2026/562

30.3.2026.

UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/562

od 16. ožujka 2026.

o proglašenju određenih kategorija potpora u sektoru željezničkog prometa, prometa unutarnjim plovnim putovima i multimodalnog prijevoza spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 93., 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 4.,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EU) 2022/2586 od 19. prosinca 2022. o primjeni članaka 93., 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na određene kategorije državnih potpora u sektoru željezničkog prometa, prometa unutarnjim plovnim putovima i multimodalnog prijevoza ([1]), a posebno njezin članak 1.,

nakon objave nacrta ove Uredbe u skladu s člankom 4. Uredbe (EU) 2022/2586,

nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom za državne potpore,

budući da:

(1) Državno financiranje koje ispunjava kriterije iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”) predstavlja državnu potporu te se u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora mora prijaviti Komisiji. Međutim, u skladu s člankom 109. Ugovora Vijeće može odrediti kategorije potpora koje su izuzete od te obveze prijave. U skladu s člankom 108. stavkom 4. Ugovora Komisija može donijeti uredbe koje se odnose na te kategorije državnih potpora.

(2) Uredbom (EU) 2022/2586 Komisija se ovlašćuje odrediti da se potpore za koordinaciju prometa iz članka 93. Ugovora mogu, pod određenim uvjetima, izuzeti od obveze prijave.

(3) Potpore za kopneni prijevoz smatraju se spojivima s Ugovorom ako odgovaraju potrebama koordinacije prometa ili ako predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga u skladu s člankom 93. Ugovora.

(4) Kako bi se ostvario cilj Unije u pogledu klimatske neutralnosti koji su utvrđeni u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog Parlamenta i Vijeća ([2]), potrebno je provesti temeljnu zelenu i digitalnu transformaciju prometa u Uniji. U okviru strategije Komisije za održivu i pametnu mobilnost za 2020. ([3]) Unija je pozvala države članice da poduzmu mjere kako bi sve vrste prijevoza postale održivije i da promiču prelazak na održivije vrste prijevoza.

(5) U članku 11. Ugovora ističe se predanost Unije zaštiti okoliša i održivosti te se naglašava važnost uključivanja zahtjeva u vezi sa zaštitom okoliša u definiranje i provedbu njezinih politika i aktivnosti.

([1]) SL L 338, 30.12.2022., str. 35., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj.

([2]) Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 (SL L 243, 9.7.2021., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (COM(2020) 789 final).

(6) Na temelju iskustva Komisije u primjeni članka 93. Ugovora za određene kategorije državnih potpora koje odgovaraju potrebama koordinacije prometa smatra se da ne dovode do znatnog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine među državama članicama, pod uvjetom da ispunjavaju određene jasne kriterije spojivosti utvrđene na temelju opsežne prakse donošenja odluka.

(7) Ova se Uredba primjenjuje na operativne i ulagačke mjere državne potpore koje se dodjeljuju u sektorima održivog kopnenog prometa.

(8) Svaku potporu koja ispunjava sve uvjete utvrđene u ovoj Uredbi, i opće i posebne za odgovarajuće kategorije potpora, trebalo bi izuzeti od obveze prijave utvrđene u članku 108. stavku 3. Ugovora.

(9) Državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora koje nisu obuhvaćene ovom Uredbom i dalje su podložne obvezi prijave utvrđenoj u članku 108. stavku 3. Ugovora. Ovom se Uredbom ne dovodi u pitanje mogućnost država članica da prijave potpore čiji ciljevi odgovaraju ciljevima obuhvaćenima ovom Uredbom.

(10) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati samo na potpore koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prometa. S druge strane, potpore za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih konceptu javne usluge u sektorima kopnenog prijevoza trebale bi i dalje biti uređene Uredbom (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([4]) ili, ako ne ispunjavaju uvjete utvrđene u toj uredbi, trebalo bi ih prijaviti Komisiji. Poduzetnici koji pružaju usluge prijevoza kojima je dodijeljen ugovor o obavljanju javnih usluga trebali bi moći ostvariti korist od potpore dodijeljene na temelju ove Uredbe ako se poštuje članak 8. ove Uredbe i spriječi prekomjerna naknada.

(11) Ova bi Uredba trebala omogućiti veće pojednostavnjenje u skladu s ciljevima Komisije ([5]) i povećanje transparentnosti te učinkovitu evaluaciju i provjeru usklađenosti s pravilima o državnim potporama na nacionalnoj razini i na razini Unije, uz istodobno očuvanje institucijske nadležnosti Komisije i država članica. To je u skladu s Komunikacijom Komisije o modernizaciji državnih potpora u EU-u ([6]) i rezultatima provjere primjerenosti koju je Komisija provela 2020. ([7]) u kojima je istaknuta potreba za smanjenjem administrativnog opterećenja i osiguravanjem učinkovite javne potrošnje.

(12) Opći uvjeti za primjenu ove Uredbe utvrđeni su na temelju skupa zajedničkih načela koja osiguravaju da potpora ispunjava sljedeće zahtjeve: i. služi za koordinaciju prometa; ii. ima jasan učinak poticaja; iii. nužna je, primjerena i razmjerna; iv. odobrava se potpuno transparentno i podliježe mehanizmu kontrole i redovitoj evaluaciji; i v. ne utječe na tržišno natjecanje i trgovinu u mjeri koja bi ugrozila opće interese Unije.

(13) Kako bi se osiguralo da su potpore neophodne i da se njima potiče daljnji razvoj djelatnosti ili projekata, ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati na potpore za djelatnosti ili projekte kojima bi se korisnik ionako bavio i bez potpore. Potpore bi trebalo izuzeti od obveze prijave na temelju ove Uredbe isključivo ako rad na projektu ili djelatnosti kojima je dodijeljena potpora započne nakon što je korisnik podnio pisani zahtjev za potporu. Kupnja zemljišta i pripremni radovi kao što su ishođenje dozvola i izrada studija izvedivosti ne smatraju se početkom rada na projektu kojem je dodijeljena potpora.

([4]) Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Jednostavnija i brža Europa: Komunikacija o provedbi i pojednostavnjenju" (COM(2025) 47 final).

([6]) (COM(2012) 209 final).

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

(14) Kad je riječ o jednokratnim potporama za ulaganje koje su obuhvaćene ovom Uredbom, a dodjeljuju se korisniku koji je veliko poduzeće, država članica trebala bi osigurati da je korisnik osim poštovanja uvjeta povezanih s učinkom poticaja koji se primjenjuju na korisnike koji su mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) analizirao, kako je vidljivo iz njegove interne dokumentacije, održivost ulaganja kojem je dodijeljena potpora i s potporom i bez nje. U takvim slučajevima država članica trebala bi provjeriti potvrđuje li takva dokumentacija da će potpora dovesti do znatnog povećanja opsega ulaganja koje se podupire potporom, znatnog povećanja ukupnog iznosa koji je korisnik potrošio na takvo ulaganje ili znatno bržeg dovršetka ulaganja.

(15) Na automatske programe potpora u obliku poreznih pogodnosti trebao bi se primjenjivati poseban uvjet povezan s učinkom poticaja jer se potpore koje proizlaze iz takvih programa potpora dodjeljuju automatski. Taj poseban uvjet znači da bi se u okviru tih programa potpore trebali podupirati samo projekti ili djelatnosti čija provedba započinje nakon stupanja na snagu tih programa. Međutim, taj uvjet ne bi se smio primjenjivati na programe potpora koji su nasljednici drugih programa, pod uvjetom da je predmetna djelatnost već bila obuhvaćena prethodnim programima u obliku poreznih olakšica. Za ocjenu učinka poticaja programa potpora koji su nasljednici drugih programa ključan je trenutak kada je porezna mjera prvi put utvrđena u izvornom programu.

(16) Trebalo bi smatrati da operativne potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza koje ispunjavaju uvjete iz ove Uredbe imaju učinak poticaja ako se potpora prenosi na korisnike te tako povećava potražnju za održivim uslugama prijevoza i potiče prelazak na održivije vrste prijevoza. Cilj je promidžbe povećati informiranost o dostupnim mjerama za smanjenje razlika u konkurentnosti između održivih vrsta kopnenog prijevoza i isključivo cestovnog prijevoza ili drugih konkurentnih manje održivih načina prijevoza. Stoga se smatra da se oglašavanjem osigurava da se potpora odražava u cijeni koju korisnici moraju platiti.

(17) Za potrebe transparentnosti, jednakog postupanja i učinkovitog praćenja ova bi se Uredba trebala primjenjivati samo na potpore koje se mogu točno izračunati u smislu bruto ekvivalenta bespovratnog sredstva *ex ante*, bez potrebe za procjenom rizika („transparentne potpore”). Za određene instrumente potpore, poput zajmova, jamstava, poreznih mjera, a posebno povratnih predujmova, ovom je Uredbom potrebno utvrditi uvjete na temelju kojih se oni mogu smatrati transparentnima. Potpore u obliku jamstava trebalo bi smatrati transparentnima ako je bruto ekvivalent bespovratnog sredstva izračunan na temelju premija sigurne luke utvrđenih za dotičnu vrstu poduzetnika. Ona se treba smatrati transparentnom i ako je prije provedbe mjere, metodologija upotrijebljena za izračun intenziteta potpora državnog jamstva prijavljena Komisiji i ako ju je ona odobrila u skladu s Obavijesti Komisije o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora na državne potpore u obliku jamstava ([8]). Za potrebe ove Uredbe, potpore koje uključuju složenu ekonomsku procjenu kako bi se točno izračunao bruto ekvivalent bespovratnog potpore *ex ante* (kao što su potpore sadržane u vlasničkim ulaganjima i kvazivlasničkim ulaganjima) ne bi se trebale smatrati transparentnim potporama, osim ako se bruto ekvivalent bespovratnog sredstva takve potpore smatra nominalnim iznosima takvih ulaganja.

(18) Kako bi se osiguralo da je potpora razmjerna i ograničena na potreban iznos, trebalo bi utvrditi maksimalne iznose potpore u smislu intenziteta potpore s obzirom na skup prihvatljivih troškova. Na temelju iskustva Komisije intenzitet potpore trebao bi biti utvrđen na razini koja minimizira narušavanje tržišnog natjecanja i trgovine uzrokovano djelatnošću za koju je dodijeljena potpora te istodobno na odgovarajući način otklanja tržišni nedostatak ili druge prepreke koordinaciji prometa.

(19) U izračun intenziteta potpore trebalo bi uključiti samo prihvatljive troškove. Utvrđivanje prihvatljivih troškova trebalo bi se popratiti jasnim, konkretnim i ažuriranim pisanim dokazima. Potpore koje premašuju relevantni intenzitet potpore ne bi trebale biti izuzete od obveza prijave. Svi iznosi koji se upotrebljavaju u izračunu trebali bi biti iznosi prije odbitka poreza ili drugih naknada. Potpore koje se isplaćuju u više obroka trebalo bi diskontirati na njihovu vrijednost u trenutku dodjele. Prihvatljive troškove također bi trebalo diskontirati na njihovu vrijednost u tom trenutku.

([8]) SL C 155, 20.6.2008., str. 10.

(20) Komisija bi trebala osigurati da odobrena potpora ne utječe na tržišno natjecanje i trgovinu u mjeri koja bi ugrozila opće interese Unije. Stoga bi potpore u korist korisnika koji podliježe neizvršenom nalogu za povrat na temelju prethodne odluke Komisije kojom je određena potpora proglašena nezakonitom i nespojivom s unutarnjim tržištem trebalo isključiti iz područja primjene ove Uredbe.

(21) Potpore takvim poduzetnicima u teškoćama trebaju biti izuzete iz područja primjene ove Uredbe. Takve bi potpore trebalo ocijeniti na temelju Smjernica o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama ([9]).

(22) Ovom se Uredbom objedinjuje bogato iskustvo koje je Komisija stekla u procjeni operativnih potpora namijenjenih smanjenju vanjskih troškova prijevoza. Takve potpore trebalo bi kvantificirati na temelju vanjskih troškova koji se mogu izbjeći usvajanjem zelenijeg prijevoznog rješenja umjesto konkurentne komercijalno održive vrste prijevoza, kao što je isključivo cestovni prijevoz. Potpora može biti u obliku smanjenja naknada koje prijevoznici plaćaju za korištenje infrastrukture. Operativne potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza trebale bi biti obuhvaćene ovom Uredbom samo ako je narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine ograničena i ako se na njih primjenjuju jasno definirani uvjeti. To je slučaj kad se izbjegnuti vanjski troškovi izračunavaju u skladu s pravilima i metodologijom utvrđenima u Priručniku Komisije o vanjskim troškovima prijevoza ([10]), pri čemu je intenzitet potpore i dalje ispod određenih pragova, a potpora se dodjeljuje samo za stvarno pružene usluge održivog kopnenog prijevoza. Time se osigurava da su potpore strogo ograničene na naknadu za vanjske troškove povezane s upotrebom održivije vrste prijevoza.

(23) Osim toga, operativne potpore za potporu prijevoznicima ili organizatorima prijevoza pri pokretanju novih komercijalnih linija za prijevoz tereta željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima trebale bi biti obuhvaćene ovom Uredbom samo ako su narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine ograničena i ako se na njih primjenjuju jasno definirani uvjeti. To je slučaj kad se iznos potpore izračunava u odnosu na operativne gubitke korisnika u prvih pet godina rada nove komercijalne linije za prijevoz tereta, a intenzitet potpore ostaje ispod određenog praga.

(24) Kako bi se postigla povezanost među državama članicama, održivo funkcioniranje gospodarstva i kohezija, ključna su ulaganja u željezničke uslužne objekte, objekte za unutarnje plovne putove, objekte za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima te industrijske kolosijeke u cijeloj Uniji. Takva ulaganja podupiru prioritete iz Komisijine strategije za održivu i pametnu mobilnost za 2020. ([11]), prvenstveno razvoj objekata za multimodalni prijevoz. Ovom bi Uredbom trebale biti obuhvaćene potpore za ulaganje u izgradnju, nadogradnju i obnovu željezničkih uslužnih objekata, objekata za unutarnje plovne putove, objekata za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima te industrijskih kolosijeka. Ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati na potpore za lučku infrastrukturu (vezovi, gatovi itd.) i potpore za infrastrukturu za pristup lukama koje su prihvatljive u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 651/2014 ([12]). Međutim, ova bi se Uredba trebala primjenjivati na potpore za nadgrađa luke (rješenja na površini kao što su objekti za skladištenje, uslužni objekti kao što su skladišta, kao i oprema za upravljanje objektima) sve dok se predmetno nadgrađe nalazi u objektu za unutarnje plovne putove ili multimodalni prijevoz koji je povezan sa željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima. Kad je riječ o toj vrsti potpore, trebalo bi smanjiti administrativno opterećenje uzrokovano prijavom jednostavnih mjera državne potpore, što također omogućuje Komisiji da se usredotoči na slučajeve koji bi mogli najviše narušiti tržišno natjecanje. Uvjeti za izuzeće potpora za ulaganje u željezničke uslužne objekte, objekte za unutarnje plovne putove, objekte za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima i industrijske kolosijeke od obveze prijave trebali bi ograničiti narušavanje tržišnog natjecanja i trgovine koje bi dovelo u pitanje jednake uvjete na unutarnjem tržištu. Narušavanje trgovine i tržišnog natjecanja posebno je ograničeno osiguravanjem proporcionalnosti potpore.

([9]) SL C 249, 31.7.2014., str. 1.

