



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.6.18.  
C(2024) 3948 final

ANNEX

## **MELLÉKLET**

*a következőhöz:*

### **A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE**

**Bizottsági közleménytervezet tartalmának jóváhagyása**

### **A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE**

**Iránymutatás a szárazföldi és a multimodális szállításhoz nyújtott állami támogatásról**

## MELLÉKLET

### A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

#### **Iránymutatás a szárazföldi és a multimodális szállításhoz nyújtott állami támogatásokról**

#### **TERVEZET**

#### **TARTALOMJEGYZÉK**

1.	Bevezetés.....	3
1.1	Általános háttér.....	3
1.2	Az iránymutatás célja .....	6
1.2.1	A vasúti ágazat .....	9
1.2.2	A belvízi hajózási ágazat.....	12
1.2.3	A multimodális szállítási ágazat.....	13
2.	Hatály és fogalommeghatározások.....	15
2.1	Hatály .....	15
2.2	Fogalommeghatározások.....	18
2.3	Az iránymutatás felépítése .....	23
3.	Bejelentési kötelezettség alá nem tartozó intézkedések .....	23
4.	A szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatás .....	25
4.1	Általános összeegyeztethetőségi feltételek .....	25
4.1.1	Alapvető összeegyeztethetőségi feltételek .....	25
4.1.2	Az uniós jog egyéb rendelkezéseinek való megfelelés .....	28
4.1.3	Támogatáshalmaz .....	28
4.1.4	Átláthatóság.....	29
4.2	A szállítás összehangolására irányuló egyes támogatási kategóriákra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek .....	30
4.2.1	Működési támogatás.....	30
4.2.2	Beruházási támogatás .....	37
5.	A vasúti áruszállítási ágazatban a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatás .....	57
5.1	Általános rendelkezések.....	57
5.2	Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás.....	58
5.3	A közszolgáltatási kötelezettségeket és az ellentételezés kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége .....	59
5.4	A megbízási időtartama.....	60

5.5	Az egységes európai vasúti irányelvnek és az átláthatósági irányelvnek való megfelelés.....	60
5.6	Az EU közbeszerzési szabályainak való megfelelés.....	60
5.7	A megkülönböztetés tilalma.....	61
5.8	Az ellentételezés összege .....	61
5.9	További követelmények, amelyek szükségesek lehetnek annak biztosításához, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az EU általános érdekeit .....	61
5.10	Átláthatóság.....	62
5.11	A bizottsági határozatokhoz csatolt feltételek és kötelezettségek.....	62
6.	Pénzügyi mozgások a vertikálisan integrált vasúti társaságokban.....	62
7.	Utólagos értékelési terv.....	64
8.	Jelentéstétel és monitoring .....	66
9.	Alkalmazhatóság .....	66
10.	Felülvizsgálat .....	67
I. melléklet.....		68
II. melléklet .....		71

## 1. BEVEZETÉS

### 1.1 Általános háttér

1. A közös szállítási piac létrehozása az Európai Unió (EU) régóta fennálló célja, amelyet a liberalizáció támogat. Az EU-ban az 1990-es évek óta teljes mértékben liberalizálták a belvízi szállítási szolgáltatásokat<sup>1</sup>, az elmúlt évtizedekben pedig fokozatosan sor került a vasúti szállítási szolgáltatások liberalizálására is<sup>2</sup>.
2. 2001 és 2016 között az uniós társjogalkotók négy jogalkotási csomagot fogadtak el a vasúti szállítási szolgáltatásokról, amelyek célja, hogy fokozatosan megnyissák a verseny előtt a vasúti szállítási szolgáltatások piacait, mind az áru fuvarozás, mind a személyszállítás terén. A vasúti áruszállítási piacot 2003. március 15-én nyitották meg a verseny előtt a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózaton<sup>3</sup>, 2006. január 1-jén a nemzetközi áru fuvarozás tekintetében európai szinten a teljes hálózaton<sup>4</sup>, 2007. január 1-jén pedig a vasúti áruszállítási kábotázis tekintetében<sup>5</sup>. A vasúti személyszállítási piac 2010-ben nyílt meg a verseny előtt, kizárólag a nemzetközi közlekedés tekintetében<sup>6</sup>, majd teljes egészében 2019-ben, a 2012/34/EU irányelvvel (a továbbiakban: egységes európai vasúti irányelv)<sup>7</sup> létrehozott egységes európai vasúti térség kiteljesítését célzó „negyedik vasúti csomag”<sup>8</sup> elfogadását követően. A negyedik vasúti csomag számos intézkedést vezetett be, köztük az egyik tagállamban székhellyel rendelkező vasúti társaságok<sup>9</sup> azon általános jogát, hogy az Európai Unióban (bizonyos korlátozásokkal) a

---

<sup>1</sup> A nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő áru fuvarozás vagy személyszállítás feltételeinek megállapításáról szóló, 1991. december 16-i 3921/91/EGK tanácsi rendelet (HL L 373., 1991.12.31., 1. o.), amely 1992. január 5. óta alkalmazandó, az egyenlő bánásmód és a szolgáltatásnyújtás szabadságának általános elvére épül, amely szerint a nem honos fuvarozók számára lehetővé kell tenni, hogy belföldi szállítási szolgáltatásokat („kábotázis”) nyújtsanak az Európai Unió belvízi útjain. A nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő áru fuvarozás vagy személyszállítás feltételeinek megállapításáról szóló, 1991. december 16-i 3921/91/EGK tanácsi rendelet (HL L 373., 1991.12.31., 1. o.) 1996. augusztus 2. óta alkalmazandóan közös szabályokat vezetett be a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozóan a nemzetközi belvízi utakon.

<sup>2</sup> Az 1990-es évek elején az első jogalkotási kezdeményezés a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.) elfogadását eredményezte, amelyet a tagállamoknak 1993. január 1-jéig kellett átültetniük.

<sup>3</sup> A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 23-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10. cikkének (3) bekezdése (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.).

<sup>4</sup> A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikke (2) bekezdésének a) pontja (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.).

<sup>5</sup> Lásd a 4. lábjegyzetet.

<sup>6</sup> A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.) 2010. január 1-jei hatállyal megnyitotta a versenyt a nemzetközi vasúti személyszállítás területén.

<sup>7</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.), amely 2015. június 17-i hatállyal egységes szerkezetbe foglalta és hatályon kívül helyezte a 2001/12/EK irányelvvel és a 2004/51/EK irányelvvel, valamint a 2007/58/EK irányelvvel módosított 91/440/EGK irányelvet.

<sup>8</sup> A negyedik vasúti csomag hat jogalkotási szövegből áll, amelyek célja a vasúti szolgáltatások egységes piacának kiteljesítése. Lásd: [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\\_hu](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_hu).

<sup>9</sup> Az egységes európai vasúti irányelv 3. cikke (1) bekezdésének 1. pontjában foglalt fogalommeghatározás szerint, lásd a 7. lábjegyzetet.

személyszállítási szolgáltatások valamennyi típusát üzemeltessék<sup>10</sup>, valamint a vasúti közszolgáltatási szerződések kötelező pályáztatásának elvét<sup>11</sup>.

3. A vasúti piac megnyitásához egyenlő versenyfeltételekre van szükség – különösen a magán- és az állami vállalatok között – annak érdekében, hogy hatékony verseny alakuljon ki. Ha az inkumbens vasúti szolgáltatók vertikálisan integráltak és állami tulajdonban vannak, a nem piaci feltételek mellett történő, csoporton belüli refinanszírozás torzíthatja a versenyt, többek között azért is, mert ez visszatart a piacra lépéstől. Ezért megfelelően tiszteletben kell tartani és érvényre kell juttatni a vasúti ágazatban működő állami és vertikálisan integrált vállalatok pénzügyi tranzakcióira nézve irányadó jogi keretet.
4. Emellett tisztességes versenyfeltételeket kell biztosítani a különböző szállítási módok közötti verseny előmozdítása érdekében, figyelembe véve a különböző szállítási módok eltérő szintű (pozitív és negatív) externáliáit<sup>12</sup>. A fenntartható szállítási ágazat kulcsfontosságú az európai összeköttetések biztosításához – elősegítve a gazdasági, társadalmi és területi kohéziót, összhangban az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: a Szerződés) 170. és 174. cikkével –, valamint az EU éghajlatpolitikai céljainak eléréséhez.
5. A közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyvében<sup>13</sup> a Bizottság azt a célt tűzte ki, hogy 2008 és 2030 között 20 %-kal<sup>14</sup>, 1990 és 2050 között pedig legalább 60 %-kal kell csökkenteni a közlekedésből származó kibocsátásokat. Az *alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája* című 2016. évi közleményében<sup>15</sup> a Bizottság intézkedéseket javasolt az európai szállítás dekarbonizációjának felgyorsítására. A Bizottság által 2019-ben előterjesztett európai zöld megállapodás<sup>16</sup> célja, hogy 2050-re olyan modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezző, igazságos és virágzó társadalommá alakítsa át az Európai Uniót, ahol nem keletkezik nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás<sup>17</sup>. Ehhez a Bizottság célul tűzte ki, hogy 2030-ig az 1990-es szintekhez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást<sup>18</sup>.

<sup>10</sup> A 2012/34/EU irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 352., 2016.12.23., 1. o.) 2019. január 1-jétől biztosított a vasúti társaságok számára hozzáférést a nemzeti vasúti hálózatokhoz annak érdekében, hogy lehetővé váljon az üzemi menetrend 2020. december 14-i érvénybelépése.

<sup>11</sup> Az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 354., 2016.12.23., 22. o.) 2019. december 3-tól kezdődően, egy 2023. december 24-ig tartó átmeneti időszakkal bevezette azt a kötelezettséget, hogy a közszolgáltatási szerződéseket verseny útján kell odaítélni.

<sup>12</sup> A közös közlekedéspolitikának követnie kell az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (a továbbiakban: a Szerződés) meghatározott környezetvédelmi célkitűzéseket is. A Szerződés 11. cikke előírja, hogy „[a] környezetvédelmi követelményeket – különösen a fenntartható fejlődés előmozdítására tekintettel – be kell illeszteni az uniós politikák és tevékenységek meghatározásába és végrehajtásába”.

<sup>13</sup> *Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé*, COM(2011) 144 végleges, 2011.3.28., 6. pont.

<sup>14</sup> Kivéve a nemzetközi tengeri szállítást, amelynek esetében 40 %-os kibocsátáscsökkentést irányzott elő a 2005 és 2050 közötti időszakra.

<sup>15</sup> COM(2016) 501 final, 2016.7.20.

<sup>16</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az *európai zöld megállapodás*, COM(2019) 640 final, 2019.12.11.

<sup>17</sup> Lásd a 16. lábjegyzetet.

<sup>18</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az *EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása – Beruházás a klímasemleges jövőbe az európai polgárok érdekében*, COM(2020) 562 final, 2020.9.17.

6. 2020 decemberében, az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyv értékelésének<sup>19</sup> közzétételét követően a Bizottság előterjesztette fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáját (SSMS)<sup>20</sup>. Ez a stratégia – a közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv megállapításai alapján – ütemtervet határozott meg annak érdekében, hogy az európai szállítás a megfelelő pályájára álljon a fenntartható és intelligens jövő felé. A stratégiát alátámasztó forgatókönyvek – amelyek a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervet támogató forgatókönyveket tükrözik – azt mutatják, hogy a javasolt szakpolitikai intézkedések kombinálásával 2050-ig 90 %-kal csökkenthető a szállítási ágazat kibocsátása. E célok elérését hivatott támogatni az „Irány az 55 %!” jogalkotási javaslatcsomag<sup>21</sup>, többek között a tisztább szállítási formák és közlekedési üzemanyagok előmozdítása révén, hogy az EU jó úton haladjon a klímasemlegesség 2050-re történő elérése felé<sup>22</sup>.
7. Az EU azon célkitűzése, hogy 2050-re elérje a klímasemlegességet, nem valósítható meg az európai szállítási ágazat valamennyi szállítási módjának alapvető zöld és digitális átállása nélkül.
8. A szállítási ágazat felelős az EU-ban az emberi tevékenységből származó összes üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy egynegyedéért, és az egyik fő oka a légszennyezésnek. A szállítás más negatív externáliákat (például zajszennyezést, baleseteket és forgalmi torlódásokat) is okoz, amelyeket nem vesznek figyelembe kellőképpen a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevők költségeiben, különösen a közúti és légi közlekedés esetében. Ezért határozott fellépésre van szükség a forgalom fenntarthatóbb szállítási formák felé történő áttéreléséhez és a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálásához<sup>23</sup>. A szállítási ágazat környezetbaráttá tételét számos szabályozási kezdeményezés támogatja, különösen az átfogó transzeurópai közlekedési hálózat létrehozására<sup>24</sup>, a belvízi szállítás megkönnyítésére<sup>25</sup> és a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló kezdeményezések<sup>26</sup>. E zöldítési célok eléréséhez jelentős beruházásokra van szükség. A versenypolitika, különösen az állami támogatási szabályok fontos szerepet játszanak abban, hogy az EU teljesíteni tudja a zöld megállapodás szakpolitikai célkitűzéseit, ha a piac önmagában nem rendelkezik elegendő eszközzel vagy ösztönzővel e célkitűzések eléréséhez (lásd a 13. pontot), mivel ezek iránymutatásul szolgálnak a releváns piaci hiányosságok kezelését célzó tagállami

<sup>19</sup> SWD(2020) 0410 final, 2020.12.10.

<sup>20</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – *Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása*, COM(2020) 789 final, 2020.12.9.

<sup>21</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – „*Irány az 55 %!*”: *Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében*, COM(2021) 550 final, 2021.7.14.

<sup>22</sup> Lásd a 21. lábjegyzetben említett közlemény 2.2.2. szakaszát.

<sup>23</sup> Lásd a 20. lábjegyzetet.

<sup>24</sup> A transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos szakpolitika (a továbbiakban: TEN-T politika) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeleten (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.) alapul. Ez a rendelet jelenleg felülvizsgálat alatt áll annak érdekében, hogy a hálózat biztonságosabbá, fenntarthatóbbá, gyorsabbá és kényelmesebbé váljon a felhasználók számára.

<sup>25</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – *NAIADES III: Az időtálló európai belvízi hajózás fellendítése* (COM(2021) 324 final, 2021.6.24.).

<sup>26</sup> A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

intézkedésekhez, miközben biztosítják, hogy az állami pénzügyi támogatás ne befolyásolja indokolatlanul a belső piac működését.

9. Az uniós közlekedéspolitika átfogó célkitűzése annak biztosítása, hogy az áru- és személyforgalom zavartalanul áramolhasson a nemzeti hálózatok és a szállítási módok között („interoperabilitás”), ami fontos uniós célkitűzések eléréséhez járul hozzá<sup>27</sup>. A szállítás mára globális méreteket ölt, mind az utasok és az áruk szállítására használt, egyre inkább határokon átnyúló hálózatok, mind pedig az érintett szállítási módok tekintetében, mivel az utazások egyre inkább többféle szállítási megoldás kombinálásával történnek. Ugyanakkor a közlekedési hálózatok és a szállítási módok Európai Unión belüli összekapcsolását továbbra is szabályozási és technikai akadályok nehezítik. Jelentős interoperabilitási beruházásokra van szükség az egységes európai közlekedési térség kiteljesítéséhez, valamint ahhoz, hogy az uniós polgárok és vállalkozások teljes mértékben kihasználhassák az összekapcsolt közlekedési térség előnyeit. Jelentős beruházásokra van szükség a digitális infrastruktúrák kiépítéséhez is, különös tekintettel az 5G konnektivitási infrastruktúrával való, megszakítás nélküli lefedettségre a főbb európai közlekedési folyosók mentén, támogatva a szolgáltatások széles körét és a magasabb szintű automatizálást a különböző mobilitási alkalmazásokban<sup>28</sup>. Ez a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia egyik fontos célkitűzése az Európai Unió 2030-ig történő sikeres digitális transzformációja szempontjából.

## 1.2 Az iránymutatás célja

10. Annak megakadályozása érdekében, hogy az állami támogatás torzítsa a belső piacon belüli versenyt, vagy azzal fenyegetsen, és érintse a tagállamok közötti kereskedelmet, a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése rögzíti az állami támogatás tilalmának elvét. A szárazföldi szállítási ágazatban<sup>29</sup> kivételes jelleggel a Szerződés 93. cikke úgy rendelkezik, hogy a szárazföldi szállítás összehangolására és a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatás összeegyeztethető a Szerződésekkel.
11. A Bíróság kimondta, hogy a Szerződés 93. cikke „a közlekedési támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségét csak olyan, jól körülhatárolható esetekben ismeri el, amikor nem sérülnek a Közösség általános érdekei”<sup>30</sup>.
12. Ami a szárazföldi szállítás összehangolásához nyújtott támogatásokat illeti, a Bizottság úgy véli, hogy a „közlekedés összehangolásának” a Szerződés 93. cikkében használt fogalma olyan jelentőséggel bír, amely túlmutat a valamely gazdasági tevékenység

<sup>27</sup> Ezek közé tartozik a belső piac megfelelő működése, a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítése, valamint az európai közlekedési hálózatok versenyképessége és biztonsága.

<sup>28</sup> Amint azt a 2016. évi 5G cselekvési terv (COM(2021)118) és a Digitális évtized 2030 szakpolitikai program is jelzi, amely meghatározza az 5G folyosók páneurópai kiépítésére irányuló, több országra kiterjedő projekt létrehozásának alapját (a Digitális évtized 2030 szakpolitikai program létrehozásáról szóló, 2022. december 14-i (EU) 2022/2481 európai parlamenti és tanácsi határozat). A gigabites infrastruktúráról szóló jogszabály (a gigabites elektronikus hírközlő hálózatok kiépítési költségeinek csökkentésére irányuló intézkedésekről, az (EU) 2015/2120 rendelet módosításáról, és a 2014/61/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2024. április 29-i (EU) 2024/1309 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 2024/1309, 2024.5.8.) alkalmazandó a nagyon nagy kapacitású hálózatok elemeinek kiépítése céljából benyújtott, a fizikai infrastruktúrához való hozzáférés iránti egyszerű kérelmekre.

<sup>29</sup> A Szerződés 100. cikke értelmében a Szerződés „Közlekedés” című VI. címe elvben csak a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre alkalmazandó. Ezt a három közlekedési típust általában „szárazföldi közlekedésnek” nevezik, szemben a tengeri és légi közlekedéssel.

<sup>30</sup> A Bíróság 1978. október 12-i ítélete, *Bizottság kontra Belgium*, 156/77, EU:C:1978:180, 10. pont.

fejlődésének egyszerű előmozdításán. A hatóságok olyan beavatkozását foglalja magában, amelynek célja a szállítási ágazat közérdekből történő fejlesztésének irányítása.

13. Különböző piaci hiányosságok indokolhatják a hatóságok beavatkozását a szárazföldi szállítási ágazatban. Először is, a szállítási ágazat jelentős negatív externáliákkal, például forgalmi torlódásokkal vagy szennyezéssel jár. Ezeket az externáliákat nehéz figyelembe venni a szállítási infrastruktúrához való hozzáférés árképzési rendszereiben. Ez árkülönbségeket idézhet elő a különböző szállítási módok között, amelyek korrigálhatóak lehetnek a legkevesebb külső költséget eredményező szállítási módoknak nyújtott állami támogatással. Másodszor, a szállítási ágazat a szó gazdasági értelmében véve összehangolási nehézségekkel találkozhatja szemben magát, például a vasutak tekintetében egy interoperabilitási közös szabvány elfogadása során, vagy a különböző közlekedési hálózatok közötti csatlakozásoknál. Harmadszor, a szállítási ágazat küzd az elsőként cselekvőt érő hátrányokkal is, amelyek megakadályozzák azon szállítási módok fejlesztését, amelyek a legalacsonyabb külső költséggel járnak, de nem vonzanak elegendő beruházást, mivel az e szállítási módokba történő beruházás nem elég jövedelmező. Végezetül a szállítási ágazat egyes szereplői nehézségekbe ütközhetnek a forráshoz jutás terén a piaci helyzetükből adódóan, amely miatt nem rendelkeznek elegendő információval.
14. Ami a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatást illeti, az 1370/2007/EK rendelet<sup>31</sup> meghatározza, hogy milyen feltételek mellett szervezhető meg és finanszírozható 2009. december 2. óta a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás (villamos, metró) és közúti (busz) személyszállítási közszolgáltatások (valamint a belvízi személyszállítási közszolgáltatások, amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy az 1370/2007/EK rendeletet alkalmazzák ezekre a szolgáltatásokra<sup>32</sup><sup>33</sup>). Ami az áruszállítást illeti, az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-tól hároméves átmeneti időszakot írt elő, amelynek során az 1191/69/EGK rendeletet<sup>34</sup> továbbra is alkalmazni kellett az áruszállítási szolgáltatásokra. Ezért a Bizottság eddig közvetlenül a Szerződés 93. cikke alapján<sup>35</sup> értékelte a vasúti, közúti és belvízi áruszállítási szolgáltatások nyújtására 2012. december 3. óta kifizetett támogatások összeegyeztethetőségét.
15. A Szerződés 93. cikke értelmében a tagállamok bizonyos esetekben egyedi kötelezettségeket írhatnak elő a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében. A Bizottság 5. pontban említett szakpolitikai hangsúlyozták, hogy megfelelő szén-dioxid-mentesített szállítási szolgáltatásokat kell biztosítani. Mivel a szállítási ágazaton belüli kínálat helyzete és az Unió igényei azt mutatják, hogy a vasúti áruszállítási ágazatban hiány alakulhat ki a gazdaságilag életképes szolgáltatásokból, a Bizottság elismeri, hogy

<sup>31</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

<sup>32</sup> Az 1370/2007/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése, lásd a 31. lábjegyzetet.

<sup>33</sup> A feltételek közé tartozik a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása, a közszolgáltatási szerződések hatálya, az ilyen szerződések odaitelési eljárása, valamint a tömegközlekedési szolgáltatásoknak fizetett ellentételezés kiszámítása. Az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek betartása esetén az ellentételezés a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, és mentesül a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése szerinti, a Bizottságnak történő előzetes bejelentési kötelezettség alól.

<sup>34</sup> Az 1991. június 20-i 1893/91/EGK tanácsi rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított, a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet (HL, angol különkiadás, 1969(I), 276. o.).

<sup>35</sup> Lásd az SA.32953. sz. „Olaszország – A Trenitalia SpA részére nyújtott állami támogatási intézkedések” ügyben hozott 2023. november 24-i bizottsági határozatot (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).



a vasúti áruszállítási szolgáltatások a társadalom egészének érdekét szolgálhatják<sup>36</sup>, azzal a feltétellel, hogy az érintett tagállamnak mindenképpen bizonyítania kell, hogy azok különleges jellemzőkkel rendelkeznek a kereskedelmi áruszállítási szolgáltatásokhoz képest, amennyiben léteznek a piacon ilyen szolgáltatások<sup>37</sup>. A Bizottság megjegyzi, hogy a vasúti áruszállítási szolgáltatásokat nem mindig lehet üzleti alapon működtetni, és kivételes körülmények között közszolgáltatás ellentételezése formájában állami pénzügyi támogatást igényelhetnek. A tagállamok feladata, hogy azonosítsák a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevők összeköttetésekkel kapcsolatos igényeit és adott esetben a szükséges támogatást. A vasúti áruszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek bevezetésének mérlegelése előtt azonban a tagállamoknak minden erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy kedvező szabályozási és gazdasági keretfeltételeket teremtsenek az olyan, üzleti alapon nyújtandó vasúti áruszállítási szolgáltatások számára, amelyekre kereslet mutatkozik. A szállítási szolgáltatások megfelelőségét a szállítási ágazaton belüli kínálat és kereslet, valamint a közösség igényeinek fényében kell értékelni. Ugyanakkor az e kötelezettségekért járó pénzügyi ellentételezést olyan feltételekhez kell kötni, amelyek a lehető legkisebbre csökkentik a belső piac torzulásait. Ezért egyértelművé kell tenni azokat a feltételeket, amelyek mellett a közszolgáltatás ellentételezése a Szerződés 93. cikke értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintendő.

16. A vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásról szóló, a Bizottság által 2008-ban elfogadott vasúti iránymutatás<sup>38</sup> (a továbbiakban: a 2008. évi vasúti iránymutatás) kodifikálta a Szerződés 93. cikkének a vasúti társaságokra történő alkalmazásával kapcsolatos bizottsági gyakorlatot. A 2008. évi vasúti iránymutatás a vasúti szállítás részarányának növelését célzó ösztönzőket is tartalmazott. A 2008. évi vasúti iránymutatás célja a vasúti ágazat liberalizációjának támogatása és az egységes európai vasúti piac teljes körű interoperabilitás révén történő kiteljesítése volt. A 2008. évi vasúti iránymutatás időbeli hatályának nincs lejáratí ideje, de a Bizottság által 2020-ban elvégzett célravezetőségi vizsgálat<sup>39</sup> arra a következtetésre jutott, hogy a 2008. évi iránymutatást felül kell vizsgálni, hogy az tükrözze a közvetlenül a Szerződés 93. cikke alapján értékelt állami támogatásokkal kapcsolatban kialakított bizottsági döntéshozatali gyakorlatot, a piaci fejleményeket és az európai zöld megállapodás szakpolitikai célkitűzéseit.
17. Ezen iránymutatás kibocsátásával a Bizottság: i. felváltja a 2008. évi vasúti iránymutatást, ii. kodifikálja döntéshozatali gyakorlatát a szállítás összehangolására irányuló, a Szerződés 93. cikke szerinti állami támogatások alkalmazása tekintetében (nemcsak a vasúti szállításra, hanem a belvízi szállításra és a multimodális szállításra is), iii. iránymutatást nyújt a vasúti áruszállítási közszolgáltatásokra alkalmazandó állami támogatási szabályokkal kapcsolatban, iv. ismételten rögzíti a vertikálisan integrált vasúti társaságokra alkalmazandó szabályokat, és v. pontosítja a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeit.

<sup>36</sup> Lásd: A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.), 50. pont.

<sup>37</sup> Lásd a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó bizottsági értelmező iránymutatás (HL C 92., 2014.3.29., 1. o.) 2.1.3. pontját.

<sup>38</sup> A Bizottság közleménye – *Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról* (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

<sup>39</sup> Bizottsági szolgálati munkadokumentum (2020. október 30.) – *Az állami támogatások szabályozásának korszerűsítését célzó 2012. évi csomag, a vasúti iránymutatások és a rövid lejáratú exporthitel-biztosításra vonatkozó szabályok célravezetőségi vizsgálata*, SWD(2020) 257 final.

18. E felülvizsgálat célja, hogy segítse az európai zöld megállapodás által elérni kívánt klímasemlegességre való átállás megvalósítását, ugyanakkor egyenlő versenyfeltételeket biztosítson a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatban. Ez az iránymutatás és a Szerződés 93., 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetőségének nyilvánításáról szóló, újonnan elfogadott bizottsági rendelet (a továbbiakban: szállítási csoportmentességi rendelet)<sup>40</sup> a fenntartható szállítási formákat hivatott ösztönözni azáltal, hogy a szárazföldi szállítási ágazatban a potenciálisan kevésbé torzító támogatási formákra irányítja a tagállami intézkedéseket.

### *1.2.1 A vasúti ágazat*

19. A vasúti ágazat stratégiai jelentőséggel bír az EU számára. A vasúti szállítás évente mintegy 1,6 milliárd tonna árut és 9 milliárd utast szállít az EU-ban, és jelentősen hozzájárul az uniós szárazföldi szállítás szerkezetéhez<sup>41</sup>, tiszta közlekedést és magas szintű hatékonyságot biztosítva a járműutanként szállított utasok száma tekintetében. A vasúti szállítás – a legfenntarthatóbb és legkörnyezetkímélőbb motorizált szállítási módként – alapvető fontosságú az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez. Ugyanakkor, amint azt a Bizottság által a 2008. évi vasúti iránymutatás felülvizsgálatához megrendelt tanulmány is megerősítette<sup>42</sup>, a vasúti ágazat még mindig számos hátránnyal küzd, amelyek miatt a piac nem képes elérni az uniós zöld megállapodás célkitűzéseit. Amellett, hogy a vasúti létesítmények jelenlegi száma és kapacitása nem lenne képes támogatni a forgalom kívánt növekedését, a vasúti hálózat EU-szerte még mindig messzemenően elégtelen a közlekedési terminálok közötti hiányzó összeköttetések, valamint a különböző tagállamok vasúti szállítási rendszerei közötti koordináció hiánya miatt. Ezen túlmenően az uniós vasúti járműflotta jelentős része a hasznos élettartamának végéhez közeledik, és megújítását nem lehet magától értetődőnek tekinteni, mivel előfordulhat, hogy a kisebb vasúti társaságok állami támogatás nélkül nem tudják fedezni a szükséges pénzügyi beruházásokat.
20. Amint azt a Bizottság által 2020-ban végzett célravezetőségi vizsgálat<sup>43</sup> is kiemelte, a 2008. évi vasúti iránymutatás számos aspektusa elavulttá vált, és azokat de facto már nem alkalmazzák. Elavulttá váltak például a vasúti szállítási tevékenységhez közvetlenül kapcsolódó korábbi adósságok elengedésének feltételei<sup>44</sup>, csakúgy, mint a vasúti társaságok áruszállítási részlegeinek szerkezetátalakítására vonatkozó egyedi feltételek, amelyek csak 2010. január 1-jéig voltak alkalmazandók<sup>45</sup>, továbbá a korlátlan állami

<sup>40</sup> [A hivatkozás az elfogadást követően illesztendő be]

<sup>41</sup> 2019-ben, a Covid19-világjárvány kitörése előtt az uniós utasforgalom volumene 414 milliárd utaskilométert tett ki a mintegy 6 billió utaskilométer mennyiségű szárazföldi szállításból. A Covid19-világjárvány terjedésének megelőzése érdekében az országok 2020 márciusában korlátozó intézkedéseket hoztak, amelyek jelentős hatást gyakoroltak a vasúti személyszállításra. Annak ellenére, hogy a forgalom volumene 2019-hez viszonyítva folyamatosan helyreállt, 2021-ben a tagállamokban a vasúti utasok száma még mindig 37 %-kal alacsonyabb volt, mint 2019-ben. 2018-ban az uniós teherforgalom volumene a szárazföldi szállítás összesen 2,5 billió tonnakilométeréből elérte a 400 milliárd tonnakilométert. A Covid19-járvánnyal kapcsolatos korlátozások a vasúti áruszállításra is jelentős hatást gyakoroltak, bár kisebb mértékben, mint a vasúti személyszállítás esetében. 2021-ben az uniós forgalom volumene csaknem elérte a 2018. évi csúcst, 399 milliárd tonnakilométerrel (forrás: [Eurostat](#)).

