽⁴³⁾, nekoliko aspekata Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008. zastarjelo je i *de facto* se više ne primjenjuje. Na primjer, uvjeti za poništenje povijesnog duga izravno povezanog s djelatnošću željezničkog prijevoza zastarjeli su ⁽⁴⁴⁾, kao i posebni uvjeti za restrukturiranje teretnih podružnica željezničkih prijevoznika, koji su se primjenjivali samo do 1. siječnja 2010. ⁽⁴⁵⁾, i odjeljak o ukidanju neograničenih državnih jamstava ⁽⁴⁶⁾. Ove smjernice više ne uključuju te elemente.
21. Slično tomu, kriteriji spojivosti za potpore za kupnju i obnovu željezničkih vozila utvrđeni u Smjernicama za željezničke prijevoznike iz 2008. ⁽⁴⁷⁾ upućuju na druge smjernice o državnim potporama koje su u međuvremenu istekle ili zamijenjene ⁽⁴⁸⁾. Ovim se smjernicama ti uvjeti ukidaju, a umjesto njih utvrđuju se novi uvjeti kojima se uređuje potpora za nabavu željezničkih vozila radi lakšeg ulaska na tržište i/ili širenja novih sudionika (vidjeti odjeljak 4.2.2.3.). Pri osmišljavanju novih uvjeta Komisija je uzela u obzir činjenicu da je vozni park željezničkih vozila općenito blizu kraja očekivanog korisnog vijeka upotrebe ili ga je već premašio ⁽⁴⁹⁾, da nedostatak tehničke standardizacije u državama članicama sprečava razmjenu željezničkih vozila među njima ⁽⁵⁰⁾ te da mali i srednji željeznički prijevoznici („MSP”) i novi sudionici imaju

⁽⁴²⁾ Popratna studija procjene učinka za reviziju Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu [E.CA Economics i dr. (2022.)].

⁽⁴³⁾ Vidjeti bilješku (39).

⁽⁴⁴⁾ Poglavlje 4. Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., vidjeti bilješku (38). Točka 56. tih smjernica odnosi se na potpore koje služe za prijeboj jasno utvrđenih i individualiziranih dugova nastalih prije 15. ožujka 2001. ili kasnijeg datuma pristupanja predmetne države članice Europskoj uniji.

⁽⁴⁵⁾ Poglavlje 5. Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., vidjeti bilješku (38).

⁽⁴⁶⁾ Poglavlje 7. Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., vidjeti bilješku (38). U skladu s točkom 4.1. Obavijesti Komisije o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstva (SL C 155, 20.6.2008., str. 10.) neograničena jamstva načelno nisu u skladu s Ugovorom. To vrijedi u svim gospodarskim sektorima, uključujući prometni.

⁽⁴⁷⁾ Poglavlje 3. Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., vidjeti bilješku (38).

⁽⁴⁸⁾ Konkretno, Smjernice Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama (SL C 244, 1.10.2004., str. 2.), Smjernice Zajednice o državnim potporama za zaštitu okoliša (SL C 82, 1.4.2008., str. 1.), Smjernice o nacionalnim regionalnim potporama za razdoblje 2007. – 2013. (SL C 54, 4.3.2006., str. 13.), Uredba Komisije (EZ) br. 70/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u korist malih i srednjih poduzetnika (SL L 10, 13.1.2001., str. 33.) i Uredba (EEZ) br. 1191/69 (navedena u bilješci 34.), koje su sve stavljene izvan snage.

⁽⁴⁹⁾ Iako među državama članicama postoje razlike, ako se zadrži trenutačna stopa obnove (koja je zabilježena u posljednjih 10 godina), vozni park željezničkih vozila u EU-u, posebno putničkih vlakova, u sljedećih će se 10 godina smanjiti.

⁽⁵⁰⁾ Nedostatak tehničke standardizacije posljedica je razlika u željezničkoj infrastrukturi država članica u pogledu signalno-sigurnosnih sustava, sustava elektrifikacije i napona te širine kolosijeka (koja se u određenim državama članicama, npr. u Španjolskoj, Portugalu, Irskoj i Finskoj, razlikuje od standardne širine od 1435 mm, koja prevladava u EU-u).

poteškoća u obnovi ili povećanju svojih voznih parkova zbog visokih troškova ulaganja povezanih s nabavom željezničkih vozila i poteškoća u pristupu financiranju ⁽⁵¹⁾.

22. Kad je riječ o potporama za koordinaciju prijevoza, ovim se smjernicama uvode novine opisane u točkama 23. do 26.
23. Za razliku od Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., ove se smjernice ne primjenjuju samo na željezničke prijevoznike već i na druge željezničke operatore ⁽⁵²⁾. Primjenjuju se i na poduzeća koja posluju na strani potražnje u sektoru željezničkog prijevoza, tj. na organizatore prijevoza (npr. logistička poduzeća, špeditere, multimodalne prijevoznike), u mjeri u kojoj odluče koristiti željeznicu umjesto ceste.
24. Kriterije spojivosti operativnih potpora utvrđene u Smjernicama za željezničke prijevoznike iz 2008. za potpore za korištenje željezničke infrastrukture i potpore za smanjenje vanjskih troškova ⁽⁵³⁾ bilo je potrebno ažurirati. Iskustvo koje je Komisija stekla u procjeni potpora u skladu sa Smjernicama za željezničke prijevoznike iz 2008. pokazalo je da je ta pravila potrebno pojednostavniti i racionalizirati kako bi se otklonio poseban tržišni nedostatak za čije su rješavanje bila namijenjena. Iako ove smjernice ne sadržavaju odjeljak o potporama za korištenje infrastrukture, koji je uključen u točku 98. podtočku (a) Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., države članice mogu upotrijebiti potporu za smanjenje vanjskih troškova prijevoza na temelju metodologije vanjskih troškova kako bi nastavile pokrivati troškove povezane s korištenjem infrastrukture (vidjeti odjeljak 4.2.1.1.). Osim toga, kako bi se dodatno olakšao razvoj novih komercijalnih željezničkih linija, ovim smjernicama obuhvaćene su i operativne potpore za uvođenje novih komercijalnih željezničkih linija za prijevoz robe i novih komercijalnih željezničkih linija za prijevoz putnika koje se odnose na prekogranične usluge željezničkog prijevoza putnika ili željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti (vidjeti odjeljak 4.2.1.2.).
25. Na temelju iskustva stečenog provedbom Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008. o potpori za interoperabilnost i s obzirom na različite vrste koristi na kojima se temelje ulaganja u sustave upravljanja prometom ⁽⁵⁴⁾, u ovim se smjernicama razlikuju potpore za interoperabilnost (odjeljak 4.2.2.4.) i potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila (odjeljak 4.2.2.5.). Zapravo, ulaganja u interoperabilnost (npr. ulaganja potrebna za prekogranično usklađivanje sustava upravljanja prometom) podložnija su tržišnim nedostacima, posebno nedostacima u koordinaciji i nepovoljnom položaju prijevoznika koji su predvodnici na tržištu ⁽⁵⁵⁾. Komisija će ocijeniti potpore za povećanje digitalizacije radi lakšeg upravljanja prometom, neprekinutog protoka prometa

⁽⁵¹⁾ Zbog ograničenog razvoja tržišta rabljenih željezničkih vozila pristup rabljenim željezničkim vozilima ne može se smatrati stvarnom alternativom kupnji ili zakupu novih željezničkih vozila.

⁽⁵²⁾ Pojam „željeznički prijevoznik” uključuje „željezničke prijevoznike” u smislu Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, vidjeti bilješku (8), (tj. svako privatno ili državno poduzeće čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza robe i/ili putnika pod uvjetom da to poduzeće osigurava vuču vlakova), ali i druga željeznička poduzeća koja pružaju usluge željezničkog prijevoza, ali ne i vuču vlakova (tj. ako moraju unajmiti lokomotive za poslovanje).

⁽⁵³⁾ Poglavlje 6. Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., vidjeti bilješku (38).

⁽⁵⁴⁾ S obzirom na svoju znatnu europsku dimenziju željeznički promet vrlo je osjetljiv na nedostatak interoperabilnosti i koordinacije među nacionalnim željezničkim mrežama, što može utjecati na njegovu konkurentnost. To se posebno odnosi na željeznički prijevoz robe, koji se u oko 50 % slučajeva odvija prekogranično. Željeznički prijevoz putnika dosad je uglavnom bio domaći, pri čemu se 2021. manje od 10 % njegova opsega odvijalo prekogranično (izvor: [Eurostat](#)), ali ima velik prekogranični potencijal, posebno kad je riječ o prekograničnom noćnom prijevozu.

⁽⁵⁵⁾ Popratna studija procjene učinka za reviziju Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu, vidjeti bilješku (42), odjeljci 4.7. i 5.5.

i/ili sigurnosti željezničkog prometa u skladu s odjeljcima ovih smjernica koji se odnose na potpore za interoperabilnost (odjeljak 4.2.2.4.) i potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju (odjeljak 4.2.2.5.).

26. Za razliku od Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., koje nisu obuhvaćale potpore za željezničke objekte ⁽⁵⁶⁾, u ovim se smjernicama utvrđuju detaljna pravila o spojivosti potpora za ulaganje u izgradnju, modernizaciju i obnovu objekata za željeznički prijevoz (odjeljci 4.2.2.1. i 4.2.2.2.). Ta su pravila osmišljena uzimajući u obzir praksu odlučivanja koju je Komisija razvila kako bi ocijenila spojivost državnih potpora u sektoru kopnenog prijevoza na temelju članka 93. Ugovora.
27. Ove smjernice sadržavaju posebno poglavlje o spojivosti potpore kako bi se prijevoznicima nadoknadilo ispunjavanje određenih obveza svojstvenih pružanju javne usluge u sektoru željezničkog prijevoza robe (poglavlje 5.).
28. Naposljetku, ove smjernice sadržavaju posebno poglavlje u kojem se ponavljaju pravila primjenjiva na financijske tokove vertikalno integriranih željezničkih prijevoznika (poglavlje 6.).

1.2.2 Sektor unutarnjih plovnih putova

29. Mrežom unutarnjih plovnih putova EU-a obuhvaćeno je 25 država članica s približno 41 000 kilometara unutarnjih plovnih putova. Njima se svake godine preveze oko 150 milijardi tonskih kilometara robe na oko 15 000 teretnih brodova, a uz njih prometuje i oko 3000 putničkih brodova za dnevne izlete i 430 brodova za kružna putovanja (plovila s kapacitetom većim od 12 putnika) ⁽⁵⁷⁾. Postoji znatan potencijal za povećanje modalnog udjela prijevoza unutarnjim plovnim putovima, čime bi se smanjile emisije stakleničkih plinova. Međutim, u tu svrhu prijevoz unutarnjim plovnim putovima mora se moći natjecati pod jednakim uvjetima s drugim vrstama prijevoza.
30. Smjernice za željezničke prijevoznike iz 2008. nisu se primjenjivale na sektor unutarnjih plovnih putova. Komisija je posljednjih godina državne potpore za promicanje koordinacije prometa u sektoru unutarnjih plovnih putova odobravalala izravno na temelju članka 93. Ugovora. Ovim se smjernicama kodificira praksa odlučivanja u tom pogledu te se utvrđuju jasni kriteriji spojivosti potpora za operacije na unutarnjim plovnim putovima. U skladu s pristupom koji se primjenjuje za željeznički sektor ove se smjernice primjenjuju na prijevoznike koji djeluju i na strani ponude (tj. na potporu prijevoznicima na unutarnjim plovnim putovima) i na strani potražnje (tj. na organizatore prijevoza, kao što su logistička poduzeća, špediteri, multimodalni prijevoznici, u mjeri u kojoj odlučuju prijeći s cestovnog prijevoza na prijevoz unutarnjim plovnim putovima).
31. Ovim se smjernicama utvrđuju uvjeti spojivosti operativnih potpora i potpora za ulaganje u sektoru prijevoza unutarnjim plovnim putovima. Kad je riječ o operativnim potporama, pravila kojima se uređuju potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza za željeznički prijevoz i pokretanje novih komercijalnih linija primjenjuju se i na prijevoz unutarnjim plovnim putovima (vidjeti odjeljke 4.2.1.1. i 4.2.1.2.). Kad je riječ o potporama za ulaganje, ove smjernice obuhvaćaju potpore za izgradnju, modernizaciju i obnovu objekata u sektoru unutarnjih plovnih putova (vidjeti odjeljak 4.2.2.1.) i potpore za nabavu plovila unutarnjih plovnih putova kako bi se olakšao pristup financiranju za ulaganje u flotu (vidjeti odjeljak 4.2.2.3.). Za potrebe nadogradnje plovila unutarnjih

⁽⁵⁶⁾ Poglavlje 2. Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008. (vidjeti bilješku (38)) odnosilo se samo na učinke javnog financiranja infrastrukture na željezničke prijevoznike.

⁽⁵⁷⁾ Vidjeti bilješku (25).

plovnih putova u skladu s pristupom koji se primjenjuje u željezničkom sektoru u ovim se smjernicama razlikuju potpore za ulaganja u interoperabilnost (odjeljak 4.2.2.4.) i potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju plovila (odjeljak 4.2.2.5.). Komisija će u okviru tih dvaju odjeljaka Smjernica ocjenjivati potpore za povećanje digitalizacije radi lakšeg upravljanja prometom, neprekinutog protoka prometa i/ili sigurnosti prometa na unutarnjim plovnim putovima.

32. Europski sektor unutarnjih plovnih putova ima relativno staru flotu i čini se da u usporedbi s drugim vrstama prijevoza općenito ima poteškoća u povećanju udjela u prometu. Od 2014. do 2020. smanjio se broj prijevoznika na unutarnjim plovnim putovima koji su aktivni i u robnom i u putničkom prijevozu, a od 2011. raspoloživi kapacitet utovara također se neprekidno smanjuje. Pri osmišljavanju novih pravila Komisija je uzela u obzir ta pitanja i činjenicu da se sektor unutarnjih plovnih putova uglavnom sastoji od MSP-ova, obiteljskih poduzeća i manjih luka, što im otežava sudjelovanje u skupim ulaganjima radi ostvarivanja ciljeva europskog zelenog plana⁽⁵⁸⁾. Većinu prijevoznika u sektoru unutarnjih plovnih putova čine MSP-ovi, koji zbog poteškoća u pristupu tržišnom financiranju često ne mogu obnoviti ili povećati svoju flotu. Stoga su u skladu s ovim smjernicama MSP-ovi jedini mogući korisnici potpore za nabavu plovila unutarnjih plovnih putova. Time se omogućuje usmjeravanje te vrste potpore tamo gdje je najpotrebnija za poticanje razvoja sektora unutarnjih plovnih putova.

1.2.3 Sektor multimodalnog prijevoza

33. Multimodalni prijevoz, tj. prijevoz robe ili putnika najmanje dvjema vrstama prijevoza, ključan je za šire korištenje željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima jer te vrste prijevoza same po sebi rijetko omogućuju prijevoz od vrata do vrata. Održivi multimodalni prijevoz pruža povezanost od vrata do vrata te bolju okolišnu i energetske učinkovitost necestovnog prometa objedinjuje s dostupnošću i fleksibilnošću cestovnog prometa. Zbog toga je bitan za postizanje ciljeva Strategije za održivu i pametnu mobilnost i europskog zelenog plana.
34. Iako se opseg multimodalnog prijevoza robe u posljednjih 30 godina znatno povećao, cestovni promet i dalje je dominantan način prijevoza robe u EU-u. Multimodalni prijevoz tereta često nije konkurentan isključivo cestovnom prijevozu jer nije toliko učinkovit u smislu dostupnosti, pouzdanosti, točnosti i brzine u različitim fazama lanca (tj. u uslugama željezničkog i vodnog prijevoza, terminala za prekrcaj i cestovnog prijevoza za „posljednji kilometar”), a negativni vanjski učinci cestovnog prijevoza ne uzimaju se dovoljno u obzir.
35. Ako se multimodalni prijevoz robe sastoji samo od kretanja robe u jednoj utovarnoj jedinici ili vozilu uzastopnim načinima prijevoza (bez rukovanja robom pri promjeni načina prijevoza), naziva se „intermodalni prijevoz”⁽⁵⁹⁾. „Kombinirani prijevoz” jest potkategorija intermodalnog prijevoza, koja je na razini EU-a izričito uređena Direktivom o kombiniranom prijevozu⁽⁶⁰⁾. Ta je direktiva jedini pravni instrument EU-a kojim se trenutačno izravno podupire intermodalni prijevoz i potiče prelazak s cestovnog prijevoza robe na načine prijevoza s nižim emisijama (unutarnji plovni putovi, pomorski i

⁽⁵⁸⁾ Europski parlament, „Prema prometu unutarnjim plovnim putovima u Europi koji je otporan na buduće izazove” (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_HR.html.

⁽⁵⁹⁾ Činjenica da intermodalna jedinica i/ili vozilo pri promjeni načina prijevoza ostaju isti smanjuje rukovanje teretom, a time i rizik od oštećenja ili gubitaka robe.

⁽⁶⁰⁾ Vidjeti bilješku (26).

željeznički prijevoz). Direktiva o kombiniranom prijevozu donesena je 1975.⁽⁶¹⁾ i nekoliko je puta izmijenjena kako bi obuhvatila širu paletu operacija. Nakon prijedloga koji je Komisija predstavila 7. studenog 2023.⁽⁶²⁾ Europski parlament i Vijeće [*datum – unijeti nakon donošenja*] donijeli su Direktivu Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive o kombiniranom prijevozu.

36. Direktivom o kombiniranom prijevozu nastoji se poboljšati okolišna učinkovitost prijevoza utvrđivanjem povoljnijih regulatornih i gospodarskih uvjeta za ekološki prihvatljiviji prijevoz robe, kako je utvrđeno u navedenoj direktivi. Najvažniji je cilj smanjiti troškove za krajnjeg korisnika, tj. organizatora prijevoza, kako bi kombinirani prijevoz bio konkurentan isključivo cestovnom prijevozu. Radi jasnoće, financijska potpora koju države članice dodjeljuju operacijama kombiniranog prijevoza u skladu s uvjetima Direktive o kombiniranom prijevozu mogla bi predstavljati državnu potporu. Sve državne potpore koje države članice dodijele u skladu s tom direktivom trebale bi ispunjavati i primjenjive uvjete spojivosti utvrđene u Uredbi o skupnom izuzeću za promet, ovim smjernicama za održivi multimodalni prijevoz ili drugom relevantnom instrumentu prava o državnim potporama (vidjeti poglavlje 3.).
37. Ovim se smjernicama utvrđuju uvjeti spojivosti operativnih potpora i potpora za ulaganje u sektoru multimodalnog prijevoza kako bi se potaknuo održivi multimodalni prijevoz. U skladu s ovim smjernicama multimodalni prijevoz smatra se „održivim” ako se barem jedna njegova dionica odvija željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima, ili cestom ako se kombinira s pomorskim prometom na kratkim relacijama. Radi jasnoće, potpore za pomorski promet na kratkim relacijama u skladu s ovim smjernicama mogu se dodijeliti samo ako se kombiniraju s kopnenim prijevozom (tj. željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili cestom).
38. Kad je riječ o operativnim potporama, pravila o potporama za smanjenje vanjskih troškova prijevoza koja se primjenjuju na željeznički prijevoz primjenjuju se i na održivi multimodalni prijevoz (odjeljak 4.2.1.1.). Za razliku od Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008., koje se nisu odnosile na pokretanje novih komercijalnih linija, u ovim se smjernicama na temelju kodifikacije prakse odlučivanja koju je razvila Komisija (odjeljak 4.2.1.2.) utvrđuju posebni uvjeti za dodjelu te vrste potpora.
39. Kad je riječ o potporama za ulaganje, ove smjernice obuhvaćaju potpore za objekte za multimodalni prijevoz i potpore za modernizaciju opreme za održivi multimodalni prijevoz. Potpore za te objekte ograničene su na potpore za ulaganje u objekte za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima (odjeljak 4.2.2.1.). Radi jasnoće, ove se smjernice primjenjuju i na državne potpore za objekte za multimodalni prijevoz u morskim lukama koji su povezani željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima. Kad je riječ o nadogradnji opreme za održivi multimodalni prijevoz u skladu s pristupom koji se primjenjuje u željezničkom sektoru i sektoru unutarnjih plovnih putova, u ovim se smjernicama razlikuju potpore za ulaganja u interoperabilnost (odjeljak 4.2.2.4.) i potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju opreme za održivi multimodalni prijevoz (odjeljak 4.2.2.5.). Radi jasnoće, ove smjernice ne obuhvaćaju potpore za nabavu opreme za održivi multimodalni prijevoz, koje su obuhvaćene Uredbom o skupnom izuzeću za promet ako se odnose na intermodalne utovarne jedinice („ILU”) i/ili dizalice na plovilima, a države članice dodjeljuju ih u obliku programa

⁽⁶¹⁾ Direktiva Vijeća 75/130/EEZ od 17. veljače 1975. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe cestom i željeznicom između država članica (SL L 48, 22.2.1975., str. 31.).

⁽⁶²⁾ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ u pogledu okvira potpore za intermodalni prijevoz robe i Uredbe (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu izračuna ušteda vanjskih troškova i generiranja objedinjenih podataka, COM(2023) 702 final, 7.11.2023.

potpore pod vrlo specifičnim uvjetima. Osim u tim slučajevima, Komisija smatra da se potpore za nabavu opreme za održivi multimodalni prijevoz (npr. poluprikolice koje se mogu postaviti na dizalicu) mogu odobriti samo iznimno, stoga će ih izravno ocijeniti u skladu s člankom 93. Ugovora.

2. PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

2.1 Područje primjene

40. Ove se smjernice primjenjuju na mjere državne potpore⁽⁶³⁾ koje se dodjeljuju poduzetnicima u sektorima željeznice, unutarnjih plovni putova i održivog multimodalnog prijevoza⁽⁶⁴⁾ u mjeri u kojoj su obuhvaćene područjem primjene poglavlja 4. ili 5. ovih smjernica.
41. Ovim se smjernicama utvrđuju kriteriji za spojivost sljedećih potpora u skladu s člankom 93. Ugovora:
- a) potpore u sektorima željeznice, unutarnjih plovni putova i multimodalnog prijevoza koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prometa (poglavlje 4.);
 - b) potpore u sektoru željezničkog prijevoza robe kako bi se poduzetnicima nadoknadilo ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga (poglavlje 5.).
42. Za potpore u sektorima željeznice, unutarnjih plovni putova i multimodalnog prijevoza ove se smjernice primjenjuju i na poduzeća koja prevoze putnike i/ili robu u sektorima unutarnjih plovni putova i multimodalnog prijevoza te na poduzetnike koji posluju na strani potražnje u sektoru kopnenog prijevoza, tj. na organizatore prijevoza⁽⁶⁵⁾, koji odlučuju o načinu prijevoza. Iskustvo je pokazalo da su željeznički prijevoznici samo jedan od ključnih sudionika koji doprinose prelasku na održivi kopneni prijevoz. Osim toga, Komisija je uspostavila praksu odlučivanja u primjeni načela iz Smjernica za željezničke prijevoznike iz 2008. na mjere potpore čiji su izravni korisnici logistička poduzeća koja se koriste uslugama željezničkog prijevoza, a ne željeznički prijevoznici⁽⁶⁶⁾. To je zato što su načela u tim smjernicama bila prikladna i za ispitivanje spojivosti potpora u okviru kojih su željeznički prijevoznici samo neizravni korisnici.

⁽⁶³⁾ U članku 107. stavku 1. UFEU-a državna potpora definirana je kao „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj [...] u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”. Državne intervencije koje ne ispunjavaju jedan od uvjeta iz članka 107. stavka 1. Ugovora ne čine državnu potporu. Stoga ne podliježu ocjenjivanju spojivosti utvrđenom u ovim smjernicama. Konkretno, financiranje Unije kojim centralno upravljaju institucije, agencije, zajednička poduzeća ili druga tijela Unije te koje nije pod izravnom ili neizravnom kontrolom država članica ne čini državnu potporu. To se, na primjer, odnosi na financiranje sredstvima EU-a u okviru Uredbe (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredaba (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014 (SL L 249, 14.7.2021., str. 38.).