([10]) Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. i dr., Priručnik o vanjskim troškovima prijevoza – verzija 2019. – 1.1, Ured za publikacije Europske unije, 2020., https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

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

([12]) Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Ova bi Uredba trebala obuhvatiti potpore za ulaganje u nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima i određene kategorije opreme ključne za održiv multimodalni prijevoz (tj. intermodalne utovarne jedinice i dizalice na plovilima) samo ako su narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine ograničena. Kad je riječ o nabavi određenih vrsta opreme za održivi multimodalni prijevoz, to je slučaj za potpore koje obuhvaćaju dizalice na plovilima i dio troškova intermodalnih utovarnih jedinica i slučajeve kad intenzitet potpore ostaje ispod jasno definiranih pragova. Kad je riječ o nabavi vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, to je slučaj za potpore u obliku jamstva kupcu vozila pod jasno definiranim uvjetima. U željezničkom sektoru MSP-ovi i novi sudionici imaju poteškoća s obnovom ili povećanjem svojih voznih parkova zbog visokih troškova ulaganja u nabavu željezničkih vozila i poteškoća u pristupu financiranju. Mala poduzeća srednje tržišne kapitalizacije suočavaju se sa sličnim izazovima. U sektoru unutarnjih plovnih putova većina prijevoznika su MSP-ovi ili u najboljem slučaju mala poduzeća srednje tržišne kapitalizacije. Zbog toga im je teško obnoviti ili povećati flotu zbog poteškoća u pristupu tržišnom financiranju. Stoga se potporama za ulaganje u obliku jamstava novim sudionicima u željezničkom sektoru, MSP-ovima i malim poduzećima srednje tržišne kapitalizacije u željezničkom sektoru i sektoru unutarnjih plovnih putova promiče održivi promet bez neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine.

(26) U skladu s prometnom i digitalnom politikom Unije, treba uložiti više truda kako bi se omogućila komunikacija među različitim informacijskim sustavima u sektoru prometa, koordinacija prometnih mreža i prekograničnog tržišnog natjecanja te poboljšala sigurnost prometa u Uniji. To je potrebno zbog različitih standarda prometnih mreža, nedostatka tehničke usklađenosti, nekompatibilnih alata i sustava za prikupljanje podataka te zabrinutosti u pogledu razmjene i suverenosti podataka. Nadalje, iskustvo u ocjenjivanju mjera potpore za interoperabilnost prijavljenih u skladu sa Smjernicama o državnim potporama za željezničke prijevoznike iz 2008. ([13]) pokazalo je da postoje akutni tržišni nedostaci zbog nedostataka u koordinaciji i nepovoljnog položaja predvodnika na tržištu, pri čemu koristi povezane s uvođenjem određene tehnologije ili standarda nadilaze komercijalni interes prijevoznika.

(27) To je, primjerice, slučaj sa sustavima kontrole vlakova i prometa kao što je Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS). ERTMS je jedinstveni europski sustav signalizacije i nadzora brzine kojim se osigurava interoperabilnost nacionalnih željezničkih sustava, smanjuju troškovi nabave i održavanja signalizacijskog sustava te povećavaju brzina vlakova, kapacitet infrastrukture i razina sigurnosti u željezničkom prometu. ERTMS se sastoji od Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS), tj. sustava signalizacije u upravljačnici koji uključuje sustav automatske zaštite vlaka, željezničke pokretne radijske komunikacije (RMR) i automatizirano upravljanje vlakovima (ATO) Sustav RMR koji se trenutačno koristi u željezničkom prometu, točnije Globalni sustav pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R), temelji se na specifikacijama koje su dovršene prije 20 godina. Zbog tehnološke zastarjelosti nije vjerojatno da će GSM-R i imati sektorsku potporu nakon 2031. S obzirom na ograničene negativne učinke koje potpore za interoperabilnost imaju na tržišno natjecanje i trgovinu te uzimajući u obzir stečeno iskustvo, takve bi potpore trebale biti obuhvaćene ovom Uredbom pod jasno definiranim uvjetima.

(28) Kako bi se potaknula konkurentnost željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima, potrebno je promicati i tehničku prilagodbu i modernizaciju u sektorima održivog kopnenog prijevoza. Potpora za takva ulaganja trebala bi podlijegati uvjetima koji ograničavaju narušavanje tržišnog natjecanja i trgovine koje bi ugrozilo jednake uvjete na unutarnjem tržištu. Konkretno, uvjeti za izuzimanje takve potpore od obveze prijave trebali bi osigurati nužnost i razmjernost potpore i uključivati zaštitne mjere u pogledu vrste potpore i prihvatljivih troškova.

(29) Potpore poduzetnicima za prilagodbu budućim normama Unije mogle bi dovesti do bržeg postizanja visoke razine usklađenosti i normizacije. Potpore ne bi trebale biti izuzete od obveza prijave ako ulaganja služe za usklađivanje poduzetnika s postojećim normama Unije. Međutim, u slučajevima u kojima je relevantna norma unije već donesena, ali još nije na snazi, potpora može imati učinak poticaja ako potiče da se ulaganja provedu i dovrše najmanje 12 mjeseci prije stupanja norme na snagu, osim ako se norma primjenjuje retroaktivno. Kako se države članice ne bi odvratilo od uspostave obveznih nacionalnih normi koje su strože ili ambicioznije od odgovarajućih normi Unije, mjere potpore mogu imati učinak poticaja bez obzira na postojanje takvih nacionalnih normi. Isto vrijedi i za potpore koje se dodjeljuju kad postoje obvezne nacionalne norme koje su donesene u nedostatku normi Unije.

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

(30) Određene kategorije potpora koje obuhvaćaju visoke iznose potpora dodijeljenih po projektu Komisija bi trebala ocijeniti nakon prijave zbog većeg rizika od neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine. Svaka dodijeljena potpora koja premašuje određene pragove stoga bi i dalje trebala biti podložna obvezi prijave iz članka 108. stavka 3. Trebalo bi osigurati da se pragovi ne zaobilaze umjetnim razdvajanjem projekata na više projekata sa sličnim karakteristikama, ciljevima ili korisnicima.

(31) Budući da veliki programi potpora imaju veći potencijalni utjecaj na trgovinu i tržišno natjecanje, programi potpora čiji proračun u bilo kojoj godini ili u ukupnom trajanju premašuje određeni prag utemeljen na apsolutnoj vrijednosti trebali bi, u načelu, biti podložni evaluaciji državnih potpora. Evaluacijom bi trebalo provjeriti: i. jesu li potvrđene pretpostavke i uvjeti na kojima se temelji spojivost programa; i ii. učinkovitosti mjere potpore s obzirom na njezine opće i konkretne ciljeve. Trebao bi se ocijeniti i učinak programa na tržišno natjecanje i trgovinu. Da bi se zajamčilo jednako postupanje, evaluacija državnih potpora trebala bi se provoditi na temelju plana evaluacije koji je odobrila Komisija. Takav bi plan obično trebao biti izrađen u trenutku osmišljavanja programa i odobren na vrijeme za stupanje programa na snagu, no to možda neće biti moguće u svim slučajevima. Stoga bi se ova Uredba na takve programe potpore trebala primjenjivati na početno razdoblje od najviše šest mjeseci kako bi se izbjeglo odgađanje njihova stupanja na snagu. Komisija bi trebala imati mogućnost da nakon odobrenja plana evaluacije produlji to razdoblje. U tu bi svrhu plan evaluacije trebalo dostaviti Komisiji u roku od 20 radnih dana od stupanja programa na snagu. Osim toga, Komisija iznimno može odlučiti da, s obzirom na specifičnosti određenog slučaja, evaluacija nije potrebna.

(32) Od država članica trebalo bi zahtijevati da Komisiji dostave sve informacije koje su joj potrebne za ocjenu plana evaluacije. Komisija isto tako treba moći zatražiti dodatne informacije bez nepotrebne odgode. Iz područja primjene ove Uredbe trebalo bi isključiti izmjene programa podložnih evaluaciji, osim izmjena koje ne mogu utjecati na spojivost programa potpore obuhvaćenog područjem primjene ove Uredbe ili ne mogu znatno utjecati na sadržaj odobrenog plana evaluacije. U načelu ne bi trebalo smatrati da isključivo formalne ili administrativne izmjene, među ostalim one izvršene u okviru mjera koje sufinancira Unija, znatno utječu na sadržaj odobrenog plana evaluacije.

(33) Kako bi se odredilo poštuju li se pragovi za prijavu i maksimalni intenziteti potpore utvrđeni ovom Uredbom, trebalo bi uzeti u obzir ukupan iznos mjera potpora za djelatnost ili projekt kojima je dodijeljena potpora. U ovoj Uredbi trebalo bi utvrditi okolnosti u kojima se različite kategorije potpora mogu zbrajati. Potpora koja je izuzeta od obveze prijave na temelju ove Uredbe trebala bi se moći zbrajati s bilo kojom drugom spojivom potporom izuzetom na temelju drugih uredbi ili bilo kojom drugom potporom koju je odobrila Komisija sve dok se te mjere odnose na različite prihvatljive troškove koje je moguće utvrditi. Ako se različiti izvori potpore odnose na iste prihvatljive troškove koje je moguće utvrditi, bilo da se oni djelomično ili potpuno preklapaju, zbrajanje potpora trebalo bi biti dopušteno do najvišeg intenziteta potpore ili iznosa potpore primjenjivog na tu potporu na temelju ove Uredbe. U ovoj Uredbi trebalo bi utvrditi i posebna pravila za zbrajanje mjera potpore s prihvatljivim troškovima koje je moguće utvrditi i potpora bez prihvatljivih troškova koje je moguće utvrditi te za zbrajanje s *de minimis* potporama. *De minimis* potpore često se ne dodjeljuju za određene prihvatljive troškove koje je moguće utvrditi niti ih se njima može pripisati. U tom slučaju trebalo bi omogućiti neometano zbrajanje *de minimis* potpora s državnim potporama izuzetima na temelju ove Uredbe. Međutim, ako se *de minimis* potpore dodjeljuju za iste prepoznatljive prihvatljive troškove kao i državne potpore izuzete na temelju ove Uredbe, zbrajanje bi trebalo biti dopušteno samo do maksimalnog intenziteta potpore utvrđenog u poglavlju II. ove Uredbe.

(34) Financiranje kojim centralno upravljaju institucije, agencije, zajednička poduzeća ili druga tijela Unije, koje nije pod izravnom ili neizravnom kontrolom država članica, ne čini državnu potporu. Ako se takvo financiranje kombinira s državnim potporama, pri utvrđivanju poštuju li se pragovi za prijavu i maksimalni intenziteti ili maksimalni iznosi potpore trebalo bi uzeti u obzir samo državne potpore. To bi se trebalo primjenjivati ako ukupan iznos javnog financiranja dodijeljenog u vezi s istim prihvatljivim troškovima ne premašuje najpovoljniju stopu financiranja utvrđenu u primjenjivim pravilima prava Unije.

(35) Transparentnost državnih potpora ključna je za ispravnu primjenu pravila Ugovora i dovodi do bolje usklađenosti, veće odgovornosti, stručnog pregleda i, u konačnici, učinkovitije javne potrošnje. Kako bi se osigurala transparentnost, države članice trebale bi izraditi sveobuhvatne internetske stranice na regionalnoj ili nacionalnoj razini na kojima će se objavljivati sažeci informacija o svakoj mjeri potpore izuzetoj na temelju ove Uredbe. Alternativno, državama članicama trebalo bi dopustiti da objave sažetak informacija o svakoj mjeri potpore koja je izuzeta u Komisijinu modulu za transparentnu dodjelu. U skladu sa standardnom praksom za objavljivanje informacija u skladu s Direktivom (EU) 2019/1024 Europskog parlamenta i Vijeća ([14]) trebalo bi koristiti standardni format. Taj bi format trebao omogućavati pretraživanje, preuzimanje i jednostavno objavljivanje informacija na internetu. Poveznice na internetske stranice o državnim potporama za svaku državu članicu trebale bi se objaviti na internetskoj stranici Komisije. U skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EU) 2022/2586 na internetskim stranicama Komisije trebao bi se objaviti sažetak informacija o svakoj mjeri potpore izuzetoj na temelju ove Uredbe.

(36) Provedba propisa o državnim potporama uvelike ovisi o suradnji država članica. Slijedom toga, države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere kako bi se osiguralo poštovanje ove Uredbe, među ostalim usklađenost pojedinačnih potpora dodijeljenih na temelju programa koji ispunjavaju uvjete za skupno izuzeće sa svim relevantnim uvjetima.

(37) Kako bi se osiguralo učinkovito praćenje mjera potpore u skladu s Uredbom (EU) 2022/2586, primjereno je utvrditi zahtjeve u pogledu izvješća država članica o mjerama potpore koje su izuzete u skladu s ovom Uredbom. Nadalje, primjereno je utvrditi pravila o evidenciji koju bi države članice trebale voditi u vezi s potporama koje su izuzete na temelju ove Uredbe, s obzirom na rok zastare utvrđen u članku 17. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([15]).

(38) Kako bi se ojačala učinkovitost uvjeta spojivosti utvrđenih u ovoj Uredbi, u slučaju nepoštovanja tih uvjeta Komisija bi trebala imati mogućnost ukidanja pogodnosti skupnog izuzeća za buduće mjere potpore. Ako se nepoštovanje ove Uredbe odnosi samo na ograničenu skupinu mjera ili određena tijela, Komisija bi trebala imati mogućnost ograničiti to ukidanje na određene vrste potpore, određene korisnike ili mjere potpore koje su donijela određena tijela. To bi ciljano ukidanje trebalo biti razmjerna mjera izravno povezana s utvrđenim nepoštovanjem. Ako određena mjera potpore nije prijavljena i ne ispunjava sve uvjete za izuzimanje od obveze prijave, ona čini nezakonitu potporu i Komisija je treba ispitati u okviru relevantnog postupka utvrđenog u Uredbi (EU) 2015/1589 za neprijavljene potpore. Ukidanje pogodnosti skupnog izuzeća u budućnosti ne bi trebalo utjecati na činjenicu da su prethodne mjere u skladu s ovom Uredbom bile obuhvaćene skupnim izuzećem.

(39) Radi uklanjanja razlika koje mogu izazvati narušavanje tržišnog natjecanja i trgovine te olakšanja koordinacije između različitih inicijativa Unije i nacionalnih inicijativa o MSP-ovima te zbog administrativne jasnoće i pravne sigurnosti definicija MSP-a u smislu Priloga I. ovoj Uredbi trebao bi se temeljiti na definiciji iz Preporuke Komisije 2003/361/EZ ([16]).

(40) Politiku državnih potpora trebalo bi periodički revidirati na temelju iskustva Komisije u ovom području. Stoga bi trebalo ograničiti razdoblje primjene ove Uredbe. Primjereno je utvrditi prijelazne odredbe kojima se uređuje postupanje s izuzetim programima potpora od kraja razdoblja važenja ove Uredbe. Tim bi pravilima trebalo državama članicama omogućiti rok za prilagodbu eventualnom budućem režimu,

([14]) Direktiva (EU) 2019/1024 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o otvorenim podatcima i ponovnoj uporabi informacija javnog sektora (SL L 172, 26.6.2019., str. 56., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) SL L 124, 20.5.2003., str. 36., ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj.

DONIJELA JE OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Područje primjene

1. Ova Uredba primjenjuje se na sljedeće kategorije potpora:

(a) programe operativnih potpora za smanjenje vanjskih troškova prijevoza;

(b) programe operativnih potpora za pokretanje novih komercijalnih linija za prijevoz tereta željeznicom i linija za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima;

(c) programe potpora za ulaganje u izgradnju, nadogradnju i obnovu željezničkih uslužnih objekta, objekata za unutarnje plovne putove i objekata za multimodalni prijevoz željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima, uključujući nadgrađe luke, ako se predmetno nadgrađe nalazi u objektu za unutarnje plovne putove ili objektu za multimodalni prijevoz koji je povezan sa željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima;

(d) jednokratne potpore za ulaganje i programe potpora za ulaganje u izgradnju, nadogradnju i obnovu teretnih terminala za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima;

(e) programe potpora za ulaganje u izgradnju, nadogradnju i obnovu industrijskih kolosijeka;

(f) programe potpora za ulaganje za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima;

(g) programe potpora za ulaganje u nabavu intermodalnih utovarnih jedinica i dizalica na plovilima;

(h) programe potpora za ulaganje interoperabilnost u sektorima održivog kopnenog prijevoza.