<sup>42</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálatához [E.CA Economics et al. (2022)].

<sup>43</sup> Lásd a 39. lábjegyzetet.

<sup>44</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás 4. fejezete, lásd a 38. lábjegyzetet. A 2008. évi vasúti iránymutatás 56. pontja azokra a támogatásokra vonatkozik, amelyek a 2001. március 15. vagy az érintett tagállam Európai Unióhoz való csatlakozásának későbbi időpontja előtt keletkezett és egyértelműen, egyedileg meghatározott adósságok ellentételezésére szolgálnak.

<sup>45</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás 5. fejezete, lásd a 38. lábjegyzetet.

garanciák eltörléséről szóló szakasz<sup>46</sup>. Ez az iránymutatás már nem tartalmazza ezeket az elemeket.

21. Hasonlóképpen a vasúti járművek beszerzéséhez és megújításához nyújtott támogatásokra vonatkozó, a 2008. évi vasúti iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi kritériumok<sup>47</sup> olyan egyéb, állami támogatásokkal kapcsolatos iránymutatásokra is hivatkoztak, amelyek időközben lejártak vagy amelyek helyébe más iránymutatások léptek<sup>48</sup>. Ez az iránymutatás eltörli ezeket a feltételeket, és az új szereplők piacra lépésének és/vagy terjeszkedésének megkönnyítése érdekében új feltételeket határoz meg a vasúti járművek beszerzéséhez nyújtott támogatásra vonatkozóan (lásd a 4.2.2.3. szakaszt). Az új feltételek kidolgozása során a Bizottság figyelembe vette, hogy a vasúti jármű-flotta általában közelíti vagy már túllépte várható hasznos élettartamának végét<sup>49</sup>, hogy a tagállamok közötti műszaki szabványosítás hiánya megakadályozza a vasúti járművek tagállamok közötti cseréjét<sup>50</sup>, valamint hogy a kis- és közepes méretű vasúti társaságok (kkv-k) és az új belépők a vasúti járművek beszerzésének magas beruházási költségei és a forráshoz jutás nehézségei miatt problémákba ütköznek flottájuk megújítása vagy bővítése terén<sup>51</sup>.
22. Ami a szállítás összehangolásához nyújtott támogatást illeti, ez az iránymutatás bevezeti a 23–26. pontban ismertetett újdonságokat.
23. A 2008. évi vasúti iránymutatással ellentétben ez az iránymutatás nemcsak a vasúti társaságokra, hanem más vasút-üzemeltetőkre is vonatkozik<sup>52</sup>. Azokra a vállalkozásokra is alkalmazandó, amelyek a vasúti szállítási ágazat keresleti oldalán működnek, azaz a szállításszervezőkre (pl. logisztikai vállalatok, szállítmányozók, multimodális fuvarozók), amennyiben úgy döntenek, hogy közút helyett a vasutat veszik igénybe.

---

<sup>46</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás 7. fejezete, lásd a 38. lábjegyzetet. Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 155., 2008.6.20., 10. o.) 4.1. pontja értelmében a korlátlan kezességvállalások fő szabályként nem összeegyeztethetőek a Szerződéssel. Ez valamennyi gazdasági ágazatra vonatkozik, beleértve a szállítási ágazatot is.

<sup>47</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás 3. fejezete, lásd a 38. lábjegyzetet.

<sup>48</sup> Nevezetesen a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.), a környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás (HL C 82., 2008.4.1., 1. o.), a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.), az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 70/2001/EK bizottsági rendelet (HL L 10., 2001.1.13., 33. o.); valamint a (34. lábjegyzetben említett) 1191/69/EGK rendelet, amelyek már nem hatályosak.

<sup>49</sup> Bár vannak különbségek a tagállamok között, a jelenlegi (az utóbbi 10 évben megfigyelt) megújítási ütem mellett az elkövetkező 10 évben csökkenni fog az EU-n belüli vasúti járműflotta mérete, különösen a személyszállító vonatok esetében.

<sup>50</sup> A műszaki szabványosítás hiánya abból ered, hogy különbségek vannak az egyes tagállamok vasúti infrastruktúrájában a jelzőrendszerek, a villamosítási és feszültségrendszerek, valamint a nyomtáv tekintetében (amely egyes tagállamokban, pl. Spanyolországban, Portugáliában, Írországban és Finnországban eltér az EU-ban uralkodó 1 435 milliméteres szabványos nyomtávtól).

<sup>51</sup> A használt vasúti járművekhez való hozzáférés nem tekinthető az új vasúti járművek beszerzésével vagy lízingelésével szemben valódi alternatívának, mivel a használt vasúti járművek piacai kevésbé fejlődnek.

<sup>52</sup> A „vasút-üzemeltető” fogalma nemcsak az egységes európai vasúti irányelv értelmében vett „vállalkozó vasúti társaságokat” foglalja magában, lásd a 7. lábjegyzetet (azaz bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania), hanem ide értendők az egyéb vasúti társaságok is, amelyek vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtanak, vontatási szolgáltatásokat azonban nem (azaz amelyeknek mozdonyokat kell bérelniük a működésükhöz).

24. Ami a működési támogatást illeti, a 2008. évi vasúti iránymutatásban a vasúti infrastruktúra használatához nyújtott támogatásra és a külső költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásra vonatkozóan megállapított összeegyeztethetőségi kritériumokat<sup>53</sup> aktualizálni kellett. A 2008. évi vasúti iránymutatás alapján nyújtott támogatások értékelése során a Bizottság által szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy ezeket a szabályokat egyszerűsíteni és észszerűsíteni kell annak a konkrét piaci hiányosságnak a megoldása érdekében, amelyet orvosolni hivatottak. Bár ez az iránymutatás nem tartalmaz az infrastruktúra használatához nyújtott támogatásról szóló szakaszt, amely a 2008. évi vasúti iránymutatás 98. pontjának a) alpontjában szerepelt, a tagállamok a külső költségek módszertana alapján a szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatással biztosíthatják az infrastruktúra használatához kapcsolódó költségek további fedezését (lásd a 4.2.1.1. szakaszt). Emellett az új, kereskedelmi vasúti összeköttetések fejlesztésének további megkönnyítése érdekében ez az iránymutatás kiterjed az új, kereskedelmi vasúti áruszállítási összeköttetések, valamint a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatásokat vagy távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokat érintő új, kereskedelmi vasúti személyszállítási összeköttetések indításához nyújtott működési támogatásra is (lásd a 4.2.1.2. szakaszt).
25. A 2008. évi vasúti iránymutatás szerinti, interoperabilitáshoz nyújtott (azaz a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő) támogatásokkal kapcsolatban szerzett tapasztalatok alapján, és tekintettel a forgalomirányítási rendszerekbe történő beruházások mögött meghúzódó, különböző típusú előnyökre<sup>54</sup>, ez az iránymutatás különbséget tesz az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás (4.2.2.4. szakasz) és a vasúti járművek műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatás (4.2.2.5. szakasz) között. Valójában az interoperabilitási beruházásokat (például a forgalomirányítási rendszerek határokon átnyúló harmonizációjához szükséges beruházásokat) illetően nagyobb fokú piaci hiányosságok tapasztalhatók, különös tekintettel az összehangolási hiányosságokra és a piaci szereplők esetében az elsőként cselekvőt érő hátrányokra<sup>55</sup>. A Bizottság ezen iránymutatásnak az interoperabilitáshoz nyújtott támogatásról szóló szakasza (4.2.2.4. szakasz) és a műszaki átalakításhoz és korszerűsítéshez nyújtott támogatásról szóló szakasza (4.2.2.5. szakasz) alapján fogja értékelni azokat a támogatásokat, amelyek célja a forgalomirányítást, a forgalom zavartalan áramlását és/vagy a vonatüzemeltetés biztonságát megkönnyítő digitalizáció előmozdítása.
26. A 2008. évi vasúti iránymutatással ellentétben, amely nem terjedt ki a vasúti szállítási létesítményeknek nyújtott támogatásra<sup>56</sup>, ez az iránymutatás részletes összeegyeztethetőségi szabályokat ír elő a vasúti szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott beruházási támogatásra vonatkozóan (4.2.2.1. és 4.2.2.2. szakasz). Ezek a szabályok számba veszik a Bizottság által a szárazföldi szállítási ágazatban nyújtott állami támogatások összeegyeztethetőségének a Szerződés 93. cikke szerinti értékeléséhez kidolgozott döntéshozatali gyakorlatot.

<sup>53</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás 6. fejezete, lásd a 38. lábjegyzetet.

<sup>54</sup> A vasúti szállítás erős európai dimenziója miatt a vasúti szállítás rendkívül érzékeny a nemzeti vasúti hálózatok közötti interoperabilitás és összehangolás hiányára, ami hatással lehet a versenyképességére. Különösen igaz ez a vasúti áruszállításra, amelynek mintegy fele határokon átnyúló. A vasúti személyszállítás eddig többnyire belföldi volt, 2021-ben csak kevesebb mint 10 %-a nyúlt át a határokon (forrás: [Eurostat](#)), ugyanakkor jelentős határokon átnyúló potenciállal rendelkezik, különösen a határokon átnyúló éjszakai szállítás tekintetében.

<sup>55</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálatához (lásd a 42. lábjegyzetet), 4.7 és 5.5. szakasz.

<sup>56</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás 2. fejezete (lásd a 38. lábjegyzetet) csak az infrastruktúra állami finanszírozásának a vasúti társaságokra gyakorolt hatásaira terjedt ki.

27. Ez az iránymutatás külön fejezetet tartalmaz a vasúti áruszállítási ágazatban az üzemeltetők számára a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatás összeegyeztethetőségéről (5. fejezet).
28. Végezetül az iránymutatás külön fejezetet tartalmaz, amely ismételten rögzíti a vertikálisan integrált vasúti társaságokon belüli pénzügyi mozgásokra vonatkozó szabályokat (6. fejezet).

### *1.2.2 A belvízi hajózási ágazat*

29. Az EU belvízi úthálózata több mint 25 tagállamra terjed ki, és mintegy 41 000 kilométernyi belvízi utat foglal magában. Évente mintegy 150 milliárd tonnakilométernyi rakományt szállítanak körülbelül 15 000 teherhajóval, mintegy 3 000 egynapos utazásra alkalmas utasszállító hajóval és 430 üdülőhajóval (több mint 12 utas befogadóképességű hajóval)<sup>57</sup>. Jelentős lehetőségek kínálóznak a belvízi szállítás modális részarányának növelésére, ami csökkentené az üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Ehhez azonban a belvízi szállításnak képesnek kell lennie arra, hogy egyenlő feltételek mellett versenyezzen más szállítási módokkal.
30. A 2008. évi vasúti iránymutatás nem vonatkozott a belvízi hajózási ágazatra. Az elmúlt években a Bizottság közvetlenül a Szerződés 93. cikke alapján engedélyezte a belvízi hajózási ágazatban a szállítás összehangolásának előmozdításához nyújtott állami támogatást. Ez az iránymutatás kodifikálja az ezzel kapcsolatos döntéshozatali gyakorlatot, és egyértelmű kritériumokat határoz meg a belvízi hajózási műveletekhez nyújtott támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozóan. A vasúti ágazat esetében követett megközelítéssel összhangban ez az iránymutatás egyaránt alkalmazandó a kínálati oldalon működő gazdasági szereplőkre (ideértve a belvízi fuvarozóknak nyújtott támogatást) és a keresleti oldalon működőkre (azaz a szállításszervezőkre, például logisztikai vállalatokra, szállítmányozókra, multimodális fuvarozókra, amennyiben úgy döntenek, hogy közútról belvízi utakra térnek át).
31. Ez az iránymutatás meghatározza a belvízi szállítási ágazatban nyújtott működési támogatás és beruházási támogatás összeegyeztethetőségi feltételeit. Ami a működési támogatást illeti, a vasúti szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatásokra és az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatásokra irányadó szabályok a belvízi szállításra is alkalmazandók (lásd a 4.2.1.1. és a 4.2.1.2. szakaszt). Ami a beruházási támogatást illeti, ez az iránymutatás kiterjed mind a belvízi hajózási ágazat létesítményeinek építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott támogatásra (lásd a 4.2.2.1. szakaszt), mind pedig a flottába történő beruházásokhoz szükséges forrásokhoz való hozzájutás megkönnyítése érdekében a belvízi hajók beszerzéséhez nyújtott támogatásra (lásd a 4.2.2.3. szakaszt). Ami a belvízi hajók korszerűsítését illeti, a vasúti ágazatban alkalmazott megközelítéssel összhangban ez az iránymutatás különbséget tesz az interoperabilitási beruházásokhoz nyújtott támogatás (4.2.2.4. szakasz) és a hajók műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatás (4.2.2.5. szakasz) között. A Bizottság az iránymutatás e két szakasza alapján fogja értékelni azokat a támogatásokat, amelyek célja a forgalomirányítást, a forgalom zavartalan áramlását és/vagy a belvízi hajózás biztonságát elősegítő digitalizáció előmozdítása.
32. Az európai belvízi hajózási ágazat viszonylag régi flottával rendelkezik, és összességében úgy tűnik, hogy az ágazat más szállítási módokhoz képest nehezen tudja növelni a

---

<sup>57</sup> Lásd a 25. lábjegyzetet.

forgalomból való részesedését. 2014 és 2020 között mind az áru-, mind a személyszállításban tevékenykedő belvízi fuvarozók száma csökkent, és a rendelkezésre álló rakodási kapacitás is 2011 óta folyamatosan esik vissza. Az új szabályok kidolgozása során a Bizottság figyelembe vette ezeket a problémákat, valamint azt, hogy a belvízi hajózási ágazat főként kkv-kból, családi vállalkozásokból és kisebb kikötőkből áll, ami megnehezíti számukra, hogy költséges beruházásokat hajtsanak végre az európai zöld megállapodás céljainak elérése érdekében<sup>58</sup>. A belvízi hajózási ágazat legtöbb szereplője kkv, amelyek a piaci finanszírozáshoz való hozzáférés nehézségei miatt gyakran nem tudják megújítani vagy bővíteni flottájukat. Ezért ezen iránymutatás értelmében a belvízi hajók beszerzéséhez nyújtott támogatások egyetlen lehetséges kedvezményezettjei a kkv-k. Ez lehetővé teszi, hogy az ilyen típusú támogatások oda irányuljanak, ahol a legnagyobb szükség van rájuk a belvízi hajózási ágazat fejlesztésének előmozdításához.

### 1.2.3 A multimodális szállítási ágazat

33. A multimodális szállítás, azaz az áruk vagy személyek legalább két különböző szállítási mód révén történő szállítása kulcsfontosságú a vasúti és belvízi szállítás nagyobb mértékű elterjedésének lehetővé tételéhez, mivel ezek önmagukban ritkán kínálnak háztól házig érő szállítási megoldásokat. A fenntartható multimodális szállítás, amely biztosítja az utolsó kilométer megtételére alkalmas, háztól házig tartó összeköttetéseket, ötvözi a nem közúti szállítás környezeti teljesítményének és energiahatékonyságának javítását a közúti szállítás hozzáférhetőségével és rugalmasságával. Ezért alapvető fontosságú a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia és az európai zöld megállapodás céljainak eléréséhez.
34. Bár a multimodális áruszállítás volumene az elmúlt 30 évben jelentősen nőtt, az EU-ban még mindig a közút uralja az áruszállítást. A multimodális áruszállítás gyakran nem versenyképes a kizárólag közúti szállítással, egyfelől azért, mert a rendelkezésre állás, a megbízhatóság, a pontosság és a sebesség tekintetében teljesítménybeli hiányosságok mutatkoznak a lánc különböző szakaszaiban (azaz a vasúti és vízi szállítás, az átrakodási terminálok, valamint az „utolsó kilométer” tekintetében a közúti szállítás által nyújtott szolgáltatásokban), másfelől azért, mert a közúti szállítás negatív externáliáit nem veszik kellőképpen figyelembe.
35. Ha a multimodális áruszállítás csak egy és ugyanazon rakodási egységben vagy járműben, egymást követő szállítási módokon történő áruszállításból áll (anélkül, hogy magukat az árukat a szállítási módok váltásakor kezelnék), az „intermodális szállítás” néven ismert<sup>59</sup>. A „kombinált fuvarozás” az intermodális szállítás egyik alkategóriája, amelyet uniós szinten a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv kifejezetten szabályoz<sup>60</sup>. A kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv az egyetlen olyan uniós jogi eszköz, amely jelenleg közvetlenül támogatja az intermodális szállítást, és ösztönzi a közúti áru fuvarozásról az alacsonyabb kibocsátású szállítási módokra (belvízi, tengeri és vasúti) való áttérést. A kombinált áru fuvarozásról szóló irányelvet 1975-ben fogadták el<sup>61</sup>, és többször módosították annak érdekében, hogy a műveletek szélesebb körére vonatkozzon. A

<sup>58</sup> Európai Parlament, *Az időtálló európai belvízi közlekedés felé* (P9\_TA(2021)0367), [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367\\_HU.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_HU.html).

<sup>59</sup> Az, hogy az intermodális egység és/vagy jármű változatlan marad a szállítási módok közötti váltáskor, csökkenti a rakománykezelést, aminek következtében csökken az árukárosodás vagy az áruvesztés kockázata.

<sup>60</sup> Lásd a 26. lábjegyzetet.

<sup>61</sup> A Tanács 75/130/EGK irányelve (1975. február 17.) a tagállamok közötti kombinált közúti-vasúti áru fuvarozás típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 48., 1975.2.22., 31. o.).

Bizottság által 2023. november 7-én előterjesztett javaslat nyomán<sup>62</sup> az Európai Parlament és a Tanács [dátum – elfogadás után beillesztendő]-án/-én elfogadta a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvet.

36. A kombinált árufuvarozásról szóló irányelv célja a szállítás környezeti teljesítményének javítása azáltal, hogy kedvezőbb szabályozási és gazdasági feltételeket határoz meg az áruszállítás környezetbaráttá tételére irányulóan, amint azt az említett irányelv meghatározza. A végső cél a végfelhasználó – azaz a szállításszervező – költségeinek csökkentése, hogy ezáltal a kombinált fuvarozás versenyképes legyen a kizárólag közúti szállítással. Az egyértelműség kedvéért, a tagállamok által a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv feltételeinek megfelelő kombinált szállítási műveletekhez nyújtott pénzügyi támogatás állami támogatásnak minősülhet. A tagállamok által a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvvel összhangban nyújtott bármely állami támogatásnak meg kell felelnie a szállítási csoportmentességi rendeletben, a fenntartható multimodális szállításról szóló ezen iránymutatásban vagy az állami támogatások joga bármely más vonatkozó eszközében (lásd a 3. fejezetet) meghatározott, alkalmazandó összeegyeztethetőségi feltételeknek is.
37. Ez az iránymutatás meghatározza a fenntartható multimodális szállítás fellendítése érdekében a multimodális szállítási ágazatban nyújtott működési támogatás és beruházási támogatás összeegyeztethetőségi feltételeit. Ezen iránymutatás értelmében a multimodális szállítás akkor tekinthető „fenntarthatónak”, ha az alkalmazott szállítási módok közül legalább az egyik vasúti vagy belvízi, vagy – amennyiben rövid távú tengeri fuvarozással kombinálják – közúti. Az egyértelműség kedvéért, ezen iránymutatás szerint a rövid távú tengeri fuvarozáshoz csak akkor nyújtható támogatás, ha azt szárazföldi (azaz vagy vasúti, belvízi vagy közúti) szállítással kombinálják.
38. Működési támogatás esetében a szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatással összefüggésében a vasúti szállításra vonatkozó szabályok a fenntartható multimodális szállításra is alkalmazandók (4.2.1.1. szakasz). Ellentétben a 2008. évi vasúti iránymutatással, amely nem vonatkozott új kereskedelmi összeköttetések indítására, ez az iránymutatás a Bizottság által kialakított döntéshozatali gyakorlat kodifikálásával konkrét feltételeket határoz meg az ilyen típusú támogatás nyújtásához (4.2.1.2. szakasz).
39. A beruházási támogatás esetében ez az iránymutatás a multimodális szállítási létesítményekhez nyújtott támogatásra és a fenntartható multimodális szállítási berendezések korszerűsítéséhez nyújtott támogatásra terjed ki. Az említett multimodális szállítási létesítményeknek nyújtható támogatás a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítményekbe történő beruházásokra korlátozódik (4.2.2.1. szakasz). Az egyértelműség kedvéért, ez az iránymutatás a tengeri kikötőkben található és vasúti vagy belvízi összeköttetéssel rendelkező multimodális szállítási létesítményeknek nyújtott állami támogatásra is alkalmazandó. A fenntartható multimodális szállítási berendezések korszerűsítése tekintetében – a vasúti és belvízi hajózási ágazatban alkalmazott megközelítéssel összhangban – ez az iránymutatás különbséget tesz az interoperabilitási beruházásokhoz nyújtott támogatás (4.2.2.4. szakasz) és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatás

<sup>62</sup> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek az intermodális árufuvarozás támogatási kerete és az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a külső költségekben elért megtakarítás kiszámítása és összesített adatok előállítása tekintetében történő módosításáról, COM(2023)702 final, 2023.11.7.



között (4.2.2.5. szakasz). Az egyértelműség kedvéért, ez az iránymutatás nem terjed ki a fenntartható multimodális szállítási berendezések beszerzéséhez nyújtott támogatásra. Az ilyen támogatás a szállítási csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozik, ha intermodális rakodási egységekre és/vagy hajófedélzeti darukra vonatkozik, és azt a tagállamok támogatási programok formájában, nagyon különleges feltételek mellett nyújtják. Ezeken az eseteken túl a Bizottság úgy véli, hogy a fenntartható multimodális szállítási berendezések (pl. daruzható félpótkocsik) beszerzéséhez nyújtott támogatás csak kivételesen engedélyezhető, ezért azt közvetlenül a Szerződés 93. cikke alapján fogja értékelni.

## **2. HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK**

### **2.1 Hatály**

40. Ez az iránymutatás a vasúti, belvízi és fenntartható multimodális szállítási ágazatban<sup>63</sup> működő vállalkozásoknak nyújtott állami támogatási intézkedésekre<sup>64</sup> alkalmazandó, amennyiben a támogatási intézkedések ezen iránymutatás 4. fejezetének vagy 5. fejezetének hatálya alá tartoznak.
41. Ez az iránymutatás a következő támogatásoknak a Szerződés 93. cikke szerinti összeegyeztethetőségére vonatkozó kritériumokat állapítja meg:
  - a) a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatban nyújtott támogatás, amely a szállítás összehangolására irányuló igényeket elégíti ki (4. fejezet);
  - b) a vasúti áruszállítási ágazatban a vállalkozások számára a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatás (5. fejezet).
42. Ami a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatban a szállítás összehangolásához nyújtott támogatást illeti, ez az iránymutatás a belvízi és multimodális szállítási ágazatokban személy- és/vagy áruszállítást végző vállalkozásokra, valamint a szárazföldi szállítási ágazat keresleti oldalán működő vállalkozásokra, azaz a szállításszervezőkre<sup>65</sup> is vonatkozik, amelyek a szállítási módokat megválasztják. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a vasúti társaságok csak egyikei azon kulcsfontosságú szereplőknek, amelyek hozzájárulnak a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltáshoz. Ezen túlmenően a Bizottság döntéshozatali gyakorlatot alakított ki a 2008. évi vasúti iránymutatás elveinek olyan támogatási intézkedésekre történő alkalmazása terén,

<sup>63</sup> Az egyértelműség kedvéért, ez az iránymutatás teljes mértékben kiterjed a szárazföldi szállítási szakaszt rövid távú tengeri fuvarozási szakasszal kombináló fenntartható multimodális szállítási szolgáltatásokra, és azok értékelése a Szerződés 93. cikke alapján történik.

<sup>64</sup> A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatás „a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”. Azok az állami beavatkozások, amelyek nem teljesítik a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételek valamelyikét, nem minősülnek állami támogatásnak. Következésképpen azokra nem vonatkozik az ezen iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi értékelés. Így különösen az uniós intézmények, ügynökségek, közös vállalkozások vagy egyéb uniós szervek által központilag kezelt, és közvetett vagy közvetlen tagállami ellenőrzés alá nem tartozó uniós finanszírozás nem minősül állami támogatásnak. Ez vonatkozik például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 249., 2021.7.14., 38. o.) szerint nyújtott támogatásra.

<sup>65</sup> Például logisztikai vállalatok, szállítmányozók, multimodális fuvarozók.



amelyek közvetlen kedvezményezettjei vasúti szállítási szolgáltatásokat igénybe vevő logisztikai vállalkozások, nem pedig vasúti társaságok<sup>66</sup>. Ennek oka, hogy az említett iránymutatásban meghatározott elvek alkalmasak voltak azon támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatára is, amelyek esetében a vasúti társaságok csak közvetett kedvezményezettek.

43. Az alábbi támogatástípusok, amelyek a szállítás összehangolására irányuló igényeket elégítenek ki, a 4.2.1. és 4.2.2. szakaszban részletezettek szerint, ezen iránymutatás hatálya alá tartoznak: i. szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatás, ii. új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás, iii. unimodális és multimodális vasúti és belvízi szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott támogatás, iv. iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatás, v. vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott támogatás, vi. az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás, valamint vii. műszaki átalakításhoz és korszerűsítéshez nyújtott támogatás.
44. A 39. pontban említetteknek megfelelően ez az iránymutatás nem terjed ki a fenntartható multimodális szállítási berendezések beszerzéséhez nyújtott beruházási támogatásra. Az ilyen támogatás a szállítási csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozik, ha intermodális rakodási egységekre és/vagy hajófedélzeti darukra vonatkozik, és azt a tagállamok támogatási programok formájában, nagyon különleges feltételek mellett nyújtják. Ezeken az eseteken túl a Bizottság úgy véli, hogy a fenntartható multimodális szállítási berendezések beszerzéséhez nyújtott támogatás csak kivételesen engedélyezhető, és azt közvetlenül a Szerződés alapján fogja értékelni.
45. Ez az iránymutatás nem terjed ki a kikötői infrastruktúrához nyújtott állami támogatásra<sup>67</sup>. A Bizottság továbbra is közvetlenül a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján fogja értékelni a kikötői infrastruktúrához nyújtott állami támogatást, amennyiben az nem tartozik a csoportmentesség hatálya alá a 651/2014/EU bizottsági rendelet<sup>68</sup> alapján, vagy ha a kikötői infrastruktúra általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához szükséges, és nem tartozik a 2012/21/EU bizottsági határozat<sup>69</sup> szerinti csoportmentesség hatálya alá, a közszolgáltatás

<sup>66</sup> Például a Bizottság határozata (2022. október 24.) az SA.100463. számú, „Hollandia – A közútról a vasútra és a belvízi utakra történő modális váltás előmozdítását célzó támogatási program” ügyben, (49) preambulumbekkezdés (HL C 461., 2022.12.2., 1. o.); a Bizottság határozata (2020. május 15.) az SA.53615. sz., „Olaszország – Beavatkozások Genova városának javára” ügyben, (55) preambulumbekkezdés (HL C 206., 2020.6.19., 1. o.); a Bizottság határozata (2018. december 20.) az SA.50115. számú, „Olaszország – Vaslemezek intermodális vasúti szállítása az FVG régióban” ügyben, (58) preambulumbekkezdés (HL C 90., 2019.3.8., 2. o.); a Bizottság határozata (2017. december 6.) az SA.48858. számú, „Olaszország – A Bolzano tartománybeli kombinált fuvarozást támogató támogatási program” ügyben, (53) preambulumbekkezdés (HL C 158., 2018.5.4., 6. o.); a Bizottság határozata (2017. július 25.) az SA.46806. számú, „Olaszország – A Trento tartománybeli kombinált fuvarozáshoz nyújtott támogatás” ügyben, (46) preambulumbekkezdés (HL C 442., 2017.12.22., 2. o.); a Bizottság határozata (2016. április 29.) az SA.41033. sz., „Olaszország – Integrált közlekedési rendszer Trento tartományban” ügyben, (44) preambulumbekkezdés (HL C 220., 2016.6.17., 2. o.); a Bizottság határozata (2014. június 13.) az SA.38152. számú, „Olaszország – Az Emilia Romagna régióbeli vasúti áru fuvarozás számára nyújtott támogatás” ügyben, (27) preambulumbekkezdés (HL C 282., 2014.8.22., 23. o.); a Bizottság határozata (2011. december 16.) az SA.32603. számú, „Olaszország – A kombinált fuvarozásra vonatkozó »Ferrobonus« támogatási program” ügyben, (26) preambulumbekkezdés (HL C 88., 2012.3.24., 1. o.).