⁽⁶⁴⁾ Radi jasnoće, održive usluge multimodalnog prijevoza koje kombiniraju dionicu kopnenog prijevoza s dionicom pomorskog prometa na kratkoj relaciji također su u potpunosti obuhvaćene ovim smjernicama, a ocjenjuju se u skladu s člankom 93. Ugovora.

⁽⁶⁵⁾ Npr. logistička poduzeća, špediteri i multimodalni prijevoznici.

⁽⁶⁶⁾ Npr. Odluka Komisije od 24. listopada 2022. u predmetu SA.100463, Nizozemska, „Program potpore za promicanje prelaska s cestovnog na željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovni putovima”, uvodna izjava 49. (SL C 461, 2.12.2022., str. 1.), Odluka Komisije od 15. svibnja 2020. u predmetu SA.53615, Italija, „Intervencije u korist grada Genove”, uvodna izjava 55. (SL C 206, 19.6.2020., str. 1.), Odluka

43. Ovim su smjernicama obuhvaćene sljedeće vrste potpora koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prometa, kako je navedeno u odjeljcima 4.2.1. i 4.2.2.: i. potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza, ii. potpore za pokretanje novih komercijalnih linija, iii. potpore za izgradnju, modernizaciju i obnovu unimodalnih i multimodalnih objekata za željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima, iv. potpore za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka, v. potpore za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima, vi. potpore za interoperabilnost i vii. potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju.
44. Kako je navedeno u točki 39., ove smjernice ne obuhvaćaju potpore za ulaganje u nabavu opreme za održivi multimodalni prijevoz. Te su potpore obuhvaćene Uredbom o skupnom izuzeću za promet ako se odnose na ILU-e i/ili dizalice na plovilima, a države članice dodjeljuju ih u obliku programa potpore pod vrlo specifičnim uvjetima. Osim u tim slučajevima Komisija smatra da se potpore za nabavu opreme za održivi multimodalni prijevoz mogu odobriti samo iznimno te će ih izravno ocijeniti u skladu s Ugovorom.
45. Ove smjernice ne obuhvaćaju državne potpore za lučku infrastrukturu ⁽⁶⁷⁾. Njih će Komisija nastaviti ocjenjivati izravno u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora ako se na njih ne primjenjuje skupno izuzeće na temelju Uredbe Komisije (EU) br. 651/2014 ⁽⁶⁸⁾ ili ako je lučka infrastruktura potrebna za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa, a na nju se ne primjenjuje skupno izuzeće na temelju Odluke Komisije 2012/21/EU ⁽⁶⁹⁾, u skladu s pravilima utvrđenima u Komunikaciji Komisije o okviru Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javne usluge („Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa”) ⁽⁷⁰⁾, u skladu s člankom 106. stavkom 2. Ugovora. Kako bi se izbjegla sumnja, kako je navedeno u točki 39. i pojašnjeno u točki 123., ove smjernice primjenjuju se i na potpore za ulaganje u objekte za multimodalni prijevoz koji se nalaze u morskim lukama i povezani su sa željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima.
46. Državne potpore za klimu, zaštitu okoliša i energiju podliježu pravilima utvrđenima u Komisijinim Smjernicama o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju iz 2022. ⁽⁷¹⁾. Komisija će stoga spojivost potpore za ulaganje u čista vozila i čistu mobilnu terminalnu opremu u sektoru željezničkog prijevoza, prijevoza unutarnjim plovnim

Komisije od 20. prosinca 2018. u predmetu SA.50115, Italija, „Intermodalni željeznički prijevoz željeznih ploča u regiji Furlaniji-Juljskoj krajini”, uvodna izjava 58. (SL C 90, 8.3.2019., str. 2.), Odluka Komisije od 6. prosinca 2017. u predmetu SA.48858, Italija, „Program potpore za kombinirani prijevoz u pokrajini Bolzanu”, uvodna izjava 53. (SL C 158, 4.5.2018., str. 6.), Odluka Komisije od 25. srpnja 2017. u predmetu SA.46806, Italija, „Potpore za kombinirani prijevoz u pokrajini Trentu”, uvodna izjava 46. (SL C 442, 22.12.2017., str. 2.), Odluka Komisije od 29. travnja 2016. u predmetu SA.41033, Italija, „Integrirani sustav prijevoza u pokrajini Trentu”, uvodna izjava 44. (SL C 220, 17.6.2016., str. 2.), Odluka Komisije od 13. lipnja 2014. u predmetu SA.38152, Italija, „Potpore u korist željezničkog prijevoza robe u regiji Emiliji Romagni”, uvodna izjava 27. (SL C 282, 22.8.2014., str. 23.), Odluka Komisije od 16. prosinca 2011. u predmetu SA.32603, Italija, „Program subvencija ‚Ferrobonus’ za kombinirani prijevoz”, uvodna izjava 26. (SL C 88, 24.3.2012., str. 1.).

⁽⁶⁷⁾ Kako je definirano u Uredbi Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. (SL L 187, 26.6.2014., str. 1.).

⁽⁶⁸⁾ Vidjeti bilješku (67).

⁽⁶⁹⁾ Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.)

⁽⁷⁰⁾ Komunikacija Komisije – Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge (2011.) (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

⁽⁷¹⁾ Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju za 2022. (SL C 80, 18.2.2022., str. 1.).

putovima i multimodalnog prijevoza nastaviti ocjenjivati u skladu s tim smjernicama ⁽⁷²⁾. Isto tako, potpore za ulaganje u smanjenje buke u željezničkom prijevozu nisu obuhvaćene ovim smjernicama, ali jesu Komisijinim Smjernicama o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju iz 2022. ⁽⁷³⁾ (koje uključuju posebna pravila o potporama za sprečavanje ili smanjenje onečišćenja koje nije uzrokovano stakleničkim plinovima).

47. Kad je riječ o potporama u željezničkom sektoru koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga, Uredbom (EZ) br. 1370/2007 ⁽⁷⁴⁾ uspostavljen je poseban pravni okvir za usluge javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika (i prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima ako države članice odluče primijeniti tu uredbu na te usluge ⁽⁷⁵⁾). Stoga, kad je riječ o uslugama javnog prijevoza, ove smjernice obuhvaćaju samo naknadu za pružanje usluga željezničkog prijevoza robe. Naknadu za pružanje javne usluge isplaćenu za pružanje usluga prijevoza robe unutarnjim plovnim putovima (i usluga prijevoza putnika tim putovima ako ne podliježu Uredbi (EZ) br. 1370/2007) Komisija će nastaviti ocjenjivati izravno u skladu s člankom 93. Ugovora.
48. U ovim se smjernicama pojašnjavaju uvjeti za ocjenu potpore u sektoru željezničkog prijevoza robe u skladu s člankom 93. Ugovora kako bi se poduzetnicima nadoknadilo ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene pružanju javne usluge ⁽⁷⁶⁾. Ti uvjeti u skladu su s načelima koja je Komisija utvrdila u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa ⁽⁷⁷⁾, a koji za razliku od Komunikacije o primjeni pravila EU-a o državnim potporama na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa („Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa”) ⁽⁷⁸⁾ nije izravno primjenjiv na usluge željezničkog prijevoza robe jer je kopneni prijevoz izričito isključen iz njegova područja primjene. U ovim se smjernicama navode i posebna pojašnjenja potrebna zbog posebnih potreba sektora kopnenog prijevoza.
49. U ovim se smjernicama (poglavlje 6.) ujedno ponavljaju načela primjenjiva na financijske tokove vertikalno integriranih željezničkih prijevoznika.
50. Ako nije navedeno drukčije, uvjeti utvrđeni u ovim smjernicama primjenjuju se na programe potpore i pojedinačne potpore, bez obzira na to temelje li se na programu potpore ili se dodjeljuju jednokratno.
51. Ako nije navedeno drukčije, ove se smjernice primjenjuju na poduzetnike svih veličina.
52. Poduzetnici u teškoćama, kako su definirani u Komisijinim Smjernicama o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama ⁽⁷⁹⁾, ne mogu primati potporu u skladu s ovim smjernicama jer potpora poduzetniku u teškoćama u načelu nije prikladno sredstvo za zadovoljavanje potreba koordinacije prijevoza ili za osiguravanje pružanja javne usluge. Posebne smjernice Komisije za poduzetnike u

⁽⁷²⁾ Vidjeti bilješku (71).

⁽⁷³⁾ Vidjeti bilješku (71).

⁽⁷⁴⁾ Vidjeti bilješku (31).

⁽⁷⁵⁾ Vidjeti članak 1. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, vidjeti bilješku (31).

⁽⁷⁶⁾ Radi jasnoće Komisija će nastaviti ocjenjivati spojivost potpore u sektoru prijevoza robe unutarnjim plovnim putovima kako bi se poduzetnicima nadoknadilo ispunjavanje određenih obveza svojstvenih izravnom pružanju javne usluge u skladu s člankom 93. Ugovora.

⁽⁷⁷⁾ Vidjeti bilješku (70).

⁽⁷⁸⁾ Vidjeti bilješku (36).

⁽⁷⁹⁾ Komunikacija Komisije, „Smjernice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama” (SL C 249, 31.7.2014., str. 1.).

teškoćama u sektoru kopnenog prijevoza ne postoje ⁽⁸⁰⁾, ali u Smjernicama o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama utvrđeni su kriteriji za spojivost potpore za sanaciju i restrukturiranje koja je na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora dodijeljena svim poduzetnicima koji se smatraju poduzetnicima u teškoćama, pa tako i onima u tom sektoru.

53. Pri ocjenjivanju potpore u korist poduzetnika koji nije izvršio nalog za povrat sredstava na temelju prethodne odluke Komisije kojom je potpora ocijenjena protuzakonom i nespojivom s unutarnjim tržištem Komisija će u obzir uzeti iznos potpore koji još nije vraćen ⁽⁸¹⁾.

2.2 Definicije

54. Za potrebe ovih smjernica primjenjuju se sljedeće definicije:

- a) „pristupna infrastruktura” znači bilo koja vrsta infrastrukture koja je nužna za pristup i ulazak korisnika u objekte za multimodalni željeznički prijevoz ili multimodalni prijevoz unutarnjim plovim putovima ili objekte za unimodalni željeznički prijevoz ili unimodalni prijevoz unutarnjim plovim putovima s kopna ili mora i rijeke, kao što su prilazne ceste i željezničke pruge, pristupni kanali i ustave;
- b) „jednokratna potpora” znači potpora koja nije dodijeljena na temelju programa potpora;
- c) „intenzitet potpore” znači bruto iznos potpore izračunan po korisniku i izražen kao postotak prihvatljivih troškova. Svi iznosi koji se upotrebljavaju moraju biti iznosi prije odbitaka poreza ili drugih davanja;
- d) „program potpora” znači svaki akt na temelju kojeg se, bez potrebe za daljnjim provedbenim mjerama, mogu dodjeljivati pojedinačne potpore poduzetnicima koji su utvrđeni u tom aktu na općenit i apstraktan način te svaki akt na temelju kojeg se potpora koja nije povezana s određenim projektom može dodijeliti jednom ili više poduzetnika na neodređeno razdoblje i/ili u neodređenom iznosu;
- e) „kombinirani prijevoz” znači vrsta intermodalnog prijevoza koja ispunjava uvjete utvrđene za kombinirani prijevoz u Direktivi o kombiniranom prijevozu ⁽⁸²⁾;
- f) „namjenska infrastruktura” znači infrastruktura izgrađena za poduzetnike koje je moguće utvrditi *ex ante* i prilagođena potrebama tih poduzetnika;
- g) „oprema za održivi multimodalni prijevoz” znači oprema koja se upotrebljava u uslugama pretovara povezanim s održivim multimodalnim prijevozom, kao što su poluprikolice koje se mogu postaviti na dizalicu, osim mobilne terminalne opreme;
- h) „Europski registar vozila” znači registar u skladu s člankom 47. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o

⁽⁸⁰⁾ U Smjernicama za željezničke prijevoznike iz 2008. (vidjeti bilješku 38.) bila su predviđena odstupanja od pravila koja se primjenjuju na poduzetnike u teškoćama u sektoru željezničkog prijevoza robe, a koja su istekla 31. prosinca 2009. Smjernice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama, vidjeti bilješku (79)., od tada se u cijelosti primjenjuju na cijeli željeznički sektor.

⁽⁸¹⁾ Vidjeti presudu od 15. svibnja 1997., TWD /Komisija, C-355/95 P, EU:C:1997:241, točke od 25. do 27.

⁽⁸²⁾ Vidjeti bilješku (26).

interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka)⁽⁸³⁾ i člankom 19. Direktive (EU) 2016/1629 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. rujna 2016. o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe⁽⁸⁴⁾;

- i) „plan evaluacije” znači dokument koji obuhvaća jedan ili više programa potpore, a sadržava barem sljedeće elemente: ciljeve programa potpore koji se vrednuje, evaluacijska pitanja, pokazatelje rezultata, predviđenu metodologiju za provedbu evaluacije, zahtjeve u pogledu prikupljanja podataka, predloženi vremenski okvir evaluacije, uključujući dan podnošenja privremenog i završnog izvješća o evaluaciji, opis neovisnog tijela koje provodi evaluaciju ili kriterije koji će se primjenjivati na njegov odabir i načine osiguravanja javnosti evaluacije;
- j) „vanjski troškovi prijevoza” znači troškovi koje stvaraju korisnici prijevoza, a koje ne snose oni, nego društvo u cjelini, posebno troškovi povezani s emisijama stakleničkih plinova, onečišćenjem zraka, ozljedama i smrtnim slučajevima, bukom i zagušenjem;
- k) „pojedinačna potpora” znači jednokratna potpora i potpora dodijeljena pojedinačnim korisnicima na temelju programa potpora;
- l) „objekt unutarnjih plovnih putova” znači bilo koji uslužni objekt (npr. terminal ili objekt za održavanje ili skladištenje) s pristupnom infrastrukturom (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) koji se nalazi unutar EU-a i koristi se za obavljanje prijevoza unutarnjim plovnim putovima, osim objekata ili opreme koji su potrebni za obavljanje djelatnosti koje nisu povezane s prijevozom;
- m) „plovilo unutarnjih plovnih putova” znači plovilo za prijevoz putnika ili robe namijenjeno isključivo ili uglavnom plovidbi unutarnjim plovnim putovima ili plovnim putovima unutar ili u blizini zaklonjenih voda;
- n) „intermodalni prijevoz” znači prijevoz robe (u istoj utovarnoj jedinici ili vozilu) uzastopnim oblicima prijevoza, bez rukovanja samom robom prilikom promjene načina prijevoza;
- o) „intermodalna utovarna jedinica (ILU)” znači kontejner, izmjenjivi sanduk ili poluprikolica / teretno motorno vozilo ili skup vozila koji se koriste za intermodalni prijevoz;
- p) „interoperabilnost” znači neprekinuti prometni tokovi robe ili putnika, posebno između država članica ili načina prijevoza;
- q) „kopneni prijevoz” znači željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i cestovni prijevoz⁽⁸⁵⁾;

⁽⁸³⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka) (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.).

⁽⁸⁴⁾ Direktiva (EU) 2016/1629 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. rujna 2016. o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe, izmjeni Direktive 2009/100/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2006/87/EZ (SL L 252, 16.9.2016., str. 118.).

⁽⁸⁵⁾ U skladu s člankom 100. Ugovora, njegova glava VI. „Promet” u načelu se odnosi samo na željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima. Te tri vrste prijevoza općenito se nazivaju „kopneni prijevoz”, za razliku od prijevoza morem i zrakom.

- r) „mobilna terminalna oprema” znači oprema koja se upotrebljava za utovar, istovar i pretovar robe i intermodalnih utovarnih jedinica te za prijenos tereta unutar područja terminala;
- s) „multimodalni prijevoz” znači prijevoz robe ili putnika najmanje dvjema vrstama prijevoza;
- t) „nacionalni registar” znači registar koji vodi država članica u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁶⁾ ili člankom 17. Direktive (EU) 2016/1629 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁷⁾;
- u) „nova komercijalna linija za prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima” znači komercijalna linija za novi redoviti linijski prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima između najmanje dva terminala koji nisu bili povezani uslugama redovitog linijskog prijevoza tereta najmanje pet godina prije početka rada na toj liniji;
- v) „nova komercijalna linija za prijevoz tereta željeznicom” znači komercijalna linija koja se odnosi na novi redoviti linijski prijevoz tereta željeznicom između najmanje dva terminala koji nisu bili povezani uslugama redovitog linijskog prijevoza tereta najmanje pet godina prije početka rada na toj liniji;
- w) „nova komercijalna linija za putnički željeznički prijevoz” znači komercijalna linija koja se odnosi na novi redoviti linijski prijevoz putnika željeznicom između najmanje dva terminala koji nisu bili povezani uslugama redovitog linijskog prijevoza putnika najmanje pet godina prije početka rada na toj liniji;
- x) „novi sudionik” u željezničkom sektoru znači željeznički prijevoznik u smislu članka 3. točke 1. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽⁸⁸⁾, koji ispunjava oba sljedeća uvjeta:
 - (i) dozvolu za relevantni tržišni segment u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru dobio je manje od 20 godina prije dodjele potpore;
 - (ii) nije u smislu članka 3. stavka 3. Priloga I. Uredbi o skupnom izuzeću za promet povezan sa željezničkim prijevoznikom koji je prije 1. siječnja 2010. u bilo kojoj državi članici dobio dozvolu u smislu članka 3. točke 14. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru;
- y) „djelatnosti koje nisu povezane s prijevozom” znači komercijalne usluge prijevoznicima ili drugim korisnicima objekata koje nisu povezane s unimodalnim ili multimodalnim željezničkim prijevozom i prijevozom unutarnjim plovnim putovima, uključujući pomoćne usluge putnicima, špediterima ili drugim pružateljima usluga, kao što je iznajmljivanje ureda, trgovina i hotela;
- z) „industrijski kolosijek” znači dio željezničke infrastrukture u privatnom vlasništvu i pod privatnim upravljanjem (uključujući željezničku prugu i sve druge instalacije i opremu potrebnu za njezino funkcioniranje) koji je povezan s objektima za utovar željezničke mreže koji se ne smatraju uslužnim objektima u skladu s Prilogom II.

⁽⁸⁶⁾ Vidjeti bilješku (83).

⁽⁸⁷⁾ Vidjeti bilješku (84).

⁽⁸⁸⁾ Vidjeti bilješku (8).

Direktivi o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru⁽⁸⁹⁾, kao i sva namjenska infrastruktura koja služi za dio željezničke infrastrukture u privatnom vlasništvu i pod privatnim upravljanjem;

- aa) „multimodalni teretni terminal za željeznički prijevoz i/ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima” znači objekt opremljen za prekrcaj između dvaju željezničkih sustava ili najmanje dviju vrsta prijevoza (od kojih je jedna željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima), kao što su terminali u lukama unutarnjih plovnih putova ili morskim lukama, duž unutarnjih plovnih putova, u zračnim lukama i multimodalnim logističkim platformama;
- bb) „objekt za multimodalni prijevoz željeznicom i/ili unutarnjim plovnim putovima” znači uslužni objekt s pristupnom infrastrukturom (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) koji se nalazi unutar Unije i potreban je za odvijanje željezničkog prijevoza i/ili prijevoza unutarnjim plovnim putovima u kombinaciji s drugim načinima prijevoza, osim objekata ili opreme potrebnih za djelatnosti koje nisu povezane s prijevozom. Ta definicija uključuje multimodalne teretne terminale za željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima;
- cc) „željeznički objekt” znači uslužni objekt (na primjer, željeznički teretni terminali ili objekt za održavanje ili skladištenje) s pristupnom infrastrukturom (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) koji se nalazi unutar EU-a i naveden je u Prilogu II. Direktivi o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru⁽⁹⁰⁾, osim objekata ili opreme potrebnih za obavljanje djelatnosti koje nisu povezane s prijevozom;
- dd) „željeznički prijevoznik” znači javno ili privatno poduzeće iz članka 3. stavka 1. točke 1. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru⁽⁹¹⁾;
- ee) „željezničko vozilo” znači bilo što od sljedećeg:
 - (i) lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone;
 - (ii) teretni vagoni, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona;
- ff) „pomorski promet na kratkim relacijama” znači kretanje tereta i putnika morskim putem između luka geografski smještenih u Europi ili između tih luka i luka u neeuropskim zemljama koje imaju obalu na zatvorenim morima koja graniče s Europom⁽⁹²⁾;
- gg) „malo i srednje poduzeće” („MSP”) znači poduzetnik koji ispunjava uvjete utvrđene u Prilogu I. Uredbi o skupnom izuzeću za promet;

⁽⁸⁹⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽⁹⁰⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽⁹¹⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽⁹²⁾ Komunikacija Komisije Vijeću, Europskom parlamentu, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – „Razvoj pomorskog prometa na kratke udaljenosti u Europi: dinamična alternativa u održivom prijevoznom lancu – drugo dvogodišnje izvješće o napretku”, COM (1999) 317 final, 29.6.1999.

- hh) „početak radova” znači početak građevinskih radova povezanih s ulaganjem ili prva zakonski obvezujuća obveza za naručivanje opreme ili bilo koja druga obveza koja ulaganje čini neopozivim, ovisno o tome što nastupi prije. Kupnja zemljišta i pripremni radovi, primjerice ishođenje dozvola i provođenje studija izvedivosti, ne smatraju se početkom radova. U slučaju preuzimanja „početak radova” znači trenutak stjecanja imovine koja je izravno povezana sa stečenom poslovnom jedinicom;
- ii) „održivi kopneni prijevoz” znači prijevoz robe ili putnika željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili održivim multimodalnim prijevozom za koji postoji alternativa koja bi uzrokovala veće vanjske troškove;
- jj) „održivi multimodalni prijevoz” znači prijevoz robe ili putnika najmanje dvjema vrstama prijevoza, pri čemu je barem jedna od njih prijevoz željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima ili cestom ako se to kombinira s pomorskim prometom na kratkim relacijama;
- kk) „telematske aplikacije” znači bilo koja od sljedećih aplikacija:
- (i) aplikacije za prijevoz putnika, kao što su sustavi za pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova međusobno i s drugim načinima prijevoza;
 - (ii) aplikacije za prijevoz tereta, kao što su informacijski sustavi (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.
- ll) „prijevoznik” znači svaki poduzetnik koji prevozi putnike i/ili teret u sektorima željezničkog prijevoza, prijevoza unutarnjim plovnim putovima i/ili multimodalnog prijevoza;
- mm) „organizator prijevoza” znači svaki poduzetnik koji organizira prijevoz robe i na taj način bira između načina prijevoza (kao što su logistička poduzeća, špediteri, multimodalni prijevoznici);
- nn) „vozilo za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima” znači plovilo unutarnjih plovnih putova ili željezničko vozilo.

2.3 Struktura smjernica

55. U poglavlju 3. pojašnjava se o kojim mjerama u sektoru kopnenog prijevoza nije potrebno obavijestiti Komisiju prije njihove provedbe.
56. U poglavlju 4. utvrđuju se mjere obuhvaćene ovim smjernicama na temelju članka 93. Ugovora. U odjeljku 4.1. utvrđuju se uvjeti spojivosti koji se općenito primjenjuju na potpore koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza. U odjeljku 4.2. utvrđuju se posebni uvjeti spojivosti koji se primjenjuju na različite vrste mjera potpore kojima se zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza. U poglavlju 5. pojašnjavaju se uvjeti spojivosti koji se primjenjuju na mjere potpore koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga. U

poglavlju 6. podsjeća na načela primjenjiva na financijske tokove vertikalno integriranih željezničkih prijevoznika.

- 57. U poglavlju 7. utvrđuju se uvjeti pod kojima će Komisija zahtijevati *ex post* evaluaciju programa prijavljenih u skladu s člankom 93. Ugovora.
- 58. U poglavlju 8. navode se obveze izvješćivanja i praćenja za države članice koje dodjeljuju potporu na temelju članka 93. Ugovora.
- 59. U poglavljima 9. i 10. navode se trajanje ovih smjernica i vremenski okvir za njihovu reviziju.