(i) programe potpora za ulaganje u prilagodbu i modernizaciju u sektorima održivog kopnenog prijevoza.

2. Ova se Uredba ne primjenjuje na sljedeće kategorije potpora:

(a) programe potpora u kojima nije izričito isključeno plaćanje pojedinačne potpore u korist poduzetnika koji podliježe neizvršenom nalogu za povrat sredstava na temelju prethodne odluke Komisije kojom se potpora koju je dodijelila ista država članica ocjenjuje nezakonitom i nesukladnom s unutarnjim tržištem;

(b) jednokratne potpore u korist poduzetnika koji podliježe neizvršenom nalogu za povrat sredstava na temelju prethodne odluke Komisije kojom se potpora koju je dodijelila ista država članica ocjenjuje nezakonitom i nespojivom s unutarnjim tržištem;

(c) potpore uvjetovane korištenjem domaće, a ne uvezene robe;

(d) potpore poduzetnicima u teškoćama.

(e) mjere potpore koje same po sebi, s obzirom na uvjete koji su s njima povezani ili s obzirom na način financiranja, podrazumijevaju neizbježnu povredu prava Unije, a posebno:

   i. mjere potpore za koje dodjela potpore ovisi o obvezi korisnika da ima poslovni nastan u određenoj državi članici ili da većina njegovih poslovnih jedinica ima poslovni nastan u toj državi članici. Međutim dopušten je zahtjev da ima poslovnu jedinicu ili podružnicu u državi članici koja dodjeljuje potporu u trenutku plaćanja potpore;

   ii. potpore čije je dodjeljivanje uvjetovano obvezom korisnika da upotrebljava domaću robu ili usluge;

(f) potpore za ispunjavanje obveza svojstvenih konceptu javne usluge prijevoza putnika ili tereta;

(g) potpore za lučku infrastrukturu i za infrastrukturu za pristup lukama koje Komisija ocjenjuje izravno u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora ili koje su obuhvaćene Uredbom (EU) br. 651/2014;

(h) programe potpora iz poglavlja II. ove Uredbe ako su obuhvaćeni područjem primjene članka 20., ove Uredbe od isteka razdoblja od šest mjeseci nakon njihova stupanja na snagu ili od kasnijeg datuma o kojem odluči Komisija u skladu s člankom 20. stavkom 1. ove Uredbe;

(i) eventualne izmjene programa iz točke (h), osim izmjena koje ne utječu na spojivost programa potpora na temelju ove Uredbe ili ne utječu znatno na sadržaj odobrenog plana evaluacije;

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) „sektori održivog kopnenog prometa" znači željeznički sektor, sektor unutarnjih plovnih putova i održivi multimodalni prijevoz u sektoru kopnenog prometa;

(b) „vanjski troškovi prijevoza" znači troškovi koje stvaraju korisnici prijevoza, a koje ne snose oni, nego društvo u cjelini, posebno troškovi povezani s emisijama stakleničkih plinova, onečišćenjem zraka, ozljedama i smrtnim slučajevima, bukom i zagušenjem;

(c) „program potpora" znači svaki akt na temelju kojeg se mogu, bez potrebe za daljnjim provedbenim mjerama, dodjeljivati pojedinačne potpore poduzetnicima koji su utvrđeni u aktu na općenit i apstraktan način te svaki akt na temelju kojeg se potpora koja nije povezana s određenim projektom može dodijeliti jednom poduzetniku ili više njih na neodređeno razdoblje i/ili u neodređenom iznosu;

(d) „nova komercijalna linija za prijevoz tereta željeznicom" znači komercijalna linija koja se odnosi na novi redoviti linijski prijevoz tereta željeznicom između najmanje dva teretna terminala koji nisu bili izravno povezani uslugama redovitog linijskog željezničkog prijevoza tereta najmanje tri godine prije početka rada na toj liniji;

(e) „nova komercijalna linija za prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima" znači komercijalna linija za novi redoviti linijski prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima između najmanje dva teretna terminala koji nisu bili izravno povezani uslugama redovitog linijskog prijevoza tereta unutarnjim plovnim putovima najmanje tri godine prije početka rada na toj liniji;

(f) „teretni terminal" znači objekt opremljen za pretovar i privremeno skladištenje tereta;

(g) „željeznički uslužni objekt" znači uslužni objekt (na primjer, željeznički teretni terminali ili objekt za održavanje ili skladištenje) i njegova pristupna infrastruktura (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) u Uniji, kako je naveden u Prilogu II. Direktivi 2012/34/EU Europskog Parlamenta i Vijeća ([17]), isključujući objekte ili opremu potrebne za aktivnosti koje nemaju veze s prijevozom;

(h) „pristupna infrastruktura" znači bilo koja vrsta infrastrukture koja je nužna za pristup i ulazak korisnika s kopna ili mora i rijeke u objekte za multimodalni željeznički prijevoz ili multimodalni prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili unimodalne željezničke uslužne objekte ili objekte za unutarnje plovne putove, kao što su ceste, željezničke pruge, pristupni kanali i ustave;

(i) „objekt za unutarnje plovne putove" znači uslužni objekt (na primjer, teretni terminal ili objekt za održavanje ili skladištenje) i njegova pristupna infrastruktura (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) u Uniji za obavljanje djelatnosti prijevoza unutarnjim plovnim putovima, osim objekata ili opreme koji su povezani s obavljanjem djelatnosti koje nemaju veze s prijevozom;

(j) „nadgrađe luke" znači rješenja na površini (kao što je skladištenje), fiksna oprema (kao što su skladišta i zgrade terminala) i mobilna oprema (kao što su dizalice) koja se nalazi u luci za pružanje lučkih usluga povezanih s prijevozom, sve dok se predmetno nadgrađe nalazi u multimodalnom prijevoznom objektu koji je povezan željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima;

([17]) Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14. prosinca 2012., str. 32., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

(k) „objekt za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima” znači uslužni objekt, uključujući nadgrađe luke i teretne terminale za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, i njegova pristupna infrastruktura (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) u Uniji, potreban za pružanje usluga željezničkog prijevoza ili prijevoza unutarnjim plovnim putovima u kombinaciji s drugim vrstama prijevoza, isključujući objekte ili opremu povezane s aktivnostima koje nemaju veze s prijevozom;

(l) „multimodalni prijevoz” znači prijevoz tereta ili putnika najmanje dvjema vrstama prijevoza;

(m) „jednokratna potpora” znači potpora koja nije dodijeljena na temelju programa potpora;

(n) „industrijski kolosijek” znači dio željezničke infrastrukture u privatnom vlasništvu i pod privatnim upravljanjem, uključujući željezničke pruge i sva druga postrojenja ili opremu koji su potrebni da bi bio funkcionalan, koji objekte za utovar koji se ne smatraju uslužnim objektima u smislu Priloga II. Direktivi 2012/34/EU povezuje s javnom željezničkom mrežom, kao i sva namjenska infrastruktura koja je dio željezničke infrastrukture u privatnom vlasništvu i pod privatnim upravljanjem;

(o) „namjenska infrastruktura” znači infrastruktura izgrađena za poduzetnike koje je moguće utvrditi *ex ante* i prilagođena potrebama tih poduzetnika;

(p) „vozilo za prijevoz željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima” znači

i. željezničko vozilo; ili

ii. plovilo unutarnjih plovnih putova;

(q) „željezničko vozilo” znači bilo što od sljedećeg:

i. lokomotive za teretni i putnički prijevoz, i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone;

ii. teretni vagoni, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona;

(r) „plovilo unutarnjih plovnih putova” znači plovilo za prijevoz putnika ili tereta namijenjeno isključivo ili uglavnom plovidbi unutarnjim plovnim putovima ili unutar ili u blizini zaklonjenih voda, uključujući plovila posebno izgrađena za poriv potiskivanog sastava;

(s) „malo poduzeće srednje tržišne kapitalizacije” znači poduzetnik koji ispunjava uvjete utvrđene u Prilogu IV. ovoj Uredbi. Za potrebe potpora uključenih u financijske proizvode koji se podupiru iz programa InvestEU u okviru višegodišnjeg financijskog okvira Unije za razdoblje 2021. – 2027. ([18]), „malo poduzeće srednje tržišne kapitalizacije” znači poduzetnik koji nije MSP i koji zapošljava do 499 zaposlenika;

(t) „intermodalna utovarna jedinica” znači kontejner, izmjenjivi sanduk ili poluprikolica / cestovno teretno motorno vozilo ili kombinacija vozila za intermodalni prijevoz;

(u) „intermodalni prijevoz” znači prijevoz tereta u istoj intermodalnoj utovarnoj jedinici uzastopnim oblicima prijevoza, bez rukovanja samim teretom prilikom promjene načina prijevoza;

(v) „morsko plovilo” znači plovila, osim onih što plove isključivo ili uglavnom u unutarnjim plovnim putovima ili plovnim putovima unutar ili u blizini zaklonjenih voda;

(w) „poduzetnik u teškoćama” znači poduzetnik u teškoćama kako je definiran u članku 2. točki 18. Uredbe (EU) br. 651/2014;

(x) „oprema za održivi multimodalni prijevoz” znači oprema ključna za održivi multimodalni prijevoz, kao što su poluprikolice koje se mogu postaviti na dizalicu, osim opreme koja se koristi na objektima;

(y) „pojedinačna potpora” znači i. jednokratna potpora; i ii. potpora dodijeljena pojedinačnim korisnicima na temelju programa potpora;

([18]) Uredba Vijeća (EU, Euratom) 2020/2093 od 17. prosinca 2020. kojom se utvrđuje višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021. – 2027. (SL L 433I, 22.12.2020., str. 11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

(z) „teretni terminal za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima” znači teretni terminal između dvaju različitih željezničkih sustava ili najmanje dviju vrsta prijevoza od kojih je jedna željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, i njegova pristupna infrastruktura (uključujući fizičku ili digitalnu opremu potrebnu za njegovo funkcioniranje) u Uniji, kao što su teretni terminali u lukama unutarnjih plovnih putova ili morskim lukama, duž unutarnjih plovnih putova ili u zračnim lukama ili multimodalnim logističkim platformama, isključujući objekte ili opremu povezane s aktivnostima koje nemaju veze s prijevozom;

(aa) „vlasničko ulaganje” je pružanje kapitala poduzetniku, izravnim ili neizravnim ulaganjem u zamjenu za vlasništvo nad odgovarajućim udjelom tog poduzetnika;

(bb) „kvazivlasničko ulaganje” znači vrsta financiranja koja se svrstava između vlasničkog kapitala i zaduživanja, rizičnija od nadređenog duga i manje rizična od ulaganja u osnovni kapital, čiji se prinos za imatelja pretežno zasniva na dobiti ili gubitcima temeljnog ciljnog poduzetnika koji nisu osigurani u slučaju insolventnosti. Kvazivlasnička ulaganja mogu se strukturirati kao dug, neosiguran i podređen, uključujući mezaninski dug, koji se u nekim slučajevima može pretvoriti u vlasnički kapital, ili kao povlašteni vlasnički kapital;

(cc) „početak radova” znači početak građevinskih radova povezanih s ulaganjem ili prva zakonski obvezujuća obveza za naručivanje opreme, ovisno o tome što nastupi prije, ili u slučaju preuzimanja, u trenutku stjecanja imovine koja je izravno povezana sa stečenom poslovnom jedinicom;

(dd) „program koji je nasljednik poreznog programa” znači program u obliku poreznih pogodnosti koji je izmijenjena verzija prethodno postojećeg programa u obliku poreznih pogodnosti i kojim se taj prethodno postojeći program zamjenjuje;

(ee) „intenzitet potpore” znači bruto iznos potpore izražen kao postotak prihvatljivih troškova, prije odbitka poreza ili drugih naknada;

(ff) „prijevoznik” znači poduzetnik koji prevozi putnike ili teret u sektorima održivog kopnenog prijevoza;

(gg) „organizator prijevoza” znači poduzetnik koji organizira prijevoz tereta i na taj način bira između vrsta prijevoza;

(hh) „održiv kopneni prijevoz” znači prijevoz tereta ili putnika željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili održivim multimodalnim prijevozom;

(ii) „kopneni prijevoz” znači prijevoz tereta ili putnika željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili cestovnim prijevozom;

(jj) „kratka obalna plovidba” znači kretanje tereta i/ili putnika morem između luka koje se nalaze u geografskim vodama država članica ili između luke koja se nalazi u vodama države članice i luke koja se nalazi u vodama susjedne treće zemlje koja ima obalu na morima koja graniče s vodama jedne ili više država članica ([19]);

(kk) „održiv multimodalni prijevoz” znači prijevoz tereta ili putnika najmanje dvama različitim vrstama prijevoza pri čemu je barem jedna od korištenih vrsta prijevoza željeznica ili unutarnji plovni put, ili ako multimodalni prijevoz kombinira cestovni prijevoz s pomorskim prijevozom na kraćim relacijama;

(ll) „aktivnosti koje nemaju veze s prijevozom” znači komercijalne usluge koje nisu povezane s održivim kopnenim prijevozom, uključujući pomoćne usluge koje se pružaju putnicima, špediterima ili drugim pružateljima usluga, kao što je iznajmljivanje ureda, trgovina i hotela;

(mm) „TEN” znači mreža iz članka 2. stavka 1. Uredbe (EU) 2024/1679;

(nn) „željeznički prijevoznik” znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. točki (1) Direktive 2012/34/EU;

([19]) Članak 3. stavak 25. Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 (SL L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) „novi sudionik” znači željeznički prijevoznik kako je definirano u članku 3. stavku 1. Direktive 2012/34/EU koji ispunjava oba sljedeća uvjeta:

i. dozvolu za relevantni tržišni segment dobio je u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU manje od dvadeset godina prije dodjele potpore;

ii. nije u smislu članka 3. stavka 3. Priloga I. ovoj Uredbi povezan sa željezničkim prijevoznikom koji je u bilo kojoj državi članici dobio dozvolu na temelju članka 3. stavka 14. Direktive 2012/34/EU prije 1. siječnja 2010.;

(pp) „malo i srednje poduzeće” ili „MSP” znači poduzetnik koji ispunjava uvjete utvrđene u Prilogu I. ovoj Uredbi;

(qq) „europsko okruženje riječnog informacijskog servisa (RIS)” znači elektronička platforma s jedinstvenom točkom pristupa koja se temelji na nacionalnim informacijama o rijekama i pruža tehničke i operativne usluge svojim korisnicima te sadržava poveznice na elektroničko izvješćivanje u skladu s načelom „samo jednom”, čime se osigurava da građani i poduzeća javnim upravama podatke dostavljaju samo jednom;

(rr) „telematske aplikacije za prijevoz tereta” znači aplikacije kao što su informacijski sustavi (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja i aplikacije za upravljanje povezivanjima s drugim vrstama prijevoza i izradu pratećih dokumenata u elektroničkom obliku;

(ss) „Europski registar vozila” znači registar u skladu s člankom 22. stavkom 1. i člankom 47. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća ([20]).

Članak 3.

Uvjeti za izuzeće

Programi potpora, pojedinačne potpore dodijeljene na temelju programa potpora i jednokratne potpore spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora, pod uvjetom da takve potpore ispunjavaju sve općenite uvjete utvrđene u poglavlju I. i posebne uvjete za odgovarajuću kategoriju potpore utvrđene u poglavlju II. ove Uredbe.

Članak 4.