<sup>67</sup> A Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról szóló, 2014. június 17-i 651/2014/EU bizottsági rendeletben meghatározottak szerint (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

<sup>68</sup> Lásd a 67. lábjegyzetet.

<sup>69</sup> A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes

ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabályról szóló bizottsági közleményben (a továbbiakban: a keretszabály)<sup>70</sup> a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése szerint meghatározott szabályok szerint. A kétségek elkerülése érdekében, a 39. pontban említetteknek és a 123. pontban részletezetteknek megfelelően ez az iránymutatás kiterjed a tengeri kikötőkben található és vasúti vagy belvízi összeköttetéssel rendelkező multimodális szállítási létesítményeknek nyújtott beruházási támogatásra is.

46. Az éghajlatvédelmi, környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokra az *éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló 2022. évi bizottsági iránymutatásban*<sup>71</sup> meghatározott szabályok vonatkoznak. Ezért a vasúti, belvízi és multimodális szállítás tekintetében a Bizottság továbbra is az *éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló 2022. évi bizottsági iránymutatás*<sup>72</sup> alapján fogja értékelni a tiszta üzemű gépjárművekhez és a tiszta mobil terminálberendezésekhez nyújtott beruházási támogatás összeegyeztethetőségét. Hasonlóképpen a vasúti szállítás zajkibocsátásának csökkentéséhez nyújtott beruházási támogatás nem tartozik ezen iránymutatás hatálya alá, hanem arra az *éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló 2022. évi bizottsági iránymutatás*<sup>73</sup> vonatkozik (külön szabályokkal az üvegházhatású gázoktól eltérő szennyezés megelőzéséhez vagy csökkentéséhez nyújtott támogatásokra vonatkozóan).
47. Ami a vasúti ágazatban nyújtott azon támogatásokat illeti, amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják, az 1370/2007/EK rendelet<sup>74</sup> külön jogi keretet hoz létre a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatáshoz (és a belvízi személyszállítási közszolgáltatáshoz, amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy az 1370/2007/EK rendeletet alkalmazzák ezekre a szolgáltatásokra<sup>75</sup>). Ezért a tömegközlekedési szolgáltatások esetében ez az iránymutatás csak a vasúti áruszállítási szolgáltatások nyújtásáért járó közszolgáltatási ellentételezésre terjed ki. A Bizottság továbbra is közvetlenül a Szerződés 93. cikke alapján fogja értékelni a belvízi áruszállítási szolgáltatások (és amennyiben nem tartoznak az 1370/2007/EK rendelet hatálya alá, a belvízi személyszállítási szolgáltatások) nyújtásáért fizetett közszolgáltatási ellentételezést.
48. Ez az iránymutatás pontosítja, hogy milyen feltételek alapján kell a Szerződés 93. cikke szerint értékelni a vasúti áruszállítási ágazatban a vállalkozások számára a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatást<sup>76</sup>. A feltételek a Bizottság által az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabályban<sup>77</sup> meghatározott elveket tükrözik, amely keretszabály – ellentétben az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleménnyel (a

---

vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

<sup>70</sup> A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

<sup>71</sup> A Bizottság közleménye – 2022. évi iránymutatás az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról (HL C 80., 2022.2.18., 1. o.).

<sup>72</sup> Lásd a 71. lábjegyzetet.

<sup>73</sup> Lásd a 71. lábjegyzetet.

<sup>74</sup> Lásd a 31. lábjegyzetet.

<sup>75</sup> Az 1370/2007/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése, lásd a (31) lábjegyzetet.

<sup>76</sup> Az egyértelműség kedvéért, a Bizottság továbbra is közvetlenül a Szerződés 93. cikke szerint fogja értékelni a belvízi áruszállítási ágazatban a vállalkozások számára a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatást.

<sup>77</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény)<sup>78</sup> – nem alkalmazandó közvetlenül a vasúti áruszállítási szolgáltatásokra, mivel kifejezetten kizárja a hatálya alól a szárazföldi közlekedést. Ez az iránymutatás a szárazföldi szállítási ágazat sajátos igényei miatt szükséges egyedi pontosításokat is tartalmaz.

49. Ez az iránymutatás (6. fejezet) ismételten rögzíti a vertikálisan integrált vasúti társaságokon belüli pénzügyi mozgásokra alkalmazandó elveket is.
50. Eltérő rendelkezés hiányában az ebben az iránymutatásban meghatározott feltételek vonatkoznak a támogatási programokra és az egyedi támogatásokra, függetlenül attól, hogy azok támogatási programon alapulnak-e vagy ad hoc jelleggel nyújtják azokat.
51. Eltérő rendelkezés hiányában ez az iránymutatás bármilyen méretű vállalkozásra alkalmazandó.
52. *A nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatásban*<sup>79</sup> meghatározott, nehéz helyzetben lévő vállalkozások nem részesülhetnek támogatásban ezen iránymutatás alapján, mivel a nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nyújtott támogatás elvben nem megfelelő eszköz a szállítás összehangolására irányuló igények kielégítésére vagy közszolgáltatás nyújtásának biztosítására. *A nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás* meghatározza a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak minősülő valamennyi vállalkozás számára nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségi kritériumait, beleértve a szárazföldi szállítási ágazatban működő vállalkozásokat is, az ágazat nehéz helyzetben lévő vállalkozásaira vonatkozó külön bizottsági iránymutatás hiányában<sup>80</sup>.
53. Az olyan vállalkozás javára nyújtott támogatás értékelésekor, amellyel szemben teljesítetlen visszafizetési felszólítás van érvényben olyan korábbi bizottsági határozat nyomán, amely valamely támogatást jogellenesnek és összeegyeztethetetlennek nyilvánított, a Bizottság figyelembe veszi a még visszafizetendő támogatás összegét<sup>81</sup>.

## 2.2 Fogalommeghatározások

54. Ezen iránymutatás alkalmazásában:
  - a) „hozzáférési infrastruktúra”: a felhasználók számára a szárazföldről, tengerről vagy folyóról a vasúti vagy belvízi multimodális szállítási létesítményhez vagy unimodális vasúti vagy belvízi létesítményhez való hozzáférést vagy az ilyen létesítménybe való belépést biztosító, bármely típusú infrastruktúra, például közutak, vasúti pályák, csatornák és zsilipek;
  - b) „ad hoc támogatás”: nem támogatási program keretében nyújtott támogatás;

<sup>78</sup> Lásd a 36. lábjegyzetet.

<sup>79</sup> A Bizottság közleménye – *Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról* (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

<sup>80</sup> A 2008. évi vasúti iránymutatás (lásd a (38) lábjegyzetet) a vasúti áruszállítási ágazaton belüli nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra vonatkozóan rendelkezett a szabályoktól való eltérésekről, amelyek 2009. december 31-én jártak le. Azóta a *nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás* (lásd a 79. lábjegyzetet) teljes mértékben alkalmazandó a vasúti ágazat egészére.

<sup>81</sup> Lásd: 1997. május 15-i TWD kontra *Bizottság* ítélet, C-355/95 P, EU:C:1997:241, 25–27. pont.

- c) „támogatási intenzitás”: a kedvezményezettneként kiszámított és az elszámolható költségek százalékában kifejezett bruttó támogatási összeg. Valamennyi felhasznált számadatot az adók vagy egyéb terhek levonása előtt kell figyelembe venni;
- d) „támogatási program”: olyan intézkedés, amely alapján – anélkül, hogy további végrehajtási intézkedésekre lenne szükség – az intézkedésben általában és absztrakt módon meghatározott vállalkozások számára egyedi támogatást lehet odaítélni, valamint olyan intézkedések, amelyek alapján egy konkrét projekthez nem kapcsolódó támogatás egy vagy több vállalkozás számára határozatlan időre és/vagy határozatlan összegre vonatkozóan nyújtható;
- e) „kombinált fuvarozás”: az intermodális szállítás azon típusa, amely megfelel a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelvben<sup>82</sup> a kombinált fuvarozásra vonatkozóan meghatározott feltételeknek;
- f) „speciális célú infrastruktúra”: az előzetesen azonosítható vállalkozás(ok) számára épített és az ő igényeikhez szabott infrastruktúra;
- g) „fenntartható multimodális szállítási berendezések”: a fenntartható multimodális szállításához kapcsolódó átrakodási szolgáltatásokhoz használt berendezések, például a daruzható félpótkocsik, kivéve a mobil terminálberendezéseket;
- h) „európai járműnyilvántartás”: a vasúti rendszer Európai Unió belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás)<sup>83</sup> 47. cikkének (5) bekezdése és a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>84</sup> 19. cikke szerinti nyilvántartás;
- i) „értékelési terv”: egy vagy több támogatási programot lefedő dokumentum, amely legalább a következő elemeket tartalmazza: az értékelendő támogatási program céljai; az értékelési kérdések; az eredménymutatók; az értékelés elvégzéséhez tervezett módszertan; az adatgyűjtési követelmények; az értékelés tervezett ütemezése, beleértve az időközi és a végső értékelő jelentés benyújtásának időpontját; az értékelést végző független testület bemutatása vagy a testület kiválasztására alkalmazandó kritériumok, valamint az értékelés nyilvánosságát biztosító szabályok;
- j) „a szállítás külső költségei”: a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevőknek betudhatóan keletkező és nem általuk, hanem az egész társadalom által viselt költségek, amelyek különösen az üvegházhatásúgáz-kibocsátással, a légszennyezéssel, sérülésekkel és halálesetekkel, a zajjal és a forgalmi torlódásokkal függenek össze;
- k) „egyedi támogatás”: *ad hoc* támogatás, valamint támogatási program keretében egyéni kedvezményezetteknek odaítélt támogatás;

<sup>82</sup> Lásd a 26. lábjegyzetet.

<sup>83</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unió belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozás) (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

<sup>84</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o.).

- l) „belvízi létesítmény”: bármely olyan kiszolgáló létesítmény (például terminál vagy karbantartó vagy tároló létesítmény) és annak hozzáférési infrastruktúrája (beleértve a működéséhez szükséges fizikai vagy digitális berendezéseket is), amely az EU-n belül található, és belvízi szállítás végzésére szolgál, kivéve a nem szállítási tevékenységek folytatásához szükséges létesítményeket vagy berendezéseket;
- m) „belvízi hajó”: olyan személy- vagy áruszállító hajó, amely kizárólag vagy elsősorban belvizeken, illetve védett vizeken vagy azok közvetlen közelében történő hajózásra szolgál;
- n) „intermodális szállítás”: az áruknak ugyanabban a szállítóeszközben vagy járműben történő szállítása több szállítási mód egymás utáni igénybevételével anélkül, hogy a szállítási módok váltása során az árukat kezelnék;
- o) „intermodális rakodási egység (ILU)”: intermodális szállításra használt konténer, cserefelépítmény vagy félpótkocsi/közúti áruszállító gépjármű vagy járműszerelvény;
- p) „interoperabilitás”: az áru- és utasforgalom zavartalan áramlása, különösen a tagállamok vagy szállítási módok között;
- q) „szárazföldi szállítás”: vasúti, belvízi és közúti szállítás<sup>85</sup>;
- r) „mobil terminálberendezés”: olyan berendezés, amelyet terminálterületen belül áruk és intermodális rakodási egységek be-, ki- és átrakodására, valamint rakomány mozgatására használnak;
- s) „multimodális szállítás”: áruk vagy személyek legalább két különböző szállítási móddal történő szállítása;
- t) „nemzeti nyilvántartás”: valamely tagállam által az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>86</sup> 47. cikke vagy az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>87</sup> 17. cikke alapján vezetett nyilvántartás;
- u) „új, kereskedelmi belvízi áruszállítási összeköttetés”: kereskedelmi összeköttetés legalább két olyan terminál közötti új, menetrend szerinti belvízi áruszállítási műveleteket érintően, amelyeket az adott összeköttetésen végzett műveletek kezdete előtt legalább 5 éven keresztül nem kapcsoltak össze menetrend szerinti áruszállítási szolgáltatások;
- v) „új, kereskedelmi vasúti áruszállítási összeköttetés”: kereskedelmi összeköttetés legalább két olyan terminál közötti új, menetrend szerinti vasúti áruszállítási műveleteket érintően, amelyeket az adott összeköttetésen végzett műveletek kezdete előtt legalább 5 éven keresztül nem kapcsoltak össze menetrend szerinti áruszállítási szolgáltatások;
- w) „új, kereskedelmi vasúti személyszállítási összeköttetés”: kereskedelmi összeköttetés legalább két olyan terminál közötti új, menetrend szerinti vasúti személyszállítási műveleteket érintően, amelyeket az adott összeköttetésen végzett

---

<sup>85</sup> A Szerződés 100. cikke értelmében a Szerződés „Közlekedés” című VI. címe elvben csak a vasúti, közúti és belvízi szállításra alkalmazandó. Ezt a három szállítási típust általában „szárazföldi szállításnak” nevezik, szemben a tengeri és légi szállítással.

<sup>86</sup> Lásd a 83. lábjegyzetet.

<sup>87</sup> Lásd a 84. lábjegyzetet.

műveletek kezdete előtt legalább 5 éven keresztül nem kapcsoltak össze menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások;

- x) „új belépő”: a vasúti ágazatban az egységes európai vasúti irányelv<sup>88</sup> 3. cikkének (1) bekezdése szerinti vasúti társaság, amely megfelel mindkét alábbi feltételnek:
- i. az érintett piaci szegmens tekintetében kevesebb mint 20 évvel a támogatás odaítélése előtt szerezte meg az egységes európai vasúti irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerinti engedélyt;
  - ii. nem kapcsolódik a szállítási csoportmentességi rendelet I. mellékletének 3. cikke (3) bekezdésének értelmében olyan vasúti társasághoz, amely 2010. január 1. előtt kapott az egységes európai vasúti irányelv 3. cikkének 14. pontja értelmében vett engedélyt;
- y) „nem szállítási tevékenységek”: szállítási vállalkozásoknak vagy más létesítményhasználóknak nyújtott, az unimodális vagy multimodális vasúti és belvízi szállításhoz nem kapcsolódó kereskedelmi szolgáltatások, beleértve az utasoknak, szállítmányozóknak vagy más szolgáltatóknak nyújtott kiegészítő szolgáltatásokat, például irodák, üzletek és szállodák bérbeadását;
- z) „iparvágány”: magántulajdonban lévő és magánüzemeltetésű vasúti infrastruktúra (beleértve a vasúti vágányokat és a működőképességéhez szükséges egyéb létesítményeket vagy berendezéseket), amely kapcsolódik az állami vasúthálózathoz tartozó, az egységes európai vasúti irányelv<sup>89</sup> II. melléklete szerinti kiszolgáló létesítménynek nem minősülő rakodólétesítményekhez, valamint bármely, magántulajdonban lévő és magánüzemeltetésű vasúti infrastruktúrát kiszolgáló, speciális célú infrastruktúra;
- aa) „vasúti és/vagy belvízi multimodális áruterminál”: két különböző vasúti rendszer vagy legalább két szállítási mód (amelyek közül az egyik vasúti vagy belvízi) közötti átrakodáshoz felszerelt struktúra, például belvízi vagy tengeri kikötőkben, belvízi utak mentén, repülőtereken és multimodális logisztikai platformokon található terminálok;
- bb) „vasúti és/vagy belvízi multimodális szállítási létesítmény”: az Európai Unión belül található kiszolgáló létesítmény és annak hozzáférési infrastruktúrája (beleértve a működéséhez szükséges fizikai vagy digitális berendezéseket), amely a vasúti és/vagy belvízi szállítás más szállítási módokkal kombinálva történő biztosításához szükséges, kivéve a nem szállítási tevékenységekhez szükséges létesítményeket vagy berendezéseket. Ez a fogalommeghatározás magában foglalja a vasúti és belvízi multimodális áruterminálokat;
- cc) „vasúti létesítmény”: az egységes európai vasúti irányelv<sup>90</sup> II. mellékletében említett, az EU területén található bármely kiszolgáló létesítmény (például vasúti áruterminál vagy karbantartó vagy tároló létesítmény) és annak hozzáférési infrastruktúrája (beleértve a működéséhez szükséges fizikai vagy digitális berendezéseket is), kivéve a nem szállítási tevékenységek végzéséhez szükséges létesítményeket vagy berendezéseket;

---

<sup>88</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>89</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>90</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

dd) „vasúti társaság”: az egységes európai vasúti irányelv 3. cikke (1) bekezdésének 1. pontjában említett bármely köz- vagy magánvállalkozás<sup>91</sup>;

ee) „vasúti jármű”: a következők bármelyike:

- i. mozdonyok és személyszállító járművek, köztük belsőégésű vagy villamos vontatójárművek, önjáró belsőégésű vagy villamos személyvonatok és személyszállító kocsik;
- ii. teherkocsik, ideértve a teljes vasúti hálózatra tervezett süllyesztett rakfelületű járműveket és a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket;

ff) „rövid távú tengeri fuvarozás”: teher- és utasszállítás a tengeren a földrajzi értelemben vett Európában található kikötők között, illetve ezen kikötők és az Európán kívüli, de Európával határos, a zárt tengerek mentén tengerparttal rendelkező országok kikötői között<sup>92</sup>;

gg) „kis- és középvállalkozás” („kkv”): olyan vállalkozás, amely teljesíti a csoportmentességi rendelet I. mellékletében meghatározott feltételeket;

hh) „munkák megkezdése”: vagy a beruházás építési munkálatainak megkezdése, vagy a berendezések megrendelésére irányuló első, jogilag kötelező érvényű kötelezettségvállalás, vagy más olyan kötelezettségvállalás, amely a beruházást visszafordíthatatlanná teszi, attól függően, hogy melyikre kerül előbb sor. Nem tekintendő a munkák megkezdésének a földterület megvásárlása és az olyan előkészítő munkák, mint az engedélyek beszerzése és megvalósíthatósági tanulmányok készítése. Felvásárlás esetén a „munkák megkezdése” a felvásárolt létesítményhez közvetlenül kapcsolódó eszközök megszerzésének időpontja;

ii) „fenntartható szárazföldi szállítás”: vasúti, belvízi vagy fenntartható multimodális áru- vagy személyszállítás, amennyiben ugyanannak a szállításnak létezik olyan alternatívája, amely magasabb külső költségeket okozna;

jj) „fenntartható multimodális szállítás”: legalább két különböző szállítási móddal történő áru- vagy személyszállítás, ahol az igénybe vett szállítási módok közül legalább az egyik vasúti vagy belvízi, vagy közúti, ha az utóbbit rövid távú tengeri fuvarozással kombinálják;

kk) „telematikai alkalmazások”: a következő alkalmazások bármelyike:

- i. személyszállítási alkalmazások, egyebek mellett az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés, valamint a vonatok és más szállítási módok közötti összeköttetések kezelése;
- ii. fuvarozási szolgáltatások alkalmazásai, például olyan alkalmazások, mint az információs rendszerek (fuvarok és szerelvények valós idejű ellenőrzése), rendező és irányító rendszerek, foglalási, fizetési és számlázási rendszerek,

---

<sup>91</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>92</sup> A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – *A rövid távú tengeri fuvarozás fejlesztése Európában: dinamikus alternatíva a fenntartható szállítási láncban – Második kétéves jelentés az elért eredményekről*, COM(1999) 317 végleges, 1999.6.29.

más szállítási módokkal való csatlakozások kezelése és elektronikus kísézőokmányok készítése;

ll) „fuvarozó”: a vasúti, belvízi és/vagy multimodális szállítási ágazatban utasokat és/vagy árut szállító bármely vállalkozás;

mm) „szállításszervező”: bármely olyan vállalkozás, amely megszervezi az áruszállítást, és ezáltal választ a szállítási módok között (például logisztikai vállalatok, szállítmányozók, multimodális fuvarozók);

nn) „vasúti vagy belvízi szállítási jármű”: belvízi hajó vagy vasúti jármű.

## **2.3 Az iránymutatás felépítése**

55. A 3. fejezet tisztázza, hogy a szárazföldi szállítási ágazatban mely intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnak azok végrehajtása előtt.
56. A 4. fejezet meghatározza a Szerződés 93. cikke alapján ezen iránymutatás hatálya alá tartozó intézkedéseket. A 4.1. szakasz azokat az összeegyeztethetőségi feltételeket határozza meg, amelyek általában véve a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokra vonatkoznak. A 4.2. szakasz azokat a konkrét összeegyeztethetőségi feltételeket határozza meg, amelyek a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő különböző típusú támogatási intézkedésekre vonatkoznak. Az 5. fejezet tisztázza azokat az összeegyeztethetőségi feltételeket, amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatási intézkedésekre alkalmazandók. A 6. fejezet ismételten rögzíti a vertikálisan integrált vasúti társaságokon belüli pénzügyi mozgásokra alkalmazandó elveket.
57. A 7. fejezet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek fennállása esetén a Bizottság előírja a Szerződés 93. cikke szerint bejelentett programok utólagos értékelését.
58. A 8. fejezet a Szerződés 93. cikke szerint támogatást nyújtó tagállamok jelentéstételi és nyomkövetési kötelezettségeit vázolja fel.
59. A 9. és a 10. fejezet az iránymutatás időbeli hatályát és felülvizsgálatának ütemezését tárgyalja.

## **3. BEJELENTÉSI KÖTELEZETTSÉG ALÁ NEM TARTOZÓ INTÉZKEDÉSEK**

60. Amennyiben egy állami beavatkozás megfelel azoknak a kritériumoknak, amelyek alapján a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül<sup>93</sup>, a tagállamoknak a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése értelmében elvileg be kell azt jelenteniük a Bizottságnak.

<sup>93</sup> Az állami támogatás fogalmát illetően a Bizottság hivatkozik az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló közleményére (C/2016/2946, HL C 262., 2016.7.19., 1. o.). Az említett közlemény 211. pontja ismerteti, hogy a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás vagy a versenytorzulás rendszerint kizárt az infrastruktúra építésének tekintetében olyan esetekben, amelyeknél egyidejűleg i. az infrastruktúra jellemzően nem szembesül közvetlen versennyel, ii. az ágazatban és az érintett tagállamban a magánfinanszírozás nem jelentős, valamint iii. az infrastruktúrát nem úgy alakították ki, hogy szelektíven egy adott vállalkozást vagy ágazatot részesít előnyben, hanem a társadalom egészének nyújt előnyöket.



61. Nem vonatkozik a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség a szárazföldi szállítási ágazatban nyújtott állami támogatásra, ha az teljesíti a Bizottság által az (EU) 2022/2586 tanácsi rendelet<sup>94</sup> 1. cikke vagy az (EU) 2015/1588 tanácsi rendelet<sup>95</sup> 1. cikke alapján elfogadott valamely csoportmentességi rendeletben meghatározott feltételeket.
62. E tekintetben a szállítási csoportmentességi rendelet az állami támogatások bizonyos kategóriáira terjed ki, amelyek megfelelnek a szárazföldi szállítási ágazatban a szállítás összehangolására irányuló igényeknek. Az ilyen támogatási intézkedések, amennyiben azokat a szállítási csoportmentességi rendeletben meghatározott alkalmazandó összeegyeztethetőségi feltételeknek megfelelően nyújtják, nem eredményezik a verseny és a kereskedelem jelentős torzulását, és ezért a Szerződés 93. cikke értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősülnek, és nem tartoznak a bejelentési kötelezettség hatálya alá.
63. Emellett a 651/2014/EU bizottsági rendelet<sup>96</sup> olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek mentesíthetik a szárazföldi szállítási ágazatban nyújtott támogatásokat a bejelentési kötelezettség alól. A belvízi kikötőknek nyújtott támogatás például az említett rendelet 56c. cikke alapján csoportmentesség hatálya alá tartozhat. Mindaddig, amíg ezt a támogatást nem elsősorban a szállítás összehangolására irányuló igények kielégítésére, hanem egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására szánják, és a 651/2014/EU rendeletben<sup>97</sup> meghatározott alkalmazandó összeegyeztethetőségi feltételeknek megfelelően nyújtják, az ilyen támogatási intézkedések a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetőnek minősülnek a belső piaccal, mivel nem torzítják jelentősen a versenyt és a kereskedelmet.
64. Az (EU) 2023/2831 bizottsági rendelet<sup>98</sup> a szárazföldi szállításra is alkalmazandó. Hasonlóképpen a szárazföldi szállítási ágazatban általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak nyújtott ellentételezés az (EU) 2023/2832 bizottsági rendelet hatálya alá tartozik<sup>99</sup>. Az említett rendeletekben foglalt kritériumokat teljesítő intézkedések úgy tekintendők, hogy nem gyakorolnak hatást a belső piacon belüli versenyre és kereskedelemre. Ezekre a de minimis intézkedésekre nem vonatkozik bejelentési kötelezettség, mivel úgy tekinthető, hogy nem felelnek meg a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt valamennyi feltételnek.

<sup>94</sup> A Tanács (EU) 2022/2586 rendelete (2022. december 19.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93., 107. és 108. cikkének a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatások bizonyos kategóriáira történő alkalmazásáról (HL L 338., 2022.12.30., 35. o.).

<sup>95</sup> A Tanács (EU) 2015/1588 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról (HL L 248., 2015.9.24., 1. o.).

<sup>96</sup> Lásd a 67. lábjegyzetet.

<sup>97</sup> Lásd a 67. lábjegyzetet.

<sup>98</sup> A Bizottság (EU) 2023/2831 rendelete (2023. december 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L, 2023/2831., 2023.12.15., 1. o.).

<sup>99</sup> A Bizottság (EU) 2023/2832 rendelete (2023. december 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L, 2023/2832., 2023.12.15., 1. o.).

## 4. A SZÁLLÍTÁS ÖSSZEHANGOLÁSÁRA IRÁNYULÓ IGÉNYEKET KIELÉGÍTŐ TÁMOGATÁS

### 4.1 Általános összeegyeztethetőségi feltételek

65. Ez a szakasz a 4.2. szakaszban részletezett támogatási kategóriákra alkalmazandó általános összeegyeztethetőségi feltételeket mutatja be. Annak értékelése során, hogy a vasúti, belvízi és fenntartható multimodális szállítási ágazatban hozott támogatási intézkedések a Szerződés 93. cikke szerint a közlekedés összehangolására irányuló igényeket elégítenek-e ki, a Bizottság elemezni fogja az ebben a szakaszban (66–86. pont) ismertetett elveknek való megfelelést. A 4.2. szakaszban az egyes konkrét támogatási kategóriákra vonatkozóan meghatározott feltételek pontosítják az e szakaszban, különösen a 4.1.1. szakaszban (Key compatibility conditions) ismertetett általános összeegyeztethetőségi feltételeket.

#### 4.1.1 Alapvető összeegyeztethetőségi feltételek

*Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez*

66. A támogatásnak hozzá kell járulnia a szárazföldi szállítási ágazatnak a fenntartható szárazföldi szállítás irányában történő fejlesztéséhez és/vagy egy olyan integrált uniós piac kiteljesítéséhez, ahol biztosított az áru- és személyforgalom nemzeti hálózatok és szállítási módok közötti zavartalan áramlása, ezáltal kielégítve a szállítás összehangolására irányuló igényeket.

*A támogatás szükségessége*

67. A támogatásnak szükségesnek kell lennie a 66. ponttal összhangban az egyedi intézkedésben meghatározott, a szállítás összehangolására irányuló célkitűzés megvalósításához. Ez a helyzet például akkor, ha a támogatás egy konkrét piaci hiányosságra irányul (azaz olyan helyzetre, amikor a támogatás a szárazföldi szállítási ágazat olyan lényeges fejlődését eredményezheti, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani, például a fenntartható szárazföldi szállítás és/vagy egy olyan integrált uniós piac kiteljesítésére irányulóan, ahol biztosított az áru- és személyforgalom nemzeti hálózatok és szállítási módok közötti zavartalan áramlása). A szárazföldi szállítás fenntartható formáira való váltást aláásó piaci hiányosságok például akkor fordulhatnak elő, ha i. a figyelembe nem vett negatív externáliák miatt árkülönbségek állnak fenn a különböző szállítási formák között, ii. a piaci szereplők az információs aszimmetriák miatt nehézségekbe ütköznek a piaci finanszírozáshoz jutás terén, iii. összehangolási hiányosságok vannak a piaci szereplők között, vagy általánosabban iv. olyan beruházásokról van szó, amelyek pozitív externáliákkal járnak, de a potenciális kedvezményezett számára nem eléggé jövedelmezőek.