3. MJERE KOJE NE PODLIJEŽU OBAVJEŠĆIVANJU

- 60. Ako državna intervencija ispunjava kriterije za državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ⁽⁹³⁾, države članice u načelu o njoj moraju obavijestiti Komisiju u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora.
- 61. Državne potpore u sektoru kopnenog prijevoza ne podliježu zahtjevu za obavješćivanje u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora ako ispunjavaju uvjete utvrđene u Uredbi o skupnom izuzeću koju je Komisija donijela u skladu s člankom 1. Uredbe Vijeća (EU) 2022/2586 ⁽⁹⁴⁾ ili člankom 1. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1588 ⁽⁹⁵⁾.
- 62. Uredba o skupnom izuzeću za promet u tom smislu obuhvaća određene kategorije državnih potpora koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prometa u sektoru kopnenog prijevoza. Ako se dodjeljuju u skladu s primjenjivim uvjetima spojivosti utvrđenima u Uredbi o skupnom izuzeću za promet, te potpore ne dovode do znatnog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine, stoga se smatraju spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 93. Ugovora i ne podliježu obvezi obavješćivanja.
- 63. Osim toga, Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 ⁽⁹⁶⁾ sadržava odredbe na temelju kojih bi se potpore u sektoru kopnenog prijevoza mogle izuzeti od obveze obavješćivanja. Na primjer, potpore za luke unutarnjih plovnih putova mogu se skupno izuzeti na temelju njezina članka 56.c. Sve dok nisu prvenstveno namijenjene zadovoljavanju potreba koordinacije prijevoza, već olakšavanju razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili područja i dodjeljuju se u skladu s primjenjivim uvjetima spojivosti utvrđenima u Uredbi (EU) br. 651/2014 ⁽⁹⁷⁾, takve se mjere potpore smatraju spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora jer ne dovode do znatnog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine.

⁽⁹³⁾ Za pojam državne potpore Komisija upućuje na Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, C/2016/2946 (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.). Kako je navedeno u točki 211. te obavijesti, učinak na trgovinu među državama članicama ili narušavanje tržišnog natjecanja obično su isključeni u pogledu izgradnje infrastrukture u predmetima gdje istodobno i. infrastruktura obično nije suočena s izravnim tržišnim natjecanjem, ii. privatno financiranje neznatno je u tom sektoru u predmetnoj državi članici te iii. infrastruktura nije napravljena kako bi selektivno stavljala u povoljniji položaj određenog poduzetnika ili sektor, već se njome osiguravaju koristi za cijelo društvo.

⁽⁹⁴⁾ Uredba Vijeća (EU) 2022/2586 od 19. prosinca 2022. o primjeni članaka 93., 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na određene kategorije državnih potpora u sektoru željezničkog prometa, prometa unutarnjim plovnim putovima i multimodalnog prijevoza (SL L 338, 30.12.2022., str. 35.).

⁽⁹⁵⁾ Uredba Vijeća (EU) 2015/1588 od 13. srpnja 2015. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na određene kategorije horizontalnih državnih potpora (SL L 248, 24.9.2015., str. 1.).

⁽⁹⁶⁾ Vidjeti bilješku (67).

⁽⁹⁷⁾ Vidjeti bilješku (67).

64. Uredba Komisije (EU) 2023/2831 ⁽⁹⁸⁾ primjenjuje se i na kopneni prijevoz. Slično tomu, naknada koja se dodjeljuje poduzetnicima koji pružaju usluge od općeg gospodarskog interesa u sektoru kopnenog prijevoza obuhvaćena je Uredbom Komisije (EU) 2023/2832 ⁽⁹⁹⁾. Smatra se da mjere koje ispunjavaju kriterije iz tih uredbi ne utječu na tržišno natjecanje i trgovinu na unutarnjem tržištu. Te *de minimis* mjere ne podliježu obvezi obavješćivanja jer se smatra da ne ispunjavaju sve kriterije iz članka 107. stavka 1. Ugovora.

4. POTPORE KOJE ZADOVOLJAVAJU POTREBE KOORDINACIJE PROMETA

4.1 Opći uvjeti spojivosti

65. U ovom se odjeljku navode opći uvjeti spojivosti koji se primjenjuju na kategorije potpora navedene u odjeljku 4.2. Pri procjeni zadovoljavaju li mjere potpore u sektoru željezničkog prijevoza, prijevoza unutarnjim plovnim putovima i održivog multimodalnog prijevoza potrebe koordinacije prometa u skladu s člankom 93. Ugovora Komisija će analizirati usklađenost s načelima navedenima u ovom odjeljku (točke od 66. do 86.). Uvjeti utvrđeni u odjeljku 4.2. za svaku pojedinu kategoriju potpore pojašnjavaju neke opće uvjete spojivosti navedene u ovom odjeljku, posebno u pododjeljku 4.1.1. (Key compatibility conditions).

4.1.1 Ključni uvjeti spojivosti

Doprinos potrebama koordinacije prometa

66. Potpore moraju doprinositi razvoju sektora kopnenog prijevoza prema održivom kopnenom prijevozu i/ili dovršetku integriranog tržišta EU-a na kojem su zajamčeni neprekinuti prometni tokovi robe i putnika među nacionalnim mrežama i vrstama prijevoza, čime se zadovoljavaju potrebe koordinacije prometa.

Nužnost potpore

67. Potpora mora biti nužna za postizanje cilja koordinacije prijevoza utvrđenog posebnom mjerom u skladu s točkom 66. To je, na primjer, slučaj kad je potpora usmjerena na određeni tržišni nedostatak (tj. situaciju u kojoj može dovesti do značajnog razvoja sektora kopnenog prijevoza koji tržište ne može samostalno ostvariti, npr. prema održivom kopnenom prijevozu i/ili prema dovršetku integriranog tržišta EU-a na kojem su zajamčeni neprekinuti prometni tokovi robe i putnika među nacionalnim mrežama i vrstama prijevoza). Tržišni nedostaci koji otežavaju prelazak na održive oblike kopnenog prijevoza mogu se pojaviti, na primjer, ako i. postoje razlike u cijenama različitih oblika prijevoza zbog negativnih vanjskih učinaka koji se ne uzimaju u obzir, ii. sudionici na tržištu imaju poteškoće u pristupu tržišnom financiranju zbog asimetričnosti informacija, iii. postoje nedostaci u koordinaciji među sudionicima na tržištu ili, općenitije, iv. postoje ulaganja koja donose pozitivne vanjske učinke, ali nisu dovoljno profitabilna za potencijalnog korisnika.

Prikladnost potpore

⁽⁹⁸⁾ Uredba Komisije (EU) br. 2023/2831 od 13. prosinca 2023. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore (SL L, 2023/2831, 15.12.2023., str. 1.).

⁽⁹⁹⁾ Uredba Komisije (EU) 2023/2832 od 13. prosinca 2023. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske Unije na *de minimis* potpore koje se dodjeljuju poduzetnicima koji pružaju usluge od općeg gospodarskog interesa (SL L, 2023/2832, 15.12.2023., str. 1.).

68. Potpora mora biti prikladna za postizanje utvrđenog cilja koordinacije prijevoza. Potpora se u načelu ne smatra primjerenom ako se isti rezultat može postići instrumentom politike koji manje narušava tržišno natjecanje (npr. tržišni ili regulatorni instrumenti) ili instrumentom potpore koji manje narušava tržišno natjecanje (npr. jamstva ili povratni predujmovi) u odnosu na pružanje bespovratnih instrumenata, kao što su izravna bespovratna sredstva.

Učinak poticaja potpore

69. Potpora mora potaknuti korisnika da promijeni svoje ponašanje ili da se bavi dodatnom gospodarskom djelatnošću koju bez nje ne bi obavljao ili bi je obavljao u manjoj ili drukčijoj mjeri. Dokazivanje učinka poticaja podrazumijeva utvrđivanje činjeničnog scenarija i vjerojatnog protučinjeničnog scenarija bez potpore ⁽¹⁰⁰⁾.
70. Osim toga, potpora za ulaganje nema učinak poticaja ako korisnik započne s radovima na projektu prije nego što relevantnim javnim tijelima podnese pisani zahtjev za potporu ⁽¹⁰¹⁾. Ako korisnik s radovima na projektu započne prije podnošenja zahtjeva za potporu, potpora dodijeljena za taj projekt neće se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem. Potpore dodijeljene za pokrivanje troškova usklađivanja s normama EU-a u načelu nemaju učinak poticaja. U pravilu samo potpore koje omogućuju premašivanje normi Unije mogu imati učinak poticaja. Međutim, u slučajevima u kojima je relevantna norma EU-a već donesena, ali još nije na snazi, potpora može imati učinak poticaja ako potiče da se ulaganja provedu i dovrše najmanje 12 mjeseci prije stupanja norme na snagu, osim ako je u pododjeljcima od 4.2.2.1. do 4.2.2.5. navedeno drukčije. Kako se države članice ne bi odvratile od uspostave obveznih nacionalnih normi koje su strože ili ambicioznije od odgovarajućih normi EU-a, mjere potpore mogu imati učinak poticaja bez obzira na postojanje takvih nacionalnih normi. Isto vrijedi i za potpore koje se dodjeljuju kad postoje obvezne nacionalne norme koje su donesene u nedostatku normi EU-a.

Proporcionalnost potpore

71. Iznos potpore po korisniku trebao bi biti ograničen na minimum koji je potreban da se korisnika potakne na provedbu projekta ili aktivnosti kojima je dodijeljena potpora. Taj se minimum može utvrditi kao postotak prihvatljivih troškova projekta ili aktivnosti kojima je dodijeljena potpora, kako je u odjeljku 4.2. utvrđeno za svaku pojedinačnu kategoriju. Iako se ocjena proporcionalnosti općenito provodi iz *ex ante* perspektive, u iznimnim slučajevima u kojima su buduća kretanja troškova i prihoda podložna visokom stupnju neizvjesnosti i postoji znatna asimetrija informacija, potreban iznos državne potpore može biti vrlo teško potpuno utvrditi na *ex ante* osnovi. Države članice u takvim slučajevima osim *ex ante* kvantifikacije mogu uvesti *ex post* mehanizme, kao što je povrat

⁽¹⁰⁰⁾ Taj scenarij mora biti vjerodostojan, istinit i povezan s dominantnim čimbenicima donošenja odluka u trenutku kad korisnik potpore donosi odluku o projektu. Države članice mogu se osloniti na službene dokumente odbora, procjene rizika, financijske izvještaje, interne poslovne planove, stručna mišljenja i druge studije povezane s projektom koji se ocjenjuje. Za dokazivanje učinka poticaja državama članicama mogu pomoći dokumenti koji sadržavaju informacije o predviđenoj potražnji, predviđenim troškovima i financijskim predviđanjima, dokumenti podneseni ulagačkom odboru u kojima se opisuju različiti scenariji ulaganja/operacija ili dokumenti dostavljeni financijskim institucijama. Ti dokumenti moraju biti iz razdoblja u kojem se donosila odluka o ulaganju/operaciji.

⁽¹⁰¹⁾ Zahtjev za potporu može imati različite oblike; to na primjer može biti ponuda u konkurentnom natječajnom postupku za dodjelu subvencionirane djelatnosti. Svaki zahtjev mora sadržavati barem ime podnositelja prijave, opis projekta ili djelatnosti, uključujući njihovu lokaciju, te iznos potpore potrebne za njihovu provedbu.

sredstava ili praćenje troškova, kako bi se osigurala proporcionalnost i zadržali poticaji za korisnike da smanje troškove i s vremenom počnu učinkovitije poslovati.

72. Ako nije drukčije određeno za posebne kategorije potpora navedene u pododjeljku 4.2.2, potpora za ulaganje smatra se razmjernom ako odgovara neto dodatnom trošku potrebnom za ostvarenje cilja mjere potpore u usporedbi s protučinjeničnim scenarijem bez potpore („manjak financijskih sredstava”). Za izračun manjka financijskih sredstava potrebno je utvrditi sljedeće elemente:
- a) procijenjene prihode i troškove, uključujući vrijednost ulaganja te operativnu i završnu vrijednost projekta („činjenični scenarij”) te prihode i troškove alternativnog projekta za koji se razumno može očekivati da bi ga korisnik proveo bez potpore („protučinjenični scenarij”);
 - b) procijenjeni ponderirani prosječni trošak kapitala („WACC”) korisnika za diskontiranje budućih novčanih tokova;
 - c) neto sadašnju vrijednost za činjenični i protučinjenični scenarij tijekom trajanja projekta.
73. Na temelju elemenata navedenih u točkama od (a) do (c) manjak financijskih sredstava izračunava se kao razlika između neto sadašnje vrijednosti projekta u činjeničnom i protučinjeničnom scenariju, tijekom trajanja projekta, koja je diskontirana na razini WACC-a. Sve pretpostavke i metodološki odabiri na kojima se temelji izračun manjka financijskih sredstava moraju se objasniti i potkrijepiti. U analizi činjeničnog i protučinjeničnog scenarija moraju se uzeti u obzir sve postojeće ili planirane mjere državne potpore, kao što su operativna potpora i/ili druga vrsta relevantne potpore za ulaganje koja utječe na analizu manjka financijskih sredstava.
74. Primjer je protučinjeničnog scenarija situacija u kojoj korisnik ne obavlja aktivnost ili ulaganje ili nastavlja poslovati bez promjena. Ako dokazi upućuju na to da je taj protučinjenični scenarij vjerodostojan, manjak financijskih sredstava može se približno odrediti na temelju razine negativne neto sadašnje vrijednosti projekta u činjeničnom scenariju bez potpore tijekom trajanja projekta (implicitno pod pretpostavkom da je neto sadašnja vrijednost protučinjeničnog scenarija jednaka nuli) ⁽¹⁰²⁾.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

75. Narušavanje tržišnog natjecanja svojstveno potporama ne smije ugroziti opće interese EU-a ⁽¹⁰³⁾. Pri procjeni jesu li negativni učinci mjere na tržišno natjecanje i trgovinu

⁽¹⁰²⁾ Ako alternativni projekt ne postoji, Komisija će potvrditi da iznos potpore ne premašuje minimalni iznos potreban da bi projekt kojem je dodijeljena potpora bio dovoljno profitabilan, primjerice tako što će se omogućiti postizanje unutarnje stope povrata koja odgovara određenoj referentnoj vrijednosti ili zahtijevanoj stopi sektora ili poduzeća. U tu se svrhu mogu upotrijebiti i uobičajene stope povrata koje korisnik zahtijeva u okviru drugih sličnih projekata ulaganja, njegov trošak kapitala u cjelini ili vrijednosti povrata koje se obično bilježe u predmetnoj industriji. Svi relevantni očekivani troškovi i koristi moraju se uzeti u obzir za vrijeme cjelokupnog trajanja projekta.⁽¹⁰³⁾ Iako članak 93. Ugovora ne sadržava odredbu istovjetnu onoj iz njegova članka 107. stavka 3. točke (c) druge rečenice, u skladu s kojom se potpora može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem samo ako ne utječe negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu, Sud Europske unije već je jasno dao do znanja da Komisija pri ocjenjivanju mjere potpore u skladu s člankom 93. Ugovora mora provjeriti da ta potpora ne ugrožava opće interese EU-a, vidjeti presudu od 12. listopada 1978., Komisija/ Belgija, 156/77, navedenu u bilješci 30., točka 10.

⁽¹⁰³⁾ Iako članak 93. Ugovora ne sadržava odredbu istovjetnu onoj iz njegova članka 107. stavka 3. točke (c) druge rečenice, u skladu s kojom se potpora može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem samo ako ne

ograničeni Komisija može uzeti u obzir predvidivi učinak koji mjera potpore, posebno ako se sastoji od jednokratne potpore, može imati na tržišno natjecanje među poduzetnicima koji posluju na predmetnim prometnim tržištima, uključujući uzlazna ili silazna tržišta te rizik od stvaranja viška kapaciteta.

76. Komisija u načelu smatra da je manje vjerojatno da će programi potpora negativno utjecati na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama nego jednokratne potpore. U svakom slučaju, kako bi se ograničili negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu, Komisija će programe operativnih potpora odobravati samo na razdoblje od najviše pet godina, a programe potpora za ulaganje na najviše deset godina ⁽¹⁰⁴⁾. Ako želi produljiti program potpore nakon tih razdoblja, država članica trebala bi podnijeti novu prijavu kako bi ga Komisija mogla ponovno ispitati s obzirom na ostvarene rezultate i odobriti njegovo produljenje ako je to primjereno.

4.1.2 Usklađenost s drugim odredbama prava Unije

77. Državne potpore ne mogu se proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem ako potpora ili načini koji su toliko neodvojivo povezani s predmetom potpore da ih nije moguće zasebno ocijeniti (uključujući metodu financiranja ako čini sastavni dio mjere) predstavljaju povredu prava EU-a ⁽¹⁰⁵⁾. To može biti slučaj, na primjer, ako korisnik za primanje potpore mora imati sjedište ili pretežni poslovni nastan u predmetnoj državi članici ili ako mora koristiti robu proizvedenu na nacionalnoj razini ili nacionalne usluge.

4.1.3 Zbrajanje potpora

78. Potpore se mogu dodijeliti istodobno u okviru nekoliko programa potpora ili zbrojiti s jednokratnim ili *de minimis* potporama koje pokrivaju iste prihvatljive troškove pod uvjetom da ukupan iznos potpore za iste prihvatljive troškove ne dovede do prekomjerne naknade ili ne premaši najveći iznos potpore dopušten u skladu s ovim smjernicama. Ako država članica dopusti da se potpora u okviru jedne mjere zbraja s potporom u okviru drugih mjera za iste prihvatljive troškove, za svaku mjeru mora navesti metodu kojom se osigurava usklađenost s tim uvjetom.
79. Financijska sredstva EU-a kojima se centralizirano upravlja, a koja nisu pod izravnim ili neizravnim nadzorom države članice, ne čine državnu potporu. Ako se ona kombiniraju s državnim potporama, država članica mora zajamčiti da ukupni iznos javnih sredstava dodijeljenih za iste prihvatljive troškove ne dovede do prekomjerne naknade.

4.1.4 Transparentnost

80. Potpora se mora dodijeliti transparentno.
81. Ako se potpora ne dodjeljuje u obliku bespovratnog sredstva, njezin iznos mora se pretvoriti u bruto ekvivalent bespovratnog sredstva. Potpora isplaćena u nekoliko obroka

utječe negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu, Sud Europske unije već je jasno dao do znanja da Komisija pri ocjenjivanju mjere potpore u skladu s člankom 93. Ugovora mora provjeriti da ta potpora ne ugrožava opće interese EU-a, vidjeti presudu od 12. listopada 1978., Komisija/ Belgija, 156/77, navedenu u bilješci 30., točka 10.

⁽¹⁰⁴⁾ To znači da bi se potpora u okviru odobrenih programa mogla dodijeliti u razdoblju od najviše pet godina (za programe operativnih potpora) ili deset godina (za programe potpora za ulaganja) od datuma obavijesti o odluci Komisije kojom se potpora proglašava spojivom.

⁽¹⁰⁵⁾ Vidjeti presudu od 22. ožujka 1977., Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, točka 14., presudu od 15. lipnja 1993., Matra SA/Komisija, C-225/91, EU:C:1993:239, točka 41. i presudu od 31. siječnja 2023., Komisija/Braesch i dr., C-284/21 P, EU:C:2023:58, točke od 96. do 99.

mora se izračunati prema vrijednosti u trenutku njezine dodjele. Kamatna stopa koja se primjenjuje za diskontiranje i izračun iznosa potpore u povoljnom zajmu ⁽¹⁰⁶⁾ referentna je stopa primjenjiva u trenutku dodjele, utvrđena u skladu s Komunikacijom Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa ⁽¹⁰⁷⁾.

82. Kako bi se konkurentima omogućio pristup relevantnim informacijama o djelatnostima koje se podupiru i tako smanjili negativni učinci potpore, predmetna država članica na Komisijinu modulu za transparentnu dodjelu ⁽¹⁰⁸⁾ ili na sveobuhvatnom mrežnom mjestu o državnim potporama na nacionalnoj ili regionalnoj razini dužna je objaviti sljedeće informacije:

- a) cjeloviti tekst odluke o dodjeli pojedinačne potpore ili odobrenog programa potpore i njegove provedbene odredbe ili poveznicu na taj tekst;
- b) informacije o svakoj dodjeli pojedinačne potpore koja premašuje 100 000 EUR u skladu sa strukturom iz Priloga II ovim smjernicama ⁽¹⁰⁹⁾.

83. Države članice osmišljavaju sveobuhvatno mrežno mjesto o državnim potporama iz točke 82. tako da omoguće jednostavan pristup informacijama. Informacije moraju objavljivati u obliku podatkovne tablice nezaštićene vlasničkim pravima, koja omogućuje učinkovito pretraživanje, izdvajanje, preuzimanje i jednostavno dijeljenje podataka na internetu, na primjer u formatu CSV ili XML. Pristup tom mrežnom mjestu mora biti javan i bez ograničenja, uključujući prethodnu registraciju korisnika.

84. Za programe u obliku poreznih pogodnosti uvjeti utvrđeni u točki 82. podtočki (b) smatrat će se ispunjenima ako država članica objavi tražene informacije o iznosima pojedinačnih potpora u sljedećim rasponima (u milijunima EUR):

0,1 – 0,5;
0,5 – 1;
1 – 2;
2 – 5;
5 – 10;
10 – 30;
30 – 60;
60 – 100;
100 – 250; i
250 i više.

85. Informacije iz točke 82. podtočke (b) države članice moraju objaviti u roku od šest mjeseci od datuma dodjele potpore ili, za potpore u obliku poreznih olakšica, u roku od

⁽¹⁰⁶⁾ Zajam čija je kamatna stopa ispod tržišne.

⁽¹⁰⁷⁾ SL C 14, 19.1.2008., str. 6.

⁽¹⁰⁸⁾ Javno pretraživanje baze podataka Transparentnosti državnih potpora, dostupno na: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=hr>.

⁽¹⁰⁹⁾ Na obrazloženi zahtjev države članice od tog se zahtjeva može odstupiti ako bi potpuna detaljna objava ugrozila tržišno natjecanje u kasnijim postupcima dodjele, na primjer tako što bi se omogućilo strateško nadmetanje.

godinu dana od roka za podnošenje porezne prijave ⁽¹¹⁰⁾. Ako je potpora nezakonita, ali se potom utvrdi da je spojiva, država članica te informacije mora objaviti u roku od šest mjeseci odluke Komisije kojom se potpora proglašava spojivom. Da bi se omogućila provedba pravila o državnim potporama u skladu s Ugovorom, te informacije moraju biti dostupne najmanje deset godina od datuma dodjele potpore.

86. Komisija će na svojem mrežnom mjestu objaviti poveznice na mrežna mjesta o državnim potporama iz točke 82. podtočke (b).

4.2 Uvjeti spojivosti za posebne kategorije potpora za koordinaciju prometa

87. U ovom se odjeljku pojašnjavaju određeni aspekti ključnih uvjeta spojivosti utvrđenih u pododjeljku 4.1.1. za svaku vrstu potpore za koordinaciju prijevoza obuhvaćenu ovim smjernicama.

4.2.1 Operativne potpore

4.2.1.1 Potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza

88. Ovim se smjernicama utvrđuju pravila o potporama za smanjenje vanjskih troškova prijevoza koje se mogu dodijeliti prijevoznicima i/ili organizatorima prijevoza koji odabiru održiva rješenja za kopneni prijevoz.
89. Potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza mogu biti usmjerene na željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i/ili održivi multimodalni prijevoz (tj. prijevoz koji uključuje barem jednu dionicu željezničkog prijevoza, prijevoza unutarnjim plovnim putovima ili pomorskog prometa na kratkim relacijama).
90. Da bi se smatrale spojivima s unutarnjim tržištem, potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza moraju ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinos potrebama koordinacije prometa

91. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se operativnom potporom za smanjenje vanjskih troškova prijevoza može potaknuti prelazak na održivi kopneni prijevoz pod uvjetom da se njome otklanjaju razlike u cijenama među različitim vrstama kopnenog prijevoza te da se korisnike prijevoza uvjeri da odaberu održive načine kopnenog prijevoza. Razlike u cijenama nastaju kad negativni vanjski učinci nisu u dovoljnoj mjeri uzeti u obzir u cijeni usluge kopnenog prijevoza.