Pragovi za prijavu

Ova se Uredba ne primjenjuje ako su premašeni sljedeći pragovi izraženi u maksimalnim iznosima potpore:

(a) za pojedinačne operativne potpore za pokretanje novih komercijalnih linija koje se dodjeljuju u okviru programa: 15 milijuna EUR po liniji;

(b) za pojedinačnu potporu za ulaganje koja se dodjeljuje u okviru programa za izgradnju, nadogradnju i obnovu željezničkih uslužnih objekata, objekata za unutarnje plovne putove te objekata za multimodalni prijevoz željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima: 30 milijuna EUR po projektu;

(c) za jednokratne potpore za ulaganje u izgradnju, nadogradnju i obnovu teretnih terminala za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima: 10 milijuna EUR po projektu;

(d) za pojedinačne potpore za ulaganje dodijeljene u okviru programa za industrijske kolosijeke: 4 milijuna EUR po projektu.

([20]) Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Članak 5.

Transparentnost potpora

1. Ova se Uredba primjenjuje samo na potpore koje se mogu točno izračunati u smislu bruto ekvivalenta bespovratnog sredstva *ex ante* bez potrebe za procjenom rizika („transparentne potpore”).

2. Sljedeće kategorije potpora smatraju se transparentnima:

(a) potpore u obliku bespovratnih sredstava i subvencija kamatnih stopa;

(b) potpore u obliku zajmova ako je bruto ekvivalent bespovratnog sredstva izračunan na temelju referentne stope koja prevladava u trenutku dodjele, kako je utvrđeno u Komunikaciji Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih kamatnih i diskontnih stopa ([21]);

(c) potpore u obliku poreznih olakšica i smanjenih pristojbi ako mjera predviđa gornju vrijednost koja osigurava da ne dođe do premašivanja primjenjivog praga;

(d) potpore u obliku vlasničkih i kvazivlasničkih ulaganja ako se bruto ekvivalent bespovratnog sredstva smatra nominalnim iznosom takvih ulaganja;

(e) potpore u obliku jamstava ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

i. bruto ekvivalent bespovratnih sredstava izračunan je na temelju premija sigurne luke koje su utvrđene u obavijesti Komisije o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora na državne potpore u obliku jamstava;

ii. metodologija za izračun bruto ekvivalenta bespovratnog sredstva jamstva prihvaćena je prije provedbe mjere, na temelju Obavijesti Komisije o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora u na državne potpore u obliku jamstava, nakon prijave te metodologije Komisiji, a odobrena se metodologija izričito odnosi na dotičnu vrstu jamstva i temeljne transakcije u kontekstu primjene ove Uredbe;

iii. potpora se dodjeljuje za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz kopnenim plovnim putovima u obliku jamstava u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 14. ove Uredbe.

Članak 6.

Učinak poticaja

1. Ova Uredba primjenjuje se isključivo na potpore koje imaju učinak poticaja.

2. Smatra se da potpora ima učinak poticaja ako je korisnik dotičnoj državi članici podnio pisani zahtjev za potporu prije početka rada na projektu ili djelatnosti. Zahtjev za potporu mora sadržavati barem sljedeće informacije:

(a) ime i veličinu poduzetnika;

(b) opis projekta ili djelatnosti, uključujući datume početka i dovršetka;

(c) lokaciju projekta ili djelatnosti;

(d) popis troškova projekta ili djelatnosti;

(e) vrstu potpore (bespovratno sredstvo, zajam, jamstvo, povratni predujam ili drugo) i iznos javnog financiranja potrebnog za projekt ili djelatnost.

([21]) SL C 14, 19.1.2008., str. 6.

3. Za jednokratne potpore koje se dodjeljuju velikim poduzećima smatra se da imaju učinak poticaja ako je, uz osiguravanje ispunjenja uvjeta utvrđenih u stavku 2., država članica prije dodjele dotične potpore provjerila da se dokumentacijom koju je pripremio korisnik potvrđuje da će potpora dovesti do jednog od navedenog:

(a) znatno povećanje opsega projekta ili djelatnosti;

(b) znatno povećanje ukupnog iznosa koji će korisnik potrošiti na projekt ili djelatnost;

(c) znatno povećanje brzine dovršenja projekta ili djelatnosti;

4. Odstupajući od stavaka 2. i 3., smatra se da mjere u obliku poreznih olakšica imaju učinak poticaja ako su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

(a) mjerom se uspostavlja pravo na potporu u skladu s objektivnim kriterijima i bez daljnje primjene diskrecijskog prava države članice;

(b) mjera je donesena i stupila je na snagu prije početka rada na projektu ili djelatnosti kojima je dodijeljena potpora, osim kad je riječ o programima potpore koji su nasljednici drugih programa, pod uvjetom da su predmetni projekt ili djelatnost već bili obuhvaćeni prethodnim programima u obliku poreznih olakšica.

5. Odstupajući od stavaka 2., 3. i 4., smatra se da potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza imaju učinak poticaja ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 10.

Članak 7.

Intenzitet potpore i prihvatljivi troškovi

1. Za izračun intenziteta potpore i prihvatljivih troškova, svi iznosi koji se upotrebljavaju trebaju biti iznosi prije odbitka poreza ili drugih naknada. Međutim, porez na dodanu vrijednost koji se naplaćuje na prihvatljive troškove ili izdatke, a koji se može vratiti u skladu s primjenjivim nacionalnim poreznim pravom ne uzima se u obzir za izračun intenziteta potpore i prihvatljivih troškova. Prihvatljivi troškovi popraćeni su pisanim dokazima koji trebaju biti jasni, konkretni i ažurirani. Iznosi prihvatljivih troškova mogu se izračunati u skladu s pojednostavnjenim mogućnostima financiranja, ako se ta operacija barem dijelom financira iz fonda Unije koji dopušta upotrebu pojednostavnjenih mogućnosti financiranja te ako je ta kategorija troškova prihvatljiva prema relevantnim odredbama. U tom se slučaju primjenjuju pojednostavnjene mogućnosti obračuna troškova predviđene relevantnim pravilima koja se primjenjuju na fond Unije.

2. Za projekte provedene u skladu s planovima za oporavak i otpornost koje je Vijeće odobrilo na temelju Uredbe (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća ([22]), iznosi prihvatljivih troškova mogu se izračunati i u skladu s pojednostavnjenim mogućnostima obračuna troškova utvrđenima u Uredbi (EU) br. 1303/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([23]) ili Uredbi (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća ([24]).

3. Ako se potpora ne dodjeljuje u obliku bespovratnog sredstva, iznos potpore jednak je bruto ekvivalentu bespovratnog sredstva.

([22]) Uredba (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. veljače 2021. o uspostavi Mehanizma za oporavak i otpornost, (SL L 57, 18.2.2021., str. 17., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Uredba (EU) br. 1303/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo i o utvrđivanju općih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006 (SL L 347, 20.12.2013., str. 320., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Uredba (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o utvrđivanju zajedničkih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu plus, Kohezijskom fondu, Fondu za pravednu tranziciju i Europskom fondu za pomorstvo, ribarstvo i akvakulturu te financijskih pravila za njih i za Fond za azil, migracije i integraciju, Fond za unutarnju sigurnost i Instrument za financijsku potporu u području upravljanja granicama i vizne politike (SL L 231, 30.6.2021., str. 159., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Potpore koje se isplaćuju u budućnosti, uključujući potpore koje se isplaćuju u više obroka, treba diskontirati na njihovu vrijednost u trenutku dodjele. Prihvatljive troškove treba diskontirati na njihovu vrijednost u trenutku dodjele. Kamatna stopa koju treba primijeniti pri diskontiranju diskontna je stopa koja se primjenjuje u trenutku dodjele potpore, kako je utvrđeno u Komunikaciji Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih kamatnih i diskontnih stopa ([25]).

Članak 8.

Zbrajanje potpora

1. Pri utvrđivanju poštuju li se pragovi prijave iz članka 4. i maksimalni intenziteti potpore iz poglavlja II., u obzir se uzima ukupni iznos potpora za djelatnost, projekt ili poduzetnika, ovisno o vrsti potpore, kojima je dodijeljena potpora.

2. Ako se financiranje Unije kojim centralno upravljaju institucije, agencije, zajednička poduzeća ili druga tijela Unije koja nisu pod izravnom ili neizravnom kontrolom države članice kombinira s državnim potporama, za potrebe određivanja poštuju li se pragovi za prijavu i maksimalni intenziteti potpore ili maksimalni iznosi potpore, u obzir se uzimaju samo državne potpore, pod uvjetom da ukupan iznos javnog financiranja dodijeljen u odnosu na iste prihvatljive troškove ne premašuje najpovoljniju stopu financiranja utvrđenu u primjenjivim propisima zakonodavstva Unije.

3. Potpore izuzete na temelju ove Uredbe s prihvatljivim troškovima koje je moguće utvrditi mogu se zbrajati sa sljedećim:

(a) sve druge državne potpore, pod uvjetom da se odnose na prihvatljive troškove koje je moguće utvrditi, a ne na potpore izuzete ovom Uredbom;

(b) sve druge državne potpore, koje se odnose na iste prihvatljive troškove, bilo da se oni djelomično ili potpuno preklapaju, pod uvjetom da to zbrajanje ne dovodi do premašivanja najvišeg intenziteta potpore ili iznosa potpore koji je primjenjiv na temelju ove Uredbe;

(c) sve *de minimis* potpore koja se odnose na iste prihvatljive troškove kao potpore izuzete ovom Uredbom, pod uvjetom da se takvim zbrajanjem ne premašuje najviši intenzitet potpore ili iznos potpore koji je primjenjiv na temelju ove Uredbe;

(d) druge državne potpore bez prihvatljivih troškova koje je moguće utvrditi, posebno potpore bez prihvatljivih troškova koje je moguće utvrditi izuzete na temelju Uredbe (EU) br. 651/2014 ili *de minimis potpore* bez prihvatljivih troškova koje je moguće utvrditi.

Članak 9.

Objavljivanje i informacije

1. Dotična država članica osigurava da se u modulu Komisije za transparentnu dodjelu potpora ([26]) ili na sveobuhvatnim internetskim stranicama o državnim potporama, na nacionalnoj ili regionalnoj razini, objavi sljedeće:

(a) sažetak informacija iz članka 19. u standardiziranom obliku utvrđenom u Prilogu II. ili poveznica za pristup tom sažetku;

(b) cjeloviti tekst svake mjere potpore iz članka 19. ili poveznica za pristup cjelovitom tekstu;

(c) informacije iz Priloga III. o dodjeli svake pojedinačne potpore koja premašuje 100 000 EUR.

2. Države članice organiziraju svoje sveobuhvatne internetske stranice o državnim potporama tako da omoguće jednostavan pristup informacijama, kako je navedeno u Prilogu III.

([25]) SL C 14, 19.1.2008., str. 6.

([26]) Javno pretraživanje baze podataka „Transparentnosti državnih potpora”, dostupno na: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=hr.

3. Za programe potpora u obliku poreznih pogodnosti uvjeti utvrđeni u stavku 1. smatraju se ispunjenima ako države članice objave tražene informacije o iznosima pojedinačnih potpora u sljedećim rasponima (u milijunima EUR):

0,1 – 0,5;

0,5 – 1;

1 – 2;

2 – 5;

5 – 10;

10 – 20;

20 – 50;

50 i više.

4. Države članice objavljuju informacije iz stavka 1. točke (c) organizirano, dostupno i na standardiziran način, kako je utvrđeno u Prilogu III., te omogućuju njihovo učinkovito pretraživanje i preuzimanje. Države članice objavljuju te informacije u roku od šest mjeseci od datuma dodjele potpore ili, za potpore u obliku poreznih olakšica, u roku od godinu dana od datuma za podnošenje porezne prijave, Informacije moraju biti dostupne najmanje 10 godina od datuma dodjele potpore.

5. Komisija na svojoj internetskoj stranici objavljuje:

(a) poveznice na internetske stranice o državnim potporama iz stavka 1.;

(b) sažetak informacija iz članka 19.

POGLAVLJE II.

POSEBNE ODREDBE ZA RAZLIČITE KATEGORIJE POTPORA

ODJELJAK 1.

Operativna potpora

Članak 10.

Potpore za smanjenje vanjskih troškova prijevoza

1. Programi operativnih potpora za smanjenje vanjskih troškova prijevoza spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Djelatnosti željezničkog prijevoza ili prijevoza unutarnjim plovnim putovima ili održivog multimodalnog prijevoz putnika i tereta ispunjavaju uvjete za potporu. Potpora se mora dodijeliti prijevoznicima ili organizatorima prijevoza koji odaberu održiva rješenja za kopneni prijevoz.

3. Prihvatljivi troškovi dio su vanjskih troškova prijevoza koji se mogu izbjeći odabirom željezničkog prijevoza, prijevoza unutarnjim plovnim putovima ili pomorskog prijevoza na kraćim relacijama u kontekstu održivog multimodalnog prijevoza umjesto manje održivim konkurentnim vrstama prijevoza. Izbjegnuti vanjski troškovi izračunavaju se u skladu s pravilima i metodologijom utvrđenima u Priručniku Komisije o vanjskim troškovima prijevoza, kako je izmijenjen ili zamijenjen ([27]).

([27]) Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. i dr., Priručnik o vanjskim troškovima prijevoza – verzija 2019. – 1.1, Ured za publikacije Europske unije, 2020., https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Prihvatljivi troškovi izračunavaju se množenjem i. razlike u vanjskim troškovima po putničkom kilometru, tonskom kilometru ili kilometru po vozilu (ili drugim jedinicama pruženog prijevoza iz Priručnika Komisije) između vrste prijevoza za koju je dodijeljena potpora i manje održive alternative ii. ukupnog obujma te iste jedinice koji su korisnici ostvarivali tijekom razdoblja u kojem su nastali prihvatljivi troškovi. Države članice mogu primjenjivati metodologiju za izračun vanjskih troškova za pokrivanje svih operativnih troškova, uključujući operativne troškove povezane s upotrebom infrastrukture.

5. Intenzitet potpore ne smije premašiti 60 % prihvatljivih troškova.

6. Potpora se mora dodijeliti na temelju stvarnih jedinica pruženih usluga prijevoza, izraženih u kilometru po vozilu, putničkom kilometru za usluge prijevoza putnika, tonskom kilometru za usluge prijevoza tereta ili drugim jedinicama pruženog prijevoza iz Priručnika Komisije, a ne na paušalnoj osnovi.

7. Potpora koja se dodjeljuje prijevoznicima i organizatorima prijevoza mora imati učinak sprječavanja smanjenja ili povećanja prelaska na održivije načine prijevoza. U tu svrhu korisnici javno objavljuju barem sljedeće informacije:

(a) davatelj potpore;

(b) datum dodjele potpore;

(c) iznosi primljene potpore;

(d) razdoblje i operacije obuhvaćene potporom.

Članak 11.

Potpore za pokretanje novih komercijalnih željezničkih teretnih linija i linija za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima

1. Programi potpora za pokretanje novih komercijalnih linija za prijevoz tereta željeznicom i novih komercijalnih linija za prijevoz unutarnjim plovnim putovima spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Potpora se mora dodijeliti prijevoznicima ili organizatorima prijevoza koji objedinjuju potražnju i organiziraju linijski prijevoz tereta između terminala za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima radi pokretanja novih komercijalnih linija za prijevoz tereta željeznicom i unutarnjim plovnim putovima.

3. Prihvatljivi troškovi su operativni gubici nastali u odnosu na predmetnu liniju u razdoblju od najviše pet godina od datuma kad je korisnik počeo upravljati novom komercijalnom linijom.

4. Prihvatljivi su i operativni troškovi koji se odnose na moguće pokretanje novih linija i koji im prethode, kao što su pripremne studije ili studije izvedivosti. Ako se pokrene nova komercijalna linija, takvi operativni troškovi uključuju se u prihvatljive troškove za prvu godinu rada nove komercijalne linije. Ako nova komercijalna linija nije pokrenuta, takvi operativni troškovi smatraju se prihvatljivima za razdoblje od najviše jedne godine od datuma njihova prvog nastanka.