*A támogatás megfelelősége*

68. A támogatásnak alkalmasnak kell lennie a szállítás összehangolására vonatkozó célkitűzés eléréséhez. A támogatás elvben nem tekinthető megfelelőnek, ha kevésbé torzító szakpolitikai eszközzel (például piaci alapú vagy szabályozási eszközökkel) vagy kevésbé torzító támogatási eszközzel (például garanciákkal vagy visszafizetendő előlegekkel) ugyanaz az eredmény érhető el, mint a vissza nem térítendő eszközök, például közvetlen támogatások nyújtásával.

*A támogatás ösztönző hatása*

69. A támogatásnak arra kell ösztönöznie a kedvezményezettet, hogy változtasson magatartásán, vagy olyan további gazdasági tevékenységet folytasson, amelyet a támogatás nélkül nem, vagy kisebb mértékben vagy más mértékben végezne. Az ösztönző hatás bizonyítása magában foglalja a tényleges forgatókönyv és a támogatás nélküli valószínűsíthető kontrafaktuális forgatókönyv<sup>100</sup> azonosítását.
70. Ezen túlmenően – különös tekintettel a beruházási támogatásra – a támogatásnak nincs ösztönző hatása, ha a projekttel kapcsolatos munkák megkezdésére azt megelőzően kerül sor, hogy a kedvezményezett írásban támogatási kérelmet nyújtott volna be az illetékes hatóságokhoz<sup>101</sup>. Amikor a kedvezményezett a támogatás kérelmezése előtt megkezdte a projekttel kapcsolatos munkákat, az adott projekthez nyújtott támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek. Az uniós szabványoknak való megfeleléssel járó költségek fedezésére nyújtott támogatásnak elvileg nincs ösztönző hatása. Általános szabályként csak az uniós szabványok túlteljesítéséhez nyújtott támogatásnak lehet ösztönző hatása. Azokban az esetekben azonban, amikor a vonatkozó uniós szabványt már elfogadták, de még nem lépett hatályba, a támogatásnak ösztönző hatása lehet, ha ösztönzi a beruházásnak a szabvány hatálybalépése előtt legalább 12 hónappal történő megvalósítását, kivéve, ha a 4.2.2.1–4.2.2.5. szakasz másként rendelkezik. Annak érdekében, hogy ne tántorítsák el a tagállamokat a megfelelő uniós szabványoknál szigorúbb vagy ambiciózusabb, kötelező nemzeti szabványok megállapításától, a támogatási intézkedéseknek az említett nemzeti szabványok meglététől függetlenül lehet ösztönző hatása. Ugyanez igaz az uniós szabványok hiányában elfogadott kötelező nemzeti szabványok megléte esetén nyújtott támogatásra is.

#### *A támogatás arányossága*

71. A kedvezményezettenkénti támogatási összeget az ahhoz szükséges minimumra kell korlátozni, hogy a kedvezményezettet a támogatott projekt vagy tevékenység megvalósítására ösztönözze. Ez a minimum a támogatott projekt vagy tevékenység elszámolható költségeinek százalékában határozható meg, a 4.2. szakasz egyes kategóriáiban foglaltak szerint. Bár az arányossági értékelést általában *ex ante* szemszögből végzik, kivételes esetekben, amikor a költségek és a bevételek jövőbeli alakulását nagyfokú bizonytalanság övezi, és erős információs aszimmetria áll fenn, nagyon nehéz lehet pusztán előzetes alapon meghatározni az állami támogatás szükséges összegét; ilyen esetekben az előzetes számszerűsítésen kívül a tagállamok utólagos mechanizmusokat – például visszakövetelést vagy költségellenőrzést – vezethetnek be az arányosság biztosítása érdekében, miközben továbbra is ösztönzik a kedvezményezetteket arra, hogy minimalizálják költségeiket és idővel hatékonyabban fejlesszék vállalkozásukat.

<sup>100</sup> Ennek a forgatókönyvnek hitelesnek, valódinak kell lennie, és kapcsolódnia kell azokhoz a döntéshozatali tényezőkhöz, amelyek a támogatás kedvezményezettjének a projektre vonatkozó döntése idején érvényesek. A tagállamok támaszkodhatnak a vizsgált projekthez kapcsolódó igazgatótanácsi dokumentumokra, kockázateértékelésekre, pénzügyi jelentésekre, belső üzleti tervekre, szakértői véleményekre és egyéb tanulmányokra. A tagállamokat segíthetik az ösztönző hatás fennállásának bizonyításában a keresleti, költség- és pénzügyi előrejelzéseket tartalmazó dokumentumok, a beruházási bizottsághoz benyújtott, a különböző beruházási/üzemeltetési forgatókönyveket ismertető dokumentumok, valamint a pénzügyi intézmények számára készült dokumentumok. Ezeknek a dokumentumoknak a projektre vagy a tevékenységre vonatkozó döntéshozatali folyamat időszakából kell származniuk.

<sup>101</sup> A támogatási kérelem különböző formákat ölthet, ideértve például a támogatott tevékenység odaítélésére irányuló versenyeztetési ajánlattételi eljárásban tett ajánlatot. Minden kérelemnek tartalmaznia kell legalább a pályázó nevét, a projekt vagy a tevékenység leírását, beleértve annak helyét és a megvalósításához szükséges támogatás összegét.

72. A beruházási támogatást illetően, a 4.2.2. szakaszban részletezett konkrét támogatási kategóriákra vonatkozó eltérő rendelkezés hiányában a támogatás akkor tekinthető arányosnak, ha megfelel a támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyvhöz képest a támogatási intézkedés céljának eléréséhez szükséges nettó többletköltségnek („finanszírozási hiány”). A finanszírozási hiány kiszámításához a következőket kell kiszámítani:
- a) a projekt becsült bevételei és költségei, beleértve a projekt beruházási, a működési és végértékét (a továbbiakban: tényleges forgatókönyv), valamint azon alternatív projekt becsült bevételei és költségei, amelyet a támogatás kedvezményezettje a támogatás hiányában hitelt érdemlően megvalósítana (a továbbiakban: kontrafaktuális forgatókönyv);
  - b) a kedvezményezett becsült súlyozott átlagos tőkeköltsége (WACC) a jövőbeni pénzforgalom diszkontálására;
  - c) a tényleges forgatókönyv és a kontrafaktuális forgatókönyv szerinti nettó jelenérték (NPV) a projekt élettartama alatt.
73. Az a)–c) pontban felsorolt elemek alapján a finanszírozási hiány a projekt tényleges forgatókönyv és kontrafaktuális forgatókönyv szerinti nettó jelenértékei közötti különbség a projekt élettartama alatt, a WACC szintjén diszkontálva. A finanszírozási hiány kiszámításának alapjául szolgáló valamennyi feltételezést és módszertani döntést meg kell indokolni és alá kell támasztani. A tényleges forgatókönyv és a kontrafaktuális forgatókönyv elemzésekor figyelembe kell venni minden létező vagy tervezett állami támogatási intézkedést, például a működési támogatást és/vagy a finanszírozási hiány elemzését befolyásoló más típusú releváns beruházási támogatást.
74. A kontrafaktuális forgatókönyvre példa az, amikor a kedvezményezett nem végez tevékenységet vagy beruházást, vagy változtatás nélkül folytatja üzleti tevékenységét. Amennyiben a bizonyítékok alátámasztják, hogy ez hitelt érdemlő kontrafaktuális forgatókönyv, a finanszírozási hiányt közelítőleg meg lehet határozni a projektnek a támogatás nélküli helyzetet feltételező tényleges forgatókönyv szerinti, a projekt élettartamára számított negatív nettó jelenértékével (hallgatólagosan feltételezve, hogy a kontrafaktuális forgatókönyv szerinti nettó jelenérték nulla)<sup>102</sup>.

*A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése*

75. A támogatásokban rejlő versenytorzulás nem veszélyeztetheti az EU általános érdekeit<sup>103</sup>. Annak értékelése során, hogy az intézkedés versenyre és kereskedelemre gyakorolt

<sup>102</sup> Alternatív projekt hiányában a Bizottság ellenőrzi, hogy a támogatási összeg ne haladja meg a támogatott projekt kellő jövedelmezőségéhez minimálisan szükséges mértéket, például azzal, hogy lehetővé teszi olyan belső megtérülési ráta elérését, amely eléri az ágazat- vagy vállalat-specifikus referenciamutatót vagy elvárt hozamot. E célból használhatók továbbá olyan normál megtérülési ráták, amelyeket a kedvezményezettnek más, hasonló típusú beruházási projektek keretében el kell érnie, a teljes tőkeköltsége, vagy az érintett ágazatra általában jellemző megtérülések is. Valamennyi várható releváns költséget és hasznot számításba kell venni a projekt teljes élettartama alatt.

<sup>103</sup> Még ha a Szerződés 93. cikke nem is tartalmaz a Szerződés 107. cikkének (3) bekezdése c) pontjának második mondatával egyenértékű rendelkezést, amely szerint a támogatás csak akkor nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekek ellentétes mértékben, az Európai Unió Bírósága már egyértelművé tette, hogy a támogatási intézkedésnek a Szerződés 93. cikke szerinti értékelésekor a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a támogatás nem veszélyezteti-e az EU általános érdekeit, lásd a 30. lábjegyzetben említett, 1978. október 12-i *Bizottság kontra Belgium* ítéletet, 156/77, 10. pont.

negatív hatásai korlátozottak-e, a Bizottság figyelembe veheti, hogy előreláthatólag milyen hatást gyakorolhat a támogatási intézkedés – különösen, ha ad hoc támogatásból áll – az érintett szállítási piac(ok)on működő vállalkozások közötti versenyre, beleértve az upstream vagy downstream piacokat is, továbbá mérlegelheti a kapacitásfelesleg kialakulásának kockázatát.

76. A Bizottság elvben úgy véli, hogy a támogatási programok kisebb valószínűséggel gyakorolnak negatív hatást a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások. Mindenesetre a Bizottság a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatások korlátozása érdekében a működési támogatási programokat csak legfeljebb 5 évre, a beruházási támogatási programokat pedig legfeljebb 10 évre hagyja jóvá<sup>104</sup>. Amennyiben egy tagállam ezen időtartamokon túl kíván meghosszabbítani egy támogatási programot, új bejelentést kell benyújtania annak érdekében, hogy a Bizottság az elért eredmények fényében felülvizsgálhassa azt, és adott esetben engedélyezze a megújítását.

#### *4.1.2 Az uniós jog egyéb rendelkezéseinek való megfelelés*

77. Nem nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek az állami támogatás, ha a támogatás vagy a támogatás feltételei olyannyira elválaszthatatlanul kapcsolódnak a támogatás céljához, hogy nem lehetséges azokat külön-külön vizsgálni (beleértve a finanszírozási módszert is, ha az az intézkedés szerves részét képezi), az uniós jog megsértésével járnak<sup>105</sup>. Ez az eset állhat fenn például akkor, ha a támogatás megszerzéséhez a kedvezményezett köteles az érintett tagállamban székhellyel rendelkezni vagy túlnyomórészt abban a tagállamban letelepedni, vagy a kedvezményezett köteles belföldön előállított árukat vagy nemzeti szolgáltatásokat használni.

#### *4.1.3 Támogatáshalmozás*

78. Támogatás egyidejűleg több támogatási program keretében is odaítélhető, vagy ad hoc, illetve csekély összegű támogatással is halmozható ugyanazon elszámolható költségekre kiterjedően, feltéve, hogy az ugyanazon elszámolható költségekhez nyújtott támogatás teljes összege nem eredményez túlkompenzációt, vagy nem lépi túl az ezen iránymutatásban megengedett maximális támogatási összeget. Ha a tagállam megengedi, hogy egy intézkedés keretében nyújtott támogatást ugyanazon elszámolható költségek tekintetében halmozni lehessen más intézkedések szerinti támogatással, akkor minden egyes intézkedésre meg kell határozni az e feltételnek való megfelelés biztosítására alkalmazott módszert.
79. A közvetett vagy közvetlen tagállami ellenőrzés alá nem tartozó, központilag kezelt uniós finanszírozás nem minősül állami támogatásnak. Amennyiben az uniós finanszírozást állami támogatással kombinálják, a tagállamnak biztosítania kell, hogy az ugyanazon elszámolható költségek vonatkozásában nyújtott közfinanszírozás teljes összege ne eredményezzen túlkompenzációt.

<sup>104</sup> Ez azt jelenti, hogy támogatás nyújtására (működési támogatási programok esetében) a támogatást összeegyeztethetőnek nyilvánító bizottsági határozatról szóló értesítés időpontjától számított legfeljebb 5 éven belül vagy (beruházási támogatási programok esetében) 10 éven belül jóváhagyott programok keretében kerülhet sor.

<sup>105</sup> Lásd: 1977. március 22-i *Iannelli & Volpi SpA* ítélet, 74/76, EU:C:1977:51, 14. pont; 1993. június 15-i *Matra SA* kontra *Bizottság* ítélet, C-225/91, EU:C:1993:239, 41. pont; valamint 2023. január 31-i *Bizottság* kontra *Braesch és társai* ítélet, C-284/21 P, EU:C:2023:58, 96–99. pont.

#### 4.1.4 Átláthatóság

80. A támogatást átlátható módon kell odaítélni.
81. Amennyiben a támogatást a vissza nem térítendő támogatástól eltérő formában nyújtják, a támogatás összegét bruttó támogatási egyenértékben kell kifejezni. A több részletben kifizetett támogatást az odaítélés időpontjában való értékén kell kiszámítani. Kedvezményes kamatozású kölcsön<sup>106</sup> esetében a diszkontáláshoz és a támogatási összeg kiszámításához alkalmazandó kamatláb a támogatás nyújtásakor alkalmazandó referencia-kamatláb, amelyet a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közleménynek<sup>107</sup> megfelelően kell meghatározni.
82. Ahhoz, hogy a támogatás negatív hatásait csökkenteni lehessen annak biztosítása révén, hogy a versenytársak hozzáférjenek a támogatott tevékenységekre vonatkozó releváns információkhoz, az érintett tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy a következő információkat közzétegyék a Bizottság Támogatásátláthatósági Moduljában<sup>108</sup> vagy egy átfogó állami támogatási honlapon, nemzeti vagy regionális szinten:
- a) az egyedi támogatás nyújtásáról szóló határozatnak vagy a jóváhagyott támogatási programnak és végrehajtási rendelkezéseinek teljes szövege, vagy az arra mutató link;
  - b) információk minden egyes, 100 000 EUR-t meghaladó egyedi támogatásra vonatkozóan, az ezen iránymutatás II. mellékletében szereplő struktúra szerint<sup>109</sup>.
83. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 82. pontban említett átfogó állami támogatási honlapjaikat úgy alakítsák ki, hogy könnyű hozzáférést biztosítsanak az információkhoz. Az információkat olyan szabad felhasználású, táblázatos adatformátumban kell közzétenni, amely lehetővé teszi az adatok hatékony keresését, kivonatolását, letöltését és könnyű internetes megosztását. Erre például a CSV vagy az XML formátum alkalmas. A nyilvánosság számára korlátozás nélküli hozzáférést kell biztosítani a honlaphoz, értve ez alatt az előzetes felhasználói regisztráció nélküli hozzáférést is.
84. Az adókedvezmény formájában megvalósuló programok esetében a 82. pont b) alpontjában foglalt feltételek akkor tekinthetők teljesítettnek, ha a tagállamok az egyedi támogatási összegekre vonatkozóan előírt információkat az alábbi tartományok szerint teszik közzé (millió EUR-ban):

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

2–5;

5–10;

<sup>106</sup> Piaci kamatláb alatti kamatozású hitel.

<sup>107</sup> HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

<sup>108</sup> „Állami támogatási adatbázis nyilvános keresés”, elérhető az alábbi címen: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=hu>.

<sup>109</sup> A tagállam kellően indokolt kérésére ettől a követelménytől el lehet tekinteni abban az esetben, ha a teljes részletességű közzététel aláásná a versenyt a későbbi odaítélési eljárásokban, például stratégiai ajánlattétel lehetővé tétele révén.

10–30;  
30–60;  
60–100;  
100–250; valamint  
250 és afelett.

85. A tagállamoknak a 82. pont b) alpontjában említett információkat a támogatás nyújtásának napjától számított 6 hónapon belül, illetve adókedvezmény formájában megvalósuló támogatások esetében az adóbevallás esedékességének időpontjától számított 1 éven belül kell közzétenniük<sup>110</sup>. A jogellenes, de később összeegyeztethetőnek ítélt támogatások esetében a tagállamoknak a támogatást összeegyeztethetőnek nyilvánító bizottsági határozattól számított 6 hónapon belül kell közzétenniük ezeket az információkat. A Szerződés szerinti állami támogatási szabályok érvényesíthetőségének érdekében az információknak a támogatás nyújtásának időpontjától számítva legalább 10 évig rendelkezésre kell állniuk.
86. A Bizottság a honlapján közzéteszi a 82. pont b) alpontjában említett állami támogatási honlapokra mutató linkeket.

#### **4.2 A szállítás összehangolására irányuló egyes támogatási kategóriákra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek**

87. Ez a szakasz a 4.1.1. szakaszban meghatározott alapvető összeegyeztethetőségi feltételek egyes aspektusainak pontosítását tartalmazza az ezen iránymutatás hatálya alá tartozó, a szállítás összehangolásához nyújtott támogatások minden egyes típusa tekintetében.

##### *4.2.1 Működési támogatás*

##### *4.2.1.1 A szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatás*

88. Ez az iránymutatás szabályokat állapít meg a szállítás külső költségeinek csökkentése érdekében a fenntartható szárazföldi szállítási megoldásokat választó fuvarozóknak és/vagy szállításszervezőknek nyújtható támogatásra vonatkozóan.
89. A szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatás irányulhat a vasúti, belvízi és/vagy a fenntartható multimodális szállítási műveletekre (azaz amelyek magukban foglalnak legalább egy vasúti, belvízi vagy rövid távú tengeri fuvarozási szakaszt).
90. Ahhoz, hogy a szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

##### *Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez*

91. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott működési támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást, feltéve, hogy az kezeli a különböző szárazföldi szállítási módok közötti árkülönbségeket, és arra ösztönzi a

---

<sup>110</sup> Amennyiben nincs formális követelmény az éves bevallásra vonatkozóan, adatrögzítési célokra a támogatásnyújtás időpontja azon év decemberének 31. napja, amelyre a támogatást nyújtották.

szállítási szolgáltatásokat igénybe vevőket, hogy fenntartható szárazföldi szállítási módokat válasszanak. Árkülönbségek akkor merülnek fel, ha a szárazföldi szállítási szolgáltatás árában nem veszik kellőképpen figyelembe a negatív externáliákat.

#### A támogatás szükségessége

92. A szállítási piac fejlődésének ebben a szakaszában aállítás külső költségeit nem veszik kellőképpen figyelembe aállítás szolgáltatások árában. Ez azt eredményezi, hogy e szolgáltatások ára nem tükrözi teljes mértékben az alapul szolgáló szállítási mód társadalmi költségét. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia rögzítette, hogy a valamennyi szállítási mód tekintetében méltányos és hatékony árképzés biztosításához átfogó intézkedéscsomagra van szükség<sup>111</sup>. Az ilyen árképzés révén a szennyezők és a felhasználók teljes mértékben felelősséget vállalnának a rájuk visszavezethető költségekért, és ez segítené, hogy a felhasználók a társadalom javát szem előtt tartva hozhassanak döntéseket. A stratégia csupán azt irányozza elő, hogy az EU-n belül 2050-re fogják teljes mértékben figyelembe venni a külső költségeket. Ezért az európai zöld megállapodás céljainak teljesítéséhez szükség lehet az ilyen külső költségek ezen időpont előtti csökkentéséhez nyújtott támogatásra.
93. A fenntartható szárazföldi szállítási szolgáltatások gyakran nem versenyképesek a szennyezőbb alternatívákkal, például a kizárólag közúti szállítási szolgáltatásokkal szemben. Mindaddig, amíg a szennyezőbb versengő szolgáltatások ára nem tükrözi teljes mértékben a társadalomra háruló költségeket, valószínűtlen, hogy a piac önmagában biztosítaná a fenntartható szárazföldi szállítási módok olyan szintű bevezetését, amely összhangban állna az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel. A 67. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a versengő szállítási módokhoz, például a közúti és a légi állításhoz kapcsolódó negatív externáliák mellett aállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott működési támogatás szükséges a vasúti, a belvízi és a fenntartható multimodális állításra való modális váltás támogatásához.

#### A támogatás megfeleltetése

94. A 68. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy aállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott támogatás megfelelő eszköz<sup>112</sup> a fenntartható szárazföldi állításra való modális váltás fenntartásához vagy fokozásához, ha az kezeli a különböző szállítási módok közötti, negatív externáliáknak betudható árkülönbségeket, és arra ösztönzi aállítás szolgáltatásokat igénybe vevőket, hogy fenntartható szárazföldi állítási módokat válasszanak.

#### A támogatás ösztönző hatása

95. A támogatásnak ösztönöznie kell a fenntartható szárazföldi állítási módokra való váltás fenntartását vagy fokozását, összhangban a 69. pontban meghatározott általános elvekkel.

<sup>111</sup> Lásd a 20. lábjegyzetben említett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 47. pontját.

<sup>112</sup> Ami a támogatás formáját illeti, aállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokra vonatkozó korábbi döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság nem emelt kifogást a közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatással szemben (lásd egyebek mellett a Bizottság SA.108800. sz., Németország – *A vasúti áru fuvarozás támogatása (egy vagonos és vagoncsoportos állítás)* ügyben hozott, 2024. május 21-i határozatát (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé); a Bizottság SA.109142. sz., Franciaország – *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* ügyben hozott, 2023. december 11-i határozatát (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé); valamint a Bizottság SA.104156. sz., Olaszország – *Incentivo Sea Modal Shift* ügyben hozott 2023. május 30-i határozatát (HL C 203., 2023.6.9., 16. o.).



Az általános elveknek való megfelelés érdekében, és biztosítandó, hogy a támogatás változást eredményezzen a kedvezményezett magatartásában és ösztönözze a modális váltást, a következő feltételeknek kell teljesülniük.

96. Először is, a támogatás csak akkor nyújtható, ha a támogatásban részesített szállítási mód gazdaságilag életképes alternatívája egy szennyezőbb versengő szállítási mód. Ez az életképesség az üzemeltetési költségektől, a megfelelő terminálok, hálózatok és összeköttetések rendelkezésre állásától és hozzáférhetőségétől, valamint egyéb tényezőktől, például az eltérő tranzitidőtől függ. A Bizottság úgy véli, hogy a személyszállítási szolgáltatások esetében mindig van szennyezőbb, gazdaságilag életképes alternatívája a vasúti vagy belvízi szállításnak. Az áruszállítási ágazatban, ahol a versenyképesség a szállítási műveletek során megtett távolságtól függ<sup>113</sup>, általában vélelmezhető a kizárólag közúti szállítással való versengés:
- a) a multimodális szállítás azon eseteiben, ahol a támogatásban részesített szállítási mód révén megtett távolság rövidebb:
    - i. vasúti szállítás esetében 800 kilométernél;
    - ii. belvízi szállítás esetében 375 kilométernél;
    - iii. rövid távú tengeri fuvarozás esetében 750 kilométernél; és
  - b) az unimodális szállítás azon eseteiben, ahol a támogatásban részesített szállítási mód révén megtett távolság rövidebb:
    - i. vasúti szállítás esetében 350 kilométernél<sup>114</sup>;
    - ii. belvízi szállítás esetében 375 kilométernél.
97. Az áruszállítási ágazatban végzett, a 96. pontban meghatározott távolságokat meghaladó műveletek esetében a tagállamnak bizonyítania kell, hogy egy, a támogatásban részesített szennyezőbb szállítási mód (pl. kizárólag közúti szállítás) gazdaságilag életképes alternatívát jelent a támogatásban részesített műveletekhez képest, és meg kell határoznia, hogy mely távolságtól kezdve nem versenyképes a szennyezőbb versengő szállítási mód a költségek szempontjából, és ezáltal gazdaságilag nem életképes a támogatott művelettípus tekintetében.
98. Másodszor, főszabály szerint nem nyújtható támogatás az olyan kapacitáskorlátokkal rendelkező útvonalakon történő szállításhoz, amelyek megakadályoznák a modális váltás fokozását vagy fenntartását. Ez a feltétel azt hivatott biztosítani, hogy reálisak legyenek a modális váltás fenntartásának vagy fokozásának kilátásai. Ha a tagállam olyan útvonalakon történő szállítást kíván támogatni, amelyeken kapacitáskorlátok állnak fenn, a tagállamnak ki kell fejtenie, hogy milyen egyéb intézkedéseket fog hozni e korlátok megszüntetése vagy csökkentése érdekében. A támogatási programok esetében ez azt jelenti, hogy a tagállamnak kötelezettséget kell vállalnia annak biztosítására, hogy nem nyújt támogatást, ha olyan jelentős kapacitáskorlátok állnak fenn, amelyek befolyásolhatják a szállítási műveleteket, és végső soron megakadályozzák a

<sup>113</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv módosításáról [Ricardo et al. (2023)].

<sup>114</sup> Ez a küszöbérték nem alkalmazandó az egyvagonos szállításként szervezett unimodális vasúti szállítás esetében, mivel az ilyen típusú unimodális vasúti szállítás – a különböző ügyfelek vagonjainak összegyűjtésével és összevonásával kapcsolatos költségek miatt – kevésbé jövedelmező, mint a kizárólag közúti szállítás, függetlenül a megtett távolságtól.

fenntarthatóbb szállítási módra való váltás fenntartását vagy fokozását. Amennyiben tényleges vagy várható kapacitáskorlátok állnak fenn, a tagállamnak biztosítania kell, hogy megoldásokat vezessenek be az ilyen korlátok megszüntetésére vagy csökkentésére annak érdekében, hogy a támogatásból eredően várható modális váltás elérhető legyen.

99. Harmadszor, a vasúti társaságoknak, a belvízi hajózási vállalkozóknak és a rövid távú tengeri fuvarozóknak nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenniük a kapott támogatásra vonatkozó valamennyi lényeges információt<sup>115</sup>. A kapott támogatásra vonatkozó információk közzétételének célja annak tudatosítása, hogy milyen intézkedések állnak rendelkezésre a fenntartható szárazföldi szállítási módok és az egyéb versengő, szennyezőbb alternatívák közötti versenyképességi szakadék csökkentésére, és ezáltal a modális váltás elindításához szükséges fenntartható szárazföldi szállítási szolgáltatások iránti kereslet növelésére.
100. Végezetül, annak biztosítása érdekében, hogy a támogatást csak a ténylegesen nyújtott fenntartható szárazföldi szállítási szolgáltatásokhoz biztosítsák, a támogatást a ténylegesen nyújtott szállítási szolgáltatás egységei alapján kell nyújtani <sup>116</sup>, nem pedig általányalapon.
101. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, ha a tagállam betartja a 69. pontban meghatározott és a 97–100. pontban részletezett általános elveket.

#### Arányosság

102. A 71. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a támogatás az elszámolható költségek legfeljebb 75 %-a lehet.
103. Az elszámolható költség aállítás külső költségeinek azon része, amelyet a vasúti és/vagy belvízi utak unimodális vagy multimodális használata és/vagy a rövid távú tengeri fuvarozás fenntartható multimodális állítással összefüggésben történő alkalmazása révén elkerülnek a szennyezőbb versengő állítási módokhoz képest (azaz a állítás elkerült külső költségei)<sup>117</sup>. Több olyan versengő alternatíva esetén, amelyek nagyobb mértékű szennyezést okoznak, a felső határ a legmagasabb költségű alternatívához képest mért különbségnek felel meg.
104. A tagállamnak átlátható, indokolással ellátott és számszerűsített összehasonlító külsőköltség-elemzést kell készítenie a támogatott állítási mód (vasúti, belvízi és/vagy fenntartható multimodális állítás, beleértve legalább egy vasúti, belvízi vagy rövid távú tengeri fuvarozási szakaszt) és az alternatív, szennyezőbb versengő alternatíva között. A tagállamnak a külső költségek különböző állítási módok közötti összehasonlításához elvben a állítás külső költségeiről szóló bizottsági kézikönyvet<sup>118</sup> kell alapul vennie – annak módosított vagy más dokumentummal felváltott változatában –, kivéve, ha megfelelő bizonyítékot terjeszt elő a tényleges külső költségek becslésére szolgáló eltérő

<sup>115</sup> Ideértve legalább az alábbi információkat: a támogatást nyújtó hatóság, a támogatás nyújtásának időpontja, a kapott támogatási összegek, a támogatás által érintett időszak és műveletek.

<sup>116</sup> Például személyszállítási szolgáltatások esetében utaskilométer, áruszállítási szolgáltatások esetében tonnakilométer vagy járműkilométer, vagy általánosabban a szállítási szolgáltatás termelési egysége.

<sup>117</sup> A tagállamok a külső költségek módszertanát használhatják bármely működési költség fedezésére, beleértve az infrastruktúra használatához kapcsolódó működési költségeket is.

<sup>118</sup> Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. *et al.*: Handbook on the external costs of transport – 2019. évi változat – 1.1., Kiadóhivatal, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

módszertan igazolására. Az alkalmazott módszernek és az elvégzett számításoknak nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lenniük.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

105. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, a szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott működési támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni.
106. A támogatást elvben támogatási programok formájában kell odaítélni, mivel azok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások.