Nužnost potpore

92. U ovoj fazi razvoja tržišta prijevoza vanjski troškovi prijevoza nisu u dovoljnoj mjeri uračunani u cijenu usluga prijevoza. Zbog toga cijena tih usluga ne odražava u potpunosti društveni trošak temeljne vrste prijevoza. U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost navodi se da je za pravedno i učinkovito određivanje cijena za sve vrste prijevoza potreban sveobuhvatan skup mjera ⁽¹¹¹⁾. Zahvaljujući takvom određivanju cijena onečišćivači i korisnici preuzeli bi punu odgovornost za troškove koje stvaraju, što bi korisnicima omogućilo da donose odluke na temelju onoga što je najbolje za društvo u cjelini. U strategiji se očekuje da će se vanjski troškovi unutar EU-a u potpunosti uzeti u

⁽¹¹⁰⁾ Ako ne postoji formalni zahtjev za godišnju prijavu, datumom dodjele za potrebe unosa smatrat će se 31. prosinca godine u kojoj je dodijeljena potpora.

⁽¹¹¹⁾ Vidjeti točku 47. Strategije za održivu i pametnu mobilnost, navedene u bilješci 20.

obzir tek 2050. Stoga bi potpore za smanjenje takvih vanjskih troškova prije tog datuma mogle biti potrebne kako bi se ispunili ciljevi europskog zelenog plana.

93. Održive usluge kopnenog prijevoza često nisu konkurentne alternativama koje više onečišćuju, kao što su usluge isključivo cestovnog prijevoza. Sve dok cijena konkurentnih usluga koje više onečišćuju ne odražava u potpunosti njihove troškove za društvo, nije vjerojatno da će tržište samo po sebi ostvariti razinu uvođenja održivih vrsta kopnenog prijevoza u skladu s ciljevima europskog zelenog plana. Uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija zbog negativnih vanjskih učinaka povezanih s konkurentnim načinima prijevoza, kao što su cestovni i zračni promet, smatra da je operativna potpora za smanjenje vanjskih troškova prijevoza potrebna kako bi se pospješio prelazak na željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i održivi multimodalni prijevoz.

Prikladnost potpore

94. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 68. Komisija smatra da je potpora za smanjenje vanjskih troškova prijevoza prikladan instrument⁽¹¹²⁾ za održavanje ili povećanje prelaska na održive vrste kopnenog prijevoza ako se njome otklanjaju razlike u cijenama među različitim vrstama prijevoza koje su posljedica negativnih vanjskih učinaka te ako se korisnike prijevoza uvjeri da odaberu održive načine kopnenog prijevoza.

Učinak poticaja potpore

95. Potpore bi trebale poticati održavanje ili povećanje prelaska na održive načine kopnenog prijevoza u skladu s općim načelima utvrđenima u točki 69. Radi poštovanja tih općih načela te kako bi potpora dovela do promjene u ponašanju korisnika i potaknula promjenu načina prijevoza, trebalo bi ispuniti sljedeće uvjete.
96. Prvo, potpora bi se trebala dodjeljivati samo ako je konkurentski način prijevoza koji više onečišćuje tržišno održiva alternativa vrsti prijevoza koja se namjerava poduprijeti. Takva održivost ovisi o troškovima rada, dostupnosti i pristupačnosti odgovarajućih terminala, mreže i linija te drugim čimbenicima, kao što su razlike u trajanju putovanja. Komisija smatra da za usluge prijevoza putnika uvijek postoji komercijalno održiva alternativa željezničkom prijevozu ili prijevozu unutarnjim plovnim putovima koja više onečišćuje. U sektoru prijevoza tereta, u kojem konkurentnost ovisi o prijedenoj udaljenosti⁽¹¹³⁾, tržišno natjecanje s isključivo cestovnim prijevozom općenito se može pretpostaviti:

a) u slučajevima multimodalnog prijevoza u kojima je udaljenost prijedena vrstom prijevoza koja se podupire potporom manja od:

(i) 800 kilometara za željeznički prijevoz;

(ii) 375 kilometara za prijevoz unutarnjim plovnim putovima;

⁽¹¹²⁾ Kad je riječ o obliku potpore, Komisija u svojoj dosadašnjoj praksi odlučivanja o potporama koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza nije uložila prigovor na potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava (vidjeti, među ostalim, Odluku Komisije od 21. svibnja 2024. u predmetu SA.108800, Njemačka, „Potpora za željeznički prijevoz robe (prijevoz pojedinačnim vagonima i prijevoz grupom vagona)” (još nije objavljeno u SL-u), Odluku Komisije od 11. prosinca 2023. u predmetu SA.109142, Francuska, „Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre” (još nije objavljeno u SL-u) i Odluku Komisije od 30. svibnja 2023. u predmetu SA.104156, Italija, „Incentivo Sea Modal Shift” (SL C 203, 9.6.2023., str. 16.).

⁽¹¹³⁾ Popratna studija procjene učinka o izmjeni Direktive o kombiniranom prijevozu [Ricardo i dr. (2023)].

(iii) 750 kilometara za pomorski promet na kratkim relacijama; i

b) u slučajevima unimodalnog prijevoza u kojima je udaljenost prijeđena vrstom prijevoza koja se podupire potporom manja:

(i) 350 kilometara za željeznički prijevoz ⁽¹¹⁴⁾;

(ii) 375 kilometara za prijevoz unutarnjim plovnim putovima.

97. Za djelatnosti u sektoru prijevoza robe koje prelaze udaljenosti navedene u točki 96. država članica mora dokazati da je konkurentski način prijevoza koji više onečišćuje od onoga koji se podupire potporom (npr. isključivo cestovni prijevoz) komercijalno održiva alternativa operacijama koje se podupiru potporom te utvrditi na kojoj udaljenosti taj konkurentski način prijevoza koji više onečišćuje postaje troškovno nekonkurentan i stoga prestaje biti komercijalno održiv za vrstu operacija koje primaju potporu.
98. Drugo, potpora se u načelu ne može dodijeliti za prijevoz na rutama na kojima su utvrđena ograničenja kapaciteta koja bi spriječila povećanje ili održavanje tempa promjene načina prijevoza. Tim se uvjetom nastoje uspostaviti realistični izgledi za održavanje ili povećanje tempa promjene načina prijevoza. Ako namjerava poduprijeti prijevoz na rutama s utvrđenim ograničenjima kapaciteta, država članica morat će objasniti koje će druge mjere poduzeti kako bi ta ograničenja uklonila ili smanjila. Za programe potpora to znači da se mora obvezati da potporu neće dodijeliti ako postoje znatna ograničenja kapaciteta koja bi utjecala na prijevoz i u konačnici spriječila održavanje ili povećanje prelaska na održivije vrste prijevoza. Ako postoje stvarna ili očekivana ograničenja kapaciteta, država članica trebala bi uvesti rješenja za njihovo uklanjanje ili smanjenje kako bi se postigla očekivana promjena načina prijevoza koja proizlazi iz potpore.
99. Treće, željeznički prijevoznici, prijevoznici na unutarnjim plovnim putovima i prijevoznici u pomorskom prometu na kratkim relacijama moraju javno objaviti sve relevantne informacije o primljenoj potpori ⁽¹¹⁵⁾. Javnim objavljivanjem nastoji se skrenuti pozornost na mjere dostupne za smanjenje razlike u konkurentnosti između održivih vrsta kopnenog prijevoza i konkurentnih alternativa koje više onečišćuju, a time i povećati potražnju za održivim uslugama kopnenog prijevoza koja je potrebna za pokretanje promjene načina prijevoza.
100. Naposljetku, kako bi se dodjeljivala samo za stvarno pružene održive usluge kopnenog prijevoza, potporu bi trebalo dodijeliti na temelju stvarnih jedinica pruženih usluga prijevoza ⁽¹¹⁶⁾, a ne na paušalnoj osnovi.
101. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako država članica poštuje opća načela iz točke 69., kako je pojašnjeno u točkama od 97. do 100.

⁽¹¹⁴⁾ Taj se prag ne primjenjuje na unimodalni željeznički prijevoz koji se organizira kao prijevoz pojedinačnim vagonima jer je zbog troškova prikupljanja i objedinjavanja vagona različitih korisnika manje profitabilan od cestovnog prijevoza neovisno o prijeđenoj udaljenosti.

⁽¹¹⁵⁾ To uključuje najmanje sljedeće informacije: davatelj potpore, datum dodjele potpore, primljeni iznosi potpore, razdoblje i aktivnosti obuhvaćene potporom.

⁽¹¹⁶⁾ Na primjer, broj putničkih kilometara za usluge putničkog prijevoza ili tonskih kilometara ili kilometara po vozilu za usluge prijevoza tereta ili, općenitije, jedinica proizvodnje usluge prijevoza.

Proporcionalnost

102. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 71. potpora može iznositi najviše 75 % prihvatljivih troškova.
103. Prihvatljivi troškovi dio su vanjskih troškova prijevoza koji se izbjegavaju unimodalnim ili multimodalnim korištenjem željeznice i/ili unutarnjih plovni putova i/ili korištenjem pomorskog prometa na kratkim relacijama u kontekstu održivog multimodalnog prijevoza u usporedbi s konkurentnim vrstama prijevoza koje više onečišćuju (tj. izbjegavaju se vanjski troškovi prijevoza) ⁽¹¹⁷⁾. Ako postoji nekoliko konkurentnih opcija koje uzrokuju više razine onečišćenja, granična vrijednost odgovara najvišoj razlici troškova među različitim opcijama.
104. Država članica mora provesti transparentnu, obrazloženu i kvantificiranu komparativnu analizu vanjskih troškova između načina prijevoza koji prima potporu (željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i/ili održivi multimodalni prijevoz koji uključuje najmanje jednu dionicu prijevoza željeznicom, unutarnjim plovnim putom ili dionicu pomorskog prometa na kratkim relacijama) i alternativne konkurentne opcije koja više onečišćuje. Kako bi usporedila vanjske troškove za različite vrste prijevoza, država članica u načelu bi se trebala služiti Komisijinim Priručnikom o vanjskim troškovima prijevoza ⁽¹¹⁸⁾, osim ako dostavi odgovarajuće dokaze kojima se opravdava druga metodologija za procjenu stvarnih vanjskih troškova. Korištena metodologija i provedeni izračuni moraju biti dostupni javnosti.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

105. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, operativna potpora za smanjenje vanjskih troškova prijevoza mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76.
106. Potpore bi se u načelu trebale dodjeljivati u obliku programa potpora jer će oni vjerojatno imati manji učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine među državama članicama od jednokratnih potpora.

4.2.1.2 Potpore za pokretanje novih komercijalnih linija

107. Ovim se smjernicama utvrđuju posebna pravila o potporama za pokretanje:
- a) novih komercijalnih željezničkih linija za prijevoz robe i linija za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima na kojima posluju željeznički prijevoznici i/ili organizatori prijevoza koji prikupljaju potražnju i organiziraju linijski prijevoz robe među prijevoznim terminalima;
 - b) novih komercijalnih željezničkih linija za prijevoz putnika na kojima posluju željeznički prijevoznici koji organiziraju linijski prijevoz putnika među prometnim terminalima koji su smješteni u različitim državama članicama („prekogranice

⁽¹¹⁷⁾ Za pokrivanje svih operativnih troškova države članice mogu primjenjivati metodologiju za izračun vanjskih troškova, uključujući operativne troškove povezane s upotrebom infrastrukture.

⁽¹¹⁸⁾ Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. i dr., Priručnik o vanjskim troškovima prijevoza (verzija 2019.) 1.1, Ured za publikacije, 2020., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

usluge željezničkog prijevoza putnika”) ili su jedni od drugih udaljeni više od 400 kilometara („usluge željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti”).

108. Da bi se smatrale spojivima s unutarnjim tržištem, potpore za pokretanje novih komercijalnih linija moraju ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinos potrebama koordinacije prometa

109. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se potporom za pokretanje novih komercijalnih linija može potaknuti prelazak na održivi kopneni prijevoz jer se njome ostvaruje dovoljno usluga prijevoza koje povezuju prometne terminale. Uspostava novih komercijalnih željezničkih linija za prijevoz robe i veza za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima te novih prekograničnih željezničkih linija i/ili željezničkih linija za prijevoz putnika na velike udaljenosti ključna je za razvoj željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima, kao i za omogućivanje održivog multimodalnog prijevoza.

Nužnost potpore

110. Među ciljevima Strategije za održivu i pametnu mobilnost nalazi se razvoj željezničkih linija i linija na unutarnjim plovnim putovima ⁽¹¹⁹⁾. U kontekstu prijevoza robe potpuno uvođenje željezničkog prijevoza otežano je zbog nedostatka određenih ključnih veza među prijevoznim terminalima ⁽¹²⁰⁾ i potrebne su mjere kako bi se iskoristio neiskorišteni potencijal prijevoza unutarnjim plovnim putovima ⁽¹²¹⁾, posebno kako bi europska mreža unutarnjih plovnih putova bila što povezanija s drugim vrstama prijevoza ⁽¹²²⁾. U kontekstu prijevoza putnika željeznički prijevoz ne iskorištava se u potpunosti, posebno ne kao sredstvo za putovanje na velike udaljenosti i/ili prekogranično putovanje, osobito noću ⁽¹²³⁾.
111. Kako bi se željezničke linije i linije unutarnjim plovnim putovima dodatno razvile, države članice možda će morati dodijeliti potporu za pokretanje novih komercijalnih željezničkih linija za prijevoz robe i linija za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima te novih željezničkih prekograničnih linija i/ili željezničkih linija za prijevoz putnika na velike udaljenosti. To je zato što same tržišne sile ne dovode uvijek do toga da prijevoznici i organizatori prijevoza ulažu u nove željezničke linije i linije unutarnjim plovnim putovima jer one mogu biti podložne nedostacima u koordinaciji. Konkretno, prijevoznici mogu snositi znatne fiksne troškove pokretanja novih linija, a te linije mogu postati profitabilne samo ako ih koristi dovoljan broj korisnika. Bez takvog minimalnog obujma prijevoznik kratkoročno ne bi mogao ostvariti dostatnu dobit kako bi nadoknadio operativne gubitke pretrpljene u prvim godinama upravljanja novom komercijalnom linijom, stoga je ne bi ni razvio. Potpora za pokretanje novih komercijalnih linija može smanjiti ulaznu prepreku za pokretanje novih linija jer smanjuje godišnje operativne gubitke koje prijevoznici i organizatori prijevoza snose tijekom prvih godina prometovanja nove linije.

⁽¹¹⁹⁾ Vidjeti točke 33. i 42. Strategije za održivu i pametnu mobilnost, navedene u bilješci 20.

⁽¹²⁰⁾ Vidjeti točku 43. Strategije za održivu i pametnu mobilnost, navedene u bilješci 20.

⁽¹²¹⁾ Vidjeti točku 44. Strategije za održivu i pametnu mobilnost, navedene u bilješci 20.

⁽¹²²⁾ Vidjeti bilješku 25., točka 2.1.2.

⁽¹²³⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu i Vijeću, „Akcijski plan za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika”, COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

112. Uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija smatra da bi potpora za pokretanje novih komercijalnih željezničkih linija i linija unutarnjih plovnih putova za prijevoz robe i/ili željezničkih linija za prijevoz putnika na velike udaljenosti mogla biti potrebna kako bi se zadovoljile potrebe koordinacije prijevoza ako se učinkovito usmjeri na taj tržišni nedostatak, pri čemu je potrebno voditi računa o eventualnim drugim politikama i mjerama koje su već uspostavljene kako bi se riješio isti tržišni nedostatak. Država članica stoga mora utvrditi da u trenutku dodjele potpore, čak i uza svu drugu potporu za održivi kopneni prijevoz, nijedan prijevoznik ne planira komercijalno razviti predmetnu novu komercijalnu liniju.

Prikladnost potpore

113. Potražnja za novim komercijalnim uslugama u prvim godinama poslovanja možda neće biti dovoljna da te usluge postanu profitabilne. Stoga, u skladu s općim načelima utvrđenima u točki 68. Komisija smatra da je potpora za pokretanje novih komercijalnih linija prikladan instrument⁽¹²⁴⁾ za potporu željezničkim prijevoznicima i/ili organizatorima prijevoza koji žele uložiti u novu željezničku liniju ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili u nove prekogranične željezničke linije i/ili željezničke linije za prijevoz putnika na velike udaljenosti. Međutim, ona mora biti ograničena na potporu operacijama u razdoblju od najviše pet godina od pokretanja nove linija (tj. od datuma kad korisnik započne s prometovanjem na novoj liniji).

Učinak poticaja potpore

114. Potpora bi trebala potaknuti prijevoznike i/ili organizatore prijevoza da pokrenu nove željezničke linije za prijevoz robe ili linije za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima ili nove prekogranične željezničke linije i/ili željezničke linije za prijevoz putnika na velike udaljenosti. Komisija smatra da potpora za pokretanje novih linija ima učinak poticaja ako je korisnik prije pokretanja novih komercijalnih linija podnio pisani zahtjev za potporu. Trenutak podnošenja pisanog zahtjeva za potporu vrijedan je pokazatelj vjerojatnog protučinjeničnog scenarija bez potpore. Ako poduzetnik ne počne upravljati novom linijom prije podnošenja zahtjeva za potporu, to upućuje na to da bi vjerojatni protučinjenični scenarij bez potpore bio nepostojanje nove linije jer je tom poduzetniku potrebna potpora za pokrivanje početnih operativnih gubitaka za pokretanje nove komercijalne linije.
115. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako se poštuju opća načela utvrđena u točki 69., kako je objašnjeno u točki 114. te ako postoje dokazi o očekivanim operativnim gubicima.

⁽¹²⁴⁾ Kad je riječ o obliku potpore, Komisija u svojoj dosadašnjoj praksi odlučivanja o potporama koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza nije uložila prigovor na potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava (vidjeti, među ostalim, Odluku Komisije od 5. listopada 2011. u predmetu SA 31981, Nizozemska, „Početna potpora za nove usluge kombiniranog prijevoza koje se temelje na željezničkoj mreži Twin hub” (SL C 361, 10.12.2011, str. 1). Kad je posebno riječ o potporama za uvođenje novih komercijalnih linija, Komisija priznaje da izravna bespovratna sredstva željezničkim prijevoznicima i organizatorima prijevoza koji žele ulagati u novu komercijalnu liniju omogućuju da smanje svoje početne operativne gubitke tijekom prvih godina rada nove komercijalne linije i tako povećaju profitabilnost tih usluga. Zbog tog razloga izravna bespovratna sredstva u slučaju potpore za pokretanje novih komercijalnih linija mogu biti primjerena čak i ako se uplaćuju unaprijed, pod uvjetom da se to plaćanje unaprijed izvršava periodično najmanje jednom godišnje (a ne kao jednokratni predujam za cijelo razdoblje koje se može financirati potporom).

Proporcionalnost

116. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 71. potpore za pokretanje novih komercijalnih linija smatraju se razmjernima ako ne premašuju sljedeći postotak prihvatljivih troškova: 80 % u prvoj, 70 % u drugoj, 60 % u trećoj, 50 % u četvrtoj i 40 % u petoj godini rada nove komercijalne linije.
117. Prihvatljivi troškovi jesu operativni gubici nastali u vezi s radom nove linije u razdoblju od najviše pet godina od datuma kad je korisnik počeo upravljati tom linijom. Operativni gubici znači negativna razlika između prihoda i operativnih troškova u prvim godinama rada nove linije (do pet godina) ⁽¹²⁵⁾.
118. Troškovi predviđeni za novu komercijalnu liniju mogu uključivati sve izravne operativne troškove nastale pri upravljanju novom komercijalnom linijom i odgovarajući udio u operativnim troškovima koji su zajednički novoj komercijalnoj liniji i drugim djelatnostima. Prihodi koji se uzimaju u obzir uključuju sve prihode od nove komercijalne linije.
119. Ako se potpora isplaćuje unaprijed, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:
- a) operativni gubici moraju se procijeniti *ex ante* na temelju razumnih predviđanja;
 - b) operativni gubici moraju se diskontirati na vrijednost u trenutku dodjele;
 - c) država članica mora uspostaviti odgovarajući mehanizam praćenja i povrata sredstava kako potpora ne bi premašila dopušteni intenzitet potpore;
 - d) predujmovi ne smiju obuhvaćati razdoblje dulje od godinu dana.
- Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama
120. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, operativna potpora za pokretanje novih komercijalnih linija mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76. Nadalje, trebala bi biti ograničena na pokrivanje troškova koje korisnik snosi u razdoblju od najviše pet godina od pokretanja nove komercijalne linije.
121. Potpore bi se u načelu trebale dodjeljivati u obliku programa potpora jer će oni vjerojatno imati manji učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine među državama članicama od jednokratnih potpora.

4.2.2 Potpore za ulaganje

4.2.2.1 Potpore za izgradnju, nadogradnju i obnovu objekata za unimodalni i multimodalni željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima

122. Ovim se smjernicama utvrđuju posebna pravila o potporama za ulaganje u izgradnju, modernizaciju i obnovu (uključujući zamjenu) željezničkih objekata, objekata za prijevoz

⁽¹²⁵⁾ Radi jasnoće, to može uključivati i operativne troškove koji su povezani s pokretanjem nove linije i koji mu prethode. Ti se troškovi mogu uzeti u obzir pri kvantificiranju prihvatljivih troškova povezanih s prvom godinom rada nove komercijalne linije.

unutarnjim plovnim putovima te objekata za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima.

123. Objekti za multimodalni prijevoz u multimodalnom prijevozu koriste se i za kombinirani cestovni i pomorski promet. Ako se ti objekti nalaze u morskim lukama, obuhvaćeni su područjem primjene ovih smjernica ako imaju i željezničke linije ili linije unutarnjim plovnim putovima, stoga se smatraju objektima za multimodalni prijevoz željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima ⁽¹²⁶⁾.
124. Kako bi se dodijelile potpore za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove te objekata za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima: (a) lokacija se prvi put mora moći koristiti kao objekt koji podupire promjenu načina prijevoza (izgradnja), (b) postojeći objekt mora moći prihvatiti veći promet ili privući više korisnika, npr. prihvaćanjem vrste prometa koju prethodno nije prihvaćao (modernizacija) ili (c) objekt koji bi se bez potpore suočio s padom aktivnosti mora moći nastaviti s poslovanjem (obnova).
125. Da bi se smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, potpora za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove te infrastrukture za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima mora ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinos potrebama koordinacije prometa

126. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se potporama za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove i multimodalnih prijevoznih objekata za željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima može potaknuti prelazak na održivi kopneni prijevoz. Potporama se mogu poduprijeti ulaganja u objekte koji služe željezničkom prijevozu ili prijevozu unutarnjim plovnim putovima na samostalnoj osnovi ili u kombinaciji s drugim vrstama prijevoza ⁽¹²⁷⁾. Veća dostupnost tih objekata ili povećanje njihova kapaciteta, kvalitete i/ili učinkovitosti preduvjet je za pravilno funkcioniranje željezničkog prometa i prometa unutarnjim plovnim putovima. Osim toga, ta će poboljšanja u konačnici dovesti do nižih troškova za prijevozna i logistička poduzeća koja posluju u željezničkom sektoru, sektoru unutarnjih plovnih putova i sektoru multimodalnog prijevoza te do kvalitetnijih usluga.

Nužnost potpore

127. U strategiji za održivu i pametnu mobilnost ukazalo se na nedostatak infrastrukture za prekrcaj, posebno unutarnjih multimodalnih terminala, i pozvalo na ulaganja kako bi se što prije uklonili nedostaci u multimodalnoj infrastrukturi ⁽¹²⁸⁾. Dostupnost dostatnog broja odgovarajućih željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove i objekata za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima ključna je za lanac vrijednosti održivog kopnenog prijevoza. Konkretno, takvi objekti pomažu u razvoju multimodalnog prijevoza, a cilj im je zajednički usmjeriti sve vrste prijevoza putem multimodalnih terminala.

⁽¹²⁶⁾ Za definiciju „objekta za multimodalni prijevoz željeznicom i/ili unutarnjim plovnim putovima” vidjeti točku 54. podtočku (bb).