5. Za potrebe ovog članka „operativni gubici” znače negativnu razliku između prihoda i operativnih troškova predmetne linije te operativnih troškova radova povezanih s pokretanjem i pripremom za pokretanje nove komercijalne linije. Prihvatljivi troškovi predviđeni za novu komercijalnu liniju uključuju sve izravne operativne troškove nastale pri upravljanju novom komercijalnom linijom i odgovarajući udio u operativnim troškovima koji su zajednički novoj komercijalnoj liniji i drugim djelatnostima. Prihodi koji se uzimaju u obzir uključuju sve prihode ostvarene novom komercijalnom vezom, uključujući sve operativne potpore primljene radi smanjenja vanjskih troškova prijevoza.

6. Intenzitet potpore ne smije premašiti 80 % prihvatljivih troškova u prvoj godini, 70 % prihvatljivih troškova u drugoj godini, 60 % prihvatljivih troškova u trećoj godini, 50 % prihvatljivih troškova u četvrtoj godini i 40 % prihvatljivih troškova u petoj godini.

7. Potpora se može isplatiti unaprijed samo ako se isplaćuje godišnje, tj. na početku svakog jednogodišnjeg razdoblja. Ako se potpora isplaćuje unaprijed, prihvatljivi troškovi procjenjuju se *ex ante* na temelju razumnih predviđanja i diskontiraju se na njihovu vrijednost u trenutku dodjele potpore.

8. Države članice moraju uvesti mehanizam praćenja i povrata sredstava kako bi osigurale da potpora ne premaši dopušteni intenzitet potpore, kako je navedeno u stavku 6.

ODJELJAK 2.

Potpora za ulaganja

Pododjeljak A

Potpore za ulaganje u unimodale i multimodalne željezničke usluge i objekte za unutarnje plovne putove te za industrijske kolosijeke

Članak 12.

Potpore za izgradnju, nadogradnju i obnovu objekata za unimodalne i multimodalne željezničke usluge i objekte za unutarnje plovne putove

1. Potpore za izgradnju, nadogradnju i obnovu (uključujući zamjenu) željezničkih uslužnih objekata, objekata za unutarnje plovne putove i objekata za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima spojive su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Potpora se vlasnicima ili upraviteljima željezničkog uslužnog objekta, objekta za unutarnje plovne putove ili objekta za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima koji grade, nadograđuju ili obnavljaju takav objekt na temelju programa, osim potpore za izgradnju, nadogradnju i obnovu teretnih terminala za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, koja se može dodijeliti i kao jednokratna potpora. Kad se jednokratna potpora dodijeli, *ex ante* procijenjena potencijalna potražnja za kapacitetom, barem u srednjoročnom razdoblju, mora premašiti kombinirani kapacitet objekta kojem je dodijeljena potpora i drugih postojećih ili već planiranih objekata koji bi razumno mogli poslužiti kao alternativa objektu kojem je dodijeljena potpora.

3. Prihvatljivi troškovi su troškovi ulaganja u materijalnu (nepokretnu i pokretnu) i nematerijalnu imovinu izravno povezani s izgradnjom, nadogradnjom ili obnovom relevantnog objekta. Troškovi ulaganja uključuju rješenja na površini (npr. za skladištenje), nepokretnu opremu (npr. skladišta i zgrade terminala), opremu za upravljanje objektom (npr. prijenosnici kontejnera) smještenu u objektu i informatičku i digitalnu opremu i softver za pružanje usluga povezanih s prijevozom. Prihvatljivi su i troškovi studija izvedivosti i topoloških studija, kao i troškovi planiranja i ugradnje.

4. Troškovi povezani s aktivnostima koje nemaju veze s prijevozom nisu prihvatljivi.

5. Iznos potpore ne premašuje niži od sljedećih pragova:

(a) razliku između, s jedne strane, prihvatljivih troškova, i s druge strane, zbroja operativne dobiti ulaganja tijekom njegova ekonomskog vijeka trajanja i diskontirane završne vrijednosti tog ulaganja (preostala vrijednost na kraju ekonomskog vijeka trajanja ulaganja). Diskontirana operativna dobit uključuje i inkrementalnu operativnu neto dobit ostvarenu aktivnostima koje nemaju veze s prijevozom, ali su na neki način povezane s njime, a koje će se obavljati u predmetnom objektu (kao što je iznajmljivanje poslovnih prostora u objektu). Diskontirana operativna dobit oduzima se od prihvatljivih troškova *ex ante* na temelju razumnih predviđanja i provjerava se mehanizmom povrata sredstava *ex post*; Iznos potpore može omogućiti ostvarivanje razumne dobiti. Razumna dobit određuje se u odnosu na tipičnu dobit za dotični sektor i vrstu projekta. U svakom slučaju, razumnom se smatra stopa povrata kapitala koja ne premašuje odgovarajuću zamjensku stopu uvećanu za premiju od 100 osnovnih bodova.

(b) 50 % prihvatljivih troškova.

6. Odstupajući od stavka 5., za potpore koje ne premašuju pet milijuna EUR po projektu, potpore se moraju dodijeliti do maksimalnog intenziteta potpore od 50 % prihvatljivih troškova.

7. Intenzitet potpore može se povećati do 10 postotnih bodova za objekte smještene duž mreže TEN-T.

8. Pristup objektu kojem je dodijeljena potpora mora biti otvoren, transparentan i nediskriminirajući i mora biti omogućen svim zainteresiranim korisnicima u skladu sa sektorskim propisima, uključujući Direktivu 2012/34/EU.

9. Bilo kakva koncesija ili drugo odobravanje trećoj strani izgradnje, nadogradnje, upravljanja ili najma objekta kojem je dodijeljena potpora mora se dodijeliti na konkurentnoj, transparentnoj, nediskriminirajućoj i bezuvjetnoj osnovi.

10. Ako su vlasnik, operater i svaki predviđeni krajnji korisnik objekta kojem je dodijeljena potpora dio istog poduzeća ili su povezana poduzeća u smislu Priloga I., upravljanje objektom mora se dodijeliti se na temelju otvorenog, konkurentnog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka u kojem je dopušteno sudjelovanje povezanim poduzećima. Ovaj se stavak ne primjenjuje na potpore za nadogradnju željezničkih uslužnih objekta, objekata za prijevoz unutarnjim plovnim putovima i objekta za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ako troškovi ulaganja u nadogradnju tijekom razdoblja od najmanje pet godina ne premašuju 10 % vrijednosti početnog ulaganja.

Članak 13.

Potpore za izgradnju, nadogradnju i obnovu industrijskih kolosijeka

1. Programi potpore za izgradnju, nadogradnju ili obnovu (uključujući zamjenu) industrijskih kolosijeka spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Potpora se mora dodijeliti vlasniku ili operatoru industrijskog kolosijeka koji gradi, nadograđuje ili obnavlja industrijski kolosijek.

3. Prihvatljivi troškovi su troškovi ulaganja u materijalnu (nepokretnu i pokretnu) i nematerijalnu imovinu izravno povezanu s izgradnjom, nadogradnjom i obnovom industrijskog kolosijeka. Prihvatljivi su i troškovi studija izvedivosti i topoloških studija, kao i troškovi planiranja i ugradnje. Troškovi platformi za utovar/istovar i opreme koja je ključna za željeznički promet na industrijskom kolosijeku također su prihvatljivi pod uvjetom da su te platforme i oprema nabavljeni za utovar i istovar vlakova na industrijskim kolosijecima.

4. Iznos potpore ne premašuje niži od sljedećih pragova:

(a) razliku između, s jedne strane, prihvatljivih troškova, i s druge strane, zbroja operativne dobiti ulaganja tijekom njegova ekonomskog vijeka trajanja i diskontirane završne vrijednosti tog ulaganja (preostala vrijednost na kraju ekonomskog vijeka trajanja ulaganja). Diskontirana operativna dobit oduzima se od prihvatljivih troškova *ex ante* na temelju razumnih predviđanja i provjerava se mehanizmom povrata sredstava *ex post*; Iznos potpore može omogućiti ostvarivanje razumne dobiti. Razumna dobit određuje se u odnosu na tipičnu dobit za dotični sektor i vrstu projekta. U svakom slučaju, razumnom se smatra stopa povrata kapitala koja ne premašuje odgovarajuću zamjensku stopu uvećanu za premiju od 100 osnovnih bodova.

(b) 50 % prihvatljivih troškova.

5. Odstupajući od stavka 4., za potpore koje ne premašuju 2,5 milijuna EUR po projektu, potpore se moraju dodijeliti do maksimalnog intenziteta potpore od 50 % prihvatljivih troškova.

Pododjeljak B –

Potpora za ulaganje za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima i opreme za održivi multimodalni prijevoz

Članak 14.

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

1. Programi potpora za ulaganje za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Prihvatljivi troškovi svi su troškovi ulaganja povezani s nabavom novih ili rabljenih vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, umanjeni za drugu primljenu potporu. Takvi troškovi prvenstveno mogu uključivati cijenu vozila i troškove dostave. Troškovi projektnih studija, savjetovanja ili inženjerstva prihvatljivi su pod uvjetom da su povezani s ulaganjima iz ovog članka i njihov su sastavni dio. Plovila posebno izgrađena za tegljenje (tegljači) nisu prihvatljiva za potporu.

3. Potpore se dodjeljuju:

(a) novim sudionicima u sektoru željezničkog prometa; ili

(b) željezničkim prijevoznicima, prijevoznicima na unutarnjim plovnim putovima ili pružateljima leasinga u sektorima željezničkog prometa i prometa unutarnjih plovnih putova ako se ti poduzetnici i prijevoznici smatraju MSP-ovima ili malim poduzećima srednje tržišne kapitalizacije.

4. Potpora mora imati oblik jamstva kupcu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima. Jamstva se moraju dati izravno krajnjim korisnicima ili kreditnim institucijama i drugim financijskim institucijama kao financijskim posrednicima sve dok korisnik može slobodno odabrati financijskog posrednika. Financijski posrednik mora moći dokazati da primjenjuje mehanizam kojim se u najvećoj mogućoj mjeri osigurava prijenos pogodnosti na krajnje korisnike u obliku većeg volumena financiranja, rizičnijih portfelja, nižih zahtjeva za instrumente osiguranja ili nižih kamatnih stopa, nego što bi bio slučaj bez takvih državnih jamstava.

5. Jamstvo se mora dati na nove pojedinačne zajmove za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima. Nominalni iznos temeljnog zajma ne smije premašiti prihvatljive troškove. Jamstvo ne smije premašiti 80 % iznosa temeljnog zajma. Javna jamstva moraju se davati uz naknadu od najmanje 50 baznih bodova ako je kreditni rejting države članice koja ih daje jednak AAA-A.

6. Jamstva mogu trajati najviše 15 godina.

7. Potpore za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima mogu se zbrajati s potporom za interoperabilnost ili potporom za tehničku prilagodbu i modernizaciju ako su neto dodatni troškovi interoperabilnosti, kako je navedeno u članku 16. stavku 6. ove Uredbe, ili ulaganja za modernizaciju i tehničku prilagodbu, kako je navedeno u članku 17. stavku 6. ove Uredbe, isključeni iz prihvatljivih troškova utvrđenih u stavku 2.

Članak 15.

Potpore za nabavu intermodalnih utovarnih jedinica ili dizalica na plovilima

1. Programi potpora za ulaganje za nabavu novih ili korištenih intermodalnih utovarnih jedinica ili dizalica na plovilima spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Potpora se dodjeljuje svakom poduzetniku koji nabavi intermodalne utovarne jedinice i dizalice na plovilima.

3. Prihvatljivi troškovi su sljedeći:

(a) za intermodalne utovarne jedinice: razlika u troškovima između prijevoznih jedinica koje se upotrebljavaju isključivo za cestovni prijevoz i intermodalnih utovarnih jedinica koje se mogu pretovariti za potrebe održivog multimodalnog prijevoza;

(b) za dizalice na brodovima: puna nabavna cijena.

4. Prihvatljivi troškovi uključuju studije izvedivosti te troškove planiranja i ugradnje.

5. Iznos potpore ne smije premašiti intenzitet potpore od 40 % prihvatljivih troškova u situaciji iz stavka 3. točke (a) i 20 % prihvatljivih troškova u situaciji iz stavka 3. točke (b).

Pododjeljak C –

Potpora za ulaganje za interoperabilnost i tehničku prilagodbu i modernizaciju

Članak 16.

Potpore za interoperabilnost

1. Programi potpora za ulaganja u imovinu koji doprinose neprekinutom protoku prometa među nacionalnim mrežama ili vrstama prijevoza spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I. ove Uredbe.

2. Potpore se moraju dodijeliti vlasnicima vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, prijevoznicima i organizatorima prijevoza za potrebe ulaganja iz stavka 3. u sektorima održivog kopnenog prijevoza.

3. Prihvatljivi su projekti ulaganja sljedeći:

(a) Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (ETCS), sustav za željezničke mobilne komunikacije budućnosti (FRMCS), uključujući kad se kombinira s Globalnim sustavom pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R), i automatska vožnja vlakova (ATO) kao dio Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) kako je opisano u sekundarnom zakonodavstvu Unije ([28]);

(b) digitalni automatski sustav povezivanja (DAC) ([29]);

(c) GSM-R oprema na samostalnoj osnovi;

(d) prilagodba željezničkih vozila različitim električnim sustavima;

(e) prilagodba željezničkih vozila različitim širinama kolosijeka;

(f) prilagodba plovila unutarnjih plovnih putova za upotrebu u morskim lukama i morskih plovila za upotrebu u lukama unutarnjih plovnih putova;

(g) prilagodba plovila unutarnjih plovnih putova promjenjivim uvjetima plovidbe, uključujući uvjete niskog vodostaja;

(h) automatizacija željezničkih vozila i plovila unutarnjih plovnih putova;

(i) prilagodba vozila za prijevozu intermodalnih utovarnih jedinica;

([28]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1695 od 10. kolovoza 2023. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2016/919 (SL L 222, 8.9.2023., str. 380., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) DAC je interoperabilna komponenta za automatsko povezivanje i odvajanje željezničkih vozila teretnog vlaka, u fizičkom (mehaničko povezivanje i zračne linije za aktiviranje kočnice), ali i digitalnom pogledu (električna energija i podatkovna veza). DAC je ključan pokretač modernog i digitalnog europskog željezničkog prijevoza tereta. Osim što automatskim procesima povećava učinkovitost, DAC ujedno osigurava i dostatnu opskrbu energijom za telematske aplikacije, kao i sigurnu podatkovnu komunikaciju u cijelom vlaku.

(j) ključne tehnologije potrebne za provedbu RIS-a, kao što je europsko okruženje riječnog informacijskog servisa, elektronički prikaz navigacijskih karata i informacijski sustav za unutarnju plovidbu, priopćenja za brodarce, međunarodni sustav za automatsku identifikaciju za unutarnju plovidbu i elektroničko izvješćivanje;

(k) telematske aplikacije i drugi softver za teretni promet u mjeri u kojoj pridonose neprekinutom protoku prometa između različitih vrsta prijevoza, posebno multimodalni sustavi identifikacije, praćenja i sljedivosti te multimodalne platforme za razmjenu podataka, uz iznimku ulaganja u aplikacije za putnički promet kao što su sustavi koji putnicima pružaju informacije prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacije i plaćanja namijenjeni putnicima, upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između putničkih vlakova i drugih vrsta putničkog prijevoza.