#### 4.2.1.2 Új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás

107. Ez az iránymutatás külön szabályokat állapít meg a következő összeköttetések indításához nyújtott támogatásokra vonatkozóan:
  - a) új, kereskedelmi vasúti áruszállítási és belvízi áruszállítási összeköttetések vasúti társaságok és/vagy szállításszervezők részéről, amelyek összegyűjtik a keresletet és megszervezik a menetrend szerinti áruszállítási műveleteket a közlekedési terminálok között;
  - b) új, kereskedelmi vasúti személyszállítási összeköttetések menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokat szervező vasúti társaságok részéről, különböző tagállamokban található közlekedési terminálok között („határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások”) vagy egymástól több mint 400 kilométerre található közlekedési terminálok között („távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatások”).
108. Ahhoz, hogy az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez

109. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást, mivel biztosítja, hogy elegendő szállítási szolgáltatás kösse össze a közlekedési terminálokat. Az új, kereskedelmi vasúti áruszállítási és belvízi áruszállítási összeköttetések, valamint az új, határokon átnyúló és/vagy távolsági vasúti személyszállítási összeköttetések létrehozása kulcsfontosságú a vasúti és belvízi szállítás fejlesztéséhez, és elengedhetetlen a fenntartható multimodális szállítás lehetővé tételéhez.

A támogatás szükségessége

110. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia célkitűzései között szerepel a vasúti és a belvízi összeköttetések fejlesztése<sup>119</sup>. Ami az áruszállítást illeti, a vasúti szállítás teljes körű kiépítését visszafogja a közlekedési terminálok közötti kulcsfontosságú kapcsolatok

<sup>119</sup> Lásd a 20. lábjegyzetben említett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 33. és 42. pontját.

hiánya<sup>120</sup>, emellett intézkedésekre van szükség a belvízi szállításban rejlő kiaknázatlan lehetőségek kihasználásához<sup>121</sup>, különösen ahhoz, hogy az európai belvízi hajózási hálózat a lehető legnagyobb mértékben kapcsolódjon más szállítási módokhoz<sup>122</sup>. Ami a személyszállítást illeti, a vasútban rejlő lehetőségek nincsenek teljes mértékben kihasználva, főként a távolsági és/vagy a határokon átnyúló utazás eszközeként, különösen éjszakai időszakokban<sup>123</sup>.

111. A vasúti és belvízi összeköttetések továbbfejlesztése érdekében előfordulhat, hogy a tagállamoknak támogatást kell nyújtaniuk új, kereskedelmi vasúti áruszállítási és belvízi áruszállítási összeköttetések, valamint új, határokon átnyúló és/vagy távolsági vasúti személyszállítási összeköttetések indításához. Ennek oka, hogy a piaci erők önmagukban nem mindig vezetnek ahhoz, hogy a fuvarozók és a szállításszervezők új vasúti vagy belvízi összeköttetésekbe ruházzanak be, mivel ezek az összeköttetések összehangolási hiányosságoknak lehetnek kitéve. Az üzemeltetőknél jelentős állandó költségek merülhetnek fel különösen az új összeköttetések indítása során, és ezek az összeköttetések csak akkor válhatnak nyereségessé, ha elegendő számú ügyfél veszi azokat igénybe. Ilyen minimális volumen nélkül az üzemeltető rövid távon nem tudna elegendő nyereséget termelni az új kereskedelmi összeköttetés működésének első éveiben elszenvedett működési veszteségek ellensúlyozására, és így azt nem fejlesztené. Az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás csökkentheti a belépési korlátot az új összeköttetések indításánál, azáltal, hogy csökkenti a fuvarozók és a szállításszervezők által az új összeköttetés működésének első éveiben viselt éves működési veszteségek összegét.
112. A 67. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a szállítás összehangolására irányuló igények kielégítéséhez szükség lehet az új, kereskedelmi vasúti áruszállítási és belvízi áruszállítási összeköttetések és/vagy új, határokon átnyúló és/vagy távolsági vasúti személyszállítási összeköttetések indításához nyújtott támogatásra, amennyiben az hatékonyan célozza meg az említett piaci hiányosságot, figyelembe véve ugyanakkor az ugyanazon piaci hiányosság kezelésére már meglévő egyéb szakpolitikákat és intézkedéseket. Következésképpen a tagállamnak meg kell állapítania, hogy a támogatás nyújtásának időpontjában egyetlen gazdasági szereplő sem tervezi a szóban forgó új kereskedelmi összeköttetés kereskedelmi fejlesztését, még a fenntartható szárazföldi szállításhoz nyújtott minden egyéb támogatás mellett sem.

#### A támogatás megfelelése

113. Előfordulhat, hogy a működés első éveiben az új kereskedelmi szolgáltatások iránti kereslet nem lesz elegendő ahhoz, hogy ezek a szolgáltatások nyereségessé váljanak. Ezért a 68. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás megfelelő eszköz<sup>124</sup> azon vasúti társaságok és/vagy szállításszervezők támogatására, amelyek új

<sup>120</sup> Lásd a 20. lábjegyzetben említett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 43. pontját.

<sup>121</sup> Lásd a 20. lábjegyzetben említett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 44. pontját.

<sup>122</sup> Lásd a 25. lábjegyzetet, 2.1.2. pont.

<sup>123</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak – *Cselekvési terv a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére*, COM(2021) 810 final, 2021.12.14.

<sup>124</sup> Ami a támogatás formáját illeti, a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokkal kapcsolatos korábbi döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság nem emelt kifogást a közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatással szemben (lásd a Bizottság SA 31981 sz., Hollandia – *A kétszomópontos vasúthálózaton alapuló új kombinált szállítási szolgáltatások indításához nyújtott támogatás* ügyben hozott 2011. október 5-i határozatát (HL C 361., 2011.12.10., 1. o.). Ami konkrétan az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatást illeti, a Bizottság elismeri, hogy a közvetlen támogatások

vasúti vagy belvízi áruszállítási összeköttetésbe vagy új, határokon átnyúló és/vagy távolsági vasúti személyszállítási összeköttetésekbe kívánnak beruházni. A támogatásnak azonban az új összeköttetés indításától kezdve (azaz attól az időponttól számítva, amikor a kedvezményezett megkezdte az új összeköttetés működtetését) a műveletek legfeljebb 5 éven át tartó támogatására kell korlátozódnia.

#### A támogatás ösztönző hatása

114. A támogatásnak arra kell ösztönöznie a fuvarozókat és/vagy a szállításszervezőket, hogy új vasúti vagy belvízi áruszállítási összeköttetéseket vagy új, határokon átnyúló és/vagy távolsági vasúti személyszállítási összeköttetéseket indítsanak. A Bizottság úgy véli, hogy az új összeköttetések indításához nyújtott támogatásnak akkor van ösztönző hatása, ha a kedvezményezett az új kereskedelmi összeköttetések indítása előtt írásban kérelmezte a támogatást. A támogatás iránti írásbeli kérelem időzítése értékes jele a támogatás hiányában valószínűsíthető kontrafaktuális forgatókönyvnek. Ha egy vállalkozás a támogatás kérelmezése előtt nem kezdi meg az új összeköttetés működtetését, az arra utal, hogy a támogatás nélküli, valószínűsíthető kontrafaktuális forgatókönyv az új összeköttetés hiánya lenne, mivel a vállalkozás a kezdeti működési veszteségek fedezése érdekében támogatást igényel az új kereskedelmi összeköttetés indításához.
115. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatás ösztönző hatást fejt ki, ha a 69. pontban meghatározott és a 114. pontban részletezett általános elveket betartják, és bizonyíték van a várható működési veszteségekre.

#### Arányosság

116. A 71. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás akkor tekinthető arányosnak, ha nem haladja meg az elszámolható költségek alábbi százalékát: 80 % az új kereskedelmi összeköttetés működésének első évében, 70 % a második évben, 60 % a harmadik évben, 50 % a negyedik évben és 40 % az ötödik évben.
117. Az elszámolható költségek az új összeköttetés üzemeltetésével kapcsolatban felmerült működési veszteségek, legfeljebb 5 évig, attól a naptól számítva, amikor a kedvezményezett megkezdte az érintett összeköttetés működtetését. A működési veszteség a bevételek és a működési költségek közötti negatív különbséget jelenti az új összeköttetés működésének első éveiben (legfeljebb 5 év)<sup>125</sup>.
118. Az új kereskedelmi összeköttetéshez rendelt költségek fedezhetik az új kereskedelmi összeköttetés működtetésével kapcsolatban felmerülő összes közvetlen működési költséget, valamint az új kereskedelmi összeköttetés és az egyéb tevékenységek közös

---

lehetővé teszik az új kereskedelmi összeköttetésbe beruházni kívánó vasúti társaságok és szállításszervezők számára, hogy az új kereskedelmi összeköttetés működésének első éveiben csökkentsék kezdeti működési veszteségeiket, és ezáltal javítsák e szolgáltatások jövedelmezőségét. Ezért az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott támogatás esetében a közvetlen támogatások akkor is megfelelőek lehetnek, ha azokat előzetesen fizették ki, feltéve, hogy az előzetes kifizetés rendszeres időközönként, évente legalább egyszer történik (nem pedig egyszeri, a támogatással finanszírozható teljes időszakot lefedő előzetes kifizetéssel).

<sup>125</sup> Az egyértelműség kedvéért, ez magában foglalhatja az új összeköttetés indításához kapcsolódó és azt megelőző működési költségeket is. Ezeket a költségeket figyelembe lehet venni az új kereskedelmi összeköttetés működésének első évéhez kapcsolódó elszámolható költségek számszerűsítése során.

működési költségeihez való megfelelő hozzájárulást. A figyelembe veendő bevételnek magában kell foglalnia az új kereskedelmi összeköttetésből származó teljes bevételt.

119. Amennyiben a támogatást előzetesen fizetik ki, a következő további kumulatív feltételeknek kell teljesülniük:

- a) a működési veszteségeket előzetesen, észszerű előrejelzések alapján meg kell becsülni;
- b) a működési veszteségeket a támogatás nyújtásának időpontjában érvényes értékekre kell diszkontálni;
- c) a tagállamnak megfelelő ellenőrzési és visszakövetelési mechanizmust kell bevezetnie annak biztosítására, hogy a támogatás ne haladja meg az engedélyezett támogatási intenzitást;
- d) az előzetes kifizetések által fedezett időszak nem haladhatja meg az egy évet.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

120. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, az új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott működési támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni. Ezenkívül a támogatást a kedvezményezett által viselt költségeknek az új kereskedelmi összeköttetés indításától számított legfeljebb 5 évig történő fedezésére kell korlátozni.

121. A támogatást elvben támogatási programok formájában kell odaítélni, mivel azok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások.

#### 4.2.2 Beruházási támogatás

##### 4.2.2.1 Unimodális és multimodális vasúti és belvízi szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott támogatás

122. Ez az iránymutatás külön szabályokat állapít meg a vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához (és azon belül a lecserélésükhöz) nyújtott beruházási támogatásra vonatkozóan.

123. A multimodális szállítás multimodális szállítási létesítményeket is használ a kombinált közúti és tengeri szállításához. Amennyiben ezek a létesítmények tengeri kikötőkben találhatók, akkor tartoznak ezen iránymutatás hatálya alá, ha vasúti vagy belvízi összeköttetésekkel is rendelkeznek, és ezért vasúti vagy belvízi multimodális szállítási létesítményeknek minősülnek<sup>126</sup>.

124. A vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott

---

<sup>126</sup> Lásd a „vasúti és/vagy belvízi multimodális szállítási létesítmény” 54. pont bb) alpontjában szereplő fogalom meghatározását.

támogatásnak biztosítania kell, hogy: a) a telephely első alkalommal legyen használható a modális váltást támogató létesítményként (építés); b) egy meglévő létesítmény több forgalmat tudjon kezelni, vagy vonzóbbá váljon a felhasználók számára, például olyan típusú forgalom kezelésével, amelyet korábban nem kezeltek (korszerűsítés); vagy c) egy olyan létesítmény, amely támogatás nélkül egyébként a tevékenység visszaesésével szembesülne, folytathassa működését (felújítás).

125. Ahhoz, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, a vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatásnak meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

#### Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez

126. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást. A támogatás önmagában vagy más szállítási módokkal kombinálva támogathatja a vasúti vagy belvízi szállítást kiszolgáló létesítményekbe történő beruházásokat<sup>127</sup>. E létesítmények szélesebb körű rendelkezésre állása vagy kapacitásuk, minőségük és/vagy hatékonyságuk növelése előfeltétele a vasúti és a belvízi szállítás megfelelő működésének. Emellett ezek a fejlesztések végső soron a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatban működő fuvarozó és logisztikai vállalatok költségeinek csökkenéséhez, valamint jobb minőségű szolgáltatásokhoz vezetnek.

#### A támogatás szükségessége

127. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia rámutatott az átrakodási infrastruktúra – különösen a szárazföldi multimodális terminálok – szűkösségére, és beruházásokat sürgetett a multimodális infrastruktúra hiányosságainak kiemelt prioritásként történő megszüntetése érdekében<sup>128</sup>. A kellő számú megfelelő vasúti létesítmény, belvízi létesítmény, valamint vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmény rendelkezésre állása kulcsfontosságú a fenntartható szárazföldi szállítás értéklánca szempontjából. Az ilyen létesítmények elősegítik különösen a multimodális szállítás fejlesztését azzal a céllal, hogy valamennyi szállítási módot multimodális terminálokon keresztül fogják össze.
128. A vasúti és belvízi utakat kiszolgáló létesítményeknek nyújtott támogatás elengedhetetlen a fenntartható szárazföldi szállításban rejlő lehetőségek teljes körű kiaknázásához. Ez a támogatás segíthet megtörni a modális váltás és a létesítmények rendelkezésre állásának ördögi körét. Egyrészt a fenntartható szárazföldi szállítás fokozottabb igénybevételének előfeltételei a megfelelő létesítmények. Másfelől amint több felhasználó áll át ezekre a szállítási módokra, a növekedés támogatásához további létesítményekre van szükség. Támogatások nélkül azonban előfordulhat, hogy a magánszereplők nincsenek eléggé ösztönözve az infrastrukturális létesítményekbe történő beruházásra. Ennek oka, hogy nem veszik számításba annak előnyeit, hogy a beruházás által lehetővé tett modális

<sup>127</sup> Annak ellenére, hogy nem állnak rendelkezésre átfogó információk az EU-n belüli multimodális szállítási, vasúti és belvízi létesítményekről, egyértelmű jelek utalnak arra, hogy hiány mutatkozik a fenntartható szárazföldi szállításhoz szükséges megfelelő, elérhető és hozzáférhető létesítményekből. Különösen a vasúti és a belvízi létesítmények, valamint a multimodális áruterminálok esetében van szükség beruházásokra.

<sup>128</sup> Lásd a 20. lábjegyzetben említett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 42. pontját.

váltásból eredően csökkennek a külső költségek. Ezenkívül időbe telhet, míg a kiszolgáló létesítmények száma és minősége igazodik a fenntartható szárazföldi szállítás iránti megnövekedett igényhez. A létesítményeknek nyújtott állami támogatás ezért hozzájárulhat a kívánt modális váltás hatékonyabb és gyorsabb megvalósításához<sup>129</sup>.

129. Tekintettel a 67. pontban meghatározott általános elvekre, a Bizottság úgy véli, hogy a 127. és 128. pontban említett piaci hiányosság fennállása esetén a szállítás összehangolásával kapcsolatos igények kielégítése érdekében szükség lehet a létesítményekbe történő beruházáshoz nyújtott támogatásra. Ez a támogatás akkor indokolt, ha az új kapacitás valószínűleg felhasználásra kerül, és ezáltal hozzájárul a fenntartható szárazföldi szállítás igénybevételének növekedéséhez az azzal versengő, szennyezőbb szállítási módokhoz képest. Ez a helyzet akkor, ha egy tagállam az előzetes üzleti tervben szereplő megbízható forgalmi előrejelzések alapján kimutatja, hogy a potenciális kapacitásigény – legalábbis középtávon – meghaladja a támogatott létesítmény és olyan más meglévő vagy már tervezett létesítmények jelenlegi együttes kapacitását, amelyek észszerűen alternatívát jelenthetnek a támogatott létesítmény kapacitása iránti jövőbeli kereslet tekintetében.

#### A támogatás megfeleltetése

130. A fenntartható szárazföldi szállítás fejlesztését akadályozza a vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények EU-n belüli hiánya. Ezért a 68. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy az e létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott beruházási támogatás megfelelő eszköz<sup>130</sup> a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltás elősegítéséhez.

#### A támogatás ösztönző hatása

131. A támogatásnak ösztönöznie kell a vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények építését, korszerűsítését vagy felújítását. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, ha a 69. és 70. pontban meghatározott általános elveket betartják, és a támogatott projekt támogatás nélkül finanszírozási hiányt mutatna.

#### Arányosság

132. A 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a vasúti létesítményekhez, a belvízi létesítményekhez, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítményekhez nyújtott beruházási támogatás akkor tekinthető arányosnak, ha a támogatás összege nem haladja meg az alábbiak közül az alacsonyabbikat: a) a

<sup>129</sup> Tekintettel arra, hogy az ilyen létesítmények megépítése, korszerűsítése vagy felújítása (a kezdetektől a befejezésig) jelentős időbe telhet, támogatásra lehet szükség annak biztosításához, hogy a rendelkezésre állásuk szorosan kövesse a fenntartható szárazföldi szállítás bővülését, különös tekintettel a zöld megállapodás és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia céljainak sürgető voltaira.

<sup>130</sup> Ami a támogatás formáját illeti, a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokra vonatkozó korábbi döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság nem emelt kifogást a közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatással szemben (lásd többek között a Bizottság SA.109124. sz., Lengyelország – *Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz: Intermodális szállítási létesítményekhez, berendezésekhez és vasúti járművekhez nyújtott beruházási támogatás* ügyben hozott, 2024. március 26-i határozatát (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé); és a Bizottság SA.64546. számú, Szlovákia – *Személyszállító vonatok kisebb karbantartását végző műhelyek* ügyben hozott 2022. február 9-i határozatát (HL C 169., 2022.4.22., 1. o.).



projekt támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyvhöz viszonyított finanszírozási hiánya, illetve b) a beruházás elszámolható költségei.

133. A finanszírozási hiány kiszámításához különbséget kell tenni a projekt keretében finanszírozott szállítási tevékenységek és a nem szállítási tevékenységek között. A releváns bevételek nemcsak a projekt keretében finanszírozott szállítási tevékenységekből származó bevételeket foglalják magukban, hanem az e szállítási tevékenységekhez kapcsolódó nem szállítási tevékenységekből (például a finanszírozott létesítményben található kereskedelmi terek bérbeadásából) származó nettó működési többletnyereséget is. A vonatkozó költségek magukban foglalják mind a működési költségeket, mind a projekt keretében finanszírozott szállítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházási költségeket. Ezzel szemben a nem szállítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházási költségeket ki kell zárni. Ezen túlmenően a létesítmény iránti várható igény becslésénél figyelembe kell venni minden létező vagy tervezett állami támogatási intézkedést, például a működési támogatást és/vagy a finanszírozási hiány elemzését befolyásoló más típusú beruházási támogatást.
134. Az elszámolható költségek az adott létesítmény építéséhez, korszerűsítéséhez vagy felújításához közvetlenül kapcsolódó tárgyi eszközökbe (befektetett eszközökbe és ingó javakba) és immateriális javakba történő beruházás költségeit foglalják magukban. Az elszámolható költségek közé tartozhatnak:
- a) a szállítással kapcsolatos szolgáltatások nyújtására szolgáló létesítményben található felszíni (például tárolásra szolgáló) elrendezések, rögzített berendezések (például raktárak és terminálpületek) és mobil terminálberendezések (például kitológémes targoncák);
  - b) kapcsolódó előkészítő tanulmányok, például megvalósíthatósági és topológiai tanulmányok; valamint
  - c) tervezési és telepítési költségek.
135. Támogatási programok esetében a tagállamoknak kötelezettséget kell vállalniuk arra, hogy a támogatási program keretében támogatott minden egyes projekt esetében elvégzik a finanszírozási hiány 71–74. pontban említett és a 133. és 134. pontban részletezett elemzését. E célból a tagállamoknak a tervezett támogatási programok bejelentésében ismertetniük kell legalább a támogatott projektek kategóriáit, az elfogadott elszámolható költségek konkrét kategóriáit (ideértve például a tárgyi eszközök (befektetett eszközök és ingó javak) és az immateriális javak beszerzési költségeit), a finanszírozási hiány kiszámításának módszerét és az alkalmazott maximális WACC-t.
136. Ad hoc támogatás esetében a finanszírozási hiányt a projekt tényleges és kontrafaktuális forgatókönyv szerinti jövedelmezőségének összehasonlításával határozzák meg a 72–74. pontban kifejtett általános elveknek megfelelően, a 133. pontban részletezettek szerint. A tagállamoknak a projekt részletes üzleti tervében be kell mutatniuk a 72. pontban említett számításokat és előrejelzéseket.
137. Ha a támogatás a tagállam által előzetesen javasolt és azonosított létesítményekre vonatkozik, nincs szükség a finanszírozási hiány értékelésére, ha a támogatás összegét versenyeztetési ajánlattételi eljárás révén határozzák meg. Ilyen esetekben a Bizottság úgy véli, hogy a támogatási összeg megfelel a potenciális kedvezményezettek által igényelt minimális támogatásnak, és ezért a támogatás arányosnak tekinthető, ha az alábbi kumulatív kritériumok teljesülnek:

- a) az ajánlattételi eljárás versenyalapú, azaz nyílt, egyértelmű, átlátható és megkülönböztetésmentes<sup>131</sup>. Objektív kritériumokon alapul, amelyeket előzetesen és az intézkedés célkitűzésével összhangban határoztak meg, és amelyek minimálisra csökkentik a stratégiai ajánlattétel kockázatát. A versenyeztetési ajánlattételi eljárásban az ajánlatok rangsorolásához és végső soron a támogatás odaítéléséhez használt kiválasztási kritériumoknak közvetlenül vagy közvetve össze kell kapcsolniuk az intézkedés fő célkitűzéseivel való hozzájárulást a pályázó által igényelt támogatási összeggel. Ez kifejezhető például a létrehozott átrakodási kapacitás egységére vetített támogatásban;
- b) a kritériumokat a pályázatok benyújtásának határideje előtt kellő időben közzéteszik, lehetővé téve a tényleges versenyt;
- c) az ajánlattevők várható száma elégséges a tényleges verseny biztosításához;
- d) kerülik az ajánlattételi eljárás kimenetelének utólagos kiigazítását (például az ajánlattétel eredményéről folytatott tárgyalásokat), mivel ezek veszélyeztethetik a hatékony eredmények elérését az eljárás során.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

- 138. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, a vasúti létesítmények, a belvízi létesítmények, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott beruházási támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni.
- 139. Ezenkívül a tagállamnak minden támogatott szállítási létesítmény esetében bizonyítania kell, hogy a támogatási intézkedés az ágazati jogszabályokkal, többek között az egységes európai vasúti irányelvvel<sup>132</sup> összhangban megkülönböztetésmentes, nyílt és átlátható hozzáférést biztosít a létesítményhez valamennyi érdekelt felhasználó számára.
- 140. Amennyiben a támogatott szállítási létesítmény tulajdonosa, üzemeltetője és várható végfelhasználója ugyanannak a vállalkozásnak a része vagy a szállítási csoportmentességi rendelet I. mellékletében meghatározott kapcsolt vállalkozás, a létesítmény üzemeltetését nyílt, versenyen alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás keretében kell odaítélni<sup>133</sup>. Ez az üzemeltető számára a piaci feltételeknek megfelelő megtérülési rátát biztosít, és enyhíti az esetleges összeférhetetlenségeket.
- 141. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatási programok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre és a kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások. Ezért a Bizottság értékelése során figyelembe fogja venni az alábbi elemeket.
  - a) A programok esetében akkor vélelmezhető, hogy nem állnak fenn indokolatlan negatív hatások a versenyt és a kereskedelmet illetően, ha teljesülnek a 138–140. pontban meghatározott feltételek. Emellett a tagállamnak a program bejelentésekor kötelezettséget kell vállalnia arra is, hogy mielőtt egyedi támogatást

<sup>131</sup> Egyetlen ajánlattevő sem rendelkezhet privilegizált információkkal vagy egyéb előnyökkel például azért, mert előzetesen fejlesztette a létesítmény helyszínét vagy annak tulajdonosa. Ilyen esetekben a tagállamnak minden potenciális ajánlattevő rendelkezésére kell bocsátania ezeket a releváns információkat.

<sup>132</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>133</sup> A kapcsolt vállalkozásnak minősülő vállalkozások részt vehetnek az eljárásban.

nyújtana egy létesítménynek, ellenőrzi, hogy a támogatott létesítmény nem torzítja-e indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmet a meglévő és/vagy már tervezett létesítmények vonatkozásában. E célból a tagállamnak kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy előzetes üzleti tervbe foglalt megalapozott forgalmi előrejelzések alapján meghatározza a támogatott létesítmény igénybevételének középtávú kilátásait. A tagállamnak kötelezettséget kell vállalnia annak ellenőrzésére is, hogy nem gyakorol-e a beruházás indokolatlan torzító hatást az olyan meglévő és/vagy már tervezett létesítmények használatára, amelyek észszerűen alternatív helyettesítőkként szolgálhatnak a támogatott létesítmény kapacitása iránti jövőbeli kereslet tekintetében.

- b) Ad hoc támogatás esetében a tagállamnak a 138–140. pontban meghatározott feltételek teljesítésén túl azt is bizonyítania kell, hogy a támogatott létesítmény nem torzítja indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmet a meglévő és/vagy már tervezett létesítmények vonatkozásában. E célból a tagállamnak előzetes üzleti tervbe foglalt megalapozott forgalmi előrejelzések alapján meg kell határoznia a támogatott létesítmény igénybevételének középtávú kilátásait. A tagállamnak azt is be kell mutatnia, hogy a beruházás nem gyakorol indokolatlan torzító hatást az olyan meglévő és/vagy már tervezett létesítmények használatára, amelyek észszerűen alternatív helyettesítőkként szolgálhatnak a támogatott létesítmény kapacitása iránti jövőbeli kereslet tekintetében<sup>134</sup>. A támogatott beruházás elvben nem jár indokolatlan torzító hatásokkal, ha a várható kereslet olyan mértékű, hogy az új létesítmény nem tereli el a keresletet a meglévő és/vagy már tervezett létesítményektől. Mindenesetre – tekintettel a különböző területek, szállítási módok és létesítmények eltérő piaci szerkezetére – a Bizottság eseti alapon értékelni fogja, hogy érintheti-e indokolatlan hatás a meglévő és/vagy már tervezett létesítményeket. Ebben az értékelésben a Bizottság a legrelevánsabb kritériumként figyelembe veheti a közeli létesítmények kihasználtsági arányát, az e létesítményekben kezelt áru-, utas- vagy vasúti jármű-típusokat, az alkalmazott technológiát és az adott földrajzi hely előnyeit.

#### 4.2.2.2 Iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatás

142. Ez az iránymutatás külön szabályokat állapít meg az iparvágányok építésére, korszerűsítésére és/vagy felújítására (és azon belül a lecserélésükre) vonatkozó beruházások előmozdítására vonatkozóan.
143. Az iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatásnak biztosítania kell, hogy: a) a telephely első alkalommal legyen közvetlenül elérhető vasúti pályán keresztül (építés); b) nagyobb vasúti forgalom érhesse el a telephelyet, vagy a vasúti forgalom az iparvágány villamosítása révén kevésbé legyen szennyező (korszerűsítés); vagy c) tovább üzemeljen egy olyan iparvágány, amelyet támogatás hiányában többé nem használnának (felújítás).
144. Ahhoz, hogy az iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

<sup>134</sup> Ezeket a létesítményeket a támogatás szükségességének értékelése céljából is mindenképpen meg kell határozni (lásd a 129. pontot).

## Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez

145. Az iparvágányok kulcsszerepet játszanak az első/utolsó kilométeres közúti áruszállítás iránti igény csökkentésében. Ennek oka, hogy a fenntartható szárazföldi szállítási módok alkalmazásával szállított áru csak úgy tud eljutni az ügyfél telephelyeire, illetve elindulni onnan, ha azt az első/utolsó kilométerhez átrakják tehergépkocsikra (multimodális szállítás), vagy ha az ügyfél telephelye közvetlenül kapcsolódik a vasúthálózathoz.
146. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást. Erre azáltal kerülhet sor, hogy ösztönzi a szállítási művelet fő útszakaszának<sup>135</sup> vasúttal történő megtételét, és lehetővé teszi, hogy a közúti szállításról a vasútra történő váltás révén elkerülhetőek legyenek a szennyezőbb szállítási módok alkalmazásával történő első/utolsó kilométeres szállítás külső költségei.