⁽¹²⁷⁾ Unatoč nedostatku sveobuhvatnih informacija o objektima za multimodalni prijevoz, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima u EU-u, postoje jasne naznake nedostatka odgovarajućih, raspoloživih i pristupačnih objekata za održiv kopneni prijevoz. Konkretno, potrebna su ulaganja u željezničke objekte i objekte za unutarnje plovne putove te multimodalne teretne terminale.

⁽¹²⁸⁾ Vidjeti točku 42. Strategije za održivu i pametnu mobilnost, navedene u bilješci 20.

128. Potpora za objekte koji opslužuju željeznicu i unutarnje plovne putove ključna je za iskorištavanje punog potencijala održivog kopnenog prijevoza. Takva potpora može prekinuti začarani krug promjene načina prijevoza i dostupnosti objekata. S jedne strane, odgovarajući objekti preduvjet su za bilo kakvo povećanje upotrebe održivog kopnenog prijevoza. S druge strane, kako sve više korisnika prelazi na te načine prijevoza, potrebni su dodatni objekti kako bi se podržao taj rast. Međutim, poticaji privatnim prijevoznicima da bez potpore ulažu u infrastrukturu mogu biti nedostatni. To je zato što ne uzimaju u obzir koristi od smanjenja vanjskih troškova koji proizlaze iz promjene načina prijevoza koja je omogućena ulaganjem. Osim toga, može biti potrebno određeno vrijeme da se broj i kvaliteta uslužnih objekata prilagode povećanoj potražnji za održivim kopnenim prijevozom. Državna potpora objektima stoga može doprinijeti djelotvornijem i bržem postizanju željene promjene načina prijevoza ⁽¹²⁹⁾.
129. Uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija smatra da bi potpora za ulaganja u objekte mogla biti potrebna kako bi se zadovoljile potrebe koordinacije prijevoza u slučaju tržišnog nedostatka navedenog u točkama 127. i 128. Ta je potpora opravdana ako je vjerojatno da će se koristiti novi kapacitet, što doprinosi većoj upotrebi održivog kopnenog prijevoza u usporedbi s konkurentnim načinima prijevoza koji više onečišćuju okoliš. To je slučaj ako država članica na temelju dobrih predviđanja prometa uključenih u *ex ante* poslovni plan dokaže da potencijalna potražnja za kapacitetom barem u srednjoročnom razdoblju premašuje trenutni kombinirani kapacitet objekta kojem je dodijeljena potpora i drugih postojećih ili već planiranih objekata koji bi razumno mogli poslužiti kao alternativa za eventualnu buduću potražnju za kapacitetom tog objekta.

Prikladnost potpore

130. Razvoj održivog kopnenog prijevoza otežan je zbog nedostatka željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove te objekata za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima u EU-u. Stoga, uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 68., Komisija smatra da su potpore za ulaganje u izgradnju, modernizaciju i obnovu tih objekata prikladan instrument ⁽¹³⁰⁾ za praćenje prelaska na održivi kopneni prijevoz.

Učinak poticaja potpore

131. Potpore bi trebale poticati izgradnju, modernizaciju ili obnovu željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove i objekata za multimodalni željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako se poštuju opća načela utvrđena u točkama 69. i 70. te ako bi projekt kojem je dodijeljena potpora bez potpore imao manjak financijskih sredstava.

⁽¹²⁹⁾ S obzirom na znatno vrijeme potrebno za izgradnju, modernizaciju ili obnovu takvih objekata (od početka do dovršetka), potpora može biti potrebna kako bi njihova dostupnost držala korak sa širenjem održivog kopnenog prometa, posebno s obzirom na hitnost ciljeva zelenog plana i Strategije za održivu i pametnu mobilnost.

⁽¹³⁰⁾ Kad je riječ o obliku potpore, Komisija u svojoj dosadašnjoj praksi odlučivanja o potporama koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza nije uložila prigovor na potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava (vidjeti, među ostalim, Odluku Komisije od 26. ožujka 2024. u predmetu SA.109124, Poljska, „RRF: Potpore za ulaganje u objekte, opremu i željeznička vozila za intermodalni prijevoz” (još nije objavljeno u SL-u) i Odluku Komisije od 9. veljače 2022. u predmetu SA.64546, Slovačka, „Radionice za lako održavanje putničkih vlakova” (SL C169, 22.4.2022., str. 1.).

Proporcionalnost

132. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. smatra se da su potpore za ulaganje u željezničke objekte, objekte za unutarnje plovne putove i objekte za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima razmjerne ako iznos potpore ne premašuje iznos (a) manjka financijskih sredstava projekta u usporedbi s protučinjeničnim scenarijem bez potpore i (b) prihvatljivih troškova ulaganja, ovisno o tome koji je niži.
133. Kako bi se izračunao manjak financijskih sredstava, potrebno je razlikovati djelatnosti prijevoza koje se financiraju u okviru projekta od djelatnosti koje nisu povezane s prijevozom. Relevantni prihodi uključuju prihode ostvarene djelatnostima prijevoza koje se financiraju u okviru projekta, ali i inkrementalnu operativnu neto dobit ostvarenu djelatnostima koje nisu povezane s prijevozom, ali jesu povezane s tim djelatnostima prijevoza (kao što je najam poslovnih prostora koji se nalaze u financiranom objektu). Relevantni troškovi uključuju operativne troškove i troškove ulaganja povezane s djelatnostima prijevoza koje se financiraju u okviru projekta. S druge strane, troškove ulaganja povezane s djelatnostima koje nisu povezane s prijevozom trebalo bi isključiti. Nadalje, pri procjeni očekivane potražnje za predmetnim objektom trebalo bi uzeti u obzir sve postojeće ili predviđene mjere državne potpore, kao što su operativna potpora i/ili druga vrsta potpore za ulaganje koja utječe na analizu manjka financijskih sredstava.
134. Prihvatljivi troškovi sastoje se od troškova ulaganja u materijalnu imovinu (nekretnine i pokretnine) i nematerijalnu imovinu izravno povezanu s izgradnjom, modernizacijom ili obnovom relevantnog objekta. Prihvatljivi troškovi mogu uključivati:
- a) rješenja na površini (npr. za skladištenje), nepokretnu opremu (npr. skladišta i zgrade terminala) i mobilnu terminalnu opremu (npr. prijenosnici-autodizalice) koja se nalazi u objektu za pružanje usluga povezanih s prijevozom;
 - b) povezane pripremne studije, kao što su studije izvedivosti i topološke studije; i
 - c) troškove planiranja i instalacije.
135. Kad je riječ o programima potpore, države članice trebale bi se obvezati na provedbu analize manjka financijskih sredstava iz točaka od 71. do 74., kako je pojašnjeno u točkama 133. i 134., za svaki projekt koji se podupire u okviru programa. U tu svrhu u prijavi svakog planiranog programa potpore moraju opisati barem kategorije projekata kojima se dodjeljuje potpora, posebne kategorije prihvatljivih troškova (npr. troškovi kupnje materijalne (fiksne i pokretne) i nematerijalne imovine), metodologiju za izračun manjka financijskih sredstava i najveći primijenjeni WACC.
136. Manjak financijskih sredstava za jednokratne potpore utvrđuje se usporedbom profitabilnosti projekta u činjeničnom i protučinjeničnom scenariju u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 72. do 74., kako je pojašnjeno u točki 133. Države članice u detaljnom poslovnom planu projekta moraju navesti izračune i projekcije navedene u točki 72.
137. Ako se potpora odnosi na objekte koje je država članica unaprijed predložila i utvrdila, procjena manjka financijskih sredstava nije potrebna ako se iznos potpore utvrđuje u konkurentnom natječajnom postupku. U takvim slučajevima Komisija smatra da iznos potpore odgovara minimalnoj potpori koju su zatražili potencijalni korisnici, stoga se smatra razmjernom ako su ispunjeni sljedeći kumulativni kriteriji:

- a) natječajni je postupak konkurentan, što znači da je otvoren, jasan, transparentan i nediskriminirajući ⁽¹³¹⁾. Temelji se na objektivnim unaprijed utvrđenim kriterijima koji su u skladu s ciljem mjere i kojima se rizik od strateškog nadmetanja svodi na najmanju moguću mjeru. Kriteriji odabira koji se primjenjuju za rangiranje ponuda i, u konačnici, za dodjelu potpore u okviru konkurentnog natječajnog postupka trebali bi u pravilu doprinosi glavnim ciljevima mjere izravno ili neizravno povezati s iznosom potpore koji je zatražio podnositelj zahtjeva. To se može izraziti, na primjer, u obliku potpore po jedinici kapaciteta za prekrcaj;
- b) kriteriji su objavljeni dovoljno prije roka za podnošenje zahtjeva kako bi se omogućilo učinkovito tržišno natjecanje;
- c) očekivani broj ponuđača dovoljan je za osiguravanje učinkovitog tržišnog natjecanja;
- d) izbjegavaju se *ex post* prilagodbe ishoda natječajnog postupka (kao što su naknadni pregovori o rezultatima ponuda) jer mogu ugroziti učinkovitost ishoda postupka.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

- 138. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, potpora za ulaganje u izgradnju, modernizaciju i obnovu željezničkih objekata, objekata za unutarnje plovne putove te objekata za multimodalni prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76.
- 139. Nadalje, za svaki objekt za koji je dodijeljena potpora država članica mora dokazati da mjera potpore svim zainteresiranim korisnicima omogućuje nediskriminirajući, otvoren i transparentan pristup tom objektu u skladu sa sektorskim zakonodavstvom, uključujući Direktivu o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹³²⁾.
- 140. Ako su vlasnik, prijevoznik i očekivani krajnji korisnik prijevoznog objekta kojem je dodijeljena potpora dio istog poduzeća ili su povezana poduzeća kako je utvrđeno u Prilogu I. Uredbi o skupnom izuzeću za promet, upravljanje objektom mora se dodijeliti na temelju otvorenog, konkurentnog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka ⁽¹³³⁾. Na taj način prijevoznik dobiva stopu povrata u skladu s tržišnim uvjetima i sprečava se mogući sukob interesa.
- 141. Komisija smatra da će programi potpore vjerojatno imati ograničeniji učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine od jednokratnih potpora. Zbog toga će u svojoj procjeni uzeti u obzir elemente navedene u nastavku.
 - a) Za programe potpora može se pretpostaviti da nema neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu ako su ispunjeni uvjeti iz točaka od 138. do 140. Osim toga, pri prijavi programa država članica trebala bi se obvezati i da će prije dodjele pojedinačne potpore objektu provjeriti da taj objekt neopravdano ne narušava tržišno natjecanje i trgovinu s postojećim i/ili već planiranim objektima. U

⁽¹³¹⁾ Nijedan ponuditelj ne bi trebao imati povlaštene informacije ili druge prednosti zato što je, na primjer, unaprijed razvio ili posjeduje lokaciju objekta. U tom slučaju država članica takve relevantne informacije mora staviti na raspolaganje svim potencijalnim ponuditeljima.

⁽¹³²⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽¹³³⁾ Poduzeća koja čine povezana poduzeća smiju sudjelovati u postupku.

tu se svrhu država članica mora obvezati da će utvrditi srednjoročne izgleda za korištenje objekta kojem je dodijeljena potpora na temelju pouzdanih predviđanja prometa uključenih u *ex ante* poslovni plan. Trebala bi se obvezati i da će provjeriti hoće li ulaganje imati neopravdane negativne učinke na upotrebu postojećih i/ili već planiranih objekata koji razumno mogu poslužiti kao zamjena za buduću potražnju za kapacitetom objekta kojem je dodijeljena potpora.

- b) Za jednokratne potpore država članica uz ispunjavanje uvjeta iz točaka od 138. do 140. mora dokazati i da objekt kojem je dodijeljena potpora neopravdano ne narušava tržišno natjecanje i trgovinu s postojećim i/ili već planiranim objektima. U tu svrhu mora utvrditi srednjoročne izgleda za korištenje objekta kojem se dodjeljuje potpora na temelju pouzdanih predviđanja prometa uključenih u *ex ante* poslovni plan. Mora dokazati i da ulaganje neće imati neopravdane negativne učinke na upotrebu postojećih i/ili već planiranih objekata koji razumno mogu poslužiti kao zamjena za buduću potražnju za kapacitetom objekta kojem je dodijeljena potpora ⁽¹³⁴⁾. Ulaganje kojem je dodijeljena potpora u načelu nema neopravdane narušavajuće učinke ako je očekivana potražnja takva da novi objekt neće preusmjeriti potražnju s postojećih i/ili već planiranih objekata. U svakom slučaju, s obzirom na raznolikost strukturu tržišta u različitim područjima, vrstama prijevoza i objektima Komisija će od slučaja do slučaja procijeniti bi li bilo koji postojeći i/ili već planirani objekt bio neopravdano pogođen. U toj procjeni kao najrelevantnije kriterije mogla bi uzeti u obzir stopu iskorištenosti obližnjih objekata, vrste tereta, putnika ili željezničkih vozila zastupljenih u tim objektima, primijenjenu tehnologiju i prednosti određene geografske lokacije.

4.2.2.2 Potpore za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka

142. Ovim se smjernicama utvrđuju posebna pravila za poticanje ulaganja u izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu (uključujući zamjenu) industrijskih kolosijeka.
143. Da bi se dodijelila potpora za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka, (a) do lokacije se prvi put mora doći izravno željezničkom prugom (izgradnja), (b) do lokacije mora moći doći više željezničkog prometa ili se industrijski kolosijek mora elektrificirati kako bi taj promet manje onečišćivao okoliš (modernizacija) ili (c) potpora mora pomoći da industrijski kolosijek, koji bi se bez nje prestao koristiti, nastavi s radom (obnova).
144. Da bi se smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, potpora za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka mora ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinos potrebama koordinacije prometa

145. Industrijski kolosijeci ključni su za smanjenje potrebe za cestovnim prijevozom robe na prvom/posljednjem kilometru. To je zato što roba koja se prevozi održivim vrstama kopnenog prijevoza može stići do industrijskih lokacija svojeg kupca ili od njih otići samo ako se za prvi/posljednji kilometar prekrcava kamionima (multimodalni prijevoz) ili ako je lokacija kupca izravno povezana sa željezničkom mrežom.
146. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se potporama za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka može potaknuti prelazak na

⁽¹³⁴⁾ U svakom slučaju, te bi objekte trebalo utvrditi i kako bi se procijenila nužnost potpore (vidjeti točku 129.).

održivi kopneni prijevoz. To se može učiniti poticanjem da se glavne dionice prijevoza (¹³⁵) obavljaju željeznicom, a preusmjeravanjem prijevoza s cestovnog na željeznički omogućuje se izbjegavanje vanjskih troškova prijevoza na prvom/posljednjem kilometru zbog vrsta prijevoza koje više onečišćuju.

Nužnost potpore

147. Industrijski kolosijeci ključni su za održiv prijevoz robe na prvom/posljednjem kilometru. Međutim, broj industrijskih kolosijeka u EU-u općenito se smanjuje (¹³⁶). Očekuje se da će se to smanjenje nastaviti ako poduzeća ne budu imala dovoljno poticaja da snose troškove i rizike povezane s njihovom izgradnjom, modernizacijom i obnovom. Naime, na odluku o izgradnji industrijskog kolosijeka može utjecati nekoliko čimbenika, kao što su količina i vrsta prevezene robe, broj proizvodnih poduzeća u regiji ili razina razvoja željezničke infrastrukture. Komisija napominje da bi bilo koji od tih čimbenika mogao odvratiti poduzetnika od ulaganja u izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka.
148. Tržište se obično odlučuje za cjenovno povoljnija, ali manje održiva prijevozna rješenja kako bi se teret isporučio industrijskim lokacijama ili otpremio iz njih (¹³⁷). Stoga, uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija smatra da su potpore za izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka potrebne kako bi se zadovoljile potrebe koordinacije prijevoza.

Prikladnost potpore

149. Razvoj željezničkog prijevoza otežan je jer poduzeća nemaju dostatnih tržišnih poticaja da bi snosila troškove i rizike povezane s izgradnjom, modernizacijom i/ili obnovom industrijskih kolosijeka. Stoga, uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 68., Komisija smatra da je potpora za ulaganje u izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka prikladan instrument (¹³⁸) za povećanje promjene načina prijevoza linijama na prvom/posljednjem kilometru uz pomoć industrijskih kolosijeka.

Učinak poticaja potpore

150. Potpora bi trebala poticati izgradnju, modernizaciju i/ili obnovu industrijskih kolosijeka. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako se poštuju opća načela utvrđena u

(¹³⁵) „Dionica” je dio putovanja koji se obavlja određenom vrstom prijevoza. Utvrđuje se u smislu točke polazišta i točke odredišta koje opslužuje isti prijevoznik. „Glavna dionica” najduži je dio relevantnog putovanja.

(¹³⁶) Popratna studija procjene učinka za reviziju Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu, vidjeti bilješku (42), odjeljak 2.5.

(¹³⁷) Pri odlučivanju o ulaganju u industrijski kolosijek poduzetnik mora razmotriti želi li za prvi/posljednji kilometar prijevoza od/do svoje lokacije koristiti cestovni prijevoz tereta ili željeznicu putem industrijskog kolosijeka. Cestovni prijevoz tereta do određene je mjere cjenovno povoljniji, a ulaganja u cestovne linije provode i plaćaju javna tijela. S druge strane, poduzetnici snose većinu troškova izgradnje industrijskog kolosijeka (često uključujući studiju izvedivosti uzimajući u obzir topografiju) te plaćaju rad i održavanje. Osim toga, ulaganje ima dug životni vijek, što je dodatni rizik jer postoje događaji izvan kontrole poduzetnika koji bi mogli spriječiti buduću upotrebu industrijskog kolosijeka. To bi, na primjer, mogao biti slučaj ako željeznički prijevoznici prestanu prometovati na relevantnim linijama na području na kojem se nalazi poduzetnik.

(¹³⁸) Kad je riječ o obliku potpore, Komisija u svojoj dosadašnjoj praksi odlučivanja o potporama koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza nije uložila prigovor na potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava (vidjeti Odluku Komisije od 17. prosinca 2020. u predmetu SA.58570, Njemačka, „Smjernice o izgradnji, proširenju, ponovnom puštanju u pogon i zamjeni industrijskih kolosijeka i povezane infrastrukture” (SL C 25, 22.1.2021., str. 1.).

točkama 69. i 70. te ako bi projekt kojem je dodijeljena potpora bez potpore imao manjak financijskih sredstava.

Proporcionalnost

151. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. potpore za ulaganje u industrijske kolosijeke smatraju se razmjernima ako iznos potpore ne premašuje i. iznos manjka financijskih sredstava projekta u usporedbi s protučinjeničnim scenarijem bez potpore ⁽¹³⁹⁾ (koji se, u nedostatku dokaza o suprotnom, smatra cestovnim prijevozom) i ii. iznos prihvatljivih troškova ulaganja, ovisno o tome koji je od njih niži.
152. Prihvatljivi troškovi sastoje se od troškova ulaganja u materijalnu imovinu (nekretnine i pokretnine) i nematerijalnu imovinu izravno povezanu s izgradnjom, modernizacijom i/ili obnovom industrijskog kolosijeka kako bi postao funkcionalan ili ostao u funkciji. Prihvatljivi troškovi mogu uključivati povezane pripremne studije, kao što su studije izvedivosti i topološke studije te troškove planiranja i instalacije. Platforme za utovar/istovar i oprema koja se upotrebljava za utovar/istovar vlakova na lokaciji namjenskih korisnika ne mogu se uključiti u prihvatljive troškove.
153. Kad je riječ o programima potpore, država članica trebala bi se obvezati na provedbu analize manjka financijskih sredstava iz točaka od 71. do 74. za svaki projekt koji se podupire u okviru programa. U tu svrhu država članica dužna je u prijavi svakog planiranog programa potpore opisati barem kategorije projekata kojima se dodjeljuje potpora, posebne kategorije prihvatljivih troškova (kao što su troškovi kupnje materijalne (fiksne i pokretne) i nematerijalne imovine), metodologiju za izračun manjka financijskih sredstava i najveći WACC koji će se primjenjivati.
154. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. država članica za jednokratne potpore ⁽¹⁴⁰⁾ uvijek mora (a) dostaviti detaljnu kvantifikaciju manjka financijskih sredstava na razini projekta, potkrijepljenu internom dokumentacijom korisnika iz razdoblja postupka donošenja odluke (npr. prezentacije odborima ili interni poslovni planovi) i (b) primijeniti odgovarajuće praćenje i *ex post* mehanizam povrata sredstava kako potpora ne bi prešla granice utvrđene u točki 151.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

155. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, potpora za ulaganje u izgradnju, modernizaciju i obnovu industrijskih kolosijeka mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76.
156. Potpore bi se u načelu trebale dodjeljivati u obliku programa potpora jer će oni vjerojatno imati manji učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine u usporedbi s jednokratnim potporama.
157. U iznimnim opravdanim slučajevima Komisija može utvrditi da jednokratna potpora za industrijske kolosijeke neopravdano ne narušava tržišno natjecanje i trgovinu. Kako bi opravdala izniman slučaj, država članica mora dostaviti barem:

⁽¹³⁹⁾ Pri analizi manjka financijskih sredstava trebalo bi uzeti u obzir sve postojeće ili predviđene mjere državne potpore, kao što su operativne potpore i/ili druge vrste potpora za ulaganje.

⁽¹⁴⁰⁾ U iznimnim opravdanim slučajevima, kad se jednokratna potpora za industrijski kolosijek može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s točkom 157.

- a) izračune koji pokazuju znatno veće smanjenje vanjskih troškova po jedinici potpore putem jednokratne potpore nego u okviru programa potpore, popraćene detaljnim objašnjenjem razloga za takvo smanjenje vanjskih troškova te navesti izvore za sve temeljne podatke i pretpostavke;
- b) dokaz, potkrijepljen dokumentima kao što su studije i sektorska izvješća, da određeni tržišni nedostatak utječe na odabranog korisnika, ali uopće ne utječe ili samo u mnogo manjoj mjeri utječe na druga poduzeća u toj državi članici.

4.2.2.3 Potpore za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima

- 158. Ovim se smjernicama utvrđuju posebna pravila o potporama za ulaganja u nabavu (novih ili rabljenih) vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima kako bi se potaknuo prelazak na te vrste prijevoza.
- 159. Kako bi se usmjerila na prijevoznike kojima je najpotrebnija da ostvare položaj na tržištu, potpora iz ovog odjeljka može se dodijeliti samo novim sudionicima u željezničkom sektoru ⁽¹⁴¹⁾, željezničkim prijevoznicima koji se smatraju MSP-ovima, MSP-ovima u sektoru unutarnjih plovnih putova i prijevoznicima koji u željezničkom sektoru i/ili sektoru unutarnjih plovnih putova posluju prema načelu *leasinga* ako se smatraju MSP-ovima.
- 160. Potpora se mora dodijeliti u obliku javnog jamstva. Jamstva se mogu pružiti izravno krajnjim korisnicima (tj. prijevoznicima navedenima u točki 159.) ili kreditnim institucijama i drugim financijskim institucijama kao financijskim posrednicima (sve dok korisnik zadržava slobodan izbor financijskog posrednika). Financijski posrednik relevantnoj državi članici mora moći dokazati da primjenjuje mehanizam kojim se u najvećoj mogućoj mjeri osigurava prijenos pogodnosti na krajnje korisnike u obliku većeg obujma financiranja, rizičnijih portfelja, nižih zahtjeva za instrumente osiguranja ili nižih kamatnih stopa nego što bi bio slučaj bez takvih državnih jamstava.
- 161. Da bi se smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, potpora za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima mora ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinos potrebama koordinacije prometa

- 162. Kako je navedeno u točkama 21. i 32., željeznički sektor i sektor unutarnjih plovnih putova bilježe slaba ulaganja u vozila, što otežava njihov potpuni razvoj. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se potporama za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima može potaknuti prelazak na održivi kopneni prijevoz tako što će se MSP-ovima i novim sudionicima u željezničkom sektoru omogućiti povoljniji pristup financiranju za kupnju vozila.
- 163. Komisija će spojivost potpore za ulaganje u nabavu čistih vozila (željeznička vozila i plovila unutarnjih plovnih putova) nastaviti ocjenjivati u okviru svojih Smjernica o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju iz 2022. ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Radi jasnoće, novi sudionici u željezničkom sektoru mogu biti prihvatljivi za potporu za nabavu željezničkih vozila iako se ne smatraju MSP-ovima.