4. Prihvatljivi troškovi su svi troškovi potrebni za provedbu projekata ulaganja iz stavka 3. Takvi troškovi uključuju troškove potrebne za kupnju i ugradnju relevantne tehnologije, troškove upravljanja projektom i troškove dostave. Prihvatljivi su i troškovi povezani sa studijama, ispitivanjem i odobravanjem te pokusnim i prototipnim instalacijama za primjenu relevantne tehnologije na razini tehnološke spremnosti 9 ([30]). Troškovi održavanja nisu prihvatljivi. Potporom se financira nova ili rabljena imovina. Kad je riječ o ulaganjima za interoperabilnost povezanima s ERTMS-om, prihvatljivi su troškovi povezani s integracijom funkcija europskog globalnog navigacijskog satelitskog sustava (EGNSS) u ERTMS. Troškovi povezani s opremom GSM-R-a u kombinaciji s opremom FRMCS-a također su prihvatljivi za potporu. Troškovi povezani s ulaganjima u samostalnu GSM-R opremu prihvatljivi su za potporu samo ako su nastali do 31. prosinca 2031.

5. Intenzitet potpore ne smije premašivati:

(a) 90 % prihvatljivih troškova za projekte ulaganja iz stavka 3. točaka (a) i (b);

(b) 50 % prihvatljivih troškova za projekte ulaganja iz stavka 3. točaka od (c) do (k).

6. Kad je riječ o ulaganjima za interoperabilnost za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili intermodalnih utovarnih jedinica ili dizalica na plovilima, prihvatljivi troškovi moraju biti ograničeni na neto dodatne troškove interoperabilnosti, pod uvjetom da ti troškovi već nisu pokriveni nekim drugim oblikom potpore, posebno potporama iz članaka 14. i 15. Neto dodatni troškovi interoperabilnosti izračunavaju se kao razlika između, s jedne strane, ukupnog troška nabave vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili intermodalne utovarne jedinice ili dizalice na brodovima koji se takvim ulaganjima planiraju nabaviti i opremiti, i, s druge strane, ukupnog troška nabave istog vozila ili intermodalne utovarne jedinice ili dizalice na plovilima ili slične imovine bez ulaganja u interoperabilnost u protučinjeničnom scenariju.

7. U razdoblju od najmanje pet godina nakon dodjele potpore ugovori o prijenosu ili korištenju uz naplatu (kao što je zakup) imovine koja se financira potporom za interoperabilnost moraju sadržavati odredbu u kojoj se navodi da je ulaganje koje pridonosi interoperabilnost predmetne imovine financirano državnom potporom. U ugovorima se ujedno navode odgovarajuće obveze utvrđene u stavku 9., kad je primjenjivo, i iznos potpore.

8. Ulaganje se mora provest i dovršiti najmanje godinu dana prije datuma kad ulaganje kojem je dodijeljena potpora postane obvezno na razini Unije.

9. Dijelovi željezničkih vozila koji ostvaruju korist od ulaganja za koje je dodijeljena potpora moraju zadržati valjani status registracije, što se dokazuje oznakom 00 kako je definirana u Dodatku 3. Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2018/1614 ([31]), u Europskom registru vozila najmanje pet godina nakon provedbe ulaganja.

([30]) Komunikacija Komisije, Okvir Zajednice za državne potpore za istraživanje i razvoj i inovacije (SL C 414, 28.10.2022., str. 1.), bilješka 60. Vidjeti i Komunikaciju Komisije „Europska strategija za ključne razvojne tehnologije – most prema rastu i radnim mjestima" (COM(2012) 341 final).

([31]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (SL L 268, 26.10.2018., str. 53., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Članak 17.

Potpore za tehničku prilagodbu i modernizaciju u sektorima održivog kopnenog prijevoza

1. Programi potpora za ulaganje u imovinu koji doprinose tehničkoj prilagodbi i modernizaciji u sektorima održivog kopnenog prijevoza spojivi su s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora i izuzimaju se od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u ovom članku i u poglavlju I.

2. Potpore se moraju dodijeliti vlasnicima vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima, prijevoznicima i organizatorima prijevoza za potrebe ulaganja iz stavka 3. u sektorima održivog kopnenog prijevoza.

3. Prihvatljivi su projekti ulaganja sljedeći:

(a) naknadna ugradnja ili obnova željezničkih vozila;

(b) naknadna ugradnja ili obnova plovila unutarnjih plovnih putova, na primjer radi poboljšanja hidrodinamike i učinkovitosti;

(c) naknadna ugradnja ili obnova opreme za održivi multimodalni prijevoz;

(d) tehnička prilagodba željezničkih vozila i plovila unutarnjih plovnih putova novim vrstama tereta;

(e) telematske aplikacije za teretni promet i drugi softver za teretni promet sektorima željezničkog prometa i prometa unutarnjih plovnih putova koji nisu obuhvaćeni člankom 16., kao što su sustavi za pružanje informacija isključivo u okviru jedne vrste prijevoza ili digitalni sustavi rezervacija i plaćanja koji ne doprinose neprekinutom protoku prometa, uz iznimku ulaganja u aplikacije za putnički promet kao što su sustavi koji putnicima daju informacije prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacije i plaćanja namijenjeni putnicima, sustavi za upravljanje prtljagom i vezama između putničkih vlakova i drugih vrsta putničkog prijevoza;

(f) softver za predviđanje prometa (procijenjeno vrijeme polaska/dolaska) i softver za optimizaciju ruta;

(g) digitalni sustavi za praćenje radnog vremena i razdoblja odmora u aktivnostima željezničkog prijevoza.

4. Prihvatljivi troškovi su svi troškovi potrebni za provedbu ulaganja. Takvi troškovi mogu posebno uključivati troškove potrebne za nabavu i ugradnju relevantne tehnologije, troškove povezane s nadogradnjom postojeće ugrađene tehnologije, troškove upravljanja projektom i troškove dostave. Prihvatljivi su troškovi povezani sa studijama, ispitivanjem i odobravanjem te pokusnim i prototipnim instalacijama za primjenu relevantne tehnologije na razini tehnološke spremnosti 9 ([32]). Troškovi održavanja nisu prihvatljivi. Potporom se financira nova ili rabljena imovina.

5. Intenzitet potpore ne smije premašiti 30 % prihvatljivih troškova.

6. Za ulaganja u nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili u opremu za održivi multimodalni prijevoz čija se nabava planira, prihvatljivi troškovi ograničeni su na neto dodatne troškove tehničke prilagodbe i modernizacije, pod uvjetom da ti troškovi već nisu pokriveni nekim drugim oblikom potpore, posebno potporama iz članaka 14. i 15. Neto dodatni troškovi tehničke prilagodbe i modernizacije izračunavaju se kao razlika između, s jedne strane, ukupnog troška nabave vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili opreme za održivi multimodalni prijevoz koji se takvim ulaganjima planiraju nabaviti i opremiti i, s druge strane, ukupnog troška nabave iste ili slične imovine koje zahtijeva tehničku prilagodbu i modernizaciju u protučinjeničnom scenariju.

([32]) Komunikacija Komisije, Okvir Zajednice za državne potpore za istraživanje i razvoj i inovacije (SL C 414, 28.10.2022., str. 1.), bilješka 60. Vidjeti i Komunikaciju Komisije „Europska strategija za ključne razvojne tehnologije – most prema rastu i radnim mjestima” (COM(2012) 341 final).

7. U razdoblju od najmanje pet godina nakon dodjele potpore, ugovor o prijenosu ili korištenju uz naplatu imovine financirane potporom za tehničku prilagodbu i modernizaciju vozila i opreme za održivi multimodalni prijevoz mora sadržavati odredbu u kojoj se navodi da su prilagodba ili modernizacija predmetne imovine financirane državnom potporom i u kojoj se navodi iznos potpore.

8. Ulaganje se mora provest i dovršiti najmanje godinu dana prije datuma kad ulaganje kojem je dodijeljena potpora postane obvezno na razini Unije.

POGLAVLJE III.

PRAĆENJE

Članak 18.

Ukidanje pogodnosti skupnog izuzeća

Ako država članica dodijeli potporu koja je navodno izuzeta od obveze prijave na temelju ove Uredbe a da nisu ispunjeni uvjeti utvrđeni u poglavljima I. do II., Komisija može, nakon što je dotičnoj državi članici dala mogućnost da se očituje, donijeti odluku u kojoj se navodi da sve buduće mjere koje donosi dotična država članica, a koje bi inače ispunjavale zahtjeve iz ove Uredbe, ili dio njih, moraju biti prijavljene Komisiji u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora. Mjere koje su podložne obvezi prijave mogu se ograničiti na mjere kojima se dodjeljuje određena vrsta potpore ili u korist određenih korisnika ili na mjere potpore koje su donijela određena tijela uprave dotičnih država članica.

Članak 19.

Izvješćivanje

Države članice Komisiji šalju sljedeće podatke:

(a) preko Komisijina elektroničkog sustava za podnošenje prijava, sažetak informacija o svakoj mjeri potpore koja se izuzima na temelju ove Uredbe, u standardiziranom obliku utvrđenom u Prilogu II. zajedno s poveznicom za pristup cjelovitom tekstu mjere potpore, uključujući izmjene, u roku od 20 radnih dana od stupanja mjere potpore na snagu;

(b) godišnje izvješće iz Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([33]), u elektroničkom obliku, o primjeni ove Uredbe, koje sadržava informacije navedene u Uredbi (EZ) br. 794/2004 za svaku cijelu godinu ili svaki dio godine tijekom kojeg se ova Uredba primjenjuje.

Članak 20.

Evaluacija

1. Ova se Uredba primjenjuje samo na programe potpora koji podliježu *ex post* evaluaciji u skladu sa stavkom 2., u razdoblju do šest mjeseci od njihova stupanja na snagu ili tijekom duljeg razdoblja o kojem Komisija može odlučiti nakon ocjene plana evaluacije izrađenog za određeni program, kako je navedeno u stavku 8.

([33]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 140, 30.4.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. Programi potpora evaluiraju se *ex post* ako njihov proračun za državne potpore ili prijavljeni rashod iznose više od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini ili 750 milijuna EUR tijekom ukupnog trajanja. Ukupno trajanje kombinirano je trajanje programa i svih prethodnih programa koji obuhvaćaju sličan cilj i zemljopisno područje počevši od 30. ožujka 2026. *Ex post* evaluacije obvezne su samo za programe potpora čije ukupno trajanje premašuje tri godine počevši od 30. ožujka 2026.

3. Od obveze *ex post* evaluacije može se odstupiti za programe potpora koji su neposredni nasljednici programa koji je obuhvaćao sličan cilj i zemljopisno područje te za koji je provedena evaluacija i dostavljeno završno izvješće o evaluaciji u skladu s planom evaluacije koji je odobrila Komisija i nisu utvrđeni nikakvi negativni nalazi. Ako završno izvješće o evaluaciji programa nije u skladu s odobrenim planom evaluacije, program se odmah suspendira. Na eventualne programe koji naslijede takav suspendirani program potpora ne primjenjuje se skupno izuzeće.

4. Plan evaluacija sadržava barem sljedeće elemente: i. ciljeve programa potpora koji se evaluira; ii. evaluacijska pitanja; iii. pokazatelje rezultata; iv. predviđenu metodologiju za provedbu evaluacije; v. zahtjeve u pogledu prikupljanja podataka; vi. predloženi vremenski okvir evaluacije (uključujući datum podnošenja privremenog i završnog izvješća o evaluaciji); vii. opis neovisnog tijela koje provodi evaluaciju ili kriterije koji će se primjenjivati na njegov odabir; i viii. načine osiguravanja objave evaluacije.

5. Cilj je *ex post* evaluacije provjera jesu li potvrđene pretpostavke i uvjeti za spojivost programa, a posebno nužnost i djelotvornost mjere potpore s obzirom na njezine opće i specifične ciljeve. U okviru *ex post* evaluacije ocjenjuje se i učinak programa na tržišno natjecanje i trgovinu.

6. *Ex post* evaluacija provodi se na temelju plana evaluacije koji je odobrila Komisija.

7. Države članice Komisiji dostavljaju nacrt plana evaluacije za programe potpora koji podliježu zahtjevu za evaluaciju u skladu sa stavkom 2.:

(a) u roku od 20 radnih dana nakon stupanja na snagu programa ako je proračun za državne potpore u okviru programa veći od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini ili 750 milijuna EUR tijekom ukupnog trajanja programa;

(b) u roku od 30 radnih dana nakon znatne promjene kojom se proračun programa povećava na više od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini ili 750 milijuna EUR tijekom ukupnog trajanja programa;

(c) u roku od 30 radnih dana nakon što su u službenoj računovodstvenoj dokumentaciji uknjiženi rashodi u okviru programa veći od 150 milijuna EUR u bilo kojoj godini.

8. Nacrt plana evaluacije mora biti u skladu sa zajedničkom metodologijom za evaluaciju državnih potpora koju je utvrdila Komisija. Komisija može odlučiti produljiti početno maksimalno razdoblje od šest mjeseci u odluci o odobrenju plana evaluacije. Države članice dužne su objaviti plan evaluacije koji je odobrila Komisija.

9. *Ex post* evaluaciju obavlja stručnjak neovisan o davatelju potpore na temelju plana evaluacije. Za svaku evaluaciju izrađuje se barem jedno privremeno i jedno završno izvješće o evaluaciji. Države članice dužne su objaviti oba izvješća.

10. Završno izvješće o evaluaciji dostavlja se Komisiji najkasnije devet mjeseci prije isteka programa. Taj se rok može skratiti za programe na koje se obveza evaluacije počela primjenjivati u zadnje dvije godine provedbe. Točan opseg i postupak svake evaluacije utvrđuju se u odluci Komisije o odobrenju plana evaluacije. Pri prijavi novih mjera potpore sa sličnim ciljem mora se opisati kako su uzeti u obzir rezultati evaluacije.

Članak 21.

Praćenje

1. Kako bi se Komisiji omogućilo praćenje potpora koje se izuzimaju od obveze prijave na temelju ove Uredbe, države članice vode podrobnu evidenciju s informacijama i pratećom dokumentacijom potrebnima kako bi se utvrdilo da su ispunjeni svi uvjeti utvrđeni u ovoj Uredbi. Ta se evidencija čuva 10 godina od datuma dodjele jednokratne potpore ili posljednje pojedinačne potpore na temelju programa.

2. U slučaju programa potpore u okviru kojih se potpora dodjeljuje automatski na temelju poreznih prijava korisnika i ako se ne provodi *ex ante* kontrola ispunjenosti svih uvjeta spojivosti za svakog korisnika, države članice redovito provjeravaju, barem *ex post* i na temelju uzorka, jesu li ispunjeni svi uvjeti spojivosti i donose potrebne zaključke. Države članice vode detaljnu evidenciju kontrola najmanje deset godina od datuma kontrola.

3. Od svake države članice Komisija može zatražiti sve informacije i prateću dokumentaciju koje Komisija smatra potrebnima za praćenje primjene ove Uredbe, uključujući informacije iz stavaka 1. i 2. Predmetna država članica dužna je Komisiji dostaviti tražene podatke i prateću dokumentaciju u roku od 20 radnih dana od primitka zahtjeva ili u dužem roku ako je tako utvrđeno u zahtjevu.

POGLAVLJE IV.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 22.

Prijelazne odredbe

1. Ova Uredba primjenjuje se na pojedinačne potpore dodijeljene prije njezina stupanja na snagu ako potpora ispunjuje sve uvjete utvrđene ovom Uredbom, osim članka 9.

2. Svaku potporu koja ne ispunjava uvjete za izuzeće od obveze prijave utvrđene u ovoj Uredbi Komisija ocjenjuje na temelju relevantnih okvira, smjernica, komunikacija i obavijesti koje je donijela Komisija.

3. Na kraju razdoblja valjanosti ove Uredbe svi programi potpora izuzeti od obveze prijave na temelju ove Uredbe ostaju izuzeti tijekom razdoblja od šest mjeseci.