### A támogatás szükségessége

147. Az iparvágányok elengedhetetlenek a fenntartható első/utolsó kilométeres áruszállításhoz. Az EU-ban azonban az iparvágányok száma általánosságban csökkent<sup>136</sup>. Ez a csökkenés várhatóan folytatódni fog, ha nem kínálnak elégséges ösztönzőket a vállalkozások számára ahhoz, hogy viseljék az iparvágányok építésével, korszerűsítésével és felújításával kapcsolatos költségeket és kockázatokat. Az iparvágány megépítésére vonatkozó döntést ugyanis számos tényező befolyásolhatja, például a szállított áru volumene és típusa, a régió belüli gyártó vállalkozások száma vagy a vasúti infrastruktúra fejlettségi szintje. A Bizottság megjegyzi, hogy e tényezők bármelyike visszatárhathatja a vállalkozásokat attól, hogy iparvágányok építésébe, korszerűsítésébe és/vagy felújításába ruházzanak be.
148. A piac jellemzően a kevésbé drága, de kevésbé fenntartható szállítási megoldásokat részesíti előnyben az ipari telephelyekre történő áruszállításhoz, illetve az onnan történő feladáshoz<sup>137</sup>. Ezért a 67. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a szállítás összehangolásával kapcsolatos igények kielégítéséhez szükség van az iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott támogatásra.

### A támogatás megfelelősége

149. A vasúti szállítás fejlesztését hátráltatja, hogy nincsenek elégséges piaci ösztönzők a vállalkozások számára ahhoz, hogy viseljék az iparvágányok építésével,

<sup>135</sup> Az „útszakasz” az utazás valamely szállítási móddal kiszolgált adott szakasza. Az egyazon fuvarozó által kiszolgált kiindulási és érkezési hely alapján kerül meghatározásra. A „fő útszakasz” az adott utazás leghosszabb szakasza.

<sup>136</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálatához (lásd a 42. lábjegyzetet), 2.5. szakasz.

<sup>137</sup> Az iparvágányba való beruházásról szóló döntés meghozatalakor a vállalkozásnak mérlegelnie kell, hogy a telephelyéről, illetve a telephelyére történő első/utolsó kilométeres szállítás során közúti fuvarozást kíván-e igénybe venni, vagy egy iparvágányon keresztül a vasutat. Az előbbi egy bizonyos nagyságrendig kevésbé költséges, és a közúti összeköttetésekbe való beruházást a hatóságok hajtják végre és fizetik meg. Ezzel szemben az utóbbi esetben a vállalkozások viselik az építési költségek nagy részét (gyakran a megvalósíthatósági tanulmányt is beleértve, tekintettel a domborzati viszonyokra), valamint az üzemeltetés és a karbantartás költségeit. Ezenkívül a beruházás hosszú élettartamú, ami további kockázatot jelent, mivel vannak olyan, a vállalkozáson kívül eső események, amelyek megakadályozhatják az iparvágány jövőbeli használatát. Ez lehet a helyzet például akkor, ha a vasúti társaságok leállítják a releváns csatlakozó szolgáltatásokat azon a területen, ahol a vállalkozás található.

korszerűsítésével és/vagy felújításával kapcsolatos költségeket és kockázatokat. Ezért a 68. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy az iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához nyújtott beruházási támogatás megfelelő eszköz<sup>138</sup> a modális váltás iparvágányokon keresztül biztosított első/utolsó kilométeres összeköttetésekkel történő fokozásához.

#### A támogatás ösztönző hatása

150. A támogatásnak ösztönöznie kell az iparvágányok építését, korszerűsítését és/vagy felújítását. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, ha a 69. és 70. pontban meghatározott általános elveket betartják, és támogatás nélkül a támogatott projekt finanszírozási hiányt mutatna.

#### Arányosság

151. A 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban az iparvágányokhoz nyújtott beruházási támogatás akkor tekinthető arányosnak, ha a támogatás összege nem haladja meg az alábbiak közül az alacsonyabbikat: i. a projekt finanszírozási hiánya a támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyvhöz viszonyítva<sup>139</sup> (amely – ellenkező bizonyíték hiányában – vélelmezhetően a közúti szállítás), illetve ii. a beruházás elszámolható költségei.
152. Az elszámolható költségek az iparvágány megépítéséhez, korszerűsítéséhez és/vagy felújításához közvetlenül kapcsolódó, a működőképessé tételét vagy az üzemben tartását célzó (befektetett és ingó) tárgyi eszközökbe és immateriális javakba történő beruházás költségeit foglalják magukban. Az elszámolható költségek magukban foglalhatják a kapcsolódó előkészítő tanulmányokat, például a megvalósíthatósági és a topológiai tanulmányokat, valamint a tervezési és telepítési költségeket. A megcélzott felhasználó(k) telephelyén a vonatok berakodásához/kirakodásához használt berakodó/kirakodó platformok és berendezések nem számíthatók bele az elszámolható költségekbe.
153. Támogatási programok esetében a tagállamnak kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy a támogatási program keretében támogatott minden egyes projekt esetében elvégzi a finanszírozási hiány 71–74. pontban meghatározott elemzését. E célból a tagállamnak a tervezett támogatási programok bejelentésében ismertetnie kell legalább a támogatott projektek kategóriáit, az elfogadott elszámolható költségek konkrét kategóriáit (ideértve például a tárgyi eszközök (befektetett eszközök és ingó javak) és az immateriális javak beszerzési költségeit), a finanszírozási hiány kiszámításának módszerét és az alkalmazandó maximális WACC-t.
154. Ad hoc támogatás esetében<sup>140</sup> a 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a tagállamnak mindenkor: a) be kell nyújtania a projektszintű finanszírozási hiány részletes számszerűsítését, alátámasztva a kedvezményezett belső

<sup>138</sup> Ami a támogatás formáját illeti, a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokkal kapcsolatos korábbi döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság nem emelt kifogást a közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatással szemben (lásd a Bizottság SA.58570 sz., Németország – *Iránymutatás a vasúti mellékvágányok és a kapcsolódó infrastruktúra építéséről, bővítéséről, újraaktiválásáról és cseréjéről* ügyben hozott 2020. december 17-i határozatát (HL C 25., 2021.1.22., 1. o.).

<sup>139</sup> A finanszírozási hiány elemzésekor a finanszírozási hiány becsléséhez figyelembe kell venni minden létező vagy tervezett állami támogatási intézkedést, például a működési támogatást és/vagy más típusú beruházási támogatást.

<sup>140</sup> Kivételes, kellően indokolt esetekben, amikor egy iparvágányhoz nyújtott ad hoc támogatás a 157. ponttal összhangban a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

dokumentumaival, például igazgatótanácsi prezentációkkal vagy belső üzleti tervekkel, amelyeknek a döntéshozatali folyamat időszakából kell származniuk; és b) megfelelő nyomonkövetési és utólagos visszakövetelési mechanizmust kell alkalmaznia annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne haladja meg a 151. pontban meghatározott határértékeket.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

155. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, az iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott beruházási támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni.
156. A támogatást elvben támogatási programok formájában kell odaítélni, mivel azok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre és a kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások.
157. Kivételes, kellően indokolt esetekben a Bizottság megállapíthatja, hogy az iparvágányokhoz nyújtott ad hoc támogatás nem torzítja indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmet. A kivételes eset indokolásának részeként a tagállamnak be kell nyújtania legalább az alábbiak mindegyikét:
  - a) olyan számítások, amelyek bemutatják, hogy az ad hoc támogatás révén a külső költségek támogatási egységenkénti csökkenése lényegesen nagyobb, mint egy támogatási program keretében, a külső költségek csökkenésének okaira vonatkozó részletes magyarázattal együtt, valamennyi alapul szolgáló adat és feltételezés forrásának megadásával;
  - b) annak dokumentumokkal – például tanulmányokkal és ágazati jelentésekkel – alátámasztott kimutatása, hogy egy adott piaci hiányosság érinti a kiválasztott kedvezményezettet, de egyáltalán nem, vagy csak sokkal korlátozottabb mértékben érint más vállalkozásokat a tagállamban.

#### 4.2.2.3 Vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott támogatás

158. Ez az iránymutatás külön szabályokat állapít meg a vasúti vagy belvízi szállítási (új vagy használt) járművek beszerzésére vonatkozó beruházások támogatásokra, a vasúti és belvízi szállításra való modális váltás előmozdítása érdekében.
159. Annak biztosítása céljából, hogy a támogatást azokhoz a gazdasági szereplőkhöz irányítsák, akiknek arra a leginkább szükségük van ahhoz, hogy megvessék lábukat a piacon, az e szakasz szerinti támogatás csak a vasúti ágazat új belépőinek<sup>141</sup>, kkv-nak minősülő vasúti társaságoknak, a belvízi hajózási ágazatban működő kkv-knak, valamint a vasúti és/vagy belvízi hajózási ágazatban működő lízingtársaságoknak nyújtható, amennyiben kkv-nak minősülnek.
160. A támogatást állami garancia formájában kell nyújtani. A garanciák nyújthatók közvetlenül a végső kedvezményezetteknek (azaz a 159. pontban említett szereplőknek) vagy hitelintézeteknek és más pénzügyi intézményeknek mint pénzügyi közvetítőknek

<sup>141</sup> Az egyértelműség kedvéért, a vasúti ágazat új belépői akkor is jogosultak lehetnek a vasúti járművek beszerzéséhez nyújtott támogatásra, ha nem minősülnek kkv-nak.

(amennyiben a kedvezményezett szabadon választhatja meg a pénzügyi közvetítőt). A pénzügyi közvetítőnek képesnek kell lennie annak igazolására a vonatkozó tagállam felé, hogy olyan mechanizmust működtet, amely az állami garancia nélküli állapothoz képest a finanszírozási volumen növelésével, kockázatosabb portfóliók vállalásával, illetve a biztosítéki követelmények vagy a kamatlábak csökkentésével a lehető legnagyobb mértékben biztosítja az előnyök végső kedvezményezetteknek való továbbadását.

161. Ahhoz, hogy a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

#### Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez

162. A 21. és 32. pontban említettek szerint mind a vasúti, mind a belvízi hajózási ágazatban alacsony szintű a járművekbe történő beruházás, ami akadályozza ezen ágazatok teljes körű fejlődését. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást azáltal, hogy megfizethetőbb hozzáférést biztosít a vasúti ágazatban működő kkv-k és új belépők számára a járműbeszerzéshez szükséges finanszírozáshoz.
163. A Bizottság továbbra is *az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló 2022. évi bizottsági iránymutatás*<sup>142</sup> alapján fogja értékelni a tiszta üzemű gépjárművek (vasúti járművek és belvízi hajók) beszerzéséhez nyújtott beruházási támogatás összeegyeztethetőségét.

#### A támogatás szükségessége

164. Ahhoz, hogy a vasúti és belvízi szállítás versenyképes maradjon más szállítási módokkal szemben, és ezáltal elő lehessen mozdítani a fenntartható szárazföldi szállítási módokra való váltást, megfelelő flottákra van szükség. A vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez szükséges finanszírozáshoz való hozzáférés azonban jelenleg komoly akadályt képez a vasúti és belvízi ágazatban működő kkv-k, valamint a vasúti ágazat új belépői számára a piacra lépés és/vagy a terjeszkedés tekintetében.
165. Ami a vasúti szállítást illeti, a vasúti társaságok vasútjármű-beszerzési képességét érintő korlátok főként pénzügyi jellegűek, és különösen a kkv-k nem feltétlenül férnek hozzá versenyképes feltételek mellett hitelhez<sup>143</sup>. Ennek oka, hogy a kkv-k és az új belépők rosszabb finanszírozási feltételekkel szembesülnek, mint amilyenek az inkumbens szolgáltatók számára elérhetőek, akik profitálnak a piaci helyzetükből, és különösen akkor, ha állami tulajdonban vannak, könnyebben tudják bizonyítani hitelképességüket a befektetők és a bankok számára. Hasonlóképpen a belvízi hajózási ágazat pénzügyi kapacitása is korlátozott, mivel az ágazat főként kkv-kból és családi vállalkozásokból áll, ami megnehezíti számukra a költséges beruházásokat<sup>144</sup>. Ebben az összefüggésben a belvízi hajók növekvő költsége<sup>145</sup> jelentős akadályt jelent a belvízi szállítási piacra való

---

<sup>142</sup> Lásd a 71. lábjegyzetet.

<sup>143</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálatához (lásd a 42. lábjegyzetet), 4.3.2. szakasz.

<sup>144</sup> Lásd az 58. lábjegyzetet.

<sup>145</sup> Az inflációs tendenciák következtében az acélárak és a hajógyártáshoz szükséges egyéb anyagok árai az elmúlt években erőteljesen emelkedtek. Forrás: CCNR piacfigyelés [2023. évi éves jelentés, 109.].

belépés és/vagy a terjeszkedés előtt, különös tekintettel arra, hogy a különböző típusú rakományokhoz és útvonalakhoz szakosodott hajókra van szükség<sup>146</sup>.

166. A 67. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a szállítás összehangolásával kapcsolatos igények kielégítéséhez szükség van vasúti járművek és hajók beszerzéséhez nyújtott támogatásra. Ennek oka, hogy a piac önmagában nem tudja biztosítani, hogy a vasúti és belvízi ágazatban működő kkv-k és a vasúti ágazat új belépői megfelelő finanszírozáshoz férjenek hozzá a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez.

#### A támogatás megfelelősége

167. A 68. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott beruházási támogatás elvben megfelelő eszköz lehet, amennyiben állami garancia formájában valósul meg. A korlátozott időre szóló állami hitelgaranciák a legmegfelelőbb támogatási eszközök az egyfelől a kkv-k és az új belépők, másfelől a nagyméretű inkumbens szolgáltatók közötti egyenlő versenyfeltételek helyreállítására a járműbeszerzéshez szükséges finanszírozáshoz való hozzáférés tekintetében. Az ilyen garanciák azt hivatottak lehetővé tenni a kedvezményezettjeik számára, hogy az inkumbens szolgáltatókhoz hasonló hitelfeltételeket élvezzenek a piacon.
168. A Bizottság úgy véli, hogy a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez állami garancia formájában nyújtott beruházási támogatás megfelelő arra, hogy segítse a kkv-kat és a vasúti ágazat új belépőit a vasúti vagy belvízi szállítási járművek magas beszerzési költségeinek finanszírozásában, amennyiben a 68. pontban meghatározott és a 167. pontban részletezett általános elveket betartják.

#### A támogatás ösztönző hatása

169. A támogatásnak ösztönöznie kell az új vagy használt, vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzését. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, ha a 69. és a 70. pontban meghatározott általános elveket betartják.

#### Arányosság

170. A 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a belvízi hajók kkv-k általi, valamint a vasúti járművek kkv-k és/vagy a vasúti ágazat új belépői általi beszerzéséhez állami garancia formájában nyújtott támogatás átláthatónak és arányosnak tekinthető, ha teljesülnek az alábbi kumulatív feltételek:
- a) A garanciát a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott új egyedi hitelekre nyújtják.
  - b) Az alapul szolgáló hitel névértéke nem haladja meg a támogatott beszerzés elszámolható költségeit, amelyek magukban foglalják a vasúti vagy belvízi szállítási – új vagy használt – járművek beszerzésével kapcsolatos összes költséget, beleértve a jármű árát, a szállítási költségeket, valamint a tervezési tanulmányok, a tanácsadás

<sup>146</sup> A belvízi hajóflotta a szállított áru típusától függően három fő hajó kategóriából áll: száraz rakományt szállító hajók, folyékony rakományt szállító hajók és vontató-tolóhajók. Minden egyes kategória a vízi utak osztályától és a hajózási feltételektől függően különböző típusú hajókat foglal magában. Forrás: CCNR piacfigyelés, lásd a 145. lábjegyzetet.



vagy a mérnöki szolgáltatások költségeit, feltéve, hogy azok kapcsolódnak a beruházáshoz és annak egy részét képezik.

- c) A garanciafedezet nem haladja meg az alapul szolgáló hitel 90 %-át.
  - d) A garanciát legalább 50 bázispontos díj ellenében nyújtják, ha az azt biztosító tagállam államadósság-minősítése AAA-A minősítésnek felel meg. Ellenkező esetben a tagállamok szabadon alkalmazhatnak alacsonyabb díjat.
  - e) A garancia időtartama legfeljebb 15 év.
171. A vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott támogatás halmozható az interoperabilitáshoz nyújtott támogatással és/vagy a műszaki átalakításhoz és korszerűsítéshez nyújtott támogatással, ha az interoperabilitási beruházások és/vagy a műszaki átalakítási és korszerűsítési beruházások nettó többletköltségei nem tartoznak a 170. pont b) alpontjában meghatározott elszámolható költségek közé. Az interoperabilitási beruházások és/vagy a műszaki átalakítási és korszerűsítési beruházások nettó többletköltségeit az egyfelől a beszerezni tervezett és ilyen beruházásokkal felszerelt jármű beszerzésének teljes költsége, másfelől a kontrafaktuális forgatókönyv szerinti teljes beszerzési költség, vagyis az interoperabilitási beruházásokkal fel nem szerelt vagy műszaki átalakítást és korszerűsítést igénylő járművek teljes beszerzési költsége közötti különbözetként kell kiszámítani.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

172. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, a vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott beruházási támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni.
173. A támogatást elvben támogatási programok formájában kell odaítélni, mivel azok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások.
174. Amennyiben a támogatás a vasúti áruszállítási ágazatban közszolgáltatások nyújtására használandó vasúti járművek beszerzésére vonatkozik, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy:
- a) a közforrásokból finanszírozott vasúti járműveket csak a közszolgáltatási kötelezettség keretében kiszolgált meghatározott vonalakon vagy meghatározott régiókban használják a közszolgáltatási szerződés időtartama alatt, vagy legalább 10 évig (amelyik időtartam hosszabb);
  - b) a közszolgáltatási szerződés másik üzemeltetőre történő átruházása esetén a közforrásból finanszírozott vasúti járműveket piaci áron adják át az új üzemeltetőnek, figyelembe véve a kilépő üzemeltető által az adott vasúti jármű beszerzéséhez kapott közfinanszírozást.

#### 4.2.2.4 Interoperabilitáshoz nyújtott támogatás

175. Ez az iránymutatás külön szabályokat állapít meg az áru- és személyforgalom nemzeti hálózatok és szállítási módok közötti zavartalan áramlását biztosító technológiákba

történő beruházások előmozdítására vonatkozó támogatásokra (a továbbiakban: interoperabilitáshoz nyújtott támogatás).

176. Az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás olyan tárgyi eszközökbe és immateriális javakba – köztük megvalósíthatósági tanulmányokra<sup>147</sup> – történő beruházásokat támogathat, amelyek hozzájárulnak a forgalom zavartalan áramlásához (a továbbiakban: interoperabilitási beruházások). Az interoperabilitási beruházások különösen a következő technológiákra és tevékenységekre vonatkozhatnak:
- a) az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS), a jövőbeni vasúti mobilhírközlő rendszer (FRMCS) és az automatizált vonatüzemeltetés (ATO) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) részeként, a másodlagos uniós jogszabályokban leírtak szerint<sup>148</sup>;
  - b) digitális automatikus összekapcsolás (DAC)<sup>149</sup>;
  - c) vasúti járművek különböző elektromos rendszerekhez való adaptálása;
  - d) vasúti járművek különböző nyomtávokhoz való adaptálása;
  - e) belvízi hajók átalakítása a tengeri kikötők kiszolgálásához;
  - f) belvízi hajók adaptálása a változó hajózhatósági feltételekhez, beleértve az alacsony vízállásokat is;
  - g) vasúti járművek és belvízi hajók automatizálása;
  - h) a járművek adaptálása intermodális rakodási egységek szállításához;
  - i) a folyami információs szolgáltatások (RIS) megvalósításához szükséges kulcsfontosságú technológiák, például a folyami információs szolgáltatási platform

<sup>147</sup> Olyan tanulmányok, amelyek célja a modális váltás vagy a fenntartható multimodális áru- vagy személyszállítás megvalósíthatóságának értékelése olyan útvonalakon, amelyeken egy vállalkozás jelenleg közúti szállítást vesz igénybe.

<sup>148</sup> Az ERTMS egy egységes európai jelző- és sebességszabályozó rendszer, amely biztosítja a nemzeti vasúti rendszerek interoperabilitását, csökkenti a jelzőrendszerek beszerzési és karbantartási költségeit, valamint növeli a vonatok sebességét, az infrastruktúra kapacitását és a vasúti szállítás biztonsági szintjét. Az ERTMS az ETCS-ből (azaz egy automatikus vonatvédelmet magában foglaló, a vezetőfülkén belüli jelzőrendszerből), a vasúti mozgó rádióból (RMR), az automatizált vonatüzemeltetésből (ATO) és az üzemeltetési szabályokból áll. Lásd: a Bizottság (EU) 2023/1695 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) az Európai Unió vasúti rendszerének az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és az (EU) 2016/919 rendelet hatályaon kívül helyezéséről (HL L 222., 2023.9.8., 380. o.). A vasúti műveletekhez jelenleg használt RMR-rendszer, nevezetesen a páneurópai vasúti digitális nyálábolt rendszer (GSM-R) 20 évvel ezelőtt véglegesített előírásokon alapul. A technológiai elavulás miatt a GSM-R ipari támogatása 2030 után valószínűleg nem lesz biztosított. A GSM-R helyébe az FRMCS lép, az ERTMS egyik alapvető elemeként. Az új rendszer támogatni fogja a vasúti digitalizációt és az innovatív szolgáltatásokat. *[A vonatkozó másodlagos uniós jogszabályokra való hivatkozás az elfogadást követően illesztendő be].*

<sup>149</sup> A DAC egy interoperábilis komponens, amely a tehervonatok járműveinek automatikus összekapcsolására és szétválasztására szolgál, mind fizikailag (pl. mechanikus csatlakozás és a fékezéshez használt légvezeték), mind digitálisan (pl. elektromos áram és adatkapcsolat). A DAC elősegíti a modern és digitális európai vasúti áruszállítás megteremtését. Célja, hogy az automatizálási folyamatoknak köszönhetően növelje a hatékonyságot, ugyanakkor megfelelő energiaellátást biztosítson a telematikai alkalmazások számára, valamint biztonságos adatkommunikációt szolgáltatson az egész vonaton. *[A vonatkozó másodlagos uniós jogszabályokra való hivatkozás az elfogadást követően illesztendő be].*

(RIS-platform)<sup>150</sup>, a belvízi elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszer (belvízi ECDIS), a hajóparancsnokoknak szóló értesítések, a belvízi automatikus azonosító rendszer (belvízi AIS) és az elektronikus nemzetközi adatszolgáltatás (ERI);

- j) telematikai alkalmazások és egyéb szoftverek, amennyiben hozzájárulnak a forgalom zavartalan áramlásához, különös tekintettel az intermodális azonosítási, nyomonkövetési és nyomonkövethetőségi rendszerekre, valamint az intermodális adatcsere-platformokra.

177. Az interoperabilitáshoz nyújtott támogatással finanszírozott eszközök átruházására vagy fizetés ellenében történő használatára vonatkozó szerződéses megállapodásoknak<sup>151</sup> a támogatás nyújtását követően legalább 5 évig tartalmazniuk kell egy olyan záradékot, amely rögzíti, hogy az érintett eszköz interoperabilitását biztosító beruházást állami támogatással finanszírozták. Emellett említést kell tenniük a 193. pontban meghatározott vonatkozó kötelezettségekről is, és fel kell tüntetniük a támogatás összegét.
178. Ahhoz, hogy az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

#### Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez

179. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást azáltal, hogy biztosítja az áru- és személyforgalom tagállami hálózatok közötti és különböző szállítási módok közötti zavartalan áramlását. A közlekedési hálózatok és a szállítási módok EU-szerte zökkenőmentes összekapcsolása lehetővé teszi a következőket: a) vasúti és belvízi szállítás a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia által célul kitűzött forgalomművekedésnek való megfelelés érdekében, optimalizálva a vasúti és belvízi szállítási infrastruktúrák korlátozott kapacitásának kihasználását; b) multimodális szállítás az unimodális szennyező szállítási módokkal való tényleges verseny érdekében, mivel lehetővé teszi a szállítási láncok zökkenőmentes integrációját és a különböző szállítási módok közötti szinergiákat az infrastruktúra, az információáramlás és az eljárások tekintetében; valamint c) a határokon átnyúló forgalom növekedése.

#### A támogatás szükségessége

180. A Bizottság megjegyzi, hogy az interoperabilitási rendszerek telepítése és korszerűsítése jelentős szerepet játszik a fenntartható szárazföldi szállítási módok fejlesztésében. Ez azonban drága folyamat, amely több közhasznót hajt, mint amennyi magánjellegű előnnyel jár a vállalkozások számára, különösen a bevezetés kezdeti szakaszában. Ezért kevés az ösztönző a magánberuházásokhoz. Ez betudható lehet különösen a következőknek: a) az egyes technológiák előnyeinek megvalósulásához szükséges széles körű bevezetés („az elsőként cselekvőt érő hátrány”)<sup>152</sup>; b) a párhuzamos beruházások

<sup>150</sup> A közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat (COM(2024) 33 final, 2024.1.26.) 1. cikke (3) bekezdésének hh) pontja.

<sup>151</sup> Mint például a vasúti járművekre vonatkozó lízingszerződések.

<sup>152</sup> A 176. pontban említett technológiák és tevékenységek többségét az jellemzi, hogy előnyeik csak akkor valósulnak meg teljes mértékben, ha elérik az összehangolt bevezetés kritikus szintjét. A magas kezdeti beruházási költségek miatt az üzemeltetők közvetlen költségei jelenleg magasabbak, mint az e technológiákra való átállásból származó megtakarítások.

szükségessége különböző szereplők (pl. a pályahálózat-működtető és a vasúti társaságok) részéről és határokon átnyúló szinten; valamint c) a beruházásokból származó korlátozott magánelőnyök a társadalmi előnyökhöz képest (pl. biztonság).

181. A 67. pontban meghatározott általános elvekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a szállítás összehangolásával kapcsolatos igények kielégítéséhez szükség van az interoperabilitáshoz nyújtott támogatásra. Ennek oka, hogy a piac önmagában nem képes megfelelően bevezetni azokat a technológiákat, amelyek hozzájárulnak a forgalom zavartalan áramlásához<sup>153</sup>.

#### A támogatás megfelelősége

182. A 68. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás elvben megfelelő eszköz<sup>154</sup> lehet az áru- és/vagy személyforgalom nemzeti hálózatok és/vagy szállítási módok közötti zavartalan áramlását lehetővé tevő technológiák előmozdítására, különösen ha nem léteznek szabályozási intézkedések, amelyek előírnák ugyanazon technológiák bevezetését. Nem megfelelő az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás abban az esetben, ha olyan szabályozási intézkedések vannak érvényben, amelyek az ilyen támogatás felhasználásával elérni kívánttal hasonló időben ugyanazon technológiák bevezetését írják elő.

#### A támogatás ösztönző hatása

183. A támogatásnak ösztönöznie kell az olyan technológiákba történő beruházásokat, amelyek biztosítják az áru- és személyforgalom különböző nemzeti hálózatok és különféle szállítási módok közötti zavartalan áramlását. A 69. és 70. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban ahhoz, hogy az interoperabilitáshoz nyújtott támogatás ösztönző hatással bírjon, teljesülniük kell az alábbi kumulatív feltételeknek:
- a) a kedvezményezett a beruházási projekttel kapcsolatos munkák megkezdése előtt igényelte a támogatást;
  - b) a beruházási projekttel kapcsolatos munkákat legalább egy évvel a támogatott beruházás uniós szintű kötelezővé válása előtt be kell fejezni.
184. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, ha a 69. és a 70. pontban meghatározott és a 183. pontban részletezett általános elveket betartják. Az uniós

<sup>153</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálatához (lásd a (42) lábjegyzetet), 4.5.4. szakasz.

<sup>154</sup> Ami a támogatás formáját illeti, a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokkal kapcsolatos korábbi döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság nem emelt kifogást a közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatással szemben (lásd többek között a Bizottság SA.102707 sz., Olaszország – A vasúti járművek ERTMS-berendezéssel történő korszerűsítésének támogatását célzó olasz program ügyben hozott 2023. május 26-i határozatát (HL C 266., 2023.7.28., 4. o.); valamint a Bizottság SA.55451. sz., Hollandia – Az ERTMS-korszerűsítés támogatása ügyben hozott 2019. november 5-i határozatát (HL C 59., 2020.2.21., 1. o.). A közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatás lehetővé teszi a kedvezményezettek számára, hogy csökkentsék kezdeti beruházási költségeiket (a prototípus költségei, bevételkiesés a vasúti járművek leállása során, maga az interoperabilitási beruházás), amelyek rendes piaci körülmények között nehezen térülnek meg, különösen akkor, ha a beruházás csak akkor válik nyereséggé, ha ezeket a technológiákat széles körben alkalmazzák, ami az eszköz élettartamánál is hosszabb időt vehet igénybe.

szabványoknak való megfeleléssel járó költségek fedezésére nyújtott támogatásnak elvileg nincs ösztönző hatása.