⁽¹⁴²⁾ Vidjeti bilješku (71).

Nužnost potpore

164. Kako bi prijevoz željeznicom i unutarnjim plovnim putovima ostao konkurentan drugim vrstama prijevoza i kako bi se tako poticao prelazak na održive načine kopnenog prijevoza, potrebni su odgovarajući vozni parkovi. Međutim, pristup financiranju za nabavu vozila za željeznički promet ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima trenutačno je velika prepreka ulasku na tržište i/ili širenju MSP-ovima u ta dva sektora i novim sudionicima u željezničkom sektoru.
165. Ograničenja sposobnosti željezničkih prijevoznika da kupuju željeznička vozila uglavnom su financijska, pri čemu posebno MSP-ovi možda nemaju pristup kreditima pod uvjetima tržišnog natjecanja ⁽¹⁴³⁾. To je zato što se MSP-ovi i novi sudionici na tržištu suočavaju s lošijim uvjetima financiranja u usporedbi s onima koji su stavljeni na raspolaganje postojećim prijevoznicima koji imaju koristi od svojeg položaja na tržištu te ulagačima i bankama lakše mogu dokazati svoju kreditnu sposobnost, posebno ako su u javnom vlasništvu. Slično tomu, sektor unutarnjih plovnih putova pogođen je ograničenim financijskim kapacitetom jer se uglavnom sastoji od MSP-ova i obiteljskih poduzeća, koja teško mogu provesti skupa ulaganja ⁽¹⁴⁴⁾. U tom kontekstu sve veća cijena plovila unutarnjih plovnih putova ⁽¹⁴⁵⁾ znatna je prepreka ulasku i/ili širenju na tržištu prijevoza unutarnjim plovnim putovima, posebno zato što su za različite vrste robe i ruta potrebna specijalizirana plovila ⁽¹⁴⁶⁾.
166. Uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija smatra da je potpora za nabavu željezničkih vozila i plovila potrebna kako bi se zadovoljile potrebe koordinacije prijevoza. To je zato što tržište samo po sebi MSP-ovima u željezničkom sektoru i sektoru unutarnjih plovnih putova te novim sudionicima u željezničkom sektoru ne može omogućiti odgovarajući pristup financiranju za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima.

Prikladnost potpore

167. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 68. Komisija smatra da potpore za ulaganje u nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima u načelu mogu biti prikladan instrument ako su u obliku javnih jamstava. Javna jamstva za zajmove na ograničeno razdoblje najprikladniji su instrument potpore za ponovnu uspostavu ravnopravnih uvjeta za MSP-ove i nove sudionike, s jedne strane te velike poduzetnike, s druge strane, kad je riječ o pristupu financiranju za nabavu vozila. Takvim se jamstvima korisnicima želi omogućiti da na tržištu uživaju uvjete kreditiranja slične onima koje uobičajeno uživaju postojeći prijevoznici.
168. Komisija smatra da je potpora za ulaganje u nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima u obliku javnih jamstava prikladna za pomoć MSP-ovima i novim sudionicima u željezničkom sektoru u financiranju visokih

⁽¹⁴³⁾ Popratna studija procjene učinka za reviziju Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu, vidjeti bilješku (42)., odjeljak 4.3.2.

⁽¹⁴⁴⁾ Vidjeti bilješku (58).

⁽¹⁴⁵⁾ Cijene čelika i drugih materijala potrebnih u brodogradnji zbog inflacijskih tendencija posljednjih su godina izrazito porasle. Izvor: CCNR Market Observation [Godišnje izvješće za 2023., 109].

⁽¹⁴⁶⁾ Flota unutarnjih plovnih putova sastoji se od tri glavne kategorije plovila ovisno o vrsti tereta koji se prevozi: plovila za prijevoz suhog tereta, plovila za prijevoz tekućeg tereta i tegljači. Svaka kategorija uključuje različite vrste plovila ovisno o klasi plovnog puta i uvjetima plovidbe. Izvor: CCNR Market Observation, vidjeti bilješku (145).

troškova kupnje vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ako se poštuju opća načela utvrđena u točki 68., kako je objašnjeno u točki 167.

Učinak poticaja potpore

169. Potpora bi trebala poticati nabavu novih ili rabljenih vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako se poštuju opća načela utvrđena u točkama 69. i 70.

Proporcionalnost

170. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. potpore u obliku javnih jamstava MSP-ovima za kupnju plovila unutarnjih plovnih putova te MSP-ovima i/ili novim sudionicima u željezničkom sektoru za kupnju željezničkih vozila mogu se smatrati transparentnima i razmjernima ako su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

- a) Jamstvo se daje na nove pojedinačne zajmove za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima.
- b) Nominalni iznos temeljnog zajma ne premašuje prihvatljive troškove nabave kojoj je dodijeljena potpora, koji obuhvaćaju sve troškove povezane s nabavom novih ili rabljenih vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima, uključujući cijenu vozila, troškove dostave i troškove projektnih studija, savjetovanja ili inženjeringa, pod uvjetom da su povezani s ulaganjem i da su dio ulaganja.
- c) Jamstvo ne premašuje 90 % iznosa temeljnog zajma.
- d) Jamstvo se daje uz naknadu od najmanje 50 baznih bodova ako država članica ima kreditni rejting AAA-A. Države članice s drugim kreditnim rejtinzima mogu primijeniti nižu naknadu.
- e) Trajanje jamstva ograničeno je na najviše 15 godina.

171. Potpore za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima mogu se zbrajati s potporama za interoperabilnost i/ili potporama za tehničku prilagodbu i modernizaciju ako su neto dodatni troškovi ulaganja u interoperabilnost i/ili tehničke prilagodbe i modernizacije isključeni iz prihvatljivih troškova utvrđenih u točki 170. podtočki (b). Ti neto dodatni troškovi izračunavaju se kao razlika između, s jedne strane, ukupnog troška kupnje vozila/plovila koje se takvim ulaganjima planira nabaviti i opremiti i, s druge strane, ukupnog troška kupnje u protučinjeničnom scenariju, tj. vozila/plovila koje nije opremljeno ulaganjima u interoperabilnost ili zahtijeva tehničku prilagodbu i modernizaciju.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

172. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, potpora za ulaganje u nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76.

173. Potpore bi se u načelu trebale dodjeljivati u obliku programa potpora jer će oni vjerojatno imati manji učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine među državama članicama od jednokratnih potpora.
174. Ako se potpora odnosi na nabavu željezničkih vozila koja se koriste za pružanje javnih usluga u sektoru željezničkog prijevoza robe, države članice trebale bi se pobrinuti:
- a) da se javno financirana željeznička vozila koriste samo na posebnim rutama koje se opslužuju u okviru obveza pružanja javne usluge ili unutar određenih regija tijekom trajanja ugovora o pružanju javnih usluga ili najmanje 10 godina (ovisno o tome što je dulje);
 - b) da se u slučaju prijenosa ugovora o javnim uslugama na drugog prijevoznika javno financirana željeznička vozila na novog prijevoznika prenose po tržišnoj cijeni, uzimajući u obzir javna sredstva koja je prijevoznik na odlasku primio za njihovu kupnju.

4.2.2.4 Potpora za interoperabilnost

175. Ovim se smjernicama utvrđuju posebna pravila o potporama za poticanje ulaganja u tehnologije koje omogućuju neprekinute prometne tokove robe i putnika među nacionalnim mrežama i vrstama prijevoza („potpore za interoperabilnost”).
176. Potporama za interoperabilnost mogu se poduprijeti ulaganja u materijalnu i nematerijalnu imovinu, uključujući studije izvedivosti ⁽¹⁴⁷⁾, koje doprinose neprekinutim prometnim tokovima („ulaganja u interoperabilnost”). Ulaganja u interoperabilnost u prvom se redu mogu odnositi na sljedeće tehnologije i aktivnosti:
- a) Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (ETCS), budući željeznički mobilni komunikacijski sustav (FRMCS) i automatska vožnja vlakova (ATO) kao dio Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) kako je opisano u sekundarnom zakonodavstvu Unije ⁽¹⁴⁸⁾;
 - b) digitalna automatska spojnica (DAC) ⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴⁷⁾ Studije za procjenu izvedivosti promjene načina prijevoza ili održivog multimodalnog prijevoza robe ili putnika na rutama na kojima poduzeće trenutno koristi cestovni prijevoz.

⁽¹⁴⁸⁾ ERTMS je jedinstveni europski sustav signalizacije i nadzora brzine kojim se osigurava interoperabilnost nacionalnih željezničkih sustava, smanjuju troškovi nabave i održavanja signalizacijskog sustava te povećavaju brzina vlakova, kapacitet infrastrukture i razina sigurnosti u željezničkom prometu. Sastoji se od ETCS-a (tj. sustava za signalizaciju u upravljačnici koji uključuje automatsku zaštitu vlaka), željezničke pokretne radijske komunikacije (RMR), automatske vožnje vlakova (ATO) i operativnih pravila. Vidjeti Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2023/1695 od 10. kolovoza 2023. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2016/919 (SL L 222, 8.9.2023., str. 380.). Sustav RMR koji se trenutno koristi u željezničkom prometu, točnije Globalni sustav pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R), temelji se na specifikacijama koje su dovršene prije 20 godina. Zbog tehnološke zastarjelosti nije vjerojatno da će imati sektorsku potporu dugo nakon 2030. Kao jedan od ključnih dijelova ERTMS-a naslijedit će ga FRMCS, koji će podupirati digitalizaciju željeznice i inovacije usluga. [Upućivanje na relevantno sekundarno zakonodavstvo EU-a koje je potrebno umetnuti nakon donošenja]

⁽¹⁴⁹⁾ DAC je interoperabilna komponenta za automatsko fizičko (npr. mehanička veza i zračni vod za kočenje) i digitalno (npr. električna energija i podatkovna veza) spajanje i odspajanje željezničkih vozila od teretnog vlaka. DAC je ključan pokretač modernog i digitalnog europskog željezničkog prijevoza tereta, a svrha mu je povećati učinkovitost zahvaljujući automatizaciji i zajamčiti dostatnu opskrbu energijom za telematske aplikacije, kao i sigurnu podatkovnu komunikaciju u cijelom vlaku. [Upućivanje na relevantno sekundarno zakonodavstvo EU-a koje je potrebno umetnuti nakon donošenja]

- c) prilagodba željezničkih vozila različitim električnim sustavima;
 - d) prilagodba željezničkih vozila različitim širinama kolosijeka;
 - e) prilagodba plovila unutarnjih plovnih putova za upotrebu u morskim lukama;
 - f) prilagodba plovila unutarnjih plovnih putova promjenjivim uvjetima plovidbe, uključujući uvjete niskog vodostaja;
 - g) automatizacija željezničkih vozila i plovila unutarnjih plovnih putova;
 - h) prilagodba vozila za prijevoz intermodalnih utovarnih jedinica;
 - i) ključne tehnologije potrebne za provedbu riječnih informacijskih servisa (RIS), kao što su platforma za riječne informacijske servise („platforma RIS”) ⁽¹⁵⁰⁾, Elektronički prikaz navigacijskih karata i informacijski sustav za unutarnju plovidbu („Inland ECDIS”), obavijesti kapetanima, automatski sustav identifikacije u unutarnjoj plovidbi („Inland AIS”) i Međunarodno elektroničko izvješćivanje (ERI);
 - j) telematske aplikacije i drugi softver u mjeri u kojoj doprinose neprekinutom protoku prometa, posebno intermodalni sustavi identifikacije, praćenja i sljedivosti te intermodalne platforme za razmjenu podataka.
177. U razdoblju od najmanje pet godina nakon dodjele potpore ugovorni aranžmani za prijenos imovine koja se financira potporom za interoperabilnost ili njezino korištenje uz naknadu ⁽¹⁵¹⁾ moraju sadržavati klauzulu u kojoj se navodi da je ulaganje za interoperabilnost predmetne imovine financirano državnim potporama. Moraju se navesti i odgovarajuće obveze utvrđene u točki 193. te iznos potpore.
178. Da bi se smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, potpora za interoperabilnost mora ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinosi potrebama koordinacije prometa

179. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se potporom za interoperabilnost može potaknuti prelazak na održivi kopneni prijevoz tako što se omogućuje neprekinuti protok putnika i robe među mrežama država članica i različitih vrsta prijevoza. Neometana međusobna povezanost prometnih mreža i vrsta prijevoza u cijelom EU-u omogućuje (a) optimizaciju upotrebe ograničenog kapaciteta infrastrukture željezničkog prijevoza i unutarnjih plovnih putova kako bi se željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima prilagodili rastu prometa zacrtanom u Strategiji za održivu i pametnu mobilnost, (b) neometanu integraciju prijevoznih lanaca i sinergije među različitim vrstama prijevoza u pogledu infrastrukture, protoka informacija i postupaka, što multimodalnom prijevozu omogućuje da se doista natječe s unimodalnim prijevoznim sredstvima koja onečišćuju i (c) rast prekograničnog prometa.

⁽¹⁵⁰⁾ Članak 1. stavak 3. točka (hh) Prijedloga direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2005/44/EZ o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) na unutarnjim vodnim putovima u Zajednici, COM/2024/33 final, 26.1.2024.

⁽¹⁵¹⁾ Kao što su ugovori o *leasingu* željezničkih vozila.

Nužnost potpore

180. Komisija napominje da instalacija i modernizacija interoperabilnih sustava imaju važnu ulogu u razvoju održivih načina kopnenog prijevoza. Međutim, taj je proces skup i donosi više javnih nego privatnih koristi za poduzetnike, posebno u početnoj fazi uvođenja. Stoga postoji malo poticaja za privatna ulaganja. Razlozi za to ponajprije mogu biti (a) opsežno uvođenje koje je potrebno prije ostvarenja koristi od određenih tehnologija („nepovoljni položaj predvodnika na tržištu”) (¹⁵²), (b) potreba za paralelnim ulaganjima različitih subjekata (npr. upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika) i na prekograničnoj razini i (c) ograničene privatne koristi koje proizlaze iz ulaganja u usporedbi s javnim koristima (npr. sigurnost).
181. Uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija smatra da je potpora za interoperabilnost potrebna kako bi se zadovoljile potrebe koordinacije prometa. To je zato što tržište ne može samostalno u dovoljnoj mjeri uvesti tehnologije koje doprinose neprekinutom protoku prometa (¹⁵³).

Prikladnost potpore

182. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 68. Komisija smatra da potpora za interoperabilnost u načelu može biti prikladan instrument (¹⁵⁴) za promicanje tehnologija koje omogućuju neprekinute prometne tokove robe i/ili putnika među nacionalnim mrežama i/ili vrstama prijevoza, posebno u nedostatku regulatornih mjera kojima se zahtijeva uvođenje tih tehnologija. Potpora za interoperabilnost nije primjerena ako postoje regulatorne mjere kojima se zahtijeva uvođenje istih tehnologija u slično vrijeme kao i onih koje se planiraju uvesti takvom potporom.

Učinak poticaja potpore

183. Potpora bi trebala poticati ulaganja u tehnologije kojima se omogućuju neprekinuti prometni tokovi robe i putnika među nacionalnim mrežama i vrstama prijevoza. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 69. i 70., kako bi potpora za interoperabilnost imala učinak poticaja, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:
- a) korisnik je zahtjev za potporu podnio prije početka radova na projektu ulaganja;
 - b) radovi na projektu ulaganja trebali bi biti dovršeni najmanje godinu dana prije datuma na koji ulaganje koje prima potporu postane obvezno na razini EU-a.

(¹⁵²) Većinu tehnologija i aktivnosti navedenih u točki 176. karakterizira činjenica da se njihove koristi mogu u potpunosti ostvariti samo ako se dosegne kritična razina sinkroniziranog uvođenja. Zbog visokih početnih troškova ulaganja izravni troškovi za prijevoznike trenutačno su viši od ušteda ostvarenih prelaskom na te tehnologije.

(¹⁵³) Popratna studija procjene učinka za reviziju Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu, vidjeti bilješku (42)., odjeljak 4.5.4.

(¹⁵⁴) Kad je riječ o obliku potpore, Komisija u svojoj dosadašnjoj praksi odlučivanja o potporama koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza nije uložila prigovor na potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava (vidjeti, među ostalim, Odluku Komisije od 26. svibnja 2023. u predmetu SA.102707, Italija, „Talijanski program potpore modernizaciji željezničkih vozila opremom sustava ERTMS” (SL C 266, 28.7.2023., str. 4.) i Odluku Komisije od 5. studenoga 2019. u predmetu SA.55451, Nizozemska, „Potpora za modernizaciju ERTMS-a” (SL C 59, 21.2.2020., str. 1.). Potpore u obliku izravnih bespovratnih sredstava korisnicima omogućuju da smanje početne troškove ulaganja (troškovi prototipa, gubici prihoda dok je željezničko vozilo isključeno iz prometa, sama ulaganja u interoperabilnost) koje je u uobičajenim tržišnim uvjetima teško nadoknaditi, posebno ako je ulaganje takvo da će postati profitabilno samo pod uvjetom širokog uvođenja tih tehnologija, što može potrajati dulje od vijeka trajanja imovine.

184. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako se poštuju opća načela utvrđena u točkama 69 i 70, kako je pojašnjeno u točki 183. Potpore dodijeljene za pokrivanje troškova usklađivanja s normama EU-a u načelu nemaju učinak poticaja.

Proporcionalnost

185. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. potpora se u načelu može smatrati razmjernom ako ne premašuje 50 % prihvatljivih troškova.
186. Prihvatljivi su troškovi:
- a) svi troškovi potrebni za provedbu ulaganja u interoperabilnost ili dodatni troškovi povezani s tom provedbom; ovisno o vrsti ulaganja takvi troškovi mogu uključivati troškove kupnje i instalacije relevantne tehnologije ⁽¹⁵⁵⁾, troškove upravljanja projektom i troškove isporuke ⁽¹⁵⁶⁾;
 - b) troškovi povezani sa studijama, ispitivanjem i odobravanjem te pokusnim i prototipnim instalacijama; i
 - c) troškovi povezani s modernizacijom već instalirane tehnologije.
187. Kad je riječ o ulaganjima u interoperabilnost povezanima s ERTMS-om kako je definirano u točki 176. podtočki (a), troškovi povezani s integracijom funkcija europskog globalnog navigacijskog satelitskog sustava (EGNSS) u ERTMS prihvatljivi su za potporu. Troškovi povezani s Globalnim sustavom pokretnih komunikacija za željeznički promet nisu prihvatljivi za potporu.
188. Prihvatljivi troškovi ulaganja u interoperabilnost u vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima čija je nabava planirana moraju biti ograničeni na neto dodatne troškove interoperabilnosti ⁽¹⁵⁷⁾. Izračunavaju se kao razlika između, s jedne strane, ukupnog troška kupnje vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima koje se takvim ulaganjima planira nabaviti i opremiti i, s druge strane, ukupnog troška kupnje istog ili sličnog vozila bez ulaganja u interoperabilnost u protučinjeničnom scenariju.
189. Iznimno, potpore za tehnologije navedene u točki 176. podtočkama (a) i (b)) mogu se smatrati razmjernima ako ne premašuju 80 % prihvatljivih troškova. To je zato što su posebno pogođene problemima koordinacije u fazi uvođenja i donose znatne vanjske koristi koje se ne mogu internalizirati.
190. Ovisno o posebnim značajkama mjere država članica na temelju analize manjka financijskih sredstava u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. može dokazati i da je potreban viši intenzitet potpore. Komisija će u tom slučaju smatrati da je potpora razmjerna ako je iznos potpore po korisniku ograničen na minimum potreban za provedbu ulaganja (tj. ako potpora odgovara manjku financijskih sredstava potrebnom za postizanje cilja mjere potpore, u usporedbi s protučinjeničnim scenarijem bez potpore). Potpora ni u kojem slučaju ne smije premašiti 100 % prihvatljivih troškova.

⁽¹⁵⁵⁾ Relevantna tehnologija može se nabaviti nova ili rabljena.

⁽¹⁵⁶⁾ Radi jasnoće, troškovi održavanja nisu prihvatljivi za potporu.

⁽¹⁵⁷⁾ Pod uvjetom da one već nisu obuhvaćene drugim oblicima potpore, posebno onima iz odjeljka 4.2.2.3.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

191. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, potpora za interoperabilnost mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76.
192. Potpore bi se u načelu trebale dodjeljivati u obliku programa potpora jer će oni vjerojatno imati manji učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine od jednokratnih potpora.
193. Osim toga, korisnik potpore, kao i svaki sljedeći vlasnik ili imatelj željezničkog vozila ili plovila unutarnjih plovnih putova koje ostvaruje korist od ulaganja za koje je dodijeljena potpora, ta vozila/plovila mora imati registrirana u odgovarajućem nacionalnom registru bilo koje države članice i/ili u relevantnom europskom registru vozila pet godina nakon provedbe ulaganja.

4.2.2.5 Potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju

194. Ovim se smjernicama utvrđuju posebna pravila za potporu ulaganjima u materijalnu i nematerijalnu imovinu radi tehničke prilagodbe ili modernizacije željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovnih putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz.
195. U prvom redu mogli bi se podupirati sljedeći poslovi i tehnologije:
 - a) naknadna prenamjena i/ili obnova željezničkih vozila;
 - b) naknadna prenamjena i/ili obnova plovila unutarnjih plovnih putova, na primjer radi poboljšanja hidrodinamike i učinkovitosti;
 - c) naknadna ugradnja i/ili obnova opreme za održivi multimodalni prijevoz;
 - d) tehnička prilagodba plovila unutarnjih plovnih putova novim vrstama robe;
 - e) telematske aplikacije i ostali softveri koji nisu obuhvaćeni pododjeljkom 4.2.2.4, kao što su sustavi pružanja informacija putnicima isključivo unutar jednog načina prijevoza ili digitalni sustavi rezervacija i plaćanja koji ne doprinose neprekinutom protoku prometa;
 - f) logistički sustavi, kao što je softver za optimizaciju opterećenja;
 - g) softver za predviđanje prometa (procijenjeno vrijeme polaska/dolaska) i softver za optimizaciju ruta.
196. U razdoblju od najmanje pet godina nakon dodjele potpore ugovorni aranžmani za prijenos ili korištenje uz naknadu imovine koja se financira potporom za tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovnih putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz⁽¹⁵⁸⁾ moraju sadržavati klauzulu u kojoj se navodi da je prilagodba ili modernizacija predmetne imovine financirana državnim potporom te mora biti naveden njezin iznos.
197. Da bi se smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, potpora za tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovnih putova i opreme za održivi

⁽¹⁵⁸⁾ Kao što su ugovori o *leasingu* željezničkih vozila.

multimodalni prijevoz mora ispunjavati uvjete spojivosti utvrđene u ovom odjeljku i odjeljku 4.1.

Doprinos potrebama koordinacije prometa

198. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 66. Komisija smatra da se potporama za tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovni putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz može potaknuti prelazak na održivi kopneni prijevoz. Tehnička prilagodba omogućuje prilagodbu održivog kopnenog prijevoza potražnji za novim vrstama usluga prijevoza putnika i robe te njegov razvoj u područjima u kojima ima najveći potencijal rasta, kao što su prijevoz izvangabaritnog i teškog tereta, opasnih tvari te noćni prijevoz putnika. S druge strane, modernizacija povećava sigurnost, zaštitu, pouzdanost i kvalitetu održivog kopnenog prijevoza. Tehnička prilagodba i modernizacija ujedno doprinose optimalnoj troškovno učinkovitoj upotrebi postojećih željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovni putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz.
199. Komisija će spojivost potpore za ulaganje u čista vozila (željeznička vozila i plovila unutarnjih plovni putova) nastaviti ocjenjivati u okviru Smjernica o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju iz 2022. ⁽¹⁵⁹⁾. Isto tako, potpore za ulaganje u smanjenje buke u željezničkom prijevozu nisu obuhvaćene ovim smjericama, ali jesu Smjericama o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju iz 2022. (koje uključuju posebna pravila o potporama za sprečavanje ili smanjenje onečišćenja koje nije uzrokovano stakleničkim plinovima).