Pravila utvrđena u ovoj Uredbi mogu se nastaviti primjenjivati nakon njezina razdoblja valjanosti na potporu dodijeljenu u okviru fondova Unije koji se provode u okviru podijeljenog upravljanja za programsko razdoblje 2028. – 2034.

Članak 23.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu 30. ožujka 2026.

Primjenjuje se do 31. prosinca 2034.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. ožujka 2026.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I.

Definicija MSP-ova

Članak 1.

Poduzeće

Poduzeće je svaki subjekt koji se bavi gospodarskom djelatnošću, bez obzira na njegov pravni oblik. To konkretno obuhvaća samozaposlene osobe i obiteljska poduzeća koji se bave obrtom ili drugim djelatnostima te partnerstva ili udruženja koja se redovito bave gospodarskom djelatnošću.

Članak 2.

Broj osoblja i financijski pragovi na temelju kojih se određuju kategorije poduzeća

1. Kategorija mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća („MSP-ovi”) sastoji se od poduzeća koja imaju manje od 250 zaposlenih te čiji godišnji promet ne premašuje 50 milijuna EUR i/ili čija godišnja bilanca ne premašuje 43 milijuna EUR.

2. Unutar kategorije MSP-ova malo poduzeće definira se kao poduzeće koje ima manje od 50 zaposlenih te čiji godišnji promet i/ili godišnja bilanca ne premašuje 10 milijuna EUR.

3. Unutar kategorije MSP-ova mikropoduzeće definira se kao poduzeće koje ima manje od 10 zaposlenih te čiji godišnji promet i/ili godišnja bilanca ne premašuje 2 milijuna EUR.

Članak 3.

Vrste poduzeća koje se uzimaju u obzir pri izračunu broja osoblja i financijskih iznosa

1. „Neovisno poduzeće” je svako poduzeće koje nije klasificirano kao partnersko poduzeće u smislu stavka 2. ili kao povezano poduzeće u smislu stavka 3.

2. „Partnerska poduzeća” su sva poduzeća koja nisu razvrstana pod povezana poduzeća u smislu stavka 3., a između kojih postoji sljedeća veza: poduzeće (uzlazno poduzeće) posjeduje, samostalno ili zajedno s jednim ili više povezanih poduzeća u smislu stavka 3., 25 % ili više kapitala ili glasačkih prava drugog poduzeća (silazno poduzeće).

Međutim, poduzeće se može svrstati u neovisna poduzeća, to jest u ona koja nemaju drugih partnerskih poduzeća, čak i ako su sljedeći ulagači dosegli ili premašili prag od 25 %, pod uvjetom da ti ulagači nisu, u smislu stavka 3., bilo samostalno ili zajednički povezani s dotičnim poduzećem:

(a) javna investicijska društva, društva rizičnog kapitala, pojedinci ili skupine pojedinaca s redovitom djelatnošću ulaganja rizičnog kapitala koji ulažu vlasnički kapital u poduzetnike koji nisu uvršteni na burzu (poslovni anđeli), pod uvjetom da je ukupno ulaganje tih poslovnih anđela u isto poduzeće manje od 1 250 000 EUR;

(b) sveučilišta ili neprofitni istraživački centri;

(c) institucionalni ulagači, uključujući fondove za regionalni razvoj;

(d) autonomna tijela lokalne vlasti s godišnjim proračunom manjim od 10 milijuna EUR i s manje od 5 000 stanovnika.

3. „Povezana poduzeća” su poduzeća među kojima postoji jedna od sljedećih veza:

(a) jedno poduzeće ima većinu glasačkih prava vlasnika udjela ili članova u drugom poduzeću;

(b) jedno poduzeće ima pravo postaviti ili smijeniti većinu članova upravnog, upravljačkog ili nadzornog tijela drugog poduzeća;

(c) jedno poduzeće ima pravo na ostvarivanje vladajućeg utjecaja nad drugim poduzećem na temelju ugovora sklopljenog s tim poduzećem ili na temelju odredbe njegova osnivačkog akta ili statuta;

(d) jedno poduzeće, koje je vlasnik udjela ili član drugog poduzeća, prema dogovoru s drugim vlasnicima udjela ili članovima tog poduzeća sâmo kontrolira većinu glasačkih prava vlasnika udjela ili članova u tom poduzeću.

Pretpostavlja se da vladajući utjecaj ne postoji ako se ulagači navedeni u stavku 2. drugom podstavku ne uključuju izravno ili neizravno u upravljanje dotičnim poduzećem, ne dovodeći u pitanje njihova prava u svojstvu vlasnika udjela.

Povezanima se smatraju i poduzeća koja su međusobno povezana preko jednog ili više drugih poduzeća, odnosno bilo kojeg ulagača spomenutog u stavku 2., na bilo koji način opisan u prvom podstavku.

Povezanima se smatraju i poduzeća koja jednu od tih povezanosti ostvaruju preko fizičke osobe ili skupine fizičkih osoba koje djeluju zajedno ako svoju djelatnost ili dio svoje djelatnosti obavljaju na istom relevantnom tržištu ili na susjednim tržištima.

„Susjednim tržištem” smatra se tržište proizvoda ili usluga smješteno neposredno uzlazno ili silazno u odnosu na relevantno tržište.

4. Osim u slučajevima utvrđenima u stavku 2. drugom podstavku, poduzeće se ne može smatrati MSP-om ako je 25 % ili više kapitala ili glasačkih prava u dotičnom poduzeću pod izravnom ili neizravnom kontrolom jednog ili više tijela javne vlasti, zajednički ili samostalno.

5. Poduzeća mogu objaviti izjavu u kojoj navode da imaju status neovisnog poduzeća, partnerskog poduzeća ili povezanog poduzeća, pri čemu moraju navesti podatke o pragovima utvrđene u članku 2. Tu izjavu mogu objaviti čak i ako je kapital raspoređen na način da je nemoguće točno odrediti tko ga posjeduje, a u tom slučaju poduzeće može u dobroj vjeri izjaviti da može legitimno pretpostaviti da jedno ili više međusobno povezanih poduzeća ne posjeduju 25 % ili više kapitala u dotičnom poduzeću. Takve izjave objavljuju se ne dovodeći u pitanje provjere i istrage predviđene nacionalnim pravilima ili pravilima EU-a.

Članak 4.

Podaci koji se upotrebljavaju za broj osoblja, financijske iznose i referentno razdoblje

1. Za broj osoblja i financijske iznose upotrebljavaju se podaci koji se odnose na zadnje odobreno računovodstveno razdoblje, izračunani na godišnjoj razini. U obzir se uzimaju podaci od datuma zaključenja financijskih izvještaja. Iznos koji se upotrebljava kao iznos prometa izračunava se bez poreza na dodanu vrijednost (PDV) i drugih neizravnih poreza.

2. Ako na datum zaključenja financijskih izvještaja poduzeće ustanovi da je na godišnjoj razini premašilo ili palo ispod praga broja osoblja ili financijskih pragova utvrđenih u točki 2., to neće dovesti do gubitka ili stjecanja statusa srednjeg ili malog poduzeća odnosno mikropoduzeća, osim ako se ti pragovi premaše tijekom dva uzastopna računovodstvena razdoblja.

3. U slučaju novoosnovanih poduzeća čiji financijski izvještaji još nisu odobreni, upotrebljavaju se podaci preuzeti iz procjene bona fide izvršene tijekom financijske godine.

Članak 5.

Broj osoblja

Broj osoblja odgovara broju godišnjih jedinica rada, to jest broju osoba koje su tijekom cijele razmatrane referentne godine u punom radnom vremenu radile u dotičnom poduzeću ili u njegovo ime. Rad osoba koje nisu radile punu godinu, rad osoba koje su radile u nepunom radnom vremenu neovisno o njegovu trajanju te rad sezonskih radnika računaju se kao dijelovi godišnjih jedinica rada. Osoblje se sastoji od:

(a) zaposlenika;

(b) osoba koje rade za podređeno poduzeće, a smatraju se zaposlenicima prema nacionalnom pravu;

(c) vlasnika-upravitelja;

(d) partnera koji se bave redovitom djelatnošću u poduzeću i imaju korist od njegovih financijskih pogodnosti.

Pripravnici i studenti uključeni u strukovno osposobljavanje na temelju ugovora o pripravništvu ili ugovora o strukovnom osposobljavanju ne ubrajaju se u osoblje. Trajanje rodiljnog ili roditeljskog dopusta ne uračunava se.

Članak 6.

Utvrđivanje podataka poduzeća

1. U slučaju neovisnog poduzeća, podaci, uključujući broj osoblja, utvrđuju se isključivo na temelju financijskih izvještaja tog poduzeća.

2. Podaci, uključujući broj osoblja, poduzeća koje ima partnerska poduzeća ili povezana poduzeća utvrđuju se na temelju financijskih izvještaja i drugih podataka poduzeća, odnosno, ako postoje, konsolidiranih financijskih izvještaja poduzeća ili konsolidiranih financijskih izvještaja u koje je poduzeće uključeno konsolidacijom.

Podacima iz prvog pododlomka dodaju se podaci svakog poduzeća koje je partnersko poduzeće dotičnom poduzeću i koje se nalazi neposredno uzlazno ili silazno od njega. Zbrajanje je razmjerno postotnom udjelu u kapitalu ili glasačkim pravima (ovisno o tome što je veće). U slučaju unakrsnog vlasništva primjenjuje se veći postotak.

Podacima iz prvog i drugog pododlomka dodaje se 100 % podataka svakog poduzeća koje je izravno ili neizravno povezano s dotičnim poduzećem ako ti podaci već nisu uključeni konsolidacijom financijskih izvještaja.

3. Za potrebe primjene stavka 2. podaci partnerskih poduzeća dotičnog poduzeća dobivaju se iz njihovih financijskih izvještaja i drugih njihovih podataka, i to konsolidiranih ako postoje. Njima se dodaje 100 % podataka poduzeća koja su povezana s tim partnerskim poduzećima, osim ako su podaci iz njihovih financijskih izvještaja već uključeni konsolidacijom.

Osim toga, za potrebe primjene stavka 2. podaci poduzeća koja su povezana s dotičnim poduzećem dobivaju se iz njihovih financijskih izvještaja i drugih njihovih podataka, i to konsolidiranih ako postoje. Njima se razmjerno dodaju podaci svih mogućih partnerskih poduzeća tog povezanog poduzeća koja se nalaze neposredno uzlazno ili silazno od njega, osim ako su ti podaci već uključeni u konsolidirane financijske izvještaje u postotku koji je barem razmjeran postotku utvrđenom u stavku 2. drugom podstavku.

4. Ako u konsolidiranim financijskim izvještajima nema podataka o osoblju za dotično poduzeće, brojčani podaci o osoblju izračunavaju se razmjernim zbrajanjem podataka njegovih partnerskih poduzeća i dodavanjem podataka njegovih povezanih poduzeća.

PRILOG II.

INFORMACIJE O DRŽAVNIM POTPORAMA KOJE SE IZUZIMAJU NA TEMELJU UVJETA OVE UREDBE

DIO I. – koje se trebaju dostaviti putem Komisijina elektroničkog sustava za obavješćivanje kako je utvrđeno u članku 19.

Referentna oznaka potpore	*(ispunjava Komisija)*	
Država članica	.....	
Referentni broj države članice	.....	
Regija	Naziv regije/regija (*NUTS*) ([1])	Status regionalnih potpora ([2]) ....
Davatelj potpore	Ime	.....
	Poštanska adresa Internetska adresa	....
Naziv mjere potpore	.....	
Nacionalna pravna osnova (upućivanje na mjerodavnu nacionalnu službenu publikaciju)	.....	
Internetska poveznica na cjeloviti tekst mjere potpore	.....	
Vrsta mjere	☐ Program	
	☐ Jednokratna potpora	Ime korisnika i skupine ([3]) kojoj pripada .....
Izmjena postojećeg programa potpora ili jednokratne potpore		Referentna oznaka potpore koju je dodijelila Komisija SA .....
	☐ Produljenje	
	☐ Izmjena	
Trajanje ([4])	☐ Program	od dd.mm.gggg. do dd.mm.gggg.
Datum dodjele	☐ Jednokratna potpora	dd.mm.gggg.
Zahvaćeni gospodarski sektor(i)	☐ Svi gospodarski sektori prihvatljivi za primanje potpore	
	☐ Ograničena na određene sektore: Navesti na razini skupine prema NACE-u ([5])	.....
Vrsta korisnika	☐ MSP	
	☐ mala poduzeća srednje tržišne kapitalizacije	
	☐ Veliki poduzetnici	
Procijenjeni broj korisnika:	☐ do 10 ☐ od 11 do 50 ☐ od 51 do 100 ☐ od 101 do 500 ☐ od 501 do 1 000 ☐ više od 1 000	

Proračun	Ukupni godišnji iznos proračuna planiran u okviru programa ([6])	Nacionalna valuta … (puni iznosi) ……	
	Ukupni iznos jednokratne potpore dodijeljene poduzeću ([7])	Nacionalna valuta … (puni iznosi) ……	
Instrument potpore	☐ Bespovratna sredstva/subvencija kamatne stope		
	☐ Zajam / povratni predujmovi		
	☐ Jamstvo (s upućivanjem na odluku Komisije ako je to primjenjivo) ([8]) Upućivanje na odluku Komisije: SA ……		
	☐ porezna olakšica ili oslobođenje od poreza		
	☐ Vlasničko ili kvazivlasničko ulaganje		
	☐ Drugo *(navesti)* …… Navesti kojoj bi općenitoj kategoriji u nastavku najbolje odgovarao s obzirom na učinak/funkciju: ☐ Bespovratna sredstva ☐ Zajam ☐ Jamstvo ☐ Porezna pogodnost ☐ Vlasničko ili kvazivlasničko ulaganje		
☐ U slučaju sufinanciranja iz fondova EU-a	Imena fondova EU-a: ……	Iznos financiranja (po fondu EU-a) …… ……	Nacionalna valuta … (puni iznosi) …… ……

([1]) NUTS – Nomenklatura prostornih jedinica za statistiku. Regija se obično navodi na razini 2.
([2]) Članak 107. stavak 3. točka (a) UFEU-a (status „A"), članak 107. stavak 3. točka (c) UFEU-a (status „C"), nepotpomognuta područja, tj. područja neprihvatljiva za regionalne potpore (status „N").
([3]) Za potrebe pravila o tržišnom natjecanju utvrđenih u Ugovoru i za potrebe ove Uredbe poduzetnikom se smatra svaki subjekt koji se bavi gospodarskom djelatnošću, bez obzira na njegov pravni status i na način njegova financiranja. Sud je odlučio da se subjekti koji su pod kontrolom (zakonski ili *de facto*) istog subjekta trebaju smatrati jednim poduzetnikom.
([4]) Razdoblje u kojem se davatelj potpore može obvezati na dodjelu potpore.
([5]) NACE Rev. 2.1. – Statistička klasifikacija ekonomskih djelatnosti u Europskoj zajednici. Sektor se obično navodi na razini skupine.
([6]) U slučaju programa potpore: navesti godišnji ukupni iznos proračuna planiran na temelju programa ili procijenjeni porezni gubitak po godini za sve instrumente potpore sadržane u programu.
([7]) Ako je riječ o jednokratnoj potpori: navesti ukupni iznos potpore / poreznoga gubitka.
([8]) Prema potrebi upućivanje na odluku Komisije o odobravanju metodologije izračuna bruto ekvivalenta bespovratnog sredstva, u skladu s člankom 5. stavkom 2. točkom (d) ove Uredbe.

DIO II. – koje se trebaju dostaviti putem Komisijina elektroničkog sustava za obavješćivanje kako je utvrđeno u članku 19.

(Navedite na temelju koje se odredbe ove Uredbe provodi mjera potpore.)