#### Arányosság

185. A 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a támogatás elvben arányosnak tekinthető, ha nem haladja meg az elszámolható költségek 50 %-át.
186. Az elszámolható költségek az alábbiak:
- a) az interoperabilitási beruházások megvalósításához szükséges vagy azokat kiegészítő valamennyi költség; a beruházás típusától függően ezek a költségek magukban foglalhatják az adott technológia beszerzésének és telepítésének költségeit<sup>155</sup>, a projektmenedzsment-költségeket és a szállítási költségeket<sup>156</sup>;
  - b) tanulmányokkal, teszteléssel és jóváhagyással, valamint kísérleti és prototípusokkal kapcsolatos költségek; valamint
  - c) egy korábban telepített technológia korszerűsítésével kapcsolatos költségek.
187. A 176. pont a) alpontjában meghatározott ERTMS-hez kapcsolódó interoperabilitási beruházások tekintetében az Európai globális navigációs műholdrendszer (EGNSS) funkcióinak az ERTMS-be történő integrálásával kapcsolatos költségek támogathatók. A GSM-R-hez kapcsolódó költségek nem támogathatók.
188. Ami a beszerezni tervezett vasúti vagy belvízi szállítási járművekbe történő interoperabilitási beruházásokat illeti, az elszámolható költségeknek az interoperabilitás nettó többletköltségeire kell korlátozódniuk<sup>157</sup>. Ezeket a költségeket egyfelől a beszerezni tervezett és ilyen beruházásokkal felszerelt vasúti vagy belvízi szállítási jármű beszerzésének teljes költsége, másfelől ugyanazon jármű vagy hasonló jármű kontrafaktuális forgatókönyv szerinti, interoperabilitási beruházások nélküli beszerzésének teljes költsége közötti különbségként kell kiszámítani.
189. Kivételes esetben a 176. pont a) és b) alpontjában felsorolt technológiákhoz nyújtott támogatás arányosnak tekinthető, ha nem haladja meg az elszámolható költségek 80 %-át. Ennek oka, hogy ezeket a technológiákat különösen érintik a bevezetés szakaszában jelentkező koordinációs problémák, és jelentős külső előnyökkel járnak, amelyeket nem lehet internalizálni.
190. Az intézkedés sajátos jellemzőitől függően a tagállam a finanszírozási hiánynak a 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban történő elemzése alapján azt is bizonyíthatja, hogy magasabb támogatási intenzitásra van szükség. Ebben az esetben a Bizottság akkor tekinti arányosnak a támogatást, ha a kedvezményezettenkénti támogatási összeg a beruházás megvalósításához szükséges minimumra korlátozódik (azaz ha a támogatás megfelel annak a finanszírozási hiánynak, amely a támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyvhöz képest a támogatási intézkedés céljának eléréséhez szükséges). A támogatás semmi esetre sem haladhatja meg az elszámolható költségek 100 %-át.

<sup>155</sup> A vonatkozó technológia beszerezhető újként vagy használtan.

<sup>156</sup> Az egyértelműség kedvéért, a karbantartási költségek nem támogathatók.

<sup>157</sup> Feltéve, hogy azokra nem vonatkozik semmilyen más támogatási forma, különösen a 4.2.2.3. szakasz szerinti támogatás.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

191. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, az interoperabilitáshoz nyújtott támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni.
192. A támogatást elvben támogatási programok formájában kell odaítélni, mivel azok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre és a kereskedelemre, mint az ad hoc támogatások.
193. Ezen túlmenően a vasúti járművek és a belvízi hajók esetében a támogatás kedvezményezettjének, valamint a támogatott beruházásból részesülő vasúti jármű vagy belvízi hajó későbbi tulajdonosának vagy üzembentartójának biztosítania kell, hogy azok a beruházás végrehajtását követő 5 évig valamely tagállam vonatkozó nemzeti nyilvántartásában és/vagy a vonatkozó európai járműnyilvántartásban szerepeljenek.

4.2.2.5 Műszaki átalakításhoz és korszerűsítéshez nyújtott támogatás

194. Ez az iránymutatás külön szabályokat állapít meg a vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához vagy korszerűsítéséhez szükséges tárgyi eszközökbe és immateriális javakba történő beruházások támogatására.
195. Különösen a következő tevékenységek és technológiák támogathatók:
  - a) vasúti járművek utólagos átalakítása és/vagy felújítása;
  - b) belvízi hajók utólagos átalakítása és/vagy felújítása, például a hidrodinamika és a hatékonyság javítása céljából;
  - c) a fenntartható multimodális szállítási berendezések utólagos átalakítása és/vagy felújítása;
  - d) a belvízi hajók műszaki átalakítása új rakománytípusokhoz;
  - e) telematikai alkalmazások és az ezen iránymutatás 4.2.2.4. szakaszának hatálya alá nem tartozó egyéb szoftverek, például az utasok számára kizárólag egyetlen szállítási módon belül tájékoztatást nyújtó rendszerek, vagy olyan digitális helyfoglalási és fizetési rendszerek, amelyek nem járulnak hozzá a forgalom zavartalan áramlásához;
  - f) logisztikai rendszerek, például rakományoptimalizáló szoftverek;
  - g) forgalom-előrejelző szoftver (becsült indulási idő/becsült érkezési idő) és útvonal-optimalizáló szoftver.
196. A vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatással finanszírozott eszközök átruházására vagy fizetés ellenében történő használatára vonatkozó szerződéses megállapodásoknak<sup>158</sup> a támogatás nyújtását követően legalább öt évig tartalmazniuk kell

<sup>158</sup> Mint például a vasúti járművekre vonatkozó lízingszerződések.

egy olyan záradékot, amely meghatározza, hogy az érintett eszköz átalakítását vagy korszerűsítését állami támogatással finanszírozták, és fel kell tüntetni a támogatás összegét.

197. Ahhoz, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, a vasúti járművek, a belvízi hajók, valamint a vasúti és belvízi multimodális szállítási létesítmények műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatásnak meg kell felelnie az e szakaszban és a 4.1. szakaszban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

#### Hozzájárulás a szállítás összehangolására irányuló igényekhez

198. A 66. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatás elősegítheti a fenntartható szárazföldi szállításra való modális váltást. A műszaki átalakítás lehetővé teszi, hogy a fenntartható szárazföldi szállítás igazodjon az új típusú személy- és áruszállítási szolgáltatások iránti kereslethez, és fejlődjön azokon a területeken, ahol a legnagyobb növekedési potenciállal rendelkezik, mint például a túlméretes, nehéz vagy veszélyes áruk szállítása és az éjszakai személyszállítás. Ezzel szemben a korszerűsítés növeli a fenntartható szárazföldi szállítás biztonságát, veszélyekkel szembeni védelmét, megbízhatóságát és minőségét. A műszaki átalakítás és a korszerűsítés a meglévő vasúti járművek, belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések optimális, költséghatékony használatához is hozzájárul.
199. A Bizottság továbbra is *az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló 2022. évi bizottsági iránymutatás*<sup>159</sup> alapján fogja értékelni a tiszta üzemű gépjárművekhez (vasúti járművekhez és belvízi hajókhoz) nyújtott beruházási támogatás összeegyeztethetőségét. Hasonlóképpen a vasúti szállítás zajkibocsátásának csökkentéséhez nyújtott beruházási támogatás nem tartozik ezen iránymutatás hatálya alá, hanem arra *az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló 2022. évi iránymutatás* vonatkozik (külön szabályokkal az üvegházhatású gázoktól eltérő szennyezés megelőzéséhez vagy csökkentéséhez nyújtott támogatásokra vonatkozóan).

#### A támogatás szükségessége

200. A vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakítása és korszerűsítése lehetővé teszi e termékek legmagasabb értékének és hasznosságának megőrzését. Ezek a beruházástípusok nemcsak a fenntartható szárazföldi szállítás versenyképességét támogatják, hanem egy olyan használtcikk-piac kialakulását is lehetővé teszik, amely hozzájárul a fenntartható szárazföldi szállítási módokra való váltás előmozdításához. A műszaki átalakítás és korszerűsítés nagyon költséges lehet, mivel a vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések nem használhatók a beavatkozás időtartama alatt, ami a bevételek jelentős csökkenéséhez vezet. Ezenkívül a műszaki átalakítási és korszerűsítési beruházások egyes típusaihoz prototípust kell kifejleszteni azon strukturális változtatások megértése érdekében, amelyek a fenntartható multimodális szállítási jármű vagy berendezés típusától függően szükségesek a technológia bevezetéséhez. Ezek a költségek

---

<sup>159</sup> Lásd a 71. lábjegyzetet.

(a prototípus költsége és az utólagos átalakítás költsége) gyakran meghaladják az utólag átalakított jármű, hajó vagy berendezés értékét<sup>160</sup>.

201. Tekintettel a 67. pontban meghatározott általános elvekre, a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott támogatásra szükség lehet a szállítás összehangolásával kapcsolatos igények kielégítéséhez, amennyiben a piac önmagában nem biztosít elegendő beruházásokat a fenntartható szárazföldi szállítás versenyképességét támogató műszaki átalakításába és korszerűsítésébe.

#### A támogatás megfelelősége

202. A 68. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott beruházási támogatás elvben megfelelő eszköz lehet<sup>161</sup>. Az ilyen támogatás megfelelő szintű beruházást biztosít a fenntartható szárazföldi szállítás versenyképességét támogató műszaki átalakításba és korszerűsítésbe, különösen ha nem léteznek olyan szabályozási intézkedések, amelyek előírnák ugyanazon technológiák bevezetését. A műszaki átalakításhoz és korszerűsítéshez nyújtott támogatás nem megfelelő az olyan szabályozási intézkedések végrehajtására, amelyek hasonló időben ugyanazon technológiák bevezetését írják elő, mint amelyeket az ilyen támogatás felhasználásával elérni kívánnak.

#### A támogatás ösztönző hatása

203. A támogatásnak ösztönöznie kell a vasúti járművek, a belvízi hajók és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításába és korszerűsítésébe történő beruházásokat. Az ösztönző hatás elérése érdekében a támogatás nem finanszírozhat olyan beruházásokat, amelyek szükségesek valamely uniós szabványnak való megfeleléshez, vagy olyan beruházásokat kell finanszíroznia, amelyek jóval a szabvány uniós szintű kötelező hatálybalépésének időpontja előtt lehetővé teszik egy uniós szabványnak való megfelelést. A 69. és 70. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban ahhoz, hogy egy támogatás ösztönző hatással bírjon, teljesülniük kell az alábbi kumulatív feltételeknek.

- a) A kedvezményezett a beruházási projekttel kapcsolatos munkák megkezdése előtt igényelte a támogatást.
- b) A beruházási projekttel kapcsolatos munkákat legalább egy évvel a támogatott beruházás uniós szintű kötelezővé válása előtt be kell fejezni.

204. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, ha a 69. és a 70. pontban meghatározott és a 203. pontban részletezett általános elveket betartják.

<sup>160</sup> Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálatához (lásd a 42. lábjegyzetet), 3.5. szakasz.

<sup>161</sup> Ami a támogatás formáját illeti, a szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatásokkal kapcsolatos korábbi döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság nem emelt kifogást a közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatással szemben (lásd a Bizottság SA.57137 sz., Németország – Állami támogatási program a belvízi hajóflotta korszerűsítéséhez ügyben hozott 2021. július 1-jei határozatát (HL C 317., 2021.8.6., 1. o.). A közvetlen támogatások formájában nyújtott támogatás lehetővé teszi a kedvezményezettek számára, hogy csökkentsék kezdeti beruházási költségeiket (prototípus-költségek, bevételkiesés a vasúti járművek leállása során, maga az interoperabilitási beruházás), amelyek rendes piaci körülmények között nehezen térülnek meg.



## Arányosság

205. A 71–74. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban a támogatás elvben arányosnak tekinthető, ha nem haladja meg az elszámolható költségek 20 %-át.
206. Az elszámolható költségek az alábbiak:
- a) a támogatható beruházások megvalósításához szükséges vagy azokat kiegészítő valamennyi költség; a beruházás típusától függően ezek a költségek magukban foglalhatják az adott technológia beszerzéséhez és telepítéséhez szükséges költségeket, a projektmenedzsment-költségeket és a szállítási költségeket<sup>162</sup>;
  - b) tanulmányokkal, teszteléssel és jóváhagyással, valamint kísérleti és prototípusokkal kapcsolatos költségek; valamint
  - c) egy korábban telepített technológia korszerűsítésével kapcsolatos költségek.
207. Az intézkedés sajátos jellemzőitől függően a tagállam a finanszírozási hiánynak a 71–74. pontban meghatározott elemzése alapján azt is bizonyíthatja, hogy magasabb támogatási intenzitásra van szükség. Ebben az esetben a Bizottság akkor tekinti arányosnak a támogatást, ha a kedvezményezettenkénti támogatási összeg a beruházás megvalósításához szükséges összegre korlátozódik (azaz ha a támogatás megfelel annak a finanszírozási hiánynak, amely a támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyvhöz képest a támogatási intézkedés céljának eléréséhez szükséges). A támogatás semmi esetre sem haladhatja meg az elszámolható költségek 100 %-át.
208. Ami a beszerezni tervezett vasúti vagy belvízi szállítási járművekbe történő műszaki átalakítási és korszerűsítési beruházásokat illeti, az elszámolható költségeknek a műszaki átalakítás és korszerűsítés nettó többletköltségeire kell korlátozódniuk<sup>163</sup>. Ezeket a költségeket egyfelől a beszerezni tervezett és ilyen beruházásokkal felszerelt vasúti vagy belvízi szállítási jármű beszerzésének teljes költsége, másfelől ugyanazon jármű vagy hasonló jármű kontrafaktuális forgatókönyv szerinti, műszaki átalakítási és korszerűsítési beruházások nélküli beszerzésének teljes költsége közötti különbséggé kell kiszámítani.
- A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése
209. Annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az Unió általános érdekeit a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásával, a műszaki átalakításhoz és korszerűsítéshez nyújtott beruházási támogatást a 75. és 76. pontban meghatározott általános elvekkel összhangban kell odaítélni.
210. A támogatást elvben támogatási programok formájában kell odaítélni, mivel azok valószínűleg korlátozottabb torzító hatást gyakorolnak a versenyre, mint az ad hoc támogatások.

<sup>162</sup> Az egyértelműség kedvéért, a karbantartási költségek nem támogathatók.

<sup>163</sup> Feltéve, hogy azokra nem vonatkozik semmilyen más támogatási forma, különösen a 4.2.2.3. szakasz szerinti támogatás.

## **5. A VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁSI ÁGAZATBAN A KÖZSZOLGÁLTATÁS FOGALMÁBAN BENNE REJLŐ BIZONYOS KÖTELEZETTSÉGEK TERHEINEK MEGTÉRÍTÉSÉT SZOLGÁLÓ TÁMOGATÁS**

### **5.1 Általános rendelkezések**

211. Az EUMSZ 93. cikke rendelkezik azon állami támogatások összeegyeztethetőségéről, amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják. Ebben az összefüggésben a Szerződés 14. cikke és a Szerződéshez csatolt, az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 26. jegyzőkönyv körvonalazza az általános gazdasági érdekű szolgáltatások tagállamok általi meghatározásának és nyújtásának általános elveit. A 26. jegyzőkönyv szerint a nemzeti, regionális és helyi hatóságok alapvető szerepet játszanak és széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a tekintetben, hogy a felhasználók igényeihez a lehető legközelebb álló módon gondoskodjanak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáról, más által való ellátásáról, illetve megszervezéséről. A közszolgáltatási kötelezettség meghatározását a Bizottság csak a tagállamok mérlegelési jogkörének gyakorlása során elkövetett nyilvánvaló hiba esetén kérdőjelezheti meg<sup>164</sup>. A tagállamok általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározására vonatkozó hatásköre azonban nem korlátlan, és nem gyakorolható önkényesen kizárólag azzal a céllal, hogy lehetővé tegye egy adott ágazat számára a versenyszabályok alkalmazásának megkerülését<sup>165</sup>.
212. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közleményben<sup>166</sup>, amely a vasúti áruszállítási ágazatra is vonatkozik, a Bizottság tisztázta azokat a feltételeket, amelyek mellett a közszolgáltatás ellentételezése állami támogatásnak minősül.
213. Ezenkívül a Szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról szóló rendelet<sup>167</sup> a vasúti áruszállítási ágazatra is alkalmazandó. A rendeletben a Bizottság meghatározta azokat a feltételeket, amelyek mellett a közszolgáltatás kis összegű ellentételezése nem befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet és/vagy nem torzítja a versenyt, illetve nem fenyeget azzal. Ilyen körülmények között az ellentételezés nem tartozik a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.
214. Amennyiben a tagállamok olyan intézkedéseket kívánnak hozni, amelyek a vasúti áruszállítási ágazaton belül a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják, de nem teljesítik az Altmark-ítéletben<sup>168</sup> meghatározott feltételeket, és állami támogatásnak minősülnek, ezeket az intézkedéseket a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban be kell jelenteniük a Bizottságnak.
215. Ez az iránymutatás meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a vasúti áruszállítási közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló állami támogatás a Szerződés 93. cikke értelmében

<sup>164</sup> 2018. november 29-i ARFEA kontra Európai Bizottság ítélet, T-720/16, EU:T:2018:853, 88. pont; 2020. november 24-i Viasat Broadcasting UK Ltd ítélet, C-445/19, EU:C:2020:952, 33. pont.

<sup>165</sup> 2008. február 12-i BUPA és társai kontra Európai Bizottság ítélet, T-289/03, EU:T:2008:29, 168. pont.

<sup>166</sup> Lásd a 36. lábjegyzetet.

<sup>167</sup> Lásd a 99. lábjegyzetet.

<sup>168</sup> 2003. július 24-i Altmark és társai ítélet, C-280/00, EU:C:2003:415. Lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény 42. és azt követő pontjait (lásd a 36. lábjegyzetet).

összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal<sup>169</sup>. Bár az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály<sup>170</sup> nem alkalmazandó a szárazföldi szállítási ágazatra, a Bizottság az összeegyeztethetőség értékelése során figyelembe fogja venni az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály<sup>171</sup> 2.2–2.10. szakaszában meghatározott feltételeket, hozzáigazítva azokat a vasúti áruszállítási ágazat e fejezetben meghatározott sajátosságaihoz.

## 5.2 Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás

216. A támogatást valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatásért kell nyújtani. Ez azt jelenti, hogy az áruszállítási szolgáltatások csak akkor minősíthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, ha az érintett tagállam megállapítja, hogy valóban szükség van ilyen szolgáltatásokra, és ezt a valós igényt a piac nem vagy nem megfelelően elégíti ki.
217. A valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározásával kapcsolatban az érintett tagállamnak meg kell állapítania, hogy a vasúti áruszállítási szolgáltatás különleges jellemzőkkel rendelkezik a kereskedelmi szolgáltatásokhoz képest, amennyiben léteznek a piacon ilyen szolgáltatások. E tekintetben a Bizottság egyértelművé tette, hogy a tagállamok nem írhatnak elő meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget olyan szolgáltatásokkal kapcsolatosan, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például ár, objektív minőségi jellemzők, a szolgáltatás folytonossága és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett<sup>172</sup>.
218. A tagállamoknak be kell mutatniuk, hogy az adott szolgáltatás a társadalom egészének érdekét szolgálja<sup>173</sup>, és hogy a felhasználók és a szolgáltatók érdekeinek figyelembevétele érdekében nyilvános konzultáció vagy más alkalmas eszköz segítségével kellően mérlegelték a közszolgáltatás iránti igényeiket<sup>174</sup>. Az uniós bíróságok szerint, ha a tagállam nem szolgál bizonyítékkal arról, hogy e kritériumok teljesülnek (azaz a közszolgáltatási kötelezettség terjedelme szükséges és arányos a valós közszolgáltatási igénytel), vagy azok be nem tartása olyan nyilvánvaló mérlegelési hibának minősülhet, amelyet a Bizottság köteles figyelembe venni<sup>175</sup>.
219. A fentiekre tekintettel a Bizottság annak ellenőrzése során, hogy a közszolgáltatási kötelezettség terjedelme szükséges-e és arányban áll-e a vasúti áruszállítási ágazat valós közszolgáltatási igényével, ellenőrizni fogja, hogy az illetékes hatóság értékelte-e együttesen a következőket: i. a szóban forgó szállítási igények az érintett tagállam által kitűzött közérdekű cél alapján (azaz a tényleges közszolgáltatási igény megléte); ii. az, hogy a piaci erők önmagukban milyen mértékben elégíthetik ki ezeket az igényeket (azaz

<sup>169</sup> A Szerződés 93. cikke nem tartalmaz a Szerződés 106. cikke (2) bekezdésének második mondatával egyenértékű rendelkezést, amely szerint a kereskedelem fejlődése nem befolyásolható olyan mértékben, amely ellentétes az Unió érdekeivel. A Bíróság azonban már egyértelművé tette, hogy amikor a Bizottság a Szerződés 93. cikke szerint értékeli valamely támogatási intézkedést, meg kell vizsgálnia, hogy a támogatás nem veszélyezteti-e az EU általános érdekeit; lásd a 30. lábjegyzetben hivatkozott, 156/77. sz. Bizottság kontra Belgium ügyben hozott 1978. október 12-i ítélet 10. pontját.

<sup>170</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>171</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>172</sup> Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály 13. pontja, lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>173</sup> Lásd az SA.32953. sz. „Olaszország – A Trenitalia SpA részére nyújtott állami támogatási intézkedések” ügyben hozott 2023. november 24-i bizottsági határozatot (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), (443)–(445) preambulumbekkezdés.

<sup>174</sup> Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály 14. pontja, lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>175</sup> 2017. március 1-jei Franciaország kontra Bizottság ítélet, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, 105. pont.

piaci hiányosság fennállása); valamint iii. azok az alternatív intézkedések, amelyek kielégíthetnék ezeket az igényeket, ugyanakkor kevésbé torzítják a versenyt és a kereskedelmet.

220. A szállítás iránti igény értékelésekor az illetékes hatóságok figyelembe vehetik nemcsak a felhasználók meglévő igényeit, hanem a várható igényeket is (különösen akkor, ha a várható igény észszerűen eredhet olyan szakpolitikai célok követéséből, mint a fenntartható közlekedési összeköttetések vagy a társadalmi kohézió előmozdítása). A tömegközlekedési szolgáltatás iránti igény előzetes felmérése különböző módszerekkel végezhető el, például múltbeli adatok felhasználásával, reprezentatív felmérésekkel vagy a felhasználókkal folytatott nyilvános konzultáció keretében, hogy azonosítani lehessen a közszolgáltatásokkal szembeni elvárásait.
221. A piaci ajánlat értékelésének főszabály szerint ki kell terjednie a szolgáltatókkal – érdeküket szem előtt tartva – az érintett szolgáltatások nyílt hozzáférésű platformon keresztül történő nyújtása tekintetében folytatott konzultációra és az eredmények értékelésére. A piaci szereplőkkel például konzultálni lehet az általuk az érintett földrajzi területen már nyújtott vagy nyújtani tervezett szolgáltatások jellegéről, volumenéről és gyakoriságáról, illetve az általuk alkalmazott vagy alkalmazni kívánt tarifák szintjéről. Amennyiben a piaci szereplő kereskedelmi szolgáltatásokat nyújt, vagy várható, illetve bejelenti, hogy azokat észszerűen rövid határidőn belül elindítja (például a vasút esetében, ha a szolgáltató az egységes európai vasúti irányelv<sup>176</sup> 38. cikkének (4) bekezdése szerint tájékoztatta az igazgatási szervezetet és a pályahálózat-működtetőt a szolgáltatás elindítására irányuló szándékáról), az illetékes hatóságoknak ezeket figyelembe kell venniük a közszolgáltatási kötelezettségek körének meghatározásakor, kivéve, ha objektív okok indokolják ennek mellőzését. A kereskedelmi ajánlatok kizárításának megelőzése érdekében azok a szolgáltatások, amelyek esetében nincs bizonyított piaci hiányosság, nem tartozhatnak a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá.
222. Annak mérlegelésekor, hogy a közszolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek a legkevésbé torzítják-e a versenyt és a kereskedelmet, az illetékes hatóságnak mérlegelnie kell az uniós joggal összhangban lévő alternatív intézkedéseket. Ha például az intézkedés által elérni kívánt fő közérdekű cél az áruszállítás környezeti hatásának csökkentése (például mert az intézkedés által érintett piacokat már környezetszennyezőbb szállítási módok szolgálják ki), az illetékes hatóságnak ki kell fejtenie, hogy miért nem érhető el ugyanez az eredmény a szállítás összehangolására irányuló, kevésbé torzító intézkedésekkel (például beruházási és/vagy működési támogatási programok formájában).

### **5.3 A közszolgáltatási kötelezettségeket és az ellentételezés kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége**

223. Az érintett vállalkozást egy vagy több aktussal kell megbízni az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával; e megbízási aktus vagy aktusok formáját minden egyes tagállam maga határozhatja meg<sup>177</sup>.
224. A megbízásról szóló aktus(ok)ban meg kell határozni különösen a következőket: a) a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama; b) a vállalkozás és az érintett terület; c) a támogatást nyújtó hatóság által a vállalkozásra ruházott kizárólagos vagy különleges jogok jellege; d) az ellentételezési mechanizmus leírása és az ellentételezés

---

<sup>176</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>177</sup> A „tagállam” kifejezés az adott tagállam központi, regionális és helyi hatóságait foglalja magában.

kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei; valamint e) a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

#### **5.4 A megbízás időtartama**

225. A megbízás időtartamát 15 évre kell korlátozni. Ha azonban az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához szükséges legjelentősebb eszközök részben vagy egészében államilag finanszírozott vasúti járművekből állnak, a megbízás időtartama nem haladhatja meg a 10 évet<sup>178</sup>.

#### **5.5 Az egységes európai vasúti irányelvnek és az átláthatósági irányelvnek való megfelelés**

226. A vasúti áruszállítási ágazatban a közszolgáltatási kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatás a Szerződés 93. cikke alapján csak akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha összhangban van az egységes európai vasúti irányelv<sup>179</sup> és adott esetben a 2006/111/EK bizottsági irányelv (átláthatósági irányelv)<sup>180</sup> vonatkozó rendelkezéseivel.
227. Az említett irányelvek vonatkozó rendelkezéseivel összhangban nem lévő támogatás – a 6. szakaszban említettek szerint – vélhetően olyan mértékben befolyásolja a kereskedelem fejlődését, hogy az veszélyeztetné az EU általános érdekeit.

#### **5.6 Az EU közbeszerzési szabályainak való megfelelés**

228. A vasúti áruszállítási ágazatban a közszolgáltatási kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatás csak akkor tekinthető a Szerződés 93. cikke alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha a felelős hatóság, amikor közszolgáltatási szerződés<sup>181</sup> vagy koncessziós szerződés<sup>182</sup> útján a szóban forgó vállalkozást bízta meg a szolgáltatás nyújtásával, betartotta az alkalmazandó uniós közbeszerzési szabályokat, vagy kötelezettséget vállalt azok betartására. Ideértendők a közvetlenül a Szerződésből

---

<sup>178</sup> A megbízási időszak végén az üzemeltető a vasúti járművet átadhatja az új szolgáltatónak vagy az illetékes hatóságnak, feltéve, hogy az átadás piaci áron történik, és figyelembe veszi az adott vasúti jármű beszerzéséhez kapott állami finanszírozást (lásd a 234. pontot).

<sup>179</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>180</sup> A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

<sup>181</sup> A vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló, 2014. február 26-i 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.) 2. cikke (1) bekezdésének 1., 2. és 5. pontja a „szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződés” fogalmát úgy határozza meg, mint az irányelv 8–14. cikkében említett tevékenységeket folytató egy vagy több közszolgáltató ajánlatkérő és egy vagy több gazdasági szereplő között írásban megkötött visszerthes szerződés, amelynek tárgya szolgáltatások nyújtása. Amennyiben ezek a szerződések a közbeszerzésről szóló, 2014. február 26-i 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.) 2. cikke (1) bekezdésének 1. pontja értelmében vett „ajánlatkérő szervezet” érintenek, amelyek nem folytatják a 2014/25/EU irányelv 8–14. cikkében említett tevékenységeket, a 2014/24/EU irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 6. és 9. pontja értelmében „szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződésnek” minősülnek.

<sup>182</sup> A koncessziós szerződésekről szóló, 2014. február 26-i 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.) 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja a következőképpen határozza meg a „szolgáltatási koncessziót”: „írásbeli visszerthes szerződés, amelynek keretében egy vagy több ajánlatkérő szerv vagy közszolgáltató ajánlatkérő egy vagy több gazdasági szereplőt megbíz bizonyos, az a) pontban említett építési beruházás kivitelezésétől eltérő szolgáltatások nyújtásával és kezelésével, amelynek esetében a megbízásért járó ellenszolgáltatás vagy kizárólag a szerződés tárgyát képező szolgáltatás hasznosítási joga, vagy ez a jog pénzbeli ellenszolgáltatással kiegészülve”.

és adott esetben a másodlagos uniós jogból eredő, átláthatósággal, egyenlő bánásmóddal és megkülönböztetésmentességgel kapcsolatos vonatkozó követelmények is.

229. Az ilyen szabályoknak és követelményeknek meg nem felelő támogatások vélhetően olyan mértékben befolyásolják a kereskedelem fejlődését, hogy az veszélyeztetné az EU általános érdekeit.

## **5.7 A megkülönböztetés tilalma**

230. Amennyiben a hatóság egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtását egyszerre több vállalkozásnak is odaítéli, úgy az egyes vállalkozások esetében az ellentételezés összegét mindig ugyanazon módszerrel kell kiszámítani.