Nužnost potpore

200. Tehnička prilagodba i modernizacija željezničkim vozilima, plovilima unutarnjih plovni putova i opremi za održivi multimodalni prijevoz omogućuje zadržavanje najviše razine vrijednosti i korisnosti. Osim što se tim vrstama ulaganja podupire konkurentnost održivog kopnenog prijevoza, omogućuje se i razvoj tržišta rabljenih vozila koje doprinosi prelasku na održive vrste kopnenog prijevoza. Tehnička prilagodba i modernizacija mogle bi biti vrlo skupe jer se željeznička vozila, plovila unutarnjih plovni putova i oprema za održivi multimodalni prijevoz ne mogu upotrebljavati tijekom te prilagodbe i modernizacije, što dovodi do znatnog smanjenja prihoda. Nadalje, za neke vrste ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju potrebno je razviti prototip kako bi se razumjelo koje su strukturne promjene potrebne za uvođenje nove tehnologije ovisno o vrsti vozila ili opreme za održivi multimodalni prijevoz. Ti troškovi (troškovi prototipa i naknadne prenamjene) često premašuju vrijednost naknadno prenamijenjenog predmeta ⁽¹⁶⁰⁾.
201. Uzimajući u obzir opća načela navedena u točki 67., Komisija smatra da bi potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovni putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz mogle biti potrebne kako bi se zadovoljile potrebe koordinacije prometa u mjeri u kojoj tržište samo po sebi ne pruža dovoljnu razinu ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju radi konkurentnosti održivog kopnenog prijevoza.

⁽¹⁵⁹⁾ Vidjeti bilješku (71).

⁽¹⁶⁰⁾ Popratna studija procjene učinka za reviziju Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu, vidjeti bilješku (42)., odjeljak 3.5.

Prikladnost potpore

202. U skladu s općim načelima utvrđenima u točki 68. Komisija smatra da potpore za ulaganje u tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovnih putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz u načelu mogu biti prikladan instrument ⁽¹⁶¹⁾. Takvim se potporama postiže odgovarajuća razina ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju koje pomažu u konkurentnosti održivog kopnenog prijevoza, posebno u nedostatku regulatornih mjera kojima se zahtijeva uvođenje istih tehnologija. Potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju nisu primjerene za provedbu regulatornih mjera kojima se zahtijeva uvođenje istih tehnologija u slično vrijeme kao i onih koje se planiraju ostvariti uvesti takvom potporom.

Učinak poticaja potpore

203. Potpora bi trebala poticati ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju željezničkih vozila, plovila unutarnjih plovnih putova i opreme za održivi multimodalni prijevoz. Kako bi imala učinak poticaja, potporom se ne smiju financirati ulaganja potrebna za usklađivanje s normom EU-a ili se moraju financirati ulaganja koja omogućuju usklađenost s normom EU-a znatno prije nego što predmetna norma stupi na snagu kao obvezna na razini EU-a. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 69. i 70., kako bi potpora imala učinak poticaja, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:
- a) korisnik je zahtjev za potporu podnio prije početka radova na projektu ulaganja;
 - b) radovi na projektu ulaganja trebali bi biti dovršeni najmanje godinu dana prije datuma na koji ulaganje koje prima potporu postane obvezno na razini EU-a.
204. Komisija smatra da potpora ima učinak poticaja ako se poštuju opća načela utvrđena u točkama 69. i 70., kako je pojašnjeno u točki 203.

Proporcionalnost

205. U skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. potpora se u načelu može smatrati razmjernom ako ne premašuje 20 % prihvatljivih troškova.
206. Prihvatljivi su troškovi:
- a) svi troškovi potrebni za provedbu prihvatljivih ulaganja ili dodatni troškovi povezani s tom provedbom; ovisno o vrsti ulaganja takvi troškovi mogu uključivati troškove kupnje i instalacije relevantne tehnologije, troškove upravljanja projektom i troškove isporuke ⁽¹⁶²⁾;
 - b) troškovi povezani sa studijama, ispitivanjem i odobravanjem te pokusnim i prototipnim instalacijama; i
 - c) troškovi povezani s modernizacijom već instalirane tehnologije.

⁽¹⁶¹⁾ Kad je riječ o obliku potpore, Komisija u svojoj dosadašnjoj praksi odlučivanja o potporama koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza nije uložila prigovor na potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava (vidjeti Odluku Komisije od 1. srpnja 2021. u predmetu SA.57137, Njemačka, „Program državnih potpora za modernizaciju flote unutarnjih plovnih putova” (SL C 317, 6.8.2021., str. 1.). Potpore u obliku izravnih bespovratnih sredstava korisnicima omogućuju da smanje početne troškove ulaganja (troškovi prototipa, gubici prihoda dok je željezničko vozilo isključeno iz prometa, sama ulaganja u interoperabilnost) koje je u uobičajenim tržišnim uvjetima teško nadoknaditi.

⁽¹⁶²⁾ Radi jasnoće, troškovi održavanja nisu prihvatljivi za potporu.

207. Ovisno o posebnim značajkama mjere država članica na temelju analize manjka financijskih sredstava u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama od 71. do 74. može dokazati i da je potreban viši intenzitet potpore. Komisija će u tom slučaju smatrati da je potpora razmjerna ako je iznos potpore po korisniku ograničen na iznos potreban za provedbu ulaganja (tj. ako potpora odgovara manjku financijskih sredstava potrebnom za postizanje cilja mjere potpore, u usporedbi s protučinjeničnim scenarijem bez potpore). Potpora ni u kojem slučaju ne smije premašiti 100 % prihvatljivih troškova.
208. Prihvatljivi troškovi ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima čija je nabava planirana moraju biti ograničeni na neto dodatne troškove tehničke prilagodbe i modernizacije ⁽¹⁶³⁾. Izračunavaju se kao razlika između, s jedne strane, ukupnog troška kupnje vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima koje se takvim ulaganjima planira nabaviti i opremiti i, s druge strane, ukupnog troška kupnje istog ili sličnog vozila bez ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju u protučinjeničnom scenariju.

Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

209. Kako ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine i tako ugrozila opće interese Unije, potpora za ulaganje u tehničku prilagodbu i modernizaciju mora se dodijeliti u skladu s općim načelima utvrđenima u točkama 75. i 76.
210. Potpore bi se u načelu trebale dodjeljivati u obliku programa potpora jer će oni vjerojatno imati manji učinak narušavanja tržišnog natjecanja od jednokratnih potpora.

5. POTPORE KOJE PREDSTAVLJAJU NAKNADU ZA ISPUNJAVANJE ODREĐENIH OBVEZA KOJE SU SVOJSTVENE KONCEPTU PRUŽANJA JAVNIH USLUGA U SEKTORU ŽELJEZNIČKOG TERETNOG PRIJEVOZA

5.1 Opće odredbe

211. Člankom 93. UFEU-a predviđa se spojivost državnih potpora koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga. U tom se kontekstu člankom 14. Ugovora i Protokolom br. 26 o uslugama od općeg gospodarskog interesa priloženom Ugovoru utvrđuju opća načela o tome kako države članice definiraju i pružaju usluge od općeg gospodarskog interesa. U skladu s Protokolom br. 26 nacionalne, regionalne i lokalne vlasti imaju važnu ulogu i veliku ovlast za pružanje, ugovaranje i organiziranje usluga od općeg gospodarskog interesa prilagođenih potrebama korisnika što je više moguće. Komisija može dovesti u pitanje utvrđivanje obveze obavljanja javne usluge samo u slučaju očite pogreške država članica u izvršavanju diskrecijske ovlasti ⁽¹⁶⁴⁾. Međutim, ovlast država članica da definiraju usluge od općeg gospodarskog interesa nije neograničena i ne može se izvršavati proizvoljno samo kako bi se određenom sektoru omogućilo da zaobiđe primjenu pravila o tržišnom natjecanju ⁽¹⁶⁵⁾.

⁽¹⁶³⁾ Pod uvjetom da one već nisu obuhvaćene drugim oblicima potpore, posebno onima iz odjeljka 4.2.2.3.

⁽¹⁶⁴⁾ Presuda od 29. studenoga 2018., ARFEA/Komisija, T-720/16, EU:T:2018:853, točka 88., presuda od 24. studenog 2020., Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, točka 33.

⁽¹⁶⁵⁾ Presuda od 12. veljače 2008., BUPA i drugi/Europska komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, točka 168.

212. U Komunikaciji o uslugama od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁶⁶⁾, koja se primjenjuje i na sektor željezničkog prijevoza robe, Komisija je pojasnila uvjete pod kojima se naknada za pružanje javne usluge treba smatrati državnom potporom.
213. Nadalje, Uredba o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora na *de minimis* potpore dodijeljene poduzetnicima koji pružaju usluge od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁶⁷⁾ primjenjuje se i na sektor željezničkog prijevoza robe. Komisija je u njoj utvrdila uvjete pod kojima se smatra da mali iznosi naknade za pružanje javne usluge ne utječu na trgovinu među državama članicama i/ili da ne narušavaju ili ne prijete da će narušiti tržišno natjecanje. U tim okolnostima naknada nije obuhvaćena područjem primjene članka 107. stavka 1. Ugovora.
214. Ako države članice žele utvrditi mjere koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga u sektoru željezničkog prijevoza robe koje ne ispunjavaju uvjete utvrđene u presudi u predmetu Altmark ⁽¹⁶⁸⁾ i predstavljaju državnu potporu, u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora moraju ih prijaviti Komisiji.
215. Ovim se smjernicama utvrđuju uvjeti pod kojima se državna potpora koja predstavlja naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga u željezničkom prijevozu robe može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 93. Ugovora ⁽¹⁶⁹⁾. Iako se okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁷⁰⁾ ne primjenjuje na sektor kopnenog prijevoza, pri procjeni spojivosti Komisija će uzeti u obzir uvjete utvrđene u njegovim odjeljcima od 2.2. do 2.10. ⁽¹⁷¹⁾, prilagođene posebnostima sektora željezničkog prijevoza robe, kako je utvrđeno u ovom poglavlju.

5.2 Stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa

216. Potpora se mora dodijeliti za stvarnu i točno definiranu uslugu od općeg gospodarskog interesa. To znači da se usluge prijevoza tereta mogu kvalificirati kao usluge od općeg gospodarskog interesa samo ako predmetna država članica utvrdi da postoji stvarna potreba za njima koju tržište ne zadovoljava ili je ne zadovoljava u dovoljnoj mjeri.
217. Kad je riječ o definiciji stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa, predmetna država članica mora utvrditi da usluga željezničkog prijevoza robe ima posebne značajke u usporedbi s komercijalnim uslugama ako takve usluge postoje na tržištu. Komisija je u tom smislu pojasnila da države članice posebne obveze pružanja javne usluge ne mogu povezati s uslugama koje već pružaju ili ih mogu na zadovoljavajući način pružati poduzeća koja posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima i pod uvjetima kao što su cijena,

⁽¹⁶⁶⁾ Vidjeti bilješku (36).

⁽¹⁶⁷⁾ Vidjeti bilješku (99).

⁽¹⁶⁸⁾ Presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Vidjeti točku 42. i dalje Komunikacije Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknade koje se dodjeljuju za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (vidjeti bilješku (36)).

⁽¹⁶⁹⁾ Članak 93. Ugovora ne sadržava odredbu istovjetnu onoj iz članka 106. stavka 2. druge rečenice Ugovora, u skladu s kojom se na razvoj trgovine ne smije utjecati u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije. Međutim, Sud je već pojasnio da Komisija pri ocjenjivanju mjere potpore u skladu s člankom 93. Ugovora mora provjeriti da ona ne ugrožava opće interese EU-a, vidjeti presudu od 12. listopada 1978., Komisija/Belgija, 156/77, navedenu u bilješci 30., točka 10.

⁽¹⁷⁰⁾ Vidjeti bilješku (70).

⁽¹⁷¹⁾ Vidjeti bilješku (70).

objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi, a koji su u skladu s javnim interesom kako ga je definirala država članica (¹⁷²).

218. Države članice trebale bi pokazati da je određena usluga u interesu društva u cjelini (¹⁷³) i da su na odgovarajući način uzele u obzir potrebe za javnom uslugom, koje bi trebale potkrijepiti javnim savjetovanjem ili drugim odgovarajućim instrumentima kako bi se uzeli u obzir interesi korisnika i pružatelja usluga (¹⁷⁴). Prema mišljenju sudova EU-a, ako država članica ne dostavi dokaze da su ti kriteriji ispunjeni (tj. ne dokaže da je opseg obveze pružanja javne usluge nužan i proporcionalan stvarnoj potrebi za njom) ili ne poštuje te kriterije, to može predstavljati očitu pogrešku u ocjeni koju Komisija mora uzeti u obzir (¹⁷⁵).
219. Uzimajući u obzir prethodno navedeno, pri provjeri je li opseg obveze pružanja javne usluge nužan i razmjeran stvarnoj potrebi za njom u sektoru željezničkog prijevoza robe Komisija će provjeriti je li nadležno tijelo kumulativno procijenilo i. potrebe za prijevozom o kojima je riječ na temelju javnog cilja predmetne države članice (tj. postojanje stvarne potrebe za javnom uslugom), ii. u kojoj bi mjeri tržišne sile same mogle zadovoljiti te potrebe (tj. postojanje tržišnog nedostatka) i iii. alternativne mjere koje bi mogle zadovoljiti te iste potrebe uz manje narušavanje tržišnog natjecanja i trgovine.
220. Pri procjeni potražnje za prijevozom nadležna tijela mogu uzeti u obzir i postojeću i potencijalnu potražnju korisnika (posebno ako očekivana potražnja može razumno proizići iz ostvarivanja ciljeva politike kao što su promicanje održive prometne povezanosti ili socijalne kohezije). *Ex ante* procjena potražnje za uslugom javnog prijevoza može se provesti različitim metodama, kao što su analiza povijesnih podataka, reprezentativne ankete ili javno savjetovanje s korisnicima kako bi se utvrdila njihova očekivanja od javnih usluga.
221. Procjena tržišne ponude u načelu bi trebala uključivati savjetovanje s prijevoznicima o njihovu interesu da ponude relevantne usluge u okviru usluga otvorenog pristupa i procjenu njegovih rezultata. Od sudionika na tržištu može se, na primjer, zatražiti mišljenje o prirodi, opsegu i učestalosti usluga koje već pružaju ili koje namjeravaju pružati na predmetnom zemljopisnom području ili o tarifama koje primjenjuju ili namjeravaju primjenjivati. Kad sudionik na tržištu pruža komercijalne usluge ili očekuje ili najavljuje pokretanje komercijalnih usluga u razumno kratkom roku (npr. u željezničkom prometu, ako je obavijestio regulatorno tijelo i upravitelja infrastrukture o namjeri pokretanja usluge u skladu s člankom 38. stavkom 4. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru (¹⁷⁶)), nadležna tijela trebala bi ih uzeti u obzir pri određivanju opsega obveza obavljanja javnih usluga, osim ako postoje objektivni razlozi da ih se ne uzme u obzir. Kako bi se spriječilo istiskivanje komercijalne ponude, usluge za koje nije dokazan tržišni nedostatak ne mogu biti obuhvaćene područjem primjene obveze pružanja javne usluge.
222. Pri razmatranju jesu li obveze pružanja javne usluge utvrđene u ugovoru o javnim uslugama najmanje štetne za tržišno natjecanje i trgovinu nadležno tijelo trebalo bi razmotriti alternativne mjere u skladu s pravom EU-a. Na primjer, ako je glavni cilj od javnog interesa koji se nastoji postići mjerom smanjenje učinka prijevoza robe na okoliš

(¹⁷²) Točka 13. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, vidjeti bilješku (70).

(¹⁷³) Vidjeti Odluku Komisije od 24. studenog 2023. u predmetu SA.32953, Italija, „Mjere državne potpore u korist društva Trenitalia SpA” (još nije objavljeno u SL-u), uvodne izjave od 443. do 445.

(¹⁷⁴) Točka 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, vidjeti bilješku (70).

(¹⁷⁵) Presuda od 1. ožujka 2017., Francuska/Komisija, T-366/13, EU:T:2017:135, točka 105.

(¹⁷⁶) Vidjeti bilješku (8).

(npr. zato što su na tržištima na koja se odnosi mjera već prometuju vrste prijevoza koje više onečišćuju), nadležno tijelo trebalo bi objasniti zašto se isti rezultat ne može postići mjerama koordinacije prijevoza koje manje narušavaju tržišno natjecanje (npr. u obliku programa ulaganja i/ili operativnih potpora).

5.3 Potreba za aktom o povjeravanju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade

223. Obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa predmetnom poduzetniku mora se povjeriti na temelju jednog ili više akata, čiji oblik može odrediti svaka država članica ⁽¹⁷⁷⁾.
224. U aktima o povjeravanju posebno se moraju navesti (a) sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge, (b) predmetni poduzetnik i državno područje, (c) vrsta svih isključivih ili posebnih prava koja je tom poduzetniku dodijelilo koje dodjeljuje potporu, (d) opis mehanizma naknade i parametara za izračun, nadzor i reviziju naknade i (e) pravila za izbjegavanje i povrat eventualne prekomjerne naknade.

5.4 Trajanje razdoblja povjeravanja

225. Trajanje razdoblja povjeravanja trebalo bi biti ograničeno na 15 godina. Međutim, ako se najznačajnija imovina potrebna za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa sastoji od željezničkih vozila koja su u cijelosti ili djelomično financirana javnim sredstvima, razdoblje povjeravanja ne bi trebalo biti dulje od 10 godina ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Usklađenost s Direktivom o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru i Direktivom o transparentnosti

226. Potpore koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u sektoru željezničkog prijevoza robe smatraju se spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. Ugovora samo ako su u skladu s relevantnim odredbama Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹⁷⁹⁾ i Direktive Komisije 2006/111/EZ („Direktiva o transparentnosti”) ⁽¹⁸⁰⁾, ako je primjenjivo.
227. Za potpore koje nisu u skladu s relevantnim odredbama tih direktiva, kako je navedeno u odjeljku 6., smatra se da utječu na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi se ugrozili opći interesi EU-a.

5.6 Usklađenost s pravilima EU-a o javnoj nabavi

228. Potpore koje predstavljaju naknadu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u sektoru željezničkog prijevoza robe smatraju se spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. Ugovora samo ako je nadležno tijelo pri povjeravanju pružanja usluge predmetnom poduzetniku putem ugovora o obavljanju javnih usluga ⁽¹⁸¹⁾ ili ugovora o

⁽¹⁷⁷⁾ Pojam „država članica” obuhvaća središnja, regionalna i lokalna tijela te države članice.

⁽¹⁷⁸⁾ Na kraju razdoblja povjeravanja prijevoznik može prenijeti to željezničko vozilo novom operateru ili nadležnom tijelu pod uvjetom da je prijenos po tržišnoj cijeni i da se u obzir uzmu sva javna sredstva primljena za kupnju tog željezničkog vozila (vidjeti točku 234.).

⁽¹⁷⁹⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁸⁰⁾ Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).

⁽¹⁸¹⁾ U članku 2. stavku 1. točkama 1., 2. i 5. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom

koncesiji ⁽¹⁸²⁾ ispunilo ili se obvezalo ispuniti primjenjiva pravila Unije u području javne nabave. To uključuje sve zahtjeve u pogledu transparentnosti, jednakog postupanja i nediskriminacije koji izravno proizlaze iz Ugovora i, prema potrebi, sekundarnog zakonodavstva Unije.

229. Za potpore koje nisu u skladu s tim pravilima i zahtjevima smatra se da utječu na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi se ugrozili opći interesi EU-a.

5.7 Nepostojanje diskriminacije

230. Ako nadležno tijelo dodijeli pružanje iste usluge od općeg gospodarskog interesa za nekoliko poduzetnika, naknadu bi trebalo izračunati na temelju iste metode za svakog poduzetnika.

5.8 Iznos naknade

231. Iznos naknade ne smije prekoračiti od ono što je nužno za pokriće neto troška izvršenja obveza javne usluge, uzimajući u obzir razumnu korist.
232. U tom pogledu Komisija će primijeniti kriterije utvrđene u točkama od 21. do 50. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁸³⁾, podložno sljedećim pojašnjenjima.
233. Prvo, neto trošak koji je potreban ili se očekuje da će biti potreban za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge može se utvrditi na temelju metodologije neto izbjegnutih troškova, kako je opisano u točkama od 25. do 27. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁸⁴⁾ ili na temelju metodologije raspodjele troškova, kako je opisano u točkama od 28. do 31. tog okvira ⁽¹⁸⁵⁾.
234. Drugo, za kupnju željezničkih vozila za pružanje javnih usluga države članice trebale bi se pobrinuti da su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:
- a) državne potpore koje su već primljene i odobrene, posebno u skladu s ovim smjernicama (pododjeljak 4.2.2.3.), za željeznička vozila koja će se koristiti za pružanje javnih usluga uzimaju se u obzir pri izračunu naknade za obavljanje javne usluge;
 - b) ako se željeznička vozila koja se koriste za pružanje javnih usluga po isteku ugovora prenesu na novog operatera ili nadležno tijelo, prijenos bi se trebao izvršiti po

sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.) „ugovori o uslugama” definiraju se kao ugovori sklopljeni u pisanom obliku između jednog ili više naručitelja koji obavljaju djelatnosti iz članaka od 8. do 14. te direktive i jednog ili više gospodarskih subjekata, a čiji je predmet pružanje usluga. Ako ti ugovori uključuju „javne naručitelje” u smislu članka 2. stavka 1. točke 1. Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.) koji ne obavljaju djelatnosti iz članaka od 8. do 14. Direktive 2014/25/EU, u skladu s člankom 2. stavkom 1. točkama 6. i 9. Direktive 2014/24/EU smatraju se „ugovorima o javnoj nabavi usluga”.

⁽¹⁸²⁾ Člankom 5. točkom 1. podtočkom (b) Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli koncesijskih ugovora (SL L 94, 28.3.2014., str. 1.) „koncesija usluga” definira se kao „ugovor kojim se ostvaruje novčani interes, a sklapa se u pisanom obliku posredstvom kojeg jedan javni naručitelj ili naručitelj ili više njih povjeravaju pružanje usluga ili upravljanje uslugama koje nisu izvođenje radova iz točke (a) jednom gospodarskom subjektu ili više njih čija se naknada sastoji isključivo od prava na iskorištavanje usluga koje su predmet ugovora ili od tog prava i plaćanja”.

⁽¹⁸³⁾ Vidjeti bilješku (70).

⁽¹⁸⁴⁾ Vidjeti bilješku (70).

⁽¹⁸⁵⁾ Vidjeti bilješku (70).

tržišnoj cijeni i uzimajući u obzir sva javna sredstva koja je prijevoznik na odlasku primio za njihovu kupnju.

5.9 Dodatni zahtjevi koji mogu biti potrebni kako potpora ne bi ugrozila opće interese EU-a

235. Komisija od država članica može zahtijevati uvjete ili zatražiti preuzimanje obveza u iznimnim okolnostima ako prethodno navedeni zahtjevi nisu dovoljni da se otklone ozbiljna narušavanja tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu i ako bi potpora mogla utjecati na trgovinu na način koji bi ugrozio opće interese EU-a. U tu će svrhu Komisija primijeniti kriterije utvrđene u točkama od 51. do 59. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁸⁶⁾, uz potrebne prilagodbe.
236. Komisija primjećuje da bi tržišni nedostaci koje su utvrdile države članice (npr. za pošiljke pojedinačnim vagonima) mogli imati lokalnu ili regionalnu dimenziju. Stoga će pažljivo procijeniti je li zemljopisni opseg bilo kojeg ugovora o javnim uslugama propisno opravdan. Komisija u tom pogledu u načelu ne smatra da je ugovor o javnim uslugama koji obuhvaća cijelo državno područje ili cijelu željezničku mrežu države članice primjereno rješenje mogućeg tržišnog nedostatka s obzirom na moguće narušavanje tržišnog natjecanja koje može proizaći iz dodjele takvog ugovora.