Glavni cilj	Maksimalni intenzitet potpore u % prihvatljivih troškova	Maksimalni iznos potpore u nacionalnoj valuti (u punim iznosima)
Program operativnih potpora za smanjenje vanjskih troškova prijevoza (članak 10.)	… (po programu po godini)	….

Glavni cilj		Maksimalni intenzitet potpore u % prihvatljivih troškova	Maksimalni iznos potpore u nacionalnoj valuti (u punim iznosima)
Program operativnih potpora za pokretanje novih komercijalnih linija za prijevoz tereta željeznicom i unutarnjim plovnim putovima (članak 11.)	Prva godina rada	…	……
	Druga godina rada	…	
	Treća godina rada	…	
	Četvrta godina rada	…	
	Peta godina rada	…	
Program potpora za ulaganje u željezničke uslužne objekte, objekte za unutarnje plovne putove i objekte za multimodalni željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima (članak 12.)		… (po projektu)	….
Jednokratne potpore za ulaganje za željezničke teretne terminale ili teretne terminale za prijevoz unutarnjim plovnim putovima (članak 12.)		… (po projektu)	…
Program potpore za ulaganje u privatne kolosijeke (članak 13.)		… (po projektu)	….
Program potpore za ulaganje za nabavu vozila za željeznički prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima (članak 14.)		… (temeljnog zajma)	….
Program potpore za ulaganje za nabavu intermodalnih utovarnih jedinica ili dizalica na plovilima (članak 15.)	Intermodalne utovarne jedinice	…	….
	Dizalice na plovilima	…	
Program potpora za ulaganje za interoperabilnost (članak 16.)	Projekti ulaganja iz stavka 3., točaka (a) i (b)	…	…
	Projekti ulaganja iz stavka 3., točaka od (c) do (j)	…	
Program potpora za ulaganje za tehničku prilagodbu i modernizaciju u sektorima održivog kopnenog prijevoza (članak 17.)		…	….

PRILOG III.

ODREDBE O OBJAVLJIVANJU INFORMACIJA KAKO JE UTVRĐENO U ČLANKU 9. STAVKU 1. TOČKI (C) I STAVKU 2.

Objavljuju se sljedeće informacije o pojedinačnim dodjelama kako je utvrđeno u članku 9. stavku 1. točki (c):

(a) ime/naziv korisnika;

(b) identifikacijska oznaka korisnika;

(c) Vrsta poduzeća (MSP/malo poduzeće srednje tržišne kapitalizacije/veliko poduzeće) na datum dodjele potpore;

(d) regija u kojoj se korisnik nalazi, na razini NUTS II ([1]);

(e) sektor djelatnosti na razini skupine prema NACE-u ([2]);

(f) element potpore, izražen u punom iznosu u nacionalnoj valuti ([3]);

(g) Instrument potpore ([4]) (bespovratno sredstvo/subvencija kamatnih stopa, zajam/povratni predujam/nadoknadivo bespovratno sredstvo, jamstvo, porezna pogodnost ili porezno izuzeće, vlasničko ili kvazivlasničko ulaganje, ostalo *(navesti)*;

(h) datum dodjele potpore;

(i) cilj potpore;

(j) davatelj potpore;

(k) referentna oznaka mjere potpore ([5]).

Kako je utvrđeno u članku 9. stavku 2., ako države članice organiziraju vlastite sveobuhvatne internetske stranice o državnim potporama kako bi se omogućio jednostavan pristup informacijama, informacije se objavljuju u obliku tablice s podacima, koja omogućuje pretraživanje, izdvajanje i jednostavnu objavu na internetu, primjerice u formatu CSV ili XML. Internetske stranice moraju biti dostupne svim zainteresiranim stranama bez ograničenja. Za pristup internetskim stranicama ne smije se zahtijevati prethodna registracija korisnika.

([1]) NUTS – Nomenklatura prostornih jedinica za statistiku. Regija se obično navodi na razini 2.

([2]) Uredba (EZ) br. 1893/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o utvrđivanju statističke klasifikacije ekonomskih djelatnosti NACE Revision 2 te izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3037/90 kao i određenih uredbi EZ-a o posebnim statističkim područjima (SL L 393, 30.12.2006., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Za operativne potpore riječ je o godišnjem iznosu potpore po korisniku. Za potpore za ulaganje riječ je o iznosu ulaganja. Za mjere iz članka 14. riječ je o bruto protuvrijednost bespovratnog sredstva.

([4]) Ako se potpora dodjeljuje s pomoću više instrumenata potpore, iznos potpore navodi se po instrumentima.

([5]) Koju je Komisija dostavila u skladu s postupkom iz članka 19. ove Uredbe.

PRILOG IV.

DEFINICIJA MALIH PODUZEĆA SREDNJE TRŽIŠNE KAPITALIZACIJE

Definicija malih poduzeća srednje tržišne kapitalizacije

1. Poduzeće

Poduzeće je svaki subjekt koji se bavi gospodarskom djelatnošću, bez obzira na njegov pravni oblik. To obuhvaća partnerstva ili udruženja koja redovito obavljaju gospodarsku djelatnost.

2. Broj zaposlenih i financijski prag

Kategorija malih poduzeća srednje tržišne kapitalizacije obuhvaća poduzeća koja nisu mala i srednja poduzeća u skladu s Prilogom I., imaju manje od 750 zaposlenih i čiji godišnji promet ne premašuje 150 milijuna EUR odnosno čija godišnja bilanca ne premašuje 129 milijuna EUR.

3. Vrste poduzeća koje se uzimaju u obzir pri izračunu broja zaposlenih i financijskih iznosa

3.1. „Neovisno poduzeće” je svako poduzeće koje nije klasificirano kao partnersko poduzeće u smislu točke 3.2. ili kao povezano poduzeće u smislu točke 3.5.

3.2. „Partnerska poduzeća” su sva poduzeća koja nisu klasificirana kao povezana poduzeća u smislu točke 3.4., pri čemu jedno poduzeće (uzlazno poduzeće) ima u vlasništvu, samostalno ili zajedno s jednim ili više povezanih poduzeća u smislu točke 3.5., 25 % ili više kapitala ili glasačkih prava drugog poduzeća (silazno poduzeće).

3.3. Osim u slučajevima utvrđenima u točki 3.4., poduzeće se ne smatra malim poduzećem srednje tržišne kapitalizacije ako je 25 % ili više kapitala ili glasačkih prava u dotičnom poduzeću pod izravnom ili neizravnom kontrolom jednog ili više tijela javne vlasti, zajednički ili samostalno.

3.4. Odstupajući od točke 3.2., poduzeće se može smatrati neovisnim poduzećem, to jest poduzećem koje nema partnerskih poduzeća, čak i ako sljedeći ulagači imaju u vlasništvu 25 % ili više njegova kapitala ili glasačkih prava, pod uvjetom da ti ulagači nisu, u smislu točke 3.5., ni samostalno ni zajednički povezani s dotičnim poduzećem:

(a) javna investicijska društva, fondovi rizičnog kapitala ili privatnog vlasničkog kapitala, pojedinci ili skupine pojedinaca čija je redovna djelatnost ulaganje rizičnog kapitala koji ulažu vlasnički kapital u poduzetnike koji nisu uvršteni na burzu (poslovni anđeli), pod uvjetom da je ukupno ulaganje tih poslovnih anđela u isto poduzeće manje od 5 000 000 EUR;

(b) sveučilišta ili neprofitni istraživački centri;

(c) institucionalni ulagači, uključujući fondove za regionalni razvoj;

(d) autonomna tijela lokalne vlasti s godišnjim proračunom manjim od 10 milijuna EUR i s manje od 5 000 stanovnika.

3.5. „Povezana poduzeća” su poduzeća među kojima postoji jedna od sljedećih veza:

(a) jedno poduzeće ima većinu glasačkih prava vlasnika udjela ili članova u drugom poduzeću;

(b) jedno poduzeće ima pravo postaviti ili smijeniti većinu članova upravnog, upravljačkog ili nadzornog tijela drugog poduzeća;

(c) jedno poduzeće ima pravo na ostvarivanje vladajućeg utjecaja nad drugim poduzećem na temelju ugovora sklopljenog s tim poduzećem ili na temelju odredbe njegova osnivačkog akta ili statuta;

(d) jedno poduzeće, koje je vlasnik udjela ili član drugog poduzeća, prema dogovoru s drugim vlasnicima udjela ili članovima tog poduzeća sâmo kontrolira većinu glasačkih prava vlasnika udjela ili članova u tom poduzeću.

Pretpostavlja se da vladajući utjecaj ne postoji ako se ulagači iz točke 3.4. izravno ili neizravno ne uključuju u upravljanje dotičnim poduzećem, ne dovodeći u pitanje njihova prava kao vlasnika udjela.

3.5.1. Povezanima se smatraju i poduzeća koja su međusobno povezana preko jednog ili više drugih poduzeća, odnosno bilo kojeg ulagača iz točke 3.4., na bilo koji način naveden u točki 3.5.

3.5.2. Povezanima se smatraju i poduzeća koja jednu od povezanosti iz točke 3.5. ostvaruju preko fizičke osobe ili skupine fizičkih osoba koje djeluju zajedno ako svoju djelatnost ili dio svoje djelatnosti obavljaju na istom relevantnom tržištu ili na susjednim tržištima. Za potrebe ove točke „susjedno tržište" znači tržište proizvoda ili usluga koje se nalazi neposredno uzlazno ili silazno u odnosu na relevantno tržište.

3.5.3. Ako je alternativni investicijski fond kako je definiran u članku 4. stavku 1. točki (a) Direktive 2011/61/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) uložio u poduzeće, sljedeće se ne bi trebalo smatrati „povezanim poduzećima" za potrebe točke 3.5.:

(a) to poduzeće i taj alternativni investicijski fond;

(b) to poduzeće i upravitelj tog alternativnog investicijskog fonda;

(c) to poduzeće i drugo poduzeće u koje je taj alternativni investicijski fond uložio.

Prvi podstavak primjenjuje se ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

(a) alternativni investicijski fond i njegov upravitelj te predmetna poduzeća vode zasebnu računovodstvenu evidenciju;

(b) alternativni investicijski fond i njegov upravitelj imaju unaprijed definiranu strategiju ulaganja za izlazak iz predmetnog poduzeća ili iz predmetnih poduzeća, među ostalim ostvarivanjem vrijednosti prodajom poduzeća ili drugim sredstvima.

3.6. Poduzeća mogu objaviti izjavu o svojem statusu neovisnog poduzeća, partnerskog poduzeća ili povezanog poduzeća, i pritom navesti podatke o pragovima utvrđene u točki 2. Tu izjavu mogu objaviti čak i ako je kapital raspoređen na način da je nemoguće točno odrediti tko ga posjeduje, a u tom slučaju poduzeće može u dobroj vjeri izjaviti da može legitimno pretpostaviti da jedno ili više međusobno povezanih poduzeća ne posjeduju 25 % ili više kapitala u dotičnom poduzeću. Takve izjave objavljuju se ne dovodeći u pitanje provjere i istrage predviđene nacionalnim pravilima ili pravilima Unije.

4. Podaci koji se upotrebljavaju za broj osoblja, financijske iznose i referentno razdoblje.

4.1. Podaci o broju zaposlenih i financijski iznosi odnose se na zadnje odobreno računovodstveno razdoblje i izračunavaju se na godišnjoj razini. U obzir se uzimaju podaci od datuma zaključenja financijskih izvještaja. Iznos prometa izračunava se bez poreza na dodanu vrijednost i drugih neizravnih poreza.

4.2. Ako na datum zaključenja financijskih izvještaja poduzeće ustanovi da je na godišnjoj razini premašilo prag broja osoblja ili financijske gornje granice utvrđene u točki 2. ili palo ispod njih, to neće dovesti do gubitka ili stjecanja statusa malog poduzeća srednje tržišne kapitalizacije, osim ako se te gornje granice ne premaše tijekom dva uzastopna računovodstvena razdoblja.

([1]) Direktiva 2011/61/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 8. lipnja 2011. o upraviteljima alternativnih investicijskih fondova i o izmjeni direktiva 2003/41/EZ i 2009/65/EZ te uredbi (EZ) br. 1060/2009 i (EU) br. 1095/2010 (SL L 174, 1.7.2011., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. U slučaju novoosnovanih poduzeća čiji financijski izvještaji još nisu odobreni, koriste se podaci iz procjene bona fide izvršene tijekom financijske godine.

5. Broj osoblja

5.1. Broj osoblja odgovara broju osoba koje su tijekom cijele referentne godine u punom radnom vremenu radile u dotičnom poduzeću ili u njegovo ime („godišnje jedinice rada”). Rad osoba koje nisu radile punu godinu, osoba koje su radile u nepunom radnom vremenu neovisno o njegovu trajanju i sezonskih radnika računaju se kao dijelovi godišnjih jedinica rada. Osoblje obuhvaća:

(a) zaposlenike;

(b) osobe koje rade za podređeno poduzeće, a smatraju se zaposlenicima prema nacionalnom pravu;

(c) vlasnici-upravitelji;

(d) partneri koji se bave redovitom djelatnošću u poduzeću i imaju korist od njegovih financijskih pogodnosti.

5.2. Pripravnici i studenti uključeni u strukovno osposobljavanje na temelju ugovora o pripravništvu ili ugovora o strukovnom osposobljavanju ne ubrajaju se u osoblje. Trajanje rodiljnog ili roditeljskog dopusta ne uračunava se.

6. Utvrđivanje podataka poduzeća

6.1. U slučaju neovisnog poduzeća, podaci, uključujući broj osoblja, utvrđuju se isključivo na temelju financijskih izvještaja tog poduzeća.

6.2. Podaci, uključujući broj osoblja, poduzeća koje ima partnerska poduzeća ili povezana poduzeća iz točke 3. utvrđuju se na temelju financijskih izvještaja i drugih podataka poduzeća, odnosno, ako postoje, konsolidiranih financijskih izvještaja poduzeća ili konsolidiranih financijskih izvještaja u koje je poduzeće uključeno na temelju konsolidacije.

Podacima iz prvog pododlomka dodaju se podaci svakog poduzeća koje je partnersko poduzeće dotičnom poduzeću i koje se nalazi neposredno uzlazno ili silazno od njega. Zbrajanje je razmjerno postotnom udjelu u kapitalu ili glasačkim pravima, ovisno o tome što je veće. U slučaju unakrsnog vlasništva primjenjuje se veći postotak.

Podacima iz prvog i drugog pododlomka dodaje se 100 % podataka svakog poduzeća koje je izravno ili neizravno povezano s dotičnim poduzećem ako ti podaci već nisu uključeni konsolidacijom financijskih izvještaja.

6.3. Za potrebe primjene točke 6.2. podaci partnerskih poduzeća dotičnog poduzeća dobivaju se iz njihovih financijskih izvještaja i drugih njihovih podataka, i to konsolidiranih ako postoje. Njima se dodaje 100 % podataka poduzeća povezanih s tim partnerskim poduzećima, osim ako su podaci iz njihovih financijskih izvještaja već uključeni konsolidacijom.

Osim toga, za potrebe primjene točke 6.2. podaci poduzeća povezanih s dotičnim poduzećem dobivaju se iz njihovih financijskih izvještaja i drugih njihovih podataka, i to konsolidiranih ako postoje. Njima se razmjerno dodaju podaci svih mogućih partnerskih poduzeća tog povezanog poduzeća, koji se nalaze neposredno uzlazno ili silazno od tog povezanog poduzeća, osim ako ti podaci već nisu uključeni u konsolidirane financijske izvještaje s postotkom barem razmjernim postotku utvrđenom u drugom odlomku točke 6.2.

6.4. Ako u konsolidiranim financijskim izvještajima nema podataka o osoblju za dotično poduzeće, ti se podaci izračunavaju razmjernim zbrajanjem podataka njegovih partnerskih poduzeća i dodavanjem podataka njegovih povezanih poduzeća.