## **5.8 Az ellentételezés összege**

231. Az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget.
232. E tekintetben a Bizottság az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály 21–50. pontjában<sup>183</sup> meghatározott kritériumokat fogja alkalmazni, az alábbi pontosításokkal.
233. Először is, a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges vagy várhatóan szükséges nettó költség meghatározható az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály<sup>184</sup> 25–27. pontjában ismertetett nettó elkerülhető költség módszere, vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály<sup>185</sup> 28–31. pontjában ismertetett, költségallokáción alapuló módszer szerint.
234. Másodszor, ami a közszolgáltatások nyújtásához használt vasúti járművek beszerzését illeti, a tagállamoknak biztosítaniuk kell a következő kumulatív feltételek teljesülését:
- a) a közszolgáltatás ellentételezésének kiszámításakor figyelembe veszik a közszolgáltatások nyújtására használt vasúti járművek tekintetében – különösen ezen iránymutatás alapján (a 4.2.2.3. szakasz szerint) – már megkapott és jóváhagyott állami támogatást;
  - b) amennyiben a közszolgáltatások nyújtásához használt vasúti járműveket a szerződés lejártakor átadják az új szolgáltatónak vagy az illetékes hatóságnak, az átadást piaci áron kell végrehajtani, figyelembe véve a régi szolgáltató által az adott vasúti jármű beszerzéséhez kapott közfinanszírozást.

## **5.9 További követelmények, amelyek szükségesek lehetnek annak biztosításához, hogy a támogatás ne veszélyeztesse az EU általános érdekeit**

235. A Bizottság feltételeket követelhet meg vagy kötelezettségvállalásokat kérhet a tagállamoktól olyan kivételes körülmények fennállása esetén, amikor a fent meghatározott követelmények nem elegendőek a belső piac súlyos versenytorzulásainak kezeléséhez, és a támogatás oly módon érintheti a kereskedelmet, amely veszélyeztetné az EU általános érdekeit. E célból a Bizottság az általános gazdasági érdekű

---

<sup>183</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>184</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>185</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

szolgáltatásokról szóló keretszabály 51–59. pontjában<sup>186</sup> meghatározott kritériumokat fogja alkalmazni, a szükséges kiigazításokkal.

236. A Bizottság megjegyzi, hogy a tagállamok által azonosított piaci hiányosságok (pl. az egyvagonos szállítás esetében) helyi vagy regionális dimenzióval is rendelkezhetnek. A Bizottság ezért gondosan értékelni fogja, hogy kellően indokolt-e a közszolgáltatási szerződések földrajzi hatálya. E tekintetben a Bizottság főszabály szerint nem tekinti a valamely tagállam teljes területére vagy vasúthálózatára kiterjedő közszolgáltatási szerződést az esetleges piaci hiányosság orvoslásának arányos módjaként, tekintettel az ilyen szerződés odaítéléséből eredő lehetséges versenytorzulásra.

## 5.10 Átláthatóság

237. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért járó, ezen iránymutatás hatálya alá tartozó ellentételezés tekintetében az érintett tagállamoknak közzé kell tenniük az alábbi információkat az interneten vagy egyéb megfelelő módon: a) a 218. pontban említett nyilvános konzultáció vagy más alkalmas eszköz eredménye; b) a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama; c) az érintett vállalkozás és adott esetben az érintett terület; valamint d) a vállalkozásnak nyújtott támogatás összege éves összesítésben.

## 5.11 A bizottsági határozatokhoz csatolt feltételek és kötelezettségek

238. Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet<sup>187</sup> 9. cikkének (4) bekezdése szerint a Bizottság olyan feltételeket határozhat meg megengedő határozatában, amelyek teljesítése esetén egy támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, és olyan kötelezettségeket állapíthat meg, amelyek biztosítják a határozat betartásának ellenőrzését. Ezek a feltételek és kötelezettségek szükségesek lehetnek annak biztosításához, hogy az érintett vállalkozásoknak nyújtott támogatás ne vezessen a verseny és a kereskedelem indokolatlan torzulásához a belső piacon. Ebben az összefüggésben az egyes általános gazdasági érdekű szolgáltatások egyedi helyzete alapján időszakos jelentésekre vagy egyéb kötelezettségekre lehet szükség.

## 6. PÉNZÜGYI MOZGÁSOK A VERTIKÁLISAN INTEGRÁLT VASÚTI TÁRSASÁGOKBAN

239. Az ezen iránymutatás 2. pontjában említett, egymást követő vasúti csomagok elfogadásának eredményeképpen fokozatosan valamennyi vasúti szállítási művelet megnyílt a verseny előtt. Ez a folyamat abba a helyzetbe hozta a vertikálisan integrált vasúti társaságokat, hogy egyes tevékenységeik (különösen a vasúti infrastruktúra működtetése) bizonyos feltételek mellett továbbra is élvezhetnek bizonyos kizárólagos és/vagy különleges jogokat, míg a vasúti áruszállítási és személyszállítási tevékenységek az egységes európai vasúti irányelvben<sup>188</sup> és az 1370/2007/EK rendeletben<sup>189</sup> meghatározott feltételek mellett jelenleg verseny tárgyát képezik.
240. Amint azt ezen iránymutatás 3. pontja említi, a vasúti ágazatban működő állami és vertikálisan integrált vállalkozások pénzügyi tranzakcióit szabályozó jogi keret megfelelő

<sup>186</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>187</sup> A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

<sup>188</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>189</sup> Lásd a 31. lábjegyzetet.

tiszteletben tartása és érvényesítése alapvető fontosságú. Az alkalmazandó pénzügyi átláthatósági szabályoknak való megfelelés: i. biztosítja, hogy az ezen iránymutatás alapján nyújtott támogatást ne irányítsák át más tevékenységekre, mint amelyekre a támogatás engedélyezett; és ii. csökkenti annak kockázatát, hogy a vertikálisan integrált vállalkozások által műveleteiknek, beruházásaiknak, valamint a vasúti infrastruktúra karbantartásának és fejlesztésének finanszírozására használt piaci alapú pénzügyi eszközökből (például kötvényekből) származó bevételeket csoporton belüli refinanszírozásra használják fel az új belépők és végső soron a verseny kárára.

241. Ez a fejezet emlékeztet az állami és a vertikálisan integrált vasúti társaságok pénzügyi tranzakcióit szabályozó elvekre. Az ezen elveknek való megfelelés nemcsak azért fontos, hogy a vasúti áruszállítási ágazatban a közszolgáltatási kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott támogatások összeegyeztethetők legyenek a belső piaccal (lásd a 5.5. szakaszt). A megfelelés általánosabban azért is fontos, hogy biztosított legyen a költségek és a bevételek megfelelő megosztása az állami és a vertikálisan integrált vállalkozások különböző tevékenységei között, elkerülve ezáltal a kereszttámogatást.
242. Az állami és a vertikálisan integrált vállalkozások pénzügyi tranzakcióit az átláthatósági irányelv szabályozza. Ez az irányelv minden közvállalkozásra<sup>190</sup> és minden olyan vállalkozásra vonatkozik, amelynek elkülönített elszámolásokat kell vezetnie, különös tekintettel a közszolgáltatással megbízott vállalkozásokra<sup>191</sup>. Az irányelv 1. cikkének (2) bekezdése és 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamok biztosítják, hogy: i. az irányelv hatálya alá tartozó vállalkozások a különböző tevékenységek tekintetében elkülönített elszámolásokat vezessenek; ii. ezen elszámolások egyértelműen szerepeltetik a különböző tevékenységekhez kapcsolódó költségeket és bevételeket; és iii. részletesen ismertessék azt a módszert, amellyel a költségeket és bevételeket különböző tevékenységekhez rendelik vagyallokálják.
243. A vasúti ágazatban a fenti kötelezettséget pontosította és tovább részletezte az egységes európai vasúti irányelv<sup>192</sup>, amely a vasúti infrastruktúra működtetésére és a vasúti társaságok vasúti szállítási tevékenységeire vonatkozik.
244. Az egységes európai vasúti irányelv<sup>193</sup> 6. cikke értelmében kötelező a számviteli elkülönítés: i. a szállítási szolgáltatások nyújtása és a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos üzletág között, ii. a személyszállítási és az áruszállítási szolgáltatások között, valamint iii. a közszolgáltatási és a kereskedelmi tevékenységek között. Ezenkívül a pénzügyi átláthatóság tekintetében az egységes európai vasúti irányelv<sup>194</sup> 7d. cikke kifejezetten előírja, hogy:

<sup>190</sup> Az átláthatósági irányelv 2. cikkének b) pontjában szereplő fogalom meghatározás szerint „minden olyan vállalkozás, amelyre a hatóságok közvetlen vagy közvetett módon meghatározó befolyást gyakorolhatnak annak tulajdonosaként, a vállalkozásban fennálló pénzügyi részesedésükön keresztül vagy a vállalkozásra vonatkozó szabályok által. A hatóságok meghatározó befolyása vélelmezhető abban az esetben, ha ezek a hatóságok, közvetlenül vagy közvetve, egy vállalkozással kapcsolatban: i. a vállalkozás jegyzett tőkéjének többségi tulajdonosai; vagy ii. a vállalkozás által kibocsátott részvényekhez kötődő szavazati jogok többségével rendelkeznek; vagy iii. a vállalkozás igazgatási, vezetői vagy felügyeleti testülete tagjainak több mint a felét kijelölhetik”.

<sup>191</sup> Az átláthatósági irányelv 2. cikkének d) pontjában szereplő fogalom meghatározás szerint „minden olyan vállalkozás, amely a Szerződés [106. cikkének (1) bekezdése] alapján valamely tagállamtól különleges vagy kizárólagos jogot kapott, vagy amely a Szerződés [106. cikkének (2) bekezdése] alapján általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására kapott megbízást, és az ilyen szolgáltatással kapcsolatban bármilyen jellegű ellentételezésben részesül és amely egyéb tevékenységet is folytat”.

<sup>192</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>193</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>194</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.



- a) „egy vertikálisan integrált vállalkozáson belül a jogi személyek csak piaci kamattal és az érintett szervezet egyéni kockázati profiljának megfelelő feltételek mellett nyújthatnak, folyósíthatnak és törleszthetnek egymásnak kölcsönt”<sup>195</sup>;
- b) „[a] pályahálózat-működtető tartozásait egyértelműen el kell választani a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyéb jogi személyek tartozásaitól. Az említett tartozásokat külön kell törleszteni [...]”<sup>196</sup>; valamint
- c) „[a] vertikálisan integrált vállalkozásokon belül a pályahálózat-működtetőnek részletes nyilvántartást kell vezetnie a vállalkozáshoz tartozó más jogi személyekhez fűződő kereskedelmi és pénzügyi kapcsolatairól”<sup>197</sup>. E rendelkezések betartásának ellenőrzésére elsősorban a nemzeti szabályozó szervezetek rendelkeznek hatáskörrel<sup>198</sup>.

245. Ami a pályahálózat-működtető pénzgazdálkodását illeti, az egységes európai vasúti irányelv<sup>199</sup> 8. cikke értelmében a pályahálózat-működtetőnek beruházási és pénzügyi programokat tartalmazó üzleti tervet kell elfogadnia. E terv célja az infrastruktúra optimális és hatékony használatának, rendelkezésre bocsátásának és fejlesztésének a biztosítása, lehetővé téve a pénzügyi egyensúly elérését, és biztosítva az e célok eléréséhez szükséges eszközöket<sup>200</sup>.

## 7. UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSI TERV

246. A verseny- és kereskedelemtorzulás korlátozásának további biztosítása érdekében a Bizottság előírhatja, hogy a 247. pontban meghatározott programokat utólagos értékelésnek kell alávetni. Ennek során a következőket ellenőrzik: a) a támogatási intézkedés hatékonysága előre meghatározott célkitűzések alapján; b) a támogatási intézkedés versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatása, c) továbbá az olyan indokolatlan torzító hatások esetleges fennállása a támogatási program teljes időtartama alatt, amelyek ellentétesek az EU érdekeivel.

247. Utólagos értékelést kell végezni azon programok esetében, amelyeknél a lehetséges verseny- és kereskedelemtorzulás mértéke különösen nagy, vagyis amelyeknél a megvalósítás időben történő felülvizsgálata nélkül fennáll a verseny korlátozásának vagy torzulásának jelentős veszélye. Ez a helyzet például a nagy támogatási költségvetéssel rendelkező, újszerű jellemzőket tartalmazó programok esetében, vagy akkor, ha jelentős piaci, technológiai vagy szabályozási változásokra lehet számítani. Utólagos értékelést kell végezni minden olyan program esetében, amelynek állami támogatási költségvetése vagy az elszámolt kiadásai bármely évben meghaladják a 150 millió EUR-t vagy a program teljes időtartama alatt meghaladják a 750 millió EUR-t. A program teljes időtartama a program és bármely olyan korábbi program együttes időtartama, amely ezen iránymutatás közzétételétől kezdődően hasonló célkitűzésre és földrajzi területre terjed

<sup>195</sup> Az egységes európai vasúti irányelv 7d. cikkének (4) bekezdése, lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>196</sup> Az egységes európai vasúti irányelv 7d. cikkének (7) bekezdése, lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>197</sup> Az egységes európai vasúti irányelv 7d. cikkének (9) bekezdése, lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>198</sup> Az egységes európai vasúti irányelv 56. cikkének (12) bekezdése értelmében a 6. cikkben meghatározott számviteli elkülönítésre és a 7d. cikkben meghatározott pénzügyi átláthatóságra vonatkozó rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzése céljából a nemzeti szabályozó szervezetet fel kell hatalmazni arra, hogy ellenőrzéseket végezzen, illetve külső ellenőrzéseket kezdeményezzen a pályahálózat-működtetőknél, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinél és – adott esetben – a vasúti társaságoknál. Vertikálisan integrált vállalkozások esetében ez a felhatalmazás az összes jogi személyre kiterjed.

<sup>199</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

<sup>200</sup> Az egységes európai vasúti irányelv 8. cikkének (3) bekezdése, lásd a 7. lábjegyzetet.

ki. Tekintettel az értékelés célkitűzéseire, és annak érdekében, hogy az értékelés ne rójon aránytalan terhet a tagállamokra, az iránymutatás közzétételétől kezdődően utólagos értékeléseket csak a 3 évnél hosszabb teljes időtartamú támogatási programok esetében kell készíteni.

248. Az utólagos értékelés követelményétől el lehet tekinteni azon támogatási programok esetében, amelyek az értékelés tárgyát képező, hasonló célkitűzésű és földrajzi területet lefedő program közvetlen utódprogramjai, amelyekről a Bizottság által jóváhagyott értékelési tervnek megfelelően végső értékelő jelentés készült, és az nem tartalmazott negatív megállapításokat. Ha egy program végső értékelő jelentése nincs összhangban a jóváhagyott értékelési tervvel, a program azonnali hatállyal felfüggesztendő.
249. A 247. pontban foglalt értékelési követelmény hatálya alá tartozó támogatási programok esetében a tagállamoknak be kell jelenteniük az értékelési terv tervezetét, amely a program Bizottság általi értékelésének szerves részét képezi. A tervet a következők szerint kell bejelenteni:
- a) a támogatási programmal együtt, ha a program állami támogatási költségvetése bármely évben meghaladja a 150 millió EUR-t vagy a 750 millió EUR-t a program teljes időtartama alatt;
  - b) 30 munkanapon belül az olyan jelentős módosítást követően, amely a program költségvetését bármely évben 150 millió EUR fölé vagy a program teljes időtartama alatt 750 millió EUR fölé növeli;
  - c) az a) vagy a b) pont hatálya alá nem tartozó programok esetében 30 munkanapon belül azt követően, hogy bármely évre vonatkozóan 150 millió EUR-t meghaladó kiadás kerül be a program kiadásaira vonatkozó hivatalos elszámolásba.
250. Az értékelési terv tervezetének összhangban kell lennie a Bizottság által meghatározott közös módszertani elvekkel<sup>201</sup>. A tagállamoknak közzé kell tenniük a Bizottság által jóváhagyott értékelési tervet.
251. Az utólagos értékelést a támogatást nyújtó hatóságtól független szakértőnek kell elvégeznie az értékelési terv alapján. Mindegyik értékelésnek tartalmaznia kell legalább egy időközi és egy végső értékelő jelentést. A tagállamoknak mindkét jelentést közzé kell tenniük.
252. A végső értékelő jelentést a támogatási program esetleges meghosszabbításának értékeléséhez kellő időben, de legkésőbb 9 hónappal a program lejártá előtt be kell nyújtani a Bizottságnak. Ez az időszak lerövidíthető azon programok esetében, amelyeknél a végrehajtásuk utolsó 2 évében válik szükségessé az értékelési követelmény alkalmazása. Az egyes értékelések pontos terjedelmét és menetét a támogatási programot jóváhagyó határozat rögzíti majd. Minden esetleges későbbi, hasonló célra irányuló támogatási intézkedés bejelentésének tartalmaznia kell annak leírását, hogyan vették figyelembe az értékelés eredményeit.

---

<sup>201</sup> Bizottsági szolgálati munkadokumentum – Az állami támogatások értékelésének közös módszertana, 2014. május 28., (SWD(2014) 179 final vagy annak bármely későbbi verziója.

## 8. JELENTÉSTÉTEL ÉS MONITORING

253. Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet<sup>202</sup> és a 794/2004/EK bizottsági rendelet<sup>203</sup> értelmében a tagállamoknak az ezen iránymutatás alapján jóváhagyott minden egyes támogatási intézkedésről éves jelentést kell benyújtaniuk a Bizottsághoz.
254. A tagállamoknak részletes nyilvántartást kell vezetniük valamennyi támogatási intézkedésről. E nyilvántartásoknak tartalmazniuk kell minden szükséges információt annak megállapításához, hogy az ezen iránymutatásban meghatározott valamennyi összeegyeztethetőségi feltétel teljesül-e. A tagállamoknak ezeket a nyilvántartásokat a támogatás odaítélésének időpontjától számított 10 évig meg kell őrizniük, és kérésre a Bizottság rendelkezésére kell bocsátaniuk.
255. Ezenkívül az 5. fejezetben említett közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatások tekintetében a Bizottság az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály<sup>204</sup> 3. fejezetét is alkalmazza a szükséges kiigazításokkal (kivéve a 62. pont utolsó franciabekezdését és a 65. pontot).

## 9. ALKALMAZHATÓSÁG

256. Ez az iránymutatás a 2008. évi vasúti iránymutatás<sup>205</sup> helyébe lép.
257. A Bizottság ezt az iránymutatást fogja alkalmazni azokra a bejelentett támogatásokra, amelyek tekintetében ezen iránymutatásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követően kéri fel határozathozatalra, még akkor is, ha a támogatást ezen időpont előtt jelentették be.
258. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel<sup>206</sup> összhangban a Bizottság a jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. A Bizottság ennek megfelelően alkalmazza ezt az iránymutatást, ha a közzétételének időpontját követően nyújtják a jogellenes támogatást.
259. A Bizottság az alábbi megfelelő intézkedéseket javasolja a tagállamoknak a Szerződés 108. cikkének (1) bekezdése alapján.
- a) A tagállamok szükség esetén módosítják a 2008. évi vasúti iránymutatás vagy közvetlenül a Szerződés 93. cikke alapján engedélyezett létező támogatási programokat annak érdekében, hogy azok legkésőbb [2026. december 31-ig] összhangba kerüljenek ezzel az iránymutatással;
  - b) A tagállamok a 259. pont a) alpontjában javasolt megfelelő intézkedésekhez az iránymutatásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzététele napjától számított 2 hónapon belül kifejezett, feltétel nélküli beleegyezésüket adják.

<sup>202</sup> A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

<sup>203</sup> A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

<sup>204</sup> Lásd a 70. lábjegyzetet.

<sup>205</sup> Lásd a 38. lábjegyzetet.

<sup>206</sup> HL C 119., 2002.5.22., 22. o.

Válaszadás hiányában a Bizottság azt feltételezi, hogy az adott tagállam nem ért egyet a javasolt intézkedésekkel.

## **10. FELÜLVIZSGÁLAT**

260. A Bizottság ezt az iránymutatást bármikor felülvizsgálhatja vagy módosíthatja, amennyiben ez a versenypolitikával összefüggő okok, vagy más uniós szakpolitikák vagy nemzetközi kötelezettségek figyelembevétele miatt, vagy más indokolt esetben szükségessé válik.

\*\*\*

## I. MELLÉKLET

**A szállítás összehangolására irányuló igényeket kielégítő támogatás – a szállítási csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozó intézkedések és az ezen iránymutatás alapján bejelentendő intézkedések**

Elsődleges célkitűzés	Szállítási csoportmentességi rendelet		A szárazföldi és multimodális szállításról szóló iránymutatás	
	Intézkedés	Megengedett intenzitás	Intézkedés	Megengedett intenzitás
A szállítás külső költségeinek csökkentéséhez nyújtott működési támogatás	Támogatási programok	<i>Az elszámolható költségek 50 %-a</i>  <i>Az elszámolható költségek [60] %-a a kombinált szállítási műveletekhez nyújtott támogatás esetében</i>	Ad hoc támogatás  A szállítási csoportmentességi rendelet alapján engedélyezettnél magasabb intenzitású támogatási programok  A bizottsági kézikönyvet nem használó támogatási programok	<i>Az elszámolható költségek 75 %-a</i>
Új kereskedelmi összeköttetések indításához nyújtott működési támogatás	Támogatási programok  Program keretében odaítélt egyedi támogatási összeg projektenként < 15 millió EUR	<i>az elszámolható költségek 80 %-a a működés első évében, 70 %-a a második évben, 60 %-a a harmadik évben, 50 %-a a negyedik évben és 40 %-a az ötödik évben</i>	Ad hoc támogatás  Program keretében odaítélt egyedi támogatási összeg projektenként ≥ 15 millió EUR	<i>az elszámolható költségek 80 %-a a működés első évében, 70 %-a a második évben, 60 %-a a harmadik évben, 50 %-a a negyedik évben és 40 %-a az ötödik évben</i>
Unimodális vagy multimodális vasúti és belvízi szállítási létesítmények építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott beruházási támogatás	Támogatási programok  Program keretében odaítélt egyedi támogatási összeg projektenként < 20 millió EUR  A fenntartható multimodális árutermináloknak nyújtott ad hoc támogatás < 10 millió EUR	<i>Az elszámolható költségek 50 %-a, ha a támogatás projektenként &lt; 3 millió EUR</i>  <i>Az elszámolható költségek 50 %-a, de legfeljebb az elszámolható költségek és a beruházás élettartama alatti működési eredmény és a végérték összege közötti különbség, ha a projektenkénti támogatás</i>	Ad hoc támogatás  A fenntartható multimodális árutermináloknak nyújtott ad hoc támogatás ≥ 10 millió EUR  Program keretében odaítélt egyedi támogatási összeg projektenként ≥ 20 millió EUR  A szállítási csoportmentességi rendelet alapján engedélyezettnél magasabb intenzitású támogatási programok	<i>A finanszírozási hiány legfeljebb az elszámolható költségek 100 %-a lehet</i>  <i>Nincs küszöbérték, ha az ad hoc támogatást versenyeztetési ajánlattételi eljárás keretében ítélik oda</i>

		összege $\geq$ 3 millió EUR.		
Iparvágányok építéséhez, korszerűsítéséhez és felújításához nyújtott beruházási támogatás	Támogatási programok  Program keretében odaítélt egyedi támogatási összeg projektenként < 2 millió EUR	Az elszámolható költségek 50 %-a, ha a támogatás projektenként < 500 000 EUR  Az elszámolható költségek 50 %-a, de legfeljebb az elszámolható költségek és a beruházás élettartama alatti működési eredmény és a végérték összege közötti különbség, ha a projektenkénti támogatás összege $\geq$ 500 000 EUR	Ad hoc támogatás  Program keretében odaítélt egyedi támogatási összeg projektenként $\geq$ 2 millió EUR  A szállítási csoportmentességi rendelet alapján engedélyezettnél magasabb intenzitású támogatási programok	A finanszírozási hiány legfeljebb az elszámolható költségek 100 %-a lehet
Vasúti vagy belvízi szállítási járművek beszerzéséhez nyújtott beruházási támogatás	Támogatási programok	Az alapul szolgáló hitel névértéke $\leq$ elszámolható költségek. Garanciafedezet $\leq$ az alapul szolgáló hitel 80 %-a	Ad hoc támogatás  A szállítási csoportmentességi rendelet alapján engedélyezettnél magasabb intenzitású támogatási programok	Az alapul szolgáló hitel névértéke $\leq$ elszámolható költségek. Garanciafedezet $\leq$ az alapul szolgáló hitel 90 %-a.
Intermodális rakodási egységek és hajófedélzeti daruk beszerzéséhez nyújtott beruházási támogatás	Támogatási programok	Az elszámolható költségek 30 %-a (az intermodális rakodási egységek esetében)  Az elszámolható költségek 20 %-a (hajófedélzeti daruk esetében)	N/A	
Az interoperabilitáshoz nyújtott beruházási támogatás	Támogatási programok	Az elszámolható költségek 50 %-a  Az elszámolható költségek 80 %-a (az ERTMS és a DAC esetében)	Ad hoc támogatás  A szállítási csoportmentességi rendelet alapján engedélyezettnél nagyobb intenzitású támogatási programok, illetve a szállítási csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozó listán nem	Az elszámolható költségek 50 %-a  Az elszámolható költségek 80 %-a (az ERTMS és a DAC esetében)  A finanszírozási hiány legfeljebb

			szereplő beruházásokra vonatkozó támogatási programok	<i>az elszámolható költségek 100 %-a lehet</i>
A járművek és a fenntartható multimodális szállítási berendezések műszaki átalakításához és korszerűsítéséhez nyújtott beruházási támogatás	Támogatási programok	<i>Az elszámolható költségek 20 %-a</i>	Ad hoc támogatás  A szállítási csoportmentességi rendelet alapján engedélyezettnél nagyobb intenzitású támogatási programok, illetve a szállítási csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozó listán nem szereplő beruházásokra vonatkozó támogatási programok	<i>Az elszámolható költségek 20 %-a</i>  <i>A finanszírozási hiány legfeljebb az elszámolható költségek 100 %-a lehet</i>

## II. MELLÉKLET

### A 82. pont b) alpontjában említett információk

Az iránymutatás 82. pontjának b) alpontjában említett, egyedi odaítélésekre vonatkozó információknak tartalmazniuk kell a következőket:

- a) Az egyedi támogatás kedvezményezettjének megnevezése<sup>207</sup>:
  - név
  - a támogatás kedvezményezettjének azonosítója
- b) A támogatás kedvezményezettjének típusa az igénylés időpontjában:
  - kkv
  - nagyvállalat
- c) Annak a régiónak a megnevezése (NUTS II szinten vagy annál alacsonyabb szinten), ahol a támogatás kedvezményezettje található
- d) Az adott támogatás kedvezményezettje fő ágazatának vagy tevékenységének NACE-alágazat szerinti azonosítója (három számjegyű numerikus kód)<sup>208</sup>
- e) A támogatástartalom teljes összege, nemzeti pénznemben kifejezve
- f) Ha eltér a támogatástartalomtól, a támogatás teljes névleges összege, nemzeti pénznemben kifejezve<sup>209</sup>
- g) Támogatási eszköz<sup>210</sup>:
  - vissza nem térítendő támogatás, kamattámogatás, adósságelengedés
  - hitel, visszafizetendő előlegek, visszatérítendő támogatás
  - garancia
  - adókedvezmény vagy adómentesség

<sup>207</sup> Kellően indokolt esetben és a Bizottság beleegyezésével üzleti titkok és egyéb bizalmas információk kivételével (a Bizottság 2003. december 1-jei közleménye az állami támogatásokra vonatkozó határozatokkal kapcsolatos szakmai titoktartásról, C(2003) 4582 (HL C 297., 2003.12.9., 6. o).

<sup>208</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1893/2006/EK rendelete (2006. december 20.) a gazdasági tevékenységek statisztikai osztályozása NACE Rev. 2. rendszerének létrehozásáról és a 3037/90/EGK tanácsi rendelet, valamint egyes meghatározott statisztikai területekre vonatkozó EK-rendeletek módosításáról (HL L 393., 2006.12.30., 1. o.).

<sup>209</sup> Bruttó támogatási egyenérték vagy – adott esetben – a beruházás összege. Működési támogatás esetében megadható a kedvezményezettenkénti éves támogatási összeg. Adóintézkedés formájában megvalósuló programok esetében ez az összeg megadható a 84. pontban meghatározott sávokkal. A közzeéteendő összeg a maximális engedélyezett adóelőny és nem az évente levonásra kerülő összeg (pl. adójóváírás esetében a maximális engedélyezett adójóváírást kell közzeétenni, nem pedig a tényleges összeget, amely függhet az adóköteles jövedelemtől és évente változhat).

<sup>210</sup> Több támogatási eszközön keresztül nyújtott támogatás esetében a támogatás összegét eszközök szerinti bontásban kell megadni.



- kockázatfinanszírozás
  - egyéb (kérjük, nevezze meg)
- h) Az odaítélés dátuma és a közzététel dátuma
- i) A támogatás célja
- j) A támogatást nyújtó hatóság vagy hatóságok megnevezése
- k) Adott esetben a megbízott szerv neve és a kiválasztott pénzügyi közvetítők neve
- l) A támogatási intézkedés hivatkozási száma<sup>211</sup>

---

<sup>211</sup> A Bizottság adja meg a 3. fejezetben említett bejelentési eljárás keretében.