5.10 Transparentnost

237. Za svaku naknadu za usluge od općeg gospodarskog interesa na koju se primjenjuju ove smjernice predmetna država članica mora na internetu ili na drugi prikladan način objaviti (a) rezultate javnog savjetovanja ili drugog prikladnog postupka iz točke 218., (b) sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge, (c) predmetnog poduzetnika i, prema potrebi, predmetno državno područje i (d) godišnje iznose potpora koje su dodijeljene predmetnom poduzetniku.

5.11 Uvjeti i obveze povezani s odlukama Komisije

238. U skladu s člankom 9. stavkom 4. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ⁽¹⁸⁷⁾ Komisija pozitivnoj odluci može priložiti uvjete pod kojima se potpora može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem te može utvrditi obveze kako bi se mogla pratiti usklađenost s tom odlukom. Takvi uvjeti i obveze mogu biti potrebni kako potpora dodijeljena predmetnim poduzetnicima ne bi dovela do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine na unutarnjem tržištu. U tom kontekstu mogu biti potrebna periodična izvješća ili druge obveze na temelju specifične situacije svake usluge od općeg gospodarskog interesa.

6. FINACIJSKI TOKOVI U VERTIKALNO INTEGRIRANIM ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZNICIMA

239. Donošenje uzastopnih željezničkih paketa iz točke 2. dovelo je do postupnog otvaranja svih aktivnosti željezničkog prijevoza tržišnom natjecanju. To je pak vertikalno integrirane željezničke prijevoznike dovelo u situaciju u kojoj neke njihove djelatnosti (posebno upravljanje željezničkom infrastrukturom) pod određenim uvjetima i dalje mogu uživati neka isključiva i/ili posebna prava, dok su djelatnosti željezničkog prijevoza

⁽¹⁸⁶⁾ Vidjeti bilješku (70).

⁽¹⁸⁷⁾ Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

robe i putnika postale podložne tržišnom natjecanju pod uvjetima utvrđenima u Direktivi o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹⁸⁸⁾ i Uredbi (EZ) br. 1370/2007 ⁽¹⁸⁹⁾.

240. Kako je navedeno u točki 3., ključno je da se pravni okvir kojim se uređuju financijske transakcije javnih i vertikalno integriranih poduzeća u željezničkom sektoru pravilno poštuje i provodi. Usklađenost s primjenjivim pravilima o financijskoj transparentnosti i. jamči da se potpore dodijeljene u skladu s ovim smjernicama ne preusmjeravaju na druge djelatnosti osim onih za koje je potpora odobrena i ii. smanjuje rizik da se prihodi od tržišnih financijskih instrumenata (kao što su obveznice) koje vertikalno integrirana poduzeća upotrebljavaju za financiranje svojeg poslovanja, ulaganja te održavanje i razvoj željezničke infrastrukture koriste za refinanciranje unutar grupe na štetu novih sudionika i, u konačnici, tržišnog natjecanja.
241. U ovom se poglavlju podsjeća na načela kojima se uređuju financijske transakcije javnih i vertikalno integriranih željezničkih prijevoznika. Poštovanje tih načela važno je kako bi potpore za povrat troškova za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u sektoru željezničkog prijevoza robe bile spojive s unutarnjim tržištem (vidjeti odjeljak 5.5.), ali i, općenitije, radi ispravne raspodjele troškova i prihoda različitim aktivnostima javnih i vertikalno integriranih poduzeća, čime se izbjegava unakrsno subvencioniranje.
242. Financijske transakcije javnih i vertikalno integriranih poduzeća uređene su Direktivom o transparentnosti. Ona se odnosi na sva javna poduzeća ⁽¹⁹⁰⁾ te sva poduzeća koja su dužna voditi odvojene račune, posebno ona kojima je povjereno pružanje javne usluge ⁽¹⁹¹⁾. U skladu s člankom 1. stavkom 2. i člankom 4. stavkom 1. te direktive države članice moraju osigurati i. da poduzeća na koja se Direktiva primjenjuje vode zasebne račune za različite djelatnosti, ii. da se u tim računima jasno navode troškovi i prihodi povezani s različitim djelatnostima i iii. da se u njima navode sve pojedinosti o načinu na koji su troškovi i prihodi dodijeljeni ili raspoređeni na različite djelatnosti.
243. U željezničkom sektoru prethodno navedena obveza pojašnjena je i detaljnije opisana u Direktivi o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹⁹²⁾, koja se primjenjuje na upravljanje željezničkom infrastrukturom i na djelatnosti željezničkog prijevoza željezničkih prijevoznika.
244. U skladu s člankom 6. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹⁹³⁾ obvezno je razdvojiti i. račune za pružanje usluga prijevoza od računa za poslovanje povezano s upravljanjem željezničkom infrastrukturom, ii. račune za usluge prijevoza putnika od računa za usluge prijevoza robe i iii. račune za javne usluge od računa za komercijalne djelatnosti. Osim toga, u pogledu financijske transparentnosti člankom 7.d

⁽¹⁸⁸⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁸⁹⁾ Vidjeti bilješku (31).

⁽¹⁹⁰⁾ Definirano u članku 2. točki (b) Direktive o transparentnosti kao „sva poduzeća nad kojima javna tijela mogu izvršavati, izravno ili neizravno, prevladavajući utjecaj na temelju vlasništva nad njima, financijskog sudjelovanja u njima ili na temelju propisa kojima su ta poduzeća uređena. Smatra se da postoji prevladavajući utjecaj javnih tijela ako ona izravno ili neizravno u odnosu na poduzeće: i. drže većinski [udio] u upisanom kapitalu poduzeća; ii. nadziru većinu glasačkih prava povezanih s dionicama koje izdaju poduzeća; ili iii. mogu imenovati više od polovine članova upravnog, upravljačkog ili nadzornog tijela poduzeća”.

⁽¹⁹¹⁾ Definirano u članku 2. točki (d) Direktive o transparentnosti kao „bilo koje poduzeće koje uživa posebno ili isključivo pravo koje mu je dodijelila država članica, u skladu s člankom [106.] stavkom 1. Ugovora, ili kojem je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa, u skladu s člankom [106.] stavkom 2. Ugovora, koje prima naknadu za javne usluge u bilo kojem obliku te koje obavlja druge djelatnosti”.

⁽¹⁹²⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁹³⁾ Vidjeti bilješku (8).

Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹⁹⁴⁾ izričito se zahtijeva sljedeće:

- a) „[z]ajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća isključivo se odobravaju, isplaćuju i servisiraju po tržišnim stopama i uvjetima kojima se odražava individualni rizični profil dotičnog subjekta” ⁽¹⁹⁵⁾;
- b) „[d]ugovi koji se pripisuju upravitelju infrastrukture jasno se odvajaju od dugova koji se pripisuju drugim pravnim subjektima unutar vertikalno integriranih poduzeća. Takvi dugovi otplaćuju se odvojeno [...]” ⁽¹⁹⁶⁾; i
- c) „[u]nutar vertikalno integriranih poduzeća upravitelj infrastrukture detaljno bilježi sve komercijalne i financijske odnose s drugim pravnim subjektima unutar tog poduzeća” ⁽¹⁹⁷⁾. Za provjeru usklađenosti s tim odredbama prvenstveno su nadležna nacionalna regulatorna tijela ⁽¹⁹⁸⁾.

245. Kad je riječ o financiranju upravitelja infrastrukture, u skladu s člankom 8. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru ⁽¹⁹⁹⁾ upravitelj infrastrukture trebao bi donijeti poslovni plan, uključujući programe ulaganja i financiranja. Plan bi trebao biti osmišljen tako da osigurava optimalno i učinkovito korištenje, pružanje i razvoj infrastrukture pritom osiguravajući financijsku ravnotežu i sredstva za ostvarenje tih ciljeva ⁽²⁰⁰⁾.

7. PLAN EX POST EVALUACIJE

246. Kako bi se dodatno ograničila mogućnost narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine, Komisija može zahtijevati *ex post* evaluaciju programa potpore iz točke 247. Tom će se evaluacijom provjeriti (a) je li mjera potpore bila učinkovita u odnosu na njezine unaprijed definirane ciljeve, (b) učinak mjere potpore na tržišno natjecanje i trgovinu te (c) je li tijekom trajanja programa potpore došlo do neopravdanih narušavajućih učinaka koji su protivni interesima Unije.

247. *Ex post* evaluacija mora se provesti za programe potpora za koje postoji posebno velika mogućnost da će narušiti tržišno natjecanje i trgovinu, tj. u slučaju da nose rizik od znatnog ograničavanja ili narušavanja tržišnog natjecanja ako se provedba ne preispita pravodobno. To su, na primjer, programi s velikim proračunom za potpore ili s novim značajkama odnosno ako su predviđene znatne tržišne, tehnološke ili regulatorne promjene. *Ex post* evaluacija u svakom se slučaju zahtijeva za programe čiji proračun za državne potpore ili obračunani rashodi premašuju 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini ili 750 milijuna EUR tijekom ukupnog trajanja programa. Ukupno trajanje programa uključuje kombinirano trajanje programa i svih prethodnih programa koji obuhvaćaju

⁽¹⁹⁴⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁹⁵⁾ Članak 7.d stavak 4. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁹⁶⁾ Članak 7.d stavak 7. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁹⁷⁾ Članak 7.d stavak 9. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, vidjeti bilješku (8).

⁽¹⁹⁸⁾ U skladu s člankom 56. stavkom 12. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru nacionalno regulatorno tijelo ima ovlasti provoditi revizije ili pokrenuti vanjske revizije nad upraviteljima infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, prema potrebi, željezničkim prijevoznicima kako bi se provjerila usklađenost s odredbama o računovodstvenom razdvajanju iz članka 6. i odredbama o financijskoj transparentnosti iz članka 7.d te direktive. U slučaju vertikalno integriranih poduzeća te ovlasti pokrivaju sve pravne subjekte.

⁽¹⁹⁹⁾ Vidjeti bilješku (8).

⁽²⁰⁰⁾ Članak 8. stavak 3. Direktive o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, vidjeti bilješku (8).

sličan cilj i zemljopisno područje, počevši od objave ovih smjernica. S obzirom na ciljeve evaluacije i kako se državama članicama ne bi nametnulo nerazmjerno opterećenje, *ex post* evaluacija zahtijeva se samo za programe potpora čije ukupno trajanje premašuje tri godine, počevši od objave ovih smjernica.

248. Od zahtjeva za *ex post* evaluaciju može se odstupiti u slučaju programa potpore koji su izravni sljednici programa koji obuhvaćaju sličan cilj i zemljopisno područje i koji su bili predmet evaluacije, za koje je podneseno završno izvješće o evaluaciji u skladu s planom evaluacije koji je odobrila Komisija i koji nisu rezultirali negativnim nalazima. Program čije završno izvješće o evaluaciji nije u skladu s odobrenim planom evaluacije mora se odmah obustaviti.
249. Kad je riječ o programima potpore koji podliježu zahtjevu za evaluaciju iz točke 247., države članice moraju dostaviti nacrt plana evaluacije, koji će biti sastavni dio Komisijine procjene programa. Plan se mora dostaviti:
- a) zajedno s programom potpore ako je proračun za državne potpore u okviru programa veći od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini ili 750 milijuna EUR tijekom ukupnog trajanja programa;
 - b) u roku od 30 radnih dana od znatne promjene kojom se proračun programa povećava na iznos veći od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini ili 750 milijuna EUR tijekom ukupnog trajanja programa;
 - c) za programe koji nisu obuhvaćeni točkom (a) ili (b) u roku od 30 radnih dana nakon što su u službenoj računovodstvenoj dokumentaciji uknjiženi rashodi u okviru programa veći od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini.
250. Nacrt plana evaluacije mora biti u skladu sa zajedničkim metodološkim načelima Komisije⁽²⁰¹⁾. Države članice moraju objaviti plan evaluacije koji je odobrila Komisija.
251. *Ex post* evaluaciju mora provesti stručnjak neovisan o davatelju potpore na temelju plana evaluacije. Za svaku evaluaciju mora se sastaviti barem jedno privremeno i jedno završno izvješće o evaluaciji. Države članice moraju objaviti oba izvješća.
252. Završno izvješće o evaluaciji mora se pravodobno dostaviti Komisiji kako bi mogla procijeniti eventualno produljenje programa potpore, a najkasnije devet mjeseci prije njegova isteka. Taj se rok može skratiti za programe na koje se zahtjev za evaluaciju počeo primjenjivati u zadnje dvije godine provedbe. Točan opseg i način provedbe svake evaluacije utvrđuju se u odluci o odobrenju programa potpore. Pri prijavi novih mjera potpore sa sličnim ciljem mora se opisati kako su uzeti u obzir rezultati evaluacije.

⁽²⁰¹⁾ Radni dokument službi Komisije, Zajednička metodologija za evaluaciju državnih potpora, 28. svibnja 2014., SWD(2014) 179 final, ili bilo koja kasnija revidirana verzija.

8. IZVJEŠĆIVANJE I NADZOR

253. U skladu s Uredbom Vijeća (EU) 2015/1589⁽²⁰²⁾ i Uredbom Komisije (EZ) br. 794/2004⁽²⁰³⁾ države članice dužne su Komisiji podnijeti godišnja izvješća o svakoj mjeri potpore koja je odobrena u skladu s ovim smjernicama.
254. Države članice moraju voditi detaljnu evidenciju o svim mjerama potpore. Ona mora sadržavati sve informacije koje su potrebne kako bi se utvrdilo da su ispunjeni svi uvjeti spojivosti navedeni u ovim smjernicama. Države članice tu evidenciju moraju čuvati deset godina od datuma dodjele potpore i na zahtjev dostaviti Komisiji.
255. Osim toga, za ocjenjivanje potpore koja predstavlja naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga iz poglavlja 5. Komisija će primijeniti i poglavlje 3. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa⁽²⁰⁴⁾ uz potrebne prilagodbe (osim točke 62. posljednje alineje i točke 65.).

9. PRIMJENJIVOST

256. Ove smjernice zamjenjuju Smjernice za željezničke prijevoznike iz 2008.⁽²⁰⁵⁾
257. Komisija će ove smjernice primjenjivati na prijavljene potpore o kojima je pozvana donijeti odluku nakon datuma objave ovih smjernica u *Službenom listu Europske unije*, čak i ako je potpora prijavljena prije tog datuma.
258. U skladu s obavješću Komisije o utvrđivanju pravila koja se primjenjuju na ocjenu nezakonite državne potpore⁽²⁰⁶⁾ Komisija će na nezakonite potpore primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. Ako se nezakonita potpora dodijeli nakon datuma njihove objave, Komisija će na odgovarajući način primijeniti ove smjernice.
259. Komisija na temelju članka 108. stavka 1. Ugovora državama članicama predlaže sljedeće primjerene mjere:
- a) države članice prema potrebi i najkasnije do [31. prosinca 2026.] mijenjaju svoje postojeće programe potpore odobrene u skladu sa Smjernicama za željezničke prijevoznike iz 2008. ili izravno na temelju članka 93. Ugovora kako bi ih uskladile s ovim smjernicama;
 - b) države članice u roku od dva mjeseca od dana objave ovih smjernica u *Službenom listu Europske unije* daju izričitu i bezuvjetnu suglasnost s odgovarajućim mjerama predloženima u točki 259. podtočki (a). Ako od određene države članice ne dobije odgovor, Komisija će pretpostaviti da se ne slaže s predloženim mjerama.

⁽²⁰²⁾ Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

⁽²⁰³⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u, SL L 140, 30.4.2004, str. 1.

⁽²⁰⁴⁾ Vidjeti bilješku (70).

⁽²⁰⁵⁾ Vidjeti bilješku (38).

⁽²⁰⁶⁾ SL C 119, 22.5.2002., str. 22.

10. REVIZIJA

260. Komisija u svakom trenutku može odlučiti preispitati ili izmijeniti ove smjernice ako je to potrebno zbog razloga povezanih s politikom tržišnog natjecanja, kako bi u obzir uzela druge politike EU-a i međunarodne obveze ili zbog bilo kojeg drugog opravdanog razloga.

PRILOG I.

Potpore koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza – mjere obuhvaćene Uredbom o skupnom izuzeću za promet i mjere koje treba prijaviti u skladu s ovim smjernicama

Glavni cilj	Uredba o skupnom izuzeću za promet		Smjernice o državnim potporama za kopneni i multimodalni promet	
	Mjera	Dopušteni intenzitet	Mjera	Dopušteni intenzitet
Operativne potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza	Programi potpore	50 % prihvatljivih troškova [60] % prihvatljivih troškova za potporu dodijeljen u kombinirani prijevoz	Jednokratna potpora Programi potpore s intenzitetom većim od onih odobrenih u skladu s Uredbom o skupnom izuzeću za promet Programi potpore koji ne koriste Komisijin Priručnik	75 % prihvatljivih troškova
Operativne potpore za pokretanje novih komercijalnih linija	Programi potpore Iznos pojedinačne potpore dodijeljen u okviru programa po projektu < 15 milijuna EUR	80 % prihvatljivih troškova za prvu, 70 % za drugu, 60 % za treću, 50 % za četvrtu i 40 % za petu godinu rada	Jednokratna potpora Iznos pojedinačne potpore dodijeljen u okviru programa po projektu ≥ 15 milijuna EUR	80 % prihvatljivih troškova za prvu, 70 % za drugu, 60 % za treću, 50 % za četvrtu i 40 % za petu godinu rada
Potpore za ulaganje u izgradnju, nadogradnju i obnovu objekata za unimodalni ili multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnicama	Programi potpore Iznos pojedinačne potpore dodijeljen u okviru programa po projektu < 20 milijuna EUR Jednokratne potpore za održive multimodalne teretne terminale < 10 milijuna EUR	50 % prihvatljivih troškova ako je potpora < 3 milijuna EUR po projektu 50 % prihvatljivih troškova, ali unutar granice razlike između prihvatljivih troškova i operativne dobiti ulaganja tijekom njegova životnog vijeka i završne vrijednosti ako je potpora ≥ 3 milijuna EUR po projektu	Jednokratna potpora Jednokratne potpore za održive multimodalne teretne terminale ≥ 10 milijuna EUR Iznos pojedinačne potpore dodijeljen u okviru programa po projektu ≥ 20 milijuna EUR Programi potpore s intenzitetom većim od onih odobrenih u skladu s Uredbom o skupnom izuzeću za promet	Manjak financijskih sredstava ograničen na 100 % prihvatljivih troškova Nema praga ako se jednokratna potpora dodjeljuje putem konkurentnog natječajnog postupka
Potpore za ulaganje u izgradnju,	Programi potpore Iznos pojedinačne potpore dodijeljen u	50 % prihvatljivih troškova ako je potpora <	Jednokratna potpora Iznos pojedinačne potpore dodijeljen u okviru	Manjak financijskih sredstava ograničen na

modernizaciju i obnovu industrijskih kolosijeka	okviru programa po projektu < 2 milijuna EUR	500 000 EUR po projektu <i>50 % prihvatljivih troškova, ali unutar granice razlike između prihvatljivih troškova i operativne dobiti ulaganja tijekom njegova životnog vijeka i završne vrijednosti ako je potpora ≥ 500 000 EUR po projektu</i>	programa po projektu ≥ 2 milijuna EUR Programi potpore s intenzitetom većim od onih odobrenih u skladu s Uredbom o skupnom izuzeću za promet	<i>100 % prihvatljivih troškova</i>
Potpore za ulaganje za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili plovila za prijevoz unutarnjim plovnim putovima	Programi potpore	<i>Nominalni iznos temeljnog zajma ≤ prihvatljivi troškovi. Jamstvo ≤ 80 % temeljnog zajma.</i>	Jednokratna potpora Programi potpore s intenzitetom većim od onih odobrenih u skladu s Uredbom o skupnom izuzeću za promet	<i>Nominalni iznos temeljnog zajma ≤ prihvatljivi troškovi. Jamstvo ≤ 90 % temeljnog zajma.</i>
Potpore za ulaganje za nabavu intermodalnih utovarnih jedinica i dizalica na plovilima	Programi potpore	<i>30 % prihvatljivih troškova (za ILU-e) 20 % prihvatljivih troškova (za dizalice na plovilima)</i>	n. p.	
Potpore za ulaganje u interoperabilnost	Programi potpore	<i>50 % prihvatljivih troškova 80 % prihvatljivih troškova (za ERTMS i DAC)</i>	Jednokratna potpora Programi potpore s intenzitetom većim od onih odobrenih u skladu s Uredbom o skupnom izuzeću za promet ili potpore za ulaganja koja nisu uvrštena na popis obuhvaćen tom uredbom	<i>50 % prihvatljivih troškova 80 % prihvatljivih troškova (za ERTMS i DAC) Manjak financijskih sredstava ograničen na 100 % prihvatljivih troškova</i>

Potpore za ulaganja u tehničku prilagodbu i modernizaciju vozila i opreme za održivi multimodalni prijevoz	Programi potpore	20 % prihvatljivih troškova	Jednokratna potpora Programi potpore s intenzitetom većim od onih odobrenih u skladu s Uredbom o skupnom izuzeću za promet ili potpore za ulaganja koja nisu uvrštena na popis obuhvaćen tom uredbom	20 % prihvatljivih troškova Manjak financijskih sredstava ograničen na 100 % prihvatljivih troškova
--	------------------	-----------------------------	---	--

PRILOG II.

Informacije iz točke 82. podtočke (b)

Informacije o dodjeli pojedinačnih potpora iz točke 82. podtočke (b) ovih smjernica moraju uključivati sljedeće:

- a) Identitet korisnika pojedinačne potpore ⁽²⁰⁷⁾:
 - ime
 - identifikacijska oznaka korisnika potpore
- b) Vrsta korisnika potpore u vrijeme podnošenja prijave:
 - MSP
 - veliko poduzeće
- c) Regija u kojoj se korisnik potpore nalazi, na razini NUTS 2 ili nižoj
- d) Glavni sektor ili djelatnost korisnika potpore za predmetnu potporu, određena prema skupini NACE (troznamenkasta brojčana oznaka) ⁽²⁰⁸⁾
- e) Element potpore izražen u punom iznosu u nacionalnoj valuti
- f) Ako se razlikuje od elementa potpore, nominalni iznos potpore izražen u punom iznosu u nacionalnoj valuti ⁽²⁰⁹⁾
- g) Instrument potpore ⁽²¹⁰⁾:
 - bespovratna sredstva / subvencija za kamatne stope / otpis duga
 - zajam / povratni predujam / nadoknativa bespovratna sredstva
 - jamstvo
 - porezna olakšica ili oslobođenje od poreza
 - rizično financiranje
 - drugo (navesti)

⁽²⁰⁷⁾ Uz iznimku poslovnih tajni i drugih povjerljivih informacija u posebno opravdanim slučajevima i uz odobrenje Komisije (Komunikacija Komisije od 1. prosinca 2003. o profesionalnim tajnama u odlukama o državnim potporama, C(2003) 4582 (SL C 297, 9.12.2003., str. 6.)).

⁽²⁰⁸⁾ Uredba (EZ) br. 1893/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o utvrđivanju statističke klasifikacije ekonomskih djelatnosti NACE Revision 2 te izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3037/90 kao i određenih uredbi kojima se uređuju posebna statistička područja (SL L 393, 30.12.2006., str. 1.).

⁽²⁰⁹⁾ Bruto ekvivalent potpore ili, ako je primjenjivo, iznos ulaganja. Za operativne potpore može se navesti godišnji iznos potpore po korisniku. Za porezne programe taj se iznos može navesti u rasponima utvrđenima u točki 84. Iznos koji se objavljuje najveći je dopušteni iznos porezne olakšice, a ne iznos koji se odbija svake godine (npr. u kontekstu poreznog odbitka objavljuje se maksimalni dopušteni iznos poreznog odbitka, a ne stvarni iznos, koji može ovisiti o oporezivim prihodima i svake se godine razlikovati).

⁽²¹⁰⁾ Ako se potpora dodjeljuje primjenom više instrumenata potpore, iznos potpore mora se navesti po instrumentima.

- h) Datum dodjele i datum objave
- i) Cilj potpore
- j) Podaci o davatelju potpore
- k) Prema potrebi, ime ovlaštenog subjekta i imena odabranih financijskih posrednika
- l) Referentna oznaka mjere potpore ⁽²¹¹⁾

⁽²¹¹⁾ Kako ju je utvrdila Komisija u postupku prijave iz odjeljka 3.